



ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ

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

ΤΕΥΧΟΣ Α' – ΠΕ 1

Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και
καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Αύγουστος 2020

Diadikasia Business Consulting SA



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – Ο ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ ΜΕ ΣΒΑΚ	4
2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α ΜΕ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΤΑ ΤΗΝ Ε.Ε.	6
3. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ	8
4. ΧΡΗΣΙΜΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ	9
5. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	17
5.1. Τι είναι το ουσιαστικά ένα ΣΒΑΚ	17
5.2. Βασικοί Πυλώνες και Στρατηγικές για τον Σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ	19
5.3. Βασικά Πλεονεκτήματα Ανάπτυξης ΣΒΑΚ σύμφωνα με την Ε.Ε.	23
5.4. Στάδια – Βήματα – Δραστηριότητες ενός ΣΒΑΚ Πλαίσιο Οδηγιών της Ε.Ε. για την Εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αιγάλεω	27
5.5. Καλές Πρακτικές ΣΒΑΚ και Βιβλιοθήκες Εξερεύνησης Πρακτικών	33
6. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ	35
6.1. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Αξιολόγησή του στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ	36
6.2. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Συλλογή Δεδομένων, την Ανάλυση και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Κατάστασης στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ	37
6.3. Εργαλεία Καθοδήγησης του Δήμου για την Συμμετοχή Φορέων και Κοινού στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ	38
6.4. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στη Διαμόρφωση Πακέτου Μέτρων στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ	39
6.5. Εργαλεία Μοντέλων και Τεχνικών για την Υποστήριξη της Ανάπτυξης και Αξιολόγησης Σεναρίων	40
6.6. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Διαμόρφωση Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	41
6.7. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση Κοινού και Φορέων για την Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ	42
7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΙΓΑΛΕΩ	44
7.1. Ανάλυση Τυπικών Βημάτων και Δραστηριοτήτων ΣΒΑΚ	46
7.2. Σύσταση Ομάδας Εργασίας	59
7.3. Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας - Εγγραφή Δήμου Αιγάλεω στην πρωτοβουλία του δικτύου CIVITAS Δραστ. 1.1	61
7.4. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης Δραστ. 1.3	64

7.5. Επανεξέταση διαθεσιμότητας πόρων Δραστ. 1.4.....	93
7.6. Καθορισμός βασικού Χρονοδιαγράμματος Δραστ. 1.5	103
8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ Δραστ. 1.6.....	106
9. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ Δραστ. 2.3	115
Καθορισμός Λίστας Δεδομένων που απαιτούνται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ	126
Συλλογή χωρικών και κυκλοφοριακών δεδομένων	127
Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Μελέτες Δήμου Αιγιάλεω.....	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Κανονιστικές Αποφάσεις Δήμου Αιγιάλεω	Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.
Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	137

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – Ο ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ ΜΕ ΣΒΑΚ

Ο συγκοινωνιακός και πολεοδομικός σχεδιασμός των πόλεων μέχρι σήμερα, είχε ως προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των μετακινήσεων με ιδιωτικό όχημα και πάνω σε αυτή τη λογική βασίστηκε η ανάπτυξη των πόλεων. Οι επιπτώσεις όμως της εξάρτησης από το αυτοκίνητο είναι πλέον εμφανείς σε όλα τα επίπεδα: πολεοδομικό, συγκοινωνιακό, περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό. Η εποχή της κυριαρχίας του αυτοκινήτου είναι αναγκαίο να κλείσει τον κύκλο της.

Αναγνωρίζοντας τα προβλήματα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι σύγχρονες πόλεις όπως το Αιγάλεω, λόγω της αδυναμίας των υφιστάμενων δομών και δικτύων να ανταποκριθούν σε δυναμικές για πιο βιώσιμες μετακινήσεις, απαιτείται η υιοθέτηση νέων μοντέλων συγκοινωνιακού και πολεοδομικού σχεδιασμού.

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 «Σχεδία 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 τελείως από μια συμβατική κυκλοφοριακή μελέτη, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς.

Η Πράσινη Βίβλος για την Αστική Κινητικότητα παρουσιάστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 25 Σεπτεμβρίου 2007 και είναι το αποτέλεσμα προκαταρκτικής διαβούλευσης. Στην Πράσινη Βίβλο τίθενται τα ερωτήματα και προτείνονται οι σχετικές επιλογές για την Πολιτική Αστικής Κινητικότητας που πρέπει να ακολουθήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα Κράτη Μέλη. Δηλαδή, παρουσιάζονται όλα τα έντονα και διάχυτα προβλήματα της κυκλοφορίας στις Ευρωπαϊκές πόλεις, λόγω του υπερπληθυσμού των οχημάτων και της αυξημένης συγκέντρωσης του πληθυσμού και προτείνονται οι βασικές επιλογές για την αντιμετώπισή τους στην κατεύθυνση ολοκληρωμένης προσέγγισης.

Σε **αντίθεση με το παρελθόν**, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει ότι τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας **δεν** είναι πλέον αποκλειστική αρμοδιότητα των Κρατών Μελών (αρχή της επικουρικότητας), αλλά είναι **απαραίτητο να αναληφθεί δράση σε Κοινοτικό επίπεδο**, από τους κατά τόπους ΟΤΑ. Βασικά ζητήματα που τίθενται τόσο στην Πράσινη Βίβλο όσο και σε πληθώρα κατευθυντήριων οδηγιών μέχρι και σήμερα (Λευκή Βίβλος) στην Ευρώπη για ανάληψη δράσης από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, αφορούν σε πολιτικές, μέτρα, στρατηγικές για την ενίσχυση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, δηλαδή στη διαχείριση της κυκλοφορίας και του οδικού δικτύου, την ισοτιμία μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών, τη βελτίωση της εξυπηρέτησης των δικτύων, τη συγκοινωνιακή υποδομή, τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και το περιβάλλον.

Στην περίπτωση του Δήμου Αιγιάλεω, όπως ισχύει και σε πληθώρα άλλων τυπικών ελληνικών πόλεων, ο βασικός προβληματισμός σε σχέση με το ζήτημα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει τεθεί επιτακτικά σε πληθώρα σχεδίων, στρατηγικών, πράξεων κ.α. όπως: στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, στην έγκριση λήψης χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), αλλά και στα προγραμματιζόμενα έργα και πολιτικές παρέμβασης στον αστικό χώρο του κέντρου και μεμονωμένων γειτονιών.

Το υφιστάμενο μοντέλο λειτουργίας των υπηρεσιών του δήμου Αιγιάλεω στον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό παρουσιάζει σημειακές ελλείψεις αναφορικά με τις διαδικασίες παρακολούθησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με την παρακολούθηση συναφών της βιώσιμης κινητικότητας μελετών και γενικότερα με την οργάνωσή του σε θέματα επεξεργασίας, ενημέρωσης/ επικαιροποίησης και διάθεσης κυκλοφοριακών και πολεοδομικών χαρακτηριστικών του.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα στο δήμο Αιγιάλεω αφορούν 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 της Τ.Υ. στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

*''Ο μελλοντικός σχεδιασμός των μεταφορών
και η διαχείριση της κυκλοφορίας στο Δήμο Αιγιάλεω
θα πρέπει να αποσκοπεί στη
μείωση του αρνητικού αντίκτυπου
των μεταφορών στο περιβάλλον
καθώς και στην διαμόρφωση αποτελεσματικών
και οικονομικά προσιτών αστικών μεταφορών ''*

2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΣΥΜΒΑΣΗΣ – ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α – ΣΥΣΧΕΤΙΣΜΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ Α ΜΕ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΑΤΑ ΤΗΝ Ε.Ε.

Σύμφωνα με την από 11/06/2020 υπογεγραμμένη σύμβαση ανατέθηκε από το Δήμο Αιγιάλεω και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Γιάννης Γκίκας στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ»

Το ΣΒΑΚ χρηματοδοτείται από το Πράσινο Ταμείο δυνάμει της Απόφασης Δ.Σ. υπ' αριθμόν 114.9/2016.

Αντικείμενο του παρόντος είναι η παροχή τεχνικής υποστήριξης στα άτομα που συγκροτούν την Ομάδα Έργου του Δήμου για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αιγιάλεω.

Η παροχή τεχνικής υποστήριξης αφορά στην επαρκή προετοιμασία, στην παροχή της ολοκληρωμένης μεθοδολογικής προσέγγισης και των εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ, καθώς επίσης και στη συμβουλευτική - επιστημονική υποστήριξη της Ομάδας Έργου για την προετοιμασία, το σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Στρατηγικού Σχεδίου.

Το παρόν τεύχος - Α Παραδοτέο- αποτελεί τμήμα της εν λόγω, συνολικής υπηρεσίας και αφορά στο Α' Στάδιο.

Σε αυτό το παραδοτέο με τίτλο: «Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ» περιλαμβάνονται συμβατικά τα κάτωθι:

- Δημιουργία Δικτύου Φορέων και μεθοδολογίας συμμετοχικού σχεδιασμού,
- Καθορισμό περιοχών αναφοράς για τις δραστηριότητες του σχεδίου,
- Καθορισμό λίστας δεδομένων που θα απαιτηθούν για την εκπόνησή του,
- Συλλογή χωρικών και κυκλοφοριακών δεδομένων,
- Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα μέσα μαζικής μεταφοράς στο Δήμο.

Το παραδοτέο Α, σύμφωνα με τα παραπάνω βασικά περιεχόμενα, αποτελεί μέρος της Α' Φάσης εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS (2014)¹ και θέτει τις βάσεις για το σύνολο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Αιγιάλεω. Προκαθορίζει όλες τις θεσμικές απαιτήσεις για την ανάπτυξή του ενώ επιπρόσθετα προδιαγράφει και το σύνολο των απαιτούμενων δεδομένων για την έγκυρη και επιτυχή εκπόνησή του.

Το σύνολο των παραδοτέων της υπηρεσίας περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- ☞ Παραδοτέο Α: Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ,

¹ Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας <http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines>

- Q Παραδοτέο Β: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων,
- Q Παραδοτέο Γ: Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς,
- Q Παραδοτέο Δ: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων.

3. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Αυτό το τεύχος περιέχει Α' Παραδοτέο της Σύμβασης με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

Αποτελείται από πέντε (5) κύριες ενότητες Α, Β, Γ, Δ και Ε και δεκατέσσερα (14) κεφάλαια.

Η ενότητα Α' περιλαμβάνει όλα τα βασικά εισαγωγικά στοιχεία, το εννοιολογικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ, επεξηγεί τους βασικούς πυλώνες και τα πλεονεκτήματα του ΣΒΑΚ ενώ παρουσιάζει σειρά από εργαλεία για την υποβοήθηση στην εκπόνησή τους.

Η ενότητα Β' περιγράφει την αναλυτική μεθοδολογία εκπόνησης του ΣΒΑΚ ενώ παρουσιάζει επιμέρους διαδικασίες όπως τη σύσταση της Ομάδας Εργασίας, την Αυτό-αξιολόγηση, τους διαθέσιμους πόρους για την εκπόνηση και υλοποίησή του και πλήθος άλλων παραμέτρων.

Η ενότητα Γ' αναλύει το πλαίσιο δικτύωσης των ενδιαφερόμενων φορέων και τον τρόπο συμμετοχής των φορέων και των πολιτών στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Η ενότητα Δ' εξειδικεύει στοιχεία για το Αιγάλεω και τον αντίκτυπο των περιφερειακών και εθνικών πλαισίων και επιδιώκει την εύρεση της διαδικασίας για ολοκληρωμένο σχεδιασμό στο ΣΒΑΚ Αιγάλεω

Τέλος, η ενότητα Ε' περιλαμβάνει την έρευνα χαρακτηριστικών των μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.*

4. ΧΡΗΣΙΜΗ ΟΡΟΛΟΓΙΑ

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται βασικοί και χρήσιμοι όροι σχετικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ώστε να εξασφαλίζεται η γνώση σχετικά με τις επιμέρους έννοιες σε όλους τους εμπλεκόμενους.

Οι παρακάτω όροι θα πρέπει να γίνουν πλήρως κατανοητοί τόσο από την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ Αιγάλεω όσο και από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων που θα απαρτίζουν σε επόμενη φάση το Δίκτυο Φορέων.

🔍 Κινητικότητα (Mobility)

Ο όρος κινητικότητα περιγράφει μια εικόνα βιώσιμων, άνετων, αποτελεσματικών, ασφαλών και ευχάριστων μετακινήσεων. Μετακινήσεις οι οποίες είναι σχεδιασμένες για τους ανθρώπους. Επιπλέον, η κινητικότητα εμπεριέχει το βασικό τρίπτυχο **μεταφορά - μετακίνηση - προσβασιμότητα**, ενώ συνοδεύεται κατά κανόνα από τον όρο βιώσιμη, προκειμένου να υπογραμμιστεί η έμφαση που δίνεται σε βιώσιμους τρόπους μετακίνησης όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

🔍 Βιώσιμη Ανάπτυξη (Sustainable Development)

Η βιώσιμη ανάπτυξη αναφέρεται στη βελτίωση της ποιότητας ζωής εντός των ορίων που θέτει η φέρουσα ικανότητα των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων (IUCN, UNEP & WWF, 1991). Βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να βασίζονται οι αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές πολιτικές σε μία ανάλυση κόστους-οφέλους και σε μία προσεκτική οικονομική ανάλυση που θα ενδυναμώνει την περιβαλλοντική προστασία και θα οδηγεί σε αυξανόμενα και διατηρήσιμα επίπεδα ευημερίας (World Bank, 1992).

🔍 Σύμφωνο των Δημάρχων (Covenant of Mayors)

Το Σύμφωνο των Δημάρχων αποτελεί ένα εθελοντικό δίκτυο Ευρωπαϊκών Πόλεων και Περιφερειών με στόχο την ανάληψη δράσεων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Με την προσχώρησή τους στο Σύμφωνο των Δημάρχων οι πόλεις δεσμεύονται για:

- μείωση της κατανάλωσης ενέργειας κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020,
- μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων CO₂ κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020,
- αύξηση της χρήσης Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) κατά τουλάχιστον 20% έως το 2020, με βάση το 1990 ως έτος αναφοράς, ή άλλο κοντινότερο έτος για το οποίο υπάρχουν διαθέσιμα επαρκή δεδομένα.

🔍 Βιώσιμη Κινητικότητα (Sustainable Mobility)

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμελιώδη λίθο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης, όπου ο μιν άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα, οι δε μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές αλλά αντιμετωπίζουν τους επιβάτες ως ξεχωριστά άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες και επιθυμίες. Με αυτόν τον τρόπο τους δίνεται η δυνατότητα να επιλέγουν, να απολαμβάνουν, να γυμνάζονται, να επικοινωνούν, να ενσωματώνονται, να αξιολογούν και να συμμετέχουν στο αστικό γίγνεσθαι. Η ανθρωπιστική και η

πολιτική τους παράμετροι είναι πολύ ισχυρές (περισσότερες πληροφορίες: για www.svak.gr).

Q Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ (Sustainable Urban Mobility Plan)

Σύμφωνα με την *Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - ELTIS)*, ένα ΣΒΑΚ παρουσιάζει, ή συνδέεται με μια υπάρχουσα, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη μιας αστικής περιοχής και ειδικότερα της υποδομής και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας. Περιλαμβάνει, επίσης, *ένα σχέδιο βραχυπρόθεσμης υλοποίησης της στρατηγικής* προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα υλοποίησης, καταθέτοντας σαφώς αρμοδιότητες και επισημαίνοντας τους απαιτούμενους χρηματοοικονομικούς πόρους.

Το σχέδιο θα πρέπει να βασίζεται σε μια προσεκτική αξιολόγηση της τρέχουσας και της μελλοντικής απόδοσης του συστήματος αστικών μεταφορών, εξετάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση, διαμορφώνοντας ένα επίπεδο αναφοράς έναντι του οποίου μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος και καθορίζοντας στόχους απόδοσης και σχετικούς *έξυπνους (smart)* στόχους για την καθοδήγηση της υλοποίησης του σχεδίου (Wefering και άλλοι, 2013).

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να διαμορφώνει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής. Το όραμα αυτό μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας ή 20ετίας και πρέπει να παρακολουθείται και να αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του.

Ένα ΣΒΑΚ, σε γενικές γραμμές, πρέπει να περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, τη διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, τη σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

Απώτερος στόχος των ΣΒΑΚ, όπως και η ειδοποιός διαφορά τους με τις προσεγγίσεις που ακολουθούν οι «παραδοσιακές» κυκλοφοριακές μελέτες, είναι η εστίαση τους στην *εξυπηρέτηση των μετακινήσεων ατόμων*, αντί της εξυπηρέτησης των (ως επί το πλείστον μηχανοκινήτων) οχημάτων, στο διαθέσιμο αστικό χώρο.

Σύμφωνα με το αρ. 22 σχετικού Νομοσχεδίου του 2019 με τίτλο «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις», Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στις περιοχές αυτές. Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και ενσωματώνει επιμέρους τομειακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους. Το ΣΒΑΚ σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του

αστικού χώρου, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. εξετάζονται, ιδίως, θέματα που αφορούν δημόσιες μεταφορές, μη-μηχανοκίνητα μέσα (πεζή μετακίνηση, ποδήλατο), συνδυασμένες μεταφορές, οδική ασφάλεια, διαχείριση κυκλοφορίας και στάθμευσης, αστική εφοδιαστική αλυσίδα, διαχείριση κινητικότητας και ευφυή συστήματα μεταφορών και δίδεται έμφαση στη διεύρυνση των δικτύων ήπιας κυκλοφορίας σε συνδυασμό με την αντίστοιχη διεύρυνση των δικτύων των ελεύθερων, κοινόχρηστων – κοινωφελών, αστικών χώρων. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

🔍 Περιοχή παρέμβασης ή περιοχή μελέτης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Η περιοχή παρέμβασης - μελέτης ενός ΣΒΑΚ μπορεί να περιλαμβάνει το σύνολο της περιοχής κάλυψης ενός ΟΤΑ α ή β βαθμού ή, εφόσον τεκμηριώνεται ορθά, να είναι μία μεγαλύτερη ή μικρότερη ενότητα που λειτουργεί με ενιαίο τρόπο ως προς το σύστημα μετακινήσεών της.

Σύμφωνα με το ν.4784/2021, ως «Περιοχή Παρέμβασης» ορίζεται η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του ΣΒΑΚ εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του ΣΒΑΚ και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικ'ων αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο ΣΒΑΚ από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού με χωρική αρμοδιότητα στην περιοχή παρέμβασης.

🔍 Ποιοί είναι οι στόχοι ενός ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα της Αστικής Κινητικότητας (ELTIS), κύριος στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής. Εστιάζει περισσότερο στις ανάγκες της «λειτουργικής πόλης» και της ενδοχώρας της, αντί της δημοτικής διοικητικής περιφέρειας.

Ένα ΣΒΑΚ ευνοεί την ισορροπημένη ανάπτυξη όλων των σχετικών μορφών μεταφοράς, ενθαρρύνοντας τη μετάβαση προς πιο βιώσιμες μορφές. Το σχέδιο αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για τη βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- Δημόσια συγκοινωνία.
- Βάδισμα και ποδηλασία.
- Διαλειτουργικότητα.

- Ασφάλεια αστικών οδών.
- Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς).
- Αστική εφοδιαστική.
- Διαχείριση κινητικότητας.
- Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Ένα ΣΒΑΚ έχει στόχο να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων λαμβάνοντας υπόψη τις προαναφερθείσες θεματικές κατηγορίες, ενώ παράλληλα εξασφαλίζει τα εξής:

- Βεβαιώνει ότι το σύστημα μεταφορών είναι προσιτό σε όλους.
- Βελτιώνει την οδική ασφάλεια και την προστασία από εγκληματικές ενέργειες.
- Μειώνει τον θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας.
- Βελτιώνει την απόδοση και την σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας της μεταφοράς προσώπων και αγαθών και βελτιώνει την ελκυστικότητα και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με το πρόγραμμα Poly-SUMP (<http://www.poly-sump.eu/home/>), προκειμένου ένα σχέδιο να αναγνωριστεί ως ΣΒΑΚ πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

- Συμμετοχική προσέγγιση - με την συμμετοχή πολιτών και ενδιαφερόμενων φορέων από την αρχή και σε όλη τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, στην εφαρμογή και την αξιολόγηση, στη δημιουργία τοπικών δράσεων για την αντιμετώπιση πολύπλοκων ζητημάτων σχεδιασμού και στη διασφάλιση της ισότητας των φύλων.
- Δέσμευση για βιωσιμότητα εξισορροπώντας την κοινωνική δικαιοσύνη, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την οικονομική ανάπτυξη.
- Ολοκληρωμένη προσέγγιση των πρακτικών και των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων τομέων πολιτικής, μεταξύ των επιπέδων εξουσίας και μεταξύ των γειτονικών αρχών.
- Εστίαση στην επίτευξη μετρήσιμων στόχων που προέρχονται από βραχυπρόθεσμους στόχους, ευθυγραμμισμένων με ένα όραμα για τις μεταφορές και ενσωματωμένων σε μια συνολική στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη.
- Ανασκόπηση του κόστους μεταφοράς και των κερδών, λαμβάνοντας υπόψη ευρύτερες κοινωνικές δαπάνες και οφέλη σε όλους τους τομείς της πολιτικής.
- Εφαρμογή μεθόδου η οποία να περιλαμβάνει: α) την ανάλυση της κατάστασης και το βασικό σενάριο, β) τον καθορισμό του οράματος και των στόχων, γ) την επιλογή των πολιτικών και των μέτρων, δ) την ανάθεση των αρμοδιοτήτων και των πόρων, ε) τις ρυθμίσεις παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Για περαιτέρω μελέτη και διερεύνηση σε εννοιολογικό επίπεδο μπορεί να γίνει σχετική αναζήτηση στον διαδικτυακό τόπο της πρωτοβουλίας CIVITAS (<http://civitas.eu/>), στην ιστοσελίδα της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ (<https://www.smu.gr/>) ή στην ειδική διαδικτυακή πλατφόρμα για τον οδηγό ΣΒΑΚ (<https://www.svak.gr/>).

🔍 Περιεχόμενα ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει²:

- α) τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου,
- β) τα μέτρα που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών, είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης,
- γ) το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους και
- δ) η μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

🔍 Ομάδα εργασίας / εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Ο φορέας εκπόνησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να συστήσει μία ομάδα εργασίας από υπηρεσιακούς παράγοντες και εξωτερικούς συνεργάτες που ασχολούνται με τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο. Τα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ θα πρέπει να έχουν εμπειρία των διαδικασιών των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) σε θέματα πολεοδομικού - κυκλοφοριακού σχεδιασμού, σε θέματα διαβούλευσης, καλή γνώση της περιοχής μελέτης, βασική γνώση των διαδικασιών του ΣΒΑΚ κ.α.

Οι βασικές αρμοδιότητες της ομάδας αυτής σχετίζονται με τη συλλογή όλων των διαθέσιμων δεδομένων και στοιχείων που αφορούν στην περιοχή μελέτης, την αξιολόγηση των διαθέσιμων πόρων, τη διασφάλιση συνεργασίας του ΟΤΑ με τους φορείς, την κατάρτιση χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού και το σύνολο του συντονισμού του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα εργασίας λειτουργεί καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συνεχίζει και μετά το πέρας της διότι ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την αξιολόγηση της λειτουργίας των έργων που προτείνει και την συνεχή προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα.

² Κατά το αρ. 22 του Νομοσχεδίου 2019 με θέμα «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις»

Η συγκρότηση της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ πραγματοποιείται κατά την Α Φάση – Προετοιμασία του ΣΒΑΚ και ο ρόλος της διατρέχει το σύνολο των βημάτων του κύκλου του ΣΒΑΚ

Η ομάδα εργασίας του Δήμου -που παρακολουθεί και διαμορφώνει το ΣΒΑΚ- καλείται συχνά και ομάδα έργου, αν και ομάδα έργου προτείνεται να καλείται η ομάδα που αποτελείται τόσο από τα μέλη της ομάδας εργασίας του Δήμου όσο και από μέλη του αναδόχου σχήματος (αν υπάρχει τέτοιο) και μέλη των εμπλεκόμενων φορέων που επεξεργάζονται συλλογικά το ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με το ν.4784/2021, η ομάδα εργασίας στελεχώνεται από υπαλλήλους του αρμόδιου φορέα εκπόνησης της παρ. 5 και επικουρικά, από στελέχη του δικτύου φορέων της παρ. 7 με γνώση και εμπειρία του αντικειμένου. Η ομάδα εργασίας, εφόσον προκύψουν ιδιαίτερες ανάγκες, μπορεί να στελεχωθεί, κατά τις κείμενες διατάξεις και από εξειδικευμένα στελέχη ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ομάδα εργασίας είναι αρμόδια για:

- α) την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,
- β) την εισήγηση πρόσκλησης υποψήφιων συμμετεχόντων του δικτύου φορέων στο φορέα εκπόνησης και τη διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων μ' αυτούς,
- γ) τη συλλογή των διαθέσιμων στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ,
- δ) τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκπόνηση επιμέρους μελετών του ΣΒΑΚ, όπου αυτές απαιτούνται, ε) τη συνεργασία με το δίκτυο φορέων της παρ. 7 για την κατάρτιση του ΣΒΑΚ.

Η ομάδα εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά την επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το γενικό συντονισμό και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων. Κρίσιμος είναι επιπλέον ο ρόλος της στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε μία πόλη σε γενικό και ειδικό πλαίσιο.

Σημειώνεται ότι ο ρόλος του Δήμου και ειδικότερα της ομάδας εργασίας είναι καθοριστικός κατά το στάδιο της παρακολούθησης, βήμα που πραγματοποιείται τόσο κατά τη διάρκεια εκπόνησης όσο και μετά τη λήξη της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, με στόχο την αναθεώρησή του σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Κρίνεται σκόπιμο το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ να συν-διαμορφώνεται από τον ανάδοχο και την ομάδα εργασίας.

Πόλεις με «δυνατές» ομάδες εργασίας ΣΒΑΚ παρουσιάζουν συχνά ιδιαίτερα αξιολογικά αποτελέσματα σε επίπεδο συμμετοχικού σχεδιασμού, επικοινωνίας και παρακολούθησης της εξέλιξης του ΣΒΑΚ.

Καλές πρακτικές αναφορικά με το ρόλο της ομάδας εργασίας παρουσιάζονται στην περίπτωση της Βιέννης (Αυστρία), του West Midlands (Αγγλία), της Περιφέρειας Κούβολα (Φιλανδία), κ.α.

Στις Ελληνικές πόλεις μια ανάλογη ομάδα εργασίας θα πρέπει να αποτελείται ενδεικτικά από τα παρακάτω μέλη:

- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και τα κοινωνικά θέματα.
- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με τον προγραμματισμό έργων και παρεμβάσεων, την προώθηση της καινοτομίας και έξυπνων συστημάτων πόλης.
- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες / υπαλλήλους του Δήμου που ασχολούνται με ζητήματα επικοινωνίας, ευαισθητοποίησης πολιτών για το περιβάλλον και την παιδεία.
- Έναν ή περισσότερους εξωτερικούς συνεργάτες - ειδικούς επιστήμονες πάνω σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας, συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, Ευρωπαϊκών προγραμμάτων, Επιχειρησιακών Προγραμμάτων ή σχεδίων, κ.λπ.

🔍 Δίκτυο φορέων

Σύμφωνα με το ν.4784/2021, ως «Δίκτυο Φορέων» ορίζονται οι οι ΟΤΑ α' και β' βαθμού, αποκεντρωμένες διοικήσεις, φορείς παροχής κοινωνικού έργου, εκπρόσωποι υπηρεσιών τροχαίας αστυνόμευσης, επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπρόσωποι της εκπαιδευτικής κοινότητας που επηρεάζονται από την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. ή ενδιαφέρονται για αυτό και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής. Στο δίκτυο φορέων δύναται να συμμετέχουν σωματεία, αστικές εταιρείες, σύλλογοι και οργανώσεις ή άλλοι φορείς με καταστατικό σκοπό.

🔍 Σύμφωνο συμμετοχής

Όπως παραπάνω σύμφωνα με το ν. 4784/2021, το Σύμφωνο Συμμετοχής καταρτίζεται για το σκοπό της συνεργασίας μεταξύ του φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ και του δικτύου φορέων και περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών του δικτύου στην ανά στάδιο ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Περαιτέρω, στο σύμφωνο συμμετοχής περιγράφεται η οργάνωση και η λειτουργία του δικτύου φορέων. Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους των εμπλεκόμενων μερών, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία που ορίζεται από το φορέα εκπόνησης, το Σύμφωνο Συμμετοχής κοινοποιείται στα αρμόδια περιφερειακά όργανα του Κράτους που ασκούν γενική αποφασιστική αρμοδιότητα για τις υποθέσεις της περιφέρειας τους, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο ΟΤΑ β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι ΟΤΑ α' βαθμού ή σύνδεσμος ΟΤΑ α' βαθμού ή ΠΕΔ, ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι ΟΤΑ β' βαθμού, στους οικείους ΟΤΑ α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης.

🔍 Πακέτα μέτρων και παρεμβάσεων

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις που προκύπτουν από ένα ΣΒΑΚ είναι το σημαντικότερο στοιχείο του.

Τα μέτρα και οι παρεμβάσεις σε ένα ΣΒΑΚ μπορούν να περιλαμβάνουν ενδεικτικά: μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζόδρομων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις της δημόσιας

συγκοινωνίας, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για τη διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για τη βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, προτάσεις για κατάργηση ή αναβάθμιση της σηματοδότησης.

Γενικά, τα μέτρα που περιλαμβάνει ένα ΣΒΑΚ χωρίζονται σε Μέτρα Πολιτικής/Στρατηγικής, σε Μέτρα Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά, σε Μέτρα που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υποδομών στο χώρο και σε Κανονιστικά Μέτρα.

Για περισσότερες πληροφορίες βλ. <https://www.svak.gr/odigies-metra>

🔍 Παρακολούθηση και Αξιολόγηση ΣΒΑΚ

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ αφορούν στην 1) συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού και 2) μετά την εκπόνησή του, στις ενδεχόμενες επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του.

Για την παρακολούθηση και αξιολόγηση απαιτείται η σύνταξη ενός Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ που θα περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά βήματα (CHALLENGE, 2016):

1. Καθορισμός στόχων,
2. Καθορισμός δεικτών απόδοσης του σχεδίου,
3. Εντοπισμός προβλημάτων,
- 4α. Εκ των προτέρων αξιολόγηση, με εκτίμηση των μελλοντικών επιπτώσεων,
- 4β. Εκ των υστέρων αξιολόγηση. Μέτρηση των επιπτώσεων σε σχέση με την αρχική κατάσταση,
5. Ανάλυση, ερμηνεία και, αν απαιτείται, εκτίμηση των επιπτώσεων με οικονομικούς όρους.

5. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

5.1. Τι είναι το ουσιαστικά ένα ΣΒΑΚ

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελεί ένα **στρατηγικό σχέδιο** και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο οφείλει να διαμορφώσει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις γνώμες των κατοίκων της περιοχής. Το εν λόγω όραμα μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας ή 20ετίας και πρέπει να παρακολουθείται και να αξιολογείται διαρκώς ως προς το ποσοστό ολοκλήρωσής του.

Σε γενικές γραμμές, ένα ΣΒΑΚ -σύμφωνα με τις οδηγίες της Ε.Ε. και τις ελληνικές οδηγίες από ειδικούς εμπειρογνώμονες- πρέπει να περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, την διαμόρφωση οράματος, στόχου και σκοπού, την διαμόρφωση συνόλου πολιτικών και μέτρων, τη σαφή οριοθέτηση θέσεων ευθύνης και ρόλων και τέλος την αξιολόγηση και παρακολούθησή του.

Για να θεωρείται «ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ» ένα ΣΒΑΚ σύμφωνα με το αρ. 22 του σχετικού νομοσχεδίου³, θα πρέπει κατά την κατάρτισή τους να έχουν ολοκληρωθεί τα εξής:

- α) συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας της παρ. 6,
- β) ορισμός του δικτύου φορέων της παρ. 7,
- γ) υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής της παρ. 8,
- δ) δημιουργία ιστοσελίδας της περίπτ. δ' της παρ. 5,
- ε) υλοποίηση των σταδίων ανάπτυξης, όπως αυτά εξειδικεύονται στην απόφαση της παρ. 13,
- στ) κατάρτιση του σχεδίου δράσης και της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων των περιπτ. γ' και δ' της παρ. 2.

Το ΣΒΑΚ αποτυπώνει μια ολοκληρωμένη σειρά τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων πολιτικής και ήπιων μέτρων για την βελτίωση της απόδοσης και της σχέσης κόστους-αποτελεσματικότητας ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και τις επιμέρους επιδιώξεις. Συνήθως, αφορά στα εξής θέματα:

- Δημόσια συγκοινωνία.
- Βάδισμα και ποδηλασία.
- Διαλειτουργικότητα.
- Ασφάλεια αστικών οδών.
- Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς).

³ «Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψηφίων οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις» Ιανουάριος 2019

- Αστική εφοδιαστική.
- Διαχείριση κινητικότητας.
- Ευφυή Συστήματα Μεταφορών.

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για να νοείται ως ΣΒΑΚ με όρους σύγχρονης κινητικότητας θα πρέπει να αποτελεί προϊόν:

- μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του Δήμου που θα βοηθηθούν από την θεσμοθέτηση (από την Δημοτική Αρχή) δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό του.

Σύμφωνα με τις Ελληνικές οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια **πολεοδομική στρατηγική**. Υπέρτατος στόχος αποτελεί η ανάδειξη της ιδιαίτερης ταυτότητας της πόλης και ο μετασχηματισμός της σε ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Τέσσερις (4) είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

- Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ προτείνει διαμορφώσεις που εφαρμόζονται στις εισόδους της ώστε να αποτρέπει η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.
- Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.
- Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ / ώρα.
- Επιλογή ακτινικών διαδρομών που αναπλάθονται για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες και που συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο τόσο για τις γειτονιές, όσο και για ομάδες γειτονιών - θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες, κ.λπ.

5.2. Βασικοί Πυλώνες και Στρατηγικές για τον Σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ

Όπως αναφέρεται και σε προηγούμενες ενότητες το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο και όχι μία μελέτη πολεοδομικού, κυκλοφοριακού, συγκοινωνιακού ή περιβαλλοντικού χαρακτήρα.

Το στρατηγικό αυτό σχέδιο πρέπει να διαμορφώνει ένα συγκεκριμένο όραμα για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή μελέτης, με δεδομένους στόχους και αναλυτική περιγραφή πλαισίου μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής. Βασικοί πυλώνες για το σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ είναι ο στρατηγικός σχεδιασμός όπου κατά προτεραιότητα προκρίνει το **περπάτημα**, το **ποδήλατο** και τις **συλλογικές μετακινήσεις** με τη μορφή δημόσιας συγκοινωνίας ή κοινόχρηστων μέσων.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ της ΜΒΚ (ΜΒΚ, 2016), τέσσερις είναι οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές:

1. **Απελευθέρωση του κέντρου από το αυτοκίνητο.** Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Ένα ΣΒΑΚ προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της περιοχής παρέμβασης και της κεντρικής περιοχής, ώστε να αποτρέπεται η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.
2. **Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.**
3. **Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας**, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.
4. **Επιλογή ακτινικών διαδρομών που θα αναπλαστούν για την ενθάρρυνση της χρήσης τους από πεζούς και ποδηλάτες** και που θα συνδέουν το κέντρο με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο αυτοκίνητο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών – θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας.

Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

Παρακάτω αναλύονται οι τρεις (3) αυτοί βασικοί πυλώνες αναφορικά με τις κατευθύνσεις των παρεμβάσεων που απαιτούνται ώστε να προάγεται κατ' ουσίαν η βιώσιμη κινητικότητα σε μία δεδομένη περιοχή παρέμβασης σύμφωνα με τις οδηγίες τις Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας (2016).

Σχεδιασμός για το περπάτημα

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος, οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθούνται σε ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να αφορούν είτε στην υποδομή για το ίδιο το περπάτημα, είτε στην υποδομή για το αυτοκίνητο. Και τα δύο αποτελούν

παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος. Στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ, ο σχεδιασμός για την ενθάρρυνση του περπατήματος αφορά σε:

- **Μείωση των ταχυτήτων** μέσα από (α) την δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας και (β) τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου φόρτου.
- **Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων** διότι το περπάτημα έχει ανάγκη από στάσεις. Μια τυπική τέτοια αναβάθμιση περιλαμβάνει την πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων πλατειών.
- **Αναβάθμιση της υποδομής για περπάτημα** εκεί όπου η γενικότερη αισθητική της διαδρομής είναι ευνοϊκή (φυσικό περιβάλλον και αρχιτεκτονική).
- **Διαμόρφωση διασταυρώσεων** ώστε οι διαβάσεις να έχουν μικρότερο μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι εύκολα ορατές από τους οδηγούς, ενώ τα αυτοκίνητα να διέρχονται από τη διασταύρωση με μικρότερη ταχύτητα.
- Σε πόλεις με δημόσια συγκοινωνία μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στους δρόμους προσπέλασης των στάσεων από τους πεζούς.
- **Κατάργηση της δυνατότητας στάθμευσης** σε μια ακτίνα από κτίρια με μεγάλη επισκευσιμότητα έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα πρέπει να καταλήγει σε ένα ΣΥΝΕΚΤΙΚΟ, ασφαλές και ελκυστικό δίκτυο για την κίνηση των πεζών. Τα επιμέρους μέτρα και οι δράσεις για το σχεδιασμό μπορούν να εξειδικεύονται στο πλαίσιο κάθε πόλης ανάλογα με τις ανάγκες και τις επικρατούσες συνθήκες.



Σχεδιασμός για το ποδήλατο

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει πρόσβαση σε κάθε σημείο της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, όπως επίσης και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή.

Η μελλοντική βιώσιμη πόλη θα πρέπει να παρέχει κίνητρα στους κατοίκους των προαστίων για να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους προς το κέντρο. Η σχετική υποδομή θα επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων υψηλότερων από αυτές που θα αναπτύσσει το ποδήλατο στις γειτονίες και στο κέντρο.

Σε γενικές γραμμές, αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται. Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες θα είναι χαμηλές (όριο 30 χλμ / ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή.

Ως στρατηγικός στόχος λοιπόν δεν τίθεται η ανάπτυξη ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλάτου αλλά το αντίθετο, δηλαδή ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα μια ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένου και του κέντρου.

Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέεται με την προοπτική ανάπλασης της πόλης στο σύνολό της και το ΣΒΑΚ μπορεί να συμβάλλει καθοριστικά προς την κατεύθυνση αυτή.

Το δίκτυο πρέπει να είναι αναγνώσιμο όπως το ίδιο πρέπει να είναι και οι συνιστώμενες διαδρομές για περπάτημα. Τα σημεία αναφοράς του είναι εμβληματικά σημεία της πόλης, κτίρια, πλατείες, κ.λπ. Το δίκτυο πρέπει επίσης να συνδέει άμεσα

τους προορισμούς, καθώς διέρχεται ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το αυτοκίνητο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζόδρομοι, λεωφορειολωρίδες, κ.λπ.).

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα πρέπει να καταλήγει σε ένα ΣΥΝΕΚΤΙΚΟ, ασφαλές και ελκυστικό δίκτυο για την κίνηση του ποδηλάτου. Τα επιμέρους μέτρα και οι δράσεις για το σχεδιασμό μπορούν να εξειδικεύονται στο πλαίσιο κάθε πόλης ανάλογα με τις ανάγκες και τις επικρατούσες συνθήκες.

Σχεδιασμός για την δημόσια συγκοινωνία



Το περπάτημα δεν μπορεί να προωθηθεί χωρίς τον βασικό του σύμμαχο που είναι η δημόσια συγκοινωνία. Έμμεσος σύμμαχός του είναι ωστόσο και το ποδήλατο. Ως προς την δημόσια συγκοινωνία, όσοι τη χρησιμοποιούν, περπατούν περισσότερο από κάθε άλλο χρήστη μηχανικού μέσου. Βέβαια, η απόσταση της θέσης στάθμευσης του αυτοκινήτου και το σχετικό περπάτημα είναι κάτι που τα καθορίζει ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός μέσω της πολιτικής στάθμευσης που εφαρμόζει στις διάφορες περιοχές της πόλης. Όσο αυξάνει η απόσταση μεταξύ κατοικίας και θέσης στάθμευσης, τόσο λιγότερο επιλέγεται το αυτοκίνητο. Παράλληλα, η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας προϋποθέτει και την εξασφάλιση για αυτήν μεγαλύτερης άνεσης για την κίνησή της, επομένως περισσότερου χώρου στο δρόμο, που εκ των πραγμάτων αφαιρείται από το αυτοκίνητο.

Η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί αναγκαστικά λοιπόν σε περιορισμούς κάποιων ελευθεριών κίνησης του αυτοκινήτου. Πολλές πόλεις μέχρι σήμερα, ίσως οι περισσότερες, ακολούθησαν την αντίστροφη πορεία. Ο σχεδιασμός, έχοντας ως προτεραιότητα το αυτοκίνητο, άφηνε συστηματικά τη δημόσια συγκοινωνία να υποβαθμίζεται.

Η ουσιαστική αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας θα προκαλέσει ανατροπή του τρόπου με τον οποίο λειτουργούσε μέχρι σήμερα η πόλη. Πρόκειται για μια πολιτική απόφαση και όχι για μια τεχνική λύση. Η βιομηχανία κάνει τα τελευταία χρόνια τεράστια βήματα ώστε να καταστήσει ξανά το ιδιωτικό αυτοκίνητο χρήσιμο και ελκυστικό εργαλείο. Ανάλογα βήματα γίνονται και από τη βιομηχανία συστημάτων δημόσιας συγκοινωνίας. Ο ανταγωνισμός ιδιωτικού αυτοκινήτου και δημόσιας συγκοινωνίας εκδηλώνεται επίσης και στον τομέα της τεχνολογίας. Δεν θα υπάρξει νικητής ως προς αυτό ωστόσο, διότι τόσο το ιδιωτικό αυτοκίνητο όσο και η δημόσια συγκοινωνία μπορούν να εισαγάγουν τις νέες τεχνολογίες εξίσου καλά. Είναι σκόπιμο να ασκηθούν πολιτικές προς την κατεύθυνση της προνομιακής μεταχείρισης της δημόσιας συγκοινωνίας. Η επιβολή περιοριστικών μέτρων στο αυτοκίνητο είναι ένα νόμιμο εργαλείο που ανήκει και αυτό στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Εκτός από τις τεχνολογίες, χρειάζονται ριζικές αλλαγές και στον κοινωνικό τομέα. Σήμερα δεν έχουν γίνει ακόμη ορατές. Χρειάζεται μία άλλη στάση και θεώρηση ζωής, κυρίως από τους κατοίκους της πόλης, οι οποίοι θα μετατραπούν από απλοί παρατηρητές αποφάσεων και έργων, σε ενεργούς πολίτες, αντιμετωπίζοντας από κοινού τα προβλήματα, επιλέγοντας τις βέλτιστες λύσεις που θα αποδώσουν καρπούς -τόσο μεσοπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα-, μετεξελίσσοντας τις πόλεις από απρόσωπες και εχθρικές σε φιλικές, φιλόξενες και βιώσιμες.

Μια πρώτη βασική αρχή της φιλοσοφίας του σχεδιασμού είναι τα οχήματα να ταυτίζονται με την πόλη, να αντιμετωπίζονται ως ο αυτονόητος εξοπλισμός της. Τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας να λειτουργούν ως δομικά στοιχεία του αστικού τοπίου. Η δεύτερη αρχή είναι η δημόσια συγκοινωνία να αποτελεί προέκταση της κίνησης του πεζού ή και του ποδηλάτη. Πρέπει να σημειωθεί ότι η τήρηση αυτών των αρχών δεν είναι πάντα μια εύκολη υπόθεση, ιδίως σε συνθήκες εξάπλωσης της κοινωνικής βίας που είναι ιδιαίτερα αισθητές στις μεγάλες πόλεις, όπου συχνά η δημόσια συγκοινωνία ταυτιζόμενη με το κράτος γίνεται στόχος βανδαλισμών. Τα οχήματα είναι υποχρεωμένα και να θωρακίζονται. Αυτά τα δεδομένα αποτελούν πάντα ένα ισχυρό κριτήριο για την επιλογή υλικών, σχεδίου και συστημάτων ελέγχου και επίβλεψης της δημόσιας συγκοινωνίας. Η αισθητική που προκύπτει είναι φυσικό να επηρεάζεται.

Η διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων γίνεται όλο και πιο ευέλικτη. Η λογική του πολυμορφικού αυτοκινήτου επαναλαμβάνεται και στο δημόσιο όχημα: καθίσματα που αναδιπλώνουν για να χωρέσουν τα αναπηρικά καροτσάκια, χώροι για τοποθέτηση ποδηλάτων, εγκατάσταση καθισμάτων έτσι ώστε να σχηματίζονται μικρά σαλόνια αντί της συμβατικής αρχιτεκτονικής σε σειρές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τα city-bus της Βαρκελώνης που προσφέρουν χώρους περισσότερο εξατομικευμένους και πιο φιλικούς, με την δημόσια συγκοινωνία να επιχειρεί να προσφέρει ιδιωτικότητα, αμφισβητώντας αυτό το μοναδικό, μέχρι πρόσφατα, προνόμιο του αυτοκινήτου.

Εξίσου σημαντικό επίσης είναι και το λειτουργικό κέρδος που επιτυγχάνεται με τις βελτιώσεις στην πρόσβαση, από τη συντόμευση του χρόνου εισόδου και εξόδου των επιβατών και τη μείωση του νεκρού χρόνου αναμονής του οχήματος στη στάση. Όμως και το συμβολικό μήνυμα που δίνεται σε κατοίκους και επισκέπτες, ότι δηλαδή η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί προέκταση του δημόσιου ελεύθερου χώρου είναι ίσως αυτό με την πιο βαρύνουσα σημασία.

Ο παραπάνω σχεδιασμός θα πρέπει να καταλήγει σε ένα ΣΥΝΕΚΤΙΚΟ, ασφαλές και ελκυστικό δίκτυο για την κίνηση των μέσων μεταφοράς. Τα επιμέρους μέτρα και οι δράσεις για το σχεδιασμό μπορούν να εξειδικεύονται στο πλαίσιο κάθε πόλης ανάλογα με τις ανάγκες και τις επικρατούσες συνθήκες.

5.3. Βασικά Πλεονεκτήματα Ανάπτυξης ΣΒΑΚ σύμφωνα με την Ε.Ε.



Καλύτερη ποιότητα ζωής

Επικρατεί μια ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συμβάλλει σημαντικά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των αστικών περιοχών. Αυτό μπορεί να εκφραστεί με πολλές μικρότερες ή μεγαλύτερες βελτιώσεις όπως πιο ελκυστικοί δημόσιοι χώροι, βελτιωμένη (οδική) ασφάλεια, καλύτερη ποιότητα αέρα, μειωμένες εκπομπές ρύπων και λιγότερος θόρυβος. Στον βαθμό αυτό, ο σχεδιασμός της βιώσιμης

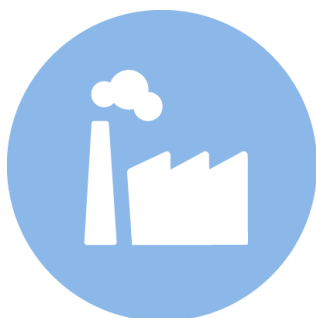
αστικής κινητικότητας φέρει ένα συναισθηματικό μήνυμα (βελτιωμένοι δημόσιοι χώροι, ασφάλεια των παιδιών) το οποίο θα πρέπει να διαδίδεται συνεχώς.



Εξοικονόμηση κόστους

Η κινητικότητα αποτελεί σημαντικό καταλύτη για την τοπική οικονομία. Το υγιέστερο περιβάλλον και η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης συμβάλλει ουσιαστικά στη μείωση του κόστους για την τοπική κοινότητα και στην προσέλκυση νέων επιχειρήσεων. Στον παγκόσμιο και εθνικό ανταγωνισμό των αστικών κέντρων, μια καλά οργανωμένη και βιώσιμη πόλη αποτελεί μια ελκυστικότερη πόλη για τους επενδυτές και μια πολύ

καλύτερη επιχειρηματική ευκαιρία σε σχέση μια πόλη χωρίς σαφή μακρόπνοη πολιτική κινητικότητας.



Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και τη υγεία

Τα ΣΒΑΚ είναι στενά συνδεδεμένα με τις θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, την βελτίωση της ποιότητας του αέρα και τη μείωση του θορύβου. Επιπλέον, οι πολίτες μπορούν να αντιληφθούν τις θετικές επιδράσεις στην υγεία τους εξοικονομώντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά χρηματικά ποσά (τα οποία σχετίζονται με την υγεία τους) τόσο βραχυπρόθεσμα, όσο και μακροπρόθεσμα. Επίσης, ο

σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας βοηθά στην αντιμετώπιση κάποιων ζητημάτων σχετικών με την κλιματική αλλαγή.

Απρόσκοπτες μετακινήσεις και βελτιωμένη προσβασιμότητα



Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί ένα εξαιρετικό εργαλείο για την δημιουργία πολυτροπικών λύσεων μεταφορών από πόρτα σε πόρτα. Φέρνοντας διάφορους εμπλεκόμενους φορείς γύρω από το ίδιο τραπέζι εξασφαλίζεται ότι οι ιδιαίτερες ανάγκες πρόσβασης των πολιτών και των επιχειρήσεων μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικότερα.

Αποτελεσματική αξιοποίηση πόρων

Σε μια εποχή που οι οικονομικοί πόροι είναι εξαιρετικά περιορισμένοι, είναι πολύ σημαντικό οι λύσεις που υιοθετούνται να κάνουν χρήση των διαθέσιμων πόρων με πιο αποδοτικό τρόπο. Ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αλλάζει τις προτεραιότητες από τα μεγάλα οδικά έργα προς ένα πιο ισορροπημένο μίγμα μέτρων συμπεριλαμβανομένων των μέτρων διαχείρισης κινητικότητας με χαμηλό κόστος. Η υιοθέτηση της αρχής «ο ρυπαίνων πληρώνει» εισάγει μία πρόσθετη πηγή εσόδων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη χρηματοδότηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.



Κερδίζοντας την δημόσια υποστήριξη

Η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών αποτελεί βασική αρχή ενός ΣΒΑΚ. Η πόλη που νοιάζεται για τις ανάγκες των πολιτών της και εμπλέκει κατάλληλα τους αρμόδιους φορείς στην όλη διαδικασία είναι σε πολύ πλεονεκτικότερη θέση ώστε να αποκτήσει μιας υψηλού επιπέδου «δημόσια νομιμοποίηση».





Προετοιμάζοντας καλύτερα σχέδια

Οι μελετητές οι οποίοι παραδοσιακά επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των υποδομών μπορούν να κατανοήσουν καλύτερα τις ανάγκες κινητικότητας των διαφόρων ομάδων χρηστών, εφόσον λαμβάνουν την γνώμη τους (feedback). Επιπλέον, οι τοπικοί εμπλεκόμενοι μερικές φορές μπορούν να βρουν πολύ αποτελεσματικές λύσεις λόγω της εξοικείωσης τους με μια συγκεκριμένη κατάσταση. Η ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση στον σχεδιασμό εξασφαλίζει ότι το σχέδιο προωθεί την ισόρροπη

ανάπτυξη όλων των σχετικών τρόπων μετακίνησης, ενώ παράλληλα ενθαρρύνει τη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

Αποτελεσματικότερη εκπλήρωση νομικών υποχρεώσεων



Τα ΣΒΑΚ προσφέρουν έναν αποτελεσματικό τρόπο για την αντιμετώπιση και την εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων όπως της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για την ποιότητα του αέρα και των Εθνικών Κανονισμών περί θορύβου.

Αξιοποίηση συνεργειών - Αύξηση συσχέτισης

Τα προβλήματα αστικής κινητικότητας συχνά σχετίζονται και με διοικητικούς περιορισμούς που αφορούν σε πολλαπλούς τομείς πολιτικής ή σε πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων και φορέων. Ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός αναζητά λύσεις για την «λειτουργική πόλη» σε συνδέσεις με τις γύρω περιοχές, καθώς και με το εθνικό και Ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Το ΣΒΑΚ εμπνέει τον συνεργατικό σχεδιασμό μεταξύ διαφόρων τομέων πολιτικής και διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης στο πλαίσιο της λειτουργικής πόλης.

Ανταγωνιστικότερες πόλεις και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Τα ΣΒΑΚ μπορούν να παρέχουν στους φορείς πρόσβαση σε πηγές χρηματοδότησης για καινοτόμες λύσεις ή για ολοκληρωμένες προσεγγίσεις σχεδιασμού. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ύπαρξη ΣΒΑΚ μπορεί να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα της πόλης όταν πρόκειται για ζητήματα χρηματοδότησης.

Στροφή προς μια νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας



Αποτέλεσμα του συνεχούς αιφόρου σχεδιασμού αποτελεί η δημιουργία ενός κοινού οράματος, μιας νέας κουλτούρας κινητικότητας: ένα όραμα που έχει συμφωνηθεί από τους

πολιτικούς παράγοντες, τα θεσμικά όργανα και τους πολίτες, ένα όραμα που ξεπερνά τις εκλογικές αναμετρήσεις και που μπορεί να περιλαμβάνει λιγότερο ελκυστικά στοιχεία με μακροπρόθεσμα ωστόσο οφέλη.

5.4. Στάδια – Βήματα – Δραστηριότητες ενός ΣΒΑΚ | Πλαίσιο Οδηγιών της Ε.Ε. για την Εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αιγάλεω

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.) προκειμένου να υποστηρίξει τις πρωτοβουλίες ανάπτυξης ΣΒΑΚ από τις αρμόδιες τοπικές αρχές, έχει διατυπώσει ένα πλαίσιο μεθοδολογικών αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ που εδράζεται σε μία διαδοχική αλληλουχία βημάτων και σταδίων.

Σύμφωνα με τις Οδηγίες για την εκπόνηση και υλοποίηση των ΣΒΑΚ/ Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan) του ELTIS (2014), τα ΣΒΑΚ υλοποιούνται μέσω μίας διαδικασίας τεσσάρων (4) φάσεων, έντεκα (11) βημάτων και τριάντα δύο (32) δράσεων που αποτελούν μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης - ανάδρασης - επικαιροποίησης (βλ. Εικόνα 1).



Εικόνα 1. Κύκλος εκπόνησης ΣΒΑΚ κατά την Ε.Ε. και τις οδηγίες ELTIS

Ο **Κύκλος Εκπόνησης ΣΒΑΚ** που προτείνει η Ε.Ε. αποτελεί ένα γενικό πλαίσιο αρχών για τις διαδικασίες εκπόνησης ΣΒΑΚ ώστε να είναι συμβατό με όλα τα διαφορετικά επιχειρησιακά περιβάλλοντα που εμφανίζονται στις Ευρωπαϊκές πόλεις.

Τα εκπονούμενα ΣΒΑΚ σήμερα στην Ελλάδα οφείλουν να ακολουθήσουν τη διαδικασία που περιγράφεται στις Ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS και αναλύεται παρακάτω. Ειδικότερα, οι φάσεις του σχεδίου είναι τέσσερις (4) και σύμφωνα με τον ELTIS ονομάζονται:

- Σωστή προετοιμασία.

- Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων.
- Εκπόνηση σχεδίου.
- Εφαρμογή σχεδίου.

Στις παραπάνω τέσσερις φάσεις περιγράφεται μία σειρά επιμέρους βημάτων για κάθε μία από αυτές.

Τα βήματα είναι έντεκα (11) και περιγράφονται στη συνέχεια, ενώ εξειδικεύονται για την περίπτωση του Αιγάλεω σε επόμενη ενότητα.

Φάση Α – Σωστή Προετοιμασία

- ✂ **Βήμα 1:** Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.
- ✂ **Βήμα 2:** Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου.
- ✂ **Βήμα 3:** Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων.

Φάση Β – Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

- ✂ **Βήμα 4:** Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος.
- ✂ **Βήμα 5:** Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων.
- ✂ **Βήμα 6:** Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων.

Φάση Γ – Εκπόνηση σχεδίου

- ✂ **Βήμα 7:** Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων.
- ✂ **Βήμα 8:** Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου.
- ✂ **Βήμα 9:** Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ.


Φάση Δ – Εφαρμογή σχεδίου

- ✂ **Βήμα 10:** Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου).
- ✂ **Βήμα 11:** Αντληση διδαγμάτων.


Σε κάθε ένα από τα παραπάνω βήματα αντιστοιχούν από μια (1) έως έξι (6) δραστηριότητες, ενώ κάθε βήμα αυτής της διαδικασίας επεξηγείται στις κατευθυντήριες γραμμές με παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και παραπομπές για περαιτέρω πληροφορίες.


Ειδικότερα για την **φάση Α ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:


- ✂ **Βήμα 1:** Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ
- ✂ **Δραστηριότητα 1.1:** Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας.
- ✂ **Δραστηριότητα 1.2:** Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων.
- ✂ **Δραστηριότητα 1.3:** Διεξαγωγή αυτο-αξιολόγησης.
- ✂ **Δραστηριότητα 1.4:** Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων.
- ✂ **Δραστηριότητα 1.5:** Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.


 **Δραστηριότητα 1.6:** Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων.

 **Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου**


 **Δραστηριότητα 2.1:** Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες.


 **Δραστηριότητα 2.2:** Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού.

 **Δραστηριότητα 2.3:** Σχεδιασμός για την συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών.

 **Δραστηριότητα 2.4:** Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης.


 **Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων**


 **Δραστηριότητα 3.1:** Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών.

 **Δραστηριότητα 3.2:** Ανάπτυξη σεναρίων.


Για την **φάση Β ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:


 **Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος**

 **Δραστηριότητα 4.1:** Ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα.


 **Δραστηριότητα 4.2:** Ενεργή ενημέρωση του κοινού.


 **Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων**


 **Δραστηριότητα 5.1:** Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.


 **Δραστηριότητα 5.2:** Ανάπτυξη “έξυπνων” στόχων.

 **Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων**

 **Δραστηριότητα 6.1:** Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων.


 **Δραστηριότητα 6.2:** Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων.


 **Δραστηριότητα 6.3:** Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής - απόδοσης.

 **Δραστηριότητα 6.4:** Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.


Για την **φάση Γ ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

 **Βήμα 7: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων**




 **Δραστηριότητα 7.1:** Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων.

 **Δραστηριότητα 7.2:** Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.

 **Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου**




 **Δραστηριότητα 8.1:** Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ




-  **Δραστηριότητα 9.1:** Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου.
-  **Δραστηριότητα 9.2:** Υιοθέτηση του σχεδίου.
-  **Δραστηριότητα 9.3:** Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου.

Τέλος, για την **φάση Δ ορίζονται** οι παρακάτω δραστηριότητες ανά βήμα:

Βήμα 10: Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

-  **Δραστηριότητα 10.1:** Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου.
-  **Δραστηριότητα 10.2:** Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών.
-  **Δραστηριότητα 10.3:** Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.

Βήμα 11: Αντληση διδαγμάτων

-  **Δραστηριότητα 11.1:** Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση.
-  **Δραστηριότητα 11.2:** Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας.
-  **Δραστηριότητα 11.3:** Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ.

Όλα τα παραπάνω αναλύονται στον οδηγό του ELTIS που είναι διαθέσιμος στα ελληνικά στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf.

Τι σημαίνουν επί της ουσίας αυτά τα βήματα και οι δραστηριότητες για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγιάλεω;

Φάση Α

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να:

- μάθει, να διερευνήσει, να αξιολογήσει τις δυνατότητες της βιώσιμης κινητικότητας στο πλαίσιο ανάπτυξης των μετακινήσεων και της ευρύτερης ανάπτυξής του,
- αξιολογήσει τις δυνατότητές του (αυτο-αξιολόγηση) εκτιμώντας βασικά προβλήματα, σημαντικά ζητήματα στα οποία υστερεί, παραμέτρους βελτίωσης κ.α.,
- καθορίσει βασικά ζητήματα χρονοδιαγράμματος και χρηματοδότησης για την εκπόνηση και την υλοποίηση των μελλοντικών παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ,
- βρει τους βασικούς φορείς, τις κύριες ομάδες και συλλογικότητες που λειτουργούν και επηρεάζουν την περιοχή παρέμβασης του Δήμου και να τους κατατάξει σε **βασικούς εμπλεκόμενους** και σε **ενδιάμεσους**, καθώς και να καθορίσει το πλαίσιο συμμετοχής τους στον σχεδιασμό,
- καταγράψει και να αξιολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση σε σχέση με τις βασικές ενότητες σχεδιασμού, ήτοι πολεοδομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές παράμετροι κινητικότητας, εύαλτοι χρήστες - ΑΜΕΑ, περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, ταξί, ιεράρχηση οδικού δικτύου και διαχείριση κυκλοφορίας, διαχείριση κινητικότητας, οδική ασφάλεια, στάθμευση, νέα πολεοδομικά (π.χ. προγραμματισμένες επεκτάσεις) και οικονομικά δεδομένα,
- να εμβαθύνει στις επιπτώσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, να προσδιορίσει τις απαιτήσεις για τον συντονισμό του τοπικού ΣΒΑΚ Αιγιάλεω με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν στον Δήμο (Χωροταξικό, Επιχειρησιακό, ΓΠΣ, κ.α.) και εντέλει να φροντίσει εκ των προτέρων για την ιδανικότερη ενσωμάτωση των στόχων του με την ευρύτερη ανάπτυξη του τόπου σε περιβαλλοντικό, πολεοδομικό και κοινωνικό επίπεδο,
- αναπτύξει τα πρώτα εναλλακτικά σενάρια επίλυσης των ζητημάτων.

Φάση Β

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να:

- μελετήσει καλές πρακτικές ανάπτυξης ΣΒΑΚ από άλλες πόλεις στην Ελλάδα και την Ευρώπη.
- αναπτύξει ένα όραμα για την επόμενη μέρα του Δήμου -σε συνεργασία και σύμπνοια με τους εμπλεκόμενους φορείς- που θα αφορά στην αναβάθμιση τόσο των υποδομών και της κουλτούρας των μετακινήσεων, όσο και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων και των επισκεπτών.
- εντοπίσει τι θέλει να αλλάξει στις μεταφορές, στην αστική του ανάπτυξη, στις υποδομές και τις πολιτικές του σε σχέση με τη βιώσιμη κινητικότητα και να θέσει σαφείς προτεραιότητες που θα καθοδηγήσουν τα επόμενα βήματα.
- καθορίσει σαφείς και μετρήσιμους στόχους έτσι ώστε να επιτευχθεί το όραμα για το ΣΒΑΚ.
- αναπτύξει ένα σαφές πακέτο μέτρων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας που θα περιλαμβάνει Μέτρα Πολιτικής / Στρατηγικής, Μέτρα

Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά Μέτρα, Μέτρα που θα περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υποδομών στο χώρο και Κανονιστικά Μέτρα.

- αξιολογήσει τα προτεινόμενα μέτρα με γνώμονα τη ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους, να λάβει υπόψη του την απαιτούμενη χρηματοδότηση υλοποίησης και το αντίστοιχο χρονοδιάγραμμα, ενώ παράλληλα να εκτιμήσει τους μελλοντικούς πόρους συντήρησης που θα απαιτηθούν.

Φάση Γ

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να:

- συζητήσει τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούσαν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στον σχεδιασμό και την εφαρμογή τους, αλλά και στον από κοινού προσδιορισμό ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών ως προς την εφαρμογή επιμέρους μέτρων.
- αναπτύξει ένα πλήρες **σχέδιο δράσης** για το ΣΒΑΚ με αναλυτική παρουσίαση των στόχων, των μέτρων, των υπευθύνων υλοποίησης για κάθε ζήτημα, των συνεργειών που απαιτούνται για την υλοποίηση, των οικονομικών πόρων και του χρονικού προγραμματισμού υλοποίησής τους.
- διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και σαφές **Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης** του ΣΒΑΚ.
- ελέγξει ποιοτικά όλο το σχέδιο ΣΒΑΚ και να το τροποποιήσει κατάλληλα έτσι ώστε να έχει τη σύμφωνη γνώμη των βασικών εμπλεκόμενων φορέων.
- επικοινωνήσει με σαφή, διαφανή και επαγγελματικό τρόπο τα αποτελέσματα της διαδικασίας σχεδιασμού και το εφικτό του σχεδίου και να γνωστοποιήσει τη θεσμοθέτηση του σχεδίου στους πολίτες και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

Φάση Δ

Σε αυτή την φάση ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να διαχειριστεί το σύνολο της εφαρμογής του σχεδίου, να ενημερώνει για την πρόοδο εφαρμογής, να προσαρμόζει τα μέτρα σύμφωνα με τις τρέχουσες ανάγκες της πόλης και να αξιολογεί συστηματικά τα αποτελέσματα εφαρμογής του σχεδίου.

5.5. Καλές Πρακτικές ΣΒΑΚ και Βιβλιοθήκες Εξερεύνησης Πρακτικών

Η αναζήτηση και μελέτη καλών πρακτικών εκπόνησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί ένα βήμα που τυπικά -σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS- πραγματοποιείται κατά τη Β Φάση του κύκλου του ΣΒΑΚ, αποτελεί ωστόσο καθοριστικό στοιχείο για το σύνολο της γνώσης των εμπλεκόμενων φορέων και της ομάδας έργου.

Η Ε.Ε. αναγνωρίζοντας τη σημασία της γνωριμίας των πόλεων που εκπονούν ΣΒΑΚ με τα βασικά συστατικά αυτών των σχεδίων, αλλά και με αποδοτικές λύσεις που έχουν προταθεί από άλλες πόλεις ανάλογων χαρακτηριστικών (συναφείς φυσιογνωμίες πόλεων), έχει δημιουργήσει μια πληθώρα εργαλείων διερεύνησης καλών πρακτικών, υλικού καθοδήγησης, καθώς και επιμορφωτικών δραστηριοτήτων για όσους υλοποιούν, παρακολουθούν ή συμμετέχουν στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.

Ο εντοπισμός και η διερεύνηση καλών πρακτικών σε Ευρωπαϊκό / διεθνές επίπεδο οδηγεί συνήθως τους επιστήμονες σε επεξεργασία βέλτιστων λύσεων στον ίδιο τομέα της επιστήμης (π.χ. βιώσιμη αστική κινητικότητα), αλλά σε διαφορετικό περιβάλλον με διαφορετικές κοινωνίες όπου αναδεικνύονται τα στοιχεία εκείνα που μπορούν να μεταφερθούν και να βελτιώσουν την προτεινόμενη λύση στη μελετώμενη περιοχή παρέμβασης.

Ο όρος καλή πρακτική υποδηλώνει δηλαδή μια δοκιμασμένη διαδικασία ή δράση που έχει αποδείξει στην πράξη την αποτελεσματικότητά της. Σύμφωνα με την Ε.Ε., η οποία πολύ συχνά χρησιμοποιεί καλές πρακτικές για την προώθηση ορθών λύσεων, τα βασικά χαρακτηριστικά μιας καλής πρακτικής είναι η **καινοτομία**, η **αποτελεσματικότητα**, η **βιωσιμότητα**, η **δυνατότητα αναπαραγωγής** κάτω από ίδιες ή παρεμφερείς συνθήκες και τέλος η **δυνατότητα μεταφοράς** και **αξιοποίησής** της σε διαφορετικά περιβάλλοντα και από νέους χρήστες.

Ένας Δήμος που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ αναζητά καλές πρακτικές με στόχο να λάβει άμεσα και έμμεσα απαντήσεις σε ερωτήματα όπως:

- Πως είναι ένα ΣΒΑΚ;
- Έχει εφαρμοστεί ΣΒΑΚ σε άλλες πόλεις προκειμένου να διαπιστωθεί τι πέτυχε και τι απέτυχε σε σχέση με τα μέτρα;
- Υπάρχει «καλό» και «κακό» ΣΒΑΚ;
- Μπορεί η πόλη μου να υλοποιήσει και να εφαρμόσει ένα ΣΒΑΚ;
- Τι εφαρμόζουν ανάλογες πόλεις με τη δική μου στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ;

Μία συνοπτική παρουσίαση καλών πρακτικών παρουσιάζεται στην ιστοσελίδα του Οδηγού για τα ΣΒΑΚ της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ: <https://www.svak.gr/kales-praktikes>.

Επιτυχημένες εφαρμογές σχεδιασμού για την συνδυασμένη προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας εντοπίζονται σε Βουδαπέστη, Βιέννη, Κοπεγχάγη καθώς και σε μικρότερες πόλεις όπως η Γάνδη, το Οντένσε, το Ράντερς και άλλες.

Πλούσιο υλικό μπορεί να αναζητηθεί από επιτυχημένες πρακτικές ΣΒΑΚ στην Ευρώπη μέσα από την πλατφόρμα:

- SUMP Registry (στην αγγλική γλώσσα και άλλες Ευρωπαϊκές) - <http://sumps-up.eu/sump-registry/>.
- ELTIS (στην αγγλική γλώσσα και άλλες Ευρωπαϊκές) - <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>.
- CIVITAS που παρουσιάζει πόλεις που έχουν εμπλακεί σε Ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες - προγράμματα σχετικά με τα ΣΒΑΚ - <http://civitas.eu/projects>.

Ο Δήμος Αιγάλεω μπορεί να αξιοποιήσει ως καλές πρακτικές για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ τις ακόλουθες περιπτώσεις:

- ΣΒΑΚ στη Donostia-San Sebastian- Ισπανία,
- ΣΒΑΚ στο Αμβούργο – Γερμανία,
- ΣΒΑΚ στη Νάπολη – Ιταλία,
- ΣΒΑΚ στο Vercelli – Ιταλία,

Οι παραπάνω επιλέγονται και παρουσιάζονται σε επόμενο παραδοτέο καθώς παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με το Δήμο Αιγάλεω.

6. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

Εργαλεία που συμβάλλουν στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ καλούνται δεκάδες μεθοδολογίες, εφαρμογές και τεχνικές που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με στόχο την διευκόλυνση της ομάδας εργασίας ή της κατεύθυνσής της στην σαφή οριοθέτηση στόχων, στον εντοπισμό προβλημάτων, στην επιλογή κατάλληλων μέτρων, στον τρόπο συμμετοχής των πολιτών, στην ανάπτυξη εύληπτων σχεδίων δράσης ή σχεδίων παρακολούθησης.

Τα εν λόγω εργαλεία έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο Ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών ή προγραμμάτων με στόχο την περαιτέρω προώθηση της κατανόησης των παραμέτρων ενός ΣΒΑΚ, ενώ το σύνολό τους συγκεντρώνεται στην ιστοσελίδα της πρωτοβουλίας CIVITAS (<http://civitas.eu/tool-inventory>).

Τα κριτήρια επιλογής ενός εργαλείου μπορούν να ποικίλουν και κατά κανόνα αναζητούνται από τους εμπειρογνώμονες μέσω μίας σύνθετης διερεύνησης, ανάλογα με τον τύπο της καθοδήγησης που επιζητούν. Πολλά από αυτά τα εργαλεία μπορούν να αναζητηθούν και να χρησιμοποιηθούν και από μη εξειδικευμένο δυναμικό όπως μέλη της ομάδας εργασίας ενός Δήμου ή ακόμα και εκπρόσωποι φορέων ή πολίτες.

Για την περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω έχουν επιλεγεί κάποια ενδεικτικά πρωταρχικά εργαλεία για χρήση τους σε επιμέρους διαδικασίες στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, τα οποία ωστόσο είναι πολύ πιθανόν να αλλάξουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης και εφαρμογής του σχεδίου.

Τα εργαλεία που προτείνονται χωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με το ζητούμενο που εξυπηρετούν και παρουσιάζονται συνοπτικά στη συνέχεια.

6.1. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Αξιολόγησή του στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ

Σύντομο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο *αξιολόγησης της ετοιμότητας* του Δήμου για την έναρξη εκπόνησης του ΣΒΑΚ (διαθέσιμο στον σύνδεσμο: <https://www.svak.gr/etoimotita>). Στόχος του γρήγορου αυτού διαγράμματος ροής – ερωτηματολογίου 30 ερωτήσεων τύπου ΝΑΙ / ΟΧΙ είναι να λειτουργήσει ως διαδικασία εκμάθησης για φορείς και επαγγελματίες, -αναγνώστες αυτού του οδηγού- και όχι να βαθμολογήσει το επίπεδο ετοιμότητας του φορέα ή του επαγγελματία.



Αναλυτικό ερωτηματολόγιο *αυτο-αξιολόγησης* φορέα εκπόνησης ΣΒΑΚ (διαθέσιμο στον σύνδεσμο: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=15>).

Στόχος αυτού του ερωτηματολογίου 100

ερωτήσεων είναι να ωθήσει τους φορείς που εκπονούν ΣΒΑΚ να μετρήσουν την πρόοδό τους ως προς την επίτευξη των βασικών αρχών ενός ΣΒΑΚ. Είναι δομημένο σε 9 στάδια -αναλογικά με τη δομή ενός ΣΒΑΚ- και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του πακέτου οδηγιών για την προώθηση της αστικής κινητικότητας από την Ε.Ε.

6.2. Εργαλεία Υποβοήθησης του Δήμου για την Συλλογή Δεδομένων, την Ανάλυση και Αξιολόγηση της Υφιστάμενης Κατάστασης στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ

- Διαδικτυακά ή έντυπα ερωτηματολόγια προς φορείς, κοινό, εξειδικευμένο κοινό, κ.α. (ερωτηματολόγιο κατοίκων, ερωτηματολόγιο επισκεπτών, ερωτηματολόγιο μαθητών, ερωτηματολόγιο γονέων μαθητών που φοιτούν στο Δήμο Αιγάλεω, σύντομο θεματικό ερωτηματολόγιο φορέων για βασικά ζητήματα του Δήμου, κ.λπ.) για τον εντοπισμό αναγκών κινητικότητας (έρευνες).
- Έντυπα καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου, σύνθεσης κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών δεδομένων (μετρήσεις).
- Επιτόπιες αυτοψίες για αναγνώριση αναγκών, αστοχιών, ασυνεχειών, κ.α.
- Κατάλογος μεταβλητών ελέγχου ΣΒΑΚ - υφιστάμενη κατάσταση.
- Ψηφιακή εφαρμογή Mapillary για την καταγραφή στοιχείων σήμανσης, παρουσίας αστικού εξοπλισμού, κ.α.
- Εργαλεία crowdsensing για τη συλλογή πληροφοριών από το πλήθος (Google Traffic, Strava, OSM, κ.α.).
- Διαδικτυακά φόρουμ / ιστοσελίδες Δήμου και φορέων / ιστοσελίδες στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

6.3. Εργαλεία Καθοδήγησης του Δήμου για την Συμμετοχή Φορέων και Κοινού στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ



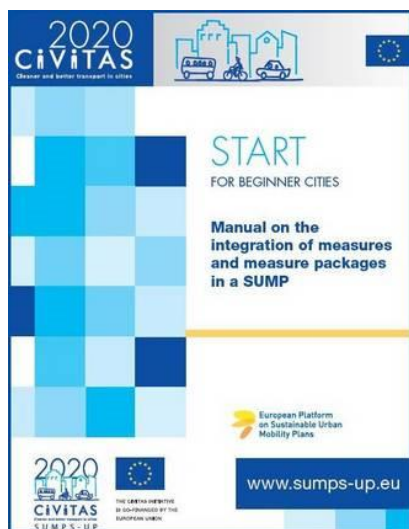
CHALLENGE Manual SUMP Participation Kit: πρόκειται για ένα εγχειρίδιο καθοδήγησης για την εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ το οποίο περιέχει πληθώρα συμβουλών και καλών πρακτικών πάνω σε θέματα συμμετοχικού σχεδιασμού κατά την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης της συμμετοχής στην διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών και την προετοιμασία, τη διαχείριση και την αξιολόγηση των δραστηριοτήτων συμμετοχής (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit>).

Πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ της Κοζάνης - crowdsourcing πλατφόρμα: η πλατφόρμα MOBILITY IDEA αναπτύχθηκε στο πλαίσιο της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Κοζάνης με στόχο να αποτελέσει έναν μηχανισμό ενεργοποίησης της συμμετοχής των κατοίκων στον σχεδιασμό. Αποτελεί μια απλή και εύχρηστη πλατφόρμα, καινοτόμα για τα ελληνικά δεδομένα, που καλεί το χρήστη-κάτοικο της Κοζάνης να εκφράσει ελεύθερα τις ιδέες του σε σχέση με δεδομένες κατηγορίες ζητημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο της βιώσιμης κινητικότητας. Στην πλατφόρμα μπορούν να εγγραφούν χρήστες και να καταθέσουν ιδέες που αφορούν στις μετακινήσεις και στην αξιοποίηση του δημοσίου χώρου. Η διαδραστικότητα που αναπτύσσεται μεταξύ των διάφορων χρηστών αποτελεί ένα κρίσιμο στοιχείο της πλατφόρμας, εφόσον αυτοί μπορούν να ψηφίζουν τις καλύτερες ιδέες ώστε να αναδείξουν αξιόλογες προτάσεις για τον Δήμο. Συμβολικά, οι τρεις (3) καλύτερες ιδέες - με βάση το αποτέλεσμα της ψηφοφορίας- κερδίζουν δώρα όπως ποδήλατα, tablets και εισιτήρια αστικής συγκοινωνίας (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο:



<https://www.mobilityidea.eu/kozani/>).

6.4. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στη Διαμόρφωση Πακέτου Μέτρων στο Πλαίσιο Εκπόνησης του ΣΒΑΚ



CHALLENGE SUMP Measure Selection Manual: πρόκειται για ένα εγχειρίδιο καθοδήγησης στην επιλογή μέτρων ΣΒΑΚ το οποίο παρέχει το σύνολο των σύγχρονων βασικών συστάσεων σχετικά με τις διαδικασίες επιλογής μέτρων ΣΒΑΚ και διαμόρφωσης πακέτου μέτρων με τους κατάλληλους δείκτες. Επιπλέον, παρέχει παραδείγματα καλών πρακτικών μικρών και μεσαίων πόλεων (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <https://civitas.eu/tool-inventory/sumps-manuals-sump-measure-selection>).



KonSULT - Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport: πρόκειται για μια διαδικτυακή γεννήτρια μέτρων ΣΒΑΚ που τροφοδοτείται από τον χρήστη με κάποια κριτήρια σχετικά με τις επιμέρους θεματικές του ΣΒΑΚ και αναλόγως προτείνει μια σειρά μέτρων. Όπως αναφέρεται στον οδηγό του ELTIS, η KonSULT αποτελεί μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής σαράντα (40)

εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης, που βασίζονται τόσο στην αξιολόγηση βασικών αρχών, όσο και στην επανεξέταση μελετών περιπτώσεων. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών επιτρέπει στους χρήστες να «ανακρίνουν» την KonSULT προκειμένου να προσδιορίσουν το υποσύνολο των εργαλείων που πιθανόν να είναι περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: www.konsult.leeds.ac.uk).

6.5. Εργαλεία Μοντέλων και Τεχνικών για την Υποστήριξη της Ανάπτυξης και Αξιολόγησης Σεναρίων



Urban Nodes Assessment Tool: πρόκειται για ένα πρότυπο πρόγραμμα Excel που χρησιμοποιείται για την αξιολόγηση του αντίκτυπου των μέτρων ενός ΣΒΑΚ. Το εργαλείο λαμβάνει υπόψη την ποικιλία των απόψεων των διαφόρων φορέων που συμμετέχουν στην ανάπτυξη του δικτύου μεταφορών και συνδυάζει δύο ευρέως

χρησιμοποιούμενες προσεγγίσεις (MCA - Multi-Criteria Analysis - πολυκριτηριακή ανάλυση και Cost-Benefit Analysis - CBA - ανάλυση κόστους-οφέλους) προκειμένου να αξιολογήσει όλες τις επιπτώσεις (ποσοτικές και ποιοτικές) ενός μέτρου (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://civitas.eu/tool-inventory/urban-nodes-assessment-tool>).

aimsun.next

Aimsun: πρόκειται ένα πρόγραμμα που βοηθά στην αξιολόγηση σεναρίων σε συνδυασμό με το συμπληρωματικό λογισμικό προσομοίωσης κυκλοφορίας Aimsun Next, το οποίο επιτρέπει την μοντελοποίηση οποιουδήποτε στοιχείου (ενδ. μιας διασταύρωσης, μιας περιοχής).

Το Aimsun αποτελεί ένα εξαιρετικά γρήγορο και σχετικά εύχρηστο πρόγραμμα αξιολόγησης σεναρίων. Επιλέγεται για την ιδιαίτερα υψηλή ταχύτητα των προσομοιώσεων, τη στατική και δυναμική ανάλυση δεδομένων, κ.α. (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://civitas.eu/tool-inventory/aimsun>).

6.6. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Διαμόρφωση Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ

MaxSumo & MaxEva: πρόκειται για ένα πρόγραμμα που καθοδηγεί τον αποτελεσματικό σχεδιασμό, την παρακολούθηση και αξιολόγηση προγραμμάτων κινητικότητας και προγραμμάτων που στοχεύουν στην αλλαγή της συμπεριφοράς των μετακινούμενων. Το έργο MaxSumo έχει αναπτύξει μια σαφή μεθοδολογία για τον προγραμματισμό, την διεξαγωγή και την αξιολόγηση ενός ΣΒΑΚ πριν ξεκινήσει, έτσι



ώστε να ορίζεται μια διαδικασία για το σύνολο της διάρκειας του έργου. Η μεθοδολογία καθιστά δυνατή την έγκαιρη μέτρηση της προόδου του ΣΒΑΚ (παρακολούθηση) και προτείνει ενδεικτικές δυνατότητες επιδιόρθωσης (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο:

<http://www.eltis.org/resources/tools/maxsumo-planning-and-evaluating-mobility-management>).



CH4LLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual: πρόκειται για ένα εγχειρίδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης που παρέχει το σύνολο των

σύγχρονων βασικών συστάσεων σχετικά με τις διαδικασίες, το πλαίσιο, την επιλογή δεικτών και τη διαμόρφωση ειδικού σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει επίσης παραδείγματα καλών πρακτικών σχεδίων παρακολούθησης μικρών και μεσαίων πόλεων (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>).

6.7. Εργαλεία Διευκόλυνσης του Δήμου στην Ενημέρωση και Ευαισθητοποίηση Κοινού και Φορέων για την Ανάπτυξη του ΣΒΑΚ



Embracing Active Travel for Health

SWITCH: το εν λόγω πρόγραμμα έχει αναπτύξει έναν ολοκληρωμένο *οδηγό για ανάπτυξη εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης*. Ο οδηγός αυτός αποτελεί ένα ευανάγνωστο και ελκυστικά εικονογραφημένο έγγραφο που καθοδηγεί τον αναγνώστη αναφορικά με την οργάνωση εκστρατείας για την βιώσιμη κινητικότητα, παρέχει αναλυτικές συμβουλές και παρουσιάζει καλές πρακτικές. Έχει επίσης εργαλειοθήκη με όλα τα είδη υποστηρικτικού υλικού (λίστες ελέγχου, δειγματοληπτικές έρευνες, καρτ ποστάλ, κ.λπ.) που μπορούν να χρησιμοποιηθούν και να προσαρμοστούν στο τοπικό πλαίσιο κάθε πόλης (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://www.eltis.org/resources/tools/developing-healthy-living-and-active-mobility-campaigns>).



SUNRISE: το συγκεκριμένο πρόγραμμα στοχεύει στην ανάπτυξη, την εφαρμογή, την αξιολόγηση και την διευκόλυνση της συνεργατικής μάθησης για την αντιμετώπιση κοινών προκλήσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε επίπεδο γειτονιάς, μέσω εργαστηρίων και άλλων μεθόδων

ευαισθητοποίησης. Το πρόγραμμα έχει αναπτύξει μία εργαλειοθήκη με πληθώρα εργαλείων και μεθοδολογιών προκειμένου να βοηθήσει τους κατοίκους, τους χρήστες του δρόμου, τους εμπλεκόμενους φορείς, τους υπεύθυνους για την λήψη αποφάσεων και τους επιχειρηματίες σε επίπεδο γειτονιάς, να αναλύσουν και να διατυπώσουν τη δική τους προβληματική και μέσω αυτού να ενημερωθούν, να ευαισθητοποιηθούν για ζητήματα μετακινήσεων και εν τέλει να προτείνουν λύσεις αποκατάστασης (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://civitas.eu/tool-inventory/sunrise-communication-toolbox>).

Streetmix: πρόκειται για ένα διαδραστικό εργαλείο ανοιχτού κώδικα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον σχεδιασμό δρόμων από μη εξειδικευμένο προσωπικό. Επιτρέπει με έναν ιδιαίτερα εύκολο τρόπο να παρέμβει κάποιος σχεδιαστικά στη διατομή μιας οδού και να προσθέσει ή να αφαιρέσει ζώνες στάθμευσης, ποδηλατόδρομους, λεωφορειόδρομους, ζώνες φύτευσης, πεζοδρόμια κ.α. Με αυτόν τον τρόπο δίνεται η δυνατότητα στο κοινό να συμμετέχει στην διαδικασία σχεδιασμού ενός δρόμου και να διαμοιράζει έπειτα τις ιδέες του στα κοινωνικά δίκτυα. Κρίνεται πολύ χρήσιμο για παιδιά μεγαλύτερα των 14 ετών (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <https://streetmix.net/>).



7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΙΓΑΛΕΩ

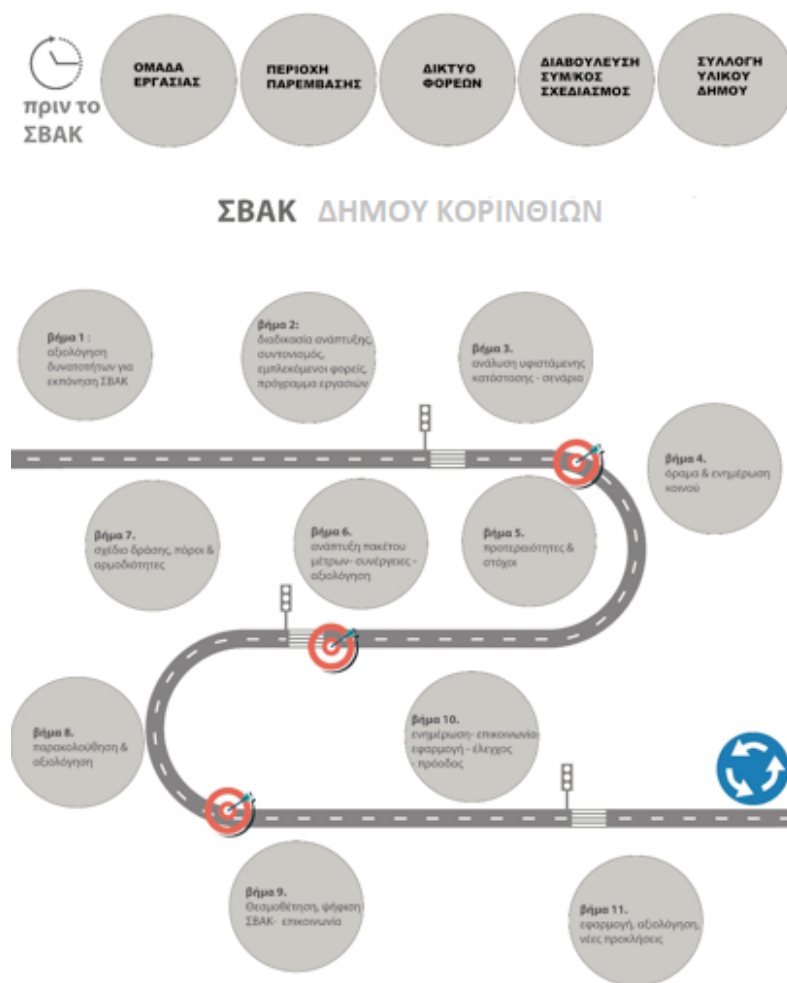
Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αιγάλεω θα πραγματοποιηθεί από την ομάδα εργασίας του Δήμου Αιγάλεω με την υποστήριξη του αναδόχου της παρούσας υπηρεσίας, καθώς και την καθοριστική παρουσία των εμπλεκόμενων φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Το σύνολο των πράξεων που θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ θα πραγματοποιούνται σε εναρμόνιση με τις Ευρωπαϊκές οδηγίες και κατευθύνσεις για την εκπόνηση ανάλογων στρατηγικών σχεδίων ΣΒΑΚ σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ (βλ. Εικόνα 1).

Σε συνάρτηση με τα συμβατικά παραδοτέα της παρούσας σύμβασης και την αντιστοιχία με την Ευρωπαϊκή κατεύθυνση και τον κύκλο του ΣΒΑΚ ισχύουν τα παρακάτω:

- Το παραδοτέο Β με τίτλο **Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων** περιλαμβάνει την Α Φάση του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην προετοιμασία του σχεδίου.
- Το παραδοτέο Γ με τίτλο **Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση, Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς** περιλαμβάνει την Β Φάση του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην ανάπτυξη στόχων, προτεραιοτήτων και μέτρων του σχεδίου.
- Τέλος, το παραδοτέο Δ με τίτλο **Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων** περιλαμβάνει την Γ Φάση και μέρος της Δ Φάσης του κύκλου ΣΒΑΚ και αφορά στην εκπόνηση και υιοθέτηση του σχεδίου.

Η ακόλουθη παρουσιαζόμενη μεθοδολογία (εικόνα 2) αφορά στα αναλυτικά βήματα που θα κληθεί να υλοποιήσει ο Δήμος Αιγάλεω προκειμένου να εφαρμόσει ένα ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Έχουν διατηρηθεί οι φάσεις εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, ενώ τα βήματα και οι δραστηριότητες έχουν απλοποιηθεί και παραμετροποιηθεί για την περίπτωση της περιοχής παρέμβασης του Δήμου Αιγάλεω. Στο παρόν κεφάλαιο 7 εξειδικεύονται οι αναλυτικές δραστηριότητες που παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 5.4 του παρόντος.



Εικόνα 2. Μεθοδολογία ανάπτυξης ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ Αιγάλεω

7.1. Ανάλυση Τυπικών Βημάτων και Δραστηριοτήτων ΣΒΑΚ

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγιάλεω θα πρέπει να ακολουθήσει την παρακάτω προτεινόμενη αλληλουχία εκπόνησης φάσεων, βημάτων και δραστηριοτήτων. Σημειώνεται ότι η σειρά εκπόνησης των βημάτων δεν είναι υποχρεωτική.

ΦΑΣΗ Α | ΣΩΣΤΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

🔗 **Βήμα 1:** Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας⁴

Ο Δήμος Αιγιάλεω (και ειδικότερα η ομάδα εργασίας με τη συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας) καλείται να μελετήσει τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας και να ελέγξει κατά πόσο αυτές είναι συμβατές με την υπάρχουσα διαδικασία σχεδιασμού στον Δήμο, με το Επιχειρησιακό του Σχέδιο, με τις άλλες πολιτικές του, καθώς και να αναλογιστεί σε τι βαθμό ωριμότητας βρίσκονται οι τοπικοί φορείς της πόλης αναφορικά με τις κατευθύνσεις της βιώσιμης κινητικότητας.

Σημείο εκκίνησης θα μπορούσε να αποτελέσει η ανάδειξη των προκλήσεων και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη, η ανάδειξη των ωφελειών που προκύπτουν από τα ΣΒΑΚ και η έμφαση στο γεγονός ότι τα καλά αποτελέσματα είναι αναγνωρίσιμα από τους ψηφοφόρους-πολίτες. Επίσης, δεν απαιτείται η σύνταξη εγγράφου για αυτή την πρώτη δραστηριότητα, παρά μόνον η θεωρητική και πρακτική διερεύνηση.

Με το πέρας της δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας πρέπει να γνωρίζει ότι το ΣΒΑΚ δεν αποτελεί απλά το αποτέλεσμα μιας μελέτης ή υπηρεσίας που εκτελείται από κάποιους αναδόχους και που έρχεται να εξυπηρετήσει τους στόχους της Δημοτικής Αρχής, αλλά αποτελεί μια συμμετοχική διαδικασία που συνδέει την Δημοτική Αρχή με φορείς της πόλης, με εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό, με επιχειρηματίες, με τους εκτελούντες μεταφορικό έργο και με τους πολίτες για τον σχεδιασμό του μέλλοντος των μετακινήσεων στην πόλη.

Σε αυτό το σημείο, ο Δήμος Αιγιάλεω κρίνεται σκόπιμο να εκκινήσει την διαδικασία ένταξής του στο δίκτυο CIVITAS (βλ. επόμενη Ενότητα), ενώ παράλληλα προτείνεται η ομάδα εργασίας να παρακολουθήσει μία σειρά διαδικτυακών διαλέξεων (webinars) από το Mobility Academy, μέσα από τον σύνδεσμο: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>.

⁴ Βλ. αναλυτικά κεφάλαιο 7.3 παρόντος

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών πλαισίων

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να διερευνήσει την εθνική νομοθεσία, τα κριτήρια χρηματοδότησης της εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (βλ. περίπτωση Πράσινου Ταμείου, Εθνικών και Κοινοτικών πόρων), τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν στην περιοχή μελέτης (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, Περιφερειακό Επιχειρησιακό Περιφέρειας Αττικής 2014-2020, κ.λπ.), τα εγκεκριμένα και προτεινόμενα πολεοδομικά σχέδια, τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, το Επιχειρησιακό σχέδιο του Δήμου και άλλα συναφή ζητήματα σχεδιασμού. Κρίνεται σκόπιμο να συλλεχθούν όλα τα παραπάνω στοιχεία και να συνταχθεί έκθεση αναφοράς που θα συνοψίζει τις σχετικές κατευθύνσεις και τα πιθανά προβλήματα.

Η έκθεση αναφοράς μπορεί να έχει την εξής μορφή:

Εισαγωγικό πλαίσιο:

[...] Στην Ελλάδα παρατηρείται, αν και με αργό ρυθμό, μία μεταβολή σε επίπεδο θεσμικού πλαισίου, με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών περπατήματος, προσβασιμότητας και κίνησης με ποδήλατο.

Νομοθεσία:

[...] Αρχή της εξέλιξης της ΒΚ στην Ελλάδα θεωρείται το 2009 όπου εκδίδεται η Υ.Α. 52907 για 'Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών' (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009).

Ακολουθεί η Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (ΦΕΚ 2302/Β/ 16.09.2013).

[...]

Στη συνέχεια, σχετικά πρόσφατα, έχουμε την Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων) με την Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016, τη χρηματοδότηση 170 δήμων από το ΥΠΕΚΑ (μέσω του Πράσινου Ταμείου) για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, ενώ αναμένονται και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ (εντός 2018) μέσα από τη Διυπουργική Επιτροπή ΣΒΑΚ που δημιουργήθηκε.

[...]

Προβλέψεις υπερκείμενου σχεδιασμού του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω:

[...]

[...], Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής 2014-2020 [...], ΓΠΣ του Δήμου Αιγιάλεω:, κ.λπ.

Προβλέψεις σχετικών προγραμμάτων του ΣΒΑΚ Δ του Δήμου Αιγιάλεω::

[...]

Πολεοδομικές μελέτες στα όρια εντός του Δήμου Αιγιάλεω:, Κυκλοφοριακές μελέτες, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου, κ.α.

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτο-αξιολόγησης⁵

Ο Δήμος Αιγιάλεω:-στο πλαίσιο της αναγνώρισης των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των εμποδίων, των ευκαιριών του, κ.λπ.- καλείται να χρησιμοποιήσει κάποιο τυποποιημένο εργαλείο αυτό-αξιολόγησης. Προτείνεται η χρήση του εργαλείου αυτό-αξιολόγησης που έχει αναπτυχθεί στο πλαίσιο του έργου CH4ALLENGE και έχει κριθεί ιδιαίτερα επιτυχημένο από την Ευρωπαϊκή εμπειρία (διαθέσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <http://www.sump-challenges.eu/content/sump-self-assessment-tool-now-online>) καθώς και το εργαλείο ADVANCE που αποτελεί καλή πρακτική δοκιμασμένη στο ελληνικό περιβάλλον.

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Με δεδομένο ότι ο Δήμος Αιγιάλεω έχει ήδη λάβει χρηματοδότηση για την εκπόνηση ΣΒΑΚ από το Πράσινο Ταμείο και έχει ορίσει ανάδοχο για την ανάπτυξή του, κρίνεται σκόπιμο να εκτιμήσει σε αυτό το στάδιο το δημοσιονομικό πλαίσιο για την εφαρμογή των μέτρων που θα προταθούν από το ΣΒΑΚ και να διερευνήσει τις ευκαιρίες χρηματοδότησης για την υλοποίηση επιμέρους στοιχείων του σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, σε αυτό το βήμα προτείνεται η εκτίμηση του ανθρώπινου δυναμικού του Δήμου έτσι ώστε να προταθούν μελλοντικές ανάγκες στελέχωσης για την παρακολούθηση, την αξιολόγηση και την επικοινωνία του ΣΒΑΚ και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να καθορίσει το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας σχεδιασμού (ανάπτυξη και υλοποίηση του ΣΒΑΚ), λαμβάνοντας υπόψη τις χρονικές απαιτήσεις των νομοθετικών διεργασιών, εκλογικές περιόδους, ενδεχόμενα εμπόδια και καθυστερήσεις, με στόχο την ανάπτυξη ρεαλιστικών ΣΒΑΚ και την κατάλληλη προετοιμασία του κοινού και των φορέων για τους χρόνους που απαιτούνται στο σύνολο του έργου.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

⁵ Βλ. αναλυτικά κεφάλαιο 7.4 παρόντος

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να εντοπίσει όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και συλλογικότητες που αναμένεται να συμβάλλουν ή και να αντιπαρατεθούν στο επικείμενο ΣΒΑΚ, καθώς και να συντονίσει την συμμετοχή τους. Κατά το βήμα αυτό θα πρέπει να προσδιοριστούν όλες οι αδυναμίες στις επικείμενες συνεργασίες και να δημιουργηθεί ένα σχέδιο ανάπτυξης **συμμαχιών** για την πόλη.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο στον εντοπισμό φορέων είναι η κατηγοριοποίησή τους σε **πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους, βασικούς εμπλεκόμενους και ενδιάμεσους**.

- **Πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι:** είναι αυτοί που θα επηρεαστούν τελικά -θετικά ή αρνητικά- από τα νέα μέτρα (π.χ. πολίτες, διαφορετικές κοινωνικές ομάδες ή επαγγέλματα, ορισμένες συνοικίες της πόλης, υποκαταστήματα επιχειρήσεων, επιμέρους οργανώσεις, κ.λπ.).
- **Βασικοί εμπλεκόμενοι:** είναι αυτοί που έχουν την πολιτική ευθύνη (δήμαρχοι, σύμβουλοι, άλλα επίπεδα εξουσίας), τους οικονομικούς πόρους (δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια), την εξουσία (κατά τομέα ή περιοχή), τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία -στον τομέα των μεταφορών και των συναφών τομέων (χρήσεις γης, περιβάλλον, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, κλπ)- (δημόσιες διοικήσεις, πανεπιστήμια, ιδιωτικός τομέας).
- **Ενδιάμεσοι:** είναι αυτοί που υλοποιούν την πολιτική των μεταφορών (πάροχοι συγκοινωνιακού έργου και αρχές μεταφορών, αστυνομία, κ.λπ.), που διεξάγουν σημαντικές δραστηριότητες μεταφοράς (εμπορευματικές μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, κ.λπ.), που εκπροσωπούν ομάδες σχετικού ενδιαφέροντος (ενώσεις, επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, δίκτυα), που ενημερώνουν και συντάσσουν αναφορές για θέματα μεταφορών (αρχές, φορείς, τοπικά μέσα ενημέρωσης).

Ενδεικτικά για την περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω παρουσιάζονται -σε προηγούμενη Ενότητα- ορισμένοι φορείς που θα μπορούσαν να συμμετέχουν στο δίκτυο. Σε επόμενη φάση της παρούσας σύμβασης, οι φορείς αυτοί θα εξειδικεύονται ανάλογα με την κατηγοριοποίησή τους σε πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους, βασικούς εμπλεκόμενους και ενδιάμεσους και θα συντονίζονται αναλόγως για την εμπλοκή τους στο ΣΒΑΚ.

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες⁶

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο -εφόσον έχει ήδη προσδιοριστεί η περιοχή παρέμβασης- να αξιολογήσει τις επιπτώσεις που επιφέρει η σύνδεσή του με τους γειτονικούς Δήμους, καθώς και τις επιπτώσεις που απορρέουν από τις ευρύτερες συνδέσεις με υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών. Στόχος αυτής της διαδικασίας είναι η συμπερίληψη των αρχών που εκτελούν ευρύτερο μεταφορικό έργο (εκτός Π.Π.) στους ενδιαφερόμενους φορείς και η διαμόρφωση της αντίληψης ότι η περιοχή

⁶ Βλ. αναλυτικά

του Αιγιάλεω αποτελεί μέρους ενός ευρύτερου δικτύου που επιχειρεί διασύνδεση με γειτονικές ενότητες.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να εμβαθύνει στις επιπτώσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού, να προσδιορίσει τις απαιτήσεις για τον συντονισμό του τοπικού ΣΒΑΚ με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού που αφορούν στον Δήμο και την Περιφερειακή Ενότητα και εντέλει να φροντίσει εκ των προτέρων για την ιδανικότερη ενσωμάτωση των στόχων του στην ευρύτερη ανάπτυξη του τόπου σε περιβαλλοντικό, πολεοδομικό και κοινωνικό επίπεδο.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για την συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

Κατά το βήμα αυτό, ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να αναπτύξει την *ειδική στρατηγική* σύμφωνα με την οποία οι διάφοροι φορείς θα μπορέσουν να συνεργαστούν με την ομάδα εργασίας, έτσι ώστε να συσταθεί ένα δίκτυο φορέων που θα είναι σε θέση να συνδιαμορφώσει καθοριστικά το ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να προσδιοριστούν τα *εργαλεία συμμετοχικού σχεδιασμού* που θα χρησιμοποιηθούν, να εντοπιστούν οι πιθανοί ανασχετικοί παράγοντες ή ρόλοι που επηρεάζουν την σύσταση του δικτύου, να εξασφαλιστεί ο μη αποκλεισμός κρίσιμων ομάδων - φορέων και εν γένει να αναπτυχθεί το σύνολο του σχεδιασμού για επικοινωνία - ενημέρωση - διαβούλευση - ευαισθητοποίηση σε σχέση με το ΣΒΑΚ.

Διάφορα εργαλεία που προκρίνονται -σε μια πρώτη φάση- για την εμπλοκή φορέων και κοινού στην περίπτωση του Δήμου Αιγιάλεω είναι τα εξής: ενημερωτικές εκδηλώσεις, επισκέψεις εργασίας σε επιμέρους πολεοδομικές ενότητες της πόλης, workshops, διαδικτυακές πλατφόρμες κατάθεσης ιδεών ή ανάδειξης προβλημάτων, εξειδικευμένες συναντήσεις με φορείς, κ.λπ.

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

Ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να επισημοποιήσει την συμβολή των φορέων με την οριστικοποίηση του Δικτύου Φορέων και την επίσημη υιοθέτηση του Συμφώνου Φορέων (βλ. ενδεικτική μορφή σε προηγούμενη Ενότητα). Παράλληλα, σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να καταστεί σαφές το πλαίσιο εκπόνησης - διαδικασία σχεδίου εργασίας των επόμενων βημάτων του ΣΒΑΚ.

🔗 Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών⁷

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να αξιολογήσει την παρούσα κατάσταση. Ενδεικτικά, η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης μπορεί να αφορά στις ακόλουθες βασικές ενότητες σχεδιασμού:

- Πολεοδομικές παράμετροι κινητικότητας.
- Περιβαλλοντικές παράμετροι κινητικότητας.
- Κοινωνικές παράμετροι κινητικότητας.
- Ευάλωτοι χρήστες - ΑΜΕΑ.
- Περπάτημα.
- Ποδήλατο.
- Δημόσια συγκοινωνία.
- Ταξί.
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου και διαχείριση κυκλοφορίας.
- Διαχείριση κινητικότητας.
- Οδική ασφάλεια.
- Στάθμευση.
- Νέα πολεοδομικά (π.χ. προγραμματισμένες επεκτάσεις) και οικονομικά δεδομένα.

Η καταγραφή των προβλημάτων μπορεί να περιλαμβάνει ζητήματα όπως:

- Ανάμιξη λειτουργιών μη συμβατών μεταξύ τους.
- Αστικές ανισότητες ως προς τον εξοπλισμό, τα δίκτυα και τις περιβαλλοντικές συνθήκες.
- Κοινωνικές ανισότητες.
- Εντοπισμός σημειακών προβλημάτων του οδικού δικτύου, ιδίως για ευπαθείς ομάδες πολιτών (ΑΜΕΑ, μαθητές, ηλικιωμένοι, κ.λπ.), που θα μπορούσαν να αμβλυνθούν με κατάλληλες διαμορφώσεις.
- Χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών (υπηρεσίες, εμπόριο, γραφεία) με πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις (διάσπαση της οικιστικής δομής, δυσλειτουργία αξόνων, οχλήσεις από θόρυβο, ρύπανση, εχθρικές συνθήκες για πεζούς και ποδηλάτες).
- Διάχυση δημόσιων χώρων στον αστικό ιστό.
- Προβλήματα προσπέλασης.
- Προβλήματα συγκρότησης σε ενιαίο δίκτυο.
- Προβλήματα περιβαλλοντικής όχλησης από εφαπτόμενη κυκλοφορία.
- Αστικό και περιαστικό πράσινο και ενδεχόμενες ανισότητες στην προσπέλασή του από διάφορες περιοχές της πόλης.
- Εχθρικό περιβάλλον για πεζούς και ποδηλάτες.
- Υποδομή για τους πεζούς (ελλείψεις στην υποδομή, ανεπάρκεια διαβάσεων και πλατύς πεζοδρομίων).

⁷ Βλ. αναλυτικά Ενότητα Ε παρόντος

- Εκτός σχεδίου περιοχές και αυθαίρετη δόμηση.
- Ζητήματα που δυσχεραίνουν την προσπάθεια πολεοδομικής συγκρότησης και ενίσχυσης της συνοχής του ιστού.

Η ανάλυση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει επίσης συνοπτική επισκόπηση καλών πρακτικών ΣΒΑΚ σε Δήμους με ανάλογα χαρακτηριστικά. Τέλος, στο πλαίσιο αυτής της ανάλυσης θα πρέπει να τεθούν προτεραιότητες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίστηκαν. Αυτό το στάδιο κρίνεται σκόπιμο να έχει ως προϊόν μία αναλυτική αναφορά των παραπάνω με συνοδεία απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων.

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αναπτύξει εναλλακτικά σενάρια επίλυσης των ζητημάτων που προέκυψαν κατά το προηγούμενο βήμα και θα βοηθούν στη συζήτηση για εναλλακτικές λύσεις και για τις επιπτώσεις τους. Και αυτό το στάδιο κρίνεται σκόπιμο να έχει ως προϊόν μία αναλυτική αναφορά με συνοδεία απαραίτητων χαρτών και διαγραμμάτων.

ΦΑΣΗ Β | ΛΟΓΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΑΦΑΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΟΧΩΝ

🌀 Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να διαμορφώσει ένα όραμα για την επόμενη μέρα στην πόλη που θα αφορά στην αναβάθμιση τόσο των υποδομών και της κουλτούρας των μετακινήσεων, όσο και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας των κατοίκων και των επισκεπτών. Σημαντικό ζήτημα σε αυτό το στάδιο είναι η συμφωνία με τους εμπλεκόμενους φορείς για το όραμα αυτό, έτσι ώστε να είναι κοινά αποδεκτό και να ορίζει ένα μακροπρόθεσμο στόχο για την ανάπτυξη των μεταφορών και της αστικής κινητικότητας ως κατευθυντήριο στοιχείο κατά την διαδικασία του σχεδιασμού. Κρίνεται επίσης σκόπιμη η σύνταξη αναφοράς που θα περιλαμβάνει τον σαφή καθορισμό του οράματος το οποίο θα είναι ευρέως κατανοητό από τεχνικούς και μη και θα κοινοποιείται μετά την οριστικοποίησή του στο Δίκτυο Φορέων.

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Το κοινό όραμα αποτελεί την αφετηρία για την ανάπτυξη συγκεκριμένων μέτρων. Τα αποτελέσματα του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού των μεταφορών μπορεί να θεωρηθούν ως επιτυχημένα μόνον εφόσον οι πολίτες κατανοήσουν την έννοια του οράματος και τους στόχους που αυτό εξυπηρετεί. Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να επικοινωνήσει στους πολίτες και σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη με τον βέλτιστο δυνατό τρόπο το όραμα για το ΣΒΑΚ. Η διάδοση του μηνύματος θα πρέπει να πραγματοποιηθεί με όλους τους δυνατούς τρόπους αξιοποιώντας τα ΜΜΕ, τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και όλους τους παραδοσιακούς τρόπους ενημέρωσης.

🔗 Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Ο προσδιορισμός των στόχων και των προτεραιοτήτων επιτυγχάνεται με τον εντοπισμό των κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών βελτιώσεων που απαιτούνται, εστιάζοντας στο τι χρειάζεται να μειωθεί, να αυξηθεί ή να διατηρηθεί. Ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται να εντοπίσει τι θέλει να αλλάξει στην πόλη, στις μεταφορές, στην αστική του ανάπτυξη, στις υποδομές και τις πολιτικές του και να θέσει σαφείς προτεραιότητες που θα καθοδηγήσουν τα επόμενα βήματα. Επιπλέον, σε αυτό το στάδιο θα πρέπει να καθοριστούν σαφείς και μετρήσιμοι στόχοι έτσι ώστε να επιτευχθεί το όραμα για το ΣΒΑΚ. Κρίνεται σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τις βασικές προτεραιότητες και επεξήγηση του σκεπτικού επίλυσής τους με συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων - Προσδιορισμός στόχων και δεικτών παρακολούθησης

Ο Δήμος Αιγιάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να επιλέξει ειδικούς έξυπνους στόχους που θα επιτρέψουν την παρακολούθηση της προόδου του ΣΒΑΚ και των επιμέρους στοιχείων του. Οι στόχοι αυτοί -σύμφωνα με τον ELTIS- θα πρέπει να είναι συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, με προσδιορισμένο και σαφές χρονοδιάγραμμα.

Οι στόχοι θα πρέπει να συνδιαμορφώνονται παράλληλα με τα μέτρα (βλ. επόμενα βήματα) έτσι ώστε να σχετίζονται με τις παρεμβάσεις και τις πολιτικές και να μπορούν ουσιαστικά να «μετρούν» τον βαθμό επιτυχίας της ολοκλήρωσης των παρεμβάσεων και των μέτρων του ΣΒΑΚ. Οι στόχοι που επιλέγει ο κάθε Δήμος σχετίζονται τόσο με το βαθμό ωριμότητάς του, όσο και με το όραμα που έχουν καθορίσει το Δίκτυο Φορέων μαζί με τον Δήμο.

Σημαντικό δεδομένο αυτής της φάσης είναι η επιλογή στόχων που θα είναι σε θέση να λειτουργήσουν και ως δείκτες (βλ. ενδεικτικά τον σύνδεσμο: <https://www.svak.gr/parakoloythisi-sxedioy>) στους οποίους θα μπορούν να εντοπιστούν με απλό και εύληπτο τρόπο δεδομένα βάσης (υφιστάμενη τιμή στόχου). Σημειώνεται επιπλέον ότι κατά την επιλογή στόχων και δεικτών είναι χρήσιμο να διερευνούνται δείκτες που εντοπίζονται με ανάλογο ορισμό και μεθοδολογία μέτρησης στην Ευρώπη αλλά και διεθνώς (π.χ. Key Performance Indicators - KPIs). Τέλος, κρίνεται σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τους βασικούς στόχους και προτεραιότητες και επεξήγηση του σκεπτικού επιλογής τους με συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

🔗 Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων - Προσδιορισμός δέσμης μέτρων

Τα μέτρα που περιλαμβάνει ένα ΣΒΑΚ, γενικά χωρίζονται σε Μέτρα Πολιτικής / Στρατηγικής, σε Μέτρα Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά, σε Μέτρα που περιλαμβάνουν παρεμβάσεις υποδομών στον χώρο και σε Κανονιστικά Μέτρα. Αυτά τα μέτρα μπορούν να είναι απλές δράσεις, πολιτικές ή ακόμη και παρεμβάσεις τεχνικού χαρακτήρα. Ειδικότερα:

- **Μέτρα Πολιτικής ή Μέτρα Στρατηγικής** καλούνται τα μέτρα εκείνα που προωθούν μία πολιτική για την ενίσχυση ενός μέσου (π.χ. της δημόσιας συγκοινωνίας). Μέτρο Πολιτικής μπορεί να είναι ένα σχέδιο δράσης για την προώθηση του ποδηλάτου ή της δημόσιας συγκοινωνίας.
- **Μέτρα Διαχείρισης της Κινητικότητας και Επικοινωνιακά Μέτρα** καλούνται τα μέτρα εκείνα που επιχειρούν να επικοινωνήσουν την διαφορετική λογική που φέρνει ένα ΣΒΑΚ στην πόλη, είτε γενικά, είτε σε έναν τομέα (π.χ. καμπάνια ενημέρωσης για την χρήση ποδηλάτου / δημόσιας συγκοινωνίας).
- **Μέτρα Παρεμβάσεων Υποδομών στον χώρο** καλούνται όλα εκείνα τα μέτρα που επιχειρούν να εισάγουν μία παρέμβαση στην πόλη μέσω της ανάπτυξης ή ενίσχυσης μιας υποδομής. Μέτρο παρέμβασης μπορεί να είναι ένας χώρος στάθμευσης ποδηλάτου, μία νέα υποδομή μέσου σταθερής τροχιάς, ένας ποδηλατόδρομος, κ.λπ.
- **Κανονιστικά Μέτρα** καλούνται τα μέτρα εκείνα που ρυθμίζουν ζητήματα μετακινήσεων στο επίπεδο της πόλης. Κανονιστικό μέτρο μπορεί να είναι ο περιορισμός μηχανοκίνητων οχημάτων σε μία περιοχή -μόνιμου ή εποχιακού χαρακτήρα-, ο καθορισμός μίας περιοχής χαμηλών εκπομπών, κ.λπ.

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να διαμορφώσει μια αναλυτική περιγραφή μέτρων και παρεμβάσεων σε πολεοδομικό - περιβαλλοντικό - κυκλοφοριακό επίπεδο όπως μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, περιοχές αναπλάσεων, νέοι δημόσιοι χώροι ή αναδιαμόρφωση υφιστάμενων, μετατροπή οδών ή τμημάτων οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, πρόταση νέων ποδηλατόδρομων, πεζοδρομίων, χώρων αναψυχής, διαμορφώσεις κόμβων, βελτιώσεις της δημόσιας συγκοινωνίας, ενέργειες για την εύρυθμη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, παρεμβάσεις για την διαχείριση της στάθμευσης, παρεμβάσεις για την βελτίωση της υφιστάμενης σηματοδότησης, κ.α. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να παραχθεί αναφορά με τα βασικά μέτρα και επεξήγηση του σκεπτικού επιλογής τους με συνοδεία γραφημάτων ή σχεδίων.

Μια από τις πλέον χρήσιμες αναφορές που είναι σημαντικό να χρησιμοποιήσει κατά την παραγωγή μέτρων ο Δήμος Αιγάλεω είναι η αναφορά Measure Selection του προγράμματος CH4ALLENGE που είναι προσβάσιμη μέσα από τον σύνδεσμο: <http://www.sump-challenges.eu/content/measure-selection>.

Τέλος, ενδεικτικά ΜΕΤΡΑ ΣΒΑΚ ανά τομέα παρέμβασης για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας παρουσιάζονται στα ελληνικά στην ιστοσελίδα οδηγιών της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ: <https://www.svak.gr/odigies-metra>.

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων - Παραδείγματα από την Ελλάδα και το εξωτερικό

Παράλληλα με την επιλογή μέτρων, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να εντοπίσει άλλες περιοχές στην Ευρώπη και την Ελλάδα αναφορικά με μέτρα ΣΒΑΚ που σχεδιάζονται και υλοποιούνται, καθώς και να έρθει σε επαφή με τους υπεύθυνους εκπόνησης και παρακολούθησης και ανάλογα να βγάλει συμπεράσματα για την υιοθέτηση καλών πρακτικών που αξίζει να μεταφερθούν στην περίπτωση της περιοχής του Αιγάλεω.

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής-απόδοσης | Τεχνικοοικονομική προσέγγιση

Κατά την διαδικασία επιλογής των μέτρων ο Δήμος Αιγάλεω και ειδικότερα η ομάδα εργασίας, με την συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας, καλείται να αξιολογήσει τα μέτρα με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους, να λάβει υπόψη του την απαιτούμενη χρηματοδότηση υλοποίησης και το χρονοδιάγραμμα που απαιτείται, ενώ παράλληλα να εκτιμήσει τους μελλοντικούς πόρους συντήρησης που θα απαιτηθούν. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να παραχθεί αναφορά σχετική με την τεχνικοοικονομική προσέγγιση των μέτρων και την καταρχήν αξιολόγηση της εφικτότητάς τους.

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, η εμπειρία καταδεικνύει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν περιορισμένο μόνον αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται καθώς και να αξιοποιούν τις συνέργειες. Ως εκ τούτου, είναι σημαντικό να εξαχθούν συμπεράσματα από την ανάλυση των διάφορων επιλογών, με τη μορφή λογικών και συνδυασμένων πακέτων μέτρων. Στόχος σε αυτή την φάση είναι η ομαδοποίηση των μέτρων σε κατηγορίες και η προώθηση εκείνων που μπορούν να επιτύχουν συνδυαστικά πολλούς στόχους. Κρίνεται επίσης σκόπιμο αυτό το στάδιο να αναλυθεί από κοινού με τις προηγούμενες ενότητες παρουσίασης ανάλυσης και επεξήγησης των μέτρων.

ΦΑΣΗ Γ | ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων - πηγή χρηματοδότησης

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να συζητήσει τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς, οι οποίοι θα μπορούσαν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στον σχεδιασμό και την εφαρμογή τους (Περιφέρεια, πάροχος συγκοινωνιακού έργου, κ.λπ.) και στον από κοινού προσδιορισμό ρόλων, αρμοδιοτήτων και ευθυνών ως προς την εφαρμογή επιμέρους μέτρων. Κατά το βήμα αυτό, θα πρέπει να διασφαλίζεται η συνοχή τόσο μεταξύ των μέτρων - στόχων, όσο και των φορέων που θα εργαστούν από κοινού για την παραγωγή ενός ρεαλιστικού σχεδίου. Κρίνεται επίσης σκόπιμο να συνταχθεί λίστα αρμοδιοτήτων ανά μέτρο και πηγή χρηματοδότησης (εφόσον αυτή απαιτείται για την υλοποίηση των μέτρων).

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Σε συνέχεια του προηγούμενου σταδίου, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αναπτύξει ένα πλήρες **σχέδιο δράσης**. Προτείνεται το σχέδιο δράσης να είναι μία αναφορά με αναλυτική παρουσίαση των στόχων, των μέτρων, των υπευθύνων υλοποίησης για κάθε ζήτημα, των συνεργειών που απαιτούνται για την υλοποίηση, των οικονομικών πόρων και του χρονικού προγραμματισμού υλοποίησής τους. Σε αυτό μπορούν να αναφέρονται οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι που εντοπίζονται εκ των προτέρων και οι δράσεις που θα πραγματοποιηθούν ώστε αυτοί να αποφευχθούν.

Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η ομάδα εργασίας του Δήμου Αιγάλεω -με την συμμετοχή του αναδόχου- καλείται να διαμορφώσει ένα ολοκληρωμένο και σαφές **Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ** το οποίο μπορεί να έχει την ακόλουθη δομή:

- Εισαγωγή.
- Ορισμός βασικών εννοιών και αιτιολόγηση δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- Περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης της πόλης.
- Γενική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών και κύριες προβληματικές.
- Στρατηγική και στόχοι ΣΒΑΚ.
- Κύριοι στόχοι και συστατικά του ΣΒΑΚ για να γίνουν αντιληπτοί οι στόχοι του παρόντος σχεδίου.
- Διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης.
- Γενικό οργανωτικό και διαδικαστικό πλαίσιο για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης, συμπεριλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματος και της καταγραφής των αρμόδιων φορέων.
- Δείκτες και στόχοι παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- Λίστα αποτελεσμάτων, μέσων, δεικτών εισροών-εκροών, για να επιλέξουν οι πόλεις το πως θα παρακολουθούν την επίτευξη των στόχων και την πρόοδο της υλοποίησης. Προτείνονται βασικοί και συμπληρωματικοί δείκτες, καθώς και συμβουλές για την καταλληλότητα των δεικτών σε διαφορετικές περιπτώσεις και για όλη τη διαδικασία μετρήσεων (χρονοδιάγραμμα, πηγές, μέθοδος).
- Καταγραφή πληροφορίας, ανάλυση και μέθοδοι αξιολόγησης.
- Περιγραφή βασικών μεθόδων προκειμένου να επιλέξουν οι πόλεις πηγές για περαιτέρω διερεύνηση.
- Απαιτούμενοι πόροι για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης.
- Περίγραμμα του κόστους για την στελέχωση, τις συμβουλευτικές υπηρεσίες από εξωτερικούς συνεργάτες, την απόκτηση εξοπλισμού (εργαλεία, βάσεις δεδομένων, μοντέλα, κ.λπ.).

Ένα από τα κρισιμότερα στάδια το οποίο θα πρέπει να καθορίζεται αναλυτικά στο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ, είναι η παρουσίαση και ανάλυση των δεδομένων και η εκπόνηση της αξιολόγησης σχετικά με την αποτελεσματικότητα των μέτρων / στόχων. Με δεδομένο ότι τόσο το στάδιο της παρακολούθησης, όσο και αυτό της αξιολόγησης πραγματοποιούνται και κατά την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, ο Δήμος Αιγάλεω θα πρέπει να ανανεώνει συστηματικά τα στοιχεία του, να επικαιροποιεί τα δεδομένα του και επομένως να κάνει συστηματική αξιολόγηση. Η αξιολόγηση θα πρέπει να γίνεται περιγραφικά, σε ειδικές αναφορές σύμφωνα με τα χρονικά διαστήματα που καθορίζονται στο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης και μπορεί να περιέχει πίνακες με τους στόχους, τα μέτρα, τους δείκτες σε δεδομένες χρονικές στιγμές και τα πρόσφατα αποτελέσματα. Συστήνεται να συνοδεύεται από οπτικό υλικό και ποιοτικές περιγραφές.

🌀 Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να ελέγξει ποιοτικά όλο το σχέδιο ΣΒΑΚ (με έμφαση στο πακέτο μέτρων και το σχέδιο δράσης) και να το τροποποιήσει κατάλληλα έτσι ώστε να έχει τη σύμφωνη γνώμη των βασικών εμπλεκόμενων φορέων.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Αυτή η φάση αποτελεί την **έγκριση του ΣΒΑΚ** και αφορά στην θεσμοθέτηση του σχεδίου με τις απαιτούμενες διοικητικές διαδικασίες. Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται ουσιαστικά να ωριμάσει το σχέδιο στις δημοτικές επιτροπές και να το φέρει προς έγκριση με την όσο το δυνατόν μεγαλύτερη συναίνεση στο Δημοτικό Συμβούλιο, εφόσον έχει ακολουθήσει την διαδικασία δημοσιοποίησης και διαβούλευσης που ορίζει ο Δημοτικός Κώδικας.

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να επικοινωνήσει με σαφή, διαφανή και επαγγελματικό τρόπο τα αποτελέσματα της διαδικασίας σχεδιασμού και το εφικτό του σχεδίου, όπως επίσης και να γνωστοποιήσει την θεσμοθέτηση του σχεδίου στους πολίτες και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς.

ΦΑΣΗ Δ | ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

🌀 Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να επισημοποιήσει τους διακριτούς ρόλους των φορέων που εμπλέκονται στην εφαρμογή των μέτρων, να εξασφαλίσει τον μεταξύ τους συντονισμό, να διευκολύνει την αποτελεσματική και αποδοτική εφαρμογή της διαδικασίας και να επισημάνει πιθανούς κινδύνους και συνέργειες. Καλείται επιπλέον να διασφαλίσει τη διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των

μέτρων, ενώ κρίνεται σκόπιμο να συνδέσει την διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να προωθήσει την περαιτέρω ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών κατά το στάδιο εφαρμογής των μέτρων, με στόχο να εξασφαλίσει την αποδοχή των υλοποιούμενων μέτρων και να ευαισθητοποιήσει το κοινό για τις ευκαιρίες και τους περιορισμούς που προκύπτουν από την εφαρμογή τους.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να παρακολουθεί την πρόοδο των έργων προς την επίτευξη των στόχων, να προσδιορίζει τα όποια προβλήματα, εμπόδια και προκλήσεις ανακύπτουν προκειμένου να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις όποιες αντιδράσεις και καθυστερήσεις και να ενημερώνει συστηματικά το κοινό και τους εμπλεκόμενους φορείς για την πρόοδο των εργασιών.

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ βρίσκεται πλέον σε φάση εφαρμογής, ο Δήμος Αιγάλεω καλείται σε αυτό το στάδιο να διασφαλίζει ότι η πορεία υλοποίησης είναι ομαλή και οι στόχοι επιτυγχάνονται, ενώ θα πρέπει να είναι σε θέση να βελτιστοποιεί τη διαδικασία υλοποίησης του σχεδίου εφόσον προκύπτουν ζητήματα.

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων - κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Ο Δήμος Αιγάλεω καλείται να αξιολογεί την διαδικασία υλοποίησης με συγκεκριμένα παραδείγματα επιτυχίας και αποτυχίας, να βελτιστοποιεί την κατανόηση της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ και να αποτιμά τις συνολικές επιπτώσεις των μέτρων εφαρμογής του. Θα πρέπει ακόμα να είναι σε θέση να αποτιμήσει την εμπειρία του τρέχοντος ΣΒΑΚ ώστε να προετοιμάζεται για τον επόμενο κύκλο ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Αιγάλεω σε συνέχεια του προηγούμενου βήματος της αξιολόγησης των επιτυχιών / αποτυχιών του τρέχοντος ΣΒΑΚ- θα πρέπει να είναι σε θέση να προετοιμάσει την ομάδα εργασίας για την επόμενη περίοδο σχεδιασμού, συνεκτιμώντας τα όποια διδάγματα έχουν προκύψει από την τρέχουσα εφαρμογή.

7.2. Σύσταση Ομάδας Εργασίας

Η σύσταση Ομάδας Εργασίας αποτελεί μία από τις σημαντικότερες διαδικασίες για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ ενώ αποτελεί προαπαιτούμενο για να χαρακτηρίζεται ένα ΣΒΑΚ ως ολοκληρωμένο. Η Ομάδα Εργασίας ορίζεται με απόφαση Δημάρχου.

Πριν από κάθε φάση - βήμα - δραστηριότητα -από τα προτεινόμενα του ELTIS- ο Δήμος Αιγιάλεω κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσει στη σύσταση της ομάδας εργασίας. Η ομάδα εργασίας πρέπει να αποτελείται από υπηρεσιακούς παράγοντες και εξωτερικούς συνεργάτες που ασχολούνται με τον τομέα της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο Αιγιάλεω. Τα μέλη της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ θα πρέπει να έχουν εμπειρία των διαδικασιών των ΟΤΑ σε θέματα πολεοδομικού - κυκλοφοριακού σχεδιασμού, σε θέματα διαβούλευσης, καλή γνώση της περιοχής του Αιγιάλεω και των αναγκών της, καθώς και των έργων και πολιτικών που την αφορούν. Επιπλέον κρίνεται αναγκαίο να έχουν καλή γνώση των διαδικασιών του ΣΒΑΚ, κ.α.

Κατά την σύσταση της ομάδας εργασίας προτείνεται τα μέλη να προχωρήσουν σε ένα συνοπτικό *έλεγχο ετοιμότητας*, όπως αυτός αναπτύχθηκε από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ. Το εργαλείο του ελέγχου ετοιμότητας είναι προσβάσιμο μέσα από τον σύνδεσμο: <https://www.svak.gr/etoimotita>.

Η ομάδα εργασίας είναι ενεργή καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συνεχίζει τις δραστηριότητές της και μετά το πέρας της, διότι ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει την αξιολόγηση της λειτουργίας των έργων που προτείνει και τη συνεχή προσαρμογή τους στα νέα δεδομένα. Η ομάδα εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά την επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το γενικό συντονισμό και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η ομάδα εργασίας θα έχει σημαντικό ρόλο στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο του Αιγιάλεω, καθώς και στο στάδιο της παρακολούθησης με τη διαμόρφωση ειδικού *Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης*.

Απόφαση Δημάρχου

7.3. Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας - Εγγραφή Δήμου Αιγιάλεω στην πρωτοβουλία του δικτύου CIVITAS | Δραστ. 1.1

Ο Δήμος Αιγιάλεω (και ειδικότερα η Ο.Ε., με τη συμμετοχή αναδόχου και πολιτικής ηγεσίας) στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας μελετά τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας και ελέγχει το βαθμό συμβατότητας με την υπάρχουσα διαδικασία σχεδιασμού στο δήμο, με το επιχειρησιακό σχέδιό του, με τις άλλες πολιτικές του καθώς και αναλογίστηκε το βαθμό ωριμότητας στο οποίο βρίσκονται οι τοπικοί φορείς της πόλης αναφορικά με τις κατευθύνσεις της βιώσιμης κινητικότητας.

Σημειώνεται ότι η Ο.Ε. του Δ Αιγιάλεω αρχικά παρακολούθησε μια σειρά διαλέξεων-webinar στο Ευρωπαϊκό portal Mobility Academy σχετικά με ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας με στόχο να αντιληφθεί σημαντικές παραμέτρους των ΣΒΑΚ και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η σειρά αυτή διαλέξεων και webinar είναι προσβάσιμη εδώ: <https://www.mobility-academy.eu/course/index.php?categoryid=4>

Ενδεικτικά τα webinar που εξετάστηκαν είναι προσβάσιμα στους παρακάτω συνδέσμους:

- <https://www.youtube.com/watch?v=oLLxnOvKtFE>
- <https://www.youtube.com/watch?v=pROh3sZ7i4&feature=youtu.be&list=PLi3z2zic1RLYFuemFPHLeXirdsen2iDp1>
- <https://www.youtube.com/watch?v=f1YD0Mccuss&feature=youtu.be>
- https://www.youtube.com/watch?v=KMAN_S0Xpjs&t=17s

Στη συνέχεια κατέγραψε τα βασικά χαρακτηριστικά του Δήμου Αιγιάλεω όπως παρουσιάζονται σε προηγούμενες και επόμενες ενότητες του παρόντος, ανέδειξε τα δυνατά σημεία, τις προκλήσεις, τα προβλήματα, τις αδυναμίες του δήμου και πραγματοποίησε ΑΥΤΟ-αξιολόγηση.

Τέλος, όπως παρουσιάζεται αναλυτικά παρακάτω ξεκίνησε τη διαδικασία ένταξης του Δήμου Αιγιάλεω στο δίκτυο CIVITAS για να δηλώσει και ουσιαστικά τη «δέσμευση στις γενικές αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας».

Ένταξη στο δίκτυο CIVITAS



Η Ε.Ε. παρέχει υποστήριξη στις Ευρωπαϊκές πόλεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τους εξής τρόπους:

- Υποστηρίζοντας την ανταλλαγή και την δημιουργία ικανοτήτων στο πεδίο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης μέσω, μεταξύ άλλων, του Ευρωπαϊκού προγράμματος URBACT.
- Βελτιώνοντας την ποιότητα και την διαθεσιμότητα δεδομένων και στατιστικών για τις λειτουργίες των συστημάτων αστικών μεταφορών και την λήψη αποφάσεων σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και Ευρωπαϊκό επίπεδο.
- Υποστηρίζοντας τοπικές συμπράξεις για την υλοποίηση και δοκιμή νέων προσεγγίσεων αστικής κινητικότητας σε πραγματικές συνθήκες στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας CIVITAS 2020.
- Παρέχοντας χρηματοοικονομική υποστήριξη για έργα αστικής κινητικότητας μέσω των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων, του προγράμματος Horizon 2020, του χρηματοδοτικού εργαλείου Connecting Europe Facility (CEF), καθώς και άλλα χρηματοδοτικά μέσα.

Πρωταγωνιστικό ρόλο στα παραπάνω κατέχει η δικτύωση της πρωτοβουλίας **CIVITAS** (City VITAlity and Sustainability) η οποία έχει εφαρμόσει και δοκιμάσει ήδη από το 2002 περισσότερα από 800 μέτρα για την επίλυση προβλημάτων σχετικών με τις αστικές μεταφορές, στο πλαίσιο περισσότερων από 80 Ευρωπαϊκών πρότυπων πόλεων (Living Labs). Το δίκτυο της πρωτοβουλίας CIVITAS υποστηρίζει φιλόδοξες Ευρωπαϊκές πόλεις στην θέσπιση και δοκιμή καινοτόμων μέτρων για την βελτίωση των αστικών μεταφορών.

Η εγγραφή του Δήμου Αιγάλεω στην ευρωπαϊκή πλατφόρμα CIVITAS σημαίνει επισήμως τη δέσμευση του δήμου και των αιρετών του τόπου στα παρακάτω:

- Ενεργή συμμετοχή στο φόρουμ CIVITAS,
- Προσπάθεια για θέσπιση μίας φιλόδοξης, βιώσιμης πολιτικής αστικών μεταφορών, η οποία θα ενσωματώνει καινοτόμα μέτρα, τεχνολογίες και υποδομές.
- Υποστήριξη και συμβολή στην επίτευξη των στόχων της Πρωτοβουλίας CIVITAS.
- Ανταλλαγή εμπειριών για την πρόοδο και τα επιτεύγματα άλλων πόλεων, οι οποίες συμμετέχουν ενεργά στο Φόρουμ CIVITAS.

Στόχοι του Δήμου Αιγιάλεω - μέσω της εγγραφής και συμμετοχής στο Φόρουμ CIVITAS αλλά και της εκπόνησης του σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) – είναι:

- Να επιτύχει μια σημαντική αλλαγή στην κατανομή των τρόπων μεταφοράς προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.
- Να αυξήσει τη χρήση καθαρών οχημάτων και εναλλακτικών καυσίμων.
- Να εργαστεί στο πλαίσιο εταιρικών σχέσεων μαζί με άλλους για την ανάπτυξη και την υλοποίηση των βιώσιμων πολιτικών στον τομέα των αστικών μεταφορών.
- Να ακολουθήσει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, συμπεριλαμβάνοντας όσο το δυνατόν περισσότερες κατηγορίες μέσων και μέτρων του CIVITAS στην πολιτική του.

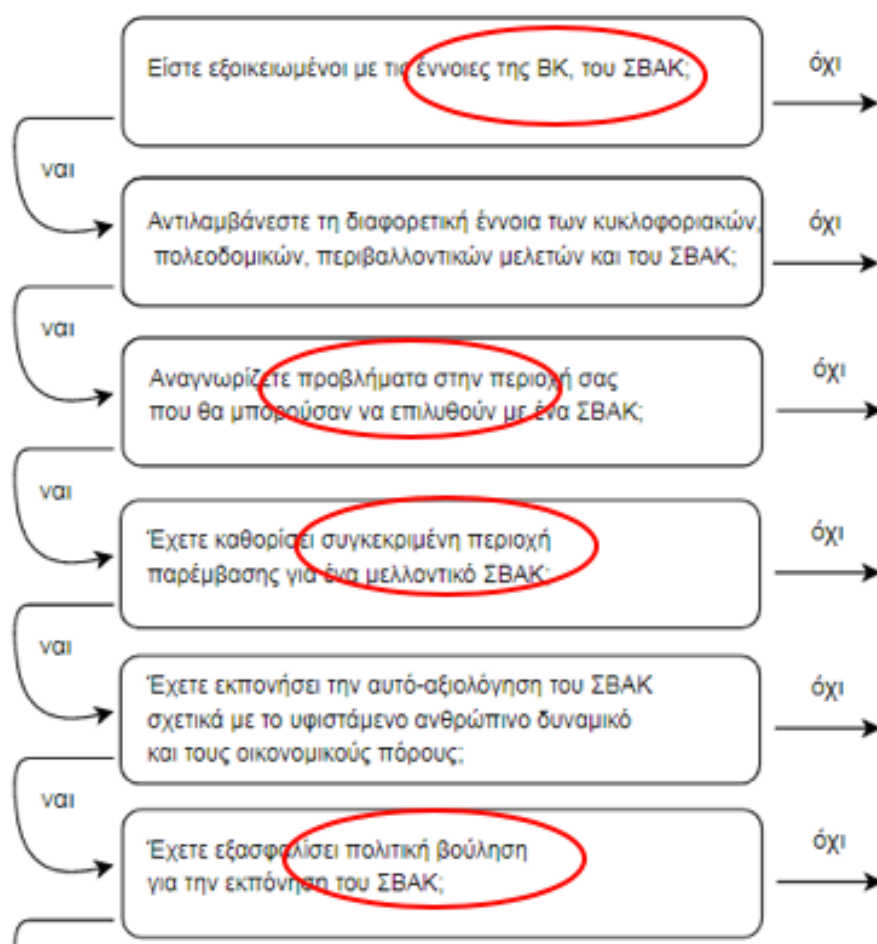
Υποχρεώσεις του Δήμου Αιγιάλεω που απορρέουν από την εγγραφή στο Φόρουμ της Πρωτοβουλίας CIVITAS είναι:

- Παρουσία εκπροσώπου της πόλης σε όλες τις συνεδριάσεις του Φόρουμ CIVITAS,
- Επικοινωνητική και προενεργός προσέγγιση όσον αφορά τη διάδοση των πληροφοριών σχετικά με την Πρωτοβουλία CIVITAS σε τοπικό και εθνικό επίπεδο,
- Υποβολή μελέτης με πληροφορίες σχετικά με το ιστορικό της πόλης μας και την πολιτική της στον τομέα των μεταφορών, η οποία επίσης θα περιλαμβάνει τον τρόπο υλοποίησης και ενσωμάτωσης στην πόλη των κατηγοριών, των μέσων και των μέτρων του CIVITAS.

7.4. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης | Δραστ. 1.3

Η αυτοαξιολόγηση κατά την έναρξη της εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη για τον προσδιορισμό των πλεονεκτημάτων και αδυναμιών των τρεχουσών πρακτικών σχεδιασμού και την κατανόηση των δυνατοτήτων για την ανάπτυξη ενός πετυχημένου σχεδίου. Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014) οι στόχοι της αυτό-αξιολόγησης είναι: η εξασφάλιση σαφούς εικόνας για τις δυνατότητες, αδυναμίες και ευκαιρίες των υφιστάμενων πρακτικών σχεδιασμού με αναφορά στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ προσαρμοσμένου στις τοπικές ανάγκες (π.χ. πολιτικό, θεσμικό, νομικό πλαίσιο) και η ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ προσαρμοσμένου στις τοπικές ανάγκες και απαιτήσεις.

Αρχικά η Ο.Ε. χρησιμοποίησε τον **Οδηγό Ετοιμότητας** του ιστότοπου svak.gr (Εικόνα 3) με στόχο να εξετάσει το επίπεδο ετοιμότητας του Δήμου Αιγάλεω για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ και ανάρτησε αρκετές φορές για ενημέρωση στη σελίδα οδηγιών για επίλυση αποριών σε επιμέρους ζητήματα. Προσβάσιμο εδώ: <https://www.svak.gr/etoimotita>



Εικόνα 3. Απόσπασμα Ελέγχου Ετοιμότητας ΣΒΑΚ

Η **πρώτη βασική αυτό-αξιολόγηση** έγινε μέσω εσωτερικής σύσκεψης της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με το Σύμβουλο – Ανάδοχο και μέλη- στελέχη του Δήμου αναφορικά με τα κάτωθι ζητήματα:

- Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Αιγάλεω,
- Σύγκριση του βημάτων ανάπτυξης του ΣΒΑΚ ω με τα ανάλογα βήματα των οδηγιών του ELTIS ώστε να επιβεβαιωθεί η ορθή διαχείριση του, τα κενά που εντοπίζονται,
- Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στο Δήμο Αιγάλεω,
- Προσδιορισμός θεσμικών, νομικών και οικονομικών εμποδίων που επηρεάζουν την διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Αιγάλεω,
- Προσδιορισμός εμποδίων που μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Αιγάλεω,
- Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ,
- Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές μέσα από το ΣΒΑΚ Αιγάλεω για ΑΜΕΑ, ηλικιωμένους, παιδιά, μειονότητες κ.λπ.

Κατά την πρώτη αυτή αυτό- αξιολόγηση τα συμπεράσματα ενσωματώθηκαν σε αναλυτικό φύλλο ανάλυσης SWOT, το οποίο συνοπτικά παρέθετε τα παρακάτω:

Μέρος των παραπάνω πρόκειται να παρουσιαστεί κατά τη διάρκεια της πρώτης διαβούλευσης με φορείς μέσω της οποίας κάποιοι θα απαρτίζουν μεταξύ άλλων το Δίκτυο Φορέων σε επόμενη φάση.

Επιπλέον ο Δήμος Αιγάλεω στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας θα πραγματοποιήσει αυτό-αξιολόγηση μέσω του εργαλείου Επιθεώρησης ADVANCE τόσο σε αυτό το στάδιο της Προετοιμασίας του ΣΒΑΚ όσο και με το πέρας της Γ Φάσης, λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα των διαβουλεύσεων.

Ειδικότερα συμπληρώθηκε το ADVANCE Final Audit Scheme σε φύλλο excel (έκδοση 2013).

Οι οδηγίες του φύλλου έχουν ως εξής:

Πίνακας 1. Πίνακας οδηγιών ADVANCE Audit Scheme

																						
	Σκοπός	Η Επιθεώρηση ADVANCE είναι ένα εργαλείο για την αξιολόγηση της ποιότητας του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις πόλεις. Αναλύει τα ισχυρά σημεία καθώς και τις αδυναμίες σχετικά με τον τρέχοντα σχεδιασμό βιώσιμης κινητικότητας των πόλεων, δίνοντας σαφείς ενδείξεις για βελτίωση. Τα μέτρα καθώς και τα περιθώρια βελτίωσης του σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας της πόλης μπορούν να προέλθουν άμεσα από το σχέδιο δράσης που																				

		απορρέει από τη διαδικασία επιθεώρησης.																		
		Μία πόλη που ακολουθεί την Επιθεώρηση ADVANCE θα λάβει και την πιστοποίηση ADVANCE.																		
	Ομάδα Στόχου																			
	Το ερωτηματολόγιο θα συμπληρωθεί από τον εκπρόσωπο/ους της πόλης και τους όποιους ενδιαφερόμενους.																			
	Πώς θα συμπληρώσετε το έντυπο																			
	Κατά τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου θα το κάνετε από την δική σας θεώρηση και μέσα από τη σκοπιά της θέσης στον οργανισμό.																			
	Τα Πεδία Σκοπού και τα Πεδία Δράσης θα πρέπει να αξιολογηθούν βάσει κλίμακας από το επίπεδο 1 έως το 4. Το επίπεδο 4 δείχνει το υψηλότερο επίπεδο απόδοσης ή εφαρμογής																			
	και το επίπεδο 1 αντίστοιχα το χαμηλότερο.																			
	Επίπεδο απόδοσης																			
	επιπέδο 1:	Το έχουμε εφαρμόσει σποραδικά ή "κατά περίπτωση".																		
		Διαθέτουμε ορισμένες πληροφορίες ατεκμηρίωτες.																		
		Πολύ μικρή απόδοση.																		

			Δρούμε μόνο όταν όπου και όπως είναι πραγματικά αναγκαίο την τελευταία πραγματικά στιγμή.																
		ε π ί π ε δ ο 2 :	Είμαστε στη διαδικασία υλοποίησης και/ή το έχουμε εφαρμόσει λίγες φορές και σε μικρό αριθμό τοποθεσιών.																
			Διαθέτουμε σχετικές πληροφορίες.																
			Κάποια περιορισμένη επίδοση.																
		ε π ί π ε δ ο 3 :	Το έχουμε υλοποιήσει τακτικά και σε πολλές τοποθεσίες.																
			Διαθέτουμε ικανοποιητικό όγκο πληροφοριών.																
			Σχετικά ισχυρή επίδοση.																
			Υπάρχουν σημαντικές δράσεις αλλά υπάρχει ακόμη περιθώριο για βελτίωση.																
		ε π	Το έχουμε υλοποιήσει και																

		ί π ε δ ο 4 :	το επανεξετάζουμε ε τακτικά και με συστηματικό τρόπο.															
			Εργαζόμαστε με συστηματικό και καινοτόμο τρόπο.															
			Ισχυρή επίδοση.															
			Σε αυτήν την θεματική περιοχή τα πάμε περίφημα.															
1)	Φύλλο "Πεδία Σκοπού"																	
			Τα Πεδία Σκοπού σχετίζονται με το δυναμικό χαρακτήρα της διαδικασίας ΣΒΑΚ.															
			Τα Πεδία Σκοπού θα αξιολογηθούν μέσω της βαθμολόγησης των προτάσεων στο Φύλλο Πεδία Σκοπού.															
			Μερικές βέλτιστες πρακτικές, εργαλεία και πηγές σχετικά μπορούν να ανακτηθούν από:															
			Εάν η πρόταση υλοποιείται στην πόλη σας, παρακαλώ επιλέξτε το κατάλληλο επίπεδο απόδοσης 1, 2, 3 ή 4.															

	Εάν η πρόταση δεν υλοποιείται στην πόλη σας είτε λόγω μη δραστηριοποίησής σας στον συγκεκριμένο τομέα είτε λόγω έλλειψης πληροφόρησής σας, επιλέγετε 'δεν εφαρμόζεται' .																		
	Σημειώστε ότι για κάθε πρόταση πρέπει να επιλέξετε ένα κουτί.																		
	Σχόλια (στήλη Ο)	Εδώ μπορείτε να συμπληρώσετε όποια σχόλια ή ερωτήσεις έχετε.																	
2	Φύλλο Πεδία Δράσης																		
	Τα Πεδία Δράσης είναι δραστηριότητες και μέτρα που περιγράφονται στα ΣΒΑΚ.																		
	Μερικά ενδιαφέροντα μέτρα και δράσεις μπορούν να ανακτηθούν από εδώ:									http://www.civitas.eu/mobility-solutions-page									
										http://www.eltis.org/index.php?ID1=6&id=9									
	Τα Πεδία Δράσης θα αξιολογηθούν μέσω της βαθμολόγησης των προτάσεων στο Φύλλο Πεδία Δράσης.																		

	Εάν η πρόταση υλοποιείται στην πόλη σας, παρακαλώ επιλέξτε το αντίστοιχο επίπεδο επίδοσης 1, 2, 3 ή 4.																									
	Εάν η πρόταση δεν υλοποιείται στην πόλη σας είτε λόγω μη δραστηριοποίησής σας στον συγκεκριμένο τομέα είτε λόγω έλλειψης πληροφόρησής σας, επιλέγετε 'δεν ισχύει' .																									
	Σημειώστε ότι για κάθε πρόταση πρέπει να επιλέξετε ένα κουτί.																									
	Σχόλια (στήλη Ο)	Εδώ μπορείτε να συμπληρώσετε όποια σχόλια ή ερωτήσεις έχετε.																								
3)																										
	Αποθήκευση	Αποθηκεύστε τα αρχεία μετά την ολοκλήρωση της αξιολόγησης των Πεδίων Σκοπού και Δράσης.																								
4)																										
	Βαθμολογία φύλλων	Η βαθμολογία υπολογίζεται αμέσως. Μπορείτε να δείτε τις αδυναμίες και τα δυνατά σημεία της πόλης σας.																								

Ο Δήμος Αιγάλεω κλήθηκε να απαντήσει στα παρακάτω ΠΕΔΙΑ ΣΚΟΠΟΥ:

ΠΕΔΙΑ ΣΚΟΠΟΥ	Περιγραφή
M1 - Προϋποθέσεις	Το αρχικό σημείο του σχεδιασμού κινητικότητας είναι η αξιόπιστη ανάλυση της τρέχουσας κατάστασης των διαδικασιών & πρακτικών κινητικότητας. Ξεκινώντας την δημιουργία ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), κάθε πόλη θα πρέπει να αναλύσει την κατάσταση των τεχνολογιών που διαθέτει σχετικά με τις πολιτικές κινητικότητας. Η διεξαγωγή της Επιθεώρησης ADVANCE είναι μία ευκαιρία να συγκεντρωθούν μαζί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, να παρουσιαστούν δεδομένα και αντιλήψεις της τρέχουσας κατάστασης, να αναγνωριστούν περεταίρω μελέτες που είναι απαραίτητες για την ανάλυση.
M1.1 Αρχές βιωσιμότητας	Ένα βιώσιμο σύστημα μεταφοράς ικανοποιεί της ανάγκες της κοινωνίας ενώ ελαχιστοποιεί τις ανεπιθύμητες συνέπειες. Ένα σχέδιο κινητικότητας μπορεί να θεωρηθεί βιώσιμο εάν ληφθούν υπόψη τα διάφορα οικονομικά,

		κοινωνικά και περιβαλλοντικά κριτήρια καθ' όλη τη διαδικασία του σχεδιασμού. Ο βαθμός στον οποίο οι αρχές της βιωσιμότητας είναι μέρος της πολιτικής κινητικότητας.
M1.2	Τοπικό/ εθνικό πλαίσιο εργασίας	Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας επικεντρώνεται στο επίπεδο της αστικής συσσώρευσης. Εντούτοις, είναι ενσωματωμένο σε ένα ευρύτερο τοπικό και εθνικό πλαίσιο για το σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας. Αυτό συμπεριλαμβάνει π.χ. ρυθμίσεις, ροές χρηματοδότησης ή υψηλότερα επίπεδα στρατηγικής για χωροταξική και μεταφορική ανάπτυξη. Ο βαθμός στον οποίο οι σχετικές εθνικές και/ή τοπικές πολιτικές για τον σχεδιασμό αστικής κινητικότητας λαμβάνονται υπόψη στην αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού.
M1.3	Πολιτική συμφωνία	Ο βαθμός στον οποίο υπάρχει πολιτική υποστήριξη για το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας
M1.4	Υφιστάμενη κατάσταση	Στον τομέα της αστικής μεταφοράς και κινητικότητας, η γνώση της τρέχουσας κατάστασης είναι συχνά αποσπασματική και ελλιπής. Όπως τα κομμάτια ενός πάζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να ενωθούν ώστε να είναι εφικτή η περιγραφή της τρέχουσας κατάστασης και να αναφέρονται τα σχετικά προβλήματα. Αυτή η ανάλυση είναι κρίσιμη για τον ορισμό των κατάλληλων πολιτικών, της σχετικής περιμέτρου και για την παροχή της απαραίτητης βάσης έναντι της οποίας μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος.
	M1.4.1 - Συμπεριφορά της κινητικότητας	Ο βαθμός στον οποίο η συμπεριφορά της κινητικότητας των χρηστών της πόλης (κάτοικοι, επισκέπτες, τακτικοί επιβάτες, πάροχοι μεταφοράς,...) είναι γνωστή (κατανομή χρήσης μέσω μεταφοράς, έρευνα συνηθειών μετακίνησης,...).
	M1.4.2 - Ανάγκες χρηστών	Ο βαθμός στον οποίο είναι γνωστές οι ανάγκες της μετακίνησης των χρηστών της πόλης (κάτοικοι, επισκέπτες, τακτικοί επιβάτες, πάροχοι μεταφοράς,...).

	<p>M1.4.3 - Προσφορά μεταφοράς</p>	<p>Ο βαθμός στον οποίο είναι γνωστή η παροχή διάφορων συστημάτων και υπηρεσιών κινητικότητας (Στάθμευση, MMM / Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ), υποδομές και υπηρεσίες ποδηλασίας, συνεπιβατισμός, ...).</p>
<p>M2 - Όραμα και Στρατηγική</p> <p>Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος είναι ένας από τους ακρογωνιαίους λίθους στο σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Παρέχει τη βάση για όλα τα επακόλουθα βήματα που θα ορίσουν απτούς στόχους και μέτρα. Το όραμα μπορεί να αποτελέσει οδηγό μόνο εφόσον είναι ευρέως αποδεκτό από τα ενδιαφερόμενα μέρη και τους κατοίκους και εφόσον υπάρχει ολοκλήρωση της υποδομής σε συνδυασμό με άλλους τομείς.</p>		
<p>M2.1 Όραμα</p>	<p>Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή μίας επιθυμητής αστικής μελλοντικής κατάστασης και χρησιμεύει στην καθοδήγηση της ανάπτυξης των κατάλληλων μέτρων σχεδιασμού. Οφείλει να θέσει πάλι τη μεταφορά και την κινητικότητα στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Το όραμα θα πρέπει να προετοιμαστεί λαμβάνοντας υπόψη τις προοπτικές όλων των πολιτικών.</p> <p>Ο βαθμός στον οποίο ένα κοινό όραμα εδραιώνεται στην πόλη.</p>	
<p>M2.2 Στρατηγική</p>	<p>Η στρατηγική αφορά στον τρόπο με τον οποίο η πόλη δίνει περιεχόμενο στο όραμά της. Η στρατηγική παρατίθεται σε επίσημο έγγραφο. Το έγγραφο οφείλει να παραθέτει τους λόγους για τους οποίους η πόλη επιθυμεί να γίνει πιο βιώσιμη σε θέματα κινητικότητας, τους στόχους και τους σκοπούς της ώστε να μετρηθεί το κατά πόσο έχει επιτύχει αυτούς τους στόχους.</p> <p>Ο βαθμός στον οποίο απτοί στόχοι έχουν διατυπωθεί στο επίσημο έγγραφο.</p>	
<p>M2.3 Ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού</p>	<p>Ο βαθμός στον οποίο η πολιτική (βιώσιμης) κινητικότητας λαμβάνει υπόψη της και άλλες σχετικές πολιτικές, όπως το σχεδιασμό χρήσης γης, την προστασία του περιβάλλοντος, την κοινωνική ένταξη, την ασφάλεια των δρόμων, την προσβασιμότητα για ανθρώπους με κινητικές δυσκολίες, την οικονομική ανάπτυξη.</p>	
<p>M2.4 Πολυτροπική προσέγγιση</p>	<p>Ο βαθμός στον οποίο η πόλη λαμβάνει υπόψη της μία πολυτροπική προσέγγιση, ενώ σχεδιάζονται λύσεις για τις ανάγκες των</p>	

		χρηστών.
<p>M3 - Οργάνωση</p> <p>Η οργάνωση συμπεριλαμβάνει όλες τις οργανωτικές πτυχές του ΣΒΑΚ, όπως η εσωτερική οργάνωση, η συνεργασία με άλλους τομείς ή τμήματα, και η διάδραση με και η επικοινωνία προς τα ενδιαφερόμενα μέρη και τις υπόλοιπες ομάδες χρηστών, συμβούλια και η επικοινωνιακή δομή.</p>		
M3.1	Χρηματοοικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι	Η διαθεσιμότητα πόρων για τη διεξαγωγή της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας και για την υλοποίηση των μέτρων είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα. Αυτό συμπεριλαμβάνει τόσο τους ανθρώπινους όσο και τους χρηματικούς πόρους. Χωρίς επαρκείς πόρους θα είναι δύσκολο να λειτουργήσει ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ.
	M3.1.1 Χρηματοδότηση	- Ο βαθμός στον οποίο οι χρηματοοικονομικοί πόροι εξασφαλίζονται για τη λειτουργία της διαδικασίας σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
	M3.1.2 Χρηματοδότηση υλοποίησης	- Ο βαθμός στον οποίο οι χρηματοοικονομικοί πόροι εξασφαλίζονται για την υλοποίηση μέτρων.
	M3.1.3 - Προσωπικό και Πόροι	Ο βαθμός στον οποίο είναι διαθέσιμο το απαραίτητο εύρος ικανοτήτων για τη διαχείριση και την υλοποίηση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας από την τοπική αυτοδιοίκηση.
M3.2	Εσωτερική συνεργασία	Ο βαθμός στον οποίο λαμβάνει χώρα με ένα συστηματικό τρόπο η συνεργασία ανάμεσα στα διαφορετικά τμήματα (Χρήσεις Γης, Υγείας και Υγιεινής, ΧΩΠΙ-Περιβαλλοντικό, κτλ) και με ποια μέσα (τακτικές συναντήσεις, συμμετέχοντες, ξεκάθαρη ημερήσια διάταξη).
M3.3	Συμμετοχή	Είναι κρίσιμο να εμπλακούν οι διάφορες κατηγορίες ενδιαφερόμενων μερών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού, υπογραμμίζοντας τις συγκεκριμένες απαιτήσεις τους. Αυτό βοηθά στη νομιμοποίηση του σχεδίου και την ενίσχυση της ποιότητάς του. Η ανάμειξη των ενδιαφερόμενων υποστηρίζει την ανάπτυξη ενός πιο αποτελεσματικού και οικονομικά αποδοτικού σχεδίου.

	M3.3.1 - Συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών	Ο τρόπος με τον οποίο τα θεσμικά ενδιαφερόμενα μέρη εμπλέκονται στη λήψη των αποφάσεων
	M3.3.2 - Συμμετοχή πολιτών	Ο τρόπος με τον οποίο οι κάτοικοι/πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των ομάδων στόχου (ΑΜΕΑ, πεζοί, ποδηλάτες και χρήστες των ΔΣ), εμπλέκονται στην λήψη των αποφάσεων
	M3.3.3 - Βαθμός συμμετοχής	Η συχνότητα της ανάμειξης.
M4 - Υλοποίηση Η υλοποίηση αναφέρεται στο πώς η πολιτική κινητικότητας τίθεται σε εφαρμογή. Ο στόχος πρέπει να απαριθμεί όλα τα στοιχεία και τα μέτρα της στρατηγικής που θα ληφθούν εντός της πόλης σε σχέση με το όραμα που έχει περιγραφεί στο επίσημο έγγραφο.		
M4.1	Κατάλληλη Διαχείριση	Ο βαθμός στον οποίο η υλοποίηση του επίσημου εγγράφου γίνεται βάσει συμφωνίας των διαδικασιών διαχείρισης και των ευθυνών με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη στην υλοποίηση των μέτρων.
M4.2	Μέτρα Βιωσιμότητας	Ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να ισορροπηθεί μεταξύ διάφορων στόχων, λαμβάνοντας υπόψη 4 βασικά θέματα:
	M4.2.1 - Δικαίωμα μετακίνησης για όλους	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με το δικαίωμα μετακίνησης για όλους, συμπεριλαμβανομένου των ατόμων με κινητικές δυσκολίες
	M4.2.2 - Προστασία περιβάλλοντος και υγείας	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με την προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας.
	M4.2.3 - Σύνδεση χρήσεων γης και μεταφορών	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με την σύνδεση των χρήσεων γης και των μεταφορών
	M4.2.4 - Οδική Ασφάλεια	Ο βαθμός στον οποίο τα μέτρα που θα υλοποιηθούν είναι συμβατά με την ασφάλεια δρόμων.
M4.3	Επικοινωνία	Ο βαθμός στον οποίο η υλοποίηση του ΣΒΑΚ επικοινωνείται στους κατοίκους σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να ενθαρρύνεται η συμμετοχή τους.
M5 - Έλεγχος και Αξιολόγηση		

<p>Ο έλεγχος και η παρακολούθηση αναφέρονται στον τρόπο με τον οποίο τα αποτελέσματα της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αναλύονται και χρησιμοποιούνται για την κατεύθυνση της πολιτικής. Είναι βασικό να προσαρμοστεί σε όρους αποτελεσμάτων και αξιολόγησης του γενικού πλαισίου: είναι απαραίτητοι στόχοι που θα πρέπει να ελέγχονται και δείκτες για την εκτίμηση του αντίκτυπου του ΣΒΑΚ. Είναι ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιεί κανείς (καλώς ή κακώς) τα αποτελέσματα για να βγάλει συμπεράσματα, και με τον οποίο χτίζει πάνω σε προηγούμενες εμπειρίες.</p>		
M5.1	Έλεγχος	Ο βαθμός στον οποίο η πόλη παρακολουθεί τα μέτρα (Πεδία Δράσης) που υλοποιούνται.
M5.2	Δείκτες SMART	Είναι απαραίτητο να υπάρχουν στόχοι ώστε να εκτιμηθεί κατά πόσον έχουν τελικά επιτευχθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα. Οι στόχοι πρέπει να είναι SMART (συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί, χρονικά ορισμένοι) και να αναφέρονται στους συμφωνηθέντες στόχους Ο βαθμός στον οποίο οι SMART στόχοι ορίζονται ώστε να επιτρέπεται ο έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.
M5.3	Αξιολόγηση	Ο βαθμός στον οποίο η πόλη αξιολογεί τα αποτελέσματα του ελέγχου σε τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να υπάρχει συνεχής βελτίωση στην πολιτική κινητικότητα.

Καθώς και στα παρακάτω ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ:

ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ	Περιγραφή	
A1 - Διαχείριση Στάθμευσης		
	Η διαχείριση στάθμευσης αναφέρεται στις διάφορες πολιτικές και στα διάφορα προγράμματα που οδηγούν στην πιο αποτελεσματική χρήση των χώρων στάθμευσης. Η διαχείριση στάθμευσης είναι ένας ισχυρός μηχανισμός που επηρεάζει το πώς κινούνται οι άνθρωποι προς και εντός της πόλης. Η στάθμευση αποτελεί ένα αντιμαχόμενο εργαλείο: υπηρετεί τις ρυθμίσεις τόσο των αυτοκινήτων όσο και της κυκλοφορίας.	
A 1. 1	Στάθμευση στο δρόμο	Εφαρμόζεται διαφοροποίηση τιμών στη στάθμευση στον δρόμο.
A 1. 2	Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	Προνομακή μεταχείριση σε διαφορετικές ομάδες (δηλαδή κάτοικοι, τακτικοί επιβάτες, συνεπιβάτες, άτομα με κινητικές δυσκολίες, ...)
A 1.	Διαφοροποίηση ανάλογα με τις	Τα τέλη στάθμευσης διαφοροποιούνται ανάλογα με τις εκπομπές αερίων.

	3	εκπομπές αερίων	
	A 1. 4	Μετάβαση σε στάθμευση εκτός δρόμου	Ο αριθμός χώρων στάθμευσης στο δρόμο μειώνεται και πιθανόν αντικαθίστανται με θέσεις εκτός δρόμου.
	A 1. 5	Μείωσ θέσεων στάθμευσης	Ο συνολικός αριθμός θέσεων στάθμευσης οχημάτων μειώνεται στο κέντρο της πόλης.
	A 1. 6	Park + Ride	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Ride
	A 1. 7	Park + Bike	Παροχή εγκαταστάσεων Park + Bike
	A 1. 8	Σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης	Υπάρχει σύστημα καθοδήγησης της στάθμευσης προς την περιφέρεια του κέντρου της πόλης.
A2 – Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας			
<p>Ο σχεδιασμός δρόμων επηρεάζει τη συμπεριφορά μας και τις επιλογές μας ευνοώντας ή επιτρέποντας τη χρήση ορισμένου μεταφορικού μέσου. Εντούτοις, ο σχεδιασμός από μόνος του δεν μπορεί να ορίσει τους τρόπους μετακίνησης των ανθρώπων. Τα υπόλοιπα πεδία δράσης θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη. Τα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας θα πρέπει να θεωρηθούν μία πιο εκτενής έννοια η οποία περιλαμβάνει πρωτοβουλίες διαφόρων ειδών και προορίζεται για τη διαχείριση των χώρων στους δρόμους προς όφελος των μη-μηχανοκίνητων χρηστών.</p>			
	A 2. 1	Σχεδιασμός δρόμων	
		A2.1.1 - Δημόσιος χώρος	Ενέργειες για την εκχώρηση περισσότερου χώρου στους πεζούς (χώροι πρασίνου,...).
		A2.1.2 - Ομάδες στόχου	Εξοπλισμός δρόμου, κατάλληλος για τις ομάδες στόχου
	A 2. 2	Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Σχεδιασμός δημόσιων χώρων για τη μείωση ταχυτήτων κίνησης (κοινόχρηστοι χώροι, ...)
A3 - Πεζή μετακίνηση			
<p>Η πεζή μετακίνηση έρχεται ως το πιο φυσικό από όλες τις διάφορες διαθέσιμες επιλογές για την ανάπτυξη βιώσιμης κινητικότητας. Οι πόλεις μπορούν να ενθαρρύνουν τους κατοίκους να επιλέγουν την πεζή μετακίνηση αντί του αυτοκινήτου τους, ή τη χρήση ενός μέσου μαζικής μεταφοράς, τουλάχιστον για μικρές διαδρομές.</p>			

A 3. 1	Υποδομή πεζής μετακίνησης	Κατασκευή δικτύου υποδομών για πεζούς που εκτείνεται σε όλη την πόλη.
	A3.1.1 - Δίκτυο υποδομής πεζών	Ανάλυση και βελτίωση της πυκνότητας, της έκτασης, της συνέχειας και της προσβασιμότητας του δικτύου υποδομής πεζών για άτομα με κινητικές δυσκολίες.
	A3.1.2 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	Διαμόρφωση ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους πεζούς
	A3.1.3 - Ζώνες περιπάτου	Ανακατανομή χώρων ώστε να διαμορφωθούν πεζόδρομοι και ζώνες περιπάτων
	A3.1.4 - Χρόνοι πεζής μετακίνησης	Ενδείξεις προορισμών συμπεριλαμβανομένων των χρόνων πεζής μετακίνησης
	A3.1.5 - Ασφαλείς διαδρομές	Εξασφάλιση ασφαλών διαδρομών προς τα σχολεία
A 3. 2	Συμπληρωματικές παροχές	
	A3.2.1 - Χάρτες για πεζούς	Διανομή χαρτών για πεζούς
	A3.2.2 - Υπηρεσίες αποστολής/παράδοσης	Υπηρεσίες για παράδοση αποσκευών στο σπίτι
A4 Ποδήλατο	-	
	Το ποδήλατο είναι ένα πολύ αποτελεσματικό και οικονομικό μέσο μεταφοράς ιδανικό για μικρές/μεσαίες αποστάσεις. Το ποδήλατο παρέχει πολυάριθμα οφέλη συγκριτικά με τα μηχανοκίνητα οχήματα, όπως άσκηση, βιώσιμη εναλλακτική στη χρήση ορυκτών καυσίμων, μηδενική ηχορύπανση και/ή ρύπανση της ατμόσφαιρας, ιδιαίτερα μειωμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση, ευκολότερη στάθμευση, μεγαλύτερη ευελιξία, και πρόσβαση τόσο σε πεζοδρόμια όσο και στο δρόμο. Τα πλεονεκτήματα περιλαμβάνουν επίσης μικρότερο κόστος τόσο για τον χρήστη όσο και για το κοινωνικό σύνολο γενικότερα.	
A 4. 1	Υποδομή για ποδήλατο	Κατασκευή ενός δικτύου ποδηλάτου που εκτείνεται σε όλη την πόλη.
	A4.1.1 - Υποδομή για ποδήλατο (Δίκτυο)	Ανάλυση και βελτίωση της πυκνότητας, της έκτασης, της συνέχειας του δικτύου ποδηλάτου.
	A4.1.2 - Συντομεύσεις	Δημιουργία δυνατοτήτων για συντομεύσεις
	A4.1.3 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	Διαμόρφωση ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους ποδηλάτες

	A4.1.4 Ανακατανομή	-	Ανακατανομή χώρων ώστε να διαμορφωθούν ποδηλατόδρομοι και λωρίδες για ποδήλατα
	A4.1.5 - Σύνορα		Εξασφάλιση συνδέσεων με διασυνοριακά δίκτυα ποδηλασίας (διαπεριφερειακά δίκτυα,...)
A 4. 2	Στάθμευση ποδηλάτων		
	A4.2.1 Ενοικίαση	-	Εγκατάσταση υπηρεσίας ενοικίασης ποδηλάτων
	A4.2.2 - Κοινή ιδιοκτησία		Εγκατάσταση υπηρεσίας κοινής ιδιοκτησίας ποδηλάτων
	A4.2.3 Στάθμευση	-	Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης και εγκαταστάσεις για ποδήλατα
A 4. 3	Ποδήλατο και MMM		
	A4.3.1 Στάθμευση ποδηλάτων	-	Δημιουργία ασφαλών και προσβάσιμων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε σημεία συνδέσεων μεταφορικών μέσων και σταθμούς ΔΣ. .
	A4.3.2 - Ποδήλατα στα MMM		Δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτου στο τραμ, το λεωφορείο, το μετρό, το τραίνο χωρίς υποβάθμιση των υπηρεσιών των ΔΣ.
A5 - MMM / Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)			
Η δημόσια συγκοινωνία περιλαμβάνει όλα τα μέσα μεταφοράς που δεν είναι ιδιωτικής χρήσης, αλλά τα μοιράζονται οι επιβάτες. Συνήθως παρέχει υπηρεσίες προγραμματισμένων δρομολογίων σε καθορισμένες διαδρομές χωρίς τη δυνατότητα κρατήσεων.			
A 5. 1	Ποιότητα		Εγγύηση ποιότητας και προσβασιμότητας των δημόσιων μέσων μεταφοράς σε άτομα με κινητικές δυσκολίες και συνεχής βελτίωση των ΔΣ
	A5.1.1 - Δίκτυο ΔΣ		Βελτίωση της πυκνότητας και της έκτασης του δικτύου ΔΣ.
	A5.1.2 Συχνότητα	-	Ενέργειες για την αύξηση της συχνότητας.
	A5.1.3 - Άνεση		Ενέργειες για τη βελτίωση της άνεσης (στάσεις, σταθμοί, οχήματα).
	A5.1.4 - Ασφάλεια		Ενέργειες για τη βελτίωση της ασφάλειας (π.χ. κάμερες ασφαλείας).
	A5.1.5 Πληροφορίες για επιβάτες	-	Ενέργειες για τη βελτίωση πληροφοριών για τους επιβάτες.

	A5.1.6 - Σύστημα έκδοσης εισιτηρίων	Ενέργειες για τη βελτίωση των συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων.
	A5.1.7 - ITS	Ενέργειες για την εγκατάσταση ITS - Ευφών Συστημάτων Μεταφορών
	A5.1.8 - MMM κατόπιν κλήσης	Κατάλληλη διασυνδεσιμότητα με MMM κατόπιν κλήσης καλύπτοντας τις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές της πόλης εφόσον αυτό είναι απαραίτητο.
	A5.1.9 - Υπεραστικές συνδέσεις	Υπεραστικές συνδέσεις
	A5.1.10 - Πράσινος στόλος ΔΣ	Ενέργειες για την κατανόηση της σημασίας ενός πράσινου στόλου ΔΣ.
A 5. 2	Κυκλοφοριακή προτεραιότητα	Κυκλοφοριακή προτεραιότητα στα δημόσια μέσα μεταφοράς.
	A5.2.1 - Χρόνος μετακίνησης	Ενέργειες για τη μείωση του χρόνου μετακίνησης και βελτίωση της συχνότητας δρομολογίων (δικαίωμα διέλευσης, αποκλειστικές λωρίδες).
	A5.2.2 - Προτεραιότητα	Ενέργειες ώστε να δοθεί προτεραιότητα στις ΔΣ (Λωρίδες ΔΣ, εντοπισμός των ΔΣ από φωτεινούς σηματοδότες)
A 5. 3	MMM και αστικός σχεδιασμός	
	A5.3.1 - Πυκνότητα Κτηρίων και Σταθμοί ΔΣ	Ορισμός ελάχιστης πυκνότητας κτηρίων γύρω από τους σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών: τα κέντρα πρέπει να πόλεων παραμένουν ζωντανά με τοπικές (εντόπιες) εγκαταστάσεις.
	A5.3.2 - Πρότυπα στάθμευσης σχετικά με υπηρεσίες ΔΣ	Ελάχιστα πρότυπα στάθμευσης σε νέα κτήρια και συσχετισμός με υπηρεσίες δημοσίων συγκοινωνιών.
A6 – Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων		
Τα μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων αναφέρονται τόσο σε μέτρα συμπληρωματικού χαρακτήρα όσο και στη μετακίνηση οχημάτων. Αφορούν στη διαχείριση της μετακίνησης οχημάτων με πιο βιώσιμο τρόπο π.χ. η χρήση υπηρεσιών ενοικίασης οχημάτων.		
A 6. 1	Συλλογική μετακίνηση	Ενέργειες για την ανάπτυξη καινοτόμων υπηρεσιών συλλογικής μετακίνησης που ανταποκρίνονται στην ζήτηση

	A6.1.1 Υπηρεσίες Συνεπιβατισμού (carpooling)	-	Εγκατάσταση υπηρεσιών συνεπιβατισμού: ενθάρρυνση των ιδιοκτητών αυτοκινήτων να μειώσουν τη συμφόρηση προσκαλώντας ανθρώπους που κάνουν την ίδια διαδρομή να μοιραστούν ένα όχημα.
	A6.1.2 Υπηρεσίες Carsharing	-	Εγκατάσταση υπηρεσιών Carsharing - Κοινόχρηστων Οχημάτων - για αυτούς που δεν χρησιμοποιούν συχνά αυτοκίνητο
A 6. 2	Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας και περιορισμένης πρόσβασης		
	A6.2.1 - Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας		Ζώνες 10, 20 ή 30 χλμ/ώρα
	A6.2.2 - Green waves (Πράσινο κυκλοφοριακό κύμα)		Συντονισμός φωτεινής σηματοδότησης - Πράσινο Κύμα
	A6.2.3 Συστήματα ελέγχου επιβολής	- &	(αυτόματος) εντοπισμός και κυρώσεις για παραβίαση ορίου ταχύτητας
	A6.2.5 Περιορισμός πρόσβασης	-	Περιορισμοί πρόσβασης σε ολόκληρη ή σε ορισμένα σημεία της πόλης
A 6. 3	Ηλεκτρικά Οχήματα/e- mobility		Σημεία φόρτισης οχημάτων επί τω δρόμω για να τονώσουν την η-κινητικότητα
A 6. 4	Head ways (διαχωρισμός)		
	A6.3.1 - Ελεύθερη ροή		Εξασφάλιση ελεύθερης ροής διατηρώντας χαμηλές ταχύτητες
	A6.3.2 Πληροφορίες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο	-	Αναδρομολόγηση μέσω πληροφόρησης της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο
A7	- Διαχείριση Κινητικότητας		

<p>Η Διαχείριση Κινητικότητας είναι μία έννοια προώθησης της βιώσιμης μετακίνησης και διαχείρισης της ζήτησης για χρήση οχημάτων αλλάζοντας την νοοτροπία και τη συμπεριφορά των επιβατών. Στον πυρήνα της Διαχείρισης Κινητικότητας βρίσκονται τα "ήπια" μέτρα όπως η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η οργάνωση υπηρεσιών και ο συντονισμός ενεργειών διαφόρων φορέων. Τα "ήπια" μέτρα, συνήθως ενισχύουν την αποτελεσματικότητα των "σκληρών" μέτρων της αστικής μετακίνησης. Τα μέτρα της Διαχείρισης Κινητικότητας δεν απαιτούν ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα επενδύσεων και ενδέχεται να έχουν υψηλή αναλογία οφέλους-κόστους.</p>		
A 7. 1	Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα	
	A7.1.1 - Πληροφορίες και Συμβουλές	Παροχή πληροφοριών και συμβουλών σχετικά με επιλογές μετακίνησης στους επιβάτες με τη χρήση διαφόρων μέσων ενημέρωσης
	A7.1.2 - Πληροφορίες προς νοικοκυριά	Διανομή πληροφοριών σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα σε νοικοκυριά
	A7.1.3 - Σημείο κινητικότητας	Ύπαρξη πληροφοριακού κέντρου ή σημείων κινητικότητας.
A 7. 2	Promotion of sustainable mobility	Οργάνωση ενημερωτικών δραστηριοτήτων για την προώθηση και την ενθάρρυνση της χρήσης βιώσιμων επιλογών:
	A7.2.1 - Κάτοικοι	για μόνιμους κατοίκους
	A7.2.2 - Επισκέπτες	για επισκέπτες/τουρίστες
	A7.2.3 - Εργαζόμενοι	για τακτικούς επιβάτες
	A7.2.4 - Μαθητές/Φοιτητές	για μαθητές/φοιτητές
	A7.2.5 - Παιδιά	Οι δρόμοι παιχνιδιού είναι δρόμοι όπου μπορούν να παίζουν τα παιδιά και να κοινωνικοποιούνται. Προκύπτουν σε τοπικές οδούς που είναι επίσημα κλειστές στην κυκλοφορία και ανοιχτές στο κοινό σε προγραμματισμένες ώρες. Μετατρέπουν τον δρόμο σε ένα ασφαλές και ελκυστικό μέρος για δραστηριότητες.
A 7. 3	Διαχείριση κινητικότητας σε δήμους/κοινότητες	Η προσφορά, η οργάνωση και ο συντονισμός διαφόρων ειδών υπηρεσιών διαχείρισης κινητικότητας για την παροχή εναλλακτικών σχετικά με την ατομική χρήση οχημάτων των υπαλλήλων στους δήμους/κοινότητες.
A 7.	Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας /	

4	σημείου ενδιαφέροντος	
	A7.4.1 - Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για σχολεία.
	A7.4.2 - Σχέδια μετακίνησης για εταιρείες	Προώθηση σχεδίων μετακίνησης για εταιρείες.
A8 - Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών		
<p>Εμπορευματικές μεταφορές είναι η διαδικασία μεταφοράς διαφορετικών τύπων εμπορευμάτων από ένα σημείο σε άλλο με την χρήση ποικίλων μέσων μεταφοράς. Η μεταφορά εμπορευμάτων σε αστικές περιοχές ενδέχεται να συμπεριλαμβάνει τη χρήση οδικών και σιδηροδρομικών λύσεων, ακόμη και τη χρήση πλωτών οδών. Η Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών συμπεριλαμβάνει διάφορες στρατηγικές αύξησης της αποτελεσματικότητας των εμπορευματικών και εμπορικών μεταφορών του "τελευταίου χιλιόμετρου".</p>		
A 8. 1	Αναδιοργάνωση	
	A8.1.1 - Νυχτερινή διανομή	Διανομή και παραδόσεις το βράδυ
	A8.1.2 - Ρυθμίσεις	Ρύθμιση εμπορευματικών μεταφορών: ώρες παράδοσης, περιορισμοί εμπορευμάτων, ...
	A8.1.3 - Κυκλικές παραδόσεις	Προώθηση κυκλικών παραδόσεων έναντι των παράλληλων παραδόσεων για τη μείωση των τελικών αποστάσεων
	A8.1.4 - Περιοχές κοντινών παραδόσεων	Διαμόρφωση "περιοχών κοντινών παραδόσεων"
	A8.1.5 - Πρότυπα	Λύσεις και πρότυπα με στόχο την πλήρη φόρτωση οχημάτων για την αποφυγή κενών δρομολογίων
A 8. 2	Αλλαγή μέσων μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές	
	A8.2.1 - Μη μηχανοκίνητα	Χρήση εξοπλισμού για μη μηχανοκίνητη μεταφορά εμπορευμάτων (περπάτημα και ποδήλατο – καρότσια, ποδήλατα μεταφοράς φορτίου)

	A8.2.2 Ποδηλατικά κούριερ	-	Ποδηλατικά κούριερ
--	---------------------------------	---	--------------------

Τα αποτελέσματα της Επιθεώρησης / Αυτό-αξιολόγησης για το Δήμο Αιγάλεω - παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

Πίνακας 2. Αποτελέσματα αυτοαξιολόγησης

Κριτήρια	Δείκτες		βαθμολογία	Δεν Εφαρμόζεται	βαθμολογία %	Χώρος για Βελτίωση	ΕΠΙ ΠΕ ΔΟ ΑΔ VANCE (ένδειξη)
			3	14	74,8 %		Advancing
ΠΕΔΙΑ ΣΚΟΠΟΥ	Σύνολο		3	0	85%	4	
M1 - Προϋποθέσεις			3	0	62%	4	
	M 1.1	Αρχές βιωσιμότητας	3	-			
	M 1.2	Τοπικό/ εθνικό πλαίσιο εργασίας	3	-			
	M 1.3	Πολιτική συμφωνία	3	-			
	M 1.4	Τρέχουσα κατάσταση	3				
		M1.4.1 - Συμπεριφορά κινητικότητας	2	-			
		M1.4.2 - Ανάγκες χρηστών	3	-			
		M1.4.3 - Προσφορά μεταφοράς	2	-			
M2 - Όραμα και Στρατηγική			4	0	100 %	4	
	M 2.1	Όραμα	4	-			
	M 2.2	Στρατηγική	4	-			

	M 2.3	Ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	4	-			
	M 2.4	Πολυτροπική προσέγγιση	4	-			
M3 - Οργάνωση			2	0	77%	4	
	M 3.1	Χρηματοοικονομικοί και ανθρώπινοι πόροι	2				
		M3.1.1 Χρηματοδότηση	2	-			
		M3.1.2 Χρηματοδότηση για υλοποίηση	2	-			
		M3.1.3 - Προσωπικό και Πόροι	2	-			
	M 3.2	Εσωτερική συνεργασία	3	-			
	M 3.3	Συμμετοχή	2				
		M3.3.1 - Συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών	2	-			
		M3.3.2 - Συμμετοχή κατοίκων	2	-			
		M3.3.3 - Βαθμός συμμετοχής	2	-			
M4 - Υλοποίηση			3	0	85%	4	
	M 4.1	Κατάλληλη Διαχείριση	3	-			
	M 4.2	Μέτρα Βιωσιμότητας	3				
		M4.2.1 - Δικαίωμα μετακίνησης για όλους	3	-			
		M4.2.2 - Προστασία περιβάλλοντος και υγείας	3	-			
		M4.2.3 - Σύνδεση χρήσης γης και μεταφορών	3	-			
		M4.2.4 - Οδική	3	-			

		Ασφάλεια					
	M 4.3	Επικοινωνία	3	-			
M5 - Έλεγχος και Αξιολόγηση			3	0	77%	4	
	M 5.1	Έλεγχος	3	-			
	M 5.2	Δείκτες SMART	4	-			
	M 5.3	Αξιολόγηση	3	-			
ΠΕΔΙΑ ΔΡΑΣΗΣ	Σύ νο λο		3	1 4	66%		
A1 - Διαχείριση Στάθμευσης			2	0	74%	4	
	A1 .1	Στάθμευση στο δρόμο	2	-			
	A1 .2	Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	2	-			
	A1 .3	Διαφοροποίηση ανάλογα με τις εκπομπές αερίων	x	-			
	A1 .4	Μετάβαση σε στάθμευση εκτός δρόμου	2	-			
	A1 .5	Μείωση θέσεων στάθμευσης	2	-			
	A1 .6	Park + Ride	2	-			
	A1 .7	Park + Bike	2	-			
	A1 .8	Σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης	2	-			
A2 – Σχεδιασμός και διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας			4	0	100 %	4	
	A2 .1	Σχεδιασμός δρόμων	4				

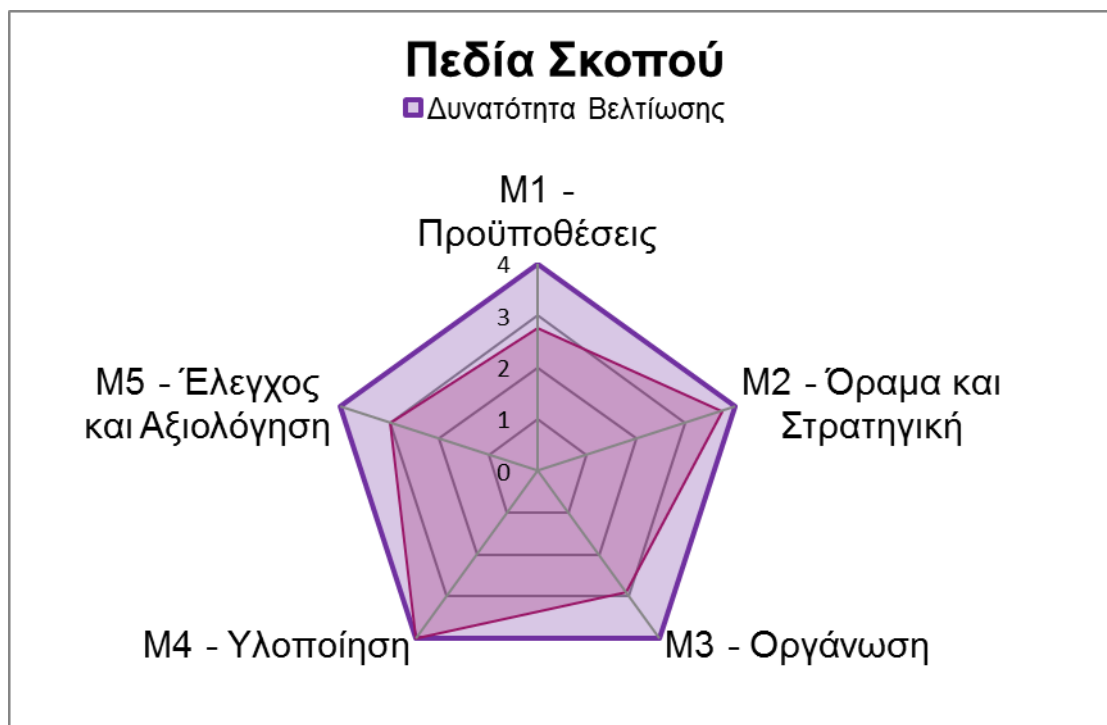
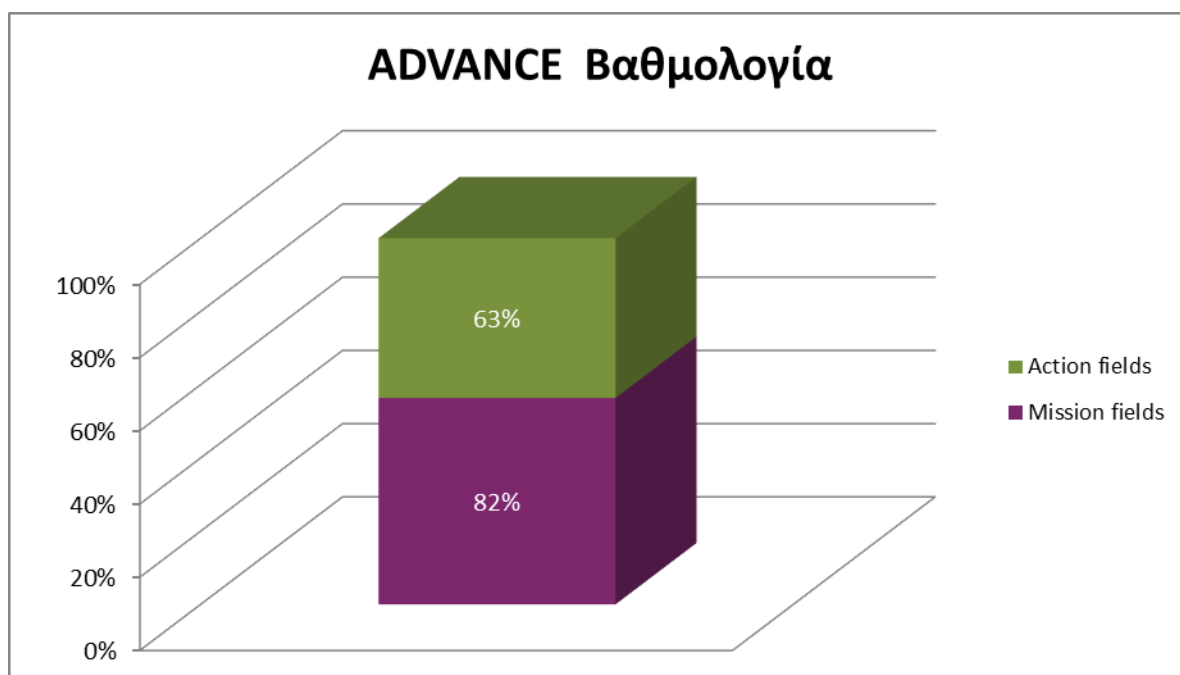
		A2.1.1 - Δημόσιος χώρος	4	-			
		A2.1.2 - Ομάδες στόχου	4	-			
	A2.2	Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	4	-			
A3 - Πεζή μετακίνηση			4	0	100 %	4	
	A3.1	Υποδομή πεζής μετακίνησης	4				
		A3.1.1 - Δίκτυο υποδομής πεζών	4	-			
		A3.1.2 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	4	-			
		A3.1.3 - Ζώνες περιπάτου	4	-			
		A3.1.4 - Χρόνοι πεζής μετακίνησης	4	-			
		A3.1.5 - Ασφαλείς διαδρομές	4	-			
	A3.2	Συμπληρωματικές παροχές	x				
		A3.2.1 - Χάρτες για πεζούς	x	x			
		A3.2.2 - Υπηρεσίες αποστολής/παράδοσης	x	x			
A4 - Ποδήλατο			3	2	63%	4	
	A4.1	Υποδομή για ποδήλατο	3				
		A4.1.1 - Υποδομή για ποδήλατο (Δίκτυο)	3	-			
		A4.1.2 - Συντομεύσεις	3	-			
		A4.1.3 - Ασφάλεια διασταυρώσεων	3	-			
		A4.1.4 - Ανακατανομή	3	-			
		A4.1.5 - Σύνορα	3	-			
	A4.2	Στάθμευση ποδηλάτων	2				

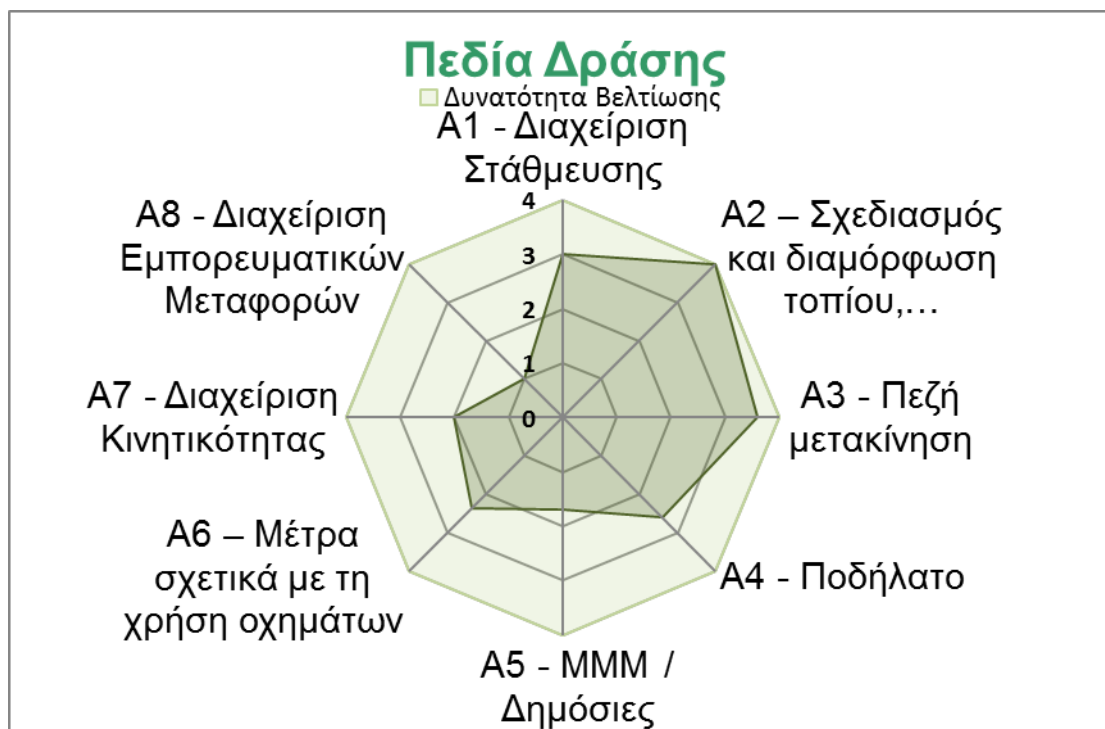
		A4.2.1 - Ενοικίαση	x	x			
		A4.2.2 - Κοινή ιδιοκτησία	x	x			
		A4.2.3 - Στάθμευση	4	-			
	A4.3	Ποδήλατο και MMM	3				
		A4.3.1 - Στάθμευση ποδηλάτων	3	-			
		A4.3.2 - Ποδήλατα στα MMM	3	-			
A5 - MMM / Δημόσιες Συγκοινωνίες (ΔΣ)			3	1	41%	4	
	A5.1	Ποιότητα	2				
		A5.1.1 - Δίκτυο ΔΣ	3	-			
		A5.1.2 - Συχνότητα	2	-			
		A5.1.3 - Άνεση	2	-			
		A5.1.4 - Ασφάλεια	3	-			
		A5.1.5 - Πληροφορίες για επιβάτες	2	-			
		A5.1.6 - Σύστημα έκδοσης εισιτηρίων	1	-			
		A5.1.7 - ITS	2	-			
		A5.1.8 - MMM κατόπιν κλήσης	4	-			
		A5.1.9 - Υπεραστικές συνδέσεις	4	-			
		A5.1.10 - Πράσινος στόλος ΔΣ	1	-			
	A5.2	Κυκλοφοριακή προτεραιότητα	3				
		A5.2.1 - Χρόνος μετακίνησης	3	-			
		A5.2.2 - Προτεραιότητα	1	-			
	A5.3	MMM και αστικός σχεδιασμός	4				
		A5.3.1 - Πυκνότητα Κτηρίων και Σταθμοί	3	-			

		ΔΣ					
		A5.3.2 - Πρότυπα στάθμευσης σχετικά με υπηρεσίες ΔΣ	4	-			
A6 – Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων			2	3	59%	4	
	A6 .1	Συλλογική μετακίνηση	x				
		A6.1.1 - Υπηρεσίες Συνεπιβατισμού (carpooling)	x	x			
		A6.1.2 - Υπηρεσίες Carsharing	x	x			
	A6 .2	Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας και περιορισμένης πρόσβασης	2				
		A6.2.1 - Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας	3	-			
		A6.2.2 - Green waves (Πράσινο κυκλοφοριακό κύμα)	4	-			
		A6.2.3 - Συστήματα ελέγχου & επιβολής	1	-			
		A6.2.5 - Περιορισμός πρόσβασης	2	-			
	A6 .3	Ηλεκτρικά Οχήματα/e-mobility	x	x			
	A6 .4	Head ways (διαχωρισμός)	3				
		A6.3.1 - Ελεύθερη ροή	2	-			
		A6.3.2 - Πληροφορίες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο	4	-			
A7 - Διαχείριση Κινητικότητας			3	0	65%	4	
	A7 .1	Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα	4				

		A7.1.1 - Πληροφορίες και Συμβουλές	3	-			
		A7.1.2 - Πληροφορίες προς νοικοκυριά	2	-			
		A7.1.3 - Σημείο κινητικότητας	4	-			
	A7.2	Promotion of sustainable mobility	3				
		A7.2.1 - Κάτοικοι	3	-			
		A7.2.2 - Επισκέπτες	3	-			
		A7.2.3 - Εργαζόμενοι	3	-			
		A7.2.4 - Μαθητές/Φοιτητές	3	-			
		A7.2.5 - Παιδιά	4	-			
	A7.3	Διαχείριση κινητικότητας σε δήμους/κοινότητες	2	-			
	A7.4	Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας / σημείου ενδιαφέροντος	2				
		A7.4.1 - Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	2	-			
		A7.4.2 - Σχέδια μετακίνησης για εταιρείες	2	-			
A8 - Διαχείριση Εμπορευματικών Μεταφορών			3	2	54%	4	
	A8.1	Αναδιοργάνωση	3				
		A8.1.1 - Νυχτερινή διανομή	3	-			
		A8.1.2 - Ρυθμίσεις	3	-			
		A8.1.3 - Κυκλικές παραδόσεις	3	-			
		A8.1.4 - Περιοχές κοντινών παραδόσεων	3	-			
		A8.1.5 - Πρότυπα	1	x			
	A8	Αλλαγή μέσων	2				

	.2	μεταφοράς στις εμπορευματικές μεταφορές					
		A8.2.1 - Μη μηχανοκίνητα	2	-			
		A8.2.2 - Ποδηλατικά κούριερ	1	x			





Γράφημα 1. Γραφήματα αυτοξιολόγησης

Από τα παραπάνω αποτελέσματα προκύπτουν τα πεδία στα οποία θα πρέπει ο Δήμος Αιγάλεω να δουλέψει περισσότερο, τα μέτρα στα οποία θα πρέπει να δοθεί έμφαση για την βελτίωση επιμέρους θεματικών και πλήθος άλλων ζητημάτων τα οποία επιλύνονται στο πλαίσιο των αναλυτικών δραστηριοτήτων παρακάτω και σε επόμενα παραδοτέα.

7.5. Επανεξέταση διαθεσιμότητας πόρων | Δραστ. 1.4

Η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη διαθεσιμότητα των πόρων για την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων.

Στη διαθεσιμότητα πόρων συμπεριλαμβάνονται οι **ανθρώπινοι πόροι** (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες), καθώς και οι **οικονομικοί πόροι**. Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται συνοπτική αξιολόγηση της διαθεσιμότητας και για τους δύο τομείς ενώ επιπλέον ανάλυση παρουσιάζεται και στις λοιπές δραστηριότητες, όπου οι πόροι εξειδικεύονται.

Σύμφωνα με τον ELTIS (2014), για τις περισσότερες δημόσιες αρχές, οι ειδικές δεξιότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, δεν καλύπτονται επαρκώς από ίδιους πόρους των αρχών, άρα κοινή πρακτική αποτελεί η συνεργασία με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για συγκεκριμένες ειδικές τεχνικές υπηρεσίες. Είναι επίσης πολύ σημαντικό να «μεταφερθεί» η ειδική αυτή εμπειρία των εξωτερικών εμπειρογνώμων και στο εσωτερικό του φορέα που εκπονεί το ΣΒΑΚ. Ο στόχος λοιπόν είναι να καλυφθούν οι άμεσες ανάγκες σε δεξιότητες, από υπεργολαβίες ή συνεργασίες με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, αλλά και παράλληλα να διατηρηθεί η τεχνογνωσία στο εσωτερικό του φορέα με στόχο την παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΣΒΑΚ μετά την έγκρισή του. Για το λόγο αυτό συστάθηκε η παραπάνω Ομάδα Εργασίας του φορέα που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ.

Στην περίπτωση του Δήμου Αιγιάλεω ο ανάδοχος και τα στελέχη του Δήμου συνέβαλλαν ώστε να αναπτυχθεί μία ευέλικτη και ικανή Ομάδα Εργασίας που θα είναι αρμόδια για το σύνολο της ανάπτυξης και παρακολούθησης του ΣΒΑΚ.

Η εκπαίδευση και η συνεργασία αναδόχου και Ομάδας Εργασίας του Δ. Αιγιάλεω έχει εν μέρει ως στόχο να αναπτύξει ορθά το ΣΒΑΚ Αιγιάλεω και να μεταφερθεί η ειδική εμπειρία του αναδόχου σε αυτή, ώστε να είναι σε θέση μετέπειτα ο δήμος να υλοποιεί και να παρακολουθεί την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

ΠΩΣ εξασφαλίζονται οι ανθρώπινοι πόροι;

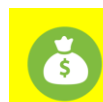
Ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ απαιτούν τον εντοπισμό των κατάλληλων ατόμων – προσωπικού που θα διαχειριστούν το σύνολο του έργου χωρίς κενά. Για να πραγματοποιηθεί αυτό στο Δ. Αιγιάλεω έγινε αξιολόγηση της κατάστασης και αναπτύχθηκε η παρακάτω μεθοδολογία για την κατανομή των ρόλων- αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση των επιμέρους δεξιοτήτων των ατόμων/ εμπλεκομένων στο ΣΒΑΚ. Όπου εντοπίζεται κενό στελέχωσης της Ο.Ε. ή του Δήμου Αιγιάλεω, εξωτερικός ανάδοχος σύμβουλος δύναται να καλύπτει το κενό λόγω σχετικής κατάρτισης.

Απαιτούμενες δεξιότητες	Στρατηγική απόκτησης δεξιοτήτων	Αρμόδιος φορέας
Συντονισμός προετοιμασίας ΟΤΑ για εκπόνηση ΣΒΑΚ	Ειδική κατάρτιση Ο.Ε. με τη συμβολή του συμβούλου- αναδόχου	Ο.Ε. Δ. Αιγιάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Ανάπτυξη διαδικασιών διαβουλευτικού σχεδιασμού πολιτικών ΣΒΑΚ	Ειδική κατάρτιση Ο.Ε. με τη συμβολή του συμβούλου- αναδόχου	Ο.Ε. Αιγιάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου

Συμμετοχή κοινού-επικοινωνία - ευαισθητοποίησης	Συνεργασία με εξωτερικό συνεργάτη επικοινωνιολόγο-εξειδικευμένο στο μάρκετινγκ	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου Διαρκής εκπαίδευση προσωπικού
Συλλογή δεδομένων και ανάλυση	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Διαμόρφωση δεικτών- παρακολούθηση σχεδίου	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Ανάπτυξη σεναρίων-επιλογή	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Υλοποίηση ΣΒΑΚ-εξειδίκευση επιμέρους μέτρων – συνεργασία με ειδικούς φορείς	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Ο.Ε. Αιγάλεω, Δίκτυο Φορέων Δ. Αιγάλεω Αρμόδιες υπηρεσίες σχετικά με επιμέρους έργα και πολιτικές – Ενδεχόμενη υποστήριξη από εξωτερικό σύμβουλο (ειδικό ανά μέτρο)
Παρακολούθηση – ανάδραση- νέο Σχέδιο Δράσης	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στο Δ.	Συνεργασία Αιγάλεω και Δικτύου Φορέων – Υποστήριξη από εξωτερικό σύμβουλο

ΠΩΣ εξασφαλίζονται οι οικονομικοί πόροι;

Παρακάτω, παρουσιάζονται εθνικά και μη χρηματοδοτικά εργαλεία στα οποία διαπιστώνεται συνάφεια των αντικειμένων τους με το περιεχόμενο των μέτρων του ΣΒΑΚ και άρα εντοπίζεται η δυνατότητα αξιοποίησης των πόρων. Αναλυτικά ο τελικός προϋπολογισμός του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται σε επόμενο παραδοτέο μετά την επεξεργασία αναλυτικών προτάσεων και παρεμβάσεων καθώς και μετά την επεξεργασία του Σχεδίου από το Δίκτυο Φορέων και τους πολίτες.



Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής

Το περιφερειακό πρόγραμμα (ΠΕΠ Αττικής) περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ).

Οραμα που διατυπώνει το ΠΕΠ Αττικής εστιάζει στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές

δυνάμεις, την τεχνολογία και καινοτομία. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής.

Οι γενικοί στόχοι του προγράμματος είναι η αξιοποίηση και η βελτίωση της ερευνητικής υποδομής και του ανθρώπινου δυναμικού, η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας (συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής οικονομίας), η ολοκλήρωση των βασικών υποδομών (ειδικότερα των υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος), η μείωση των χωρικών ανισοτήτων εντός της Περιφέρειας και η αντιμετώπιση της φτώχειας και της κοινωνικής περιθωριοποίησης των πληθυσμιακών ομάδων.

Το ΠΕΠ Αττικής θέτει Θεματικούς στόχους με σκοπό την εξάλειψη των προβλημάτων που εντοπίζονται στην περιφέρεια. Οι Θεματικοί στόχοι που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ είναι οι εξής:

- Θεματικός Στόχος 2: Ενίσχυση της πρόσβασης σε Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και της χρήσης και ποιότητάς τους
- Θεματικός Στόχος 4: Υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους Τομείς
- Θεματικός Στόχος 6: Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
- Θεματικός Στόχος 7: Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές

Στο πλαίσιο του θεματικού στόχου 2, επιδιώκεται η στήριξη της ανάπτυξης και ενσωμάτωσης ΤΠΕ στους τομείς που αναδεικνύονται από την ΠΣΕΕ (τουρισμός, πολιτισμός, εμπόριο, ενέργεια, **αστικές μεταφορές**, έξυπνες εφαρμογές κ.λπ.), στην ποιότητα ζωής και στη διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής στις πόλεις (**smart-cities**, e-inclusion, social networks).

Ο θεματικός στόχος 4 επιδιώκει στην εφαρμογή δράσεων εξοικονόμησης ενέργειας και ενεργειακής αποδοτικότητας η οποία θα συμβάλλει και στην **μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης**.

Ο θεματικός στόχος 6 επιδιώκεται στην επίλυση μείζονος σημασίας προβλημάτων που σχετίζονται με την ολοκλήρωση των περιβαλλοντικών υποδομών, καθώς και στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την αστική αναζωογόνηση και την προώθηση **της φιλικής στο περιβάλλον κινητικότητας**.

Ο θεματικός στόχος 7 εστιάζει στην ολοκλήρωση της επέκτασης του Τραμ στον Πειραιά, στην αναβάθμιση/επέκταση των υποδομών για την κρουαζιέρα στον Πειραιά, **καθώς και σε επενδύσεις σε υποδομές και συστήματα οδικής ασφάλειας. Στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας συνεχίζεται η ανάπτυξη-βελτίωση των δικτύων μέσων σταθερής τροχιάς (Προαστιακός, Μετρό) από το Τομεακό Πρόγραμμα.**

Οι δράσεις που λήφθηκαν υπόψη στην εκπόνηση της παρούσας μελέτης σχετίζονται άμεσα ή και έμμεσα με τις βιώσιμες αστικές μεταφορές και είναι οι εξής:

- Επέκταση βασικών λιμενικών υποδομών στο Λιμάνι του Πειραιά.

- **Παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. πεζογέφυρες).**
- Ολοκλήρωση οδικών αξόνων που ξεκίνησαν την προηγούμενη προγραμματική περίοδο
- **Συμπλήρωση οδικών δακτυλίων και κόμβων**
- Ολοκλήρωση τραμ στον Πειραιά.
- Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής αναβάθμισης και αναζωογόνησης με επίκεντρο «υποβαθμισμένες» ή «ειδικές δυναμικού χαρακτήρα» περιοχές ή συνδυασμού αυτών.
- Ανάδειξη – αξιοποίηση αστικών «τοπόσημων» που συμβάλλουν στην αστική αναζωογόνηση και στην ελκυστικότητα των αστικών κέντρων.

Οι βιώσιμες αστικές μεταφορές αποτελούν κρίσιμη παράμετρο για την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο της Περιφέρειας. Για το λόγο αυτό κρίνεται αναγκαία η συμπλήρωση των υποδομών εξυπηρέτησης των χρηστών του οδικού δικτύου, αλλά και η αντιμετώπιση της διαχείρισης των αυξημένων ροών των επισκεπτών στον Πειραιά και στην Αθήνα. Στο πλαίσιο αυτό το ΠΕΠ επικεντρώνεται στην επέκταση του δικτύου του Τραμ, ενώ μέσω τομεακών παρεμβάσεων προωθείται η ενίσχυση του δικτύου του Μετρό.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ 2015 -2019

Το Ε.Π. του Δήμου Αιγάλεω προωθεί τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την ανάπτυξη του εθνικού συστήματος μεταφορών με προώθηση και της συνδυασμένης μεταφοράς και περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής.

Ο σχετικός άξονας του Προγράμματος με δράσεις και μέτρα που συνδέονται με ΣΒΑΚ είναι ο **Άξονας 1 – Περιβάλλον και Ποιότητα Ζωής**. Σε αυτόν εντάσσονται μέτρα και δράσεις που αφορούν τα εξής

- Μέτρο 1.1: Υποδομές – Δίκτυα – Έργα Αναπλάσεις το οποίο περιλαμβάνει τους εξής **Στόχους** που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ
 - ✔ Αναπλάσεις Περιοχών Πλατειών, Παιδικών Χαρών και εν γένει κοινόχρηστων χώρων
 - ✔ Βελτίωση προσβασιμότητας κτιρίων, δρόμων και κοινόχρηστων χώρων για άτομα με κινητική δυσκολίαΚαι Δράσεις:
 - ✔ Ολοκλήρωση της Ανάπλασης περιοχής Αγ. Ελευθερίου – Εργτικών Πολυκατοικιών, Κηφισού – Παραδοσιακού Ελαιώνα, Οδών Σαράφη, Παπαναστασίου, Μίνωος, Βορείου Ηπείρου κ.λπ. χώρων
 - ✔ Ολοκλήρωση της Ανάπλασης Λεωφ. Θηβών με στοιχεία βιοκλιματικού χαρακτήρα
 - ✔ Ανάπλαση περιοχής Δάφνης και Καβάλας
 - ✔ Βιοκλιματική αναβάθμιση πλατειών και λοιπών κοινόχρηστων χώρων
 - ✔ Αναπλάσεις Περιοχών, Πλατειών, Παιδικών Χαρών και εν γένει κοινόχρηστων χώρων

- Μέτρο 1.3.: Συγκοινωνίες – Κυκλοφορία – Στάθμευση το οποίο περιλαμβάνει τους εξής **Στόχους** που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ
 - ✔ Βελτίωση προσπελασιμότητας δρόμων και πεζοδρόμων – Υλοποίηση έργων οδοποιίας
 - ✔ Βελτίωση των συνθηκών προσβασιμότητας των ΑμεΑ στα μέσα μεταφοράς, στις δημόσιες υπηρεσίες, στους χώρους αναψυχής κλπ.
 - ✔ Αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ μέσω της ανάπτυξης δικτύου πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και αναβάθμιση Δημόσιας Συγκοινωνίας
 - ✔ Δημιουργία αναγκαίων υποδομών στάθμευσης στους σταθμούς του Μετρό στις εισόδους της πόλης
- Και Δράσεις:**
- ✔ Κυκλοφοριακή μελέτη Δήμου Αιγάλεω με επίκεντρο του Σταθμού του Μετρό και τις νέες χρήσεις στην περιοχή του Ελαιώνα
 - ✔ Ανακατασκευή Οδού Μάρκου Μπότσαρη από Λεωφ. Θηβών μέχρι Οδού Στεφ. Σαράφη.
 - ✔ Εφαρμογή λεωφορειολωρίδας στην Ιερά Οδό
 - ✔ Κατασκευή, συντήρηση και επισκευή πεζοδρομίων και οδοστρωμάτων
 - ✔ Διαμόρφωση της οδού Αγίου Σπυρίδωνος από Δημητσάνης μέχρι Αγ. Νεκταρίου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας
 - ✔ Παρεμβάσεις σε κοινόχρηστους χώρους του Δήμου για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε οχήματα έκτακτης ανάγκης
 - ✔ Διάνοιξη και διαμόρφωση πεζοδρόμου οδού Ευρυτανίας από Αγ. Γεωργίου μέχρι Εδέσσης.
 - ✔ Κατασκευή ποδηλατοδρόμων και συναφών υποδομών εξυπηρέτησης ποδηλάτων στο Δήμο Αιγάλεω
 - ✔ Αναβάθμιση της Δημόσιας Συγκοινωνίας – Προμήθεια και Συντήρηση οχημάτων
 - ✔ Πράσινη διαδρομή Δήμου Αιγάλεω στην οδό Δελφών
 - ✔ Μελέτη αστικής κινητικότητας



ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Επιπλέον των εθνικών χρηματοδοτικών εργαλείων, ο Δήμος Αιγάλεω αξιοποιώντας το ΣΒΑΚ, μπορεί να διεκδικήσει τη συμμετοχή του σε **ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα** προγράμματα, όπου εντός των δραστηριοτήτων και της συνεργασίας του με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις και εταιρίες, να προωθήσει την υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ στην περιοχή του που θα έχουν αρχικά πιλοτικό και αργότερα μόνιμο χαρακτήρα.

Παρακάτω παρουσιάζονται γενικά ορισμένα από τα χρηματοδοτικά εργαλεία στα οποία ο Δήμος Αιγάλεω θα μπορούσε να συμμετέχει για τους σκοπούς υλοποίησης και εμπλουτισμού του ΣΒΑΚ.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)

Το ΕΤΠΑ επιδιώκει την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση διορθώνοντας ανισορροπίες μεταξύ περιφερειών.

Το ΕΤΠΑ επικεντρώνει τις επενδύσεις του σε αρκετούς βασικούς τομείς προτεραιότητας. Αυτό είναι γνωστό ως «θεματική επικέντρωση»:

- Έρευνα και καινοτομία,
- ψηφιακό θεματολόγιο,
- στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ),
- οικονομία με μειωμένη χρήση άνθρακα.

Οι πόροι του ΕΤΠΑ που κατανέμονται σε αυτές τις προτεραιότητες θα είναι ανάλογα με την κατηγορία της περιφέρειας. Στις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες, τουλάχιστον το 80 % της χρηματοδότησης πρέπει να εστιάζει σε δυο, το λιγότερο, από αυτές τις προτεραιότητες. Στις περιφέρειες μετάβασης, αυτό ισχύει για 60 % της χρηματοδότησης. Σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες, το ποσοστό είναι 50%.

Interreg IV C

Το Πρόγραμμα INTERREG IVC, που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), παράσχει χρηματοδότηση για τη διαπεριφερειακή συνεργασία στην Ευρώπη. Εγκρίθηκε το Σεπτέμβριο 2007 και υλοποιείται κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2007-2013. Αποτελεί συνέχεια αντίστοιχου Προγράμματος της περιόδου 2002-2006.

Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των περιφερειακών πολιτικών και μηχανισμών. Κάθε έργο στηρίζεται στην ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταίρων, που ιδεατά είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών πολιτικών των περιοχών τους.

Οι τομείς ενδιαφέροντος είναι η καινοτομία και η οικονομία της γνώσης, το περιβάλλον και η πρόληψη κινδύνων. Ως εκ τούτου, το Πρόγραμμα στοχεύει στην ενίσχυση του οικονομικού εκσυγχρονισμού και της ανταγωνιστικότητας στην Ευρώπη.

Τα τυπικά εργαλεία ανταλλαγής εμπειριών είναι δραστηριότητες δικτύωσης, όπως θεματικά εργαστήρια, σεμινάρια. Συνέδρια, έρευνες και εκπαιδευτικές επισκέψεις. Οι εταίροι των έργων συνεργάζονται για την ανάδειξη και τη μεταφορά καλών πρακτικών. Τα πιθανά αποτελέσματα των έργων περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, συστάσεις σε ζητήματα πολιτικών, στρατηγικές κατευθύνσεις ή σχέδια δράσης. Το INTERREG IVC επιτρέπει επίσης την πιλοτική εφαρμογή πρακτικών, αλλά μόνο αν αυτές συμπληρώνουν την ανταλλαγή εμπειριών.

URBACT III

Το URBACT είναι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας για την ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη των πόλεων της Ευρώπης. Έχει ήδη αναπτυχθεί σε 2 προγραμματικές περιόδους (URBACT I & URBACT II) και επεκτείνει την εφαρμογή του και στη νέα περίοδο 2014-2020, περιλαμβάνοντας τις πόλεις των 28 Κρατών-Μελών, της Νορβηγίας και της Ελβετίας. Το URBACT III έχει συνολικό προϋπολογισμό 96,3Μ €. Υποστηρίζει πόλεις, περιφέρειες, μητροπολιτικές περιοχές, αντίστοιχες επαρχιακές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, μη κυβερνητικές οργανώσεις, επιμελητήρια και οργανισμούς.

Το URBACT δίνει στις πόλεις της Ευρώπης κεντρικό και σημαίνοντα ρόλο. Διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ τους για την εύρεση αποτελεσματικών και βιώσιμων λύσεων σε αστικές προκλήσεις, ενθαρρύνει την ανταλλαγή καλών πρακτικών, επιδιώκει την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων των πόλεων σε ζητήματα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, και όλα αυτά μέσα από μια δυναμική διαδικασία δικτύωσης. Για να το επιτύχει αυτό χρηματοδοτεί δίκτυα πόλεων:

- Δίκτυα Σχεδιασμού Δράσεων
- Δίκτυα Υλοποίησης Δράσεων
- Δίκτυα Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Το πρόγραμμα URBACT III 2014-2020 έρχεται να υλοποιηθεί σε μια χρονική περίοδο που οι χώρες της ΕΕ στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής, έχουν ολοκληρώσει το σχεδιασμό των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και θέτουν σε πλήρη ανάπτυξη την υλοποίησή τους. Τα νέα Προγράμματα, είτε είναι τομεακά/εθνικά είτε αφορούν τις Περιφέρειες των χωρών, έχουν αναγνωρίσει την αυξημένη συμμετοχή των πόλεων στην υλοποίηση των ευρωπαϊκών πολιτικών και έχουν συμπεριλάβει δράσεις και παρεμβάσεις ολοκληρωμένης βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (Κανονισμός (ΕΕ) Νο 1301/2013, Άρθρο 7), σε συνδυασμό με τις πολιτικές περιβάλλοντος, μεταφορών, απασχόλησης και κοινωνικής ένταξης. Έρχονται δε να ενισχύσουν τις εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές/ πολιτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και να υποστηρίξουν στρατηγικά και χρηματοδοτικά τις προτεραιότητες των πόλεων μέσα από συνεκτικά σχεδιασμένες και δυναμικές παρεμβάσεις.

Βασικό στοιχείο του τρίτου κύκλου του προγράμματος URBACT είναι ο επανασχεδιασμός της λειτουργίας των Εθνικών Σημείων Επαφής των χωρών που συμμετέχουν στο πρόγραμμα, για τα οποία προβλέπονται αυξημένα καθήκοντα και εκπλήρωση ενός πολύ πιο απαιτητικού ρόλου με διευρυμένες και νέες αρμοδιότητες. Το Εθνικό Σημείο Επαφής URBACT είναι ο δίαυλος επικοινωνίας μεταξύ του Προγράμματος URBACT III, των εθνικών υπουργείων που εμπλέκονται στα ζητήματα αστικής ανάπτυξης, των πόλεων της Ελλάδας και Κύπρου, των ενδιαφερόμενων οργανισμών και εταιρών, των Εθνικών Σημείων Επαφής των υπόλοιπων συμμετεχόντων Κρατών, των 21 Δικτύων Πόλεων που έχουν ήδη δημιουργηθεί στην πρώτη φάση του προγράμματος, αλλά και εκείνων που πρόκειται να δημιουργηθούν μέσω της υλοποίησης των δύο επόμενων φάσεων, των Δικτύων Υλοποίησης Δράσεων και Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Αυτό θα το επιτύχει σχεδιάζοντας και υλοποιώντας έγκαιρα και έγκυρα ποικίλες δράσεις επικοινωνίας και πληροφόρησης για το σύνολο των ενδιαφερόμενων πόλεων και φορέων, προωθώντας την όσο το δυνατόν ευρύτερη διάδοση των αποτελεσμάτων του προγράμματος URBACT και ενημερώνοντας το σύνολο των ενδιαφερόμενων πόλεων της Ελλάδας και της Κύπρου για το URBACT III και την προστιθέμενη αξία που μπορεί να έχει για τη βιώσιμη ανάπτυξη μιας πόλης η συμμετοχή της σε αυτό. Ταυτόχρονα θα υποστηρίξει τη δικτύωση μεταξύ πόλεων, την ανταλλαγή ιδεών, την υιοθέτηση έξυπνων λύσεων και καινοτόμων πρακτικών για την αντιμετώπιση παλαιών και νέων προκλήσεων, αλλά και την αναβάθμιση του ρόλου των πόλεων ως ρυθμιστικού παράγοντα αφενός για τη διαμόρφωση πολιτικών και αφετέρου για την εφαρμογή παρεμβάσεων προς όφελος του πολίτη.

Urban Innovative Actions (UIA)

Το Urban Innovative Actions είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρέχει οικονομικούς πόρους σε πόλεις σε όλη την Ευρώπη για να δοκιμάσουν νέες και μη αποδεδειγμένες λύσεις για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων. Βάσει του άρθρου 8 του ΕΤΠΑ, η πρωτοβουλία έχει συνολικό προϋπολογισμό ύψους 372 εκατ. Ευρώ για την περίοδο 2014-2020.

Η πρωτοβουλία υποστηρίζει αστικές περιοχές με πληθυσμό τουλάχιστον 50000 κατοίκους ή ένα σύνολο αστικών περιοχών με πληθυσμό τουλάχιστον 50000 κατοίκους που βρίσκονται σε ένα από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ. Η προτεινόμενη ιδέα δεν πρέπει να έχει υλοποιηθεί ξανά, ενώ η εφαρμογή της θα πρέπει να προκαλεί μια πραγματικά θετική αλλαγή στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Μηχανισμός ELENA

Ο μηχανισμός ELENA αποτελεί βοήθεια για τα τοπικά ενεργειακά προγράμματα, διαχειριζόμενος από την ευρωπαϊκή επιτροπή. Το ELENA – European Local Energy Assistance - παρέχει επιδοτήσεις για τεχνική βοήθεια. Το ευρύ φάσμα επιλέξιμων μέτρων για την εν λόγω οικονομική υποστήριξη περιλαμβάνει μελέτες σκοπιμότητας και αγοράς, διάρθρωση επενδυτικών προγραμμάτων, επιχειρησιακά σχέδια, ενεργειακούς ελέγχους, προετοιμασία διαδικασιών πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών και συμβατικών διακανονισμών και ανάθεση της διαχείρισης των επενδυτικών προγραμμάτων σε νεοπροσληφθέν προσωπικό. Στόχος είναι να συγκεντρωθούν τα διασκορπισμένα τοπικά σχέδια σε συστηματικές επενδύσεις και να αποκτήσουν μεγάλες πιθανότητας επιτυχίας. Οι τοπικοί φορείς έχουν κρίσιμο ρόλο στην επίτευξη των ευρωπαϊκών ενεργειακών στόχων.

Το ευρωπαϊκό πλάνο ενέργειας, με δεδομένο ότι έχει υπογραφεί το σύμφωνο των δημάρχων από τη συγκεκριμένη αρχή, στοχεύει στη μείωση του εκπεμπόμενου διοξειδίου του άνθρακα κατά 20% έως το 2020. Στο πλαίσιο αυτής της προσπάθειας, η ευρωπαϊκή επιτροπή και η ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (EIB) δημιούργησαν το ELENA, ένα πρόγραμμα που παρέχει τεχνική υποστήριξη και χρηματοδοτείται από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ενέργειας (IEE). Η υποστήριξη από το ELENA καλύπτει μέχρι και το του κόστους που αφορά την τεχνική υποστήριξη μεγάλων προγραμμάτων βιώσιμης ενέργειας σε πόλεις και περιοχές.

JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Το JESSICA, διαχειριζόμενο σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι μια πρωτοβουλία της ευρωπαϊκής επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή τράπεζα επενδύσεων (ΕΤΕπ) και το συμβούλιο της ευρωπαϊκής τράπεζας ανάπτυξης (CEB). Στηρίζει την αειφόρο αστική ανάπτυξη και την αναγέννηση μέσω της χρηματοοικονομικής μηχανικής.

Οι χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης μπορούν να επιλέξουν να επενδύσουν μέρος των κοινοτικών διαρθρωτικών ταμείων τους σε ανανεώσιμα κεφάλαια για να βοηθήσουν την ανακύκλωση των οικονομικών πόρων για την επιτάχυνση των επενδύσεων σε αστικές περιοχές της Ευρώπης. Το JESSICA προωθεί τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη με την υποστήριξη έργων στους ακόλουθους τομείς:

- Αστικών υποδομών - συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, ύδρευσης/ αποχέτευσης, της ενέργειας
- Κληρονομιάς ή πολιτιστικών χώρων - για τουρισμό ή άλλες βιώσιμες χρήσεις
- Ανάπλαση βιομηχανικών περιοχών - συμπεριλαμβανομένης καθαριότητας και απολύμανσης
- Πανεπιστημιακά κτίρια - ιατρικών, βιοτεχνολογικών και άλλων εξειδικευμένων εγκαταστάσεων
- Βελτιώσεις της ενεργειακής απόδοσης.

Το JESSICA λειτουργεί ως εξής:

Οι συνεισφορές από το ευρωπαϊκό ταμείο περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) σε ταμεία αστικής ανάπτυξης (ΤΑΑ), που τις επενδύουν σε συμπράξεις δημοσίου-ιδιωτικού τομέα ή σε άλλα έργα που περιλαμβάνονται σε ολοκληρωμένο σχέδιο για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να έχουν τη μορφή ιδίων κεφαλαίων, δανείων και /ή εγγυήσεων. Εναλλακτικά, οι διαχειριστικές αρχές μπορούν να αποφασίσουν να διοχετεύσουν κεφάλαια για την ΤΑΑ χρησιμοποιώντας ταμεία χαρτοφυλακίου, που έχουν συσταθεί για να επενδύουν σε περισσότερα ΤΑΑ. Αυτό δεν είναι υποχρεωτικό, αλλά δεν προσφέρει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει στις διαχειριστικές αρχές να αναθέτουν ορισμένα από τα καθήκοντα που απαιτούνται για την εφαρμογή του JESSICA σε έμπειρους επαγγελματίες. Λόγω της ανανεούμενης φύσης των μέσων, οι αποδόσεις από τις επενδύσεις επανεπενδύονται σε νέα έργα αστικής ανάπτυξης.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Ενεργειακής Απόδοσης

Συστάθηκε το 2011 για σχέδια ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές. Το ταμείο αυτό χρησιμοποιεί πόρους από το ευρωπαϊκό σχέδιο για την ανάκαμψη της οικονομίας που δεν έχουν δαπανηθεί και με συγχρηματοδότηση από την ΕΤΕπ παρέχονται συμμετοχικοί τίτλοι, εγγυήσεις και χρεωστικά προϊόντα για δημόσιες αρχές και οργανισμούς ενεργώντας για λογαριασμό τους. Το ταμείο εστιάζει σε επενδύσεις σε κτίρια, τοπικές ενεργειακές υποδομές, εγκαταστάσεις για διανεμημένη παραγωγή από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και αστικές μετακινήσεις.

Ταμείο Μηχανισμού Διευκόλυνσης “Συνδέοντας την Ευρώπη” (Connecting Europe Facility – CEF)

Αποτελεί βασικό μέσο χρηματοδότησης της ΕΕ για την προώθηση της ανάπτυξης, της απασχόλησης και της ανταγωνιστικότητας μέσω στοχοθετημένων επενδύσεων σε έργα υποδομής σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Υποστηρίζει την ανάπτυξη δικτύων υψηλών επιδόσεων, βιώσιμων και αποτελεσματικά διασυνδεδεμένων διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών. Οι επενδύσεις της CEF καλύπτουν τους ελλείποντες κρίκους της ενεργειακής, μεταφορικής και ψηφιακής αλυσίδας της Ευρώπης.

Η CEF ωφελεί τους ανθρώπους σε όλα τα κράτη μέλη, καθιστώντας τα ταξίδια ευκολότερα και πιο βιώσιμα, ενισχύοντας την ενεργειακή ασφάλεια της Ευρώπης, επιτρέποντας παράλληλα ευρύτερη χρήση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και διευκολύνοντας τη διασυννοριακή αλληλεπίδραση μεταξύ δημόσιων διοικήσεων, επιχειρήσεων και πολιτών.

Εκτός από τις επιχορηγήσεις, η CEF προσφέρει χρηματοδοτική στήριξη σε έργα μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων, όπως εγγυήσεις και ομόλογα έργων. Τα μέσα αυτά δημιουργούν σημαντική ώθηση στη χρήση του προϋπολογισμού της ΕΕ και λειτουργούν ως καταλύτης για την προσέλκυση περαιτέρω πόρων από τον ιδιωτικό τομέα και άλλους φορείς του δημόσιου τομέα.

Από τον Ιανουάριο του 2014, η INEA είναι η πύλη για τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο του CEF. Η INEA υλοποιεί το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού του προγράμματος CEF, συνολικού ύψους €27,4 δισ.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) είναι ο κεντρικός πυλώνας του Επενδυτικού Σχεδίου για την Ευρώπη. Στόχος του είναι η αντιμετώπιση της

έλλειψης εμπιστοσύνης και επενδύσεων που είχε ως συνέπεια η οικονομική και δημοσιονομική κρίση, και η αξιοποίηση των ρευστών διαθέσιμων των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, των επιχειρήσεων και των ιδιωτών σε μια εποχή κατά την οποία οι δημόσιοι πόροι σπανίζουν.

Η Επιτροπή συνεργάζεται με τον στρατηγικό της εταίρο, τον Όμιλο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Το ΕΤΣΕ χρηματοδοτεί στρατηγικές επενδύσεις σε βασικούς τομείς, όπως οι υποδομές, η ενεργειακή απόδοση και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η έρευνα και η καινοτομία, το περιβάλλον, η γεωργία, η ψηφιακή τεχνολογία, η εκπαίδευση, η υγεία και τα κοινωνικά έργα. Επίσης, βοηθά τις μικρές επιχειρήσεις να ξεκινήσουν, να αναπτυχθούν και να επεκταθούν, με την παροχή χρηματοδότησης με κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου.

Το ΕΤΣΕ είναι μια εγγύηση του προϋπολογισμού της ΕΕ που παρέχει στον όμιλο της ΕΤΕπ προστασία από τις πρώτες ζημιές. Αυτό σημαίνει ότι ο όμιλος της ΕΤΕπ είναι σε θέση να χορηγεί χρηματοδότηση σε έργα υψηλότερου κινδύνου απ' ό, τι συνήθως. Μια ανεξάρτητη επιτροπή επενδύσεων χρησιμοποιεί αυστηρά κριτήρια για να αποφασίζει εάν ένα έργο είναι επιλέξιμο για στήριξη από το ΕΤΣΕ. Δεν εφαρμόζονται ποσοστώσεις - ανά τομέα ή ανά χώρα. Η χρηματοδότηση παρέχεται αποκλειστικά με γνώμονα τη ζήτηση.

Πρόγραμμα Life+

Το Life+ είναι το χρηματοδοτικό μέσο της ευρωπαϊκής ένωσης για το περιβάλλον και αποτελεί συνέχεια του Life. Βασικός στόχος του Life+ είναι να συμβάλλει στην εφαρμογή, ενημέρωση και ανάπτυξη της κοινοτικής περιβαλλοντικής πολιτικής και νομοθεσίας συμπεριλαμβανομένης της ενσωμάτωσης του περιβάλλοντος σε άλλες πολιτικές, προωθώντας με τον τρόπο αυτό την βιώσιμη ανάπτυξη. Το Life στηρίζει την εφαρμογή του βου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον συμπεριλαμβανομένων των θεματικών στρατηγικών. Μέσω του Life χρηματοδοτούνται μέτρα και έργα με ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία για τα κράτη-μέλη.

Το Life αποτελείται από τρεις ενότητες:

- Life+ φύση και βιοποικιλότητα
- Life+ περιβαλλοντική πολιτική και διακυβέρνηση
- Life+ πληροφόρηση και επικοινωνία

Horizon 2020

Το H2020 (Horizon 2020) είναι το χρηματοδοτικό μέσο εφαρμογής της πρωτοβουλίας «Innovation Union», μιας Ευρωπαϊκής εμβληματικής πρωτοβουλίας με στόχο την εξασφάλιση της παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας της Ευρώπης. Το νέο αυτό πρόγραμμα χρηματοδότησης της Έρευνας και Καινοτομίας είναι μέρος της προσπάθειας για τη δημιουργία ανάπτυξης και νέων θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Θα είναι ανοιχτό από το 2014 έως το 2020, με συνολικό προϋπολογισμό πάνω από €70 δισεκατομμύρια.

Το H2020 αποτελεί ένα ενιαίο πρόγραμμα που συνενώνει τρία ξεχωριστά προγράμματα/πρωτοβουλίες (FP7, CIP, EIT). Ενισχύει περισσότερο την καινοτομία, από την έρευνα σ' ένα ευρύ φάσμα μέχρι και την παραγωγή προϊόντων και το εμπόριο. Περιλαμβάνει όλες τις μορφές της καινοτομίας (τεχνολογική, μη τεχνολογική οργάνωση, κοινωνική καινοτομία, κλπ) και εστιάζει σε κοινωνικές

προκλήσεις που αντιμετωπίζει η κοινωνία της Ευρώπης (π.χ. υγεία, καθαρή ενέργεια και μεταφορά). Παρέχει απλοποιημένη πρόσβαση, για όλες τις εταιρείες, πανεπιστήμια, ινστιτούτα, σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και πέρα από αυτές. Επίσης, περιλαμβάνει νέα μέσα χρηματοδότησης (π.χ. βραβεία επιβράβευσης και κινήτρου) και υποστηρίζει ειδικές δράσεις σε τρεις φάσεις (από την ιδέα στην αγορά) ειδικά για τις Μικρομεσαίες Επιχειρήσεις (ΜμΕ). Παρέχει τέλος νέα οικονομικά μέσα όπως πρόσβαση σε χρηματοδότηση κινδύνου (δάνεια, εγγυήσεις, ίδια χρηματοδότηση, κλπ).

7.6. Καθορισμός βασικού Χρονοδιαγράμματος | Δραστ. 1.5

Ο Δήμος Αιγιάλεω(και ειδικότερα η Ο.Ε. με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου) στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας **συνέταξε** το ΑΡΧΙΚΟ χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, το οποίο **αναθεωρείται** σε επόμενο χρόνο μετά την οριστική ανάπτυξη του πακέτου μέτρων και την ολοκλήρωση του Σχεδίου Δράσης. Με δεδομένο ότι τα μέτρα του ΣΒΑΚ Αιγιάλεωποικίλλουν, μεταξύ άλλων, ανάλογα με :

- (α) την προτεραιότητα υλοποίησής τους,
- (β) το χαρακτήρα τους (κανονισμός ή διαδικασία πολιτικής ή φυσικό/ τεχνικό έργο),
- (γ) το πλήθος και τη διάρκεια των βημάτων εγκρίσεων και υλοποίησής τους.

Το ΑΡΧΙΚΟ αυτό χρονοδιάγραμμα στοχεύει στην καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης.

Σημειώνεται ότι το σύνολο του χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ στο οποίο εμπλέκεται και η συμβολή του αναδόχου είναι 12 μήνες και αφορά στο διάστημα μέχρι και την οριστική σύνταξη του Σχεδίου συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Ως εκ τούτου στο παρακάτω περιγράφονται οι βασικές χρονικές αλληλεξαρτήσεις σχετικά με τις κύριες διαδικασίες του ΣΒΑΚ, ήτοι Προετοιμασία, Συντονισμός Φορέων, Συμμετοχή- ενημέρωση Πολιτών, Ανάπτυξη στόχων- προτεραιοτήτων- μέτρων, Σύνταξη- εκπόνηση, Πλαίσιο εφαρμογής- Πλαίσιο δράσης, Αξιολόγηση- παρακολούθηση- ανασκόπηση.

Ενδεικτικό περιεχόμενο/διάρθρωση χρονοδιαγράμματος



Πίνακας 3 - Ενδεικτικό περιεχόμενο/διάρθρωση χρονοδιαγράμματος

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Προετοιμασία- ανάπτυξη Ο.Ε. – συλλογή υλικού- ανάπτυξη στρατηγικής εμπλοκής κοινού – πρώτη έρευνα												
Αναλυτική αξιολόγηση περιβάλλοντος- ανάπτυξη στόχων- προτεραιοτήτων- πρώτων σεναρίων												
Όραμα- εμπλοκή φορέων- ανάπτυξη μέτρων- προκαταρκτικό σχέδιο ΣΒΑΚ												
Οριστικοποίηση μέτρων – σύνταξη σχεδίου δράσης- Πλαίσιο Δράσης												
οριστικοποίηση ΣΒΑΚ												
Σχέδιο παρακολούθησης & αξιολόγησης												

Για την ευκολότερη παρακολούθηση της εφαρμογής του Σ.Β.Α.Κ. το χρονοδιάγραμμα κρίνεται σκόπιμο σε επόμενη φάση να αναλύεται στο επίπεδο των δράσεων που απαρτίζουν το σχέδιο αναφορικά με

- α) την Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση δράσης,
- β) την Εκτιμώμενη χρονική διάρκεια δράσης, και
- γ) την Εκτιμώμενη χρονική ολοκλήρωση της δράσης.

Έπειτα, προτείνεται σε κάθε δράση εκτός από τον χρονικό ορίζοντα, να παρέχονται και δεδομένα για:

1. Τις πηγές χρηματοδότησης,
2. Την αναγωγή του συνολικού κόστους της κάθε παρέμβασης στη χρονική διάρκεια υλοποίησής της.
3. Την ιεράρχηση των προτεινόμενων δράσεων,
4. Την υπηρεσία ή τις υπηρεσίες, που συμμετέχουν στην υλοποίηση της κάθε δράσης.

8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ | Δραστ. 1.6

Η συμμετοχή και εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ αποτελεί θεμελιώδη αρχή προκειμένου να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο. Είναι πλέον εμπεδωμένο ότι χωρίς την εμπλοκή του κοινού στην συν-διαμόρφωση του οράματος και στην παρακολούθηση του συνόλου του, ένα ΣΒΑΚ δεν είναι πλήρες και επομένως δεν λογίζεται ως τέτοιο από την Ε.Ε. Οι όποιες συμμετοχικές διαδικασίες πρέπει να γίνονται στη βάση της ενημέρωσης των συμμετεχόντων ώστε να εμπλέκονται ουσιαστικά στον σχεδιασμό.

Η διαβούλευση των εμπλεκόμενων φορέων σε ένα ΣΒΑΚ με τους φορείς της διοίκησης και τους κατοίκους της πόλης θα πρέπει να καταλήγει σε ένα κοινώς αποδεκτό **Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων**, στο οποίο οι συμβαλλόμενοι θα ακολουθούν τα όσα περιγράφονται από τον κύκλο του ΣΒΑΚ.

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας η Ομάδα Εργασίας του Δ. Κορινθίων με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου για το ΣΒΑΚ – παράλληλα με την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και την ανάπτυξη της στρατηγικής επικοινωνίας του ΣΒΑΚ- **εντόπισε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς** στο σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, **αξιολόγησε** το βαθμό εμπλοκής τους και τις ενδεχόμενες συγκρούσεις/ αλληλοεπικαλύψεις ενδιαφερόντων τους, τους **κατηγοριοποίησε** σε πρωτοβάθμιους, βασικούς και ενδιάμεσους φορείς και τέλος **ανέπτυξε** τη στρατηγική εμπλοκής τους στο σχεδιασμό.

Σε κάθε διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας η Ο.Ε. του ΣΒΑΚ (με τη συμβολή του αναδόχου – συμβούλου) κρίνεται σκόπιμο αφού συλλέξει όπως παραπάνω τους φορείς του τόπου, **να εντοπίσει τις διάφορες κατηγορίες φορέων** σε Πρωτοβάθμια Εμπλεκόμενους, Βασικούς Εμπλεκόμενους και Ενδιάμεσους, ήτοι:

Πρωτοβάθμια εμπλεκόμενοι: Ποιος θα επηρεαστεί τελικά- θετικά ή αρνητικά –από τα με νέα μέτρα (π.χ. οι πολίτες γενικά, διαφορετικές κοινωνικές ομάδες ή επαγγέλματα, ορισμένες συνοικίες της πόλης, τα υποκαταστήματα των επιχειρήσεων, επιμέρους οργανώσεις);

Βασικοί εμπλεκόμενοι: Ποιος έχει την πολιτική ευθύνη (δήμαρχοι, σύμβουλοι, άλλα επίπεδα εξουσίας); Ποιος έχει τους οικονομικούς πόρους (δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια); Ποιος έχει την εξουσία (κατά τομέα ή περιοχή); Ποιος έχει τις δεξιότητες και την τεχνογνωσία (δημόσιες διοικήσεις, πανεπιστήμια, ιδιωτικός τομέας) - στον τομέα των μεταφορών και των συναφών τομέων (χρήσεις γης, περιβάλλον, εκπαίδευση, υγεία, τουρισμός, κλπ);

Ενδιάμεσοι: Ποιος υλοποιεί την πολιτική των μεταφορών (πάροχοι συγκοινωνιακού έργου και αρχές μεταφορών, αστυνομία, κλπ); Ποιος διεξάγει σημαντικές δραστηριότητες μεταφοράς (εμπορευματικές μεταφορές, λιμάνια, αεροδρόμια, κλπ); Ποιος εκπροσωπεί ομάδες σχετικού ενδιαφέροντος (ενώσεις, επιμελητήρια, συνεταιρισμοί, δίκτυα); Ποιος ενημερώνει και συντάσσει αναφορές για θέματα μεταφορών (αρχές, φορείς, τοπικά μέσα ενημέρωσης);

Εκκρεμεί στην παρούσα φάση η αναλυτική κατηγοριοποίηση των φορέων η οποία θα οριστικοποιηθεί με την Β' Διαβούλευση.

Στη συνέχεια οι φορείς θα προσκληθούν από το Αιγάλεω για τη σύσταση Δικτύου Φορέων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου αλλά και μέσα από τηλεφωνικές επικοινωνίες της Ο.Ε. του Δ. Αιγάλεω.

Στην δεύτερη συνάντηση για την δεύτερη θεματική διαβούλευση (Workshop) εμπλεκόμενων φορέων οι φορείς πρόκειται να **υπογράψουν αμέσως επόμενο χρόνο το παρακάτω Αρχικό Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων**. Το υπογεγραμμένο αρχείο φυλάσσεται από την Ο.Ε. του Δ. Αιγάλεω σε ειδική Βιβλιοθήκη Υλικού ΣΒΑΚ.

ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

«Οι υπογράφωντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είναι σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων στον Δήμο Αιγάλεω, συμφωνούμε στα παρακάτω:

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για τα επόμενα 2 χρόνια και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω δύο βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Βιώσιμης Κινητικότητας, να υπηρετούν τις Πολεοδομικές Πολιτικές και να σέβονται τις ευαισθησίες των Δημόσιων Χώρων του Δήμου Αιγάλεω:

- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
- Εφαρμογή των περιβαλλοντικά και οικονομικά βέλτιστων λύσεων

2. Το συντονισμό των δράσεών μας αναλαμβάνει ο Δήμος Αιγάλεω μέσω του

3. Κάθε ένας από τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της Στρατηγικής Βιώσιμης Κινητικότητας - ΣΒΑΚ.

4. Ο Δήμος Αιγάλεω, μπορεί κατά την διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.

Ειδικότερα ο σχεδιασμός στον οποίο δεσμευόμαστε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα:

- Είναι φιλικές στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές.
- Συμβάλλουν με τον βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Αιγάλεω, τονώνουν την ελκυστικότητά της και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

- Μέσω της χρησιμοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της επιλογής φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφορών οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων και ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις ως προς το θόρυβο και τη λειτουργία των διαφόρων δραστηριοτήτων.
- Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
- Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας την βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
- Βελτιστοποιούν την σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων.
- Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
- Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Από τον Δήμο Αγιάλεω

Ο εκπρόσωπος του Φορέα

Σημειώνεται ότι η Ο.Ε. ΣΒΑΚ Δ. Αιγιάλεω θα επιδιώξει την εθελούσια συμμετοχή όσο το δυνατόν περισσότερων φορέων στην οριστικοποιημένη ομάδα – δίκτυο φορέων, ώστε να εξασφαλιστεί ότι το τελικό ΣΒΑΚ είναι προϊόν εθελούσιας συνεργασίας.

Η **στρατηγική εμπλοκής** των παραπάνω φορέων και των πολιτών του Αιγιάλεω στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ Αιγιάλεω περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά στοιχεία:

- Τρεις (3) θεματικές διαβουλεύσεις/ συσκέψεις για κατάθεση απόψεων-αναγκών των φορέων, συνδιαμόρφωση στόχων-προτεραιοτήτων- μέτρων,
- Πολλές επιμέρους συζητήσεις μεταξύ φορέων- πολιτών- Ο.Ε. ΣΒΑΚ-Αναδόχου.

Ενδεικτικά τα πρώτα ζητούμενα που θα κληθούν οι **φορείς** να καταγράψουν σε σχέση με της ανάγκες του Δήμου συνοψίζονται στο παρακάτω **ερωτηματολόγιο**:

Υπόδειγμα ερωτηματολογίου συμμετοχής φορέων

Προς τους εκπροσώπους των φορέων της πόλης

Ο **Δήμος Αιγιάλεω**, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στη πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο την λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κάθε δημόσιου χώρου. Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο που ακολουθεί, καταθέτοντας τις γνώμες και απόψεις σας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στους παρακάτω τομείς:

Δίνονται παρακάτω μερικές κατευθύνσεις που ίσως σας χρειαστούν για τις απαντήσεις σας.

<p>Διαχείριση Στάθμευσης</p>	<p>Στη Διαχείριση Στάθμευσης ανήκουν οι πολιτικές που αποσκοπούν στη βέλτιστη αξιοποίηση των διατιθέμενων για στάθμευση χώρων της πόλης, είτε στο δρόμο είτε εκτός δρόμου, λαμβάνοντας υπόψη τις αντοχές του περιβάλλοντος και την αισθητική κάθε συγκεκριμένου δρόμου ή γενικότερα μιας περιοχής.</p>
<p>Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπατήματος, Ποδηλάτου, Δημόσιας συγκοινωνίας κ.λπ.)</p>	<p>Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας έχουν ως στόχο την ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας για την αντίστοιχη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου το οποίο είναι υπεύθυνο για πολλά προβλήματα ποιότητας ζωής και οικονομικής λειτουργίας της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό οι παραπάνω Στρατηγικές εισηγούνται μια πιο ισόρροπη κατανομή της διατομής του δρόμου στις διάφορες κατηγορίες χρηστών με τη δημιουργία επαρκούς πλάτους διαδρόμων για κάθε μία από αυτές. Οι νέες αυτές υποδομές για εναλλακτικά μέσα και τρόπους μετακίνησης ενθαρρύνουν είτε την ενίσχυση είτε και την εμφάνιση κάποιων, όπως το ποδήλατο, που είχαν υποχρεωθεί σχεδόν να αποσυρθούν από το δρόμο.</p>

Δημόσιες Μεταφορές	Ένα ελκυστικό, χάρις στις επιδόσεις του και την αισθητική του, και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, συνδυασμένο με τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βολική εναλλακτική λύση στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	Τα μέτρα που λαμβάνονται από τις Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας και αφορούν την κυκλοφορία του αυτοκινήτου κατά κανόνα στοχεύουν στη μείωση του φόρτου και της ταχύτητας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, στην απομάκρυνση διαμπερών ροών από προστατευόμενες περιοχές, στην εγκατάσταση στόλων κοινόχρηστων οχημάτων (carsharing, bike sharing), στην προώθηση της συλλογικής χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (car pooling) κ.λπ.
Οδικές Υποδομές	Πρόκειται για τους δρόμους, γέφυρες κ.λπ. που φιλοξενούν την κυκλοφορία ανθρώπων, οχημάτων και δημόσιας συγκοινωνίας.
Περιβάλλον και Ενέργεια	Αποτελεί ζητούμενο για την πόλη όλοι οι φορείς να δεσμευθούν να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής και ενεργειακής στρατηγικής που θα χαράσσει στόχους για την πόλη με βάση τις ευθύνες της απέναντι στην παγκόσμια κοινότητα ως προς την κλιματική αλλαγή.
Διαχείριση Κινητικότητας	Υπάρχουν σε αυτήν όλες οι πολιτικές που στηρίζονται σε "ήπια" και χαμηλού κόστους μέτρα, όπως η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η κατάλληλη οργάνωση υπηρεσιών, η ενεργοποίηση εναλλακτικών μέσων και τρόπων μετακίνησης, δίνοντας έμφαση σε μετακινήσεις των εργαζομένων προς και από τη δουλειά, λιγότερο εξαρτημένες από το αυτοκίνητο και πιο συλλογικές.
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	Η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, με σεβασμό στο περιβάλλον της πόλης, περιλαμβάνει διάφορες στρατηγικές μείωσης του όγκου των φορτηγών που εισέρχονται στην πόλη, χρησιμοποίησης για την μεταφορά των εμπορευμάτων τους ίδιων οχημάτων από διαφορετικές εταιρείες ώστε να μη κινούνται άδεια κ.λπ.
Στρατηγικές (Σχέδια) Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας εστιάζουν στον άνθρωπο, αποσκοπούν στο η πόλη να είναι προσπελάσιμη από κάθε μέσο και τρόπο μετακίνησης και όχι μόνο από το αυτοκίνητο, προκύπτουν από διεπιστημονικές συνεργασίες και έχουν ως προϋπόθεση τη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων της τοπικής κοινωνίας.
Τεχνολογίες Πληροφόρησης και Επικοινωνίας	Πρόκειται για εργαλεία εξαιρετικά χρήσιμα για την εμπλοκή των πολιτών στους σχεδιασμούς καθώς και για την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση της

	στάθμευσης και της κυκλοφορίας ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων.
--	---

Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε τον τίτλο του φορέα που εκπροσωπείτε:	
--	--

Παρακαλείσθε να περιγράψετε με λίγες λέξεις τα προβλήματα που αντιμετωπίζετε σχετικά με τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

Δημόσια Συγκοινωνία	
Περπάτημα και Ποδήλατο	
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	
Οδικές Υποδομές	
Διαχείριση Στάθμευσης	
Περιβάλλον και Ενέργεια	
Διαχείριση Κινητικότητας	
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών	

Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό, παρακαλείσθε να ιεραρχήσετε το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις παρακάτω θεματικές ενότητες.

	1	2	3	4	5
Θέματα που σχετίζονται με το αυτοκίνητο					
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο)					
Δημόσιες Μεταφορές					
Οδικές Υποδομές					
Διαχείριση Στάθμευσης					
Περιβάλλον και Ενέργεια					
Διαχείριση Κινητικότητας					
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων					
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας					
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών					

Θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια άσκησης πολιτικής Διαχείρισης Κινητικότητας στο άμεσο μέλλον στον φορέα σας;

Στον βαθμό που για τη λειτουργία των μελών του φορέα σας χρησιμοποιούνται μεγάλα οχήματα λεωφορεία ή φορτηγά θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια καλύτερης οργάνωσης των μετακινήσεών τους ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα, να μειώνεται η ρύπανση και να μην επιβαρύνονται οι συνθήκες ασφάλειας; Ποια θα ήταν συγκεκριμένα η στόχευσή τους;

Παρακαλείσθε να αναφέρετε αν πιστεύετε ότι ο φορέας σας θα μπορούσε να συνδράμει την πόλη να βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής και αν ναι, με ποιον τρόπο;

Παρακαλείσθε να αναφέρετε προτάσεις για τα παραπάνω θέματα που θα θέλατε να γίνουν από το Δήμο στην επόμενη διετία, πενταετία, δεκαετία.

Η καταγραφή των ζητημάτων από τους φορείς θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της πρώτης θεματικής διαβούλευσης ενώ μεμονωμένες απόψεις εκπροσώπων θα καταγραφούν από την Ο.Ε. του Δήμου με τη συμβολή του Αναδόχου.

Αναλυτικά το υλικό των παραπάνω θα φυλάσσεται σε ειδική Βιβλιοθήκη της Ο.Ε. του Δ. Αιγιάλεω.

9. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ | Δραστ. 2.3

Η ενεργή συμμετοχή των δημοτών σε επίπεδο σχεδιασμού των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας είναι μια αναγκαία διαδικασία, προκειμένου να είναι ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο.

Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχής των δημοτών στο σχεδιασμό του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγιάλεω αποτελούν δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ του Δήμου και των Δημοτών όχι μόνο για το παρόν έργο αλλά και για την οικοδόμηση μιας διαρκούς συνεργασίας στη βάση ενεργής συμμετοχής των δημοτών σε σχεδιαστικές πρωτοβουλίες του Δήμου Αιγιάλεω με στόχο την βελτίωση της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας.

Σε συνέχεια των παραπάνω, ο Δήμος Αιγιάλεω μέσα από την ομάδα εργασίας-καλείται να εξετάσει καλές πρακτικές που έχουν εφαρμοστεί στον Δήμο στο πλαίσιο ενημέρωσης-ευαισθητοποίησης και συμμετοχικού σχεδιασμού. Επιπλέον, κρίνεται σκόπιμο να μελετήσει και άλλες στρατηγικές που έχουν εκπονηθεί σε πόλεις ανάλογων χαρακτηριστικών αναφορικά με τις λύσεις που έδωσαν για τη συμμετοχική διαδικασία στο πλαίσιο εκπόνησης ΣΒΑΚ, να εξετάσει εργαλεία που ενδεχομένως να λειτουργήσουν βοηθητικά, να διερευνήσει μεθοδολογίες και καλές πρακτικές, κ.λπ.

Σε συνεργασία με τον ανάδοχο που υποστηρίζει το ΣΒΑΚ **θα πρέπει να γίνει ξεκάθαρος ο στόχος για τον οποίο γίνεται η διαβούλευση** και οι ευρύτερες διαδικασίες για την εμπλοκή του κοινού στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ (οικειοποίηση πόλης, ενεργοποίηση πολιτών, νομιμοποίηση μέτρων, συνυπευθυνότητα, επίτευξη μεταβολής νοοτροπίας, κ.α.).

Βασικό μέρος της δράσης αυτής αποτελεί ο προγραμματισμός συγκεκριμένων εκδηλώσεων, ημερίδων, workshops που θα απευθύνονται σε στοχευμένο κοινό (φορείς, πολιτικό δυναμικό), καθώς και στο ευρύ κοινό με συγκεκριμένη θεματολογία αναφορικά με το ΣΒΑΚ μέσω παραδοσιακών και σύγχρονων εργαλείων.

Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού αφορούν όλα τα στάδια υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Αναλυτικότερα το σύνολο των προτεινόμενων προς εφαρμογή δράσεων περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για την λειτουργία του Δήμου μέσω διαφόρων εργαλείων όπως είναι ο πληθοπορισμός (crowdsourcing), τα ερωτηματολόγια – μέσω των οποίων θα αποτυπώσουν τις καθημερινές συνήθειες τους, ως προς τις μετακινήσεις, τις απόψεις τους και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών, και οι διαβουλεύσεις.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές, κυρίως κινητών τηλεφώνων, όπου οι χρήστες μπορούν να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες για το οδικό περιβάλλον, τις διαδρομές που κάνουν, και να καταθέτουν απόψεις και προβλήματα για τα ζητήματα του οδικού χώρου.

Παράλληλα υπάρχουν και εφαρμογές **crowdsensing**, όπως για παράδειγμα το google traffic όπου συλλέγει αυτόματα πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει την συγκατάθεσή τους κατά την εγκατάσταση της εφαρμογής) και τις

παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο. Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω των social media, όπου οι πολίτες μπορούν να απευθυνθούν άμεσα με Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και την Δημοτική αρχή.

Τα **ερωτηματολόγια** είναι ένας επίσης τρόπος για την συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι κλπ), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις τους αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στον δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες του Δήμου.

Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνήθειες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου, και στη συνέχεια οι ανησυχίες τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για την βελτίωση των μετακινήσεών τους.

Κατά την **διαβούλευση** ο κόσμος ενημερώνεται αρχικά για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας ώστε να κατανοήσει τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό, και να μπορέσει βάσει των καθημερινών τους εμπειριών να καταθέσει πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές.

Η Ομάδα Εργασίας σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις πληροφορίες που προκύπτουν από τη χρήση των ανωτέρω εργαλείων και τις επεξεργάζεται και τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (πχ γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σαν βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε Βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώνει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω **ιστοτόπου**, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

Στο site αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τι είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε Βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν συμμετέχουν στις συζητήσεις.

Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για την διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει το σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού.

Με το σύμφωνο συμμετοχής το οποίο δεν υπέχει δεσμευτικό χαρακτήρα, οι εκπρόσωποι των φορέων που το υπογράφουν συμφωνούν να παρέχουν στην Ομάδα

Εργασίας ό, τι πληροφορίες απαιτούνται για τον σχεδιασμό, και προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγιάλεω, η Ο.Ε ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου – συμβούλου θα αναπτύξει την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (βλ. πίνακα παρακάτω) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών – προτάσεων – σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Αιγιάλεω σχετικά με παραμέτρους που αφορούν και το ΣΒΑΚ
2. Χρήση δεδομένων crowdsensing όπου οι μετακινούμενοι στο Δ. Αιγιάλεω παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps Traffic, Strava κ.α.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξής του
4. Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στο δήμο Αιγιάλεω, αλλά και επισκέπτες του δήμου και των γύρω περιοχών
5. Επιτόπιες αυτοψίες – παρατηρήσεις συμπεριφοράς μετακινούμενων στην Χώρα και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο,
6. Ανάπτυξη ειδικών ερωτηματολογίων ανά ομάδα στόχο στην περιοχή μελέτης (βλ. Παράρτημα).

Η παραπάνω μεθοδολογία με ανάλογο υλικό κρίνεται σκόπιμο να επαναλαμβάνεται κατά την ανασκόπηση- αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά την παρέλευση της πενταετίας.

Καθορισμός περιοχών αναφοράς για τις δραστηριότητες του σχεδίου

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) διαφοροποιούνται από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες στον τρόπο καθορισμού της περιοχής μελέτης. Η πρακτική των συμβατικών κυκλοφοριακών μελετών των δήμων στον ελληνικό χώρο ήταν να προτείνονται παρεμβάσεις αποκλειστικά εντός της περιοχής ευθύνης του δήμου. Διαμπερείς μετακινήσεις ή μετακινήσεις που έχουν το ένα άκρο τους (προέλευση ή προορισμό) εκτός των περιοχών ευθύνης του δήμου καταγράφονταν ως «εξωτερικές» μετακινήσεις, τις οποίες ο δήμος όφειλε να διαχειριστεί και να εξυπηρετήσει με κάποιο τρόπο, θεωρώντας δεδομένο ότι οι μετακινήσεις αυτές θα συνεχίσουν να υπάρχουν, εφόσον ο δήμος δεν έχει τη δυνατότητα παρέμβασης εκτός των διοικητικών ορίων του.

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έρχονται να αλλάξουν τη λογική αυτή. Σύμφωνα με τις Οδηγίες που έχουν δημοσιευθεί στην Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα για τα ΣΒΑΚ (European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - www.eltis.org) ο σχεδιασμός πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο της περιοχής που συνδέεται λειτουργικά με την πόλη. Η περιοχή αυτή ονομάζεται «αστική περιοχή βάσει της λειτουργίας της» (functional urban area) στην αγγλική ορολογία. Ίδια σημασία έχει ο ελληνικός διεθνής όρος «μητροπολιτική περιοχή» (metropolitan area): η «μητροπολιτική περιοχή» περιλαμβάνει τη μητέρα πόλη (κεντρική πόλη) και τα «παιδιά» της, δηλαδή όλη την όμορη περιοχή που ανήκει στη μητέρα πόλη. Η μητροπολιτική περιοχή μπορεί να συμπεριλαμβάνει και απομακρυσμένους από τον συμπαγή οικιστικό ιστό της πόλης οικισμούς, οι οποίοι ενώ προσομοιάζουν με παραδοσιακούς αγροτικούς οικισμούς, στην πράξη ανήκουν στην αστική περιοχή, αφού από τους οικισμούς αυτούς εκκινούν καθημερινά μετακινήσεις εργαζομένων με προορισμό την πόλη. Έχουν μετατραπεί δηλαδή οι οικισμοί αυτοί σε τόπους κατοικίας ανθρώπων, οι οποίοι εργάζονται στην πόλη, και με τον τρόπο αυτό ανήκουν πλέον στην πόλη. Τα όρια της πόλης είναι πλέον δυσδιάκριτα και απλώνονται σε μία μεγάλη περίμετρο γύρω από αυτή.

Στα ΣΒΑΚ γίνεται προσπάθεια να μελετηθεί η κινητικότητα που σχετίζεται με την πόλη, χωρίς να ληφθούν υπ' όψη τεχνητοί περιορισμοί, όπως τα διοικητικά όρια. Στόχος είναι να ασκηθούν πολιτικές σε όλη την «αστική περιοχή» που περιβάλλει τον κεντρικό οικισμό της πόλης, δηλαδή σε όλη την «μητροπολιτική περιοχή». Είναι ο μόνος τρόπος για να μειωθεί η κυκλοφορία στο κέντρο μιας πόλης, καθώς ένα μεγάλο τμήμα της κυκλοφορίας προέρχεται από τους περιφερειακούς οικισμούς, που μπορεί να μην ανήκουν στον οικείο δήμο. Εάν δεν προσφερθούν στις περιοχές αυτές εναλλακτικές του αυτοκινήτου λύσεις, οι κάτοικοι της μητροπολιτικής περιοχής θα παραμένουν εξαρτημένοι από το αυτοκίνητό τους.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en):

Ως ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά σθεναρά στις ευρωπαϊκές πόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMPs). Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων αντιμετωπίζοντας μείζονες προκλήσεις, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική/ηχορύπανση, η κλιματική αλλαγή, τα οδικά ατυχήματα, η αντιαισθητική στάθμευση στο δρόμο και η ενσωμάτωση νέων υπηρεσιών κινητικότητας. Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

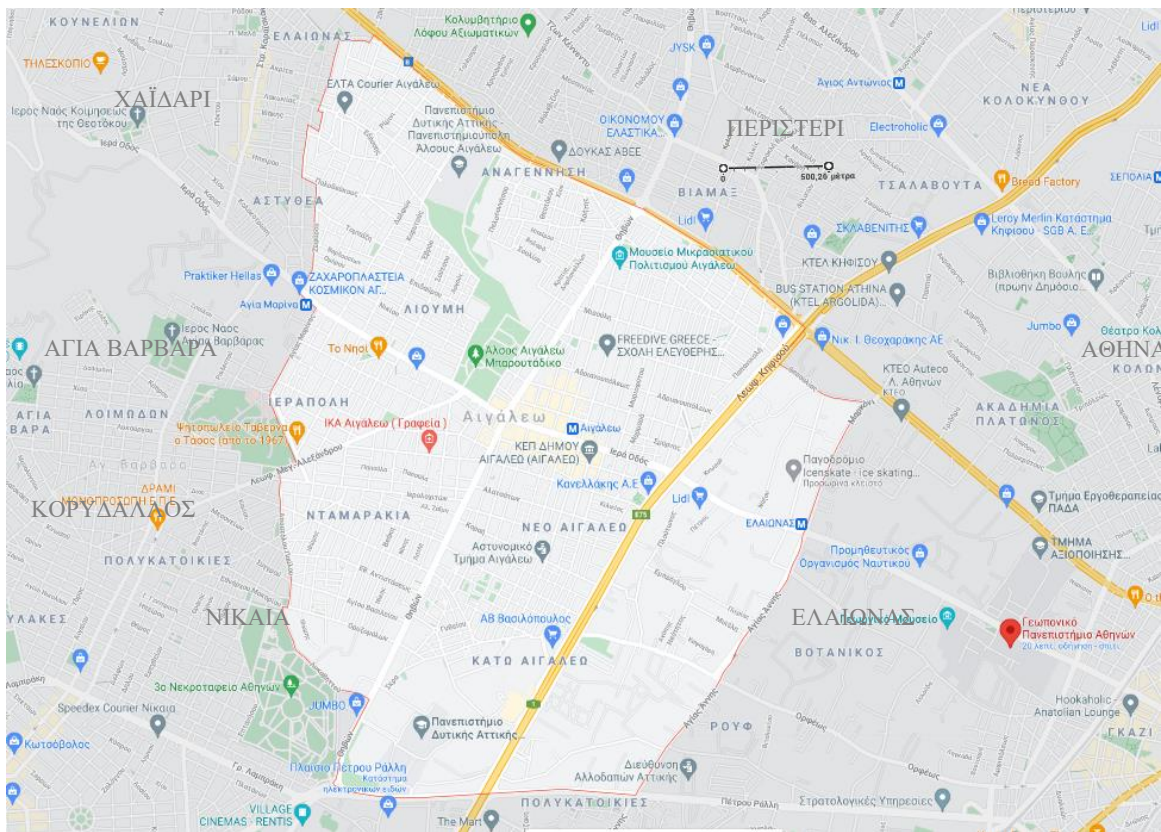
(SUMP) εξετάζει ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή (functional urban area) και προβλέπει συνεργασία σε διάφορους τομείς πολιτικής, σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, με τους κατοίκους της περιοχής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.»

Σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (παράγραφος 2 άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16.3.2021) ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται κατ' αρχάς περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης. Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται «η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του. Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας. Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού ...».

Ο δήμος Αιγάλεω ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, οπότε αναμένεται να έχει ισχυρές λειτουργικές σχέσεις με τη γύρω περιοχή και το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του δήμου Αλίμου και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους.

Τα διοικητικά όρια του δήμου Αιγάλεω φαίνονται στην Εικόνα 5.

Ο δήμος Αιγάλεω έχει στην περιοχή ευθύνης του το δυτικό τμήμα της βιομηχανικής / βιοτεχνικής περιοχής του Ελαιώνα δυτικά της οδού Αγίας Άννης και βόρεια της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη και την οικιστική περιοχή που εκτείνεται από το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής νότια κοντά στο νεκροταφείο της Νίκαιας και την περιοχή χρήσεων αναψυχής (Village) του Ρέντη μέχρι βόρεια τη λεωφόρο Αθηνών που αποτελεί ένα διαμήκες φράγμα αποκόπτοντας το δήμο Αιγάλεω από το δήμο Περιστερίου. Νότια συνορεύει με το δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, δυτικά με την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι, βόρεια με το Περιστερί και ανατολικά με το δήμο Αθηναίων. Ο δήμος Αιγάλεω τέμνεται στην διεύθυνση βορρά-νότου από τη λεωφόρο Κηφισού, που αποτελεί έναν από τους πιο φορτισμένους οδικούς άξονες της Αττικής, ο οποίος είναι διαμορφωμένος ως αυτοκινητόδρομος, δηλαδή δεν επιτρέπεται η διάσχισή του από πεζούς και οχήματα παρά μόνο σε σημεία που υπάρχουν ανισόπεδοι κόμβοι. Παρ' όλα αυτά, το φράγμα που δημιουργεί η λεωφόρος Κηφισού δεν δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κίνηση των πεζών, αφού διέρχεται από τη βιομηχανική περιοχή του δήμου, όπου η κίνηση πεζών δεν είναι μεγάλη. Σημαντικότερο φράγμα είναι η λεωφόρος Θηβών που διασχίζει τις πυκνοδομημένες οικιστικές και εμπορικές περιοχές του δήμου. Ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων στη λεωφόρο Θηβών είναι μικρές και τα σχετικά περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού αμβλύνουν την αποκοπή που δημιουργείται. Ανάλογο φράγμα αποτελεί και η Ιερά Οδός που ενώνει το κέντρο του δήμου με την Αθήνα, την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι. Η κίνηση των αυτοκινήτων είναι σημαντική, ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων εξαιτίας της συμφόρησης είναι μικρές και υπάρχουν αρκετά σημεία στα οποία ο πεζός μπορεί να διασχίσει την οδό με ασφάλεια.



Εικόνα 5: Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps

Χαρακτηριστικό του δήμου είναι ο μεγάλος χώρος πρασίνου που έχει δημιουργηθεί στην καρδιά του, το Μπαρουτάδικο που ενώνει το κέντρο της πόλης στην τομή των λεωφόρων Θηβών, Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής βόρεια. Χαρακτηριστικό του άλσους είναι ότι σε κανένα σημείο δεν επιτρέπεται η διάσχισή του κάθετα από οχήματα, έχει δημιουργήσει δηλαδή στην καρδιά του δήμου μία περιοχή ελεύθερη από μηχανοκίνητη κίνηση, ελεύθερη από θόρυβο και ρύπους. Το «φράγμα» αυτό για τα αυτοκίνητα δημιουργεί εκτεταμένες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εκατέρωθεν του άλσους, αφού δε μπορεί να γίνει καμία διαμπερής κίνηση των αυτοκινήτων. Περιμετρικά του άλσους έχει δημιουργηθεί και ποδηλατόδρομος. Το άλσος αναβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων του δήμου.

Όπως φαίνεται από την εικόνα του δήμου υπάρχει σαφής ιεράρχηση του οδικού δικτύου με πρωτεύοντες άξονες (λεωφόρο Αθηνών, λεωφόρος Κηφισού) που συγκεντρώνουν τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων και δευτερεύοντες άξονες (Θηβών, Ιερά Οδός, λεωφόρου Μεγάλου Αλεξάνδρου) που απορροφούν τις πιο τοπικές διαμπερείς κινήσεις. Αποτέλεσμα της σχετικά υψηλής πυκνότητας οδικών αξόνων είναι η προστασία των γειτονιών του δήμου από τη διαμπερή κυκλοφορία. Άλλωστε οι λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού, αλλά και το άλσος Μπαρουτάδικο λειτουργούν ως φράγματα για την κίνηση των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα η κίνησή τους να διοχετεύεται στους κύριους άξονες του δήμου που είναι οι μόνοι που επιτρέπουν διαμπερείς κινήσεις. Μειονέκτημα ωστόσο της ιεράρχησης που έχει εφαρμοστεί είναι ότι οι δευτερεύοντες άξονες είναι ακτινικοί και κατευθύνονται όλοι προς το κέντρο της πόλης σε αντίθεση με τους πρωτεύοντες άξονες που παρακάμπτουν τον οικιστικό ιστό. Με τον τρόπο αυτό οδηγείται σημαντική κυκλοφορία στην καρδιά της πόλης. Η ιεράρχηση αυτή αποθαρρύνει την επιλογή εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων για τη μετακίνηση προς το εμπορικό κέντρο του Αιγάλεω. Σημαντική υποδομή για το δήμο είναι το μετρό το οποίο εξασφαλίζει ένα ποιοτικό, γρήγορο, αξιόπιστο, εναλλακτικό του αυτοκινήτου τρόπο μετακίνησης από το Αιγάλεω προς τους γειτονικούς δήμους Αγίας Βαρβάρας, Νίκαιας, 120

Κορυδαλλού, προς την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο σταθμός του μετρό έχει χωροθετηθεί στο κέντρο του Αιγάλεω συμβάλλοντας στη ζωντάνια του κέντρου, στην ενίσχυση των δραστηριοτήτων σε αυτό και στη δημιουργία ιδιαίτερης ταυτότητας για το δήμο.

Γύρω από το δήμο, εκτός των ορίων του, έχουν δημιουργηθεί νέοι ισχυροί υπερτοπικοί πόλοι που προκαλούν μετακινήσεις με αφετηρία τις περιοχές κατοικίας του δήμου Αιγάλεω προς τις περιοχές αυτές. Ο σημαντικότερος χώρος είναι τα πάρκα αναψυχής που έχουν δημιουργηθεί νότια του δήμου εντός των ορίων του δήμου Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη) (Εμπορικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο Village και το Allou Fun Park). Η ύπαρξη σημαντικών οδικών υποδομών και μέσων σταθερής τροχιάς ευνοούν την αναζήτηση εργασίας εκτός των ορίων του δήμου, καθώς οι χρόνοι μετακίνησης προς τους γειτονικούς δήμους είναι μικροί.

Ο κυριότερος υπερτοπικός εμπορικός, διοικητικός και πόλος αναψυχής που δεν βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου είναι το κέντρο της Αθήνας, όπου κατευθύνεται η πλειονότητα των εργαζομένων που κατοικούν εντός του δήμου Αιγάλεω.

Έγινε προσπάθεια ακριβούς χαρτογράφησης των αλληλεπιδράσεων του δήμου Αιγάλεω με τις γειτονικές περιοχές. Για το σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν στοιχεία από την ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 για το δήμο Αιγάλεω που καταγράφου τον τόπο εργασίας των κατοίκων. Την εποχή αυτή δε λειτουργούσε η γραμμή μετρό που συνέδεε το δήμο με τα νοτιοδυτικά προάστια (Αγία Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός), ωστόσο υπήρχε η σύνδεση μετρό με το δήμο Αθηναίων και τα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας (Ψυχικό, Χολαργός, Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή, Γέρακας, Παλλήνη, Παιανία, Κορωπί και το Αεροδρόμιο).

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των στοιχείων της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (δεν αναφέρονται μεμονωμένα οι δήμοι εργασίας στους οποίους μετακινούνται λιγότεροι από 200 εργαζόμενοι του δήμου Αιγάλεω). Όπως φαίνεται από τον πίνακα το 27,18 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω δε χρειάζεται να μετακινηθεί εκτός δήμου για εργασία. Είναι ένα υψηλό ποσοστό για τα δεδομένα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας όπου οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ δήμων είναι σημαντικές. Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις αποτελούν τις μετακινήσεις στις οποίες κυρίως στοχεύουν οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, καθώς έχουν μικρό μήκος και μπορούν να γίνονται πεζή ή με ποδήλατο. Ωστόσο δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι το 70 % των κατοίκων του δήμου που είναι εργαζόμενοι πρέπει να μετακινηθούν εκτός των ορίων του δήμου. Πρέπει πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας να εφαρμοστούν και στους δήμους προς τους οποίους μετακινούνται οι εργαζόμενοι. Διότι εάν στον προορισμό του ο εργαζόμενος που κατοικεί στο δήμο Αιγάλεω δεν εξασφαλίζει ποιότητα μετακίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα, αναγκαστικά θα στραφεί προς το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση του επιβαρύνοντας το περιβάλλον του δήμου στον οποίο ζει.

Πίνακας 4 – Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο εργασίας.

Δήμος Διαμονής	Δήμος Εργασίας	Αριθμός εργαζομένων	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω (%)
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	27,18
Αιγάλεω	Αθηναίων	4890	19,70
Αιγάλεω	Πειραιώς	1113	4,48

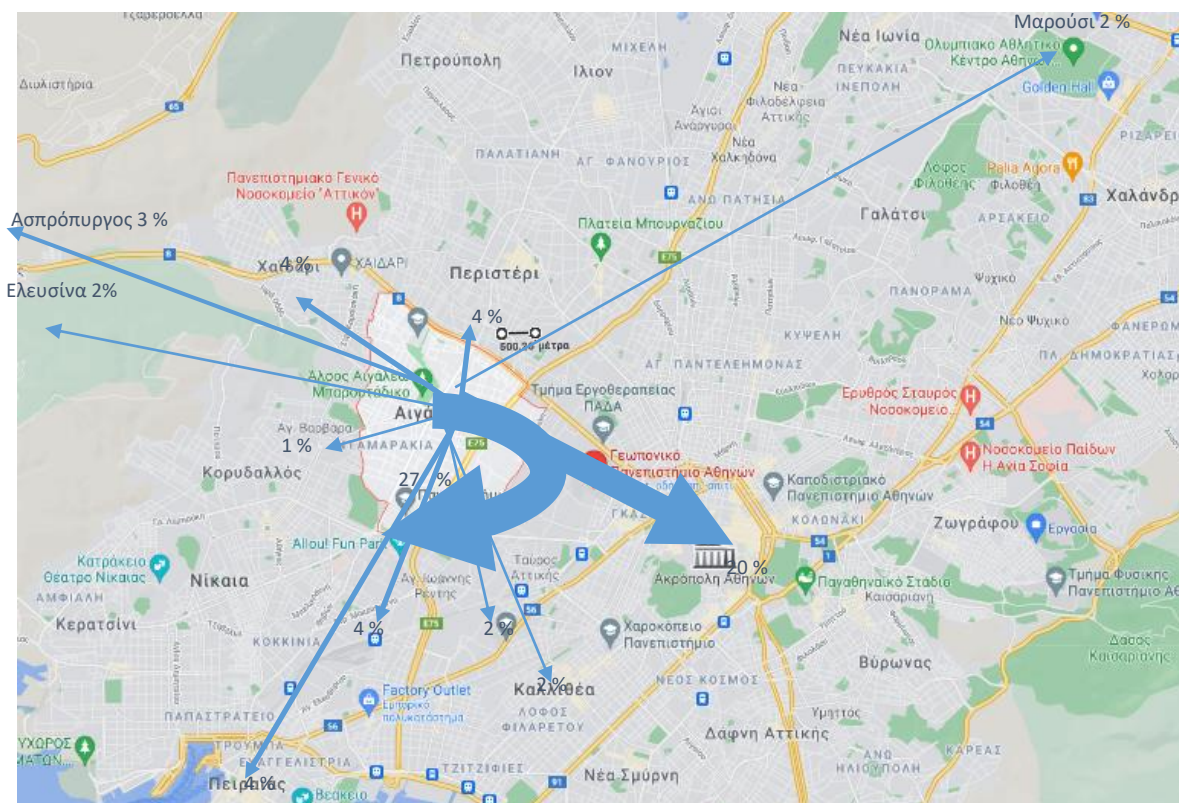
Αιγάλεω	Περιστερίου	984	3,96
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	921	3,71
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	897	3,61
Αιγάλεω	Ασπροπύργου	798	3,22
Αιγάλεω	Ελευσίνας	514	2,07
Αιγάλεω	Αμαρουσίου	482	1,94
Αιγάλεω	Μοσχάτου – Ταύρου	430	1,73
Αιγάλεω	Καλλιθέας	395	1,59
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	271	1,09
Αιγάλεω	Αχαρνών	264	1,06
Αιγάλεω	Κηφισιάς	255	1,03
Αιγάλεω	Κορυδαλλού	229	0,92
Αιγάλεω	Μεταμορφώσεως	221	0,89
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών (Χαλανδρίου, Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Βριλησίων, Ηρακλείου, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Νέας Ιωνίας, Παπάγου – Χολαργου, Ψυχικού – Φιλοθέης)	829	3,34
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων- Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας- Βουλιαγμένης)	827	3,33
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Αλιμος, Ελληνικό- Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	531	2,14
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικής Αττικής (Φυλής, Μάνδρας-Ειδυλλίας, Μεγαρέων, Κινέττας)	311	1,25
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνος, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών (Ιλιον, Άγιοι Ανάργυροι – Καματερό, Πετρούπολη)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Κερατσίνιου – Δραπετσώνας, Περάματος)	214	0,86
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων (Σαλαμίνα, Ύδρα, Αίγινα, Κύθηρα, Σπέτσες, Τροιζηνία)	203	0,82
Αιγάλεω	Σύνολο Περιφέρειας Αττικής	22935	92,38

Πίνακας 5 – Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο διαμονής.

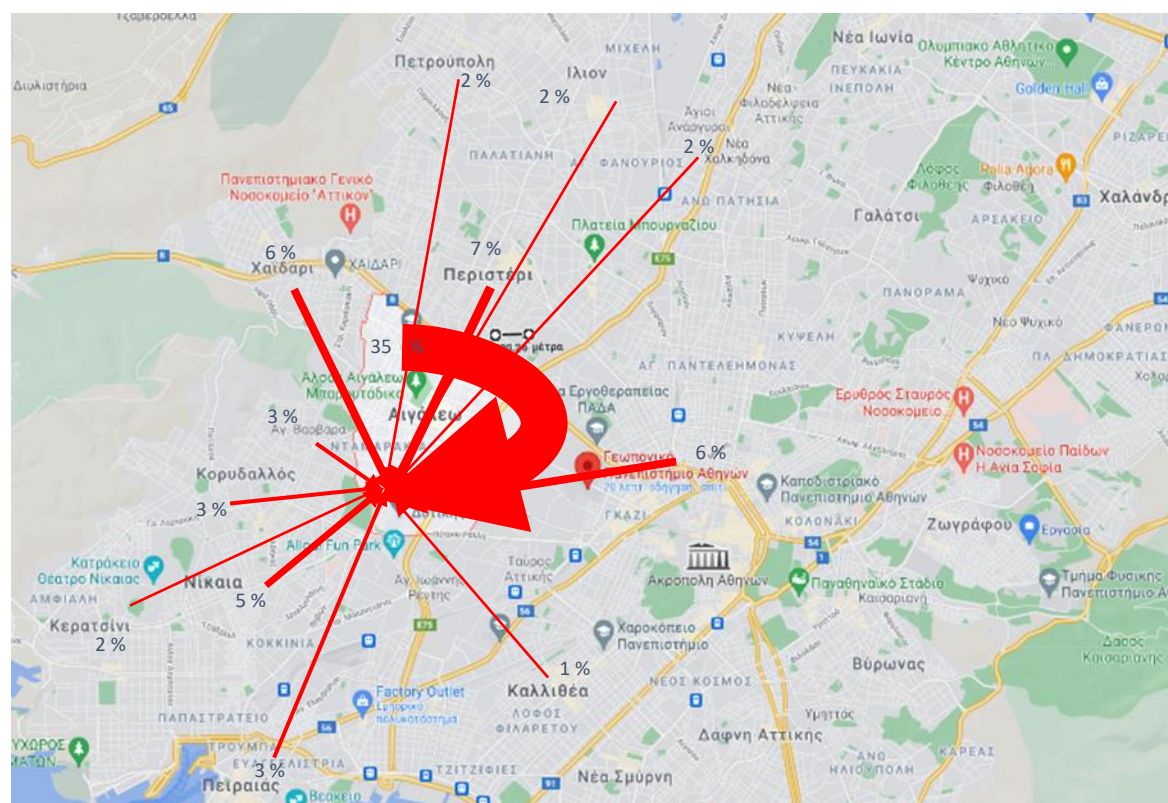
Δήμος Εργασίας	Δήμος Διαμονής	Αριθμός εργαζομένων	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω (%)
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	34,97
Αιγάλεω	Περιστερίου	1420	7,36
Αιγάλεω	Αθηναίων	1200	6,22
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	1155	5,98
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	910	4,72

ΠΕ1:Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ

Αιγάλεω	Κορυδαλλού	568	2,94
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	542	2,81
Αιγάλεω	Πειραιώς	527	2,73
Αιγάλεω	Πετρουπόλεως	459	2,38
Αιγάλεω	Ιλίου	429	2,22
Αιγάλεω	Κερατσινίου - Δραπετσώνας	384	1,99
Αιγάλεω	Αγίων Αναργύρων - Καματερού	303	1,57
Αιγάλεω	Καλλιθέας	276	1,43
Αιγάλεω	Αχαρνών	237	1,23
Αιγάλεω	ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών	1113	5,77
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Μοσχάτο-Ταύρο, Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	1068	5,53
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλασίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	666	3,45
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων- Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας- Βουλιαγμένης)	528	2,74
Αιγάλεω	ΠΕ Δυτικής Αττικής	360	1,87
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Περάματος)	109	0,56
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων	56	0,29
Αιγάλεω	Σύνολο Περιφέρειας Αττικής	19058	98,76



Εικόνα 6: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω



Εικόνα 7: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω

Αντίστοιχη είναι και η εικόνα των εργαζομένων που διαμένουν σε άλλες περιοχές και εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω, όπως φαίνεται στον δεύτερο πίνακα και στη δεύτερη εικόνα.

Η γεωγραφία των μετακινήσεων για εργασία αναλύθηκε διότι γι' αυτήν έχουμε τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2011), τότε που είχε κατασκευαστεί η γραμμή μετρό. Αντίθετα στοιχεία συνολικά για τις μετακινήσεις έχουμε από το 2006, όταν δεν είχε επεκταθεί ακόμα η γραμμή 3 στο Αιγάλεω. Οι μετακινήσεις για εργασία αποτελούν και τις μετακινήσεις που είναι πιο ανελαστικές και η γεωγραφία τους είναι πιο δύσκολο να επηρεαστεί από την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.

Εάν θεωρήσουμε ότι το ποδήλατο έχει εμβέλεια περίπου 7 χλμ., τότε προκύπτει ότι οι δήμοι Αιγάλεω, Πετρούπολης, Ιλίου, Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Αθηναίων, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Καλλιθέας, Μοσχάτου – Ταύρου, Πειραιώς, Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Κορυδαλλού και Αγίας Βαρβάρας, δηλαδή οι δήμοι από τους οποίους προέρχεται περίπου το 75 % των εργαζομένων που δουλεύουν στο δήμο Αιγάλεω ή στους οποίους κατευθύνεται περίπου το 68 % των εργαζομένων που εκκινούν από το δήμο Αιγάλεω, βρίσκονται εντός εμβέλειας ποδηλάτου. Έχει λοιπόν κρίσιμη σημασία η διαδημοτική συνεργασία του Αιγάλεω με τους δήμους αυτούς, ώστε τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να συντονιστούν στο ζήτημα της δημιουργίας ποδηλατικών δικτύων, ώστε να εξασφαλιστούν διαδημοτικές γραμμές για τους ποδηλάτες που θα δημιουργήσουν ασφαλείς συνθήκες για την κίνηση με ποδήλατο ή με άλλα μέσα μικροκινητικότητας (για παράδειγμα ηλεκτρικό πατίνι).

Όπως προκύπτει από τους πίνακες, η κινητικότητα στο δήμο Αιγάλεω επηρεάζεται – εκτός από το δήμο Αιγάλεω – κυρίως από τους παρακάτω δήμους:

α) Από το **δήμο Αθηναίων**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 20 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

β) Από το **δήμο Περιστερίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 7 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

γ) Από το **δήμο Χαϊδαρίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

δ) Από το **δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 5 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

ε) Από το **δήμο Πειραιά**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4,5 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 3 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

Οι υπόλοιποι δήμοι συνεισφέρουν σε μικρότερο βαθμό στο πρόβλημα μετακινήσεων του δήμου Αιγάλεω.

Οι δήμοι Αθηναίων, Πειραιά και Περιστερίου έχουν εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Και οι τρεις αυτοί δήμοι έχουν παράλληλα ή πρόκειται να έχουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς που καλύπτει ή θα καλύπτει με επάρκεια την επιφάνειά τους. Οπότε, εάν η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός των ορίων του δήμου Αιγάλεω έχει ως στόχο

να κατευθύνει με αξιοπιστία, άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα τους δημότες με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα στους σταθμούς του μετρό, τότε επιτυγχάνεται ενίσχυση της χρήσης μέσων συλλογικής μεταφοράς μεταξύ των δήμων αυτών χωρίς να απαιτείται διαδημοτική συνεργασία. Ο δήμος Αιγάλεω όμως πρέπει να μελετήσει τις προτάσεις των γειτονικών ΣΒΑΚ που αφορούν τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, ώστε οι προτάσεις του ΣΒΑΚ Αιγάλεω να μην έρχονται σε σύγκρουση με αυτές των όμορων δήμων Περιστερίου και Αθηναίων.

Στους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι υπό εκπόνηση. Υπάρχουν κατά συνέπεια όλες οι προϋποθέσεις, ώστε να υπάρχει συνεργασία με τους δήμους αυτούς, ώστε τα δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας που προβλέπονται στον ένα δήμο να έχουν συνέχεια στον άλλο δήμο.

Η προσπάθεια δημιουργίας συνθηκών επικοινωνίας και συντονισμού με τους δήμους που συνορεύουν με το Αιγάλεω, δηλαδή με τους δήμους Περιστερίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αθηναίων, Χαϊδαρίου και Αγίας Βαρβάρας είναι δύσκολη, πρέπει όμως να δρομολογηθεί.

Συμπερασματικά για την περιοχή παρέμβασης:

1. Αυτή πρέπει κατ' αρχήν να περιλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του δήμου Αιγάλεω.
2. Σε συνεργασία με τους όμορους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη να προταθούν από κοινού υποδομές βιώσιμης κινητικότητας (δίκτυα ποδηλάτου, μέσων συλλογικής μεταφοράς) που θα εξασφαλίζουν συνέχεια των υποδομών από τον ένα δήμο στον άλλο, καθώς οι μετακινήσεις μεταξύ των δήμων Χαϊδαρίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Αιγάλεω είναι σημαντικές
3. Καθώς έχουν ολοκληρωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους όμορους δήμους Περιστερίου, Αθηναίων πρέπει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του δήμου Αιγάλεω να προσαρμοστεί στα σχέδια αυτά, ώστε οι υποδομές μεταξύ των δήμων να έχουν συνέχεια. Καθώς ο Πειραιάς, η Αθήνα και το Περιστερί διαθέτουν ή πρόκειται να εγκαινιάσουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς υψηλής απόδοσης, είναι επαρκές για την εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας μεταξύ των δήμων αυτών και του δήμου Αιγάλεω ο προσανατολισμός του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στην κατεύθυνση της δημιουργίας ποιοτικών υποδομών βιώσιμης κινητικότητας για την πρόσβαση στο σταθμό μετρό Αιγάλεω, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η επέκταση της περιοχής παρέμβασης εκτός των ορίων του δήμου.

Καθορισμός Λίστας Δεδομένων που απαιτούνται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω είναι απαραίτητος ο καθορισμός των δεδομένων που απαιτούνται για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης:

Πίνακας 6 - Λίστα δεδομένων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

Ψηφιακό υπόβαθρο της πόλης
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (υφιστάμενο – προτεινόμενο)

Χάρτης υφιστάμενων χρήσεων γης
Εγκεκριμένο Ρυμοτομικό σχέδιο – Σχέδιο πόλης
Πολεοδομικές μελέτες σε εξέλιξη (αν υπάρχουν)
Παλαιότερες κυκλοφοριακές μελέτες
Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης (αν έχει εκπονηθεί ή εφαρμοστεί)
Αρμοδιότητες οδών Δήμου
Δημοτική συγκοινωνία / Αστική Συγκοινωνία (δρομολόγια, στάσεις)
Θεσμοθετημένους – υλοποιημένους – μη υλοποιημένους πεζόδρομους
Επιχειρησιακό σχέδιο (εάν έχει εκπονηθεί)
Προτεινόμενες ή προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις (σχέδια αναπλάσεων κτλ).
Υφιστάμενοι κανονισμοί φορτοεκφορτώσεων/τραπεζοκαθισμάτων/θέση λαϊκής αγοράς (αν υπάρχουν)
Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ)
Συμβάντα τροχαίων ατυχημάτων (από τροχαία ή ΕΛΣΤΑΤ)
Αριθμός αδειών ταξί και θέσεις στάθμευσής τους (πιάτσες ταξί)
Αριθμός ενοικιαζόμενων ΙΧ και μοτοσυκλετών

Η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αιγάλεω έχει ήδη ξεκινήσει και συλλέγει όσα από τα παραπάνω δεδομένα είναι διαθέσιμα, ενώ η ομάδα εργασίας του αναδόχου τα κωδικοποιεί προκειμένου να τα χρησιμοποιήσει κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Συλλογή χωρικών και κυκλοφοριακών δεδομένων

Για την κατανόηση και αξιολόγηση του υφιστάμενου αστικού σχεδιασμού αξιοποιούνται πληροφορίες, στοιχεία και δεδομένα τα οποία προέρχονται από επίσημα έγγραφα και σχέδια (μελέτες, αποφάσεις δημοτικού συμβουλίου, στρατηγικά σχέδια κ.ά.) που έχουν εκπονηθεί σε παλαιότερες περιόδους και βρίσκονται σε ισχύ ή τμήματα τους που απεικονίζουν την υφιστάμενη κατάσταση. Τα στοιχεία που αναζητούνται δεν περιορίζονται απαραίτητα σε συγκοινωνιακά θέματα, αλλά μπορεί να αφορούν και πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, ενεργειακά και άλλα αντικείμενα που μπορεί να δώσουν στοιχεία για τις στρατηγικές κατευθύνσεις και πολιτικές που ακολούθησε ο Δήμος Αιγάλεω σε ζητήματα που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη γενικότερα.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

Το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 14968/471/01-02-1988 Απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και εγκρίθηκε με το **ΦΕΚ 205/Δ/1988**, όπως αυτό τροποποιήθηκε τέσσερις φορές, και ειδικότερα με τα **ΦΕΚ 434/Δ/11-07-1991** (1^η τροποποίηση), **ΦΕΚ 240Δ/1994** (2^η τροποποίηση), **ΦΕΚ 196Δ/1995** (3^η τροποποίηση) και **ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/2009** (4^η τροποποίηση).

Σύμφωνα με αυτό, καθορίζεται η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, λαμβάνονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς επίσης προτείνονται και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής. Πιο αναλυτικά:

- a. σε ό,τι αφορά τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, προβλέπεται:
 - η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 82.000 κατοίκων, με τη δημιουργία τεσσάρων (4) συνοικιών και δεκαπέντε (15) πολεοδομικών ενοτήτων – γειτονιών, με μέση πυκνότητα που κυμαίνεται από 75 (Π.Ε. 5) έως 248 (Π.Ε. 6) και μέσο συντελεστή δόμησης από 1,3 (Π.Ε. 8) έως 1,8 (Π.Ε. 4, 6 και 9).
 - ο προσδιορισμός των χρήσεων γης, με την επέκταση του σχεδίου πόλης στις περιοχές Ντόιτς και Παπανικολή για χρήση κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών, την ένταξη με βιομηχανική χρήση μέσης και χαμηλής όχλησης της περιοχής μεταξύ Λ. Κηφισού, Ιεράς Οδού, Αγίας Άννας και Πέτρου Ράλλη, τη δημιουργία νέων τοπικών κέντρων στις ακραίες περιοχές του δήμου, την ένταξη της περιοχής «Ρώσικα», τη δημιουργία χώρου πρασίνου στην περιοχή Μπαρουτάδικο και χώρου πλατείας και πάρκου και εγκαταστάσεις υγείας και πρόνοιας στο κέντρο του δήμου, καθώς και τη χωροθέτηση χρήσεων γενικής κατοικίας στη ΒΑ συνοικία και στο τμήμα που περιλαμβάνεται μεταξύ Καβάλας, Ιεράς Οδού και Κηφισού
 - ο καθορισμός περιοχών βιομηχανικών πάρκων (ΒΙΠΑ) και βιοτεχνικών πάρκων (ΒΙΟΠΑ)
 - η πεζοδρόμηση της Ιεράς Οδού, στο τμήμα της από Κηφισού έως Θησέως και η διευθέτηση του υπόλοιπου δρόμου με πράσινο και ειδική διαμόρφωση
 - η εκτίμηση της χωρητικότητας των πολεοδομικών ενοτήτων σε κατοίκους και των αναγκών σε γη (Ha) για την κοινωνική υποδομή σε επίπεδο πόλης.

- b. Σε ό,τι αφορά τα μέτρα που προβλέφθηκαν για την προστασία του περιβάλλοντος
 - Ζώνες τοπίου. Διαμόρφωση σε πάρκο των ορεινών όγκων Αιγάλεω – Κορυδαλλού, αφού προηγηθεί συνολική μελέτη προσδιορισμού χρήσεων, όρων δόμησης, κυκλοφορίας, φύτευσης και γενικότερης αξιοποίησης.
 - Ζώνες μνημειακού και αρχαιολογικού περιεχομένου. Δημιουργία δύο ζωνών Λ11 και Λ12. Η πρώτη ζώνη (Λ11) αφορά στο κτήμα Μερκάτη στην τοποθεσία «Παχί» που περιλαμβάνει τμήμα του Ελαιώνα, τον βυζαντινό ναό Αγ. Ιωάννου Μερκάτη, τη μεταβυζαντινή εκκλησία της Παναγίας του Καλτά που είναι διατηρητέο μνημείο (ΦΕΚ 661/Β/ 26-04-2021 Β.Δ. 19-04-2021) και το τσιφλίκι του Μερκάτη. Η δεύτερη ζώνη (Λ12) αφορά την Ιερά Οδό και τη δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου, με στόχο να αποτελέσει το δεύτερο κύριο άξονα διασύνδεσης των κεντρικών αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας με τα υπόλοιπα αξιοθέατα της Αττικής.

- c. Σε ό,τι αφορά τις προτάσεις για τα δίκτυα υποδομής, προβλέπεται:
 - για το οδικό δίκτυο, η δημιουργία δευτερεύουσας αρτηρίας της Ανατολικής Περιφερειακής Αιγάλεω

- για το δίκτυο ύδρευσης, ο εκσυγχρονισμός του με την αντικατάσταση των φθαρμένων αγωγών και τη τοποθέτηση δικλίδων και μετρητών ροής
- για το δίκτυο αποχέτευσης, η διευθέτηση του Χαϊδαρορέματος, η συμπλήρωση του δικτύου ακαθάρτων και η κατασκευή για το δίκτυο ομβρίων αγωγών βελτιωμένης χάραξης και διατομής
- για το τηλεπικοινωνιακό – ενεργειακό ηλεκτρικό δίκτυο, η μετατροπή των εναέριων γραμμών ΜΤ και ΧΤ σε υπόγειες γραμμές, καθώς και των εναέριων Υ/Σ μετασχηματισμού σε εσωτερικούς για την ασφάλεια των κατοίκων, η εγκατάσταση δικτύου τηλεθέρμανσης, η διανομή του αερίου καυσίμου στους οικιακούς καταναλωτές κ.ά.

1^η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγιάλεω (1991)

Με την υπ' αριθμόν 72888/3764 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, η οποία δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 434/Δ/11-07-1991, τροποποιήθηκαν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων Αθηναίων, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγιάλεω, Περιστερίου και Ταύρου για την αλλαγή χρήσεων στην περιοχή «Ελαιώνα» που υπάγεται στους παραπάνω Δήμους. Η συγκεκριμένη τροποποίηση αφορούσε τον καθορισμό σε αυτή χρήσης ΒΠΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση, σύμφωνα με το άρθρο 5 του από 23-02-1987 Π.Δ. (ΦΕΚ 166/Δ/1987), όπως τροποποιήθηκε με το από 08-12-1990 Π.Δ. (ΦΕΚ 706/Δ/1990). Οι χρήσεις στην περιοχή καθορίζονται κατά ζώνες με στοιχεία Α, Β, Γ και Δ.

Ειδικότερα, στη ζώνη Δ, η οποία αφορά την περιοχή μελέτης και περιλαμβάνει εκτάσεις των δήμων Αθηναίων και Αιγιάλεω κατά μήκος της Ιεράς Οδού και σε βάθος ενός οικοδομικού τετραγώνου εκατέρωθεν αυτής, επιτράπηκαν οι χρήσεις:

- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο
- Πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- Διοίκηση
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια
- Χώροι συνάθροισης κοινού
- Κτήρια, γήπεδα στάθμευσης, μόνο για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο και επί των άλλων οδών εκτός της Ιεράς Οδού με την υποχρέωση να μην προβλέπουν τις εισόδους και εξόδους τους επί της Ιεράς Οδού
- Κατοικία
- Πρατήρια βενζίνης

2^η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγιάλεω (1994)

Το 1994 έγινε η 2^η τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αιγιάλεω, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 5132/1013/16-02-1994 απόφαση Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 240/Δ/1994. Στο πλαίσιο αυτό, τροποποιήθηκαν τα όρια του Γ.Π.Σ., ενώ, συγχρόνως, επαναπροσδιορίστηκαν οι χρήσεις γης και επανακαθορίστηκε η ιεράρχηση του βασικού οδικού δικτύου. Ειδικότερα:

- a. σε ό,τι αφορά τα όρια, προβλέπεται:
- η αφαίρεση της Πολεοδομικής Ενότητας (Π.Ε.) 5 από τα όρια του Γ.Π.Σ. και
 - η επέκταση των ορίων της Π.Ε. 10 έως τον άξονα Αθηνών – Καβάλας
- b. σε ό,τι αφορά τις χρήσεις γης, αυτές επαναπροσδιορίστηκαν ως εξής:
- στο πολεοδομικό κέντρο του Δήμου επιτράπηκαν οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου σύμφωνα με το Άρθρο 4 του από 23-07-1987 Π.Δ. (Δ' 166) εκτός από τα κέντρα διασκέδασης, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών, καθώς επίσης και γραφεία τελετών
 - στους βασικούς οδικούς άξονες Λεωφόρου Αθηνών, Λεωφόρου Κηφισού, Πέτρου Ράλλη και Θηβών μέχρι Ριζομύλων, επιτράπηκαν οι χρήσεις γενικής κατοικίας και επιπλέον κέντρα διασκέδασης και εμπορικές εκθέσεις
 - στους βασικούς οδικούς άξονες Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου επιτράπηκαν οι χρήσεις γενικής κατοικίας
 - στους βασικούς οδικούς άξονες επιτράπηκαν πρατήρια βενζίνης και γραφεία τελετών
 - στην υπόλοιπη περιοχή επιτράπηκε η χρήση γενικής κατοικίας
- c. σε ό,τι αφορά την οργάνωση και λειτουργία του βασικού οδικού δικτύου, προβλέπεται:
- ο επανακαθορισμός της ιεράρχησης του βασικού οδικού δικτύου, ως εξής: η Κηφισού (Εθνική Οδός) και η Καβάλας (Αθηνών) χαρακτηρίζονται ως *ελεύθεροι ταχείες Λεωφόροι*, η Θηβών και η Πέτρου Ράλλη χαρακτηρίζονται ως *πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες*, οι οδοί Ορφέως, Μίνωος, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου χαρακτηρίζονται ως *δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες*
 - η Λεωφόρος Θηβών χαρακτηρίζεται ως άξονας δικτύου αστικών συγκοινωνιών
 - η επέκταση της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ μέχρι το Αιγάλεω, με χάραξη κατά μήκος της Ιεράς Οδού και η δημιουργία τριών σταθμών. Επιπλέον, προτείνεται ο καθορισμός επισκευαστικής βάσης και αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ στον Ελαιώνα.

3^η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (1995)

Η τρίτη τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ' αριθμόν 9721/1731/13-03/1995 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και θεσμοθετήθηκε με το ΦΕΚ 196/Δ/04-04-1195. Η συγκεκριμένη τροποποίηση αφορά στη χωροθέτηση Δημαρχείου και στον καθορισμό χρήσεων ελευθέρων χώρων – αστικού πρασίνου στο χώρο του Μπαρουτάδικου και ειδικότερα αναψυκτήρια, πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

4^η Τροποποίηση Γ.Π.Σ. Δήμου Αιγάλεω (2009)

Η τελευταία τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του Δήμου Αιγάλεω, η οποία εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 28195 Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και

Δημοσίων Έργων και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/21-07-2009, εισηγείται την αναθεώρηση των χρήσεων γης στις περιοχές του Δήμου και επικεντρώνεται στα παρακάτω σημεία:

- καθορισμό χρήσης πολεοδομικού κέντρου
- καθορισμό χρήσης γενικής κατοικίας
- καθορισμό χρήσης αμιγούς κατοικίας
- καθορισμό χρήσης ΒΙΠΑ προς εξυγίανση στην περιοχή «ΓΙΟΥΛΑ»
- καθορισμό κοινωφελών χώρων, χώρων αθλητισμού, πρόνοιας και κοινόχρηστων χώρων.

Όροι Δόμησης

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω περιλαμβάνει αρκετές περιπτώσεις Όρων Δόμησης, οι περισσότερες από τις οποίες συνοδεύονται από παρεκκλίσεις, οι οποίες αφορούν την αρτιότητα των οικοπέδων και ορισμένες την επιτρεπόμενη κάλυψη. Ειδικότερα, το ισχύον οικοδομικό σύστημα, στη μεγαλύτερη έκταση του Δήμου, είναι το «συνεχές», ενώ μόνο σε τρεις (3) περιπτώσεις προβλέπεται το «πανταχόθεν ελεύθερο». Όσον αφορά την επιτρεπόμενη κάλυψη, εντός του οικιστικού ιστού, κυμαίνεται μεταξύ 60% και 70%, με κυρίαρχη αριθμητικά αυτή του 60%. Επιπρόσθετα, οι επιτρεπόμενοι συντελεστές δόμησης κυμαίνονται μεταξύ 0.80 και 1.80, με ενδιάμεσες τιμές 1.00, 1.20 και 1.60. Πιο αναλυτικά, στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου κυριαρχούν οι συντελεστές 1.80 και 1.60, ενώ σε μικρότερα τμήματα οι συντελεστές δόμησης ορίζονται σε 1.00 και 1.20. Αναφορικά με τις ακραίες τιμές, επισημαίνεται ότι ο χαμηλότερος συντελεστής δόμησης (0.80) εντοπίζεται στην περιοχή «Ντόιτς», η οποία εντάχθηκε στο σχέδιο το 1990, ενώ ο μέγιστος συντελεστής δόμησης (1.80) ισχύει για οκτώ (8) περιοχές και συγκεκριμένα για τις: 2-Λιούμη Ι, 6-Π. Νταμαράκια, 7-Ν. Νταμαράκια, 10-Αναγέννηση, 11-Λόφος Αξιωματικών, 15-Άγιος Κων/νος (επέκταση) και τις 5Α- στα ΝΔ του Δήμου και βόρεια της Ιεράς Οδού και 10Β- μεταξύ των Λεωφ. Θηβών και Ιεράς Οδού και του Άλσους Μπαρουτάδικο.

Ειδικότερα για την περιοχή του «Ελαιώνα», με το ΦΕΚ 1049/Δ/30-11-1995 εγκρίθηκε το πολεοδομικό σχέδιο τμημάτων της Πολεοδομικής Ενότητας Ελαιώνα, τα οποία εντάσσονται στους Δήμους Αθηναίων, Αγ. Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Περιστερίου και Ταύρου. Σύμφωνα με αυτό, καθορίστηκε ο πολεοδομικός κανονισμός της περιοχής, με τον προσδιορισμό των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης, ενώ, ταυτόχρονα, καθορίστηκε η θέση και η διάταξη των κτηρίων.

Πιο αναλυτικά, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ορίζεται σε 50% της επιφάνειας του οικοπέδου και αναφέρεται στην περίπτωση που τα οικόπεδα προορίζονται για βιομηχανικές – βιοτεχνικές μονάδες καθώς επίσης και για κτήρια στάθμευσης και πρακτορεία μεταφορών. Αντίθετα, για τις λοιπές χρήσεις, το ποσοστό κάλυψης ορίζεται σε 40%. Ταυτόχρονα, επιβάλλεται η υποχρεωτική φύτευση των οικοπέδων ανάλογα με το ποσοστό κάλυψής τους και συγκεκριμένα, σε ποσοστό, αφενός, 20% στην περίπτωση που το ποσοστό κάλυψης ορίζεται μέχρι 50% και, αφετέρου, 30% στην περίπτωση που το ποσοστό κάλυψης ορίζεται μέχρι 40%.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται συγκεντρωτικά όλα τα ΦΕΚ με τα οποία εγκρίθηκαν και θεσμοθετήθηκαν οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για κάθε μία περιοχή του Δήμου Αιγιάλεω.

Πίνακας 7: Έγκριση όρων και περιορισμών δόμησης του Δήμου Αιγιάλεω

A/A	Ονομασία	ΦΕΚ
1	ΛΙΟΥΜΗ ΙΙ	228/A/1956
2	ΛΙΟΥΜΗ Ι	228/A/1956
3	Ο.Τ. 368-369-371-381-382-383-384-385	228/A/1956
4	ΙΕΡΑΠΟΛΗ ΜΕ ΠΡΑΣΙΑ Ο.Τ. 30-59, 75-100, 101-120	267/A/1951
5	ΙΕΡΑΠΟΛΗ ΑΝΕΥ ΠΡΑΣΙΑΣ	267/A/1951
5A	-	267/A/1951
6	Π. ΝΤΑΜΑΡΑΚΙΑ Ο.Τ. 387-437	283/A/1956
7	Ν. ΝΤΑΜΑΡΑΚΙΑ Ο.Τ. 438-506	10/Δ/1967
8	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ Ο.Τ. από 514-570	135/Δ/1967
8A	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ Ο.Τ. από 514-570	135/Δ/1967
9	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ (επέκταση) Ο.Τ. 560-561-562	146/Δ/1967
9A	ΑΝΩ ΛΙΟΥΜΗ (επέκταση) Ο.Τ. 560-561-562	146/Δ/1967
10	ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ	296/A/1954 & 187/A/1957
10A	ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ	296/A/1954 & 187/A/1957
10B	-	268/A/1952 & 140/A/1959
11	ΛΟΦΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	28/Δ/1959
11A	ΛΟΦΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ	28/Δ/1959

12	ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΑ	612/A/1935 & 267/A/1951
13	ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΑΘΗΝΩΝ	274/A/1955
14	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΚΟΡΑΗ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	54/A/1957
15	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ (επέκταση) Ο.Τ. 513-513Α-571-572- 573	142/Δ/1967
16	ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟΣ ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ	160/A/1959
17	Μεταξύ Ο.Τ. 141,142,143 και κοίτης Κηφισού	289/A/1954
18	ΔΙΑΣΩΡΕΙΤΗΣ Ο.Τ. από 162 - 175	304/A/1954
19	ΝΤΟΙΤΣ (επέκταση)	203/Δ/1990
20	ΕΛΑΙΩΝΑΣ	1049/Δ/1995
21	ΣΩΤΗΡΑΚΗ	511/A/1937 & 267/A/1951
22	Ο.Τ.578,579,580,581,582	103/Δ/1969

Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Αιγιάλεω για τον Ελαιώνα

Η μελέτη με τίτλο «Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων για την υλοποίηση του εγκεκριμένου Ρυμοτομικού Σχεδίου στην περιοχή Ελαιώνα, καθώς και τοπικές παρεμβάσεις στον οικιστικό ιστό» εκπονήθηκε το 2020, σε τρεις φάσεις, από τους «Μ. Παρασκευόπουλος & Συνεργάτες – Σύμβουλοι Μηχανικοί Ε.Ε» και «ΓΑΙΚΟΜ Α.Ε.», στους οποίους ανατέθηκε ύστερα από Δημόσιο Διαγωνισμό.

Η συγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη είχε ως αντικείμενο την περιοχή «Ελαιώνα» του Δήμου Αιγιάλεω, και ειδικότερα τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό επί του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου στην περιοχή αυτή, καθώς και τοπικές παρεμβάσεις σε τρεις περιοχές του οικιστικού ιστού του Αιγιάλεω, οι οποίες αφορούν την περιοχή του κέντρου, την περιοχή του Σταθμού Μετρό «Αγία Μαρίνα» και την περιοχή των οδών Προόδου – Μίνωος – Βορείου Ηπείρου – Θηβών.

Κατά το 1^ο Στάδιο της μελέτης έγινε καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αφορούσε:

- συλλογή στοιχείων υφιστάμενων μελετών και στοιχείων υποβάθρου
- καταγραφή υφιστάμενων και προβλεπόμενων χρήσεων γης
- πλάτη και κατά μήκος κλίσεις οδών
- είδος και κατάσταση οδοστρώματος
- πλάτος και κατάσταση πεζοδρομίων
- υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση και λειτουργία
- υφιστάμενο καθεστώς και συνθήκες στάθμευσης

- υφιστάμενη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
- λειτουργία συγκοινωνιακού δικτύου
- μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και σύνθεσης της κυκλοφορίας

Οι παρεμβάσεις που προτάθηκαν αφορούσαν κυρίως τη λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, μονοδρομήσεις και αντιδρομήσεις οδών με στόχο τη δημιουργία ζευγών οδικών τμημάτων αντίρροπης κατεύθυνσης, τη διαχείριση της στάθμευσης με τη σαφή χωροθέτηση λωρίδων επιτρεπόμενης στάθμευσης και τον αποκλεισμό της παράνομης στάθμευσης στα διάφορα οδικά τμήματα ώστε να μη δημιουργούνται εμπόδια στις μετακινήσεις οχημάτων και πεζών, όπως επίσης και τη δημιουργία διαδρόμων εναλλακτικής μετακίνησης (πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, οδούς ήπιας κυκλοφορίας κ.ά.) οι οποίοι θα συνδέουν σημαντικούς πόλους έλξης, όπως σχολεία, εμπορικά κέντρα, χώρους πρασίνου κ.λπ. με στόχο την ενίσχυση ήπιων μορφών μετακίνησης.

Πιο αναλυτικά, στη συνέχεια παρουσιάζονται οι προτάσεις για κάθε μία περιοχή παρέμβασης ξεχωριστά.

Περιοχή Ελαιώνα

Ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση, προτείνεται:

- νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου με βάση τη λειτουργία, ως εξής:
 - *πρωτεύον άξονας μητροπολιτικής σημασίας* χαρακτηρίζεται η Λεωφ. Κηφισού
 - *δευτερεύον άξονας μητροπολιτικής σημασίας* χαρακτηρίζεται η Ιερά Οδός και η Πέτρου Ράλλη
 - *κύριες συλλεκτήριες* χαρακτηρίζονται ο παράδρομος της Λεωφ. Κηφισού και ο άξονας Αγ. Άννης/Μαρκόνι
 - *τοπικές συλλεκτήριες* χαρακτηρίζονται οι οδοί Ορφέως, Πλούτωνος/Μαρκίδη, Σαλαμινίας, Κνωσσού, Θεσσαλίας και η Προόδου
- η λειτουργία της οδού Κνωσού ως δρόμος μονής κατεύθυνσης από τη Θεσσαλίας προς την Ιερά Οδό – ζεύγος με παράδρομο Λ. Κηφισού
- η λειτουργία των οδών Πλούτωνος και Πέτρας ως είσοδοι προς τον Κεντρικό Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΣΥΛ) για διεθνή και εθνικά υπεραστικά λεωφορεία, αντίστοιχα
- η λειτουργία των οδών Πιερίας και Καστοριάς ως δρόμοι διπλής κατεύθυνσης για εξυπηρέτηση λειτουργιών του ΚΣΥΛ
- η πεζοδρόμηση της οδού Σαλαμινίας μεταξύ Μαρκίδη και Λεωφ. Κηφισού και μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας του τμήματός της μεταξύ Λεωφ. Κηφισού και Πέτρου Ράλλη (πλησίον νότιας πύλης ΠΑ.Δ.Α.)
- η λειτουργία της οδού Πλούτωνος, μεταξύ Ιεράς Οδού και Πιερίας, με δύο λωρίδες κυκλοφορίας μονής κατεύθυνσης, για ταυτόχρονη εξυπηρέτηση εισόδου υπεραστικών λεωφορείων και λοιπής κυκλοφορίας
- η λειτουργία της οδού Πιερίας με μία λωρίδα κυκλοφορίας από τον παράδρομο της Λεωφ. Κηφισού έως την Αγ. Άννης και δύο λωρίδες στην αντίθετη κατεύθυνση για έξοδο των υπεραστικών λεωφορείων από το ΚΣΥΛ
- η λειτουργία της οδού Ορφέως με δύο λωρίδες για την κυκλοφορία από την Αγ. Άννης και προς τον παράδρομο της Λεωφ. Κηφισού

- η δημιουργία διαδρομών εναλλακτικής ήπιας μετακίνησης, όπου προτεραιότητα θα έχουν οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Ως διάδρομοι ήπιας μετακίνησης προτάθηκαν ο άξονας Θεσσαλίας – Κνωσσού – Πλούτωνος – Μαρκίδη, η Ιερά Οδός, η Ορφέως, καθώς επίσης και η Σαλαμινίας
- η δημιουργία νέων συγκοινωνιακών συνδέσεων του Ελαιώνα με την πόλη του Αιγάλεω και τον Δήμο Αθηναίων
- νέα οργάνωση της στάθμευσης, με καθορισμό των θέσεων και διαστάσεων των λωρίδων στάθμευσης, απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης και από τις δύο πλευρές στις οδούς πέριξ του ΚΣΥΛ και, μακροπρόθεσμα, δημιουργία υπόγειων χώρων στάθμευσης δημόσιας χρήσης επί της οδού Σαλαμινίας (πλησίον των εγκαταστάσεων του Δήμου Αιγάλεω) και στον χώρο που σήμερα χρησιμοποιείται ως αμαξοστάσιο του Δήμου Αθηναίων.

Περιοχή Κέντρου

Στην περιοχή του κέντρου δεν προτείνονται κάποιες άμεσες παρεμβάσεις στην κυκλοφοριακή οργάνωση, παρά μόνο σε ό,τι αφορά τη διαχείριση της στάθμευσης και την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης στο πλαίσιο στόχων και μεθόδων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ειδικότερα, οι προτάσεις εστιάζουν:

- στον σχεδιασμό και υλοποίηση καθεστώτος και συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, στην περιοχή που περικλείουν οι οδοί Κωνσταντινουπόλεως, Περγάμου, Ραιδεστού, Ρήγα Φεραίου και η Λεωφόρος Θηβών.
- στην επέκταση του καθεστώτος ήπιας κυκλοφορίας σε όλο το μήκος της οδού Μάρκου Μπότσαρη (από Λεωφ. Θηβών έως Λεωφ. Κηφισού) και στη μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας του τμήματος της οδού Δωδεκανήσου από την Ιερά Οδό έως την οδό Μάρκου Μπότσαρη, με στόχο την ενίσχυση του περπατήματος
- στον επανασχεδιασμό και συμπλήρωση της σήμανσης κυκλοφορίας και στάθμευσης

Περιοχή των οδών Β. Ηπείρου – Μίνωος – Θηβών

Ως προς την οργάνωση της κυκλοφορίας, οι προτάσεις αφορούν:

- τη μονοδρόμηση της οδού Προόδου, ως έξοδος από την περιοχή
- τη μονοδρόμηση της οδού Μουργκάνας, ως είσοδος στην περιοχή
- τη μετατροπή του τμήματος της οδού Μίνωος μεταξύ των οδών Σαράφη και Σαμοθράκης, σε διπλής κατεύθυνσης
- την αντιδρόμηση του οδικού τμήματος της οδού Αργοστολίου μεταξύ των οδών Κότρωνος και Β. Ηπείρου
- την αντιδρόμηση των οδών Τεμένης και Κυθήρων
- την αντιδρόμηση του ζεύγους των οδών Ζήνωνος και Μανδηλαρά
- τη μονοδρόμηση της οδού Σαμοθράκης με κατεύθυνση προς την οδό Μίνωος
- τη μονοδρόμηση της οδού Χαλκίδος προς την οδό Κότρωνος
- τη μονοδρόμηση της οδού Αριάδνης προς Λεωφόρο Θηβών
- τη μετατροπή σε ήπιας κυκλοφορίας των οδών Σκρα και Δήλου

Ως προς το δίκτυο των δημόσιων συγκοινωνιών δεν προτείνεται κάποια αλλαγή στις υφιστάμενες διαδρομές των λεωφορείων. Ωστόσο, προτείνεται η τροποποίηση της ιδιωτικής λεωφορειακής γραμμής που συνδέει το σταθμό Μετρό «Αιγάλεω» με τα εμπορικά κέντρα ΙΚΕΑ και River West με νέα κυκλική διαδρομή.

Περιοχή Αγίας Μαρίνας

Ως προς την οργάνωση της κυκλοφορίας, οι προτάσεις αφορούν:

- τη μονοδρόμηση των οδών Δραγατσανίου, Ψαρών, Μαραθώνος, Σαλαμίνας στα τμήματά τους, νότια της οδού Κυπαρισσίας, με κατεύθυνση της κυκλοφορίας όπως και στα ήδη μονοδρομημένα τμήματά τους
- τη μονοδρόμηση της οδού Κατσαρού, μεταξύ των οδών Αγίας Μαρίνης και Ψαρών, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Ψαρών
- τη μονοδρόμηση της οδού Αιγίνης, με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Παλαιολόγου
- τη μονοδρόμηση της οδού Κάλβου, μεταξύ των οδών Θεμιστοκλέους και Νικίου, με κατεύθυνση προς την οδό Νικίου
- τη μετατροπή των οδών Φερρών και Φιλιατρών σε ήπιας κυκλοφορίας

Ως προς τη διαχείριση της στάθμευσης, προβλέπεται:

- η διαμόρφωση λωρίδας προσωρινής στάσης οχημάτων (kiss & ride) μήκους 30 μέτρων, στο Ο.Τ. που βρίσκεται η νότια είσοδος του σταθμού Μετρό «Αγία Μαρίνα»
- ο αποκλεισμός της παραβατικής στάθμευσης στη δυτική πλευρά της Αγ. Μαρίνας, μέσω άμεσης τοποθέτησης προσωρινών εύκαμπτων εμποδίων και μεσοπρόθεσμα μέσω διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου
- η διαμόρφωση δύο χώρων αποκλειστικής στάθμευσης δικύκλων, βόρεια και νότια της Ιεράς Οδού και πλησίον του σταθμού Μετρό «Αγία Μαρίνα» αλλά και του Δημαρχείου
- η απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε μία εκ των δύο πλευρών, σε οδικά τμήματα μη επαρκούς πλάτους
- η κατάργηση του καθεστώτος απαγόρευσης στάθμευσης ανά πλευρά του δρόμου κατά τους μονούς ή τους ζυγούς μήνες
- η επιβολή καθεστώτος ελεύθερης στάθμευσης αποκλειστικά για Ι.Χ. Επιβατικά οχήματα στα οδικά τμήματα της περιοχής που διαθέτουν οριακά επαρκές πλάτος να εξυπηρετήσουν αμφίπλευρη στάθμευση
- η απελευθέρωση της στάθμευσης και στις δύο πλευρές των οδών Αγίας Βαρβάρας και Κυπαρισσίας που διαθέτουν ικανοποιητικά πλάτη οδοστρώματος

Επισημαίνεται ότι στο δεύτερο παραδοτέο της παρούσας υπηρεσίας θα πραγματοποιηθεί αναλυτική πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση της περιοχής παρέμβασης στο πλαίσιο της εκπόνησης της Δραστηριότητας 3.1 σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS.

Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Λόγω των συνθηκών που διαμορφώθηκαν εξαιτίας της πανδημίας του Covid-19, με τον περιορισμό των μετακινήσεων, και σε συνδυασμό με την καλοκαιρινή περίοδο που παρατηρήθηκαν μειωμένες επίσης μετακινήσεις, κρίθηκε σκόπιμο η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς να πραγματοποιηθεί το μήνα Σεπτέμβριο μετά την επανέναρξη της λειτουργίας των σχολείων, και να συνδυαστούν με τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και στρεφουσών ροών, προκειμένου τα αποτελέσματα να ανταποκρίνονται καλύτερα στις πραγματικές συνθήκες κυκλοφορίας του δήμου.



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

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ,
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ**

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

Diadikasia Business Consulting SA

DBC ▲ diadikasia

Περιεχόμενα	
Εισαγωγή	8
Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες	9
Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	18
Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού	22
Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λειτουργίες διαχείρισης	27
Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών	39
Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης.....	39
Δημογραφικά Χαρακτηριστικά	40
Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία – Μόνιμος Πληθυσμός και Πληθυσμιακή Πυκνότητα. 40	
Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Ηλικιακής Διάρθρωσης και Φύλου	44
Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία	49
Μορφολογία	49
Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί και Γεωτεχνική της περιοχής	52
Κλιματολογικές Συνθήκες.....	54
Προστατευόμενες Περιοχές.....	59
Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης	64
Ιστορικά Μνημεία και Αρχαιολογικοί Χώροι.....	64
Νεότερα Μνημεία και Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος	66
Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος	67
Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης	71
Οικιστική Ανάπτυξη – Γενικά Στοιχεία	71
Θεσμικό Πλαίσιο	71
Υφιστάμενες Χρήσεις Γης.....	77
Οδικό Δίκτυο	86
Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου.....	87
Πλάτος οδοστρώματος	88
Κατευθύνσεις οδικού δικτύου	90
Πλάτος πεζοδρομίων	91
Διαχείριση στάθμευσης	94
Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης.....	95
Ζήτηση στάθμευσης	97
Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι	98
Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη.....	101

Δίκτυο ποδηλάτου	101
Δίκτυο πεζόδρομων	101
Διαβάσεις πεζών	103
Ράμπες ΑμεΑ	104
Δίκτυο μεταφορών	106
Δημοτικό Σύστημα	106
Δίκτυο Ο.Α.Σ.Α.	106
Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό	109
Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου	111
Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών	113
Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού	117
Κόμβος 3: Μεγάλου Αλεξάνδρου και Νέστου	121
Κόμβος 4: Δημοκρατίας, Βορείου Ηπείρου και Θηβών	125
Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας	129
Κόμβος 6: Ιωαννίνων και Ε.Ο. Τρικάλων-Παναγίας	133
Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου	137
Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου Αλεξάνδρου	141
Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ	146
Ερωτηματολόγια	147
Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση	148
Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης	149
Ανάλυση SWOT	153
Αξιολόγηση κινητικότητας - Mobility Status	154
Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας	159
Γενικά	159
Θεωρητικό Υπόβαθρο διατύπωσης σεναρίων	159
Διαβούλευση των σεναρίων με πολίτες και φορείς	161
Εργαλεία υποβοήθησης στη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας	163
Τάσεις εξέλιξης	163
Πληθυσμιακή εξέλιξη	163
Οικονομία	163
Δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων	164
Κατανάλωση Ενέργειας και Περιβαλλοντικό Αποτύπωμα	164
Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα – Νέες Τεχνολογίες	165
Δόμηση Σεναρίων	166
Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing)	166

Ήπιο Σενάριο.....	166
Ριζοσπαστικό Σενάριο	173

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο εργασίας.....	12
Πίνακας 2: Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο διαμονής.....	13
Πίνακας 3: Σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος	23
Πίνακας 4: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής.....	25
Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011).....	40
Πίνακας 6: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011). 41	41
Πίνακας 7: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης και της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011) 41	41
Πίνακας 8: Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου Αιγάλεω για τα έτη 1991, 2001, 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ.1991, 2001 και 2011)	42
Πίνακας 9: : Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών και Δ. Αιγάλεω (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)	43
Πίνακας 10: Μέση Ηλικία Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για το Έτος 2011	44
Πίνακας 11: Ηλικιακή Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για τα Έτη 2001 και 2011	44
Πίνακας 12: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011).....	45
Πίνακας 13: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019.....	46
Πίνακας 14: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011	47
Πίνακας 15: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011	48
Πίνακας 16: Πίνακας ρύπων για τον τομέα των Μεταφορών,	63
Πίνακας 17: Εμβαδομέτρηση και ποσοστά Κατηγοριών Χρήσεων Γης	79
Πίνακας 18: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης. 81	81
Πίνακας 19: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης. 82	82
Πίνακας 20: Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας	83
Πίνακας 21: Δομές Υγείας - Πρόνοιας.....	85
Πίνακας 22: Υποδομές Αθλητισμού	85
Πίνακας 23: Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία	89
Πίνακας 24: Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του	92
Πίνακας 25: Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων.....	93
Πίνακας 26: Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία	98
Πίνακας 27: Προβλήματα Κινητικότητας στο Δήμο	149
Πίνακας 28: Ανάλυση SWOT	153

Πίνακας 29: Mobility Status.....	156
Πίνακας 30: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Α με το Urban Transport RoadMaps.....	171
Πίνακας 31: Παράμετροι UTR Σεναρίου Α.....	172
Πίνακας 32: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Ριζοσπαστικού Σεναρίου με το Urban Transport Roadmaps.....	179
Πίνακας 33: Παράμετροι UTR Σεναρίου Β.....	181

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1 - Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps.....	10
Εικόνα 2: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω.....	15
Εικόνα 3: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω.....	15
Εικόνα 4: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: https://geodata.gov.gr/).....	39
Εικόνα 5: Πυκνότητα πληθυσμού Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (Πηγή πρωτογενών δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ).....	43
Εικόνα 6: Η Πυραμίδα πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω, 2011, Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Ε.Κ.Κ.Ε.....	45
Εικόνα 7: Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω κατά φύλο και ηλικία, , Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Τσάμης-Μαντες.....	46
Εικόνα 8: Ψηφιακό Μοντέλου Υψομέτρου Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.....	50
Εικόνα 9: Χάρτης Υψομετρικών Ζωνών Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.....	50
Εικόνα 10: Χάρτης μορφολογικών κλίσεων της δυτικής Αθήνας με τα όρια των δήμων του ΑΣΔΑ, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010.....	51
Εικόνα 11: Σχετική Θέση Δήμου και Όρους Αιγάλεω – Ιδία Επεξεργασία.....	52
Εικόνα 12: Γεωλογικός – Τεκτονικός Χάρτης, Πηγή: Σημειώσεις Διαλέξεων «Τεχνικής Γεωλογίας ΙΙ», Λουπασάκης Κωνσταντίνος, 2013-2014.....	53
Εικόνα 13: Χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών (τροποποιημένος από Παπανικολάου και άλλοι, 2002), Πηγή: «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010.....	54
Εικόνα 14:Κλιματικές Ζώνες βάσει του ΚΕΝΑΚ (Πηγή: ΚΕΝΑΚ, 2010).....	55
Εικόνα 15: Κλιματικές Περιοχές της Ελλάδας (Πηγή: https://www.monodomiki.gr/)..	56
Εικόνα 16: Μέσος όρος θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων, Πηγή: https://www.meteoblue.com/	57
Εικόνα 17: Νεφελώδης, αίθριος και ημέρες βροχόπτωσης, Πηγή: https://www.meteoblue.com/	57
Εικόνα 18: Διάγραμμα μέγιστων Θερμοκρασιών, Πηγή: https://www.meteoblue.com/	58
Εικόνα 19: Μέση Ετήσια Θερμοκρασίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021.....	58

Εικόνα 20: Ύψος Ετήσιου Υετού Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021	59
Εικόνα 21: Υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010	60
Εικόνα 22: Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021	61
Εικόνα 23: Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021	62
Εικόνα 24: Λεωφορειογραμμές και καταναλισκόμενα λίτρα λεωφορείων, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021	63
Εικόνα 25: Αριστερά: Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού, Σταθμός Μετρό Αιγάλεω, Δεξιά: Αρχαία Γέφυρα στον Κηφισό ποταμό (τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού), Σταθμός Μετρό Ελαιώνας, Πηγή: Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής https://www.efada.gr/	65
Εικόνα 26: Εκθέματα σταθμού μετρό Αιγάλεω, Πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj_id=20989	65
Εικόνα 27: Το λογότυπο του Ι.Λ.Ο.Α., Πηγή: http://iloaegaleo.blogspot.com/	66
Εικόνα 28: Άλσος Μπαρουτάδικο, Πηγή: https://www.pesydap.gr/	68
Εικόνα 29: Αναπαράσταση της πρότασης ανάπτυξης του Ελαιώνα, Πηγή: https://www.protagon.gr/	69
Εικόνα 30: Τροποποιήσεις Γ.Π.Σ. Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω, Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών, Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)	73
Εικόνα 31: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω.....	74
Εικόνα 32: Το Προεδρικό Διάταγμα του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Πηγή: ΟΡΣΑ76	
Εικόνα 33: Ποσοστά βασικών χρήσεων γης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019.....	77
Εικόνα 34: Στοιχεία Πολεοδομικής Οργάνωσης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019.....	78
Εικόνα 35: Καλύψεις Γης Corine Land Cover 2012, Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service - https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover	78
Εικόνα 36: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 1, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία	79
Εικόνα 37: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 2, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία	80
Εικόνα 38: Μήκη κατηγοριών οδικού δικτύου, Πηγή: Αναπτυξιακή Μελέτη Δήμου Αιγάλεω.....	87
Εικόνα 39: Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία	88
Εικόνα 40: Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία	90
Εικόνα 41: Πλάτος πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία	92
Εικόνα 42: Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία	93
Εικόνα 43: Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα	96
Εικόνα 44: Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα	96
Εικόνα 45: Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα	97
Εικόνα 46: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου επί της Μάρκου Μπότσαρη (Πηγή: Google Earth Pro)	101

Εικόνα 47: Μήκος και ποσοστά πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας Δ. Αιγιάλεω, Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγιάλεω (2015-2019).....	102
Εικόνα 48: Πεζόδρομοι επί των οδών Μοσχονησίων (αριστερά) και Αγίας Λαύρας (δεξιά), Πηγή: Google Earth Pro	102
Εικόνα 49: Δίκτυο Ήπιων Μορφών Μετακίνησης Δ. Αιγιάλεω, Ιδία Επεξεργασία ...	103
Εικόνα 50: Ύπαρξη και κατάσταση διαβάσεων Δ. Αιγιάλεω, Ιδία Επεξεργασία	104
Εικόνα 51: Ύπαρξη και κατάσταση ραμπών κίνησης Δ. Αιγιάλεω, Ιδία Επεξεργασία	105
Εικόνα 52: Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας Δ. Αιγιάλεω.....	106
Εικόνα 53: Γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. Δ. Αιγιάλεω.....	108
Εικόνα 54: Ζώνη Επιρροής Δίκτυο ΟΑΣΑ.....	109
Εικόνα 55: Ζώνη Επιρροής Μετρό	110
Εικόνα 56: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων	111
Εικόνα 57: Παρουσίαση μέγιστων ωριαίων φόρτων ανά κόμβο	112
Εικόνα 58: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 1....	114
Εικόνα 59: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 1.....	117
Εικόνα 60: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 2....	118
Εικόνα 61: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 2.....	121
Εικόνα 62: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 3....	122
Εικόνα 63: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 3.....	125
Εικόνα 64: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 4....	126
Εικόνα 65: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 4.....	129
Εικόνα 66: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 5....	130
Εικόνα 67: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 5.....	133
Εικόνα 68: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 6....	134
Εικόνα 69: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 6.....	137
Εικόνα 70: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 7....	138
Εικόνα 71: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 7.....	141
Εικόνα 72: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 8....	142
Εικόνα 73: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 8.....	145

Ευρετήριο Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγιάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019).....	47
Διάγραμμα 2: Κατανομή αστικού δικτύου.....	91
Διάγραμμα 3: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις καταγραφές κυκλοφοριακών ροών	112
Διάγραμμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 1	114
Διάγραμμα 5: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 1	115
Διάγραμμα 6: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1.....	116
Διάγραμμα 7: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 2	118
Διάγραμμα 8: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 2	119
Διάγραμμα 9: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2.....	120
Διάγραμμα 10: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 3	123
Διάγραμμα 11: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 3	123
Διάγραμμα 12: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3.....	124
Διάγραμμα 13: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 4	126
Διάγραμμα 14: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 4	127
Διάγραμμα 15: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4.....	128

Διάγραμμα 16: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 5	130
Διάγραμμα 17: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 5	131
Διάγραμμα 18: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 5.....	132
Διάγραμμα 19: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 6	134
Διάγραμμα 20: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 6	135
Διάγραμμα 21: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6.....	136
Διάγραμμα 22: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 7	138
Διάγραμμα 23: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 7	139
Διάγραμμα 24: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6.....	140
Διάγραμμα 25: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 8	142
Διάγραμμα 26: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 8	143
Διάγραμμα 27: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 8.....	144

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 «Σχεδία 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 Αιγάλεω αποφάσισε να αξιοποιήσει τις δυνατότητες των νέων κινήσεων του Ταμείου Ανάκαμψης και να κάνει κι αυτός ένα βήμα προς τη βιωσιμότητα της πόλης, δημιουργώντας πλέον ένα «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ). Με αυτό σκοπεύει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και παράλληλα προς μία πιο φιλική προς το περιβάλλον καθημερινότητα.

Βασικός στόχος είναι ο εντοπισμός των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη και οι κάτοικοί της, μέσω της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης βιώσιμης αστικής κινητικότητας εντός των ορίων του Δήμου, με απώτερο σκοπό την πρόταση ενδεδειγμένων και αποτελεσματικών λύσεων με αειφόρο και ανθρωποκεντρική προσέγγιση.

Τα βασικότερα προβλήματα της πόλης αφορούν την έλλειψη ισομερώς χωροθετημένων κοινόχρηστων λειτουργιών και οι μικρής επιφάνειας κοινόχρηστοι χώροι, η κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω του εμπορικού κέντρου υπερτοπικού χαρακτήρα της περιοχής, αλλά και η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών (εμπόριο, υπηρεσίες, γραφεία κ.α.) γραμμικά γύρω από τους κύριους οδικούς άξονες, δημιουργώντας πλήθος προβλημάτων.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα αφορούν 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 της Τ.Υ. στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με την από 30/06/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση, ανατέθηκε από το Δήμο Αιγάλεω και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Ιωάννη Γκίκα στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ».

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες

Χαρακτηριστικό των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που τα διαφοροποιούν από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες είναι ότι τα όρια μελέτης δεν καθορίζονται από διοικητικές χωρικές διαιρέσεις ή διαιρέσεις στο πλαίσιο θεσμικών ευθυνών. Αντίθετα γίνεται προσπάθεια - χωρίς να ληφθούν υπ' όψη τέτοιοι περιορισμοί - να μελετηθεί η κινητικότητα που σχετίζεται με την εξεταζόμενη πόλη, να διερευνηθούν οι αφετηρίες και προορισμοί όλων των μετακινήσεων και να παρθούν κυκλοφοριακά μέτρα και να γίνουν ρυθμίσεις σε όλη την έκταση που επηρεάζει την κινητικότητα στη μελετώμενη πόλη. Η περιοχή αυτή ονομάζεται λειτουργική αστική περιοχή (functional urban area) και καθορίζει τα όρια μελέτης ανεξάρτητα εάν ανήκουν στην ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης που αναθέτει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Εάν ανήκουν στην ευθύνη άλλου φορέα προτείνεται η συνεργασία με το φορέα αυτό, ώστε να παρθούν μέτρα που θα αντιμετωπίσουν τα κυκλοφοριακά θέματα στη ρίζα τους.

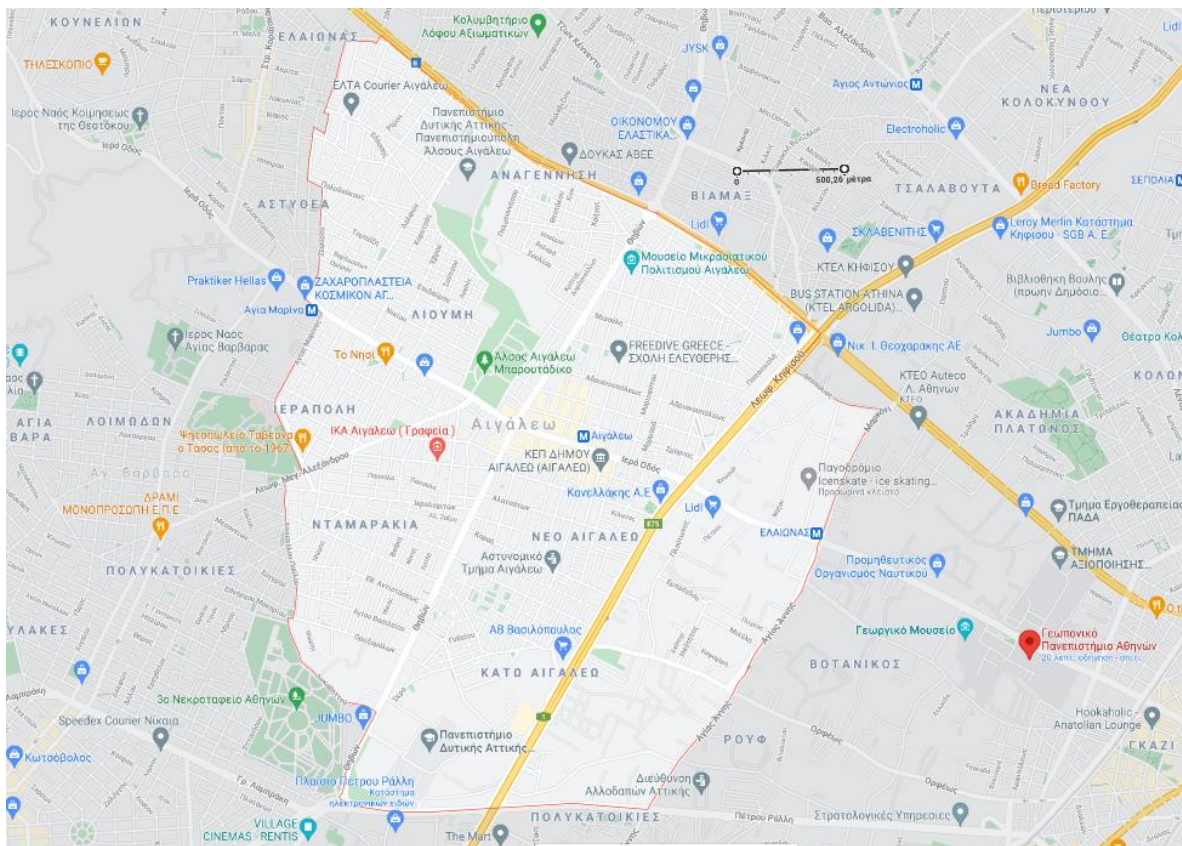
Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en): «Ως ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά σθεναρά στις ευρωπαϊκές πόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP). Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων αντιμετωπίζοντας μείζονες προκλήσεις, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική/ηχορύπανση, η κλιματική αλλαγή, τα οδικά ατυχήματα, η αντιαισθητική στάθμευση στο δρόμο και η ενσωμάτωση νέων υπηρεσιών κινητικότητας. **Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP) εξετάζει ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή (functional urban area) και προβλέπει συνεργασία σε διάφορους τομείς πολιτικής, σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, με τους κατοίκους της περιοχής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.**»

Σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (παράγραφος 2 άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16.3.2021) ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται κατ' αρχάς περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης. Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται «η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. **εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του.** Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και **μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας.** Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού ...».

Ο δήμος Αιγάλεω ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, οπότε αναμένεται να έχει ισχυρές λειτουργικές σχέσεις με τη γύρω περιοχή και το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του δήμου Αλίμου και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους.

Τα διοικητικά όρια του δήμου Αιγάλεω φαίνονται στην Εικόνα 1.

Ο δήμος Αιγάλεω έχει στην περιοχή ευθύνης του το δυτικό τμήμα της βιομηχανικής / βιοτεχνικής περιοχής του Ελαιώνα δυτικά της οδού Αγίας Άννης και βόρεια της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη και την οικιστική περιοχή που εκτείνεται από το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής νότια κοντά στο νεκροταφείο της Νίκαιας και την περιοχή χρήσεων αναψυχής (Village) του Ρέντη μέχρι βόρεια τη λεωφόρο Αθηνών που αποτελεί ένα διαμήκες φράγμα αποκόπτοντας το δήμο Αιγάλεω από το δήμο Περιστερίου. Νότια συνορεύει με το δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, δυτικά με την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι, βόρεια με το Περιστερί και ανατολικά με το δήμο Αθηναίων. Ο δήμος Αιγάλεω τέμνεται στην διεύθυνση βορρά-νότου από τη λεωφόρο Κηφισού, που αποτελεί έναν από τους πιο φορτισμένους οδικούς άξονες της Αττικής, ο οποίος είναι διαμορφωμένος ως αυτοκινητόδρομος, δηλαδή δεν επιτρέπεται η διάσχισή του από πεζούς και οχήματα παρά μόνο σε σημεία που υπάρχουν ανισόπεδοι κόμβοι. Παρ' όλα αυτά, το φράγμα που δημιουργεί η λεωφόρος Κηφισού δεν δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κίνηση των πεζών, αφού διέρχεται από τη βιομηχανική περιοχή του δήμου, όπου η κίνηση πεζών δεν είναι μεγάλη. Σημαντικότερο φράγμα είναι η λεωφόρος Θηβών που διασχίζει τις πυκνοδομημένες οικιστικές και εμπορικές περιοχές του δήμου. Ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων στη λεωφόρο Θηβών είναι μικρές και τα σχετικά περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού αμβλύνουν την αποκοπή που δημιουργείται. Ανάλογο φράγμα αποτελεί και η Ιερά Οδός που ενώνει το κέντρο του δήμου με την Αθήνα, την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι. Η κίνηση των αυτοκινήτων είναι σημαντική, ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων εξαιτίας της συμφόρησης είναι μικρές και υπάρχουν αρκετά σημεία στα οποία ο πεζός μπορεί να διασχίσει την οδό με ασφάλεια.



Εικόνα 1 - Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps

Χαρακτηριστικό του δήμου είναι ο μεγάλος χώρος πρασίνου που έχει δημιουργηθεί στην καρδιά του, το Μπαρουτάδικο που ενώνει το κέντρο της πόλης στην τομή των λεωφόρων Θηβών, Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής βόρεια. Χαρακτηριστικό του άλσους είναι ότι σε κανένα σημείο δεν επιτρέπεται η διάσχισή του κάθετα από οχήματα, έχει δημιουργήσει δηλαδή στην καρδιά του δήμου μία περιοχή ελεύθερη από μηχανοκίνητη κίνηση, ελεύθερη από θόρυβο και ρύπους. Το «φράγμα» αυτό για τα αυτοκίνητα δημιουργεί εκτεταμένες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εκατέρωθεν του άλσους, αφού δε μπορεί να γίνει καμία διαμπερής κίνηση των αυτοκινήτων. Περιμετρικά του άλσους έχει δημιουργηθεί και ποδηλατόδρομος. Το άλσος αναβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων του δήμου.

Όπως φαίνεται από την εικόνα του δήμου υπάρχει σαφής ιεράρχηση του οδικού δικτύου με πρωτεύοντες άξονες (λεωφόρο Αθηνών, λεωφόρος Κηφισού) που συγκεντρώνουν τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων και δευτερεύοντες άξονες (Θηβών, Ιερά Οδός, λεωφόρου Μεγάλου Αλεξάνδρου) που απορροφούν τις πιο τοπικές διαμπερείς κινήσεις. Αποτέλεσμα της σχετικά υψηλής πυκνότητας οδικών αξόνων είναι η προστασία των γειτονιών του δήμου από τη διαμπερή κυκλοφορία. Άλλωστε οι λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού, αλλά και το άλσος Μπαρουτάδικο λειτουργούν ως φράγματα για την κίνηση των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα η κίνησή τους να διοχετεύεται στους κύριους άξονες του δήμου που είναι οι μόνοι που επιτρέπουν διαμπερείς κινήσεις. Μειονέκτημα ωστόσο της ιεράρχησης που έχει εφαρμοστεί είναι ότι οι δευτερεύοντες άξονες είναι ακτινικοί και κατευθύνονται όλοι προς το κέντρο της πόλης σε αντίθεση με τους πρωτεύοντες άξονες που παρακάμπτουν τον οικιστικό ιστό. Με τον τρόπο αυτό οδηγείται σημαντική κυκλοφορία στην καρδιά της πόλης. Η ιεράρχηση αυτή αποθαρρύνει την επιλογή εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων για τη μετακίνηση προς το εμπορικό κέντρο του Αιγάλεω. Σημαντική υποδομή για το δήμο είναι το μετρό το οποίο εξασφαλίζει ένα ποιοτικό, γρήγορο, αξιόπιστο, εναλλακτικό του αυτοκινήτου τρόπο μετακίνησης από το Αιγάλεω προς τους γειτονικούς δήμους Αγίας Βαρβάρας, Νίκαιας, Κορυδαλλού, προς την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο σταθμός του μετρό έχει χωροθετηθεί στο κέντρο του Αιγάλεω συμβάλλοντας στη ζωντάνια του κέντρου, στην ενίσχυση των δραστηριοτήτων σε αυτό και στη δημιουργία ιδιαίτερης ταυτότητας για το δήμο.

Γύρω από το δήμο, εκτός των ορίων του, έχουν δημιουργηθεί νέοι ισχυροί υπερτοπικοί πόλοι που προκαλούν μετακινήσεις με αφετηρία τις περιοχές κατοικίας του δήμου Αιγάλεω προς τις περιοχές αυτές. Ο σημαντικότερος χώρος είναι τα πάρκα αναψυχής που έχουν δημιουργηθεί νότια του δήμου εντός των ορίων του δήμου Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη) (Εμπορικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο Village και το Allou Fun Park). Η ύπαρξη σημαντικών οδικών υποδομών και μέσων σταθερής τροχιάς ευνοούν την αναζήτηση εργασίας εκτός των ορίων του δήμου, καθώς οι χρόνοι μετακίνησης προς τους γειτονικούς δήμους είναι μικροί.

Ο κυριότερος υπερτοπικός εμπορικός, διοικητικός και πόλος αναψυχής που δεν βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου είναι το κέντρο της Αθήνας, όπου κατευθύνεται η πλειονότητα των εργαζομένων που κατοικούν εντός του δήμου Αιγάλεω.

Έγινε προσπάθεια ακριβούς χαρτογράφησης των αλληλεπιδράσεων του δήμου Αιγάλεω με τις γειτονικές περιοχές. Για το σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν στοιχεία από την ΕΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 για το δήμο Αιγάλεω που καταγράφου τον τόπο εργασίας των κατοίκων. Την εποχή αυτή δε λειτουργούσε η γραμμή μετρό που συνέδεε το δήμο με τα νοτιοδυτικά προάστια (Αγία Βαρβάρα, Νίκαια, Κορυδαλλός), ωστόσο

υπήρχε η σύνδεση μετρό με το δήμο Αθηναίων και τα βορειοανατολικά προάστια της Αθήνας (Ψυχικό, Χολαργός, Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή, Γέρακας, Παλλήνη, Παιανία, Κορωπί και το Αεροδρόμιο).

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των στοιχείων της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (δεν αναφέρονται μεμονωμένα οι δήμοι εργασίας στους οποίους μετακινούνται λιγότεροι από 200 εργαζόμενοι του δήμου Αιγάλεω). Όπως φαίνεται από τον πίνακα το 27,18 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω δε χρειάζεται να μετακινηθεί εκτός δήμου για εργασία. Είναι ένα υψηλό ποσοστό για τα δεδομένα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας όπου οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ δήμων είναι σημαντικές. Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις αποτελούν τις μετακινήσεις στις οποίες κυρίως στοχεύουν οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, καθώς έχουν μικρό μήκος και μπορούν να γίνονται πεζή ή με ποδήλατο. Ωστόσο δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι το 70 % των κατοίκων του δήμου που είναι εργαζόμενοι πρέπει να μετακινηθούν εκτός των ορίων του δήμου. Πρέπει πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας να εφαρμοστούν και στους δήμους προς τους οποίους μετακινούνται οι εργαζόμενοι. Διότι εάν στον προορισμό του ο εργαζόμενος που κατοικεί στο δήμο Αιγάλεω δεν εξασφαλίζει ποιότητα μετακίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα, αναγκαστικά θα στραφεί προς το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση του επιβαρύνοντας το περιβάλλον του δήμου στον οποίο ζει.

Πίνακας 1: Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο εργασίας.

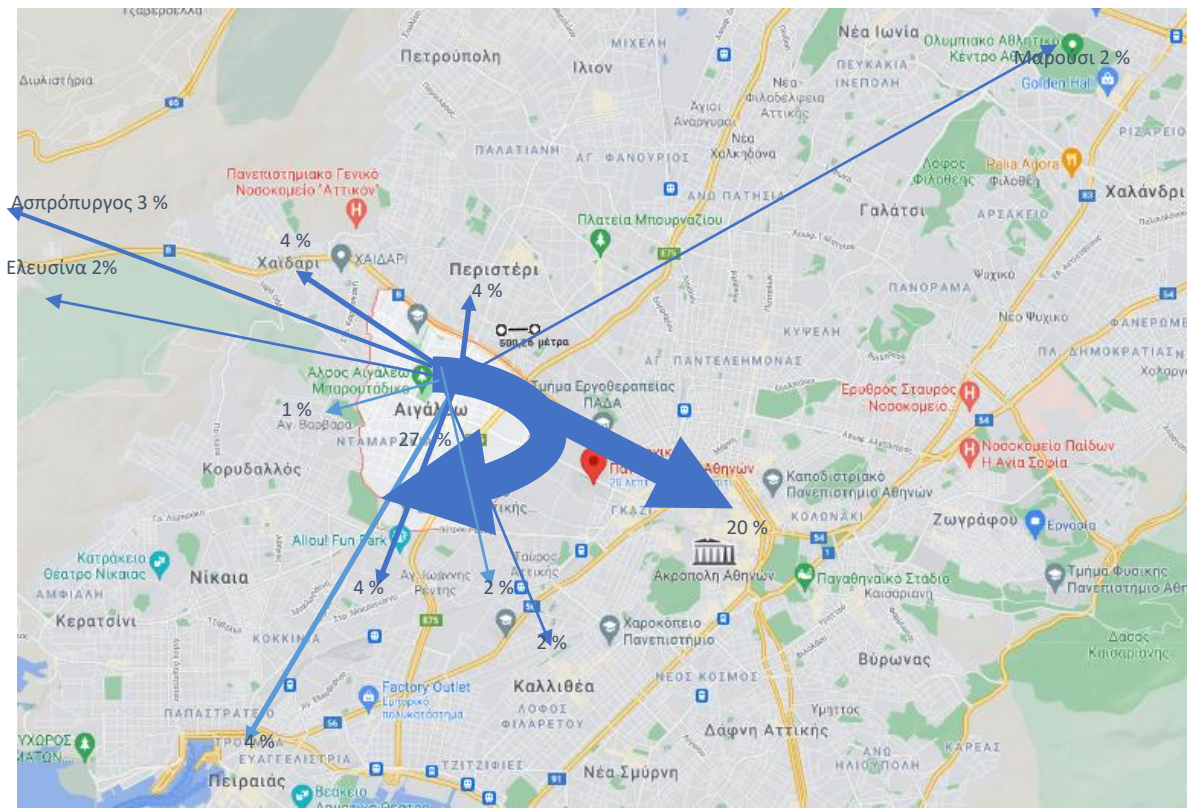
Δήμος Διαμονής	Δήμος Εργασίας	Αριθμός εργαζομένων	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω (%)
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	27,18
Αιγάλεω	Αθηναίων	4890	19,70
Αιγάλεω	Πειραιώς	1113	4,48
Αιγάλεω	Περιστερίου	984	3,96
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	921	3,71
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	897	3,61
Αιγάλεω	Ασπροπύργου	798	3,22
Αιγάλεω	Ελευσίνας	514	2,07
Αιγάλεω	Αμαρουσίου	482	1,94
Αιγάλεω	Μοσχάτου – Ταύρου	430	1,73
Αιγάλεω	Καλλιθέας	395	1,59
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	271	1,09
Αιγάλεω	Αχαρνών	264	1,06
Αιγάλεω	Κηφισιάς	255	1,03
Αιγάλεω	Κορυδαλλού	229	0,92
Αιγάλεω	Μεταμορφώσεως	221	0,89

Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών (Χαλανδρίου, Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Βριλησίων, Ηρακλείου, Λυκόβρυσσης-Πεύκης, Νέας Ιωνίας, Παπάγου – Χολαργου, Ψυχικού – Φιλοθέης)	829	3,34
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης)	827	3,33
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	531	2,14
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικής Αττικής (Φυλής, Μάνδρας-Ειδυλλίας, Μεγαρέων, Κινέττας)	311	1,25
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλασίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών (Ιλιον, Άγιοι Ανάργυροι – Καματερό, Πετρούπολη)	304	1,23
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Περάματος)	214	0,86
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων (Σαλαμίνα, Ύδρα, Αίγινα, Κύθηρα, Σπέτσες, Τροιζηνία)	203	0,82
Αιγάλεω	Σύνολο Περιφέρειας Αττικής	22935	92,38

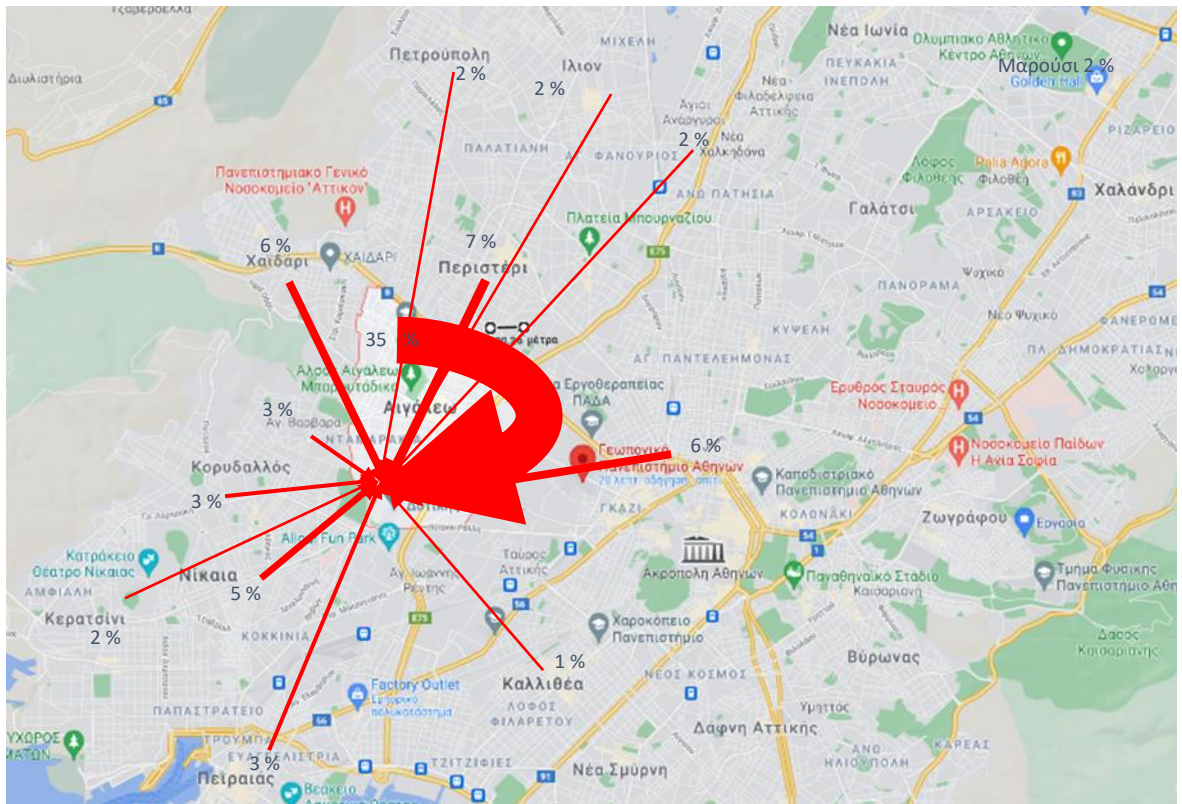
Πίνακας 2: Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω ανά δήμο διαμονής.

Δήμος Εργασίας	Δήμος Διαμονής	Αριθμός εργαζομένων	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω (%)
Αιγάλεω	Αιγάλεω	6748	34,97
Αιγάλεω	Περιστερίου	1420	7,36

Αιγάλεω	Αθηναίων	1200	6,22
Αιγάλεω	Χαϊδαρίου	1155	5,98
Αιγάλεω	Νίκαιας - Αγίου Ι. Ρέντη	910	4,72
Αιγάλεω	Κορυδαλλού	568	2,94
Αιγάλεω	Αγίας Βαρβάρας	542	2,81
Αιγάλεω	Πειραιώς	527	2,73
Αιγάλεω	Πετρούπολεως	459	2,38
Αιγάλεω	Ιλίου	429	2,22
Αιγάλεω	Κερατσινίου - Δραπετσώνας	384	1,99
Αιγάλεω	Αγίων Αναργύρων - Καματερού	303	1,57
Αιγάλεω	Καλλιθέας	276	1,43
Αιγάλεω	Αχαρνών	237	1,23
Αιγάλεω	ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών	1113	5,77
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών (Μοσχάτο-Ταύρο, Νέα Σμύρνη, Παλαιό Φάληρο, Άλιμος, Ελληνικό-Αργυρούπολη, Άγιος Δημήτριος, Γλυφάδα)	1068	5,53
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλασίου, Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	666	3,45
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων-Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης)	528	2,74
Αιγάλεω	ΠΕ Δυτικής Αττικής	360	1,87
Αιγάλεω	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Περάματος)	109	0,56
Αιγάλεω	ΠΕ Νήσων	56	0,29
Αιγάλεω	Σύνολο Περιφέρειας Αττικής	19058	98,76



Εικόνα 2: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Αιγάλεω



Εικόνα 3: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω

Αντίστοιχη είναι και η εικόνα των εργαζομένων που διαμένουν σε άλλες περιοχές και εργάζονται στο δήμο Αιγάλεω, όπως φαίνεται στον δεύτερο πίνακα και στη δεύτερη εικόνα.

Η γεωγραφία των μετακινήσεων για εργασία αναλύθηκε διότι γι' αυτήν έχουμε τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2011), τότε που είχε κατασκευαστεί η γραμμή μετρό. Αντίθετα στοιχεία συνολικά για τις μετακινήσεις έχουμε από το 2006, όταν δεν είχε επεκταθεί ακόμα η γραμμή 3 στο Αιγάλεω. Οι μετακινήσεις για εργασία αποτελούν και τις μετακινήσεις που είναι πιο ανελαστικές και η γεωγραφία τους είναι πιο δύσκολο να επηρεαστεί από την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.

Εάν θεωρήσουμε ότι το ποδήλατο έχει εμβέλεια περίπου 7 χλμ., τότε προκύπτει ότι οι δήμοι Αιγάλεω, Πετρούπολης, Ιλίου, Περιστερίου, Χαϊδαρίου, Αθηναίων, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Καλλιθέας, Μοσχάτου – Ταύρου, Πειραιώς, Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Κορυδαλλού και Αγίας Βαρβάρας, δηλαδή οι δήμοι από τους οποίους προέρχεται περίπου το 75 % των εργαζομένων που δουλεύουν στο δήμο Αιγάλεω ή στους οποίους κατευθύνεται περίπου το 68 % των εργαζομένων που εκκινούν από το δήμο Αιγάλεω, βρίσκονται εντός εμβέλειας ποδηλάτου. Έχει λοιπόν κρίσιμη σημασία η διαδημοτική συνεργασία του Αιγάλεω με τους δήμους αυτούς, ώστε τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να συντονιστούν στο ζήτημα της δημιουργίας ποδηλατικών δικτύων, ώστε να εξασφαλιστούν διαδημοτικές γραμμές για τους ποδηλάτες που θα δημιουργήσουν ασφαλείς συνθήκες για την κίνηση με ποδήλατο ή με άλλα μέσα μικροκινητικότητας (για παράδειγμα ηλεκτρικό πατίνι).

Όπως προκύπτει από τους πίνακες, η κινητικότητα στο δήμο Αιγάλεω επηρεάζεται – εκτός από το δήμο Αιγάλεω – κυρίως από τους παρακάτω δήμους:

α) Από το **δήμο Αθηναίων**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 20 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

β) Από το **δήμο Περιστερίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 7 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

γ) Από το **δήμο Χαϊδαρίου** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 6 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

δ) Από το **δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 5 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω

ε) Από το **δήμο Πειραιά**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4,5 % των εργαζομένων του δήμο Αιγάλεω και από τον οποίο προέρχεται το 3 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Αιγάλεω.

Οι υπόλοιποι δήμοι συνεισφέρουν σε μικρότερο βαθμό στο πρόβλημα μετακινήσεων του δήμου Αιγάλεω.

Οι δήμοι Αθηναίων, Πειραιά και Περιστερίου έχουν εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Και οι τρεις αυτοί δήμοι έχουν παράλληλα ή πρόκειται να έχουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς που καλύπτει ή θα καλύπτει με επάρκεια την επιφάνειά τους. Οπότε, εάν η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός των ορίων του δήμου Αιγάλεω έχει ως στόχο

να κατευθύνει με αξιοπιστία, άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα τους δημότες με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα στους σταθμούς του μετρό, τότε επιτυγχάνεται ενίσχυση της χρήσης μέσων συλλογικής μεταφοράς μεταξύ των δήμων αυτών χωρίς να απαιτείται διαδημοτική συνεργασία. Ο δήμος Αιγάλεω όμως πρέπει να μελετήσει τις προτάσεις των γειτονικών ΣΒΑΚ που αφορούν τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, ώστε οι προτάσεις του ΣΒΑΚ Αιγάλεω να μην έρχονται σε σύγκρουση με αυτές των όμορων δήμων Περιστερίου και Αθηναίων.

Στους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι υπό εκπόνηση. Υπάρχουν κατά συνέπεια όλες οι προϋποθέσεις, ώστε να υπάρχει συνεργασία με τους δήμους αυτούς, ώστε τα δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας που προβλέπονται στον ένα δήμο να έχουν συνέχεια στον άλλο δήμο.

Η προσπάθεια δημιουργίας συνθηκών επικοινωνίας και συντονισμού με τους δήμους που συνορεύουν με το Αιγάλεω, δηλαδή με τους δήμους Περιστερίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αθηναίων, Χαϊδαρίου και Αγίας Βαρβάρας είναι δύσκολη, πρέπει όμως να δρομολογηθεί.

Συμπερασματικά για την περιοχή παρέμβασης:

1. Αυτή πρέπει κατ' αρχήν να περιλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του δήμου Αιγάλεω.
2. Σε συνεργασία με τους όμορους δήμους Χαϊδαρίου και Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη να προταθούν από κοινού υποδομές βιώσιμης κινητικότητας (δίκτυα ποδηλάτου, μέσων συλλογικής μεταφοράς) που θα εξασφαλίζουν συνέχεια των υποδομών από τον ένα δήμο στον άλλο, καθώς οι μετακινήσεις μεταξύ των δήμων Χαϊδαρίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη και Αιγάλεω είναι σημαντικές
3. Καθώς έχουν ολοκληρωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους όμορους δήμους Περιστερίου, Αθηναίων πρέπει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του δήμου Αιγάλεω να προσαρμοστεί στα σχέδια αυτά, ώστε οι υποδομές μεταξύ των δήμων να έχουν συνέχεια. Καθώς ο Πειραιάς, η Αθήνα και το Περιστερί διαθέτουν ή πρόκειται να εγκαινιάσουν σύντομα ένα πλήρες δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς υψηλής απόδοσης, είναι επαρκές για την εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας μεταξύ των δήμων αυτών και του δήμου Αιγάλεω ο προσανατολισμός του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στην κατεύθυνση της δημιουργίας ποιοτικών υποδομών βιώσιμης κινητικότητας για την πρόσβαση στο σταθμό μετρό Αιγάλεω, χωρίς δηλαδή να απαιτείται η επέκταση της περιοχής παρέμβασης εκτός των ορίων του δήμου.

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Τα Σχέδια Βιώσιμα Κινητικότητας διαφέρουν από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες καθώς θέτουν στο επίκεντρό τους τον άνθρωπο, έτσι όπως έχουν οριστεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες ενσωματώθηκαν στο Ν. 4599/2019 και αναθεωρήθηκαν με τον Ν.4784/2021.

Βασικό στοιχείο του ανθρωποκεντρικού σχεδιασμού είναι ότι, ταυτόχρονα με την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία), αξιολογείται ο βαθμός επίδρασης του σχεδιασμού στην καθημερινότητα των ανθρώπων. Οι στόχοι που προτείνονται μέσα από τα ΣΒΑΚ έχουν πολυδιάστατο χαρακτήρα καθώς κάθε στόχος ενσωματώνεται σε όλες τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, περιβαλλοντική, κοινωνική). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και η βελτίωση της δημόσιας υγείας. Με τον τρόπο αυτό, είναι φανερό η διαφορά των κυκλοφοριακών μελετών οι οποίες έθεταν στόχους που προέβλεπαν τη διαχείριση της κυκλοφοριακής οργάνωσης χωρίς να δίνεται έμφαση στην κοινωνία και στο περιβάλλον. Τα ΣΒΑΚ αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο για την Ελλάδα λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει καθώς υπάρχει ανάγκη μέτρα τα οποία συνδυάζουν εφικτότητα και αποτελεσματικότητα. Έτσι, ένας επιτυχημένος ολοκληρωμένος σχεδιασμός απαιτεί τον συντονισμό όλων των συνιστωσών της βιωσιμότητας στο πλαίσιο των υπερκείμενων σχεδιασμών.

Ως προς τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σε αυτό κατατάσσονται το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014 – 2020 (ΠΕΠ Αττικής), η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ΑΤΤΙΚΑ), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Σχέδιο Δράσης Διαχείρισης Ενέργειας και Κλίματος και άλλα στρατηγικά σχέδια, όπως Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις, που έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται τα οποία στοχεύουν στην αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής. Στη συνέχεια αναφέρονται περιγραμματικά κάποια βασικά στρατηγικά σχέδια για την περιοχή τα οποία θα πλαισιώσουν το σχεδιασμό για την βιώσιμη κινητικότητα και τις αντίστοιχες δράσεις.

Ο στόχος του **Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Αττικής 2014 – 2020** αναφέρεται στην έννοια της καινοτομίας, αλλά και της συμμετοχικότητας. Συγκεκριμένα, το όραμα για την Περιφέρεια είναι: «Η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την τεχνολογία και καινοτομία. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής». Στο ΠΕΠ τίθενται κάποιοι αρχικοί βασικοί στόχοι και αναλύονται στους υποστόχους τους. Μερικοί από τους σημαντικότερους που θα συμβάλλουν στο να δώσουν κατευθυντήριες γραμμές στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι :

- Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων (όπως παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. πεζογέφυρες) και συμπλήρωση οδικών δακτυλίων και κόμβων)
- Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων (με τη δημιουργία υποδομών και υλοποίηση δράσεων

για την πρόληψη πλημμυρικών συμβάντων, παρεμβάσεις αντιπλημμυρικής προστασίας κ.α.)

- Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων (με την κατασκευή - ολοκλήρωση Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων Περιφέρειας, ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής αναβάθμισης και αναζωογόνησης με επίκεντρο «υποβαθμισμένες» ή «ειδικές δυναμικού χαρακτήρα» περιοχές ή συνδυασμού αυτών κ.α.)
- Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας – ΕΚΤ (με ανάπτυξη δικτύου προστασίας υγείας του πληθυσμού στην Αττική, κέντρα δημιουργικής απασχόλησης για παιδιά και εφήβους με νοητική υστέρηση ή/και αναπηρίες, βρεφονηπιακούς σταθμούς ολοκληρωμένης φροντίδας κ.α.)

Η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ΑΤΤΙΚΑ)

για την προγραμματική περίοδο 2014 – 2020 προωθεί την καινοτομία που ενισχύει τους οικονομικούς τομείς μιας περιοχής που παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα μέσα από μια στοχευμένη προσέγγιση. Βασικές κατευθύνσεις θεωρούνται :

- Η συμβολή στην ανάπτυξη και την απασχόληση εστιάζοντας στην αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και στην ωρίμανση της αγοράς.
- Η διασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, επιχειρήσεων και άλλων εταίρων.
- Η ενίσχυση των δεξιοτήτων που απαιτούνται για την ανάπτυξη καινοτομιών και την επιχειρηματικότητα με την κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση.
- Η διαμόρφωση ενός συστήματος καινοτομίας με σαφώς καθορισμένες προτεραιότητες και ιεραρχήσεις λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των χρηστών και το επίπεδο των διαθέσιμων πόρων.

Η ΠΣΕΕ στοχεύει στην ενίσχυση της καινοτομικής δραστηριότητας σε τρία πεδία εξειδίκευσης που αναδεικνύονται προνομιακοί και με σημαντικά παράθυρα ευκαιρίας για την Αττική:

- Δημιουργική οικονομία
- Γαλάζια οικονομία
- Βιώσιμη Οικονομία των Αναγκών, για την οποία υφίστανται ως τεχνολογικές προτεραιότητες η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και μεθόδων σε υπάρχοντα και νέα κτίρια και στο αστικό και δομημένο περιβάλλον (smart city, smart building, smart transport), αλλά και οι εφαρμογές ΤΠΕ για την ενίσχυση της προσπέλασης και της βιώσιμης λειτουργίας της πόλης

Στο **Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ)** (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) περιλαμβάνεται το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Στους στρατηγικούς του στόχους περιλαμβάνεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, που εμπίπτουν στους άμεσους στόχους και του εν λόγω Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Για την επίτευξη αυτών τίθενται υποστόχοι όπως :

- Η επιδίωξη κάλυψης των οικιστικών αναγκών, κυρίως εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης, με βάση την αρχή της συμπαγούς πόλης
- Η διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών.

- Η επιδίωξη ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας
- Η μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.)** (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09) που καλύπτει όλο το Δήμο και περιλαμβάνει τόσο τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, όσο και τους συντελεστές δόμησης. Κύρια παρατήρηση αναφορικά με το Γ.Π.Σ. του Δήμου Αιγάλεω είναι η θεσμοθετημένη ανάπτυξη της περιοχής γύρω από τον κεντρικό άξονα της Ιεράς Οδού, που όμως δημιουργεί προβλήματα στην καθημερινότητα των πολιτών του Δήμου σε ζητήματα που αναλύονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Επίσης η πόλη του Αιγάλεω διέθετε το δικό της **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τα έτη 2015-2019** (ΦΕΚ Β/2970/4-11-2014), το οποίο αποτελεί εργαλείο για την άσκηση του αναπτυξιακού και κοινωνικού του ρόλου. Όσον αφορά το όραμα που αναφέρεται στη Στρατηγική του Επιχειρησιακού Προγράμματος από τα βασικότερα πεδία παρέμβασης είναι οι κοινωνικές και αλληλέγγυες δομές, οι σχολικές, πολιτιστικές, αθλητικές, αναπτυξιακές υποδομές και δράσεις, παράλληλα με την απελευθέρωση, λειτουργία και την αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Ύστερα από προτροπή και του Επιχειρησιακού Προγράμματος 2015-2019, ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2016 το **Τοπικό Σχέδιο Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων Δήμου Αιγάλεω** από την εταιρεία «ENVIROMETRICS ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΕ» σύμφωνα με την αριθμ. πρωτ. 8851/21-03-2016 σύμβαση και υπό την επίβλεψη και καθοδήγηση της Διεύθυνσης Καθαριότητας και Ανακύκλωσης του Δήμου Αιγάλεω. Το εν λόγω σχέδιο αφορά στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού διαχείρισης των αποβλήτων στο Αιγάλεω και περιλαμβάνει:

- Ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης παραγωγής και διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων στο Δήμο.
- Στην ενσωμάτωση των θεσμικών εξελίξεων στον τομέα της διαχείρισης των ΑΣΑ.
- Στην εξειδίκευση των εθνικών στόχων σχεδιασμού σε επίπεδο δήμου.
- Στην κατάρτιση προτάσεων και δράσεων για τη διαχείριση των επιμέρους ρευμάτων δημοτικών αποβλήτων, προωθώντας κατά προτεραιότητα την πρόληψη, την επαναχρησιμοποίηση και τη διαλογή στην πηγή.

Ειδικότερα, αναφορικά με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αναγκών του Δήμου Αιγάλεω αναφέρονται ως στόχοι :

- Η βελτίωση του επιπέδου καθαριότητας της πόλης και της ποιότητας ζωής των πολιτών
- Η μείωση κατά 10% ετησίως της μάζας των σύμμεικτων απορριμμάτων
- Η μείωση του κόστους διαχείρισης απορριμμάτων
- Ο εκσυγχρονισμός και η καλύτερη οργάνωση της υπηρεσίας καθαριότητας

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει επίσης από τον Ιούλιο του 2021 το δικό του **Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και Κλίματος** (της αριθμ. πρωτ. 30808/23-12-2020 σύμβασης) το οποίο συμβάλλει θετικά στην εξακρίβωση του ενεργειακού αποτυπώματος της περιοχής. Βασικοί στόχοι των Συμφώνων των Δημάρχων για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (Στόχοι 2030) είναι :

- Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
- Ασφαλής, βιώσιμη και φθηνή ενέργεια
- Μετριασμός (τουλάχιστον 40 % μείωση εκπομπών έως το 2030)

Σύμφωνα με αυτό, οι ιδιωτικές μεταφορές, ο βιομηχανικός τομέας και ο οικιακός τομέας, αποτελούν τους πιο ρυπογόνους τομείς του Δήμου επιδρώντας αρνητικά στο περιβάλλον, με το πρώτο μεγαλύτερο ποσοστό να αφορά την ηλεκτρική ενέργεια και το δεύτερο το φυσικό αέριο. Αναφορικά με το ανθρακικό αποτύπωμα ενέργειας σε τόνους CO₂ eq (LCA), σχεδόν το ¼ αφορά τα δημοτικά κτίρια και τις εγκαταστάσεις και άλλο ¼ αφορά το βιομηχανικό τομέα.

Μέσω του παρόντος ΣΒΑΚ, θα γίνει προσπάθεια να συνδυαστούν οι κατευθύνσεις κάθε σχεδίου που αφορά την περιοχή, αλλά και να επιλυθούν οι όποιες μεταξύ τους διαφορές για την ολοκληρωμένη προσέγγιση. Ο τομέας της βιώσιμης κινητικότητας θα συμβάλλει σημαντικά στην εξωστρέφεια του Δήμου και στη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης. Το πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναδειχθεί και να είναι προσβάσιμο με έξυπνες και συλλογικές μετακινήσεις. Παράλληλα, το ΣΒΑΚ στοχεύει στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων και στην ανάπτυξη υποδομών πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα.

Η προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης μεταξύ των πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον) μέσω των προτεινόμενων δράσεων και μέτρων θα συζητηθεί και θα συνδιαμορφωθεί σε συνεργασία με τους φορείς που απαρτίζουν το Δίκτυο των Φορέων αλλά και με τους κατοίκους του Δήμου μέσω των διαφόρων εργαλείων συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό (βλ. Δραστηριότητα 2.3)

Μέσω αυτής της δραστηριότητας, γίνεται προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι υπάρχει συμβατότητα μεταξύ των υπερκείμενων και τοπικών σχεδιασμών με το ΣΒΑΚ. Στην αντίθετη περίπτωση, είναι απαραίτητο να προωθηθεί προς επικαιροποίηση το σύνολο των σχετικών σχεδίων και πολιτικών.

Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Η παρούσα ενότητα ενσωματώνει τα απαραίτητα στοιχεία που σχετίζονται με τη δραστηριότητα 2.3 σύμφωνα με τον κύκλο εργασιών του ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS.

Η εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και στη λήψη αποφάσεων είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα.

Είναι εξαιρετικά σημαντική η εμπλοκή παραγόντων, όπως εκπροσώπων φορέων δημόσιας συγκοινωνίας, ιδιοκτητών γης και μεγάλων επιχειρήσεων στο κέντρο της εξεταζόμενης περιοχής, στελεχών δημόσιων φορέων υπερκείμενων του Δήμου, στελεχών περιφερειακών δημοτικών ενοτήτων, εκπροσώπων συλλόγων σχετικών με το περιβάλλον, τις μετακινήσεις και την ποιότητα ζωής στην πόλη, ενώσεων ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κ.λπ.

Η συμμετοχή, η συνδιαμόρφωση και η εν τέλει αποδοχή από αυτούς των στόχων του ΣΒΑΚ θα διευκολύνει πολύ τους σχεδιασμούς και την υλοποίηση, διότι γνωρίζουν πολλά ως προς τη λειτουργία της πόλης και έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν θετικά την κοινή γνώμη.

Η προετοιμασία των εργαλείων και των δράσεων συμμετοχής του κοινού είναι κρίσιμη για να εξασφαλιστεί μελλοντικά μόνιμη επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες και τους φορείς για μία συνεχή προσπάθεια για την αλλαγή της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας. Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού πραγματοποιούνται κατ' ουσίαν σε κάθε στάδιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Το σύνολο των δράσεων περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για τη λειτουργία του Δήμου μέσω διάφορων εργαλείων crowdsourcing, τυπικών ερωτηματολογίων- που καταθέτουν τις συνήθειες των μετακινήσεων τους, τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών και μέσω των διαβουλεύσεων.

Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ επιχειρεί να παρέχει λύσεις σε κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, οι οποίες κατά κανόνα εξαιρούνται και από τη λήψη αποφάσεων. Τέτοιες ομάδες είναι: οι μαθητές, τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), οι ηλικιωμένοι, οι μετανάστες- πρόσφυγες, οι άποροι πολίτες και εν γένει οι πολίτες χαμηλών εισοδημάτων κ.α. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ αυτοί θα πρέπει να ερωτηθούν και οι απαντήσεις τους θα έχουν ξεχωριστή βαρύτητα κατά τη διαδικασία του σχεδιασμού των επιμέρους μέτρων και πολιτικών του σχεδίου.

Ως προς τους φορείς, είναι σημαντικό αυτοί να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τον ρόλο τους στην κοινωνία και τα χαρακτηριστικά τους. Με τον τρόπο αυτό, γίνονται αντιληπτοί οι στόχοι του εκάστοτε φορέα και ο βαθμός που επηρεάζονται από την μελλοντική εφαρμογή του σχεδίου. Προκύπτει, λοιπόν, μια εικόνα των συγκρούσεων των συμφερόντων και των δυνατοτήτων συνεργασίας τόσο μεταξύ των φορέων όσο και της ομάδας εργασίας. Η σχέση ενδιαφέροντος – επιρροής αποτελεί το βασικότερο κριτήριο για την ταξινόμηση των φορέων. Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τη σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος για τους φορείς αναδεικνύοντας την ομάδα των φορέων που αποτελούν την πιο σημαντική «δύναμη» της κοινωνίας.

Πίνακας 3: Σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος

	Χαμηλή επιρροή	Υψηλή επιρροή
Χαμηλό ενδιαφέρον	Χαμηλής προτεραιότητας ομάδα φορέων	Χρήσιμη ομάδα για τη δημιουργία αποφάσεων
Υψηλό ενδιαφέρον	Σημαντική ομάδα φορέων που πιθανόν να χρειάζεται ενδυνάμωση	Αποτελεί την πιο κρίσιμη ομάδα φορέων

Από τους φορείς που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ, αντίκτυπο από τις παρεμβάσεις θα έχουν οι φορείς που παράγουν μεταφορικό έργο, είτε με συμβατικά μέσα, είτε με εναλλακτικά μέσα, καθώς και κοινωνικοί σύλλογοι ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων που ασχολούνται με θέματα προσβασιμότητας. Επίσης, εμπορικοί σύλλογοι, όπως και σωματεία ταξί κατέχουν σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Αυτοί οι φορείς επηρεάζουν άμεσα το σχεδιασμό καθώς επηρεάζονται τα συμφέροντά τους.

Απαραίτητη για την ανάπτυξη της συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό, είναι η αξιοποίηση καινοτόμων εργαλείων, τα οποία παρέχονται από την επιστημονική βιβλιογραφία.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές όπου οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους. Οι πληροφορίες αυτές, όσον αφορά το ΣΒΑΚ, σχετίζονται με την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος, με τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν, τις διαδρομές που συνηθίζουν να κάνουν εντός της πόλης, καθώς και ιδέες για την αναδιαμόρφωση της πόλης τους.

Τα **crowdsensing** εργαλεία, αποτελούν και αυτά εφαρμογές, όπως είναι το Google Traffic της Google Maps όπου συλλέγει πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει τη συγκατάθεσή τους) και τις παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο.

Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω των ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω κοινωνικών δικτύων, όπου οι πολίτες μπορούν να έρθουν σε άμεση επαφή με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική Αρχή που το εκπονεί.

Τα ερωτηματολόγια είναι ένας επίσης τρόπος για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα- στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι κλπ.), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στο δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι του Δήμου αλλά και οι γονείς. Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνθήκες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου και στη συνέχεια οι ανησυχίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεων τους.

Κατά τη διαβούλευση φορείς και πολίτες ενημερώνονται για τις αρχές βιώσιμης κινητικότητας ώστε να κατανοήσουν τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό και να μπορέσουν βάση καθημερινών

τους εμπειριών να καταθέσουν πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές.

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Όλες τις παραπάνω πληροφορίες η Ομάδα Εργασίας τις συγκεντρώνει, τις επεξεργάζεται και τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (πχ γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σαν βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώσει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω ιστοτόπου, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ.

Στον ιστότοπο αυτόν αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τί είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν στις συζητήσεις. Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για τη διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού. Με το σύμφωνο συμμετοχής δεσμεύονται να παρέχουν στην Ομάδα Εργασίας ό,τι πληροφορίες απαιτούνται για το σχεδιασμό και να προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

Ειδικότερα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, η Ο.Ε. ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου- συμβούλου ανέπτυξε την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (βλ. πίνακα παρακάτω) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών- προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Αιγάλεω.
2. Χρήση δεδομένων crowdsourcing όπου οι μετακινούμενοι στο Δήμο Αιγάλεω παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps, Traffic, Strava κ.α.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξης του.
4. Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται αλλά και επισκέπτες.
5. Επιτόπιες αυτοψίες- παρατηρήσεις συμπροφοράς μετακινούμενων στο δήμο Αιγάλεω.
6. Ερωτηματολόγιο με ερωτήσεις για την περιοχή μελέτης που αφορούν:
 - a) Κατοίκους του Δήμου Αιγάλεω
 - b) Μαθητές του Δήμου Αιγάλεω

c) Γονείς των σχολείων του Δήμου Αιγάλεω

Ο Πίνακας 3 παρουσιάζει συνοπτικά τα εργαλεία συμμετοχής, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στο παρόν ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, καθώς και ένα ενδεικτικό χρονολόγιο των επιμέρους φάσεων ενημέρωσης και εμπλοκής του κοινού στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Οι διαδικασίες συμμετοχής που ανήκουν στην Α ομάδα αφορούν κυρίως την **πληροφόρηση** των κατοίκων σχετικά με την πρόοδο του ΣΒΑΚ.

Στην Β ομάδα δίνονται ορισμένοι **άμεσοι τρόποι επικοινωνίας** τόσο με το Δήμο Αιγάλεω, όσο και με την ομάδα εργασίας.

Η κατάθεση ερωτήσεων και σχολίων στις διευθύνσεις επικοινωνίας, οι οποίες αναγράφονται στον Πίνακα 3 σχετικά με την Γ ομάδα διαδικασιών, είναι ευπρόσδεκτη σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι προτιμάται η χρήση της **διαδικτυακής πλατφόρμας**, καθώς επιτρέπει ευκολότερη συγκέντρωση όλων των ερωτημάτων, προβληματισμών και προτάσεων σε ένα διαδικτυακό περιβάλλον εύκολο στη διαχείριση από το σύνολο των συνεργατών του ΣΒΑΚ. Παράλληλα με τη διαδικτυακή πλατφόρμα, θα πραγματοποιηθούν έρευνες ερωτηματολογίου, οι οποίες θα επιτρέψουν τη συγκέντρωση ποσοτικών δεδομένων και στατιστικών.

Κατά τις διαδικασίες της Δ ομάδας, θα δοθεί έμφαση σε **ειδικές ομάδες**, οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω.

Τέλος, τα εργαλεία της Ε ομάδας αφορούν σε ευρύτερες πρακτικές **συμμετοχικού σχεδιασμού που θα εφαρμοστούν σε όλα τα στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Αιγάλεω**.

Πίνακας 4: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής

Διαδικασίες συμμετοχής	Εργαλεία συμμετοχής	Χρονολόγιο (Timeline)
A. Πληροφόρηση πολιτών σχετικά με το ΣΒΑΚ	A1. Δελτία τύπου Δήμου Αιγάλεω https://www.aigaleo.gr/	Σύνταξη Δελτίου Τύπου για <u>κάθε φάση</u> του ΣΒΑΚ που αναπτύσσεται από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αιγάλεω
	A2. Ιστοσελίδα ενημέρωσης: http://aigaleo.sbak.gr/	Τακτική ενημέρωση σχετικά με τις φάσεις εξέλιξης του ΣΒΑΚ. Κοινοποίηση αποτελεσμάτων <u>πριν και μετά την ολοκλήρωση της κάθε φάσης</u>
B. Επικοινωνία πολιτών με την ομάδα εργασίας και το Δήμο Αιγάλεω	B1. Τηλ: 213.2044800 Τ. 213.2044801 Τ. 213.2044802 F. 210.5315669	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης</u> του ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	B2. email: egaleo@egaleo.gr	Σε <u>όλη τη διάρκεια της εκπόνησης</u> του ΣΒΑΚ

		πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Γ2. Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της <u>A & B Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
	Γ3. Ερωτηματολόγιο προς τους τοπικούς φορείς	Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της A & B Φάσης του ΣΒΑΚ
	Γ4. Πλατφόρμα κατάθεσης προβλημάτων – ιδεών http://aigaleo.sbak.gr/	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της <u>A & B Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
Δ. Κατάθεση απόψεων-προτάσεων-σχολίων ειδικών ομάδων	Δ1. Ερωτηματολόγια σε γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της <u>A & B Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
	Δ2. Κατ' ιδίαν ανώνυμες συνεντεύξεις και τηλεφωνικές συνομιλίες με ΑμεΑ, ομάδες άπορων πολιτών και ηλικιωμένων κ.α.	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της <u>A & B Φάσης του ΣΒΑΚ</u>
Ε. Συμμετοχικός σχεδιασμός	E1. Συναντήσεις διαβούλευσης με τοπικούς φορείς	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης <u>σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ</u> πλην των τελευταίων 2 μηνών
	E2. Τεχνικές συναντήσεις εργασίας (working sessions) με ενδιαφερόμενους φορείς	Τακτικές τεχνικές συναντήσεις <u>σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ</u> πλην των τελευταίων 2 μηνών
	E3. Δημόσιες συναντήσεις συμμετοχικού σχεδιασμού	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης <u>σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ</u> πλην των τελευταίων 2 μηνών

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λειτουργίες διαχείρισης

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας **συντάσσεται Σχέδιο Διαχείρισης της ανάπτυξης του ΣΒΑΚ** που συνοδεύεται από ειδικές Πινακίδες σχετικά με:

1. Τη διαδικασία σχεδιασμού του ΣΒΑΚ,
2. Το πλαίσιο καθηκόντων και συντονισμού για τις επιμέρους δραστηριότητες
3. Τη στρατηγική διαχείρισης κινδύνων – αποφυγής σφαλμάτων και διασφάλισης ποιότητας.

Οι παρακάτω πινακίδες αναπτύχθηκαν με συνεργασία της Ομάδας Εργασίας Δήμου Αιγάλεω, του αναδόχου – συμβούλου και των συμμετεχόντων φορέων και αποτελούν τα βασικά εργαλεία «καταρχήν παρακολούθησης» της πορείας του ΣΒΑΚ, τα οποία εξειδικεύονται περαιτέρω σε επόμενα βήματα – Σχέδιο Δράσης, Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης ΣΒΑΚ.

Τα επιμέρους βήματα κατανεμήθηκαν σε τέσσερις φάσεις σχεδιασμού.

Στη **Φάση Α** πραγματοποιείται η προετοιμασία για την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ. Συμπεριλαμβάνονται στάδια όπως η σύσταση της ομάδας εργασίας, ο ορισμός της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας, η συλλογή χρήσιμου υλικού για την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και η δημιουργία πλατφόρμας επικοινωνίας και συμμετοχής πολιτών και τοπικών φορέων.

Η **Φάση Β** αφορά κυρίως τον προσδιορισμό των στόχων, του οράματος και των μέτρων- παρεμβάσεων. Παράλληλα πραγματοποιείται και καταρχήν αξιολόγηση όλων αυτών των δράσεων.

Η εκπόνηση του σχεδίου εκτελείται στη **Φάση Γ**, μέσα από τη δημιουργία σχεδίων δράσης και παρακολούθησης, τον έλεγχο της ποιότητας του και την έγκριση του ΣΒΑΚ.

Η τελική **φάση Δ** σχετίζεται με την εφαρμογή του σχεδίου. Είναι αναγκαία η παρακολούθηση της προόδου και η συνεχής αναθεώρηση του ώστε να ανταποκρίνεται στις προκλήσεις του μέλλοντος. Σε αυτήν την προσπάθεια χρήσιμα πρόκειται να είναι τα ηλεκτρονικά εργαλεία, όπως για παράδειγμα: βάσεις δεδομένων και συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών (GIS), τα οποία αναπτύσσονται ταυτόχρονα με τη σύνταξη του παρόντος ΣΒΑΚ. Η συνεχής ενημέρωσή τους θα επιτρέψει τη σωστή παρακολούθηση των εξελίξεων.

Είναι φανερό ότι οι επόμενες πινακίδες αποτελούν όλες μαζί τον **ΑΡΧΙΚΟ οδικό χάρτη για την ανάπτυξη σχεδιασμού βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο Αιγάλεω**. Αυτές εκτυπώνονται και χρησιμοποιούνται στις συναντήσεις με τους τοπικούς φορείς και πολίτες προκειμένου τα επιμέρους βήματα και ο βαθμός/επιτυχία ολοκλήρωσης να συζητείται αναλυτικά.

Τέλος η πινακίδα που αναδεικνύει τους κινδύνους/ρίσκα αξιοποιείται και σαν χώρος έκφρασης σχολίων και παρατηρήσεων της Ομάδας Εργασίας και δύναται να εμπλουτίζεται σύμφωνα με τα όσα θα προκύπτουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης όλων των φάσεων ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Οι πινακίδες χρησιμοποιούνται μόνο για τα αρχικά στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Με την ολοκλήρωση αφενός του Σχεδίου Δράσης και αφετέρου του Σχεδίου

Παρακολούθησης και Αξιολόγησης, τα νέα εργαλεία υποβοήθησης της Ο.Ε. θα είναι αυτά και όχι οι κάτωθι βοηθητικές πινακίδες.

Βήματα	Εσωτερικές προθεσμίες σε μήνες μετά την υπογραφή σύμβασης με τον ανάδοχο	Σημασία βημάτων (1-3)	Κατανομή ρόλων και αρμοδιότητες καθηκόντων	Ποσοστό ολοκλήρωσης μέχρι και την Β φάση ΣΒΑΚ (η οποία εκπονείται σήμερα)
Φάση Α: Σωστή προετοιμασία				
Επιλογή ειδικού συμβούλου ΣΒΑΚ	0 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω	100%
Σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω)	1 μήνας	3	Πολιτική Αρχή και στελεχιακό δυναμικό – απόφαση Δημάρχου	100%
Γνωριμία με έννοιες ΣΒΑΚ και βασικό χρονοδιάγραμμα	0-1 μήνας	2	Αρμόδια στελέχη Δήμου Αιγάλεω	100%
Βασικά περιεχόμενα: ΤΙ είναι και ΤΙ ΔΕΝ είναι;	0-1 μήνας	1	Αρμόδια στελέχη Δήμου Αιγάλεω	100%
Εγγραφή στο δίκτυο CIVITAS – δέσμευση	1-3 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Συλλογή χρήσιμου υλικού σχετικού με τη Βιώσιμη Κινητικότητα	0-1 μήνας	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Αξιολόγηση σχετικών σχεδίων και πλαισίου	0-2 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	0-1 μήνας	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και αυτό-αξιολόγηση με εργαλεία ΕΕ	0-3 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%

Αξιολόγηση – επιβεβαίωση διαθεσιμότητας στοιχείων και πόρων	0-1 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος (με τη συμβολή αρμοδίων)	100%
Εντοπισμός φορέων – τρόποι συμμετοχής – εμπλοκής	1 μήνας	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Θεσμική σύσταση δικτύου φορέων	2 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης – έρευνες – αυτοψίες – μετρήσεις κ.α.	1-3 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	100%
Ιστοσελίδα ενημέρωσης (ανάπτυξη)	2 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	100%
Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων				
Όραμα – σενάρια – προτεραιότητες – στόχοι	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Ενημέρωση – Δεύτερη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος, τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου και κάτοικοι	0%
Διαμόρφωση πρώτων μέτρων και παρεμβάσεων	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%
Συγκρίσεις – αξιολογήσεις – Τρίτη διαβούλευση	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Οριστικά μέτρα – πίνακας μέτρων ανά στόχο	5 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω, Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%

Φάση Γ: Εκπόνηση Σχεδίου				
Σχέδιο δράσης – αρμοδιότητες – πόροι	9 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	9 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω Εξωτερικός Σύμβουλος και τοπικοί φορείς μέσω του δικτύου	0%
Έλεγχος ποιότητας	9 μήνες	2	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και αρμόδιοι φορείς	0%
Έγκριση ΣΒΑΚ	9 μήνες	3	Θεσμικοί φορείς για την έγκριση (ΔΣ, Υπουργείο κ.λπ.)	0%
Ενημέρωση – Τέταρτη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	9 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και Εξωτερικός Σύμβουλος	0%
Φάση Δ: Εφαρμογή του Σχεδίου				
Εφαρμογή – έλεγχος και παρακολούθηση προόδου	12 μήνες	3	Αρμόδια υπηρεσία ανά μέτρο/παρέμβαση, Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
Ενημέρωση – διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	12 μήνες	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
νέες προκλήσεις – νέα γεγονότα – αναθεώρηση	12 μήνες-5 έτη	3	Ο.Ε. Δήμου Αιγάλεω και δίκτυο τοπικών φορέων	0%
νέο ... ΣΒΑΚ	5έτη-10έτη	2		0%

Βήματα	Αξιολόγηση ενδεχόμενου κινδύνου (0 – 10)	Διασφάλιση ποιότητας – τρόπος
Φάση Α: Προετοιμασία Σχεδίου		
Επιλογή ειδικού συμβούλου ΣΒΑΚ	Επιλογή συμβούλου αναδόχου: 8	<ul style="list-style-type: none"> προσεκτική αξιολόγηση συμβούλων - εμπειρία - συνεργασίες- γνώση- εξειδίκευση
Σύσταση Ομάδας Εργασίας (Ο.Ε Δήμου Αιγάλεω)	Σύσταση Ο.Ε.: 5	<ul style="list-style-type: none"> κατάλληλη επιλογή στελεχών - γνώση σε: έργα, προγράμματα, κυκλοφορικά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, ζητήματα ευαισθητοποίησης- ενημέρωσης, πληροφορικής - ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΗΣ - Υ.Επικοινωνίας, ΠΡΕΣΒΕΥΤΗΣ σαφής ρόλος συμβούλου: συνεργατική ανάπτυξη βημάτων ΜΕ την Ο.Ε. - ΟΧΙ μελετητής --> καθοδηγητής
Γνωριμία με έννοιες ΣΒΑΚ - βασικό χρονοδιάγραμμα	Γνωριμία με έννοιες: 0 , Χρονοδιάγραμμα: 5	<ul style="list-style-type: none"> εντοπισμός κατάλληλου υλικού εννοιών (βλ. Δ.1.1) Χρονοδιάγραμμα (πόρων Πράσινου Ταμείου, πολιτικής βούλησης, δυνατοτήτων Δήμου Αιγάλεω, συνεργασία συμβούλου)
Βασικά περιεχόμενα – Τι είναι – Τι ΔΕΝ είναι	Αποσαφήνιση περιεχομένου, διαφορά με πολεοδομικές – κυκλοφοριακές μελέτες: 6	<ul style="list-style-type: none"> εντοπισμός κατάλληλου υλικού εννοιών (βλ. Δ.1.1) καταρχήν επικοινωνία με συμβούλους ΣΒΑΚ- ειδικούς στον τομέα της ΒΑΚ

		<ul style="list-style-type: none"> • παρακολούθηση εργαστηρίων • μελέτη σχετικής βιβλιογραφίας
Εγγραφή στο δίκτυο CIVITAS – δέσμευση	Εγγραφή: 3	<ul style="list-style-type: none"> • επικοινωνία ΠΡΙΝ το πρωτογενές αίτημα - επικοινωνία ΜΕΤΑ το αίτημα- παράλληλη εγγραφή στο δίκτυο CIVINET CY-EL - διερεύνηση δυνατότητας ανταλλαγής εμπειρίας μέσω ταξιδιών/ workshops προγραμμάτων
Συλλογή χρήσιμου υλικού σχετικού με τη ΒΚ	Συλλογή υλικού: 2	<ul style="list-style-type: none"> • συγκέντρωση σχεδίων- μελετών- διαγραμμάτων- προτεινόμενων παρεμβάσεων, ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ υλικού - προσοχή να αναβαθμίζεται σύμφωνα με τη Δραστηριότητα 8.1
Αξιολόγηση σχετικών σχεδίων και πλαισίου	Αξιολόγηση αντικτύπου – νομοθεσίας – ευθυνών: 5	<ul style="list-style-type: none"> • συμβολή αναδόχου στην Ο.Ε. • επιθεώρηση υπερκείμενου πλαισίου - δυνατότητες ενσωμάτωσης (βλ. Δ.1.2, Δ.2.1, Δ.2.2). • ΠΡΟΣΟΧΗ! Στα νέα δεδομένα- νέες οδηγίες- νέες νομοθεσίες σχετικά με τα ΣΒΑΚ (βλ. οδηγίες SUMP 2.0 - υπό διαμόρφωση) - προτείνεται συστηματική παρακολούθηση εξελίξεων
Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	Π.Π.: 2	<ul style="list-style-type: none"> • αποσαφήνιση περιοχής παρέμβασης και περιοχής επιρροής με τη συμβολή αναδόχου • προσοχή στα μέτρα που αρμόδιος υλοποίησης ΔΕΝ είναι ο Δήμος (βλ. Περιφ. Αττικής)
Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης και αυτό-αξιολόγηση με εργαλεία ΕΕ	Αξιολόγηση: 6	<ul style="list-style-type: none"> • προσοχή στη μέθοδο αξιολόγησης (βλ. Δ.1.3)

		<ul style="list-style-type: none"> • καθοδήγηση συμβούλου • επανάληψη μετά τη Δ. 6.4, τη Δ.7.2, τη Δ.10.3 • επιλογή έξυπνου τρόπου αξιολόγησης μέσω Δ. Φορέων
Αξιολόγηση – επιβεβαίωση διαθεσιμότητας στοιχείων και πόρων	Έλεγχος διαθεσιμότητας: 2	<ul style="list-style-type: none"> • κατά τα οριζόμενα στη Δ.1.4 • προσοχή στον εντοπισμό σχετικών πόρων και στην έγκαιρη αντίληψη ελλείψεων προσωπικού
Εντοπισμός φορέων – τρόποι συμμετοχής – εμπλοκής	εντοπισμός: 1, μέθοδος συμμετοχής: 7, διατήρηση ενδιαφέροντος: 7	<ul style="list-style-type: none"> • αποφυγή χρήσης μόνο παραδοσιακών εργαλείων και ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών (βλ. Δ. 1.6 και Δ.2.2)- • εθελούσια συμμετοχή • καθολική ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ενημέρωση (προετοιμασία Δ.11.2)
Θεσμική σύσταση δικτύου φορέων	Σύσταση: 7	<ul style="list-style-type: none"> • κατάλληλη ενημέρωση φορέων ΠΡΙΝ την πρόσκληση • αποσαφήνιση ρόλου τους • αποσαφήνιση έννοιας ΣΒΑΚ και ωφελειών • έμφαση σε λειτουργικό σχήμα χωρίς αγκυλώσεις εκπροσωπήσεων (βλ. Δ. 2.3)
Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης – έρευνες – αυτοψίες – μετρήσεις κ.α.	Καταγραφή υφιστάμενης: 5	<ul style="list-style-type: none"> • σημαντικός ρόλος αναδόχου και συνεργασίας Ο.Ε. - Αναδόχου συμβούλου. • Έμφαση σε σύγχρονες και παραδοσιακές μεθόδους

		<p>ανάλυσης - συγκέντρωσης δεδομένων.</p> <ul style="list-style-type: none"> • ΠΡΟΣΟΧΗ: Δεν είναι μία κυκλοφοριακή μελέτη - δεν εστιάζουμε σε συλλογή μόνο Κ.Δ. • ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού (βλ. Δ. 3.1, Δ.3.2)
Ιστοσελίδα ενημέρωσης (ανάπτυξη)	Ιστοσελίδα: 3	<ul style="list-style-type: none"> • προσοχή στην ανάπτυξη εύληπτου - κατανοητού- συνοπτικού υλικού. • ΑΠΟΦΥΓΗ εξαντλητικών αναλύσεων. • ΠΡΟΣΟΧΗ στη συστηματική ενημέρωση υλικού και τη διάχυση σε λοιπά κανάλια επικοινωνίας
Φάση Β: Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων		
Όραμα – σενάρια – προτεραιότητες – στόχοι	όραμα: 1, προτεραιότητες- στόχοι: 5, σενάρια: 5	<ul style="list-style-type: none"> • έμφαση σε πραγματικές ανάγκες- σύγχρονους στόχους- εφικτές προτεραιότητες- συμβολή φορέων (βλ. Δ.4.1- 6.2) - ανάδειξη συγκριτικού πλεονεκτήματος σε όρους παραγωγικότητας, ποιοτική ανάλυση σεναρίων λόγω περιορισμένων πόρων. • Σημαντική συμβολή αναδόχου σε συνεργασία με την Ο.Ε. και καλών πρακτικών. • Παράλληλη αξιολόγηση ενδεικτικών δεικτών παρακολούθησης. Επιλογή ποιοτικών- ποσοτικών δεδομένων εύκολα αντιληπτών από φορείς- κατοίκους.

Ενημέρωση – Δεύτερη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	Επικοινωνία: 3, συμμετοχή: 8	<ul style="list-style-type: none"> • ιδιαίτερη προσοχή στην ευρεία & αναλυτική ενημέρωση • έμφαση στη σημασία συμμετοχής- ιδιαιτερότητες συμμετεχόντων & αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα • έμφαση στο "κοινό"
Διαμόρφωση πρώτων μέτρων και παρεμβάσεων	Πρώτη προσέγγιση μέτρων: 3	<ul style="list-style-type: none"> • σημαντική συμβολή αναδόχου συμβούλου • προσοχή στα συμπεράσματα της Δ.3.1 και στις ανάγκες που προκύπτουν από τη Δ.4.1 και Δ.4.2
Συγκρίσεις – αξιολογήσεις – Τρίτη διαβούλευση	Αξιολόγηση και διαβούλευση: 6 Συμμετοχή: 8	<ul style="list-style-type: none"> • έμφαση στη σημασία συμμετοχής • διακριτοί ρόλοι Ο.Ε. - αναδόχου- Δικτύου Φορέων • προσοχή στην επάρκεια χρόνου διάδρασης
Οριστικά μέτρα – πίνακας μέτρων ανά στόχο	Οριστικοποίηση: 6	<ul style="list-style-type: none"> • σημαντική συμβολή αναδόχου συμβούλου • προσοχή στην ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων διαβούλευσης • Μέτρα εφικτά - μέτρα που συνδυαστικά επιτυγχάνουν τους στόχους (βλ. Δ. 5.1, Δ. 5.2, Δ. 6.3)
Φάση Γ – Εκπόνηση Σχεδίου		
Σχέδιο δράσης – αρμοδιότητες – πόροι	Ανάπτυξη σχεδίου: 8	<ul style="list-style-type: none"> • έμφαση σε εφικτότητα δράσεων στο προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα με τους διαθέσιμους πόρους • ιδιαίτερη συμβολή αναδόχου & Ο.Ε. για την

		ανάπτυξη σαφούς - εφικτού σχεδίου υλοποίησης (βλ. Δ. 7.2)
Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	Ανάπτυξη σχεδίου: 8	<ul style="list-style-type: none"> • προσοχή στα δοθέντα της Δ.5.2 και Δ. 6.4. κρίσιμη συμβολή της Ο.Ε. στο πλαίσιο αξιολόγησης • ανάπτυξη σύγχρονης και έξυπνης μεθοδολογίας με χρήση πολλαπλών παραδοσιακών και καινοτόμων εργαλείων (βλ. Δ.8.1)
Έλεγχος ποιότητας	Έλεγχος: 5	<ul style="list-style-type: none"> • θεωρείται ολοκληρωμένο σύμφωνα με εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία/ οδηγίες; • Συγκρίνεται με καλές πρακτικές πόλεων με ανάλογα χαρ/κα; • Επικοινωνία με αρμόδιους φορείς έγκρισης ΠΡΙΝ την έγκριση
Έγκριση ΣΒΑΚ	Έγκριση: 10	<ul style="list-style-type: none"> • προετοιμασία Ο.Ε. με ανάδοχο. • Επάρκεια ελέγχου ποιότητας. • Έμφαση στην επικοινωνία - ενημέρωση - ευαισθητοποίηση και στο ρόλο των φορέων
Ενημέρωση – Τέταρτη διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	επικοινωνία μετά: 6	<ul style="list-style-type: none"> • κατάλληλη ενημέρωση ΜΕΤΑ την έγκριση • διαδικασία επισφράγισης του κοινού οράματος. • Συστήνεται η αξιολόγηση καλών πρακτικών μεθοδολογίας της Δ. 9.3. αποφυγή επίσημων εκδηλώσεων - έμφαση σε κλίμα γιορτής

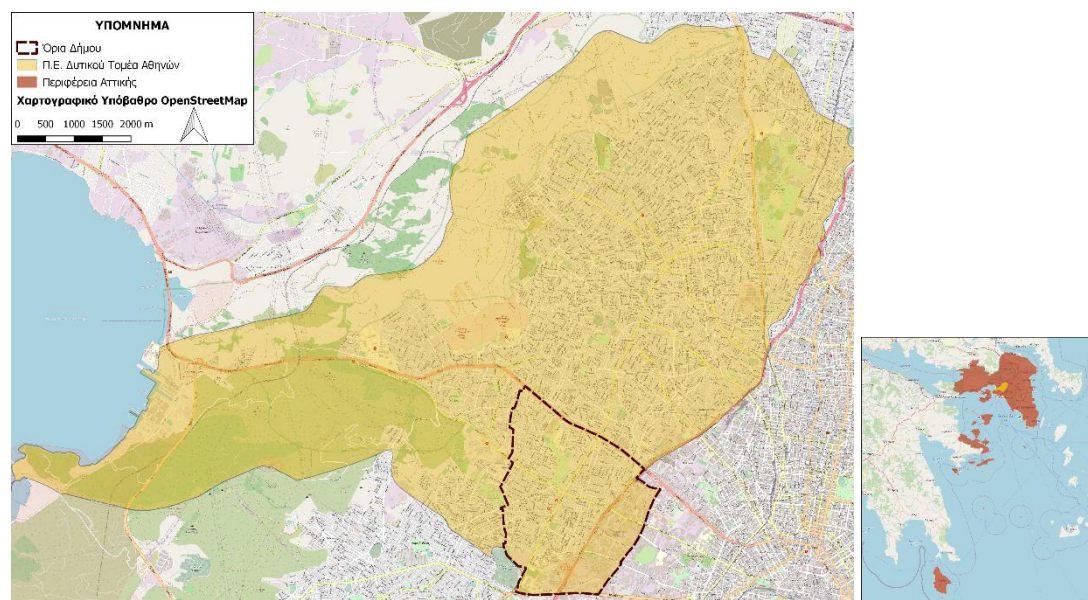
Φάση Δ – Εφαρμογή Σχεδίου		
Εφαρμογή – έλεγχος και παρακολούθηση προόδου	παρακολούθηση: 8	<ul style="list-style-type: none"> • επιλογή κατάλληλων διαδικασιών ολοκλήρωσης μέτρων, • σημαντικός ρόλος της ωρίμανσης επιμέρους μελετών από την Ο.Ε., • συμβολή εξωτερικών συμβούλων- μελετητών, • προσοχή στην τήρηση Σχεδίου (βλ. Δ.8.1) συμβολή εξωτερικού αναδόχου στη μεθοδολογία παρακολούθησης- σημαντική τήρηση χρονοδιαγραμμάτων στη σύνταξη εκθέσεων προόδου (βλ. περιγραφή Δ Φάσης)
Ενημέρωση – διαβούλευση – διαδραστική προσέγγιση	Συνεχής ενημέρωση: 8	<ul style="list-style-type: none"> • συστηματική ενημέρωση για υλοποίηση έργων και πρόοδο επίτευξης δεικτών. • Επικοινωνία αστοχιών- προβλημάτων. • Διαρκής επικοινωνία στόχων ανά μέτρο εφαρμογής- ρόλος Ο.Ε.. • Προσοχή στην συν-διαχείριση της επικοινωνίας με Δίκτυο Φορέων
νέες προκλήσεις – νέα γεγονότα – αναθεώρηση	Αναθεώρηση: 8	<ul style="list-style-type: none"> • Ιδιαίτερη προσοχή στον εντοπισμό αστοχιών του Α' ΣΒΑΚ και σε νέες προκλήσεις/ δυνατότητες – ρόλος Ο.Ε
Νέο ΣΒΑΚ	Νέο: 10	

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Φυσιογνωμία Περιοχής Παρέμβασης

Ο Δήμος Αιγάλεω, που πήρε το όνομά του από το παρακείμενο όρος Αιγάλεω, ανήκει στη χωροταξική υποενοότητα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Διοικητικά, μετά τις αλλαγές του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ», ανήκει στο Δυτικό Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής.

Έχει αναπτυχθεί εκατέρωθεν της αρχαίας Ιεράς Οδού και συνορεύει προς τα ανατολικά με το Δήμο Αθηναίων, βόρεια με τους δήμους Περιστερίου και Χαϊδαρίου, δυτικά με τους δήμους Νίκαιας - Αγίου Ιωάννου Ρέντη και Αγ. Βαρβάρας και νότια με το δήμο Μοσχάτου - Ταύρου.



Εικόνα 4: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: <https://geodata.gov.gr/>)

Έχει έκταση 6.450 τετρ. χλμ., από τα οποία τα 4.400 στρέμματα είναι ενταγμένα στο σχέδιο πόλης, ενώ τα άλλα 2.200 -τα περισσότερα στο δυτικό τμήμα του Ελαιώνα- είναι εκτός σχεδίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο πληθυσμός του υπολογίζεται στα 69.946 άτομα. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή, με 10.800 άτομα να αντιστοιχούν σε κάθε τετραγωνικό της χιλιόμετρο. Αξίζει, μάλιστα, να σημειωθεί ότι η αντιστοιχία αυτή είναι πολύ υψηλότερη τόσο από τον μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών (7.303,53 άτομα ανά τετρ. χλμ.) όσο και από τον εθνικό μέσο όρο (81.75 άτομα ανά τετρ. χλμ.)

Το Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους κομβικούς Δήμους της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου. Πρόκειται για έναν Δήμο που συνιστά σημαντικό κέντρο εξυπηρέτησεων, εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών. Το ένα τέταρτο του δήμου είναι βιομηχανική περιοχή ενώ στην περιοχή ιδιαίτερα αναπτυγμένος είναι ο κλάδος του λιανικού εμπορίου. Σημειώνεται ότι αν και ο εν λόγω κλάδος ενδυναμώθηκε αρκετά με την

λειτουργία του Σταθμού Αιγάλεω του Μετρό, οι ευρύτερες δυσμενείς κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή αποτελούν περιοριστικό παράγοντα στην περαιτέρω ανάπτυξή του.

Καθοριστικό ρόλο για την διαμόρφωση του εμπορικού –και όχι μόνο- χαρακτήρα της περιοχής έχει η κομβική της θέση. Σημειώνεται ότι εκτός από την Ιερά Οδό, διαπερνούν τον Δήμο τέσσερις ακόμα μεγάλες οδικές αρτηρίες και πιο συγκεκριμένα οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών και Πέτρου Ράλλη. Το γεγονός αυτό προσέλκυσε το ενδιαφέρον των μεγάλων επιχειρηματιών και οδήγησε στην υλοποίηση μεγάλων εμπορικών επενδύσεων (IKEA, River West, Praktiker κ.λ.π..).τόσο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου όσο και στην ευρύτερη περιοχή του. Τα εμπορικά αυτά κέντρα αποτελούν πλέον ορόσημα για την περιοχή αλλά και έναν σημαντικό υπερτοπικό πόλο έλξης. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταδιακή μετάλλαξη του χαρακτήρα του εμπορικού κέντρου, η οποία αποδεικνύεται από την ενίσχυση χρήσεων όπως είναι η εστίαση και η αναψυχή.

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία – Μόνιμος Πληθυσμός και Πληθυσμιακή Πυκνότητα

Στα 6.450 τετρ. χλμ. του Δήμου κατοικούν μόνιμα 69.946 άτομα σύμφωνα με την πληθυσμιακή απογραφή του 2011.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η συνολικότερη εικόνα του πληθυσμού για τα έτη 1991-2011 ώστε να δημιουργηθεί μια συνολικότερη εικόνα των τάσεων που παρουσιάστηκαν και να γίνουν αντιληπτές οι μεταβολές των ανώτερων χωρικών επιπέδων.

Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991-2011 - ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				
	1991	2001		2011
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10259900	10934097	ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10816286
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3523407	3894573	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3828434
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	1156650	2805262	Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1029520
			Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	592490
			Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	489675
			Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	529826
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	765196	386067	Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	502348
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	645108	149794	Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	160927
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	956453	553450	Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ	448997
			Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	74651

Πίνακας 6: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	ΕΚΤΑΣΗ (km ²)	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011	ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ	ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (κατ/km ²)
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	131957	10816286			81,97
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3808	3828434	35,40%		1005,37
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1513	502348	4,64%	13,12%	332,02
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1004	160927	1,49%	4,20%	160,29
Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ	50,42	448997	4,15%	11,73%	8905,14
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	878,9	74651	0,69%	1,95%	84,94
Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	87,4	1029520	9,52%	26,89%	11779,41
Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	140,7	592490	5,48%	15,48%	4211,02
Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	69,4	529826	4,90%	13,84%	7634,38
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	66,7	489675	4,53%	12,79%	7341,45
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ	6,45	69946	0,65%	1,83%	10844,34

Πίνακας 7: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης και της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	ΕΚΤΑΣΗ (km ²)	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			Ποσοστά Στο σύνολο της Π.Ε. (2011)	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ 2011 (κατ/km ²)
		1991	2001	2011		
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών (ΤΜΗΜΑ της πρώην νομαρχίας Αθηνών)	66,7	456747	476711	489675		7341,45
Δήμος Αγίας Βαρβάρας	2,42	28706	31354	26550	5,42%	10971,07
Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	9,11	48149	35072	62529	12,77%	6863,78
Δήμος Αιγάλεω	6,45	78563	77917	69946	14,28%	10844,34
Δήμος Ιλίου (πρώην Λιοσίων)	9,453	78326	85572	84793	17,32%	8969,96
Δήμος Περιστερίου	10,05	137288	146743	139981	28,59%	13928,46
Δήμος Πετρούπολης	6,597	38278	51559	58979	12,04%	8940,28
Δήμος Χαϊδαρίου	22,66	47437	48494	46897	9,58%	2069,59

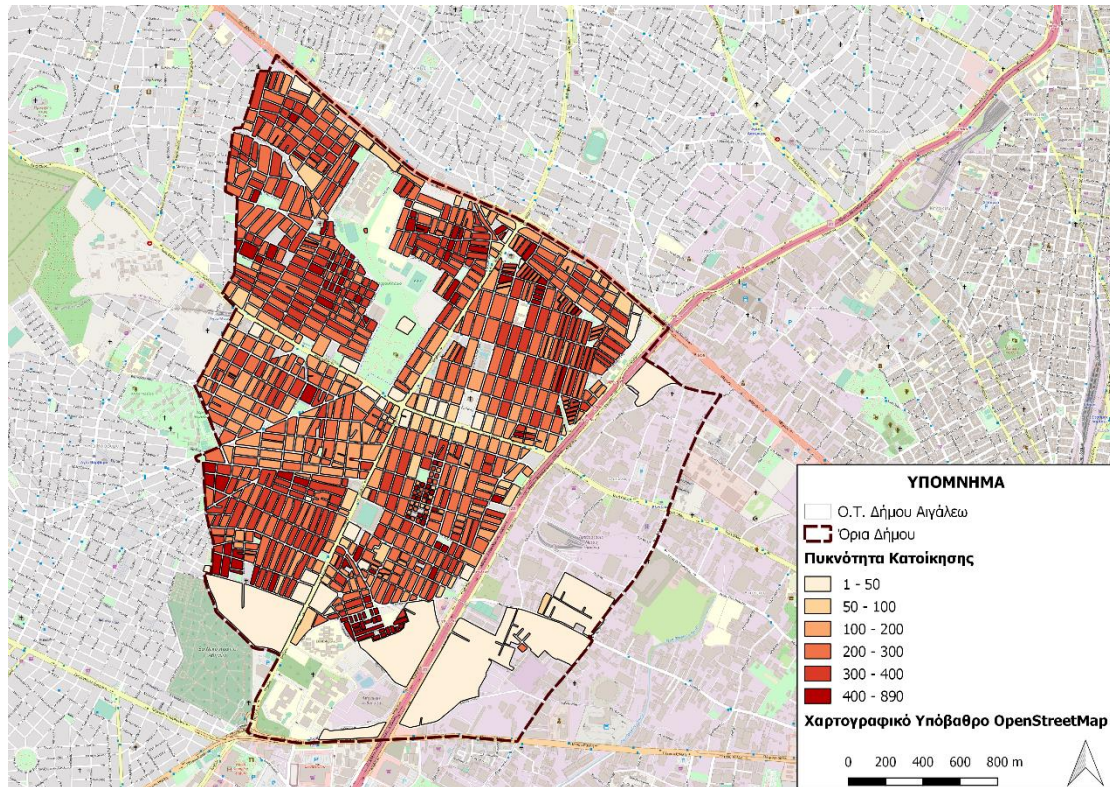
Πίνακας 8: Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου Αιγάλεω για τα έτη 1991, 2001, 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ.1991, 2001 και 2011)

Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου			
	1991	2001	2011
Στο σύνολο της χώρας	0,77%	0,71%	0,65%
Στο σύνολο της Περιφέρειας	2,23%	2,00%	1,83%
Στο σύνολο της Π.Ε.	17,20%	16,34%	14,28%

Παρατηρώντας τα πληθυσμιακά δεδομένα της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικού Τομέα Αθηνών, στην οποία εντάσσεται και ο Δήμος Αιγάλεω, φαίνεται ότι παρότι τα ποσοστά τόσο στο σύνολο της χώρας όσο και στο σύνολο της Περιφέρειας δεν είναι ιδιαίτερα υψηλά, παρουσιάζει μια από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες της Περιφέρειας.

Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει και ο Δήμος Αιγάλεω, ο οποίος αν και αποτελεί το 14,3% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών και το 0,65% του συνολικού πληθυσμού της Χώρας, σημειώνει μια από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες εντός της Περιφερειακής του Ενότητας. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019 το μέγεθος αυτό, υπερβαίνει κατά πολύ τον μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών (7.303,53 άτομα ανά τετρ. χλμ), το αντίστοιχο μέγεθος της Περιφέρειας Αττικής (1.001,11) αλλά και τον αντίστοιχο εθνικό μέσο όρο (81,75 άτομα ανά τετρ. χλμ.).

Για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής μελέτης κρίθηκε σκόπιμη η διερεύνηση της πυκνότητας κατοίκησης σε επίπεδο Οικοδομικών Τετραγώνων του Δήμου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, η οποία λήφθηκε υπόψη για την δημιουργία της παρακάτω απεικόνισης, επιβεβαιώνονται όσα έχουν ήδη αναφερθεί σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού της περιοχής μελέτης. Φαίνεται, μάλιστα, ότι πρόκειται για έναν Δήμο ο οποίος στο μεγαλύτερο μέρος του είναι πυκνοκατοικημένος, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η μέση τιμή πυκνότητας υπολογίζεται στα 268 άτομα/εκτάρια.



Εικόνα 5: Πυκνότητα πληθυσμού Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (Πηγή πρωτογενών δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Από την παραπάνω απεικόνιση γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι εκατέρωθεν των βασικών οδικών αξόνων παρατηρούνται κυρίως μεσαίες τιμές πυκνότητας πληθυσμού, οι οποίες αυξάνονται προς τον πυρήνα των υπο περιοχών που αυτοί ορίζουν, σκιαγραφώντας με αυτόν τον τρόπο τις διάφορες γειτονίες του δήμου. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην συσσώρευση εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των συγκεκριμένων δρόμων. Σε γενικές γραμμές, οι χαμηλότερες τιμές σημειώνονται στο νότιο και το ανατολικό κομμάτι, και κυρίως στην περιοχή του Ελαιώνα. Επιπλέον, αξίζει να τονιστεί ότι μεγάλος αριθμός κατοίκων φαίνεται να βρίσκεται συγκεντρωμένος περιμετρικά του Άλσους Μπαρουτάδικου και γενικότερα προς το βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής.

Αναφορικά με τις πληθυσμιακές μεταβολές που συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί αξίζει να σημειωθεί ότι στο επίπεδο του Δήμου παρουσιάζεται μια διαρκώς πτωτική πορεία από το 1991 μέχρι το 2011, η οποία κορυφώθηκε το διάστημα 2001-2011 σημειώνοντας μείωση 10,23%. Η εικόνα αυτή δεν φαίνεται να ακολουθεί την αντίστοιχη των ανώτερων χωρικών επιπέδων όπου τόσο ο πληθυσμός της Αττικής όσο και οι διάφορες Περιφερειακές Ενότητες παρουσιάζουν είτε αύξηση είτε μικρότερη μείωση.

Πίνακας 9: : Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών και Δ. Αιγάλεω (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Σύνολο Χώρας	10.259.900	10934097	10816286	6,57%	-1,08%	5,42%
Περιφέρεια Αττικής	3523407	3894573	3828434	10,53%	-1,70%	8,66%

Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	456747	476711	489675	4,37%	2,72%	7,21%
Δήμος Αιγάλεω	78563	77917	69946	-0,82%	-10,23%	-10,97%

Σύμφωνα, μάλιστα, με το Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019, η συνεχής αυτή μείωση του πληθυσμού αν και ενδεχομένως να σχετίζεται με την ευρύτερη υπογεννητικότητα και την μετακίνηση των μόνιμων κατοίκων σε άλλες περιοχές, φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρά την οποιαδήποτε μείωση των μόνιμων κατοίκων που αποτυπώνεται στα απογραφικά δεδομένα, ο πληθυσμός του Δήμου φαίνεται να διατηρείται σχετικά σταθερός ανά τα χρόνια. Το γεγονός αυτό σχετίζεται άμεσα με παράγοντες όπως οι μεγάλες μεταναστευτικές ροές των τελευταίων 30 ετών, η λειτουργία του Πανεπιστημιακού Ιδρύματος (Π.Α.Δ.Α.) που οδήγησε στην εγκατάσταση πολλών φοιτητών στον Δήμο, η λειτουργία του μετρό, η μεγάλη ανοικοδόμηση της τελευταίας 15ετίας κλπ.

Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Ηλικιακής Διάρθρωσης και Φύλου

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η μελέτη της μέσης ηλικίας του πληθυσμού αλλά και της ηλικιακής του κατανομής του. Παρατηρώντας τα δεδομένα που αφορούν την μέση ηλικία του πληθυσμού για το έτος 2011, προκύπτει ότι στον Δήμο Αιγάλεω καταγράφονται αρκετά υψηλότερες τιμές από τον αντίστοιχο δείκτη της Περιφέρειας Αττικής αλλά και των γειτονικών Δήμων. Μάλιστα, εστιάζοντας στην ευρύτερη περιοχή μελέτης -μέσω της σύγκρισης του Δήμου Αιγάλεω με τους γειτονικούς του- φαίνεται ότι σε αυτόν εντοπίζεται η δεύτερη μεγαλύτερη μέση ηλικία.

Πίνακας 10: Μέση Ηλικία Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για το Έτος 2011

Μέση Ηλικία πληθυσμού - Συγκριτικά Αποτελέσματα	
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	Μέση ηλικία (έτη)
Σύνολο Χώρας	41,9
Περιφέρεια Αττικής	41,3
Δήμος Αθηναίων	42,7
Δήμος Αιγάλεω	42,1
Δήμος Αγ. Βαρβάρας	40,08
Δήμος Περιστερίου	40,07
Δήμος Χαϊδαρίου	40,4

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011

Από την μελέτη των ποσοστών των επιμέρους ηλικιακών ομάδων που εντοπίζονται στον Δήμο, παρουσιάζεται μια διαφορετική εικόνα από αυτή της μέσης ηλικίας που αναφέρθηκε παραπάνω. Πιο συγκεκριμένα, τόσο για το έτος 2001 όσο και για το 2011, η επικρατέστερη ηλικιακή ομάδα είναι αυτή των 20-29. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι τα χαμηλότερα ποσοστά εντοπίζονται για όλο το χρονικό διάστημα αναφοράς στην ηλικιακή ομάδα 0-9 ετών.

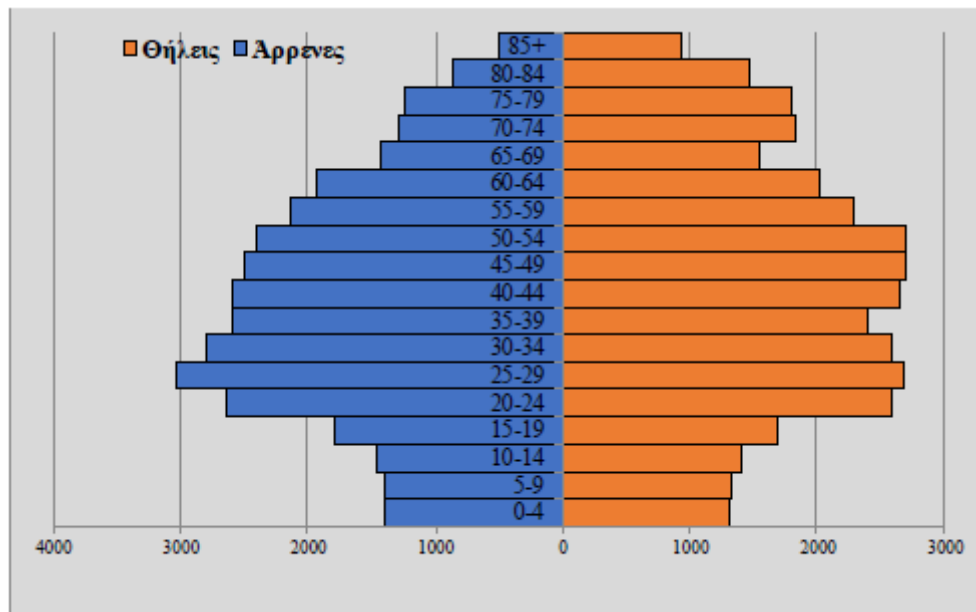
Πίνακας 11: Ηλικιακή Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για τα Έτη 2001 και 2011

ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			
	2001	2001(%)	2011	2011(%)

0-9	6.835	8,77%	5.440	7,78%
10-19	12.982	16,66%	6.345	9,07%
20-29	13.258	17,02%	10.948	15,65%
30-39	12.261	15,74%	10.382	14,84%
40-49	11.457	14,70%	10.437	14,92%
50-59	8.897	11,42%	9.536	13,63%
60-69	8.317	10,67%	6.930	9,91%
70+	7.467	9,58%	9.928	14,19%
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ	77.917	100,00%	69.946	100,00%

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2001 & 2011

Παρατηρώντας τους παραπάνω πίνακες, γίνεται αντιληπτό ότι ο πληθυσμός του Δήμου έχει πλέον εισέλθει στο στάδιο της δημογραφικής γήρανσης μιας και παρατηρείται μια αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων (άνω των 65) και μια ταυτόχρονη μείωση των παιδιών (0-14 χρονών). Αυτό επιβεβαιώνεται και από την μελέτη του Ε.Κ.Κ.Ε. με τίτλο «Το Κοινωνικό προφίλ και οι συνθήκες διαβίωσης στο Δήμο Αιγάλεω», του Ιουνίου 2021 όπου υπογραμμίζεται ότι με βάση την τελευταία απογραφή οι ηλικιωμένοι συνιστούν μια σημαντική αναλογία στο σύνολο του πληθυσμού. Ταυτόχρονα, από την εν λόγω έρευνα αντλούνται αρκετές χρήσιμες πληροφορίες από την ηλικιακή πυραμίδα.



Εικόνα 6: Η Πυραμίδα πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω, 2011, Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Ε.Κ.Κ.Ε.

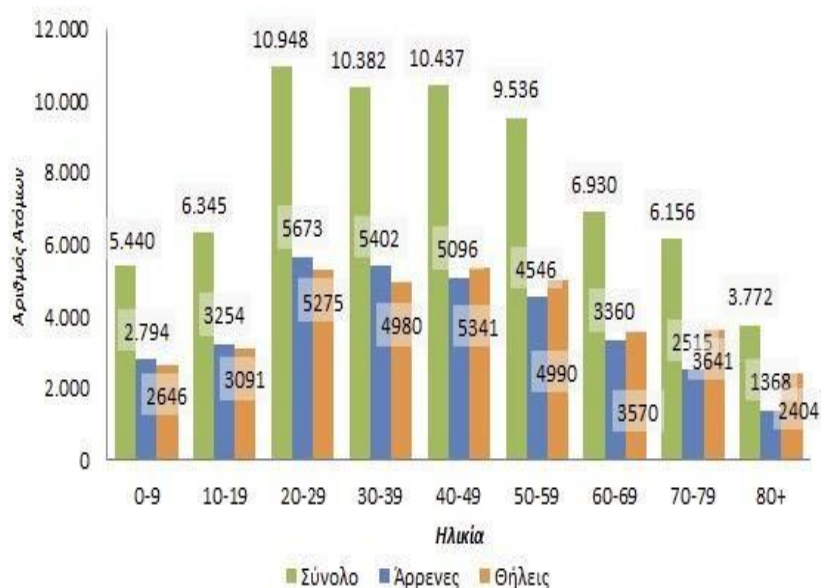
Πιο συγκεκριμένα, προκύπτει ότι αν και η πυραμίδα χαρακτηρίζεται από μια γήρανση της κορυφής, παρατηρείται μια τάση συρρίκνωσης στην περίπτωση των ηλικιακών ομάδων κάτω των 14 ετών, δηλαδή του παιδικού πληθυσμού. Συνεπώς, η μέση ηλικία του πληθυσμού αυξάνεται. Αξίζει, επιπλέον, να αναφερθεί ότι αντίστοιχες τάσεις παρατηρούνται και για το σύνολο της χώρας από την αντίστοιχη πυραμίδα.

Προχωρώντας με την διερεύνηση της φυλετικής κατανομής του πληθυσμού και εστιάζοντας στα τελευταία απογραφικά δεδομένα, παρατηρείται ότι σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης οι γυναίκες έχουν υψηλότερα ποσοστά συγκριτικά με στους άνδρες.

Πίνακας 12: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011)

2011				
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΑΡΡΕΝΕΣ	%	ΘΗΛΕΙΣ	%
Σύνολο Χώρας	5.303.223	49,03%	5.513.063	50,97%
Περιφέρεια Αττικής	1.845.663	48,21%	1.982.771	51,79%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	239.567	48,92%	250.108	51,08%
Δήμος Αιγάλεω	34.008	48,62%	35.938	51,38%

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011



Εικόνα 7: Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω κατά φύλο και ηλικία, , Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Τσάμης-Μαντες

Φυσική Κίνηση Πληθυσμού

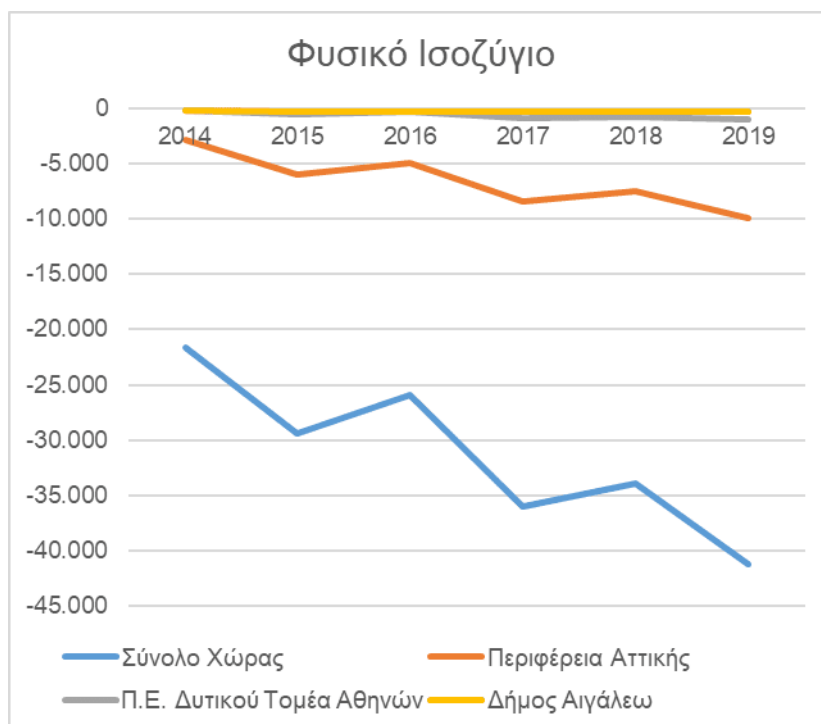
Για την καλύτερη κατανόηση του ηλικιακού προφίλ και συνεπώς του πληθυσμιακού δυναμικού του Δήμου, ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η μελέτη του φυσικού του ισοζυγίου, όπως αυτό διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια. Σημειώνεται ότι στην παρούσα διερεύνηση δεν λαμβάνεται υπόψη η μεταναστευτική κίνηση (δηλαδή το μεταναστευτικό ισοζύγιο - εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές). Τελικά, με βάση τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τις χρονιές 2014-2019, διαμορφώνεται ο παρακάτω πίνακας και το αντίστοιχο διάγραμμα:

Πίνακας 13: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019

Φυσικό Ισοζύγιο (Γεννήσεις - Θανάτοι)				
Έτη	Σύνολο Χώρας	Περιφέρεια Αττικής	Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	Δήμος Αιγάλεω
2014	-21.591	-2.901	-219	-220

2015	-29.336	-5.949	-580	-270
2016	-25.890	-4.939	-357	-273
2017	-35.942	-8.374	-897	-341
2018	-33.856	-7.529	-773	-295
2019	-41.202	-9.920	-1.034	-333

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019



Διάγραμμα 1: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019)

Ποσοστά ιδιοκτησίας Ι.Χ. και θέσεων στάθμευσης

Στο σημείο αυτό, ιδιαίτερα χρήσιμη είναι η μελέτη των ποσοστών ιδιοκτησίας Ι.Χ. αλλά και θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό προκειμένου να δημιουργηθεί μια πληρέστερη εικόνα για το μεταφορικό σύστημα της περιοχής και τους τρόπους μετακίνησης των κατοίκων.

Πίνακας 14: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011

2011							
Χωρικό Επίπεδο	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων					
		0 αυτοκίνητα	%	1 αυτοκίνητο	%	2+ αυτοκίνητα	%
Σύνολο χώρας	4.134.540	1.255.683	30,37%	1.881.231	45,50%	997.626	24,13%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	449.773	29,74%	697.500	46,13%	364.824	24,13%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184.972	51.882	28,05%	89.889	48,60%	43.201	23,36%

Δήμος Αιγάλεω	28.503	10.260	36,00%	13.231	46,42%	5.012	17,58%
Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της χώρας	0,69%	0,82%		0,70%		0,50%	
Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της Π.Ε.	15,41%	19,78%		14,72%		11,60%	

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι τα νοικοκυριά με 1 Ι.Χ. στην διάθεσή τους συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης και ειδικότερα σε ποσοστό της τάξης 40%. Ακολουθούν τα νοικοκυριά με 0 αυτοκίνητα, με τον Δήμο Αιγάλεω να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό στην εν λόγω κατηγορία (36%) συγκριτικά με τα υπόλοιπα επίπεδα. Σε αυτό πιθανότατα έχει συμβάλει αρκετά και η λειτουργία του σταθμού μετρό στην περιοχή από το 2007 και μετά, η οποία βελτίωσε σημαντικά την προσβασιμότητα της περιοχής μέσω των Μ.Μ.Μ., αλλάζοντας το πρόσωπο των Δημόσιων Μεταφορών.

Σειρά έχει η μελέτη των θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό, η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 15: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011

Χωρικό Επίπεδο	Σύνολο νοικοκυριών	Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης			
		0 θέσεις στάθμευσης	%	1 + θέσεις στάθμευσης	%
Σύνολο χώρας	4134540	2727304	65,96%	1407236	34,04%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	963.422	63,71%	120.259	7,95%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184972	133319	72,08%	51653	27,92%
Δήμος Αιγάλεω	28503	23874	83,76%	4629	16,24%

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011

Τα νοικοκυριά χωρίς καμία θέση στάθμευσης στην κατοχή τους επικρατούν σε όλα τα επίπεδα ανάλυσης, συγκεντρώνοντας αρκετά υψηλότερα ποσοστά από εκείνα με τουλάχιστον μια. Αξίζει να υπογραμμισθεί ότι στον Δήμο Αιγάλεω εντοπίζονται τα χαμηλότερα ποσοστά ιδιοκτησίας συγκριτικά με όλα τα υπόλοιπα επίπεδα.

Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία

Το φυσικό περιβάλλον και η μορφολογία μιας περιοχής καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την δυνατότητα προσπέλασής της με βιώσιμα μέσα μετακίνησης, με αποτέλεσμα η διερεύνησή τους να αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδιασμού. Χαρακτηριστικά του εδάφους της περιοχής, όπως το ανάγλυφο, αλλά και ευρύτερα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος επηρεάζουν την προσβασιμότητα αλλά και την ελκυστικότητά των μετακινήσεων, ιδίως για τους χρήστες μη μηχανοκίνητων μέσων όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες.

Στην κατεύθυνση σεβασμού και προστασίας του περιβάλλοντος αναφέρεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω είναι ένας από τους Δήμους-Μέλη του Περιβαλλοντικού Συνδέσμου Δήμων Αθήνας - Πειραιά (ΠΕ.ΣΥ.Δ.Α.Π.), ο οποίος στοχεύει στην μελέτη των Διαδημοτικών προβλημάτων των περιοχών που καλύπτουν οι Δήμοι μέλη του, στην παροχή συμβουλών σε θέματα περιβάλλοντος και την εκπόνηση σχετικών μελετών, έργων και ερευνητικών προγραμμάτων.

Σημειώνεται ότι για την ολοκλήρωση της διερεύνησης που ακολουθεί χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες που αφορούν την κλίση και τις υψομετρικές ζώνες συνδυαστικά με ένα ψηφιακό μοντέλο εδάφους, όπως αυτά παρέχονται από την Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών του Υ.Π.ΕΝ. αλλά και από σχετικές μελέτες.

Μορφολογία

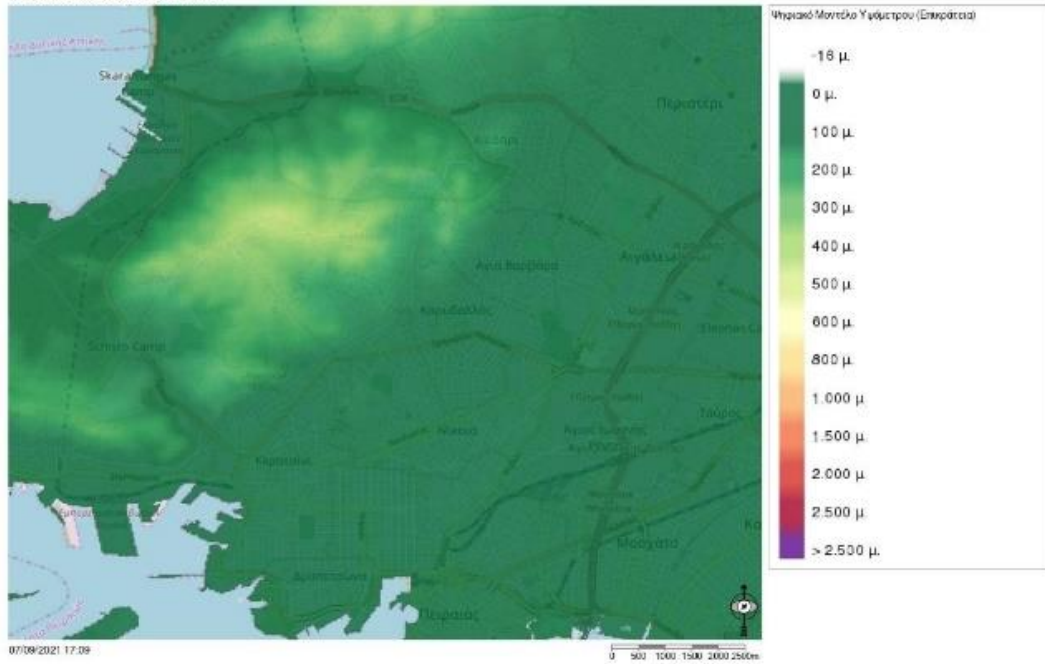
Στην περιοχή του δυτικού λεκανοπεδίου μπορούν να διακριθούν δύο κυρίαρχες ζώνες σύμφωνα με την Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», η επίπεδη ζώνη του δυτικού λεκανοπεδίου κι η ημιορεινή ζώνη του Αιγάλεω και του Ποικίλου. Οι δύο αυτοί ορεινοί όγκοι διαχωρίζονται φυσικογεωγραφικά από ένα στενό διάυλο, ο οποίος ενώνει το λεκανοπέδιο της Αθήνας, με τον κόλπο της Ελευσίνας. Τα μεγαλύτερα υψόμετρα εντοπίζονται κατά μήκος του Αιγάλεω και του Ποικίλου, ενώ τα μικρότερα, κατά μήκος της παράκτιας ζώνης στην περιοχή του Σκαραμαγκά και κατά μήκος της κοίτης του Κηφισού ποταμού.

Αναφορικά με την Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών, οι Δήμοι Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Περιστερίου, Ίλιον, Αγ. Αναργύρων και Ζεφυρίου, μπορούν να θεωρηθούν ως «πεδινοί» Δήμοι, σε αντίθεση με τον Κορυδαλλό, Χαϊδαρίου, Πετρούπολεως και Καματερού, μεγάλα τμήματα των οποίων περιλαμβάνουν τις ανατολικές υπώρειες των δυτικών ορεινών όγκων του λεκανοπεδίου.

Ο Δήμος Αιγάλεω χαρακτηρίζεται από ένα ήπιο ανάγλυφο με μικρές κλίσεις ενώ βρίσκεται σε υψόμετρο περίπου 50μ.. Στο μεγαλύτερο μέρος του το έδαφος είναι σχετικά επίπεδο ενώ οι μεγαλύτερες υψομετρικές διαφορές καταγράφονται στο βορειοδυτικό του τμήμα, όπως φαίνεται και από τους χάρτες που ακολουθούν. Τα χαρακτηριστικά αυτά ευνοούν την χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης και συμβάλλουν στην καλύτερη διαμόρφωση συνθηκών ενίσχυσης των μη μηχανοκίνητων μέσων στην περιοχή.

ΥΠΟΔΟΜΗ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ Υ.Π.ΕΝ.

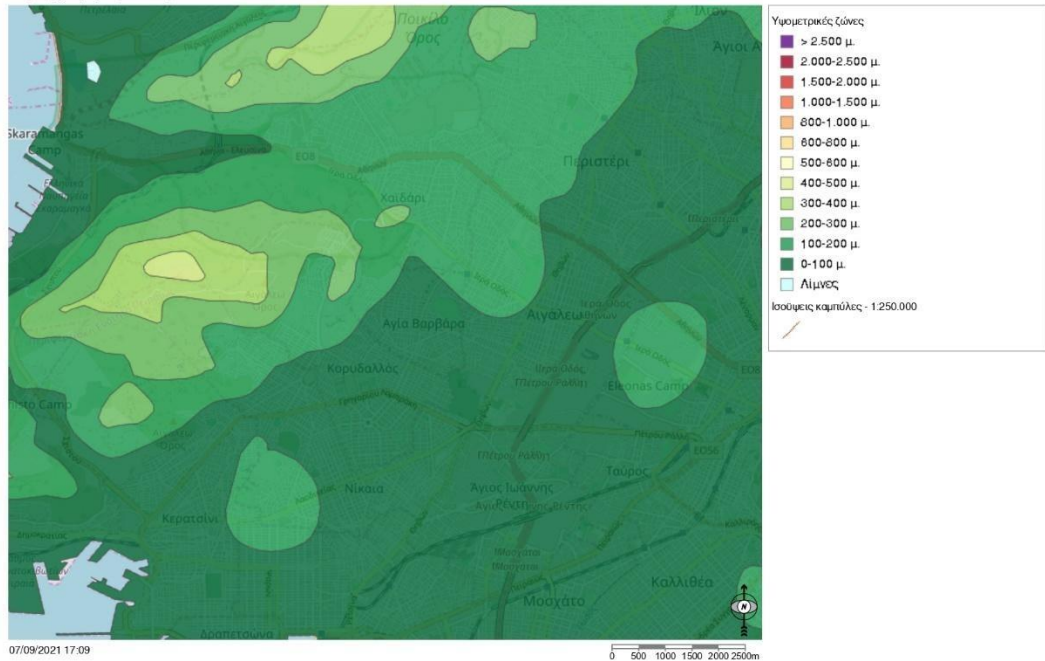
Ψηφιακό Μοντέλο Υψόμετρου



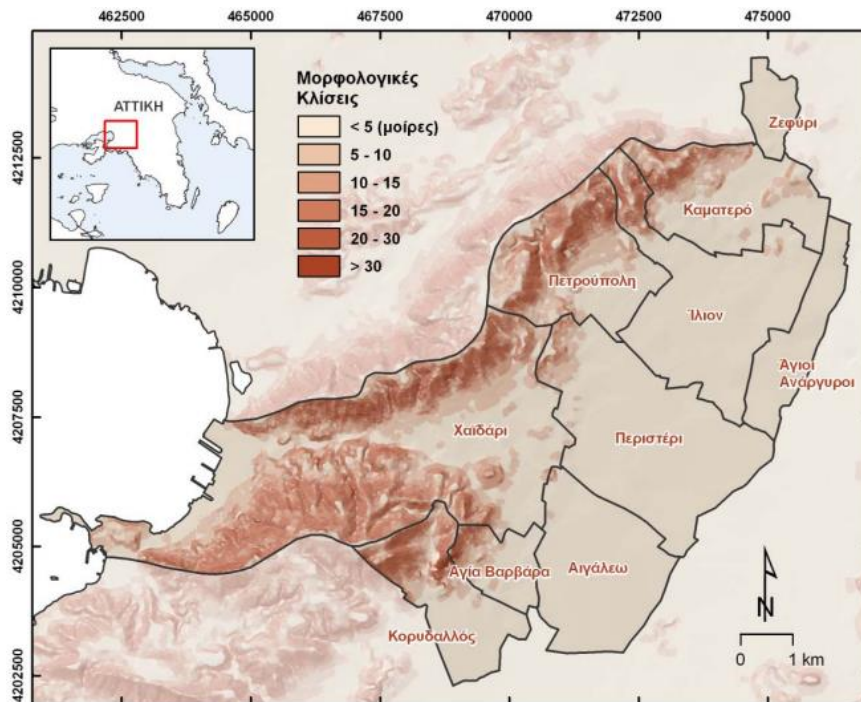
Εικόνα 8: Ψηφιακό Μοντέλο Υψόμετρου Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.

ΥΠΟΔΟΜΗ ΓΕΩΧΩΡΙΚΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ Υ.Π.ΕΝ.

Χάρτης υψομετρικών ζωνών



Εικόνα 9: Χάρτης Υψομετρικών Ζωνών Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.

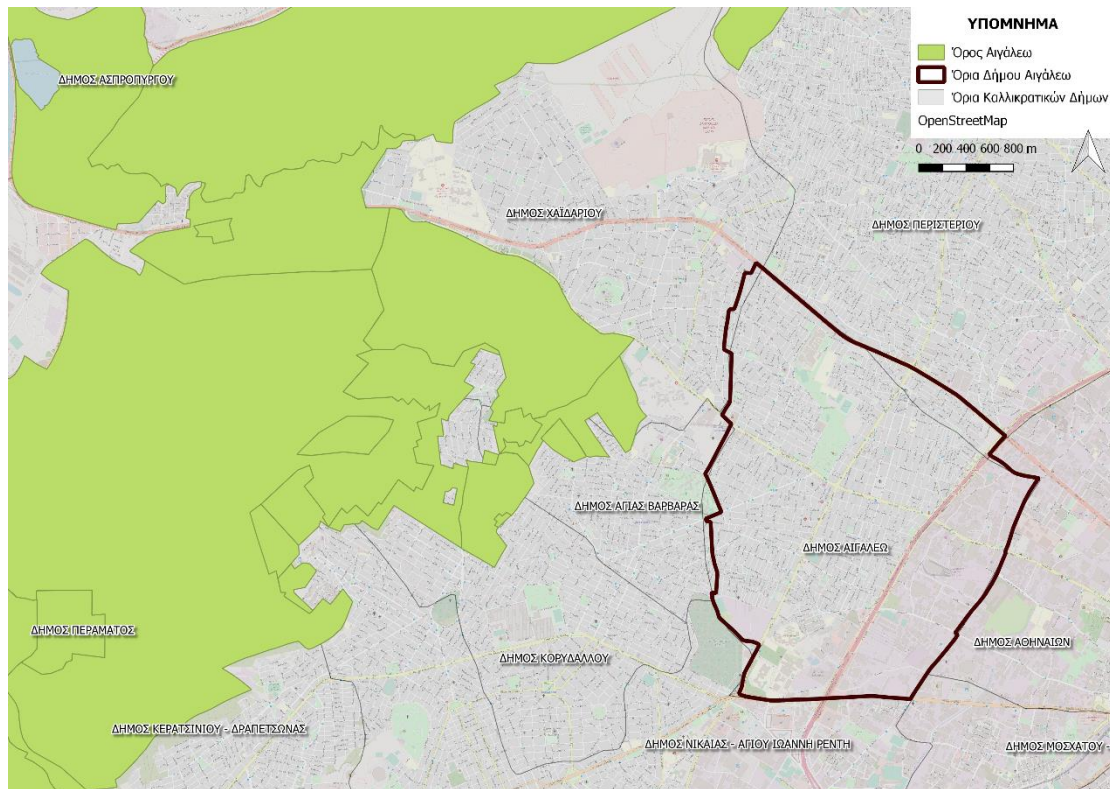


Εικόνα 10: Χάρτης μορφολογικών κλίσεων της δυτικής Αθήνας με τα όρια των δήμων του ΑΣΔΑ, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση του υψομέτρου στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης. Αυτή οφείλεται στην ύπαρξη του Όρους Αιγάλεω, το οποίο αν και δεν εντάσσεται χωρικά στον Δήμο, αναμφισβήτητα, τον επηρεάζει ποικιλοτρόπως.

Πλέον, το Ποικίλο Όρος – Όρος Αιγάλεω έχει κηρυχθεί ως προστατευόμενη ζώνη (Ν.2742/07.10.1999) αλλά και ως τόπος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (25683/27.3.1969) και γίνονται προσπάθειες ανάπλασής του μιας και αποτελεί έναν σημαντικό αλλά αρκετά υποβαθμισμένο χώρο περιαστικού πρασίνου. Σημειώνεται ότι οι περισσότεροι δήμοι της δυτικής περιοχής (Πέραμα, Κερατσίνι-Δραπετσώνα, Νίκαια-Ρέντης, Κορυδαλλός, Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Χαϊδάρι, Περιστέρι, Πετρούπολη, Άνω Λιόσια) είναι σε άμεση επαφή με το βουνό ενώ στην ευρύτερη περιοχή του ζουν περισσότερο από 1.500.000 κάτοικοι.

Η ανάπλασή του θα συμβάλει στην βελτίωση του μικροκλίματος των όμορων Δήμων αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, καθοριστικός θα είναι ο ρόλος της στην προστασία του περιβάλλοντος και του οικοσυστήματος αλλά και στη σύνδεσή τους με τους κατοίκους των όμορων δήμων αλλά και του λεκανοπεδίου Αττικής μέσω των κατάλληλων υποδομών άθλησης και αναψυχής. Μάλιστα, ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) έχει εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης για το όρος αυτό, το οποίο στοχεύει στην πλήρη ανάδειξη και αξιοποίησή του. Συνεπώς, τα οφέλη θα είναι πολλαπλά για το σύνολο των παραπάνω Δήμων, είτε αυτοί συννορεύουν άμεσα με αυτό είτε βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του, όπως ο Δήμος Αιγάλεω.

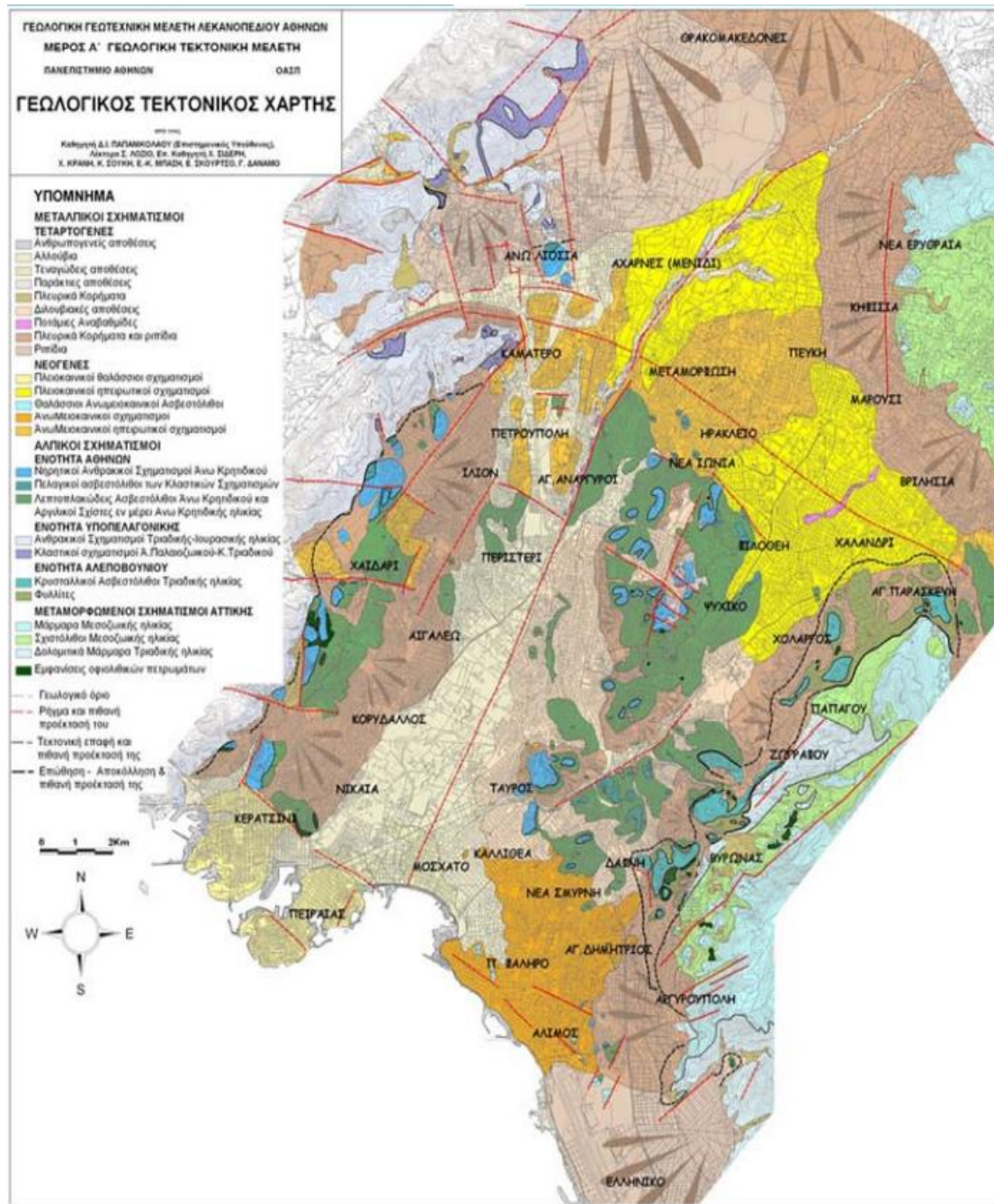


Εικόνα 11: Σχετική Θέση Δήμου και Όρους Αιγάλεω – Ιδία Επεξεργασία

Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί και Γεωτεχνική της περιοχής

Η γεωλογική δομή των Δήμων που ανήκουν στην Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών διακρίνεται σε δύο είδη σχηματισμών, τους αλπικούς και τους μεταλπικούς. Οι πρώτοι εντοπίζονται στους ορεινούς όγκους και διακρίνονται σε δύο βασικές γεωτεκτονικές ενότητες: την Υποπελαγονική και το Αλλόχθονο ή αλλιώς ενότητα Αθηνών. Σημειώνεται ότι η Υποπελαγονική ενότητα εντοπίζεται στους ορεινούς όγκους του Ποικίλου όρους και του Αιγάλεω και αντιστοιχεί σε μη μεταμορφωμένα πετρώματα, κυρίως ανθρακικά και κλαστικά ιζηματογενή, ενώ η ενότητα Αθηνών δομεί σχεδόν στο σύνολο το εσωτερικό τμήμα του Λεκανοπεδίου των Αθηνών και αποτελείται από ιζηματογενή έως ημιμεταμορφωμένα πετρώματα.

Οι μεταλπικοί σχηματισμοί εντοπίζονται στις χαμηλά ταπεινωμένες περιοχές, φτάνοντας μέχρι τον υδροκρίτη του Κηφισού και διακρίνονται σε σχηματισμούς του Νεογενούς και του Τεταρτογενούς. Οι νεογενείς σχηματισμοί διαιρούνται σε θαλάσσιους, που εντοπίζονται στο νότιο τμήμα, και ηπειρωτικούς, που βρίσκονται στο βόρειο και κεντρικό τμήμα της περιοχής, και βρίσκονται στο μεγαλύτερό τους μέρος καλυμμένοι από τους νεότερους τεταρτογενείς. Οι τεταρτογενείς σχηματισμοί καλύπτουν ασύμφωνα τους υποκείμενους σχηματισμούς στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής, είτε πρόκειται για αλπικούς, είτε για σχηματισμούς του Νεογενούς. Διακρίνονται σε, αλλούβια, πλευρικά κορήματα και Πλειστοκαινικά (?) ριπίδια

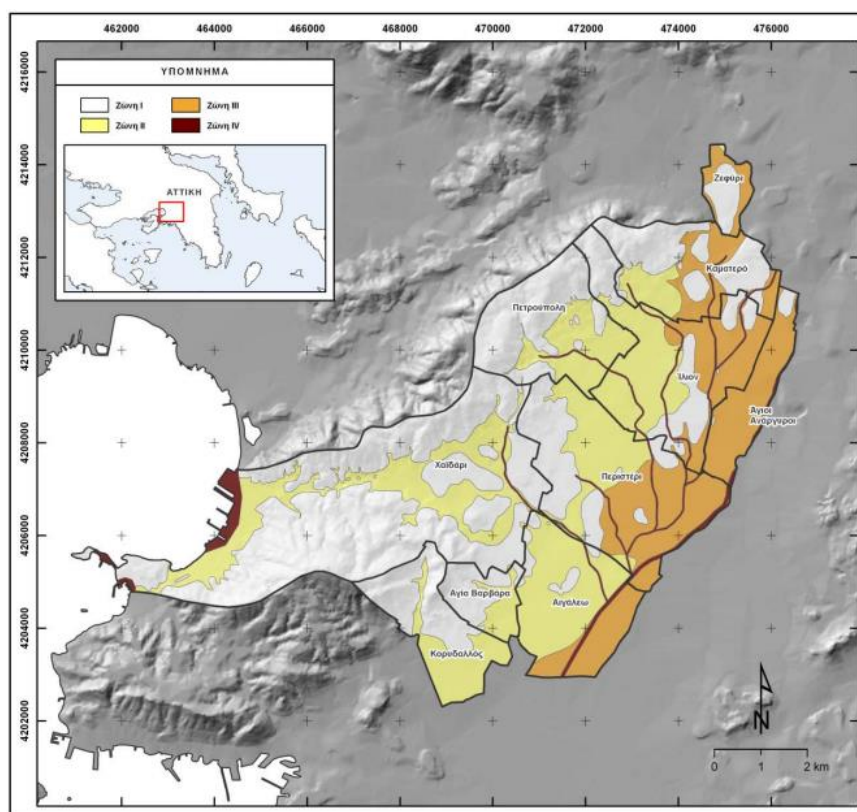


Εικόνα 12: Γεωλογικός – Τεκτονικός Χάρτης, Πηγή: Σημειώσεις Διαλέξεων «Τεχνικής Γεωλογίας II», Λουπασάκης Κωνσταντίνος, 2013-2014

Η γεωτεχνική ταξινόμηση των γεωλογικών σχηματισμών, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι στη μελέτη δυνητικών κινδύνων, που σχετίζονται με σεισμικά γεγονότα. Στο πλαίσιο της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», του 2010 δημιουργήθηκε ο χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών, στον οποίο διαχωρίζονται 4 βασικές κατηγορίες όπως παρουσιάζονται και στον χάρτη που ακολουθεί:

- I. Βραχώδεις ή ημιβραχώδεις σχηματισμοί
- II. Συνεκτικά ή πυκνά εδάφη
- III. Εδάφη μέσης συνεκτικότητας ή μικρής πυκνότητας

IV. Κοίτες ποταμών και ρεμμάτων – πρόσφατες επιχωματώσεις



Εικόνα 13: Χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών (τροποποιημένος από Παπανικολάου και άλλοι, 2002), Πηγή: «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010

Σημειώνεται ότι οι ταξινομήσεις τέτοιου είδους σκοπεύουν στην παροχή γενικών κατευθύνσεων ως προς τη σεισμική προστασία. Επιπλέον, τα κριτήρια διαχωρισμού μιας αστικής περιοχής σε ζώνες δεν είναι ενιαία αλλά διαφοροποιούνται κατά περίπτωση προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες γεωλογικές – γεωτεχνικές συνθήκες της κάθε περιοχής.

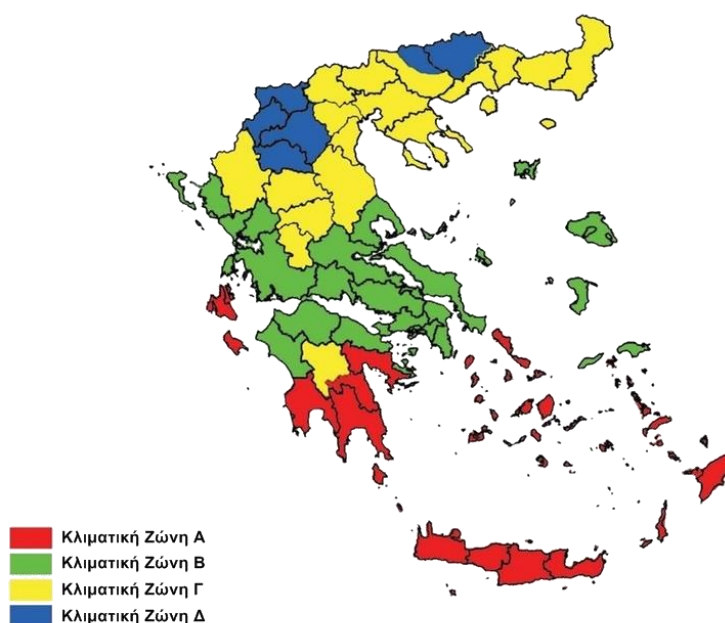
Εστιάζοντας στον Δήμο Αιγάλεω, αν και στην έκτασή του εντοπίζονται και οι 4 ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας, είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο μέρος του εντάσσεται στην Ζώνη II και III. Ιδιαίτερη προσοχή χρήζουν τα τμήματα που εντάσσονται στην ζώνη IV, τα όρια της οποίας απεικονίζονται συμβολικά στον χάρτη μιας και εντάσσονται στην ζώνη X του ΕΑΚ (2000) και ο σαφής καθορισμός τους απαιτεί πληρέστερη έρευνα. Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει περιοχές εντός ή παρά την κοίτη του Κηφισού ποταμού και των κυρίων ρεμάτων καθώς και περιοχές που έχουν επιχωματωθεί. Σε όλες τις περιοχές αυτές, είναι δυνατόν να αναπτυχθούν ιδιαίτερα δυσμενείς σεισμικές συνθήκες λόγω τοπογραφίας, πιθανής αστοχίας πρανών και ανεξέλεγκτης συμπεριφοράς των επιχωματώσεων.

Κλιματολογικές Συνθήκες

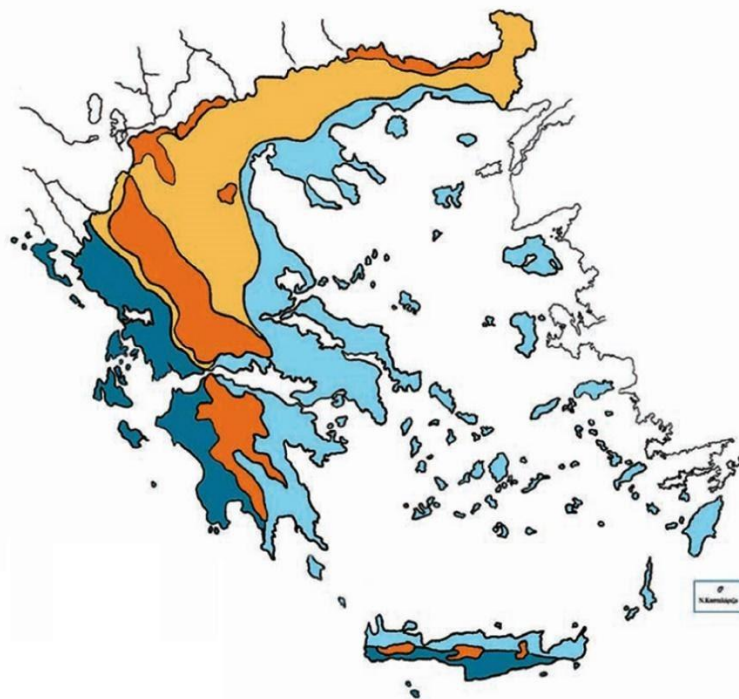
Η ελληνική επικράτεια είναι χωρισμένη σε τέσσερις κλιματολογικές ζώνες με βάση τις επικρατούσες συνθήκες κάθε περιοχής σύμφωνα με τον ισχύοντα "Κανονισμό Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων - ΚΕΝΑΚ" (ΦΕΚ 407/Β/9-4-2010). Οι ζώνες αυτές κυμαίνονται από το Α έως το Δ με φθίνουσα τιμή και παρουσιάζονται παρακάτω. Σημειώνεται ότι οι περιοχές που βρίσκονται σε υψόμετρο άνω των 500μ. πρέπει να

εντάσσονται στην επόμενη ψυχρότερη κλιματική ζώνη από εκείνη στην οποία ανήκουν, ενώ από αυτή την ιδιαιτερότητα εξαιρούνται σαφώς οι ορεινές περιοχές της ζώνης Δ, καθώς αποτελεί την ψυχρότερη, βάσει κανονισμού.

ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	ΝΟΜΟΙ
ΖΩΝΗ Α	Ηρακλείου, Χανίων, Ρεθύμνου, Λασιθίου, Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Σάμου, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Αργολίδας, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας & Ιθάκης, Κύθηρα & νησιά Σαρωνικού (Αττικής), Αρκαδίας (πεδινή).
ΖΩΝΗ Β	Αττικής (εκτός Κυθήρων & νησιών Σαρωνικού), Κορινθίας, Ηλείας, Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας, Φθιώτιδας, Φωκίδας, Βοιωτίας, Ευβοίας, Μαγνησίας, Λέσβου, Χίου, Κέρκυρας, Λευκάδας, Θεσπρωτίας, Πρέβεζας, Άρτας.
ΖΩΝΗ Γ	Αρκαδίας (ορεινή), Ευρυτανίας, Ιωαννίνων, Λάρισας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Πιερίας, Ημαθίας, Πέλλας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Χαλκιδικής, Σερρών (εκτός ΒΑ τμήματος), Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου.
ΖΩΝΗ Δ	Γρεβενών, Κοζάνης, Καστοριάς, Φλώρινας, Σερρών (ΒΑ τμήμα), Δράμας.



Εικόνα 14:Κλιματικές Ζώνες βάσει του ΚΕΝΑΚ (Πηγή: ΚΕΝΑΚ, 2010)



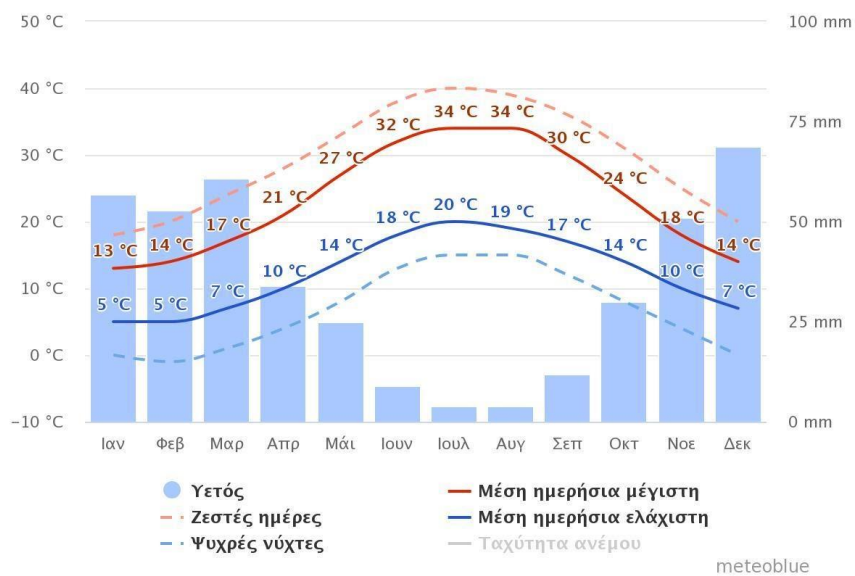
ΟΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

- Κλίμα ορεινό με ψυχρούς χειμώνες, δροσερά καλοκαίρια και βροχές όλες τις εποχές.
- Κλίμα υγρό με πολλές βροχές, ήπιους χειμώνες και δροσερά καλοκαίρια.
- Κλίμα με χειμώνες πιο ψυχρούς απ' ό,τι στις ακτές και ξηρά καλοκαίρια.
- Κλίμα με μέτριες βροχές, ήπιους χειμώνες και ξηρά καλοκαίρια.

Εικόνα 15: Κλιματικές Περιοχές της Ελλάδας (Πηγή: <https://www.monodomiki.gr/>)

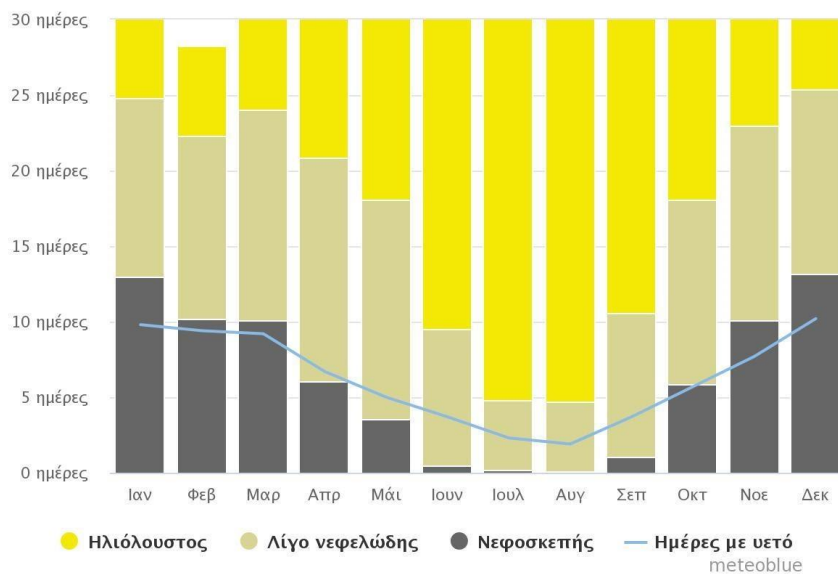
Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος Αιγάλεω ανήκει στην Κλιματική Ζώνη Β και το κλίμα του χαρακτηρίζεται ως εύκρατο, με ξηρό καλοκαίρι και ήπιο χειμώνα ενώ συνδυαστικά με τον χάρτη κλιματικών περιοχών γίνεται αντιληπτό ότι έχει μέτριες βροχοπτώσεις. Ακολουθούν ορισμένα σχετικά διαγράμματα για την καλύτερη κατανόηση των κλιματολογικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή μελέτης.

Αρχικά, παρουσιάζεται το διάγραμμα με τους μέσους όρους θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων. Σε αυτό, η «ημερήσια μέση μέγιστη» (συμπαγής κόκκινη γραμμή) δείχνει τη μέγιστη θερμοκρασία μιας μέσης ημέρας για κάθε μήνα για το Αιγάλεω και η "ημερήσια μέση ελάχιστη" (συμπαγής μπλε γραμμή) τη μέση ελάχιστη θερμοκρασία. Επιπλέον, οι ζεστές ημέρες και κρύες νύχτες (διακεκομμένες κόκκινες και μπλε γραμμές) δείχνουν τον μέσο όρο της πιο ζεστής μέρας και πιο κρύας νύχτας του κάθε μήνα για τα τελευταία 30 χρόνια.



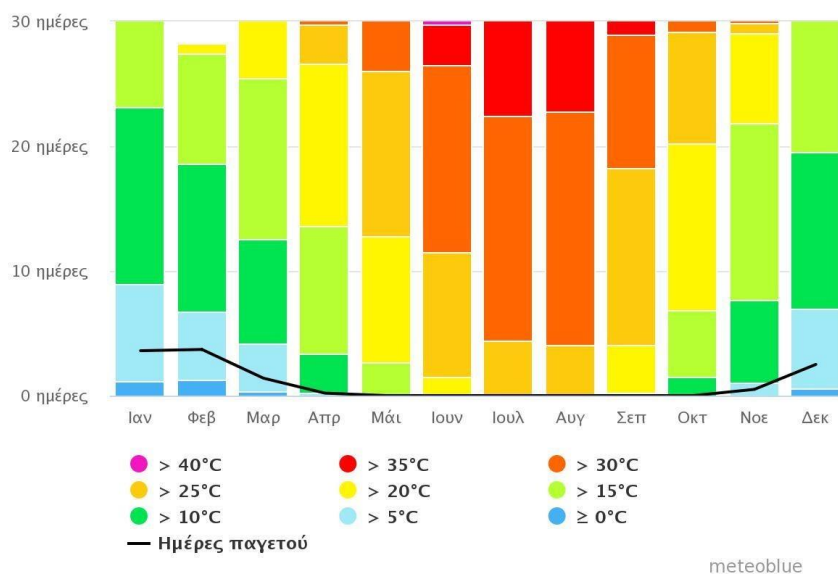
Εικόνα 16: Μέσος όρος θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων, Πηγή: <https://www.meteoblue.com/>

Το επόμενο γράφημα δείχνει το μηνιαίο αριθμό ημερών με καιρό αίθριο, λίγο νεφελώδη, νεφοσκεπή και τις ημέρες με βροχή. Οι ημέρες με λιγότερο από 20% νεφοκάλυψη θεωρούνται ως αίθριες, με 20-80% νεφοκάλυψη ως νεφελώδεις και με περισσότερα από 80%, ως νεφοσκεπείς.



Εικόνα 17: Νεφελώδης, αίθριος και ημέρες βροχόπτωσης, Πηγή: <https://www.meteoblue.com/>

Επιπλέον, παρουσιάζεται το διάγραμμα μέγιστης θερμοκρασίας για το Αιγάλεω στο οποίο εμφανίζεται το πλήθος των ημερών ανά μήνα που επιτυγχάνονται οι αναγραφόμενες θερμοκρασίες.



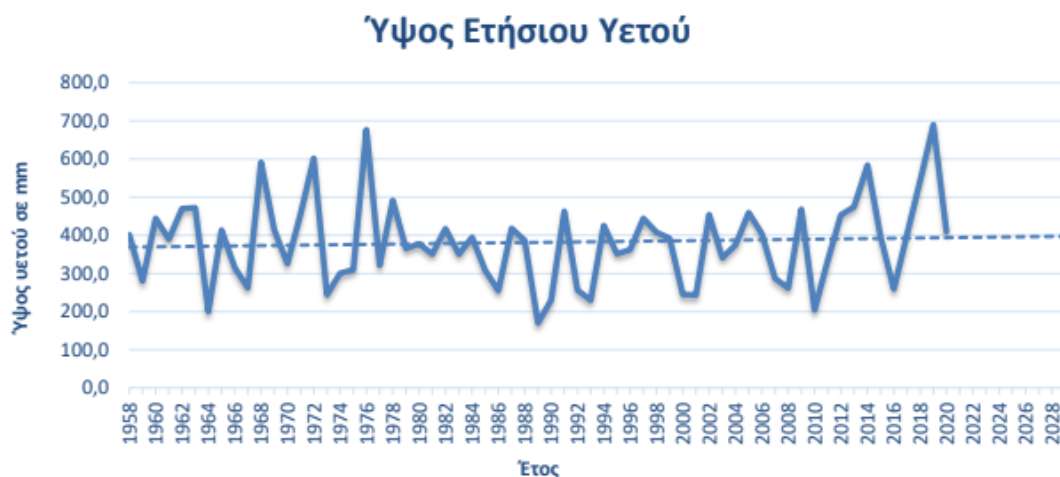
Εικόνα 18: Διάγραμμα μέγιστων Θερμοκρασιών, Πηγή: <https://www.meteoblue.com/>

Η κυριαρχία των υψηλότερων και μέσων τιμών θερμοκρασίας στα παραπάνω διαγράμματα επιβεβαιώνει τον γενικό χαρακτηρισμό του κλίματος της περιοχής που προηγήθηκε. Λαμβάνοντας υπόψη την συνεχή διόγκωση της κλιματικής αλλαγής της εποχής, οι θερμοκρασίες αυτές αναμένεται να ανέβουν ακόμα περισσότερο, γεγονός που αποτυπώνεται και στην πρόβλεψη για την μελλοντική μεταβολή του κλίματος που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου. Για την πρόβλεψη αυτή χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από την Ε.Μ.Υ. τα οποία απεικονίζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 19: Μέση Ετήσια Θερμοκρασίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Επιπλέον, μελετήθηκε και το ύψος του υετού, μιας και αποτελεί έναν σημαντικό δείκτη για την πρόβλεψη της μεταβολής του κλίματος και έχει μεγάλη επίδραση σε βασικούς τομείς δραστηριότητας του δήμου. Τελικά, προέκυψε η παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 20: Ύψος Ετήσιου Υετού Δ. Αιγιάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγιάλεω 2021

Από τα διαγράμματα που προηγήθηκαν προκύπτει ότι μέχρι το 2028 το κλίμα πρόκειται να γίνει θερμότερο ενώ τα ετήσια κατακρημνίσματα φαίνεται να παραμένουν σταθερά. Όπως τονίζεται και στο Σ.Δ.Α.Ε., η μέση θερμοκρασία από τους 19,41 °C (το έτος 2018) θα ανέλθει στους 20,4 °C (το έτος 2030), γεγονός που προβλέπεται να επηρεάσει σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων. Άμεση συνέπεια θα είναι η αύξηση των ενεργειακών τους αναγκών -και συνεπώς του ανθρακικού αποτυπώματος του Δήμου Αιγιάλεω- καθώς και η πρόκληση έντονων καιρικών φαινομένων.

Προστατευόμενες Περιοχές

Υδατικοί Πόροι

Σύμφωνα με την αποδελτοποίηση των εγγράφων των Δήμων της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών που είχε υλοποιηθεί το 2007, τα καταγεγραμμένα έγγραφα του Δήμου Αιγιάλεω είναι τα εξής:

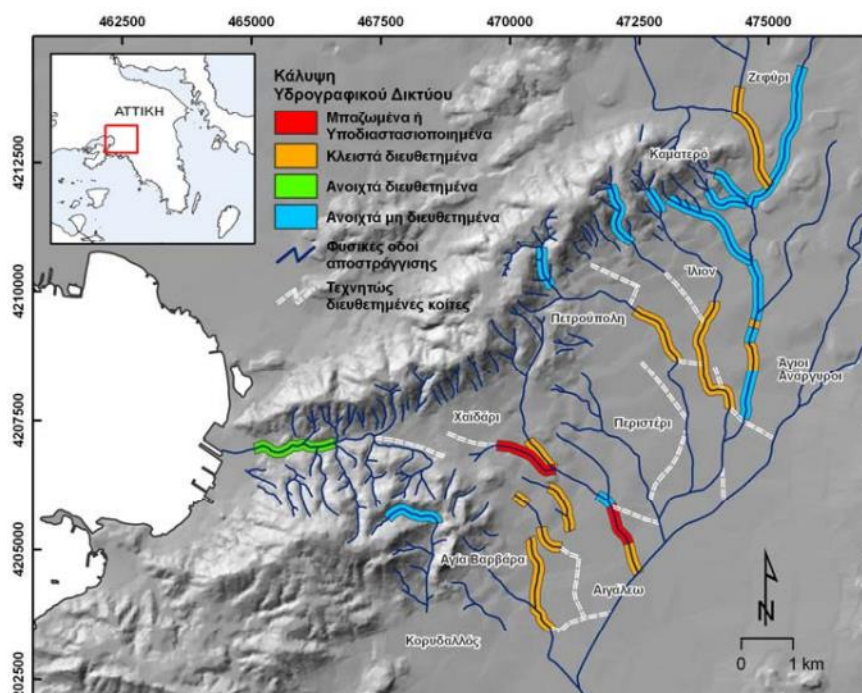
- A) Ρέμα Χαϊδαρόρεμα, διευθετημένο
- B) Ρέμα Εδέσσης, διευθετημένο
- Γ) Ρέμα Κατσαρού – Παπαφλέσσα – Β.Ηπείρου, διευθετημένο
- Δ) Ρέμα Μίνως, διευθετημένο
- Ε) Ρέμα Νέστου – Αποστόλου Παύλου, διευθετημένο με προβλήματα κατάπτωσης των τοιχωμάτων του

Τον Δήμο διαπερνά επίσης ένας υδατινός πόρος υψίστης σημασίας, ο Κηφισός, ο οποίος πηγάζει από την Πάρνηθα και την Πεντέλη και προστατεύεται από το ΠΔ 632Δ/94. Ο ρόλος του είναι καθοριστικός για το περιβάλλον, την ανάπτυξη καθώς και την αντιπλημμυρική προστασία τόσο του Δήμου όσο και της Περιφέρειας.

Σημειώνεται ότι στις αρχές της δεκαετίας του 2000, στο πλαίσιο των μεγάλων τεχνικών έργων εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, ολοκληρώθηκε ο εγκιβωτισμός του Κηφισού σε μήκος 13 χιλιομέτρων. Το τεχνικό αυτό έργο εξυπηρετούσε στην διοχέτευση των νερών από το ύψος της Νέας Φιλαδέλφειας μέχρι τις εκβολές του στον Φαληρικό όρμο και ταυτόχρονα στην κατασκευή αυτοκινητόδρομου (τμήματος της Εθνικής Οδού Αθηνών - Λαμίας) πάνω από τον ποταμό. Με τον τρόπο αυτό δώθηκε μεν μια λύση στο ζήτημα των πλημμυρών, αλλά

είχε τεράστιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς αφάνισε την φυσική κοίτη και τα πρανή του ποταμού σε μεγάλο μέρος της συνολικής του διαδρομής και συνεπώς κατέστρεψε το οικοσύστημα που υπήρχε στο τμήμα αυτό.

Σύμφωνα με την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) ΠΕΠ Αττικής για το 2014-2020, δέχεται τα ύδατα πλήθους ρεμάτων καθώς και μεγάλη ρύπανση από αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Ωστόσο, έχει διατηρήσει στο βόρειο, ανοικτό τμήμα του τον φυσικό του χαρακτήρα και η κατάστασή του είναι αναστρέψιμη. Συνεπώς, η προστασία και αποκατάστασή του θεωρείται στρατηγικής σημασίας. Στη συνέχεια καλύπτεται από την Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας, παραλαμβάνει τις υπερχειλίσεις του παντοροϊκού συστήματος της Αθήνας και τέλος εκβάλλει κάτω από την υπερυψωμένη παραλιακή λεωφόρο.



Εικόνα 21: Υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010

Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019, τόσο οι βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες (περιοχή Ελαιώνα, εργοστάσιο «Γιούλα» κ.λ.π.) που χωροθετήθηκαν στον Δήμο Αιγάλεω όσο και οι διάφορες άλλες χρήσεις που σχετίζονται άμεσα με αυτές, οδήγησαν σε μια σημαντική ασυμβατότητα χρήσεων εντός του. Οι χρήσεις αυτές, σε συνδυασμό με την έλλειψη αστικού πρασίνου και την λειτουργία των βασικών οδικών αρτηριών που διασχίζουν το Δήμο (Ιερά Οδός, Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Πέτρου Ράλλη) οδηγούν σε μεγάλες περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις, όπως είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση, υποβαθμίζοντας την ποιότητας και την εικόνα του αστικού περιβάλλοντος. Η κατάσταση αυτή εντείνεται ακόμα περισσότερο από τις κεντρικές θερμάνσεις και την μεταφορά αερίων μαζών από το υπόλοιπο λεκανοπέδιο και από το Θριάσιο Πεδίο.

Συνεπώς, οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις βασικές ομάδες ανάλογα με την πηγή προέλευσής τους, όπως παρουσιάζονται στην συνέχεια:

- Αυτές που σχετίζονται με την οδική κυκλοφορία: Λόγω των υψηλών φόρτων των μεγάλων οδικών αρτηριών, του πυκνού δευτερεύοντος οδικού δικτύου, της κίνησης βαρέων πετρελαιοκίνητων οχημάτων για τις εμπορικές μεταφορές και των κυκλοφοριακών συνθηκών που οδηγούν στην την άσκοπη λειτουργία του κινητήρα “εν στάσει” για μεγάλα διαστήματα
- Οι εκπομπές από την παραγωγική διαδικασία και τις βιομηχανικές καύσεις (βιομηχανική αέρια ρύπανση)
- Η αέρια ρύπανση από καύση για θέρμανση: κυρίως από τα συστήματα κεντρικής θέρμανσης με καυστήρα πετρελαίου

Η ηχορύπανση οφείλεται στις δύο πρώτες από τις παραπάνω πηγές ενώ γίνεται ακόμα πιο αισθητή λόγω του μικρού πλάτους των δρόμων στο εσωτερικό του Δήμου.

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας

Από το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) για τον Δήμο Αιγάλεω που εκπονήθηκε το 2021, συγκεντρώθηκαν τα στοιχεία κατανάλωσης ενέργειας για τον τομέα των μεταφορών και πιο συγκεκριμένα για τις δημόσιες, τις ιδιωτικές και τις δημοτικές μεταφορές.

Σημειώνεται ότι επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς το 2018 μιας και για το συγκεκριμένο έτος υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την ορθή αποτύπωση του ενεργειακού προφίλ του Δήμου σε μια περίοδο κανονικότητας. Πιο αναλυτικά:

- Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης για το σύνολο των μεταφορών τόσο για τον Δήμο Αιγάλεω όσο και για το σύνολο της Αττικής.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (L)	BENZINΗ (L)
Αττική	964.147.745	907.534.288
Αιγάλεω	17.615.107	16.580.772

Εικόνα 22: Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

- Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών:

Στις δημοτικές μεταφορές συμπεριλαμβάνονται οι καταναλώσεις των δημοτικών οχημάτων (λεωφορεία, απορριμματοφόρα, φορτηγά και επιβατικά οχήματα)

ΜΗΝΕΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (L)	ΒΕΝΖΙΝΗ (L)
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	17.038	2.125
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	15.490	1.744
ΜΑΡΤΙΟΣ	19.018	2.472
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	17.554	2.400
ΜΑΙΟΣ	19.228	2.712
ΙΟΥΝΙΟΣ	18.164	2.557
ΙΟΥΛΙΟΣ	19.319	3.042
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	14.233	2.281
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	17.512	2.753
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	20.231	2.225
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	19.027	2.553
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	18.943	2.139
ΣΥΝΟΛΟ	215.762	29.009

Εικόνα 23: Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

- Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών:

Ως δημόσιες θεωρούνται οι καταναλώσεις των λεωφορείων (Ο.Α.Σ.Α.) που διατρέχουν και εξυπηρετούν τον Δήμο, οι οποίες προέκυψαν με βάση τον συνολικό αριθμό χιλιομέτρων που αυτά διανύουν.

Για τον υπολογισμό των λίτρων, τα οποία καταναλώνονται στις δημόσιες μεταφορές, έγινε η παραδοχή σύμφωνα με την οποία καταναλώνεται 0.7278 λίτρα/ χλμ βάσει μιας ανάλυσης που βρίσκεται αναρτημένη στην ιστοσελίδα του Δήμου Δράμας.

ΑΡ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗΣ	ΧΛΜ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	ΑΡ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΧΛΜ / ΗΜΕΡΑ	ΧΛΜ / ΈΤΟΣ
420	2,65	99	262,35	95.757
703	4,98	109	542,82	198.129
731	1,46	75	109,5	39.967
750	5,25	88	462	168.630
803	3,05	64	195,2	71.248
807	2,85	48	136,8	49.932
813	2,35	124	291,4	106.361
829	9,04	63	569,52	207.874
831	2,35	105	246,75	90.063
836	2,65	3	7,95	2.901
845	4,63	122	564,86	206.173
852	4,7	42	197,4	72.051
856	3,26	131	427,06	155.876
891	6,17	26	160,42	58.553
892	0,43	61	26,23	9.573
A15	2,46	211	519,06	189.456
B15	2,47	38	93,86	34.258
ΣΥΝΟΛΟ				1.756.810

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ
ΧΑΜ	(L)
1.756.810	1.278.606

Εικόνα 24: Λεωφορειογραμμές και καταναλισκόμενα λίτρα λεωφορείων, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Επιπλέον, στο Σ.Δ.Α.Ε. υπολογίστηκε η ποσότητα εκλυόμενων ρύπων με την χρήση δύο μεθόδων. Με τον τρόπο αυτό εκτιμάται το περιβαλλοντικό αντίκτυπο της ενεργειακής κατανάλωσης του Δήμου Αιγάλεω. Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται:

-1η (βασική) μέθοδος IPCC: λαμβάνει υπόψιν τους ρύπους που εκλύονται κατά την χρήση του καυσίμου ή κατά την παραγωγή της Ηλεκτρικής Ενέργειας.

-2η μέθοδος LCA: βασίζεται σε ανάλυση του κύκλου ζωής και υπολογίζει και τους ρύπους που παράγονται σε όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής του καυσίμου

Τελικά προκύπτει ο παρακάτω συσσωρευτικός πίνακας για τον τομέα των μεταφορών:

Πίνακας 16: Πίνακας ρύπων για τον τομέα των Μεταφορών,

ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ							
		Ηλεκτρική ενέργεια	Πετρέλαιο θέρμανσης	Πετρέλαιο κίνησης	Βενζίνη	Φυσικό Αέριο	Σύνολο
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ MWh	Δημόσιες	0	0	12.786		0	12786
	Ιδιωτικές	0	0	176.151	152.543	0	328694
	Δημοτικές	0	0	2.158	267	0	2425
	Σύνολο	0	0	191.095	152810	0	343905
ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ tn CO2 eq (IPCC)	Δημόσιες	0	0	3.427	0	0	3427
	Ιδιωτικές	0	0	47.208	38.136	0	85344
	Δημοτικές	0	0	578	67	0	645
	Σύνολο	0	0	51.213	38203	0	89416
ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ tn CO2 eq (LCA)	Δημόσιες	0	0	3.913	0	0	3.913
	Ιδιωτικές	0	0	53.902	47.899	0	101.801
	Δημοτικές	0	0	660	84	0	744
	Σύνολο	0	0	58.475	47983	0	106.458

Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021, Ίδια Επεξεργασία

Σημειώνεται ότι από τον παραπάνω πίνακα παραλείπονται οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μιας και δεν εντοπίζονται αντίστοιχες μονάδες παραγωγής εντός του Δήμου. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι με βάση το Σ.Δ.Α.Ε. του Δήμου υπολογίζεται ότι το συνολικό ανθρακικό αποτύπωμα του Δήμου ανέρχεται σε 402.431 tn CO2 eq, 17.889 από την διαχείριση απορριμμάτων και 384.541 από τις καταναλώσεις ενέργειας, με το μεγαλύτερο ποσοστό να προέρχεται από την καύση πετρελαίου κίνησης.

Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο Δήμος Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους κομβικούς Δήμους της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου, ενώ συνιστά σημαντικό κέντρο εξυπηρετήσεων, εμπορίου, αναψυχής, κοινωνικών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών. Σε αυτό εντοπίζονται μια πληθώρα σημείων ενδιαφέροντος όπως χώροι, λειτουργίες και οντότητες υπερτοπικής και μητροπολιτικής εμβέλειας που την μετατρέπουν σε σημαντικό πόλο έλξης.

Ιστορικά Μνημεία και Αρχαιολογικοί Χώροι

Η περιοχή μελέτης έχει, αναμφισβήτητα, μεγάλη ιστορική και αρχαιολογική αξία. Το Αιγάλεω είναι γνωστό ήδη από την αρχαιότητα, κυρίως λόγω του ομώνυμου όρους από το οποίο ο Ξέρξης παρακολούθησε την ιστορική Ναυμαχία της Σαλαμίνας αλλά και της αρχαίας Ιεράς Οδού, επί της οποίας λάμβανε χώρα η λατρευτική πομπή των Ελευσινίων Μυστηρίων. Αυτή ξεκινούσε από την Πύλη του Κεραμεικού και κατέληγε στον σημερινό αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας (Ιερός ναός της Δήμητρας).

Η χάραξη – καθιέρωση της Ιεράς Οδού, σε συνάρτηση με την εξέλιξη των Ελευσινίων Μυστηρίων, αποτέλεσαν έναν από τους κυριότερους λόγους ανάπτυξης των περιοχών κατά μήκος του δρόμου στα αρχαία χρόνια, γεγονός τεκμηριωμένο από τα πολυάριθμα παρόδια μνημεία που έχει εντοπίσει η αρχαιολογική σκαπάνη.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, εκτός από τα ταφικά μνημεία που υπήρχαν καθ'όλο το μήκος της Ιεράς Οδού, υπήρχαν ακόμα μικρά ιερά και ναΐσκοι στις παρόδιες ζώνες για την ξεκούραση των οδοιπόρων. Στην περιοχή του Αιγάλεω, βρέθηκε επίσης ο ναός του Κουαμίτου καθώς και δύο μεγάλα παρόδια νεκροταφεία με εντυπωσιακά επιτύμβια μνημεία και κτερίσματα, τα οποία εντοπίζονται γύρω από την κεντρική πλατεία του Εσταυρωμένου και στο ύψος μεταξύ του ΟΤΕ Αιγάλεω και της πλατείας Δαβάκη.

Σημειώνεται ότι η Ιερά Οδός βρίσκεται στην ίδια θέση από την εποχή του Θησέως ενώ τα αρχαία ευρήματά της είτε είναι συγκεντρωμένα στο Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών είτε παραμένουν θαμμένα κάτω από τον σημερινό οδικό άξονα. Τα τελευταία χρόνια με τις ανασκαφές που έγιναν για τις ανάγκες κατασκευής του Μετρό, ήρθαν στην επιφάνεια πολλά ευρήματα της εποχής, τα οποία πλέον εκτίθενται σε δημόσια θέα σε μια προσπάθεια ανάδειξης της ιστορικής διαδρομής της πόλης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι προθήκες που βρίσκονται στον σταθμό ΜΕΤΡΟ Αιγάλεω για την ανάδειξη του Ίχνους της Ιεράς Οδού και στο σταθμό ΜΕΤΡΟ Ελαιώνας για την ανάδειξη τμήματος της Αρχαίας γέφυρας του Κηφισού που βρέθηκε όπως παρουσιάζονται στις παρακάτω εικόνες.



Εικόνα 25: Αριστερά: Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού, Σταθμός Μετρό Αιγάλεω, Δεξιά: Αρχαία Γέφυρα στον Κηφισό ποταμό (τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού), Σταθμός Μετρό Ελαιώνας, Πηγή: Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής <https://www.efada.gr/>

Σημειώνεται ότι προθήκες υπάρχουν και στο εσωτερικό των σταθμών. Πιο συγκεκριμένα, στον σταθμό Αιγάλεω, στον οποίο υπάρχουν συνολικά 17 προθήκες, παρουσιάζονται ευρήματα (πρωτότυπα αντικείμενα και αντίγραφα) από ανασκαφές που διεξήχθησαν κατά μήκος της πορείας της Ιεράς Οδού και σχετίζονται με διαφορετικές πτυχές και δραστηριότητες της ζωής στην αρχαιότητα σύμφωνα με τον Κόμβο «Οδυσσέα» του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού. Τα ευρήματα που παρουσιάζονται στην έκθεση χρονολογούνται από την Αρχαϊκή έως τη Ρωμαϊκή περίοδο.



Εικόνα 26: Εκθέματα σταθμού μετρό Αιγάλεω, Πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj_id=20989

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Αιγάλεω επιδιώκει τη δημιουργία τουριστικής πολιτιστικής διαδρομής με τη σύνδεση των ευρημάτων στους δύο σταθμούς Ελαιώνα – Αιγάλεω με πρόγραμμα την ανάδειξη νεότερων ιστορικών μνημείων της περιοχής, όπως η Βυζαντινή Εκκλησία στην περιοχή του Ελαιώνα και οι υπόγειες στοές του Πυριτιδοποιείου στο Άλσος Αιγάλεω.

Νεότερα Μνημεία και Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος

Ιδιαίτερη σημασία για τον Δήμο έχει και το Ιστορικό Λαογραφικό Οικομυσείο (Ι.Λ.Ο.Α.), το οποίο φιλοξενεί αντικείμενα από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Στεγάζεται σε δυο παλιές προσφυγικές κατοικίες και έχει συνολικά οκτώ κατάλληλα διαμορφωμένες αίθουσες στις οποίες εκτίθενται σπάνια αντικείμενα και οικοσκευές από την προσωπική συλλογή του ιδρυτή του Γιάννη Περράκη. Εκτός από τα πολύ ιδιαίτερα εκθέματα που φιλοξενούνται στο οικομυσείο, ξεχωριστή σημασία έχει και ο προαύλιος χώρος του, στον οποίο υπάρχει πλήρως διαμορφωμένος κήπος με σπάνια δένδρα, φυτά και λουλούδια, παραδοσιακό πηγάδι (πραγματική και όχι εικονική εγκατάσταση) και εργαλεία αγροτικής απασχόλησης. Το μουσείο, το οποίο είναι αποκλειστικά αυτοχρηματοδοτούμενο, διοργανώνει διάφορες εκδηλώσεις, συμμετέχει σε εκθέσεις, ενώ δέχεται προγραμματισμένες επισκέψεις για μαθητές σχολείων στο πλαίσιο των οποίων πραγματοποιείται ξενάγηση.



Εικόνα 27: Το λογότυπο του Ι.Λ.Ο.Α., Πηγή: <http://iloaegaleo.blogspot.com/>

Ταυτόχρονα, στο Αιγάλεω στεγάζονται το Μουσείο Μικρασιατικού Πολιτισμού που φιλοξενεί κοσμήματα, νομίσματα, χαλιά, υφαντά, φωτογραφίες κ.ά. από πολλές περιοχές της Μικράς Ασίας και το Ελληνικό Μουσείο Πληροφορικής.

Σημαντικός πόλο έλξης για τον Δήμο αποτελεί και «το Ελληνικό Μολύβι». Πρόκειται για έναν σύγχρονο χώρο πολιτισμού, ο οποίος βρίσκεται στο σημείο που λειτουργούσε άλλοτε το μοναδικό εργοστάσιο μολυβίων στην Ελλάδα, επί της Ιεράς Οδού. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό τοπόσημο του Δήμου με μεγάλη συμβολή στον τομέα αυτό είναι το Πνευματικό Κέντρο «Γιάννης Ρίτσος», το οποίο στεγάζεται στο κτίριο του παλαιού δημαρχείου. Στον χώρο του λειτουργεί δανειστική βιβλιοθήκη και ένα κλειστό θέατρο, ενώ φιλοξενεί κατά τακτά διαστήματα διάφορες καλλιτεχνικές εκθέσεις και άλλες εκδηλώσεις (ομιλίες, παρουσιάσεις βιβλίων κλπ).

Ο ιστορικότερος θεσμός πολιτισμού στο Αιγάλεω είναι η Φιλαρμονική του Δήμου που ιδρύθηκε το 1955, η οποία συμμετέχει στις εκδηλώσεις για τις εθνικές και άλλες επετείους καθώς και κατά τις Θρησκευτικές λιτανείες. Επιπλέον, στην πόλη λειτουργούν δύο θεατρικές σκηνές στον χώρο που στεγαζόταν ο πρώην κινηματογράφος Βυζάντιον, η Δυτική όχθη και η «Ρένα Βλαχοπούλου», τις οποίες δημιούργησε ο καλλιτέχνης Χάρης Ρώμας. Στο θέατρο συστεγάζεται, επίσης, και η θεατρική σκηνή «Λάμπρος Κωνσταντάρας».

Σε γενικές γραμμές, στον Δήμο υπάρχει μια πληθώρα πολιτιστικών και περιβαλλοντολογικών συλλόγων (Ένωση Ποντίων Αιγάλεω, Πολιτιστικός Αθλητικός Σύλλογος Πρόοδος Λιούμη, Καλλιτεχνικός Πνευματικός Σύλλογος, Μορφωτική Εκδρομική Εστία, Μικρασιατών οι Νέες Κυδωνίες, Των Απανταχού Φλαμπουριωτών, ΞΕ.ΚΟΙΝ.Α.), οι οποίοι ενισχύουν τον πολιτιστικό χαρακτήρα και την δυναμική του. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια διοργανώνεται μια σειρά δημοτικών εκδηλώσεων, μεταξύ των οποίων είναι η ετήσια Ανθοκομική έκθεση, η έκθεση Βιβλίου, η παρέλαση των καρναβαλιστών και φυσικά το φεστιβάλ πολιτιστικών

δρήμενων του καλοκαιριού υπό τον διακριτικό τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή» που οργανώνεται τα τελευταία 24 χρόνια στο Δημοτικό Θέατρο «Αλέξης Μινωτής».

Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος

Άλσος Αιγάλεω ή «Μπαρουτάδικο»

Κεντρικό ρόλο στην ζωή της πόλης έχει το Άλσος Αιγάλεω ή «Μπαρουτάδικο», μια έκταση 135 στρεμμάτων που βρίσκεται σε μια κομβική θέση εντός του αστικού ιστού και η σημασία της είναι καθοριστική τόσο για τον Δήμο όσο και για την Δυτική Αθήνα ευρύτερα.

Σύμφωνα με τον Περιβαλλοντικό Σύνδεσμο Δήμων Αθήνας – Πειραιά (ΠΕ.ΣΥ.Δ.Α.Π.), στο χώρο του σημερινού άλσους Αιγάλεω και για εκατό περίπου χρόνια (από το 1874 έως και το 1965) βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις της Εταιρείας Ελληνικού Πυριδοποιείου, το οποίο ήταν στην εποχή της ακμής του μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες της χώρας. Το 1970, το εργοστάσιο ανέστειλε οριστικά την λειτουργία του μετά από έντονες διαμαρτυρίες των κατοίκων για τα θανατηφόρα ατυχήματα που συνέβαιναν από εκρήξεις επικίνδυνων υλών που χρησιμοποιούνταν για την παρασκευή πυρομαχικών και η έκταση περιήλθε στο δημόσιο. Οι εγκαταστάσεις κατεδαφίστηκαν, με εξαίρεση την μεγάλη υψικάμινο που αποτελεί διατηρητέο κτίσμα και στέκει ακόμα στη μέση του άλσους και ενός υδροσυλλέκτη, και στην θέση τους φυτεύτηκαν συνολικά 40.000 δένδρα. Στο άλσος που δημιουργήθηκε κατασκευάστηκαν ανά τα χρόνια διάφορες εκπαιδευτικές (Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω, Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία, Γυμνάσια και Λύκεια), εργατικές (ΟΑΕΔ, ΚΕΤΕΚ) και αθλητικές εγκαταστάσεις (ΔΑΚ Αιγάλεω, χώροι αθλοπαιδιών), χώροι εστίασης, όπως και το ανοιχτό θέατρο «Αλέξης Μινωτής» στο οποίο λαμβάνουν χώρα οι καλοκαιρινές εκδηλώσεις του Δήμου.

Αξίζει να αναφερθεί ότι στον χώρο του άλσους πραγματοποιούνται εορταστικές εκδηλώσεις και εκθέσεις όπως αυτή της Καθαράς Δευτέρας, εκθέσεις βιβλίου, ανθοκομική έκθεση και για πρώτη φορά έκθεση κρητικών προϊόντων. Επιπλέον, εντός του Άλσους εδρεύει ο τοπικός Πολιτιστικός – Περιβαλλοντικός Σύλλογος «Φίλοι του Πυριδοποιείου», ενώ ο χώρος φιλοξενεί και μια γλυπτική σύνθεση για την εθνική αντίσταση θυμίζει εκείνους που χάθηκαν στις 29 Σεπτεμβρίου 1944 κατά τη λεγόμενη «Μάχη του Μπαρουτάδικου».





Εικόνα 28: Άλσος Μπαρουτάδικο, Πηγή: <https://www.pesydap.gr/>

Συνεπώς, εκτός από την ιστορική του σημασία, το άλσος αποτελεί έναν χώρο βαρύνουσας σημασίας για την καθημερινότητα των κατοίκων τόσο του Δήμου όσο και της ευρύτερης περιοχής μιας και αποτελεί έναν βασικό πνεύμονα πρασίνου της Δυτικής Αθήνας. Συμβάλλει, λοιπόν, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος γενικότερα, ενώ παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης και ενδυνάμωσης του ευεργετικού ρόλου του στην καθημερινότητα των πολιτών.

Ελαιώνας

Στον Δήμο Αιγάλεω εντάσσεται ένα μεγάλο κομμάτι του Ελαιώνα. Σημειώνεται ότι η έκταση του Ελαιώνα καλύπτει μια ευρύτερη περιοχή, που διοικητικά – χωροταξικά ανήκει σε περισσότερους Δήμους (Δ. Αιγάλεω, Δ. Περιστερίου, Δ. Αθήνας, Δ. Μοσχάτου - Ταύρου και Δ. Νίκαιας - Αγ. Ι. Ρέντη). Στο Αιγάλεω ανήκουν τα τελευταία τμήματα που διασώζουν φυσικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά του αρχαίου Αττικού Ελαιώνα (Κτήμα Μερκάτη).

Η συνοικία του Ελαιώνα μια είναι περιοχή της μεταβιομηχανικής εποχής, 9.000 στρεμμάτων, που θεωρείται απ' τις πιο υποβαθμισμένες ζώνες του δήμου Αθηναίων. Χαρακτηρίζεται από άναρχη δόμηση ενώ σε αυτή υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια βιοτεχνιών, ορισμένες εν ενεργεία ρυπογόνες επιχειρήσεις, κενές ή αναξιοποίητες εκτάσεις ενώ οι κάτοικοι είναι πλέον ελάχιστοι.

Η αναβάθμιση και η ανάπτυξή του έχει απασχολήσει πολλές φορές την Πολιτεία, ήδη από το 1947, με την πιο πρόσφατη να γίνεται στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής, με το οποίο η περιοχή αναμένεται να αναβαθμιστεί με την εγκατάσταση Μητροπολιτικών Λειτουργιών, όπως είναι ο νέος κεντρικός σταθμός των ΚΤΕΛ και το νέο συγκοινωνιακό κέντρο, τα αμαξοστάσια μετρό, τρόλεϊ και λεωφορείων, η Κεντρική Αγορά Αθηνών και ο σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων.

Όπως αναφέρεται και στην Στρατηγική Ανθεκτικότητας της Αθήνας για το 2030, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει ρυθμίσεις που επιτρέπουν την εγκατάσταση ελαφριάς βιομηχανίας, εταιρειών διαχείρισης της διακίνησης εμπορευμάτων και βιοτεχνιών. Τονίζεται ότι αν και συνολικά η συνοικία του Ελαιώνα διαθέτει σημαντικές ανοιχτές πράσινες εκτάσεις καταμεμημένες ανάμεσα στις διάφορες γειτονιές (αναγνωρισμένες από σχετικό Προεδρικό Διάταγμα), εξακολουθεί να υποχρησιμοποιείται εξαιτίας της έλλειψης βασικών υποδομών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η ανεπάρκεια των

οδικών υποδομών, του αποχετευτικού συστήματος αλλά και του ενδιαφέροντος από πλευρά πολιτικών και επενδυτών για την χρηματοδότηση των απαιτούμενων έργων.

Με τα έργα που προτείνονται στο πλαίσιο της, προβλέπεται η ολική αναζωογόνηση της συνοικίας και η πλήρη μεταμόρφωσή της σε ένα από τα πιο καινοτόμα και εντυπωσιακά σημεία της πόλης. Μάλιστα, ήδη από την ανακοίνωση της παρούσας πρότασης είχε επισημανθεί ότι πρόκειται να δημιουργηθεί ένας πνεύμονας πρασίνου στην περιοχή, ένα σύγχρονο πάρκο αναψυχής και ψυχαγωγίας για όλους τους κατοίκους των γειτονικών περιοχών, που όμως θα έχει έντονα υπερτοπικό χαρακτήρα.

Η παρέμβαση αυτή, που αφορά μια έκτασης 46 στρεμμάτων στο σύνολο, στοχεύει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, χαρίζοντας έναν χώρο πρασίνου και αναψυχής στους πολίτες. Φυσικά, υπάρχει πρόβλεψη για την διασύνδεση με τους χώρους πρασίνου της ευρύτερης περιοχής, όπως ο Βοτανικός Κήπος του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών και ο υφιστάμενος ελαιώνας εμβαδού 5,6 στρεμμάτων, ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκεται και το αρχαιολογικό πάρκο της Ακαδημίας Πλάτωνος, όπου προβλέπεται να γίνει και η επέκταση ενοποίησης κοινόχρηστων χώρων με τον αρχαιολογικό χώρο. Τέλος, τονίζεται ότι όλες οι διαμορφώσεις (αθλητικές, πολιτιστικές και ευρύτερα ψυχαγωγικές) θα είναι προσβάσιμες και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



Εικόνα 29: Αναπαράσταση της πρότασης ανάπτυξης του Ελαιώνα, Πηγή: <https://www.protagon.gr/>

Άλλα Τοπότητα

Όπως έχει ήδη τονιστεί στα παραπάνω, η πόλη συνιστά έναν κόμβο αστικών και υπεραστικών μεταφορών βαρύνουσας σημασίας, αφού έρχεται σε επαφή με κεντρικούς κυκλοφοριακούς άξονες (π.χ.: Λεωφόρος Αθηνών, Πέτρου Ράλλη), υπερτοπικούς άξονες σύνδεσης των Δήμων της Δυτικής Αθήνας και του κέντρου του Πειραιά (Λεωφόρος Θηβών) καθώς και με εθνικές οδικές αρτηρίες (Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης, Εθνική Οδός Αθηνών – Πατρών). Ο ρόλος του Δήμου ως ένα υπερτοπικό κέντρο αστικών μεταφορών αναδεικνύεται και από την λειτουργία τριών σταθμών του Μετρό.

Στα όρια του Δήμου Αιγάλεω καταγράφεται σημαντικός αριθμός μικρών τοπικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ισχυρή αναπτυξιακή και εμπορική δυναμική της πόλης έχει λειτουργήσει και ως πόλος έλξης για μεγάλες επιχειρηματικές επενδύσεις, γεγονός που αποδεικνύεται από την εγκατάσταση μεγάλων εμπορικών κέντρων πολλαπλών χρήσεων αλλά και υποδομών αθλητισμού και αναψυχής εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου ή στα όρια αυτών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα πολυκαταστήματα IKEA, Praktiker, Riverwest κ.α. αλλά και οι εγκαταστάσεις του Παγοδρομίου και του Λούνα Πάρκ Allou! Fun Park. Οι παραπάνω

εγκαταστάσεις είναι μείζονος σημασίας για τον Δήμο Αιγάλεω, μιας και αποτελούν μεγάλο κίνητρο επίσκεψης της περιοχής από μη δημότες.

Φυσικά, σημαντικός υπερτοπικός πόλος έλξης για την περιοχή είναι οι Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης που βρίσκονται σε αυτή, του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (ΠΑ.Δ.Α.-Πρώην Τ.Ε.Ι.). Πιο συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις του πρώην ΑΤΕΙ Αθήνας βρίσκονται εντός του άλσους 'Αιγάλεω' στο βόρειο τμήμα του κοντά στη λεωφόρο Αθηνών(Καβάλας) ενώ οι εγκαταστάσεις του πρώην ΑΤΕΙ Πειραιά βρίσκονται στα νότια του Δήμου στην οδό Πέτρου Ράλλη στα όρια με τον Δήμο Νίκαιας - Ρέντη.

Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης

Οικιστική Ανάπτυξη – Γενικά Στοιχεία

Ο Δήμος Αιγάλεω αποτελείται από ένα Δημοτικό Διαμέρισμα το οποίο έχει αμιγώς αστικό χαρακτήρα με εξαίρεση το τμήμα του Ελαιώνα που βρίσκεται εντός των διοικητικών του ορίων, στον οποίο διαμορφώνεται μία τελείως ιδιαίτερη κατάσταση οργάνωσης και λειτουργίας χρήσεων γης. Οικιστικά, ξεκίνησε να αναπτύσσεται την περίοδο 1922-1935, όταν εμφανίστηκε η ανάγκη στέγασης του προσφυγικού πληθυσμού, η οποία οδήγησε στην δημιουργία συνοικισμών στις αδόμητες περιοχές της Αθήνας.

Ο αρχικός οικισμός, ο οποίος εντοπιζόταν στο σημερινό κέντρο του Δήμου, απέκτησε ρυμοτομικό σχέδιο το 1935 ενώ μόλις δύο χρόνια μετά ξεκίνησε η διαδικασία των διαδοχικών εγκρίσεων επέκτασης του σχεδίου πόλης. Σημειώνεται ότι η περιοχή αναπτύχθηκε οικιστικά με ραγδαίους ρυθμούς κατά την μεταπολεμική περίοδο, όταν η μαζική μετακίνηση πληθυσμού από την περιφέρεια στην πρωτεύουσα οδήγησε στην πυκνοκατοίκησή της. Αναφέρεται ότι, τόσο τα κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά τους (χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής εξειδίκευσης, μόρφωσης και εισοδήματος) όσο και η ύπαρξη συγκεκριμένων χρήσεων γης στην περιοχή (εκτεταμένες βιομηχανικές περιοχές, το Γ' Νεκροταφείο Αθηνών, οι γραμμές υψηλής τάσης και οι πυλώνες της ΔΕΗ) έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του οικιστικού της χαρακτήρα. Κύρια στοιχεία του αποτελούν η εντατική κατάτμηση γης, το στενό οδικό δίκτυο, η χαμηλή ποιότητα στεγαστικού καταλύματος και οι ελλείψεις κοινόχρηστοι – κοινωφελείς χώροι και εγκαταστάσεις.

Αναμφισβήτητα, το Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους Δήμους τόσο σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας όσο και για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής. Πρόκειται για ένα αστικό κέντρο που προσφέρει πληθώρα λειτουργικών εξυπηρετήσεων (εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών) ενώ οι ελλείψεις που σημειώνονται σε διάφορους τομείς παρέχονται από κοντινούς και όμορους Δήμους που εξυπηρετούν μια ευρύτερη ακτίνα επιρροής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο τομέας της Υγείας όπου παρότι εντός των ορίων του Δήμου δεν χωροθετείται κανένα Δημόσιο Νοσοκομείο, η περιοχή καλύπτεται από μονάδες που βρίσκονται σε γειτονικούς Δήμους.

Θεσμικό Πλαίσιο

Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ)

Η αντικατάσταση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985 (Ν. 1515) έχει ξεκινήσει ήδη από το 2009 όταν ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας ανέλαβε την σύνταξη του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής (ΡΣΑ). Πρόκειται για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο το οποίο περιλαμβάνει «το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019.

Πιο συγκεκριμένα, με βασικό άξονα την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής σε όλα τα χωρικά, οικονομικά και κοινωνικά επίπεδα, το νέο ΡΣΑ κινείται σε

τρεις βασικές κατευθύνσεις για την διατύπωση όλων των απαραίτητων στρατηγικών επιλογών και ρυθμίσεων που θα ενδυναμώσουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και κατ' επέκταση θα την θωρακίσουν σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο. Οι κατευθύνσεις αυτές αφορούν την κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου, την χωροταξική διάρθρωση των προβλεπόμενων δραστηριοτήτων και φυσικά την προστασία, την βελτίωση και την ανάδειξη του περιβάλλοντος (φυσικού και αστικού) και των πολιτιστικών πόρων.

Οι γενικές κατευθύνσεις του ΡΣΑ που αφορούν το Αιγάλεω ως μια από τις Περιοχές Στρατηγικής Σημασίας, επικεντρώνονται στις εξής τρεις κατηγορίες-τομείς με βάση τους στόχους που έχουν τεθεί: Αναπτυξιακοί Πόλοι, Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής, Περιοχές Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας. Το Αιγάλεω θεωρείται ένας από τους Αναπτυξιακούς Πόλους της Αττικής και εντάσσεται στις υποκατηγορίες:

-«Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας», λόγω του Ελαιώνα και της Ιεράς Οδού

-«Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής» ως ένα από τα «Δημοτικά Κέντρα περιοχών»

Στο πλαίσιο αυτό, στο ΡΣΑ περιγράφεται το σύνολο προτεραιοτήτων, προθέσεων και πολιτικών για την επόμενη περίοδο, οι οποίες πρέπει να μελετηθούν διεξοδικά για την πλήρη κατανόηση των επιπτώσεων στην πόλη του Αιγάλεω.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αιγάλεω - Θεσμοθετημένες Χρήσεις

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ. 14968/471/1-2-88 (Δ'205) απόφαση και αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο οικιστικής ανάπτυξης της περιοχής. Περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.

Πιο αναλυτικά, στο πλαίσιο της πολεοδομικής οργάνωσης δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανασυγκρότηση της γειτονιάς. Αυτή περιλαμβάνει την πολεοδομική, κοινωνική και λειτουργική αναδιοργάνωσή της αλλά και την περιβαλλοντική της αναβάθμιση με οργάνωση του κέντρου και δημιουργία ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων. Στον Δήμο Αιγάλεω δημιουργούνται από την τομή της Ιεράς Οδού και της Λεωφόρου Θηβών τέσσερις συνοικίες, οι οποίες αποτελούνται από δεκαπέντε πολεοδομικές ενότητες – γειτονιές (Μέσος συντελεστής δόμησης 1,3-1,8).

Στην κατεύθυνση προστασίας του περιβάλλοντος θεσμοθετήθηκαν οι εξής ζώνες:

-Ζώνες Τοπίου (Διαμόρφωση των ορεινών όγκων Αιγάλεω – Κορυδαλλού σε πάρκο),

-Ζώνες μνημειακού και αρχαιολογικού περιεχομένου: Ζώνη Λ11 (κτήριο «Μερκάτη», τμήμα του Ελαιώνα) και Ζώνη Λ12 (δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου στην Ιερά Οδό)

Αναφορικά με τα έργα και τις μελέτες δικτύων υποδομής, προβλέπονται κατά κύριο λόγο συγκοινωνιακά (μετατροπή εναέριων γραμμών ΜΤ,ΧΤ και Υ/Σ) και υδραυλικά (δίκτυα ομβρίων, διευθέτηση ρεμάτων) έργα για την ασφάλεια και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Μέχρι σήμερα έχουν γίνει αρκετές τροποποιήσεις του (1991,1994,1995 και 2009), οι οποίες συνοψίζονται στην παρακάτω εικόνα:

ΠΔ 81/80	Περί ειδικών χρήσεων γης και ανωτάτων μεγεθών επιτρεπόμενης εκμεταλλεύσεως οικοδομήσιμων χώρων
ΦΕΚ 717Δ /85	Χρήσεις γης Ελαιώνα και όροι και περιορισμοί δόμησης
ΦΕΚ 205Δ /88	Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω (καθορισμός 15 γειτονιών στο Δήμο Αιγάλεω)
ΦΕΚ 662Δ /88	Τροποποίηση του πδ 12-12-85 (ΦΕΚ 717Δ/85)
ΦΕΚ 561/90	Πίνακας Βασικού Οδικού Δικτύου Αττικής
ΦΕΚ 701/90	Ορισμός Βασικού Οδικού Δικτύου Αττικής
ΦΕΚ 729Δ /90	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελαιώνα
ΦΕΚ 434 /91	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελαιώνα
ΦΕΚ 240 /94	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (βασικοί οδικοί άξονες)
ΦΕΚ 196Δ /95	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (χωροθέτηση Δημαρχείου – Αναψυκτηρίου)
ΦΕΚ 1049Δ /95	Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ελαιώνα (χρήσεις γης)
ΦΕΚ 742Δ /96	Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ελαιώνα
ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/09	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (Καθορισμός χρήσεων γη)

Εικόνα 30: Τροποποιήσεις Γ.Π.Σ. Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω, Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών, Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)

Αξίζει να αναφερθεί ότι στην τροποποίηση του 1991 η οποία αφορούσε την αλλαγή χρήσεων στην περιοχή του «Ελαιώνα», καθορίστηκε η χρήση ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση με το άρθρο 5 του από 23-2-1987 Π.Δ. (Δ' 166), όπως τροποποιήθηκε με το από 8-12-1990 Π Δ. (Δ' 706)Π.Δ.. Ορίστηκαν τέσσερις ζώνες χρήσεων (Α,Β,Γ,Δ) στην περιοχή, ενώ το τμήμα που εντάσσεται στον Δ. Αιγάλεω αφορά στην Ζώνη 4, η οποία περιλαμβάνει εκτάσεις των Δ. Αθηνών και Αιγάλεω εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού και σε βάθος ενός Ο.Τ..

Στην ζώνη Δ επιτράπηκαν οι εξής χρήσεις:

- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο.
- Πολιτιστικά κτίρια - πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
- Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινοφελείς Οργανισμοί.
- Διοίκηση.
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια.
- Χώροι συνάθροισης κοινού.
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης μόνο για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο και επί άλλων οδών εκτός της Ιεράς Οδού με την υποχρέωση να μην προβλέπουν τις εισόδους και εξόδους του επί της Ιεράς Οδού, αλλά επί των άλλων οδών στις οποίες «βλέπουν».
- Κατοικία.
- Πρατήρια βενζίνης

Η τροποποίηση του 1994, επικεντρωνόταν στον προσδιορισμό χρήσεων γης και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Αναφορικά με τις χρήσεις, επιτράπηκαν:

- Στο κέντρο του Δήμου οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου (άρθρο 4 του από 23-7-1987 Π. Δ/τος (Δ' 166)), εκτός από τα κέντρα διασκέδασης, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
- Σε κάποιους βασικούς οδικούς άξονες οι χρήσεις γενικής κατοικίας και επί πλέον κέντρα διασκέδασης και εμπορικές εκθέσεις (Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Π. Ράλλη και Θηβών μέχρι Ουρζομούλων), σε άλλους χρήσεις γενικής κατοικίας (Ιερά Οδός, Μεγ. Αλεξάνδρου) και σε μερικές περιπτώσεις πρατήρια βενζίνης και γραφεία τελετών.

Σημειώνεται ότι για την υπόλοιπη περιοχή επιλέχθηκε η χρήση γενικής κατοικίας.

Όσον αφορά το βασικό οδικό δίκτυο, αυτό επανακαθορίστηκε ως εξής:

-Ελεύθεροι ταχείες Λεωφόροι: Κηφισού (Εθνική Οδός) και Αθηνών (Καβάλας).

-Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες: Θηβών και Πέτρου Ράλλη.

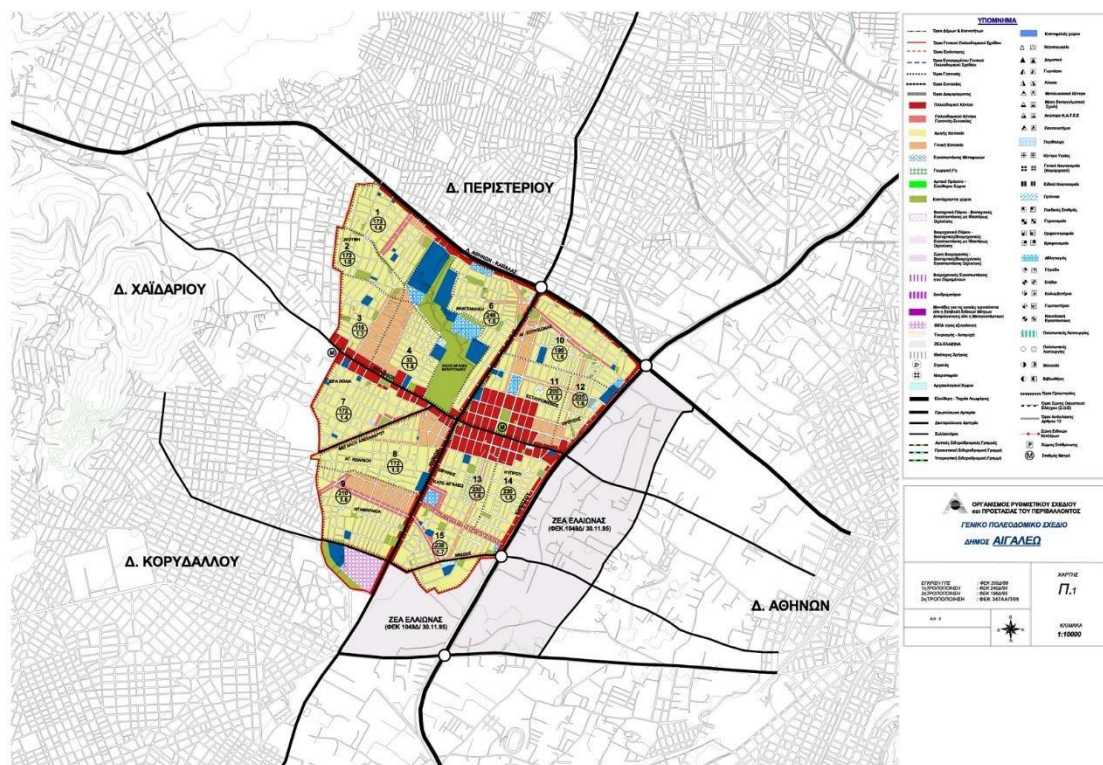
-Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες: Ορφέως, Μίνως, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Επιπλέον, χαρακτηρίστηκε η Λ. Θηβών ως άξονας δικτύου αστικών δημόσιων συγκοινωνιών και καθορίστηκαν τα απαιτούμενα έργα υποδομής για την επέκταση της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ μέχρι το Αιγάλεω (χάραξη κατά μήκος τη Ιερά Οδού, δημιουργία τριών σταθμών και καθορισμός επισκευαστικής βάσης/αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ στον Ελαιώνα).

Το 1995, η επόμενη τροποποίηση του Γ.Π.Σ. εστίαζε στη χωροθέτηση του Δημαρχείου και στην αξιοποίηση του χώρου του Μπαρουτάδικου με τον καθορισμό χρήσεων ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου(Αναψυκτήρια, Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.)

Τέλος, το 2009 εγκρίθηκε η τελευταία τροποποίηση η οποία αφορούσε στον καθορισμό χρήσεων γης στις περιοχές του Δήμου καθώς και στο καθορισμό κοινωφελών χώρων, χώρων αθλητισμού, πρόνοιας και κοινοχρήστων χώρων. Με αυτήν καθορίστηκαν στην περιοχή «Γιουλα» χρήσεις ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση και ορίστηκαν μια σειρά μελετών προς έγκριση που απαιτούνται για την πολεοδόμηση της συγκεκριμένης περιοχής λόγω της ύπαρξης κοιμητηρίου σε απόσταση μικρότερη των 250μ.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις του Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. παρουσιάζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 31: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω περιλαμβάνει 33 περιπτώσεις Όρων Δόμησης. Από αυτές, οι 21 συνοδεύονται από παρεκκλίσεις που σχετίζονται κυρίως με την αρτιότητα των οικοπέδων, ενώ υπάρχουν και ορισμένες που αφορούν την επιτρεπόμενη κάλυψη.

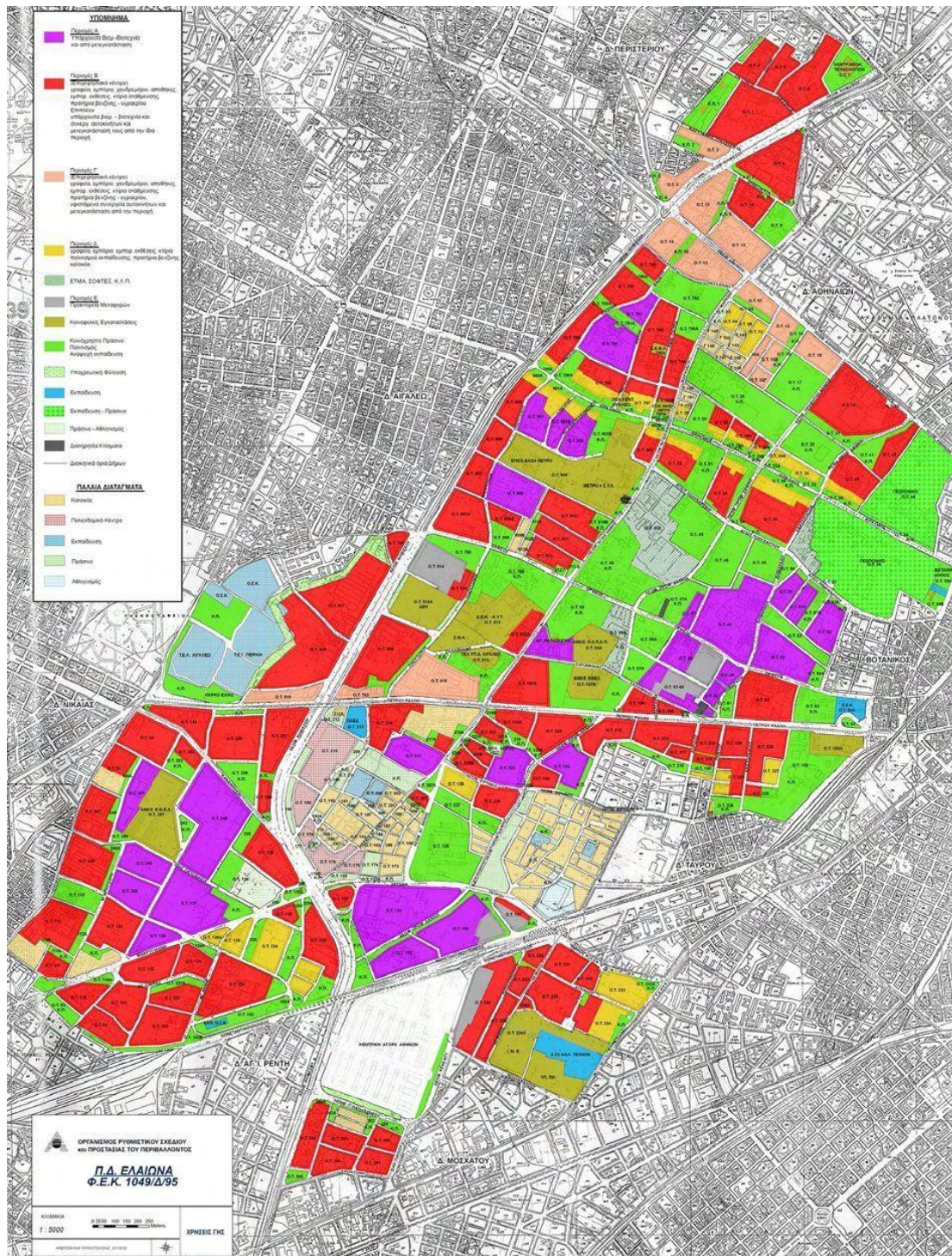
Σχετικά με την περιοχή του Ελαιώνα αναφέρεται ότι το Π.Δ. του 1995 (Δ 1049/20-09-1995) συμπληρώθηκε δύο φορές. Στην πολεοδομική ενότητα «Ελαιώνας» του Δήμου Αιγάλεω, οι αναλογίες χρήσεων γης επί της συνολικής επιφάνειας διαμορφώνονται ως εξής:

- Βιομηχανία – Βιοτεχνία : 36,2%
- Μεταφορές – Αποθήκευση – Επικοινωνία : 15,9%
- Ηλεκτρικό Ρεύμα – Φωταέριο : 11,1%
- Εκπαίδευση : 11,0%
- Αδιευκρίνιστο – Ερείπιο – Υπόστεγο : 10,9%
- Επισκευή αυτοκινήτων : 5,2%
- Χονδρεμπόριο : 2,2%
- Δημόσια Διοίκηση : 2,1%
- Κατοικία : 1,6%
- Βενζινάδικο : 0,9%
- Υπηρεσίες : 0,8%
- Πράσινο : 0,7%
- Κατασκευές (μάντρες υλικών) : 1,1%

Στο Π.Δ. του 1995 όσον αφορά στην περιοχή του Ελαιώνα στον Δήμο Αιγάλεω, προβλεπόταν η χωροθέτηση ειδικών χρήσεων στην κατηγορία «κοινωφελείς εγκαταστάσεις» (εγκαταστάσεις της ΔΕΗ, χωροθέτηση Επισκευαστικής Βάσης Μετρό και Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων). Με βάση την τροποποίηση του Π.Δ. το 1996, οι ποσοστιαίες αναλογίες χρήσεων γης στην περιοχή του Ελαιώνα διαμορφώνονται ως εξής:

- Περιοχές Α΄: αποκλειστικά βιομηχανία – βιοτεχνία (19% της ζώνης του «Ελαιώνα» στο Αιγάλεω)
- Περιοχές Β΄: γραφεία, χονδρεμπόριο, αποθήκες, εμπορικές εκθέσεις, βιομηχανία – βιοτεχνία και συνεργεία (19,8%)
- Περιοχές Γ΄: όπως αυτές των περιοχών Β΄, πλην αποθηκών (6,7%)
- Περιοχές Δ΄: γραφεία, εμπόριο, πολιτισμός, εκπαίδευση, κατοικία, πρατήρια βενζίνης (2,9%)
- Περιοχή Ε΄: πρακτορεία μεταφορών (1,6%)

Οι περιοχές με χρήσεις εγκαταστάσεων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και Δημόσιων Μεταφορών («κοινωφελείς εγκαταστάσεις») αποτελούν το 11,6%. Τέλος, το κοινόχρηστο πράσινο, το οποίο συνήθως περιλαμβάνει και κτιριακές εγκαταστάσεις κοινωφελών λειτουργιών όπως η εκπαίδευση, αποτελεί το 29,8%. Ένα ποσοστό περίπου 10% αποτελεί το οδικό δίκτυο.



Εικόνα 32: Το Προεδρικό Διάταγμα του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Πηγή: ΟΡΣΑ

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Για την μελέτη των υφιστάμενων χρήσεων, αρχικά μελετήθηκε η αντίστοιχη ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του τελευταίου Επιχειρησιακού Σχεδίου για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019). Σε αυτό, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα της ΕΣΥΕ 2001 τα οποία, όπως αναφέρεται, παραμένουν αμετάβλητα μέχρι σήμερα. Πιο αναλυτικά, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας στον οποίο παρουσιάζονται οι βασικές χρήσεις γης ως ποσοστό της συνολικής έκτασης του Δήμου και οι μεταβολές κατά την περίοδο 1981-2001:

Βασικές χρήσεις γης			
Κατηγορία χρήσης	1981	1991	2001
Σύνολο εκτάσεων (σε στρεμ.)	6.200	6.500	6.500
α. Καλλιεργούμενες εκτάσεις	4,8%	4,6%	0,6%
β. Βοσκότοποι	0	0	0
γ. Δάση	0	0	0
δ. Νερά – Ποτάμια	1,6%	1,5%	1,5%
ε. Οικισμοί	93,5%	93,8%	97,8%
στ. Λοιπές εκτάσεις	0	0	0

Εικόνα 33: Ποσοστά βασικών χρήσεων γης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019

Εν συνεχεία, σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η διερεύνηση των εκτάσεων της περιοχής μελέτης ως προς την αξιοποίησή τους για τις ανάγκες του Δήμου. Στο πλαίσιο αυτό, διαχωρίζονται σε οικοδομήσιμους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Ως οικοδομήσιμοι θεωρούνται οι χώροι εκείνοι που προορίζονται για οικοδόμηση ή ιδιωτική εκμετάλλευση ενώ ως κοινόχρηστοι εκείνοι που έχουν χαρακτηριστεί από το Δήμο ως τέτοιοι (συνήθως πλατείες ή πράσινοι χώροι), καθώς και το οδικό δίκτυο και το δίκτυο των πεζοδρομίων και των πεζοδρόμων. Τέλος ως κοινωφελείς ορίζονται οι εκτάσεις στις οποίες στεγάζονται χρήσεις κοινής ωφέλειας (εκκλησίες, Σχολεία όλων των βαθμίδων κλπ).

Με βάση την κατηγοριοποίηση αυτή υπολογίστηκε κατά την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019) ότι οι οικοδομήσιμοι χώροι καταλαμβάνουν τα τρία πέμπτα των συνολικών εκτάσεων της περιοχής μελέτης ενώ τα υπόλοιπα δύο πέμπτα είναι κοινόχρηστοι χώροι. Τέλος, οι κοινωφελείς χώροι αποτελούν μονάχα το 4% της περιοχής. Σημειώνεται ότι για τους παραπάνω υπολογισμούς έχουν ληφθεί υπόψη και οι εκτάσεις του Ελαιώνα που ανήκουν στον Δήμο, γεγονός που οδηγεί σε σημαντική αύξηση του ποσοστού των κοινόχρηστων εκτάσεων.

Αξίζει, λοιπόν, να τονιστεί ότι με τον τρόπο αυτό δημιουργείται μια λανθασμένη εικόνα για τον Δήμο, μιας και ο Ελαιώνας βρίσκεται επί της ουσίας αποκομμένος από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να αδυνατούν πρακτικά να αξιοποιήσουν τους κοινόχρηστους του χώρους. Ταυτόχρονα, αν ληφθεί υπόψη και η έκταση των κοινόχρηστων χώρων που αφορά κυκλοφοριακές υποδομές, γίνεται αντιληπτό ότι οι εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι (ή χώροι αναψυχής) από τους οποίους οι κάτοικοι μπορούν να επωφεληθούν είναι ελάχιστοι στην πραγματικότητα. Αναφέρεται, μάλιστα, ότι το πρόβλημα είναι εντονότερο για τους κατοίκους των νότιων και βορειοανατολικών γειτονιών (ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονται κάτω από την λεωφόρο Θηβών μέχρι την λεωφόρο Κηφισού), καθώς η πρόσβασή τους στον βασικό πνεύμονα πρασίνου του Δήμου, το Άλσος Μπαρουτάδικο, είναι αρκετά πιο δύσκολη.

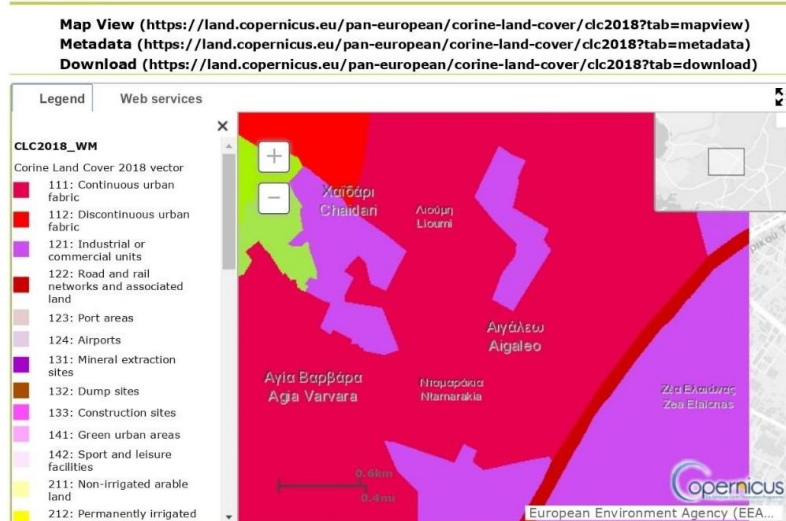
Αναφορικά με τους κοινωφελείς χώρους, αν και το ποσοστό τους επί του συνόλου είναι σχετικά μικρό, μπορεί να θεωρηθεί και επαρκές. Τα παραπάνω παρουσιάζονται και στον πίνακα που ακολουθεί.

Πολεοδομική οργάνωση	ΣΥΝΟΛΟ ΟΤΑ
A. Ανάλυση εντός σχεδίου εκτάσεων	
Σύνολο εντός σχεδίου εκτάσεων [στρεμ]	6.500
Οικοδομήσιμοι χώροι	58,2 %
Κοινόχρηστοι χώροι	36,8 %
Κοινωφελείς χώροι	4 %
B. Ανάλυση κοινόχρηστων χώρων	
Χώροι κυκλοφορίας	56,79 %
Οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι (συμπεριλαμβάνεται και το Άλσος Μπαρουτάδικο ως οργανωμένος κοινόχρηστος χώρος)	43,21 %

Εικόνα 34: Στοιχεία Πολεοδομικής Οργάνωσης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019

Επιπρόσθετα, για την μελέτη των καλύψεων γης που διαμορφώνουν το δομημένο και φυσικό περιβάλλον του Δήμου Αιγάλεω, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από το CORINE Land Cover (CLC) για το έτος 2018. Αυτά αποτυπώνονται στην εικόνα που ακολουθεί.

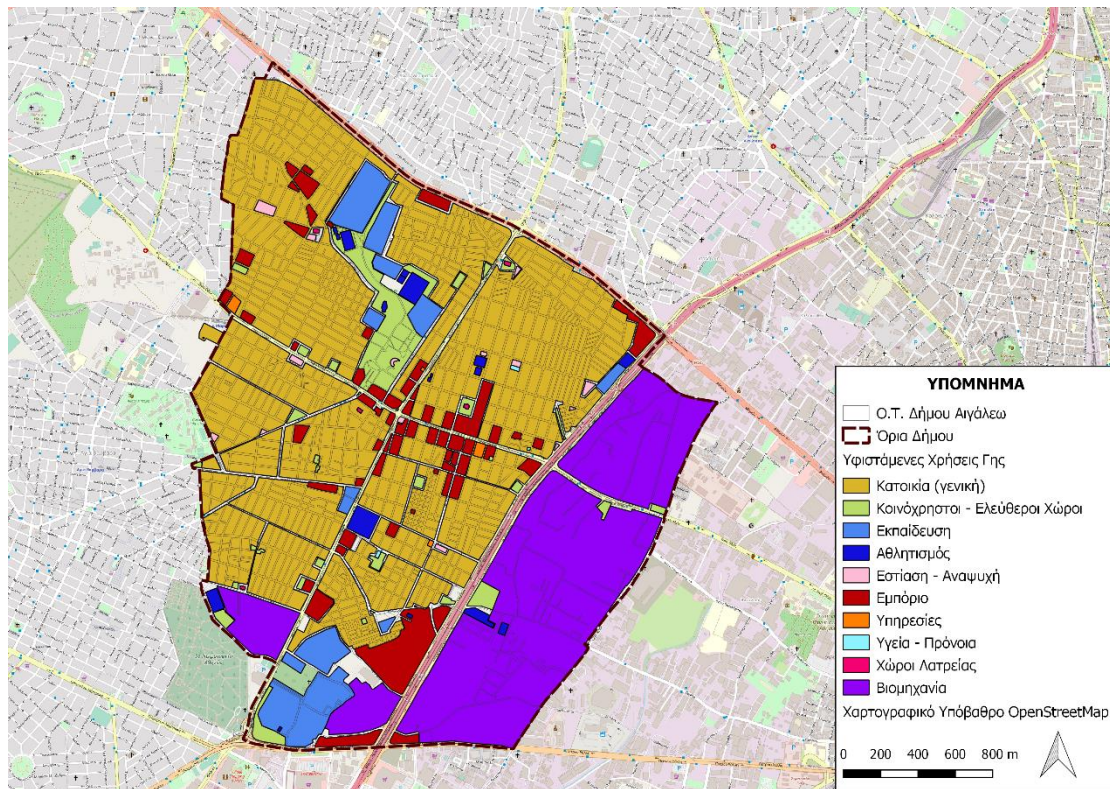
CLC 2018



Εικόνα 35: Καλύψεις Γης Corine Land Cover 2012, Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service - <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover>

Σύμφωνα με την παραπάνω απεικόνιση, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται δύο βασικές χρήσεις, επιβεβαιώνοντας τα όσα αναφέρθηκαν στην ανάλυση του οικιστικού χαρακτήρα του Δήμου που προηγήθηκε. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για αυτή του συνεχούς αστικού ιστού (111), που αφορά το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου, και αυτή της Βιομηχανίας και του Εμπορίου (127) που αντιστοιχεί κυρίως στο τμήμα του Ελαιώνα.

Για την αναλυτικότερη παρουσίαση των βασικότερων υφιστάμενων χρήσεων γης δημιουργήθηκε ο παρακάτω χάρτης.



Εικόνα 36: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 1, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap <http://download.geofabrik.de/europe/greece.html> - Ιδία Επεξεργασία

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε γενικές γραμμές παρατηρούνται περιπτώσεις ασυμβατότητας χρήσεων, οι οποίες κατά κύριο λόγο οφείλονται στην χωροθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων εντός των ορίων του Δήμου. Αν και σε επίπεδο γειτονιάς ή Ο.Τ. δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες συγκρούσεις χρήσεων, η κατάσταση αλλάζει σε επίπεδο κτιρίων όπου συχνά οχλούσες βιοτεχνικές ή άλλες χρήσεις (πχ. φανοποιεία, καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτου κλπ.) συνυπάρχουν με την κατοικία.

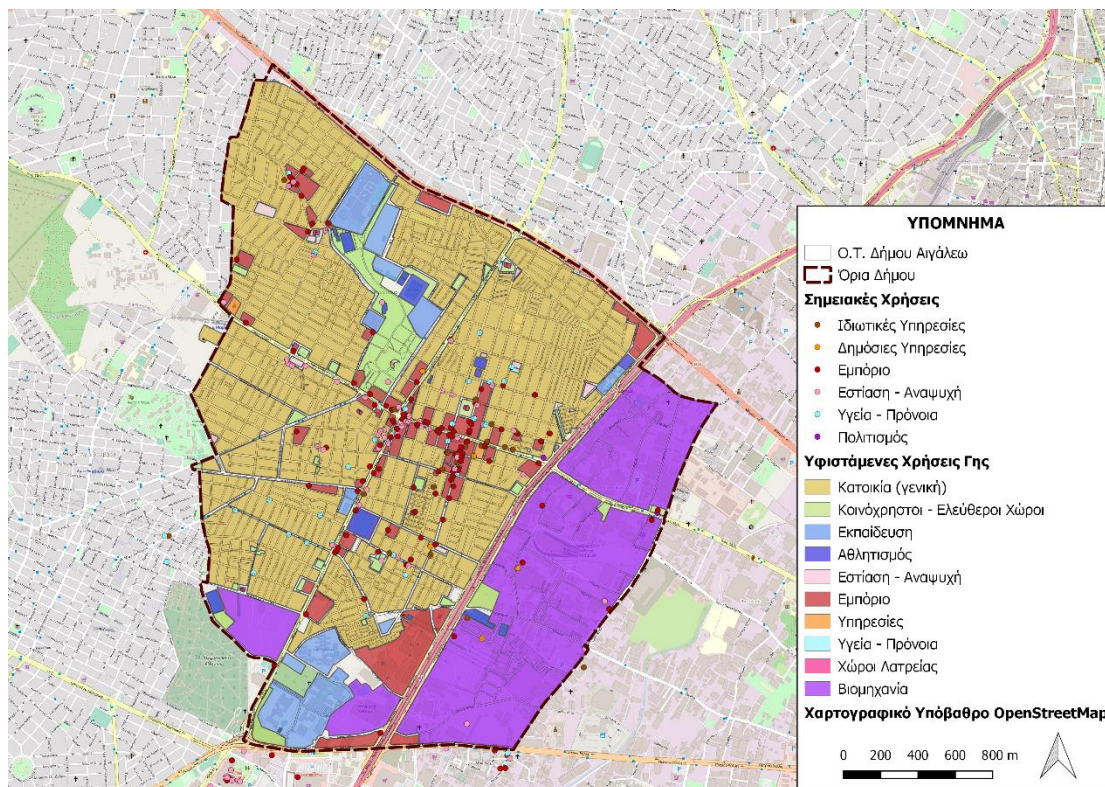
Η επικράτηση των χρήσεων της κατοικίας και της βιομηχανίας είναι εμφανής στην προηγούμενη απεικόνιση, ενώ υπολογίζεται ότι καταλαμβάνουν το 95,85% και 4,15%, αντίστοιχα, της συνολικής έκτασης του Δήμου. Ο εναπομείναν χώρος καταλαμβάνεται από τις υπόλοιπες χρήσεις ως εξής:

Πίνακας 17: Εμβαδομέτρηση και ποσοστά Κατηγοριών Χρήσεων Γης

Χρήση	Εμβαδόν (m ²)	Ποσοστό
Αθλητισμός	73678,6	6,64%
Εκπαίδευση	325813	29,35%
Εμπόριο	413729,77	37,27%
Εστίαση - Αναψυχή	22220,21	2,00%
Υγεία - Πρόνοια	2066,22	0,19%
Υπηρεσίες	9041,97	0,81%
Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι	260366	23,46%
Χώροι Λατρείας	3142,42	0,28%

Όπως γίνεται αντιληπτό από τον πίνακα, η επικρατέστερη χρήση (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η κατοικία και η βιομηχανία), είναι αυτή του εμπορίου ενώ ακολουθεί η εκπαίδευση και οι κοινόχρηστοι-ελεύθεροι χώροι.

Θεωρήθηκε χρήσιμο στην απεικόνιση που προηγήθηκε να προστεθούν κάποιες σημειακές χρήσεις προκειμένου να δημιουργηθεί μια πληρέστερη εικόνα του λειτουργικού προφίλ του Δήμου.



Εικόνα 37: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 2, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap <http://download.geofabrik.de/europe/greece.html> - Ιδία Επεξεργασία

Εμπορική Χρήση

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η εμπορική δραστηριότητα είναι μείζονος σημασίας για τον Δήμο Αιγάλεω. Όπως φαίνεται και στις παραπάνω απεικονίσεις, αυτή, αν και σε γενικές γραμμές υπάρχει διάσπαρτη σε όλη την έκτασή του, σε ορισμένα τμήματα εντοπίζεται με μεγαλύτερη πυκνότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται μεγάλη ένταση της εμπορικής χρήσης κατά μήκος των κυριότερων οδικών αξόνων, όπως είναι η Θηβών και η Ιερά Οδός, αλλά και εκατέρωθεν βασικών συλλεκτήριων αρτηριών όπως η Μίνως και η Δημαρχείου.

Αναφορικά με τις λαϊκές αγορές του Δήμου, αυτές λειτουργούν στις περιοχές:

Δευτέρα: Περιοχή Αναγέννησης (Οδός Οικονόμου ή Οδός Πελοποννήσου)

Τρίτη: Περιοχή Νταμαράκια (Οδός Εθνικής Αντιστάσεως ή Οδός Ιερολοχητών)

Παρασκευή: - Περιοχή Αιγάλεω Β (Οδός Αλτσατών ή Κοραή ή Αθανασίου Διάκου)

- Περιοχή Αιγάλεω Α (Οδός Κουντουριώτου ή Δημαρχείου & Δοξάτου)

- Περιοχή Λιούμη (Οδός Κυπαρισσίας ή Δελφών)

Εκπαίδευση

Αναφορικά με τις δομές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, στον Δήμο Αιγάλεω λειτουργούν 23 νηπιαγωγεία και 1 Ειδικό Νηπιαγωγείο στο φάσμα Αυτισμού, τα οποία λειτουργούν σε δημόσια κτίρια (συνήθως συστεγάζονται με δημοτικά σχολεία). Για την δημοτική εκπαίδευση, λειτουργούν 20 δημοτικά σχολεία εκ των οποίων τα τρία είναι Ειδικά σχολεία. Για τη στέγασή τους χρησιμοποιούνται εκτός από τα δημόσια κτήρια και ένα μισθωμένο. Σε γενικές γραμμές παρατηρούνται ελλείψεις τόσο στα ίδια στα κτήρια όσο και στον εξοπλισμό τους και υπάρχει ανάγκη εκσυγχρονισμού και ενεργειακής αναβάθμισης ιδιαίτερα των παλαιότερων εγκαταστάσεων προκειμένου να καλύψουν με επάρκεια τις σύγχρονες εκπαιδευτικές ανάγκες. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι δημόσιες δομές πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης:

Πίνακας 18: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Όνομασία Νηπιαγωγείου	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο Νηπιαγωγείο	Μαγνησίας 42 & Σμύρνης	2105904734
2ο & 20ο Νηπιαγωγείο	Γρηγορίου Κυδωνίων 30	2105692459
3ο Νηπιαγωγείο	Σουλίου 1 & Πελοποννήσου	2105986558
4ο Νηπιαγωγείο	Βελεστίνου 28	2105317827
5ο Νηπιαγωγείο	Δάφνης & Παλαιάς Καβάλας	2105987523
6ο Νηπιαγωγείο	Ηρακλείτου 54-56	2105313067
7ο Νηπιαγωγείο	Παπανικολή 14	2105317497
8ο & 29ο Νηπιαγωγείο	Πελοποννήσου & Κοζάνης	2105911427
9ο & 26ο Νηπιαγωγείο	Αγίου Βασιλείου 23 & Ιασίου	2105692733
11ο Νηπιαγωγείο	Ζήνωνος &, Προμηθέως	2105452616
12ο & 27ο Νηπιαγωγείο	Αγίας Μαρίας 15	2105451144
13ο Νηπιαγωγείο	Περγάμου & Κολοκοτρών	2105988602
14ο Νηπιαγωγείο	Ιερολοχιτών 1 & Θηβών	2105440602
15ο & 28ο Νηπιαγωγείο	Ολυμπίας & Κορίνθου 1	2105314077
16ο Νηπιαγωγείο	Παπούλα Α. 76	2105444470
22ο Νηπιαγωγείο	Σερίφου & Ξάνθης	2105908400
17ο Νηπιαγωγείο - Φιλοξενείται στο 22ο Νηπιαγωγείο	Αγίου Γεωργίου 21	2105314090
24ο Νηπιαγωγείο	Χαλεπά & Γκύζη	2105698678
30ο Νηπιαγωγείο	Κραναού & Μνησικλέους	2105986657
Ειδικό Νηπιαγωγείο παιδιών στο φάσμα του αυτισμού	Ορυζομύλων & Ιασίου	2105621237

Όνομασία Δομής Δημοτικής Εκπαίδευσης	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
--------------------------------------	-----------	----------

1ο Δημοτικό (Νίκος Καββαδίας Μαραμπου)	Περγάμου & Μιαούλη Α.	2105989017
2ο Δημοτικό	Γρηγορίου Κυδωνιών 30	2105610474
3ο Δημοτικό	Ιερολοχιτών 1 & Θηβών	2105445174
4ο Δημοτικό	Περγάμου & Κολοκοτρώνη	2105982493
5ο & 16ο Δημοτικό	Σερίφου & Ξάνθης	2105981935
6ο Δημοτικό	Παπανικολή 14Α	2105981574
7ο Δημοτικό (Κωστής Παλαμάς)	Πελοποννήσου 5	2105982854
8ο Δημοτικό	Κουντουριώτου 14 & Θηβών	2105982757
9ο Δημοτικό	Σαλαμίνος 10	2105315835
10ο Δημοτικό	Θηβών 341	2105440815
11ο Δημοτικό	Προμηθέως 1 & Ζήνωνος	2105611233
12ο Δημοτικό	Οριζομύλων 15	2105610436
13ο Δημοτικό	Αγίου Γεωργίου 21	2105987274
14ο Δημοτικό	Αιγίνης 8	2105448444
17ο Δημοτικό	Κορίνθου & Μυκηνών	2105900591
19ο Δημοτικό	Αγίου Σπυρίδωνος & Υπολοχαγού Μηλιώνη Γ.	2105902620
20ο Δημοτικό	Βορείου Ηπείρου & Μάκρης	2105612011
Ειδικό Δημοτικό για κινητικά προβλήματα	Οριζομύλων & Ιασίου,	2105621203
Ειδικό Δημοτικό για αυτισμό, Ε.Ε.Ε.Ε.Κ.	Οριζομύλων 13	2105619550
Ειδικό Δημοτικό	Πελοποννήσου 3	2105906750

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση εξυπηρετείται από 8 γυμνάσια (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 2 Εργαστήρια Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (διαδημοτικής εμβέλειας), 1 ΤΕΕ Ειδικής Αγωγής Α' Βαθμίδας, 6 λύκεια (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 3 ΕΠΑΛ (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 1 ΕΚ και 1 ΙΕΚ (Δημόσιο) το οποίο φιλοξενείται στις εγκαταστάσεις του 6ου ΓΕΛ Αιγάλεω. Ο πίνακας με τις αντίστοιχες υποδομές παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 19: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Όνομασία Γυμνασίου	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο Γυμνάσιο	Μοσχονησίων 23	2105981694
2ο Γυμνάσιο	Μυκηνών & Κορίνθου	2105983661
3ο Γυμνάσιο	Κύπρου 1	2105319596
4ο Γυμνάσιο	Σουλίου 35	2105980220
5ο Γυμνάσιο	Οριζομύλων 17	2105699401
6ο Γυμνάσιο	Σουλίου & Χανίων	2105986202

7ο Γυμνάσιο, Κέντρο διαφοροδιάγνωσης διάγνωσης και υποστήριξης ειδικών εκπαιδευτικών αναγκών	Πάροδος Θηβών 250	2105692753
9ο Γυμνάσιο	Ψαρών 4 & Ιερά Οδός	2105981690
Ειδικό Επαγγελματικό Γυμνάσιο	Προόδου 1 & Μίνως	2105447255
Εσπερινό Γυμνάσιο	Ιερά Οδός 306	2105902859

Όνομασία Λυκείου	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο Λύκειο	Παπανικολή 14	2105313099
3ο Λύκειο	Λακωνίας 52 & Αγίου Βασιλείου	2105694486
5ο Λύκειο	Σουλίου 35 & Πελοποννήσου	2105982416
6ο Λύκειο, ΤΕΕ ειδικής αγωγής Α΄ βαθμίδας, Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. μαθητών με προβλήματα όρασης και πολλαπλές αναπηρίες	Προόδου 1 & Μίνως, Είσοδος από Πάροδος Θηβών 250	2105690186
1ο,2ο Ε.Π.Α.Λ. / 1ο Εσπερινό ΕΠΑΛ / 2ο Ε.Κ.	Θηβών & Ράλλη Πέτρου	2105699597 / 2105441215
Εσπερινό Λύκειο (Κοντά στο 1ο Γυμνάσιο)	Ιερά Οδός 306	2105902859

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στο Αιγάλεω χωροθετούνται και δομές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης. Οι εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (πρώην Α.Τ.Ε.Ι. Αθήνας και Α.Τ.Ε.Ι. Πειραιά) που ανήκουν στον Δήμο Αιγάλεω εντοπίζονται στο Άλσος Μπαρουτάδικο (Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω, Οδός Αγ. Σπυριδώνος) και στην περιοχή του Αρχαίου Ελαιώνα (Πανεπιστημιούπολη Αρχαίου Ελαιώνα, Π. Ράλλη & Θηβών 250)

Επιπρόσθετα, στον τομέα της εκπαίδευσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον

Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας

Για τον τομέα της Πρόνοιας – Υγείας, ο Δήμος διαθέτει βρεφονηπιακούς και παιδικούς σταθμούς, έξι Κέντρα Απασχόλησης Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η) και διάφορα κέντρα υποστήριξης που αφορούν είτε την στήριξη σε παιδιά και οικογένειες είτε σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες. Αυτά παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 20: Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας

Όνομασία Παιδικών / Βρεφονηπιακών Σταθμών	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
Νηπιακός Ευαγγελίστρια "Ράπη"	Κερασούντος και Σμύρνης	2105903531
6ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Ευαγγελίστρια "Μορμόλης"	Ευαγγελίστριας 4	2105909742
8ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Νίνα Βενέτη"	Μίνως και Προμηθέως	2105692359
9ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Εθνικής Αντιστάσεως"	Εθνικής Αντιστάσεως & Ιασίου	2105696292
11ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Αναγέννηση"	Αναγεννήσεως & Δωρίου	2105988418

12ος Δημοτικός Βρεφικός Σταθμός "Μέριμνα"	Ιρά Οδός 40 & Εκκλησιών	2105316622
1ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Κουντουριώτου"	Ναυάρχου Κουντουρώτη 16	2105981368
4ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Πλαστήρα"	Παστήρα 40 & Μιαούλη	2105907240
10ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Μπουμπουλίνας"	Αγίας Βαρβάρας & Μπουμπουλίνας	2105317444

Όνομασία Κέντρου Απασχολήσης Ηλικιωμένων	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο ΚΑΠΗ	Θηβών & Μοσχονησίων	2105316317
2ο ΚΑΠΗ	Θεσσαλονίκης & Καποδιστρίου	2105693379
3ο ΚΑΠΗ	Δελφών & Τομπάζη	2105913722, 2105985672
4ο ΚΑΠΗ	Κεφαλληνίας 30	2105611260
5ο ΚΑΠΗ	Παπαρηγοπούλου & Ταύγету	2105980611
6ο ΚΑΠΗ	Μεσολογγίου 3	2105900395

Στο Δήμο λειτουργεί η δομή του «Βοήθεια στο Σπίτι», η οποία απευθύνεται κυρίως σε ηλικιωμένους και άτομα με αναπηρίες, με στόχο να παραμείνουν ενταγμένοι στο κοινωνικό τους περιβάλλον και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής τους. Προτεραιότητα δίνεται σε αυτούς που δεν εξυπηρετούνται πλήρως, που χρειάζονται ιδιαίτερη φροντίδα, σε άτομα που διαβιούν μόνα ή είναι εγκαταλελειμμένα και σ' αυτούς που δε διαθέτουν επαρκείς οικονομικούς πόρους.

Παράλληλα, λειτουργεί το Κέντρο Δια Βίου από το 2014 σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων (διά της Γενικής Γραμματείας Διά Βίου Μάθησης και του Ιδρύματος Νεολαίας και Διά Βίου Μάθησης). Σε αυτό υλοποιούνται εκπαιδευτικά προγράμματα Γενικής Εκπαίδευσης Ενηλίκων με εκπαιδευτικές δράσεις Εθνικής & Τοπικής Εμβέλειας ώστε να μπορούν οι κάτοικοι να ανταποκριθούν στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Επιπλέον, λειτουργούν κοινωνικά φροντιστήρια για οικογένειες που δεν αντέχουν οικονομικά τα έξοδα του φροντιστηρίου καθώς και κοινωνικό παντοπωλείο, το οποίο διανέμει δωρεάν τρόφιμα και άλλα είδη πρώτης ανάγκης σε άπορα άτομα.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, εντός των ορίων του Δήμου δεν λειτουργούν δημόσια Θεραπευτήρια ή Νοσοκομεία. Η κοντινότερη (χιλιομετρικά και χρονικά) δομή δημόσιας υγείας που εξυπηρετεί τους κατοίκους είναι αυτή του Γενικού Νοσοκομείου Δυτικής Αττικής – 'Αγ. Βαρβάρα' (πρώην Λοιμωδών), του ομώνυμου Δήμου, το οποίο έχει πλέον ενοποιηθεί οργανωτικά και λειτουργικά με το Γενικό Νοσοκομείο Δυτικής Αθήνας – 'Αττικόν, που βρίσκεται στο Δήμο Χαϊδαρίου. Επιπλέον, η περιοχή μπορεί να εξυπηρετηθεί και από το Γενικό Κρατικό Νίκαιας. Επιπρόσθετα, εντός των ορίων του Δήμου λειτουργεί ένα τμήμα του πρώην ΙΚΑ στην οδό Μαγνησίας που ονομάζεται ΕΟΠΠΥ, τρεις (3) ιδιωτικές κλινικές και αρκετά διαγνωστικά εργαστήρια.

Σημαντική πρωτοβουλία του Δήμου είναι η λειτουργία των Δημοτικών Ιατρείων, τα οποία προσφέρουν δωρεάν υπηρεσίες πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας για τις ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού (άποροι - ανασφάλιστοι), ενώ στοχεύουν και στην ανάπτυξη προληπτικών προγραμμάτων υγείας για όλους τους κατοίκους της

πόλης. Επιπλέον σημειώνεται ότι σε συνεργασία με το Σύλλογο εργαζομένων του Δήμου, λειτουργεί Δημοτική Τράπεζα Αίματος για όλους τους πολίτες. Αυτή, συνεργάζεται με το Κέντρο Αιμοδοσίας του Κρατικού Νοσοκομείου Νίκαιας και υλοποιεί δύο αιμοληψίες κάθε χρόνο. Ταυτόχρονα, εντός των ορίων του Δήμου βρίσκεται και το Κέντρο Πρόληψης Εξάρτησης & Αγωγής Υγείας «Άρηξίς», μία Αστική μη Κερδοσκοπική Εταιρία που δημιουργήθηκε από τους Δήμους Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Χαϊδαρίου, τον Οργανισμό Κατά των Ναρκωτικών (ΟΚΑΝΑ) και τη Νομαρχία Αθηνών. Αυτό, στελεχώνεται από επιστημονικό προσωπικό (Ψυχολόγους, Κοινωνική Λειτουργό, Κοινωνιολόγο, Κοινωνική Ανθρωπολόγο), ειδικευμένους σε θέματα εξάρτησης και αγωγής υγείας.

Οι παραπάνω δομές συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 21: Δομές Υγείας - Πρόνοιας

Δομές Υγείας - Πρόνοιας	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
Ιδιωτική Κλινική "Αγία Ειρήνη"	Αγίας Λαύρας 16 & Αρκαδίου	2105981260
Ιδιωτική Γενική Κλινική Δ. Αττικής "Βουγιουκλάκειο"	Σμύρνης 36	2105906613
Ιδιωτική Κλινική "Τίμιος Σταυρός"	Α. Παπούλα 18	2105695541
ΕΦΚΑ - Πρώην ΙΚΑ Αιγάλεω	Ιωαννίνων 40	2105386949
Δημοτικό Ιατρείο	Μπότσαρη Μάρκου 63	2105319741
Ίδρυμα Νεολαίας και Δια Βίου Μάθησης (ΙΝΕΔΙΒΙΜ)	Μίνωος & Προόδου 1	2105614394
Κοινωνικό Παντοπωλείο	Μιλτιάδου 4 (Πλ. Δαβάκη)	2132100781
Κοινωνικό (Αλληλέγγυο) Φροντιστήριο	Ιερά Οδός 306 (4ο Λύκειο)	2105902440 – 2105902859
Κέντρο πρόληψης της Εξάρτησης «ΑΡΗΞΙΣ»	Σμύρνης 28	2105313243

Αθλητισμός

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η δράση του Δήμου και στον τομέα του Αθλητισμού. Οι βασικές αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι άθλησης εντός των ορίων του Δήμου παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 22: Υποδομές Αθλητισμού

Υποδομές Αθλητισμού	Οδός
Δημοτικό στάδιο "Σταύρος Μαυροθαλασσίτης"	Θηβών 314
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ)	Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Δημοτικό Κολυμβητήριο	Νικ. Πλαστήρα 51
Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο "Σταύρος Βενέτης"	Νικ. Πλαστήρα 20
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Εδέσσης
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Λοιμωδών
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Αγίου Ελευθερίου

Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Οριζομύλων
Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5	Λυκαβηττού & Θηβών
Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5, μπάσκετ, τένις	Παπανικολή
Αθλητικό Κέντρο	Προόδου 1 & Μίνως (6ο ΓΕΛ)
Πίστα αναρρίχησης	Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Πίστα Πατινάζ	δίπλα στο Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο

Παράλληλα, καταγράφονται μικροί και διάσπαρτοι αθλητικοί χώροι, επιπέδου γειτονιάς, επίσης οι χώροι άθλησης (γήπεδα κ.λ.π.) που είναι εγκατεστημένοι στα Σχολεία, καθώς και μια σειρά ανοικτών αθλητικών εγκαταστάσεων μέσα στο Άλσος

Κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι - Χώροι Αναψυχής - Πολιτισμός

Όπως έχει ήδη αναλυθεί στην ενότητα «Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπότητα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης», ο κύριος ελεύθερος χώρος στον οποίο συγκεντρώνονται και πολλές χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού είναι το Άλσος Μπαρουτάδικο. Στον χώρο αυτό υπάρχουν και λειτουργούν δύο (2) δημοτικά αναψυκτήρια, Ανοιχτό Δημοτικό Θέατρο, χώροι άθλησης και οργανωμένοι χώροι περιπάτου και αναψυχής. Εκτός του Άλσους, υπάρχει ακόμα το «Άλσος Λοιμωδών» στα σύνορα με την Αγία Βαρβάρα με χώρους άθλησης και περιπάτου καθώς και αρκετές πλατείες με παιδικές χαρές κλπ.

Οι χώροι πολιτισμού, δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, περιγράφονται αναλυτικά στα προηγούμενα.

Δημόσιες / Δημοτικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες

Οι κύριες δημοτικές υπηρεσίες της περιοχής είναι οι εξής:

Δημαρχείο Αιγάλεω, Ιερά Οδός 364,

Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών ΚΕΠ, Ελλησπόντου 7 & Μπότσαρη Μάρκου

Αστυνομικό Τμήμα Αιγάλεω, Κοραή 42 & Παπαναστασίου

Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.), Σμύρνης 29

Οδικό Δίκτυο

Καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του λειτουργικού χαρακτήρα και ευρύτερα του προφίλ του Δήμου Αιγάλεω είχαν οι οδικές αρτηρίες οι οποίες τον διαπερνούν. Όπως έχει ήδη αναλυθεί στα παραπάνω, η περιοχή μελέτης κατέχει κομβική θέση, από συγκοινωνιακής άποψης, στη Δυτική Αττική μιας στο οδικό της δίκτυο εντάσσονται άξονες υπερτοπικού-μητροπολιτικού χαρακτήρα τόσο στην διεύθυνση Βορρά – Νότου όσο και στην Ανατολή – Δύση. Χαρακτηριστικά, αναφέρονται οι: Ιερά Οδός και οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών και Πέτρου Ράλλη.

Το οδικό δίκτυο διατρέχει πλήρως την αστική περιοχή (αστικό δίκτυο) και σχεδόν στο σύνολό του (99%) είναι ασφαλτοστρωμένο. Σημειώνεται ότι το συνολικό του μήκος

ανέρχεται στα 150,4 χλμ, ενώ η κατάστασή του ως προς την ποιότητα του οδοστρώματος, των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του, τα θέματα ασφάλειας κλπ. είναι σχετικά καλή.

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η ιεράρχηση του δικτύου προσδιορίζεται, ουσιαστικά, από το είδος της εξυπηρέτησης που προσφέρει κάθε οδικό τμήμα. Για την περιοχή μελέτης, αυτή έχει θεσμοθετηθεί με βάση το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Αιγάλεω (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09). Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την ανάλυση που προηγείται στην ενότητα του θεσμικού πλαισίου, οι βασικότερες τροποποιήσεις αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου έγιναν το 1994 (υπ' αριθμ. 5132 / 1013 / 16-2-1994 (Δ' 240) απόφαση), όπου πραγματοποιήθηκε ο επανακαθορισμός των βασικών αρτηριών του.

Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση των Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005), εντός της περιοχής μελέτης συναντώνται, συνολικά, τέσσερις (5) κατηγορίες οδών:

Ελεύθερη –Ταχεία Λεωφόρος: Λ. Αθηνών (ελάχιστη διατομή 2*4 λωρίδες), Λ. Κηφισού (ελάχιστη διατομή 2*3 λωρίδες)

Πρωτεύουσες Αρτηρίες: Θηβών και Π.Ράλλη

Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Ορφέως, Μίνως, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Συλλεκτήριες Οδοί: Κορυτσάς, Έβρου, Κορυδαλλού, Κώστα Βάρναλη, Δημοκρατίας, Στέφανου Σαράφη, Παπαναστασίου

Τοπικές Οδοί: όλο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο

Επί της ουσίας το βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου δομείται γύρω από το σύστημα των αρτηριών:

-Κηφισού και Θηβών (κατεύθυνση Βορρά – Νότου).

-Αθηνών (Καβάλας), Ιεράς Οδού και Πέτρου Ράλλη (κατεύθυνση Ανατολή – Δύση)

Οι οποίες εξασφαλίζουν ικανοποιητική σύνδεση της περιοχής με την Δυτική Αθήνα και την υπόλοιπη Αττική.

Από την Αναπτυξιακή Μελέτη που είχε υλοποιηθεί στον Δήμο υπολογίστηκαν τα μήκη και τα ποσοστά κάθε κατηγορίας που περιλαμβάνεται στην λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, όπως παρουσιάζονται στην εικόνα που ακολουθεί.

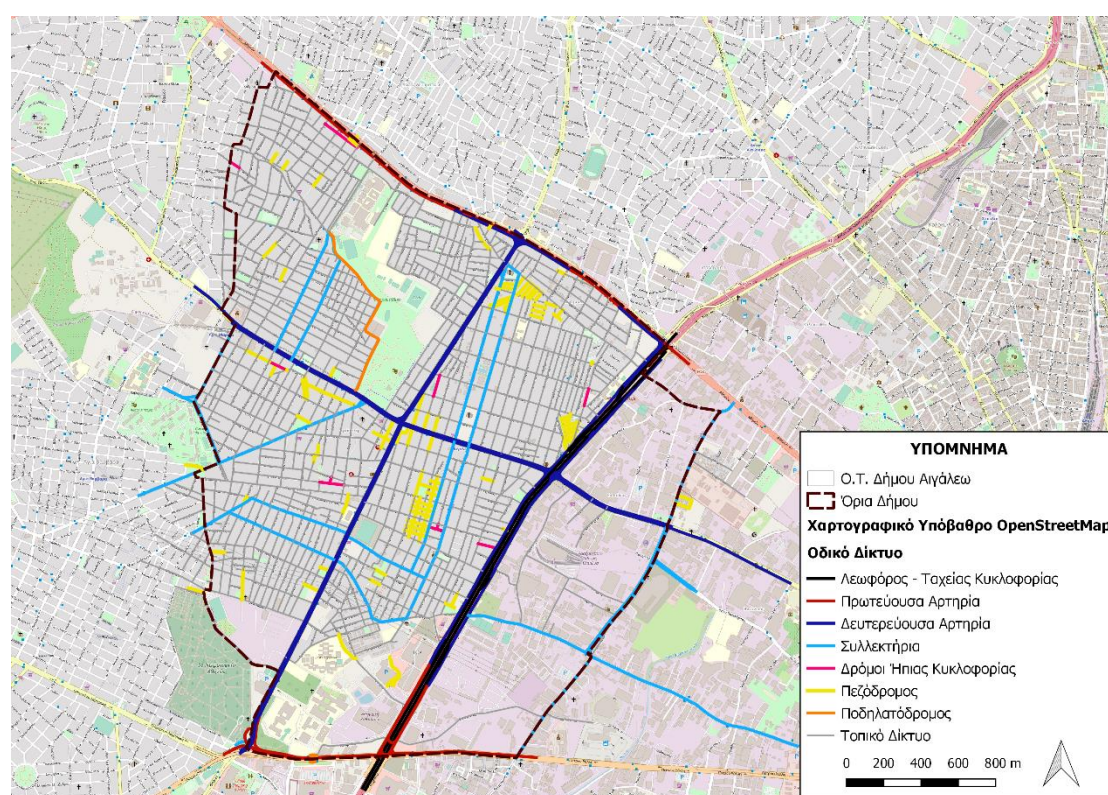
Μήκος οδικού δικτύου ανά κατηγορία		
Κατηγορία Οδών	Μήκος (μέτρα)	% επί του συνόλου
Ελεύθερη / Ταχεία Λεωφόρος	5,412	3.60%
Πρωτεύουσα Αρτηρία	6,938	4.61%
Δευτερεύουσα Αρτηρία	3,581	2.38%
Συλλεκτήρια Οδός	19,075	12.68%
Τοπική Οδός	106,418	70.75%
Πεζόδρομος	8,984	5.97%
ΣΥΝΟΛΟ	150,408	100.00%

Εικόνα 38: Μήκη κατηγοριών οδικού δικτύου, Πηγή: Αναπτυξιακή Μελέτη Δήμου Αιγάλεω

Σημειώνεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, το οποίο λόγω των διαδοχικών απρογραμματίστων επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου, παρουσιάζει σημαντικές ασυνέχειες που δεν επιτρέπουν την κανονική ιεράρχησή του σύμφωνα με τη δομή των πολεοδομικών ενοτήτων. Συνέπεια αυτού είναι η συχνή χρήση ζευγών μονόδρομων και διαδρομών αποτελούμενων από περισσότερων του ενός συνεχείς άξονες, σαν βασικών ή τοπικών συλλεκτήριων.

Όπως, χαρακτηριστικά, αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019), το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δίκτυο έχει εφαρμοστεί σε ποσοστό περίπου 100%, (με εξαίρεση την περιοχή του Ελαιώνα), με αποτέλεσμα η δομή του τοπικού δικτύου να μην επιδέχεται τροποποιήσεις. Αξίζει να τονιστεί ότι από το σύνολο του οδικού δικτύου, 71 περίπου χλμ. είναι μονόδρομοι (47%), 70,4 χλμ. διπλής κατευθύνσεως (47%) και 9 περίπου χλμ. πεζόδρομοι (6%).

Στην συνέχεια ακολουθεί ο χάρτης της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου με βάση την λειτουργική του ιεράρχηση.



Εικόνα 39: Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία

Πλάτος οδοστρώματος

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο κατά την μελέτη του οδικού δικτύου είναι η εστίαση στο πλάτος οδοστρώματος της περιοχής μελέτης, μιας και αυτό καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο οδικής ασφάλειας της περιοχής. Φυσικά, αξίζει να σημειωθεί ότι εξίσου επικίνδυνο με το μικρό πλάτος οδοστρώματος είναι και το μεγαλύτερο από το απαιτούμενο μιας και δημιουργεί συνθήκες που ευνοούν την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και συνεπώς αυξάνουν τις πιθανότητες τροχαίου συμβάντος.

Για την αναλυτικότερη μελέτη του πλάτος οδοστρώματος πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των οδικών τμημάτων που ανήκουν στις κύριες κατηγορίες ιεράρχησης του

δικτύου (ταχείες οδοί, πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και συλλεκτήριες). Αυτές πραγματοποιήθηκαν σε περιβάλλον Gis με βάση δεδομένα που παρέχονται από την εφαρμογή Google Earth Pro. Μετά την ολοκλήρωση των καταγραφών, σειρά είχε η κατηγοριοποίησή τους σε 4 βασικές ομάδες τιμών πλάτους οδοστρώματος, το μήκος και το ποσοστό κάθε μιας ως συνάρτηση του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

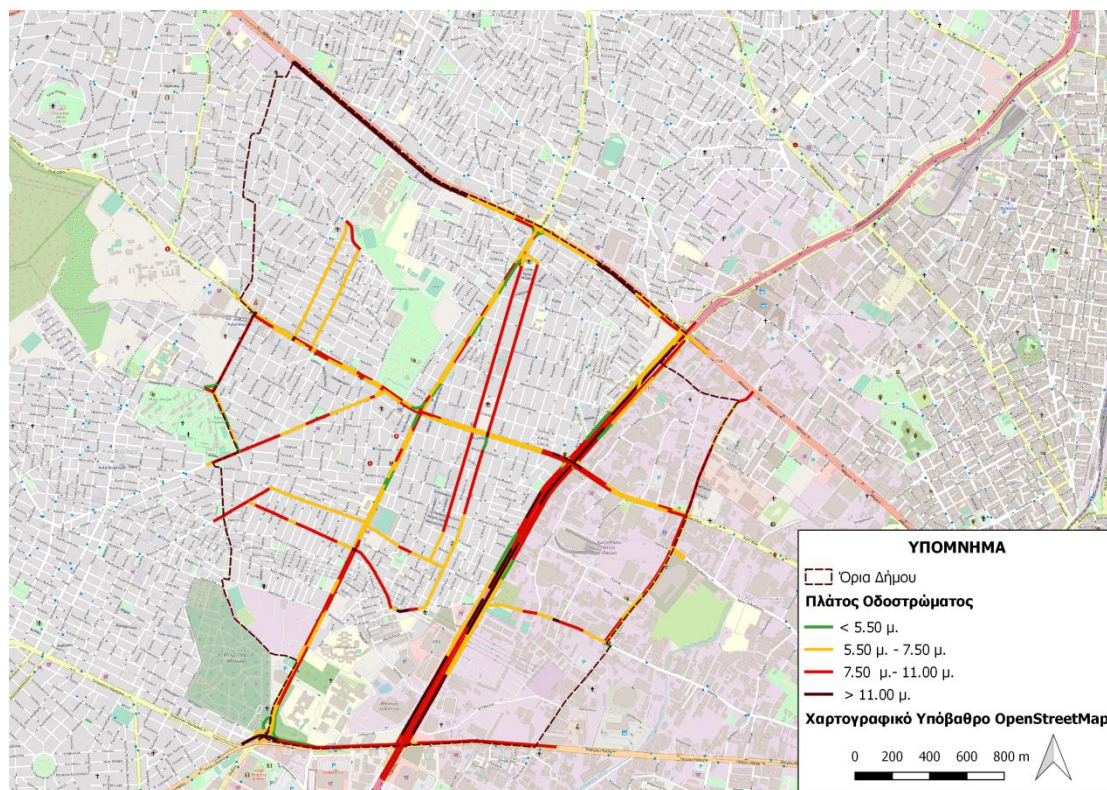
Πίνακας 23: Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία

Πλάτος Οδοστρώματος	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους ιεραρχημένου οδικού δικτύου
< 5.50 μ.	2.926,86	5,63%
5.50 - 7.50 μ.	22.003,00	42,35%
7.50 - 11.00 μ.	19.127,30	36,82%
> 11 μ.	5.961,25	11,47%

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό ότι η πλειοψηφία των καταγεγραμμένων οδικών τμημάτων ανήκει στην δεύτερη κατηγορία τιμών (5,50-7,50 μ. πλάτους), ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία (7.50 - 11.00 μ. πλάτους). Η ομάδα τιμών πλάτους που συναντάται λιγότερο στον Δήμο είναι η πρώτη, στην οποία ανήκουν τα οδικά τμήματα με το μικρότερο καταγεγραμμένο πλάτος.

Με βάση τα δεδομένα των καταγραφών υπολογίζεται ότι ο μέσος όρος του πλάτους οδοστρώματος σταθμισμένος με το μήκος του οδικού δικτύου είναι 8,12 μ. Αξιολογώντας περαιτέρω τα δεδομένα, γίνεται αντιληπτό ότι σε γενικές γραμμές το οδικό δίκτυο διαθέτει αποδεκτά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δεδομένου ότι περίπου τα 80% διαθέτει πλάτος οδοστρώματος από 5.50 μ. έως 11.00 μ., ενώ τα οδικά τμήματα μεγάλου πλάτους οδοστρώματος καταλαμβάνουν λίγο παραπάνω από το 11% του δικτύου. Σημειώνεται ότι τα μικρότερα καταγεγραμμένα πλάτη οδοστρωμάτων (2,5μ.) εντοπίζονται στις βοηθητικές οδούς της Λεωφόρου Αθηνών και Κηφισού, ενώ τα μεγαλύτερα (18,50 μ.) επί της Λεωφόρου Αθηνών.

Στην συνέχεια παρουσιάζεται και η χαρτογραφική απεικόνιση των καταγεγραμμένων πλάτων οδοστρώματος στις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν.



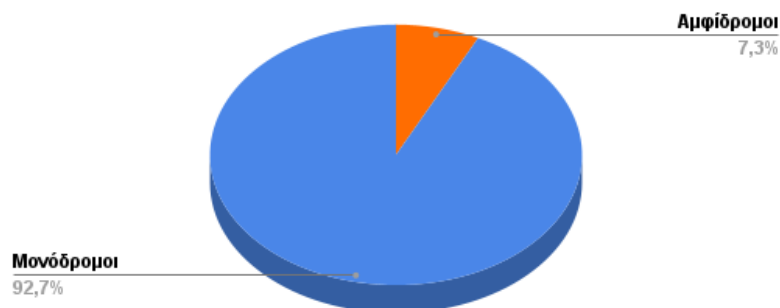
Εικόνα 40: Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Κατευθύνσεις οδικού δικτύου

Από τα οδικά τμήματα που καταγράφηκαν, η ευρεία πλειοψηφία ήταν οδοί μονής κατεύθυνσης. Η ύπαρξη μονόδρομων σε έναν αστικό ιστό μπορεί να συμβάλλει, μαζί με άλλα μέτρα, στην μείωση της χρήσης ΙΧ αλλά και στην προώθηση της χρήσης ποδηλάτου λόγω των χαμηλών ταχυτήτων.

Πιο συγκεκριμένα, οι δρόμοι αυτοί είχαν συνολική έκταση 42,5χλμ. και καταλάμβαναν σχεδόν το 93% των καταγραφών. Το υπόλοιπο 7% που καταγράφηκαν ως αμφίδρομοι, αφορά μια έκταση περίπου 3,5χλμ, η οποία ανήκει κυρίως στην κατηγορία των συλλεκτήριων αρτηριών.

Ποσοστά κατευθύνσεων βασικών κατηγοριών οδικού δικτύου



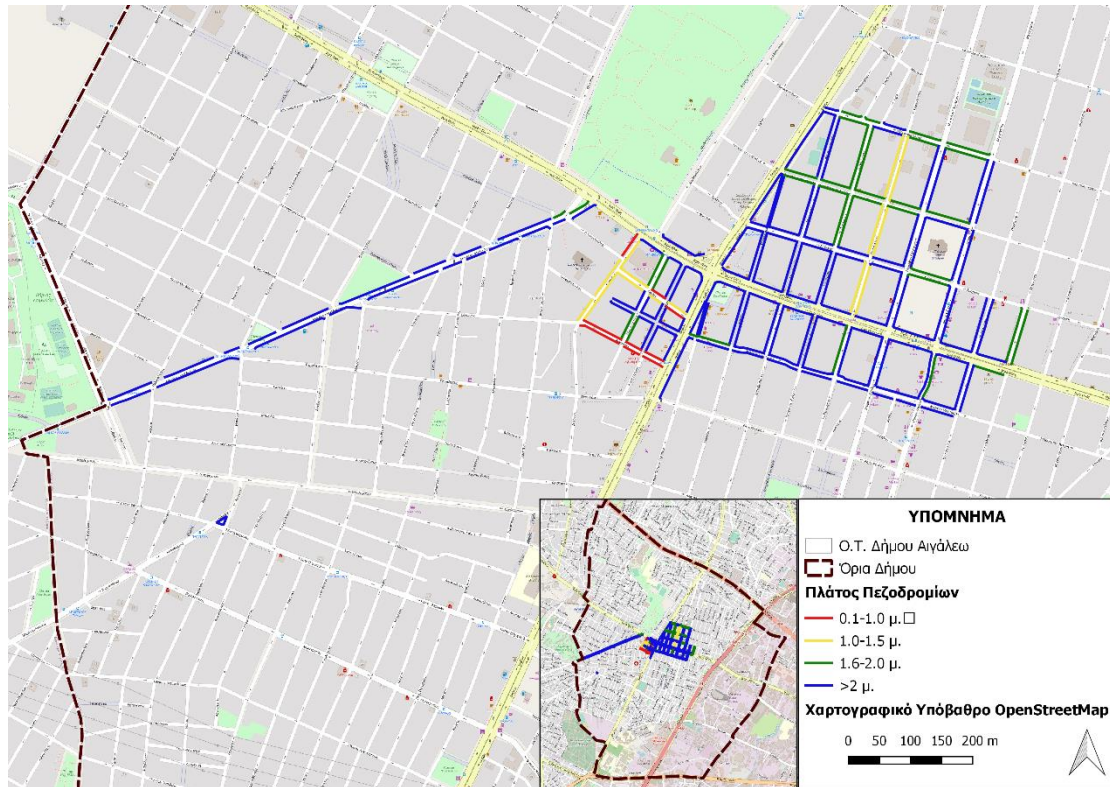
Διάγραμμα 2: Κατανομή αστικού δικτύου

Πλάτος πεζοδρομίων

Τα πεζοδρόμια αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την πεζή προσβασιμότητα μιας περιοχής. Χαρακτηριστικά τους όπως το πλάτος και η λειτουργική τους κατάσταση επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τα ποσοστά περπατήματος στην πόλη ενώ αποτελούν βασικά στοιχεία για την παροχή ίσων ευκαιριών μετακίνησης για όλες τις κοινωνικές ομάδες και δει για τις ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων. Μικρά πλάτη πεζοδρομίου που δεν πληρούν τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία (ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου 1,50 μ. και 2,10 μ. μαζί με τη ζώνη αστικού εξοπλισμού) λειτουργούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο, γίνει καταγραφή του πλάτους ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών.

Για την περιοχή μελέτης κρίθηκε απαραίτητη η καταγραφή των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων εντός του κεντρικού πυρήνα της πόλης, σε ένα τμήμα του Δήμου εκατέρωθεν ορισμένων βασικών οδικών αρτηριών. Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί ότι στην περιοχή καταγραφής συμπεριλήφθηκαν και οι κεντρικοί πεζόδρομοι του Δήμου, γεγονός που συνέβαλλε στην αύξηση των τμημάτων με ικανοποιητικά χαρακτηριστικά.

Για την καλύτερη κατανόηση των υποδομών πεζοδρομίων της περιοχής δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες με βάση τα πλάτη που καταγράφηκαν: 0,1-1,0μ., 1,0-1,5μ., 1,6-2,0μ. και >2μ.. Όπως φαίνεται και στον χάρτη που ακολουθεί στο μεγαλύτερο μέρος των καταγραφών συναντώνται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ τα τμήματα του δικτύου με πεζοδρόμια μικρότερα του 1μ. είναι ελάχιστα. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκαν τμήματα με απουσία πεζοδρομίου. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική παρατήρηση είναι ότι εκατέρωθεν κεντρικών οδικών αξόνων, όπως η Θηβών, η Ιερά Οδός και η Μεγάλου Αλεξάνδρου - στις οποίες και εντοπίζεται η πλειοψηφία των μη οικιστικών χρήσεων-, τα πλάτη πεζοδρομίων ξεπερνούν τα 2μ., δημιουργώντας αρκετά ευνοϊκές συνθήκες για τους μετακινούμενους πεζή.



Εικόνα 41: Πλάτος πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Για την αναλυτικότερη παρατήρηση των αποτελεσμάτων των καταγραφών δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, από τον οποίο προκύπτει ότι λίγο λιγότερο από το 90% των καταγεγραμμένων πεζοδρομίων έχει πλάτος πεζοδρομίου που επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση (>1.5μ.).

Πίνακας 24: Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του

Πλάτος Πεζοδρομίου	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους
0,1-1,0μ.	353,75	3,03%
1,0-1,5μ.	972,59	8,33%
1,6-2,0μ.	2.034,46	17,42%
> 2 μ.	8.218,17	70,37%

Επισημαίνεται ότι παρότι το πλάτος των πεζοδρομίων είναι βασική παράμετρος της προσβασιμότητας του αστικού δικτύου, δεν αρκεί μόνο αυτό για να την εξασφαλίσει. Καθοριστικό χαρακτηριστικό είναι και η λειτουργικότητά του, η οποία κρίνεται σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το εκάστοτε πεζοδρόμιο. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑμεΑ.

Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο των καταγραφών εντάχθηκε και η παρατήρηση της ποιότητας των πεζοδρομίων, για την αξιολόγηση της οποίας δημιουργήθηκαν πέντε κατηγορίες: πολύ χαμηλή, χαμηλή, μέτρια, καλή και εξαιρετική. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την εν λόγω αξιολόγηση αφορούσαν την ύπαρξη μόνιμων/μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και την ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων. Τελικά, προέκυψαν τα παρακάτω δεδομένα, τα οποία επιβεβαιώνονται και από την αντίστοιχη χαρτογραφική απεικόνιση.

Πίνακας 25: Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων

Ποιότητα Πεζοδρομίου	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους
Πολύ χαμηλή	40,83	0,35%
Χαμηλή	495,44	4,24%
Μέτρια	3.674,72	31,47%
Καλή	3.814,43	32,66%
Εξαιρετική	3.507,95	30,04%

Παρατηρείται ότι χαμηλές ποιότητες πεζοδρομίων συναντώνται σε ποσοστό που δεν ξεπερνά το 5% των συνολικών καταγραφών, ενώ τα πεζοδρόμια που αξιολογήθηκαν στις δύο καλύτερες ποιοτικά κατηγορίες (καλή και εξαιρετική) καταλαμβάνουν περισσότερο από το 60% των τμημάτων που αξιολογήθηκαν.



Εικόνα 42: Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων Δ. Αγιάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρώντας και την απεικόνιση των παραπάνω δεδομένων, γίνεται αντιληπτό ότι τα πεζοδρόμια που ανήκουν στις καλύτερες ποιοτικά κατηγορίες εντοπίζονται κυρίως στην συμβολή της οδού Θηβών και της Ιεράς Οδού, ενώ όσο μεγαλώνει η απόσταση από το σημείο αυτό τόσο η καταγεγραμμένη ποιότητα μειώνεται. Σημειώνεται ότι πεζοδρόμια που εντάχθηκαν στην «χαμηλή» κατηγορία εντοπίζονται επί των οδών Αδριανουπόλεως και Καποδιστρίου, ενώ το μοναδικό τμήμα καταγραφών που χαρακτηρίστηκε ως «πολύ χαμηλής» ποιότητας βρίσκεται στην οδό Λογοθέτου.

Διαχείριση στάθμευσης

Εξίσου σημαντικό στοιχείο του οδικού περιβάλλοντος μιας πόλης είναι και η διαχείριση της στάθμευσης, η οποία υπό τους κατάλληλους όρους μπορεί να αναβαθμίσει αισθητά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Στον Δήμο Αιγάλεω, η στάθμευση εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο παρά την οδό, αφού παρατηρείται έλλειψη οργανωμένων χώρων. Σημειώνεται ότι αν και υπάρχει αυξημένη ζήτηση, η οποία συχνά υπερκαλύπτει την προσφορά, δεν έχουν δημιουργηθεί συλλογικοί χώροι εκτός οδού.

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, η κατάσταση επιβαρύνεται περαιτέρω λόγω της προτίμηση χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου έναντι των ΜΜΜ και της έλλειψης πειθαρχίας των χρηστών του, σε συνδυασμό με την ελλιπή αστυνόμευση και την ανεξέλεγκτη τροφοδοσία των παρόδιων καταστημάτων. Συνέπεια αυτών είναι η συχνή εμφάνιση διπλής σειράς σταθμευμένων ΙΧ σε κεντρικά σημεία του αστικού ιστού, όπως η Πλατεία Εσταυρωμένου και η Πλατεία Δαβάκη, ενώ οι δύο πλευρές της Ιεράς Οδού και της Θηβών είναι μόνιμα κατειλημμένες από σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Για την ολοκληρωμένη αποτύπωση της διαχείρισης της στάθμευσης στον Δήμο Αιγάλεω καταγράφηκε η υπάρχουσα κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση που αφορά στην απαγόρευση ή στον περιορισμό της στάσης και της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων κατά μήκος των οδικών τμημάτων που λήφθηκαν υπόψη.

Αναφορικά με τη διαχείριση της στάθμευσης, παρατηρήθηκαν οι ακόλουθες περιπτώσεις στην περιοχή των καταγραφών:

-Απαγορεύεται η στάθμευση (P39): Θηβών, Σμύρνης

Ειδικές περιπτώσεις: Εξαιρούνται ασθενοφόρα/αναπηρικά (Αρκαδίου)

Ισχύς απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες 7:00 - 15:00
(Λογοθέτου)

Δέσμευση θέσεων για οχήματα υπηρεσίας με ισχύ απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες 7:30 - 16:00 (Μ. Μπότσαρη)

- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (P40): Ιερά Οδός, Μάρκου Μπότσαρη

Ειδικές περιπτώσεις: Δέσμευση θέσεων για οχήματα χρηματοπιστολών με ισχύ απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες (Καποδιστρίου)

- Απαγορεύεται η στάθμευση τους μονούς μήνες (P41). (Ελλάσποντου, Λογοθέτου)

- Απαγορεύεται η στάθμευση τους ζυγούς μήνες (P42). (Λογοθέτου)

Ειδικές περιπτώσεις: Δέσμευση θέσεων για οχήματα Κ.Ε.Π. (Ελλάσποντου)

- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση βάσει ΚΟΚ (κυρίως για τμήματα του δρόμου στα οποία ενώ μεν απαγορεύεται, δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση).

- "Επιτρέπεται η στάθμευση των κατοίκων με άδεια" (Πεζόδρομος Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίας Λαύρας)

- Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας Ρ-92 (Μ. Μπότσαρη)

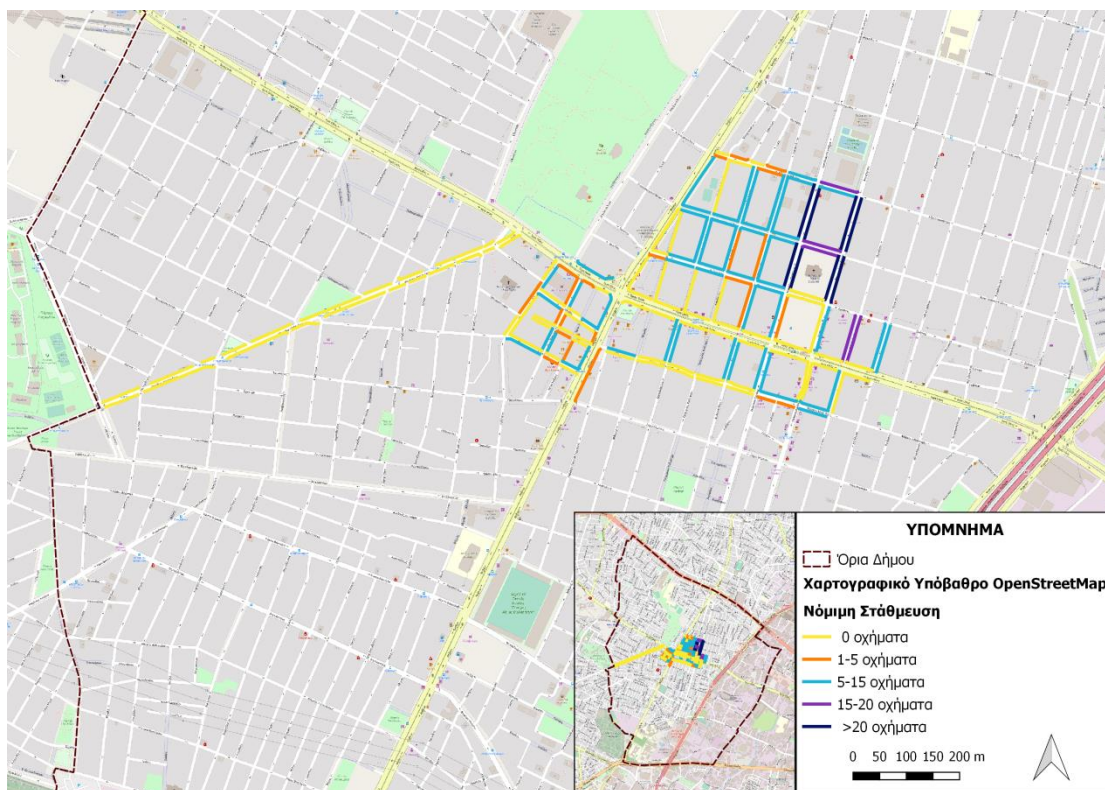
Επιπλέον, στο πλαίσιο διαχείρισης της στάθμευσης έχουν τοποθετηθεί από τον Δήμο ειδικά κολωνάκια από την μια πλευρά του δρόμου σε περιοχές όπου το πλάτος του οδοστρώματος είναι σχετικά περιορισμένο και η παράπλευρη στάθμευση εμποδίζει την ροή οχημάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα από την περιοχή των καταγραφών αποτελούν οι οδοί Αρκαδίου και Ξάνθου.

Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης

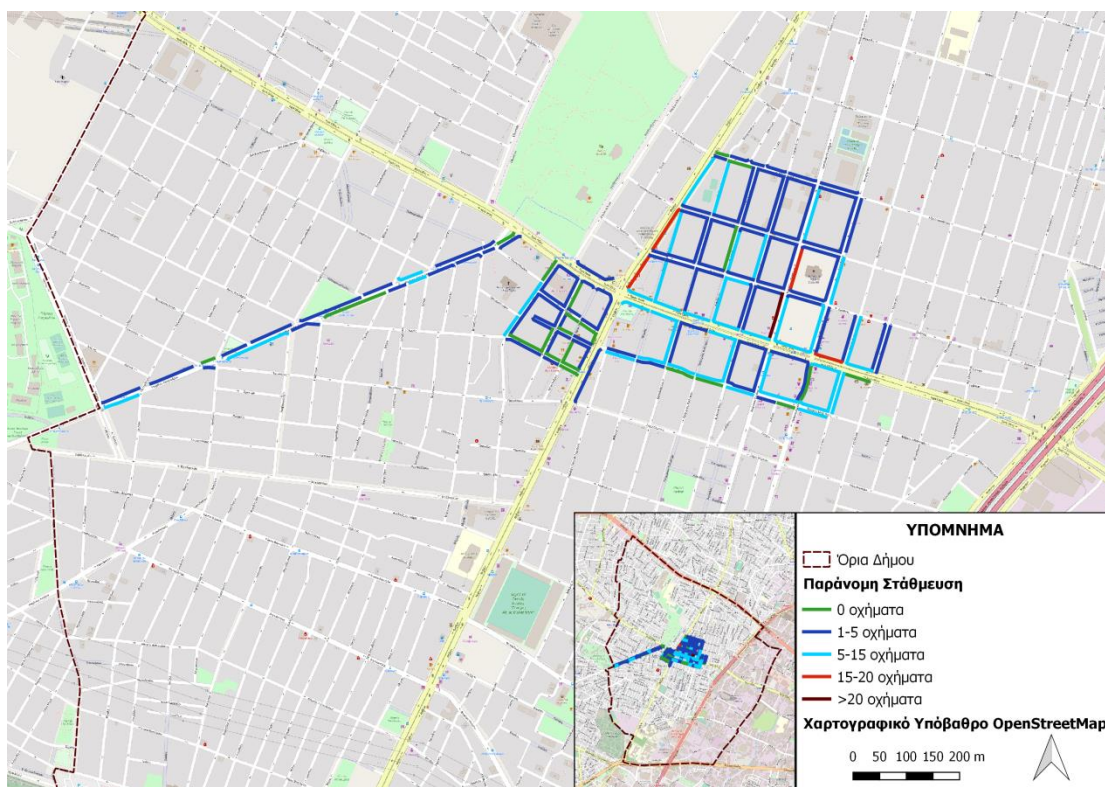
Στο πλαίσιο αξιολόγησης των συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή, πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές παράνομης και νόμιμης στάθμευσης στις περιοχές ενδιαφέροντος του Δήμου Αιγάλεω, οι οποίες ταυτίζονταν με αυτές της μελέτης πεζοδρομίων. Συνολικά, καταγράφηκαν 860 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα (53,15%) και 758 παράνομα (46,84%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων αφορούσε αυτοκίνητα, ενώ οι περισσότερες περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης σημειώθηκαν από μηχανάκια. Το πλήθος των σταθμευμένων φορητών που καταγράφηκαν ήταν αμελητέο.

Σε γενικές γραμμές, οι παρανομίες που σημειώθηκαν αφορούσαν περιπτώσεις παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. για τις οποίες δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια ή σε απόσταση μικρότερη των 15μ. από το κέντρο της διασταυρώσεως. Επιπλέον, καταγράφηκαν αρκετές περιπτώσεις που αφορούσαν την στάθμευση οχημάτων στις εισόδους ιδιωτικών εκτάσεων (π.χ: είσοδοι ιδιοκτητών γκαράζ) ή σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Ταυτόχρονα, παρατηρήθηκαν παραβάσεις εντός πεζοδρόμων (οδοί Πανόρμου και Μοσχονησίων, Χρυσοστόμου Σμύρνης), ορισμένες από τις οποίες αφορούσαν οχήματα χωρίς άδεια κατοίκων (Πεζόδρομος Αγίου Κωνσταντίνου).

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι απεικονίσεις της καταγεγραμμένης στάθμευσης με κατηγορίες τιμών, βάσει της νομιμότητάς της (νόμιμα, παράνομα).



Εικόνα 43: Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα



Εικόνα 44: Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

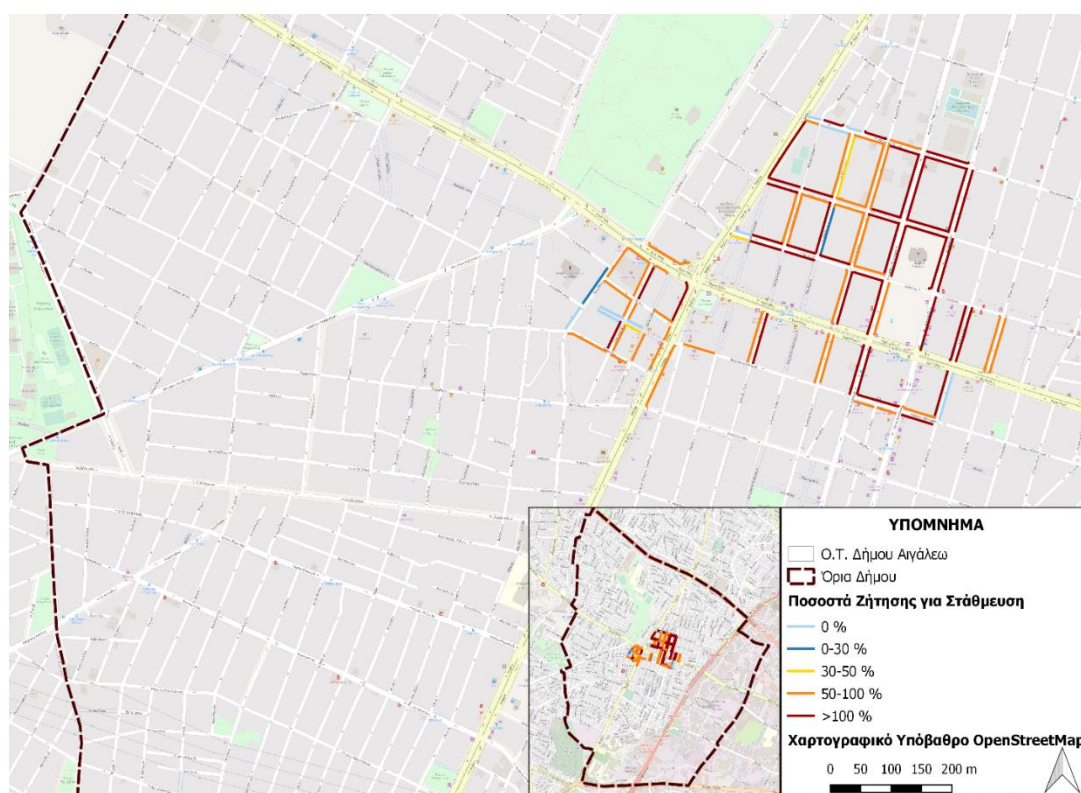
Όπως φαίνεται και από τις παραπάνω απεικονίσεις, τα περισσότερα παράνομα σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται επί της Ιεράς Οδού και της Θηβών, ενώ η μεγαλύτερη τιμή εντοπίζεται στην οδό Ν. Πλαστήρα. Αντιθέτως, τα περισσότερα

νομίμως σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται μεταξύ των οδών Αδριανουπόλεως, Κωνσταντινουπόλεως, Ν. Πλαστήρα και Δημαρχείου.

Ζήτηση στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των νόμιμα και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, διενεργήθηκε επιπλέον μέτρηση των προσφερόμενων (νόμιμων) θέσεων στάθμευσης ανά οδικό τμήμα. Κατόπιν, υπολογίστηκε το ποσοστό κάλυψης των διαθέσιμων (προσφερόμενων) θέσεων από νόμιμα σταθμευμένα οχήματα, με σκοπό την εκτίμηση και την ποιοτική αξιολόγηση της έντασης της στάθμευσης.

Για την απεικόνιση της ζήτησης θέσεων στάθμευσης δημιουργήθηκαν πέντε ομάδες ποσοστών: 0%, 0-30%, 30-50%, 50-100%, >100%. Σημειώνεται ότι τα τμήματα που ανήκουν στην τελευταία κατηγορία, η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης παρουσιάζονται στην παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 45: Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

Παρατηρώντας την παραπάνω απεικόνιση, γίνεται αντιληπτό ότι στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής καταγραφών, η ζήτηση είναι αρκετά υψηλότερη από την προσφορά, με αποκορύφωμα το τμήμα της οδού Ν. Πλαστήρα στο ύψος της πλατείας Εσταυρωμένου, όπως και ήταν αναμενόμενο. Η μεγάλη ένταση της ζήτησης στο σημείο αυτό οφείλεται τόσο στην ύπαρξη του Σταθμού Μετρό Αιγάλεω στο σημείο αλλά και στην πληθώρα μη οικιστικών χρήσεων και ευρύτερων δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται στο συγκεκριμένο σημείο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου δεν αποτυπώνεται στην απεικόνιση, γεγονός που οφείλεται στο καθεστώς απαγόρευσης της στάθμευσης που εφαρμόζεται.

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι

Οι φωτεινοί σηματοδότες συμβάλλουν καθοριστικά στην ομαλή λειτουργία του δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, ρυθμίζουν την κυκλοφορία και την συνύπαρξη οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων ενώ χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά για την σήμανση και την προειδοποίηση για επικίνδυνα σημεία του δικτύου.

Φωτεινούς σηματοδότες, συναντάμε, κυρίως, σε ισόπεδους κόμβους με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους, σε ισόπεδες διαβάσεις σιδηροδρόμων, σε διαβάσεις πολυσύχναστων δρόμων, όπου συγκεντρώνεται αυξημένος φόρτος πεζών κ.λπ. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ, σε μία σηματοδοτούμενη διασταύρωση, όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου, υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών (εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμο), οι οποίες υπερισχύουν έναντι οποιωνδήποτε πινακίδων προτεραιότητας που είναι τοποθετημένες πάνω στους σηματοδότες.

Υπολογίζεται ότι εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 79 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Ιεράς Οδού, της Θηβών, της Πέτρου Ράλλη, της Λ. Αθηνών και Κηφισού, της Μεγάλου Αλεξάνδρου και των κάθετων τους. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι εν λόγω κόμβοι:

Πίνακας 26: Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση, Πηγή: OpenStreet Map, Ίδια Επεξεργασία

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι Δ. Αιγάλεω	
Λεωφόρος Αθηνών	και Ηρακλείτου
	και Γοργοποτάμου
	και Δομοκού
	και Λεοφώρος Κηφισσού
Θηβών	και Λεωφόρος Αθηνών (δεξιά στροφή και ευθεία)
	και Μιαούλη
	και Πλαπούτα
	και Κανάρη
	και Κουντουριώτου
	και Μητέρας
	και Ιεράς Οδού, Δεξιά στροφή και ευθεία (άνοδος και κάθοδος)
	και Περικλέους
	και Ακροπόλεως
	και Θεσσαλονίκης
	και Δημοκρατίας
	και Βορείου Ηπείρου
	και Οριζόμυλων
	και Μουγκάνας
και παράδρομος Π.Α.Δ.Α.	

Ιερά Οδός	και Άγγελου Σικελιανού
	και Αγίας Μαρίας
	και Δελφών
	και Ψαρών
	και Κορυτσάς
	και Σαλαμίνας
	και Έβρου
	και Μαυροκορδάτου
	και Γ.Σούτσου
	και Μπουμπουλίας
	και Μεγάλου Αλεξάνδρου (άνοδος και κάθοδος)
	και Θηβών (άνοδος και κάθοδος)
	και Στέφανου Σαράφη
	και Νικολάου Πλαστήρα
	και Δημαρχείου
	και Παπαναστασίου
και Λεωφόρος Κηφισού (άνοδος και κάθοδος: δεξιά στροφή και ευθεία)	
και Αγίας Άννης (άνοδος και κάθοδος)	
Λεωφόρος Κηφισού	και Ιερά Οδός (άνοδος και κάθοδος όλες οι κινήσεις)
Κουντουριώτου	και Θηβών
Ιερά Οδός	και Θηβών (άνοδος και κάθοδος)
Περικλέους	και Θηβών
Ρήγα Φεραίου	και Θηβών
Κώστα Βάρναλη	και Θηβών
Βορείου Ηπείρου	και Θηβών
Μουγκάνας	και Θηβών
παράδρομος Π.Α.Δ.Α.	και Θηβών
Αγίας Μαρίας	και Ιερά Οδός
Ψαρών	και Ιερά Οδός
Κορυτσάς	και Ιερά Οδός
Γ.Σούτσου	και Ιερά Οδός
Στέφανου Σαράφη	και Ιερά Οδός
Δημαρχείου	και Ιερά Οδός
Αγίας Άννης	και Ιερά Οδός

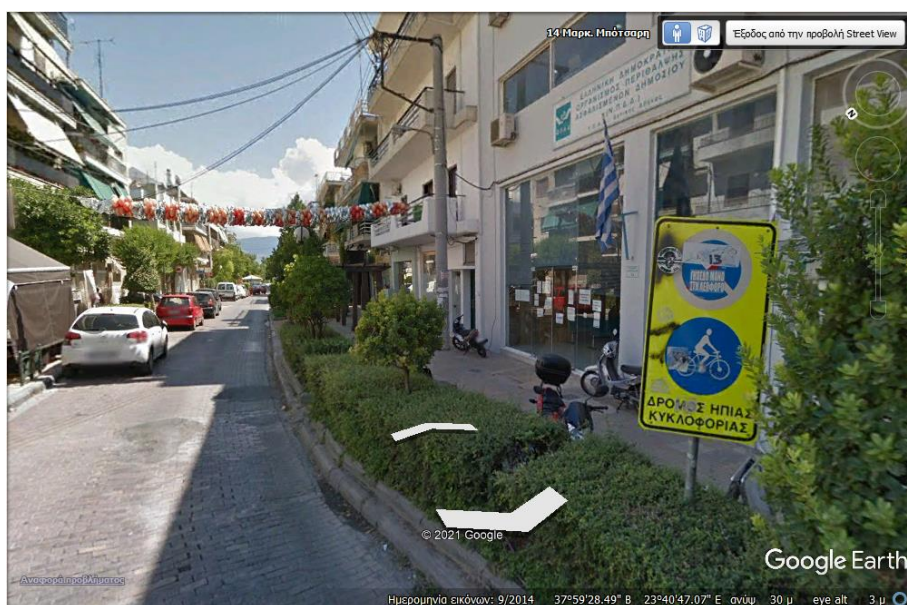
Μεγάλου Αλεξάνδρου	και Νέστου
	και Σόλωνος (ΣΤ. Λέλας Καραγιάννη)
	και Κίμωνος
	και Ιερά Οδός
Νέστου	και Μεγάλου Αλεξάνδρου (άνοδος και κάθοδος)

Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη

Δίκτυο ποδηλάτου

Σύμφωνα με το τελευταίο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, αν και η χρήση ποδηλάτου είναι αρκετά διαδεδομένη, κυρίως στις νεαρές ηλικιακές ομάδες, δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χρηστικοί ποδηλατόδρομοι. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι, σε γενικές γραμμές, οι επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες αλλά και η ίδια η διαμόρφωση του οδικού δικτύου δεν επιτρέπει την κίνηση ποδηλάτου στην περιοχή με ασφάλεια.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν γίνει ορισμένες προσπάθειες για την ενίσχυση του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης, όπως είναι αυτή στην οδό Μάρκου Μπότσαρη, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου. Ωστόσο, όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα, ακόμα και εκεί η κίνηση του ποδηλάτου δυσχεραίνεται λόγω των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.



Εικόνα 46: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου επί της Μάρκου Μπότσαρη (Πηγή: Google Earth Pro)

Ο μοναδικός ποδηλατοδρόμος, μήκους 1 χλμ. περίπου, είναι στην οδό Εδέσσης εφαιπτόμενος στο άλσος. Δυστυχώς αυτή η διαδρομή δεν αξιοποιήθηκε ανάλογα (π.χ. επέκταση σε άλλες περιοχές, ενοποίηση αθλητικών χώρων πέριξ του Άλσους κ.λ.π..)

Δίκτυο πεζοδρόμων

Το δίκτυο των πεζοδρόμων εξυπηρετεί σημαντικά τους κατοίκους και επισκέπτες μιας πόλης, τους παρέχει την απαραίτητη ασφάλεια έναντι των τροχοφόρων, δημιουργεί μια ευχάριστη εικόνα του αστικού περιβάλλοντος και συμβάλλει στην αύξηση της εμπορικότητας στους δρόμους αυτούς. Όμως, επειδή σε μια πόλη η πεζοδρόμηση δεν είναι παντού εφικτή, τον ρόλο της ασφάλειας και της κίνησης των πεζών στους πεζοδρόμους έρχεται να συμπληρώσει η ύπαρξη των πεζοδρομίων αλλά και των διαβάσεων σε σημαντικά κομβικά σημεία. Επιπλέον, στην κατεύθυνση της ασφάλειας των μετακινούμενων με μη μηχανοκίνητα μέσα, ιδιαίτερη είναι και η σημασία των Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας. Αναφορικά με τους πεζοδρόμους και

τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας της περιοχής μελέτης, με βάση το πιο πρόσφατο Επιχειρησιακό Σχέδιο προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία:

Ήπιες μορφές κυκλοφορίας		
	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	% στο αστικό δίκτυο
Μήκος πεζοδρόμων	8,984	5,97%
Μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας	0,279	0,2%

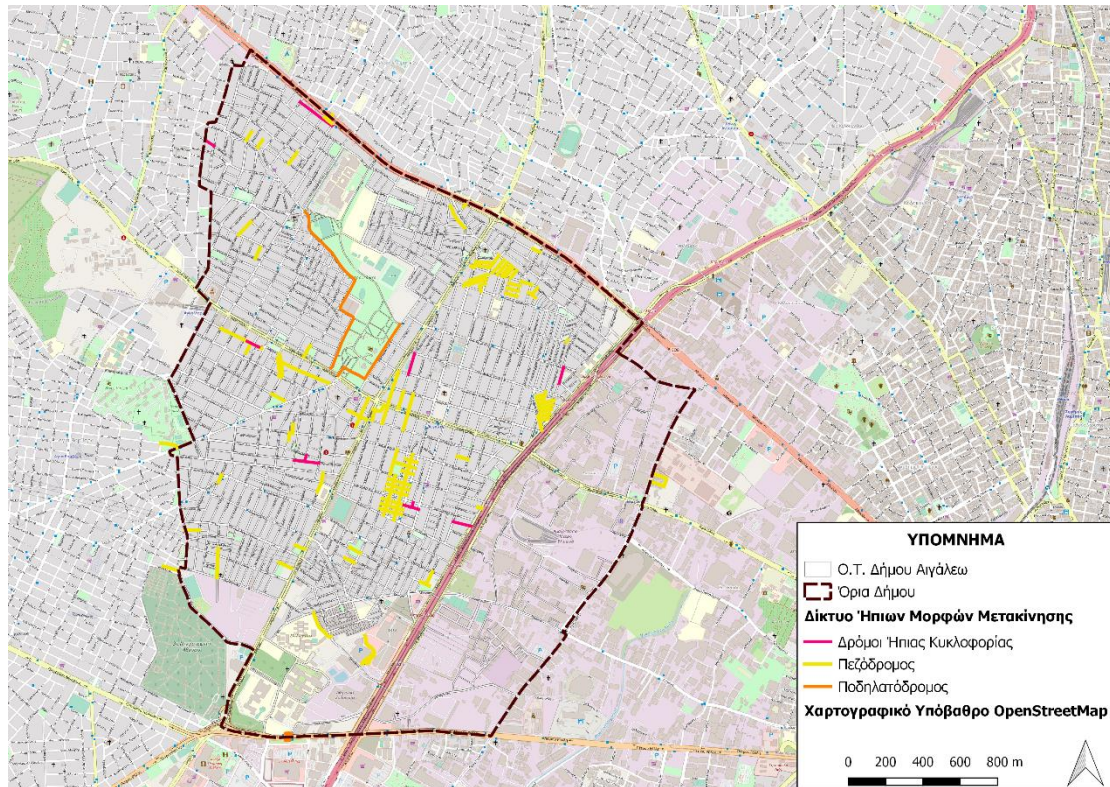
Εικόνα 47: Μήκος και ποσοστά πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην μελέτη του οδικού δικτύου, στο Δήμο Αιγάλεω υπάρχουν αρκετοί πεζόδρομοι, οι οποίοι βρίσκονται διασκορπισμένοι σχεδόν σε όλη την έκτασή του. Κατά κύριο λόγο εντοπίζονται είτε γύρω από σχολικά συγκροτήματα, είτε εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού (από Πλ. Εσταυρωμένου έως Λ. Θηβών), είτε τέλος ενοποιούν μικρούς κοινόχρηστους χώρους (π.χ. Εργ. Πολυκατοικίες, Προσφυγικοί οικισμοί κλπ.). Σύμφωνα και με τα παραπάνω, το συνολικό τους μήκος ανέρχεται περίπου στα 9χλμ., έκταση που αντιστοιχεί το 6% του συνολικού αστικού δικτύου. Σχετικά με τον αστικό εξοπλισμό των πεζοδρόμων, σημειώνεται ότι αυτός περιορίζεται συνήθως σε ορισμένα παγκάκια, κάδους απορριμμάτων και ορισμένα παρτέρια.



Εικόνα 48: Πεζόδρομοι επί των οδών Μοσχονησίων (αριστερά) και Αγίας Λαύρας (δεξιά), Πηγή: Google Earth Pro

Για την καλύτερη κατανόηση των υφιστάμενων δικτύων Ήπιων Μορφών Μετακίνησης δημιουργήθηκε ο χάρτης που ακολουθεί, στον οποίο παρουσιάζεται το σύνολο των πεζοδρόμων, των ποδηλατόδρομων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας του Δήμου Αιγάλεω.



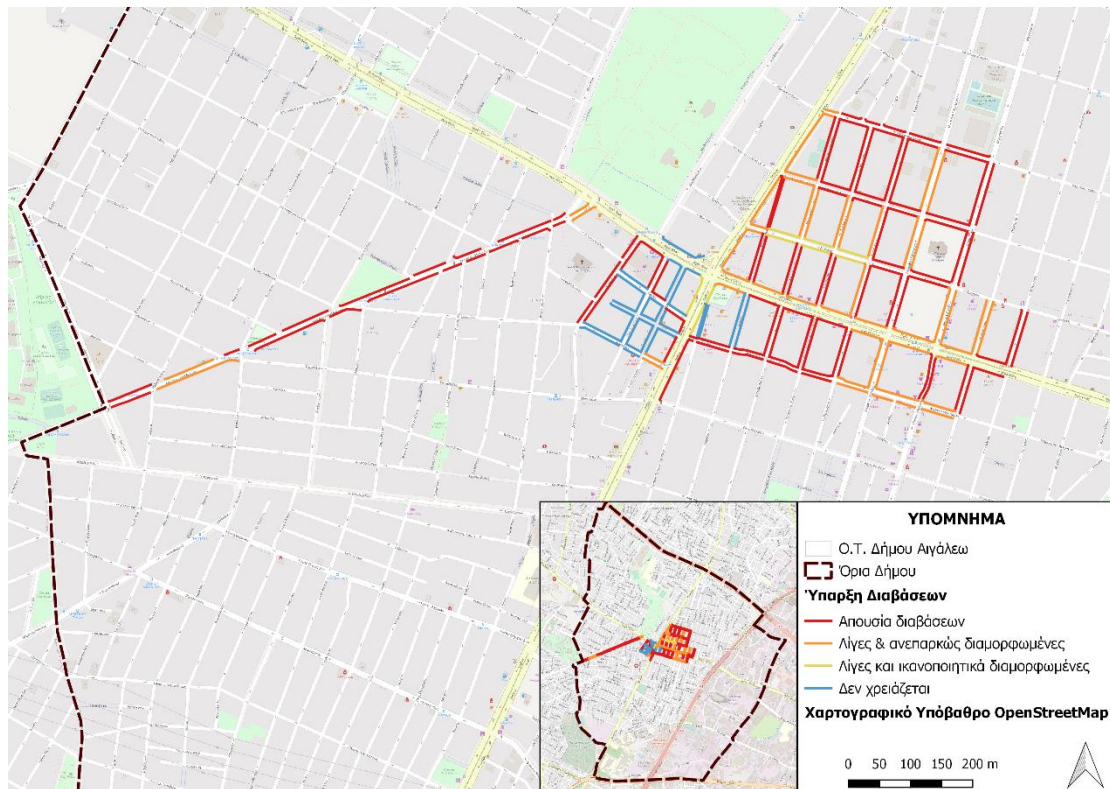
Εικόνα 49: Δίκτυο Ήπιων Μορφών Μετακίνησης Δ. Αγιάλεω, Ίδια Επεξεργασία

Όπως γίνεται αντιληπτό, παρότι έχουν γίνει προσπάθειες για την ενίσχυση των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης, υπάρχουν ακόμα αρκετά περιθώρια βελτίωσης των υφιστάμενων δικτύων. Αναμφισβήτητα, στην πιο μειονεκτική θέση βρίσκεται το ποδήλατο, μιας και το υφιστάμενο δίκτυο είναι αρκετά περιορισμένο χωρικά και δεν επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση τόσο εντός όσο και εκτός του Δήμου.

Διαβάσεις πεζών

Καθοριστικές για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων και την προώθηση του περπατήματος είναι οι Διαβάσεις πεζών. Αυτές, αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των υποδομών πεζών εκατέρωθεν των αξόνων των άλλων μέσων μεταφοράς διασφαλίζοντας την συνέχεια του δικτύου κίνησής τους.

Για την αναλυτικότερη μελέτη των διαβάσεων στην περιοχή μελέτης διενεργήθηκε η καταγραφή τους στο πλαίσιο αξιολόγησης των οδικών τμημάτων, η ανάλυση του οποίου έχει προηγηθεί. Για την καλύτερη περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργήθηκαν διαφορετικές κατηγορίες με βάση την ύπαρξη και την κατάσταση των παρεχόμενων υποδομών διαβάσεων. Από αυτές, στην περιοχή μελέτης εντοπίστηκαν τέσσερις: απουσία διαβάσεων, ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, ύπαρξη σε λίγες θέσεις / με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, ύπαρξη σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Με βάση αυτές δημιουργήθηκε η παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 50: Ύπαρξη και κατάσταση διαβάσεων Δ. Αγιάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως φαίνεται από την παραπάνω εικόνα, η ευρεία πλειοψηφία των οδικών τμημάτων που καταγράφηκαν δεν έχουν καν διαβάσεις στις αιχμές τους ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα για τα οποία οι διαβάσεις αν και υπάρχουν είναι ανεπαρκών διαμορφωμένες. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις κατηγορίες αυτές ανήκουν τα περισσότερα οδικά τμήματα επί της Ιεράς Οδού και της Μεγάλου Αλεξάνδρου, οι οποίες έχουν κομβικό ρόλο για την μετακίνηση εντός του Δήμου. Ταυτόχρονα, οι περιπτώσεις διαβάσεων οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικά διαμορφωμένες είναι αρκετά λίγες και εντοπίζονται επί της Οδού Σμύρνης. Τέλος, παρατηρούνται ορισμένα τμήματα του δικτύου καταγραφών στα οποία αναφέρεται ότι δεν χρειάζονται διαβάσεις. Τα τμήματα αυτά ανήκουν κυρίως σε δρόμους μεταξύ πεζοδρόμων ή σε περιοχές όπου οι κυκλοφοριακές συνθήκες δεν το επιβάλλουν (μικροί δρόμοι στον πυρήνα γειτονιών).

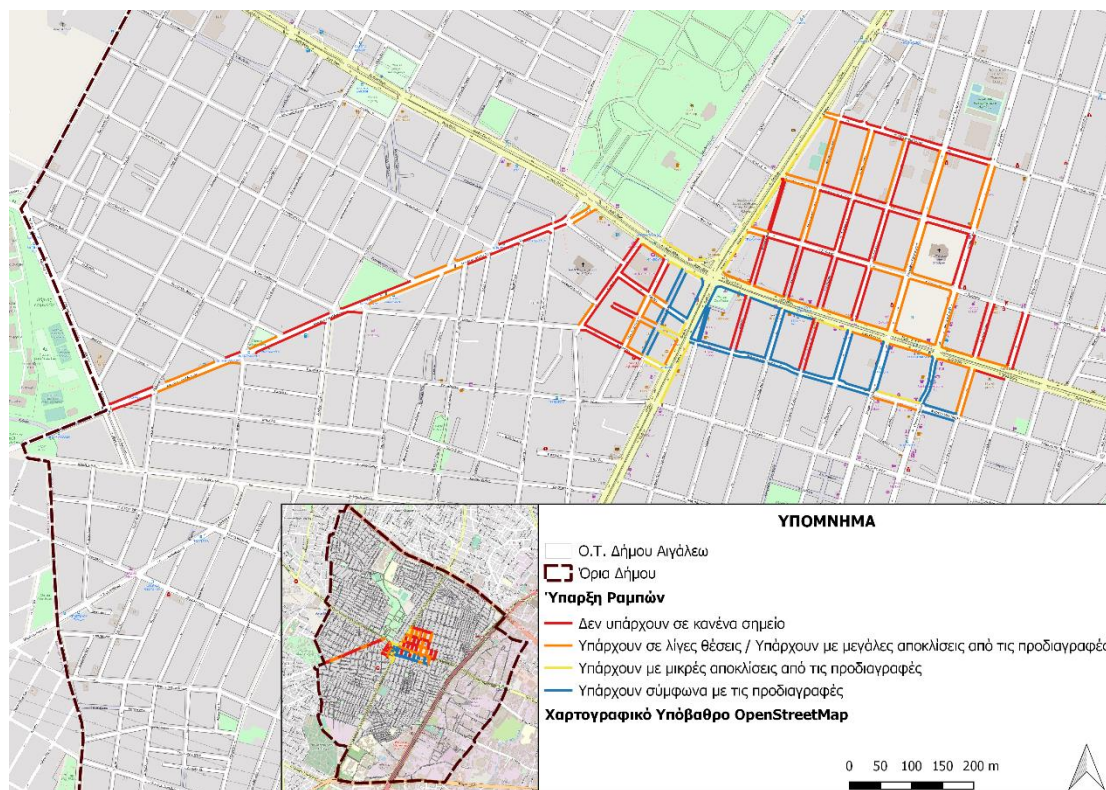
Ράμπες ΑμεΑ

Η προσπελασιμότητα μιας πόλης είναι μια συνιστώσα της βιώσιμης κινητικότητας την οποία πολλές ελληνικές πόλεις δεν την διαθέτουν, καθώς οι υποδομές για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες είναι ανύπαρκτες. Μέσω του ΣΒΑΚ γίνεται προσπάθεια για την άρση των κοινωνικών αποκλεισμών στις μετακινήσεις έτσι ώστε να υπάρχει κοινωνική ισότητα και συνοχή.

Στο πλαίσιο αυτό έγινε η καταγραφή των διαθέσιμων ραμπών (ατόμων και αμαξιδίων) και της λειτουργικότητάς τους, καθώς είναι απαραίτητες για την κίνηση των ανθρώπων που ανήκουν στις ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων.

Για την διερεύνηση των δεδομένων που προέκυψαν από την καταγραφή, η οποία αφορά τα τμήματα δικτύου που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα, δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές αφορούν τόσο την ύπαρξη όσο και την

καταλληλότητα των διαθέσιμων υποδομών και είναι οι εξής: Δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο, υπάρχουν με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, υπάρχουν σε λίγες θέσεις / υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές και υπάρχουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές.



Εικόνα 51: Ύπαρξη και κατάσταση ραμπών κίνησης Δ. Αγιάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως ήταν αναμενόμενο, στην μεγαλύτερη έκταση της περιοχής καταγραφών είτε δεν υπάρχουν καθόλου ράμπες είτε οι διαθέσιμες υποδομές είναι αρκετά ελλιπείς ακόμα και εκατέρωθεν σημαντικών οδικών αρτηριών όπως είναι η Μεγάλου Αλεξάνδρου και η Ιερά Οδός.

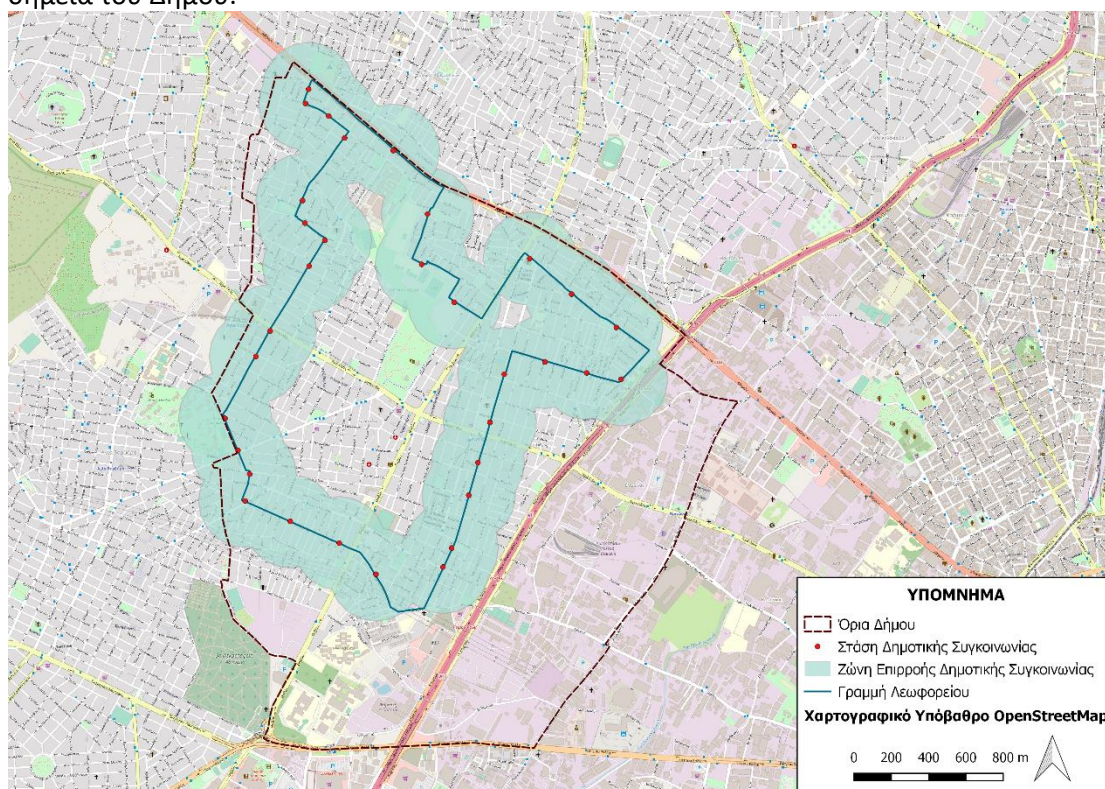
Ταυτόχρονα, θετικό είναι το γεγονός ότι κυρίως επί της Θηβών αλλά και επί της Ιεράς Οδού –σε εμφανώς μικρότερο βαθμό-, καταγράφηκαν οδικά τμήματα στα οποία οι υπάρχουσες ράμπες είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Αν και σε γενικές γραμμές η κατάσταση που παρουσιάζεται συνολικά είναι ευνοϊκότερη από αυτή των διαβάσεων σίγουρα απέχει αρκετά από την ιδανική.

Δίκτυο μεταφορών

Αναφορικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς σημειώνεται πως ο Δήμος Αιγάλεω εξυπηρετείται μέσω τριών βασικών συστημάτων συγκοινωνιακών συνδέσεων και ειδικότερα, το υπερτοπικό σύστημα, το διαδημοτικό σύστημα και το δημοτικό σύστημα. Υπολογίζεται ότι το σύστημα αυτό καλύπτει περίπου το 88% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου.

Δημοτικό Σύστημα

Το σύστημα Δημοτικής Συγκοινωνίας είναι σχεδιασμένο με τρόπο συμπληρωματικό ως προς την εξυπηρέτηση του ΟΑΣΑ. Αυτή τη στιγμή εκτελεί τοπικά δρομολόγια και εξυπηρετεί κύρια τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις σε εκπαιδευτικές, κοινωφελείς, πολιτιστικές, αθλητικές εγκαταστάσεις της πόλης, τις οποίες εξυπηρετεί κάνοντας στάση σε 32 κομβικά σημεία του Δήμου.



Εικόνα 52: Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας Δ. Αιγάλεω

Η ζώνη επιρροής προκύπτει περιμετρικά των στάσεων του ΟΑΣΑ με απόσταση 250 μέτρα η οποία σύμφωνα με βιβλιογραφικές έρευνες αποτελεί τη μέση απόσταση που είναι διατεθειμένος ένας μετακινούμενος να διανύσει ώστε να προσεγγίσει μια στάση λεωφορείου. Η κάλυψη του Δήμου από την δημοτική συγκοινωνία είναι αρκετά ικανοποιητική αφού ανέρχεται στο 48.54% της συνολικής του έκτασης, για ζώνη επιρροής 250 μέτρα. Αξίζει να αναφερθεί ότι ακάλυπτο παραμένει το κομμάτι του Ελαιώνα καθώς και ένας χώρος στο κεντρικό τμήμα του Δήμου, το οποίο όμως μπορεί να εξυπηρετηθεί από την αστική συγκοινωνία.

Δίκτυο Ο.Α.Σ.Α.

Το υπερτοπικό σύστημα διαθέτει πολυάριθμες γραμμές του ΟΑΣΑ, οι οποίες συνδέουν ακτινικά το Δήμο, με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά καλύπτοντας

ικανοποιητικά σχεδόν το σύνολο του οικιστικού ιστού. Σημειώνεται ότι η περιοχή εξυπηρετείται συνολικά από 28 γραμμές του Ο.Α.Σ.Α., εκ των οποίων οι 3 είναι τρόλεϊ. Επίσης, εντός των ορίων του Δήμου εντοπίζονται 122 στάσεις (μαζί με τις στάσεις του Μετρό).

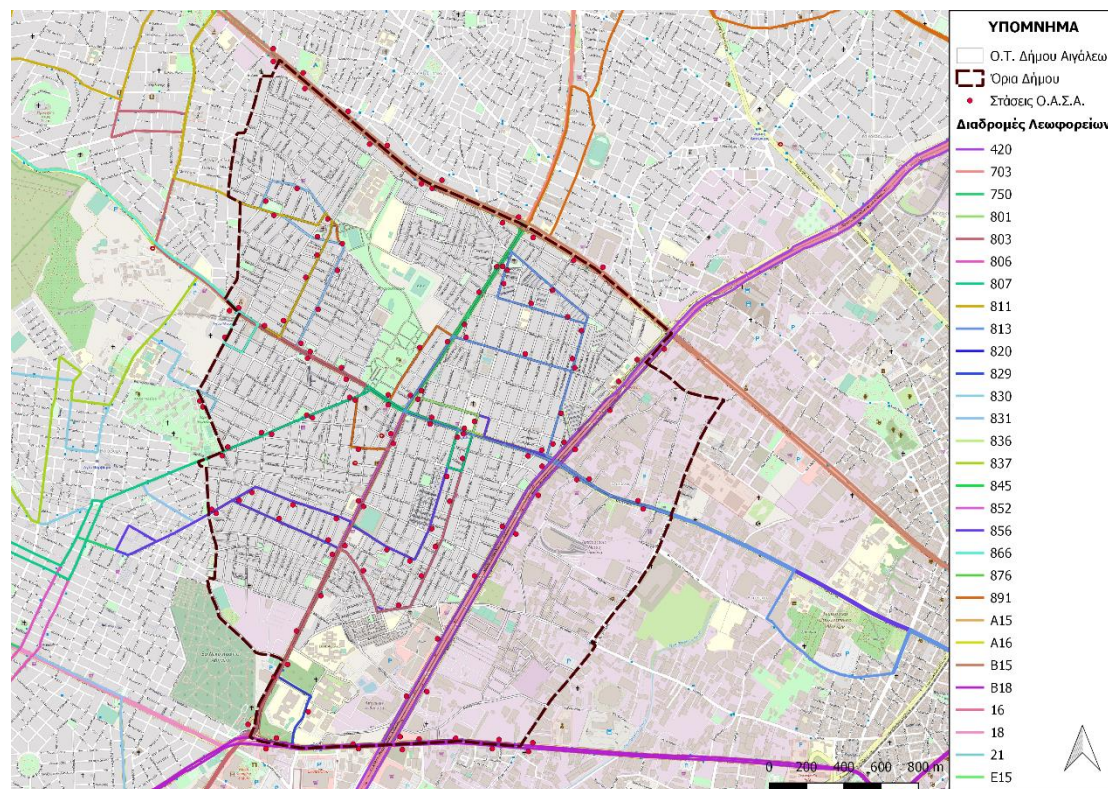
Ακολουθούν οι γραμμές Ο.Α.Σ.Α. που εξυπηρετούν το Αιγάλεω:

- 420 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (ΜΕΣΩ ΚΗΦΙΣΟΥ)
- 703 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)
- 750 ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ – ΝΙΚΑΙΑ
- 801 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΛΑΣΚΑ
- 803 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΔΑΣΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ
- 806 ΣΧΙΣΤΟ – ΚΑΡΑΒΑΣ – ΣΤ. ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 807 ΑΝΩ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 811 ΧΑΪΔΑΡΙ – ΣΤ. ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 813 ΑΒΕΡΩΦ – ΠΡΟΥΣΣΗΣ
- 820 ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ – ΣΤ. ΝΙΚΑΙΑ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 829 ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ – ΣΤ. ΑΙΓΑΛΕΩ – ΤΕΙ ΑΘΗΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 830 ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 831 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΙΓΑΛΕΩ
- 836 ΠΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ – ΠΑΛΑΣΚΑ
- 837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΣΤ. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 845 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΕΛΕΥΣΙΝΑ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)
- 852 ΝΕΑΠΟΛΗ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 856 ΑΙΓΑΛΕΩ – ΥΜΗΤΤΟΣ – ΔΑΦΝΗ
- 866 ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) ΚΤΕΛ
- 876 ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) ΚΤΕΛ
- 891 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΑΙΓΑΛΕΩ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ – ΣΤΑΘ. ΑΤΤΙΚΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- Α15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΔΑΣΟΣ
- Β15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΠΑΛΑΤΑΚΙ
- Β18 ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ
- Ε15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΤΕΙ ΑΘΗΝΩΝ (Σχολική)
- Τρόλεϊ 16 ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- Τρόλεϊ 18 ΜΟΥΣΕΙΟ – ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΜΕΣΩ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)
- Τρόλεϊ 21 ΝΙΚΑΙΑ – Π. ΡΑΛΛΗ – ΟΜΟΝΟΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

Στο σύστημα αυτό εντάσσεται και το διαδημοτικό σύστημα, σύμφωνα με το οποίο λειτουργούν δύο 2 διαδημοτικές γραμμές, η 891 (Αιγάλεω – Περιστέρι – Πλατεία Αττικής) που συνδέει τον Δήμου με το Περιστέρι, και η 892 (Αγία Βαρβάρα – Αιγάλεω

– Χαϊδάρι – Περιστέρι – Ίλιον – Άγιοι Ανάργυροι), που συνδέει το δυτικό τομέα του οικιστικού ιστού με 5 από τους Δήμους της Δυτικής Αθήνας.

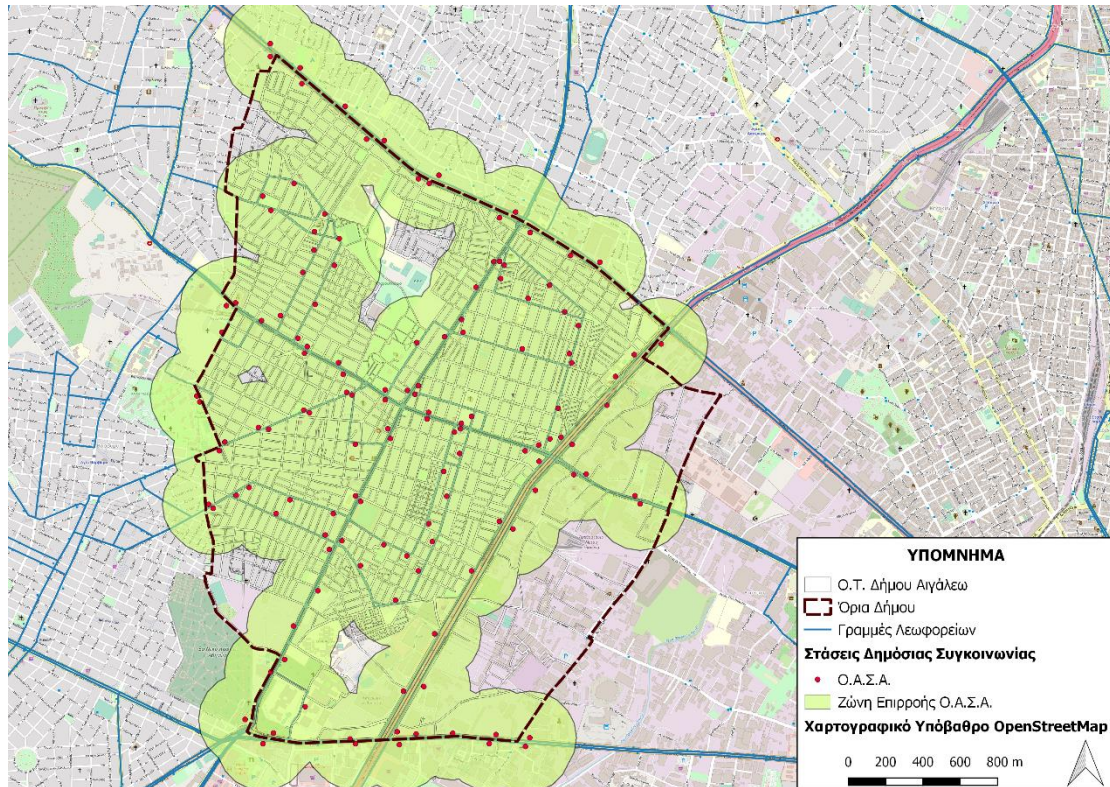
Στην απεικόνιση που ακολουθεί αποτυπώνονται οι γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. που καλύπτουν την περιοχή μελέτης.



Εικόνα 53: Γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. Δ. Αιγάλεω

Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της Αναπτυξιακής Μελέτης Δήμου Αιγάλεω (2000), σε συνδυασμό με παλαιότερη έρευνα του ΟΑΣΑ, (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας) σχετικά με τις καθημερινές μετακινήσεις εντός Π.Σ.Π. (Πολυενοδομικό Συγκρότημα Πρωτεύουσας) με τα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία), υποστηρίζεται ότι καθημερινά μετακινείται προς το Αιγάλεω από τους όμορους Δήμους το 20% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που εργάζεται εκτός των Δήμων κατοικίας του. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτής της τεκμηρίωσης δεν μπορεί να υπολογιστεί το ποσοστό εργαζομένων που μετακινούνται με δικό τους μέσο, πολύ δε περισσότερο οι διερχόμενοι, καθώς και οι επισκέπτες για κάθε είδους δραστηριότητα από γειτονικές περιοχές (Θριάσιο, Μέγαρα). Με βάση τα παραπάνω, μπορεί να διατυπωθεί η υπόθεση ότι, σε καθημερινή βάση, οι διαμένοντες εκτός Δήμου και εργαζόμενοι εδώ, θα πρέπει να πλησιάζουν το 40% του πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω.

Ορίζοντας τα 250μ. ως ζώνη επιρροής, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα, προκύπτει ότι το δίκτυο ΟΑΣΑ είναι αρκετά πυκνό καθώς καλύπτει το 85,34% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου. Όπως φαίνεται και από την απεικόνιση που ακολουθεί, το μοναδικό τμήμα του Δήμου που φαίνεται να μην καλύπτεται αρκετά στα ανατολικά, ανήκει στην περιοχή του Ελαιώνα. Το κενό που φαίνεται να δημιουργείται στο βόρειο τμήμα περιλαμβάνει στο μεγαλύτερο μέρος του το Άλσος Μπαρουτάδικο.



Εικόνα 54: Ζώνη Επιρροής Δίκτυο ΟΑΣΑ

Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό

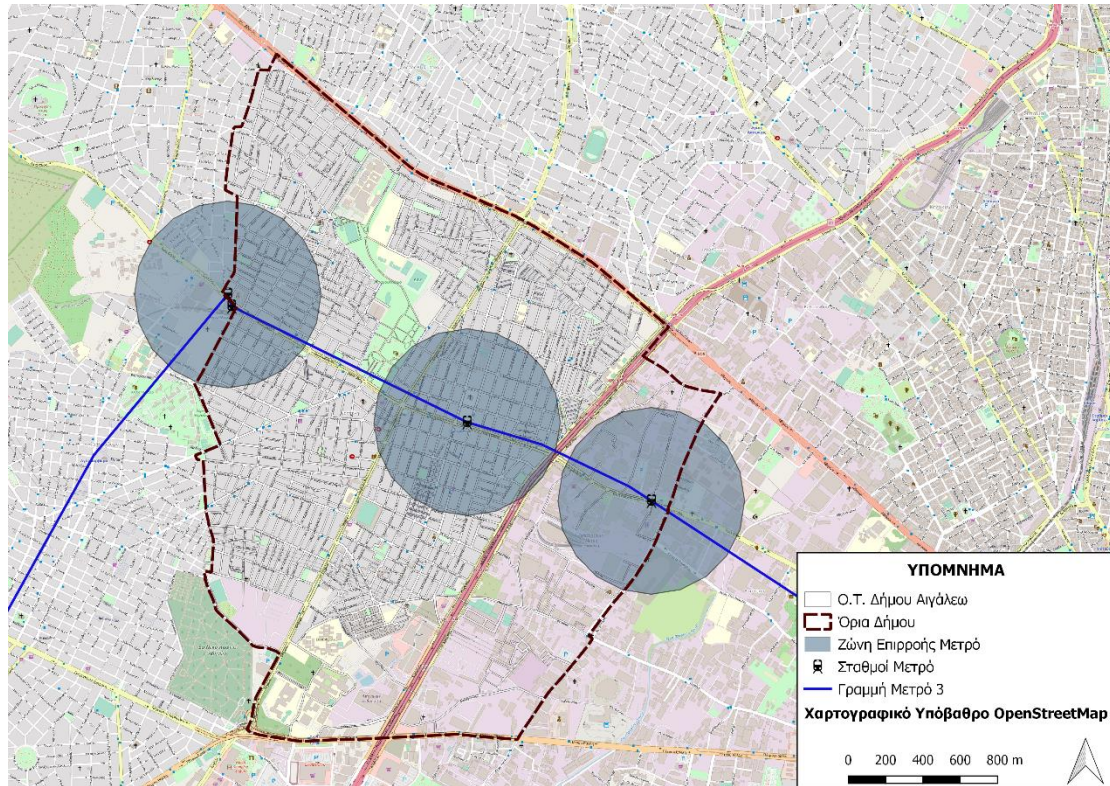
Στο υπερτοπικό σύστημα εντάσσεται η Γραμμή 3 του Μετρό (Αεροδρόμιο – Δ. Πλακεντίας – Νίκαια) με ημερήσια επιβατική κίνηση στο σταθμό του Αιγάλεω περίπου 30.000 επιβάτες. Η επέκταση της Γραμμής 3 από το Μοναστηράκι προς το Αιγάλεω και την Αγία Μαρίνα θεωρείται το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο στα δυτικά προάστια της Πρωτεύουσας καθώς περιοχές αποκομμένες συγκοινωνιακά, με υψηλή κυκλοφοριακή κίνηση και σημαντική περιβαλλοντική επιβάρυνση συνδέονται απευθείας με το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Με την ολοκλήρωση της Γραμμής 3 του Μετρό (επέκταση στην Αγία Μαρίνα), ο Δήμος Αιγάλεω απέκτησε συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από τις υψηλότερες στο Λεκανοπέδιο (3 σταθμοί Μετρό).

Σημειώνεται ότι η πλήρης λειτουργία της Γραμμής 3 συνοδεύτηκε από αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών προς την κατεύθυνση βελτίωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, όπως έγινε και στις αντίστοιχες περιπτώσεις στους Δήμους Αθηναίων, Δάφνης, Χολαργού κ.ο.κ. με τη Γραμμή 2.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, οι επιβιβάσεις στον Σταθμό Αιγάλεω ανέρχονται στο 4,4% του συνόλου των επιβιβάσεων του Μετρό της Αθήνας, ήτοι περίπου 30.000 επιβιβάσεις ημερησίως.

Στη περίπτωση των μέσων σταθερής τροχιάς, η ζώνη επιρροής των σταθμών είναι 500 μέτρα καθώς ο μετακινούμενος είναι διατεθειμένος να περπατήσει αυτή την απόσταση ώστε να χρησιμοποιήσει αυτά τα μέσα. Υπολογίστηκε ότι ο Δήμος

εξυπηρετείται σε ποσοστό 24.63% από το μετρό, ποσοστό που θεωρείται ικανοποιητικό δεδομένης της ευρύτερης κατάστασης εξυπηρέτησης των υπόλοιπων Δήμων της χώρας.



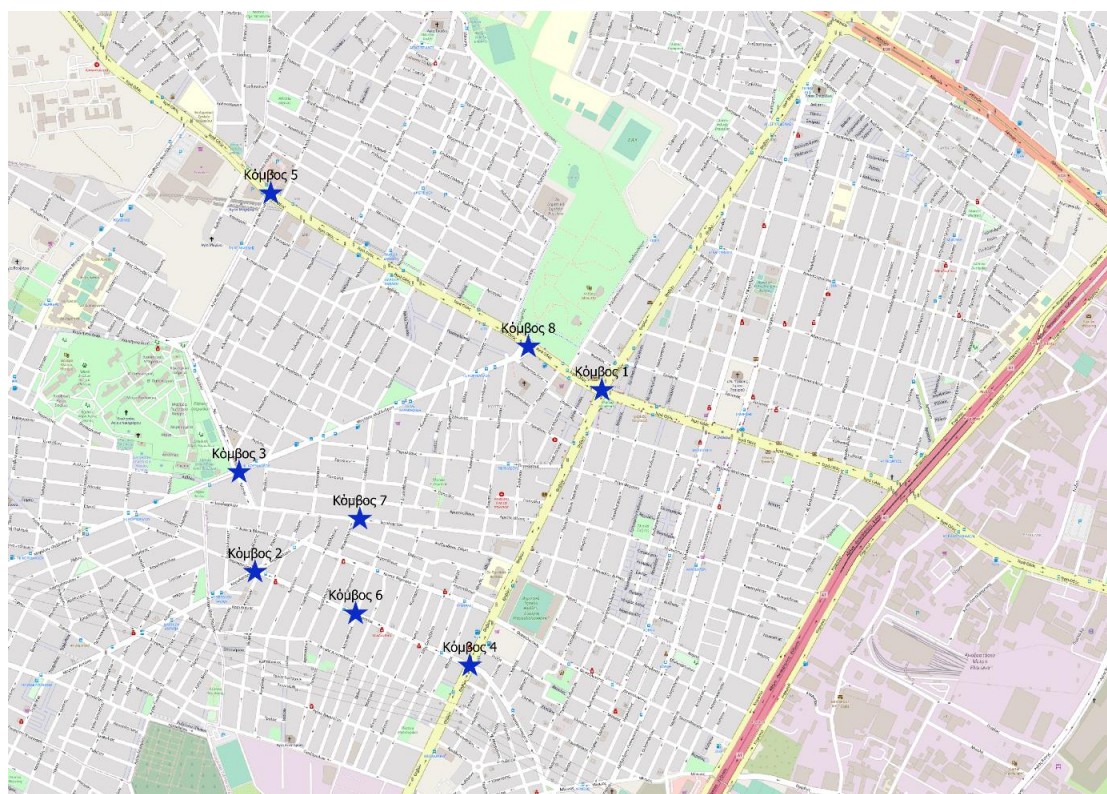
Εικόνα 55: Ζώνη Επιρροής Μετρό

Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, την Τρίτη 5 και Τετάρτη 6 Οκτωβρίου 2021 κατά τα χρονικά διαστήματα: 8:00-10:00 πραγματοποιήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακού ροών σε 8 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός της περιοχής Αιγάλεω. Σε αυτά τα χρονικά διαστήματα, τα οχήματα καταγράφηκαν ανά στρέφουσα κίνηση από 6 συνολικά φυσικούς παρατηρητές.

Η Εικόνα 56 παρουσιάζει τις θέσεις των 8 αυτών κόμβων, οι οποίοι είναι:

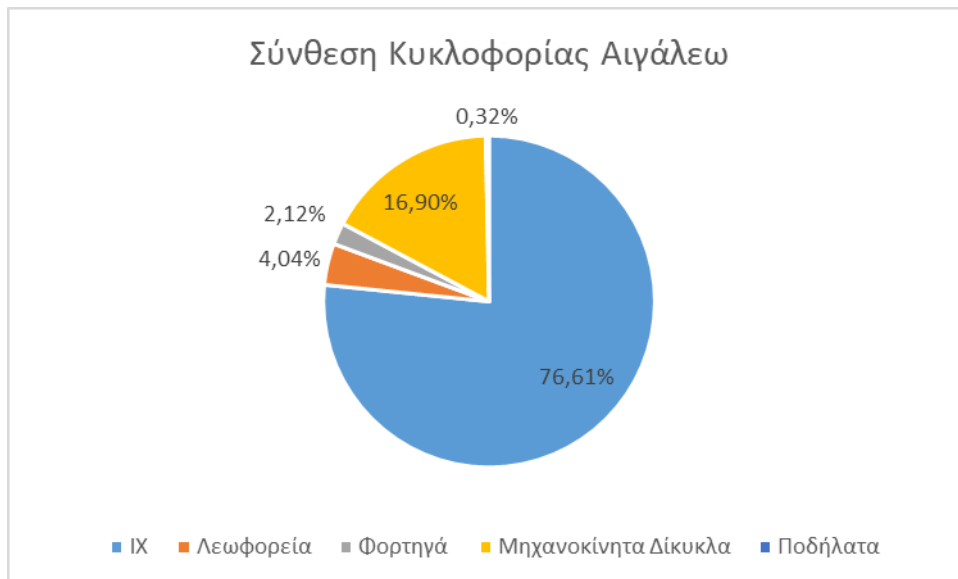
- Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών
- Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού
- Κόμβος 3: Νέστου και Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Κόμβος 4: Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας και Θηβών
- Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας
- Κόμβος 6: Δημοκρατίας και Δημοσθένους
- Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου
- Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου



Εικόνα 56: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων

Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους. Αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από όλους τους κόμβους υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Το Διάγραμμα 3 παρουσιάζει διαγραμματικά τη σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους του Αιγάλεω. Όπως ήταν αναμενόμενο, το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 76.61%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι αρκετά μεγάλο και ίσο

με 16.90%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα μικρό ποσοστό 6.16%. Τέλος στους κόμβους του Αιγάλεω, το ποσοστό των ποδηλάτων είναι για τα ελληνικά δεδομένα σχετικά υψηλό, δηλαδή ίσο με 0.32%.



Διάγραμμα 3: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις καταγραφές κυκλοφοριακών ροών

Επίσης από τις καταγραφές ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: ΙΧ (αυτοκίνητα): 1 Μονάδα Επιβατικού Αυτοκινήτου, Φορτηγά: 3 ΜΕΑ, Λεωφορεία: 2 ΜΕΑ, Μηχανοκίνητα δίκυκλα: 0.5 ΜΕΑ, Ποδήλατα: 0.5 ΜΕΑ.



Εικόνα 57: Παρουσίαση μέγιστων ωριαίων φόρτων ανά κόμβο

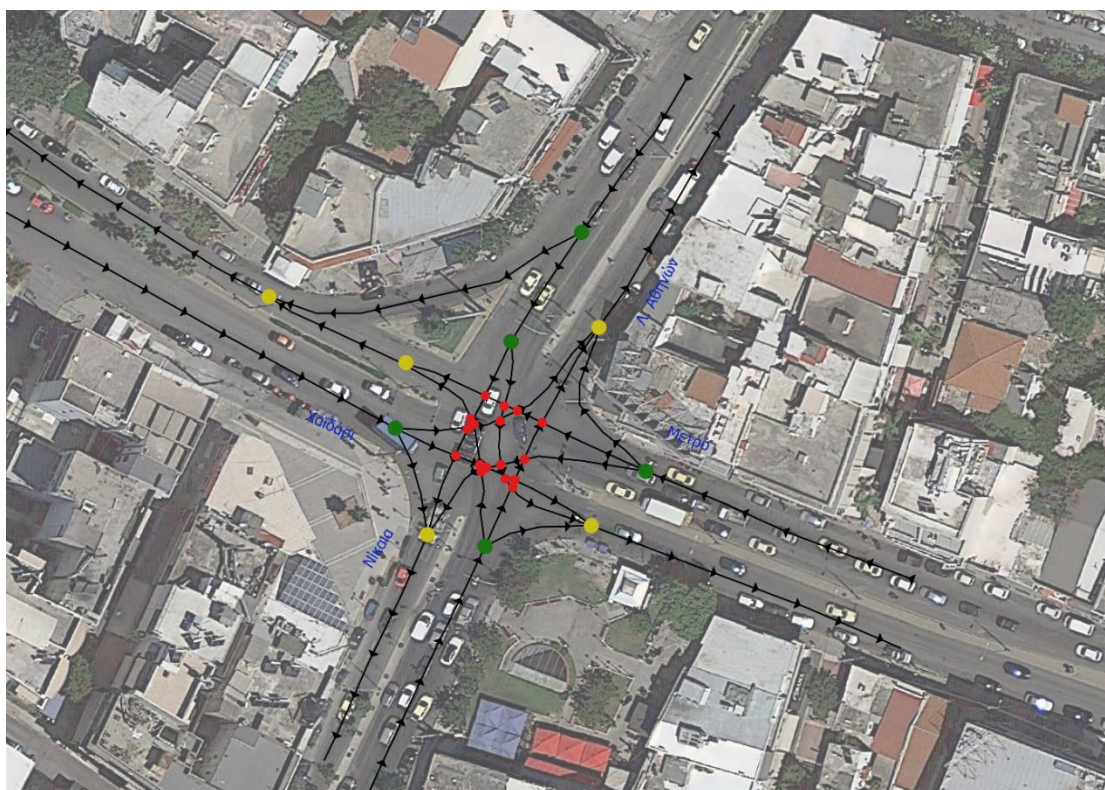
Όπως είναι φανερό στην Εικόνα 57 που παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κόμβο, οι υψηλότεροι φόρτοι καταγράφηκαν στους κόμβους που περιλαμβάνουν τις οδούς Ιερά Οδό και Θηβών, ενώ αντίθετα στους υπόλοιπους κόμβους που περιλαμβάνουν μικρούς μονόδρομους, παρατηρήθηκαν λίγο χαμηλότεροι φόρτοι.

Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών

Ο Κόμβος 1 βρίσκεται στο σημείο τομής της Ιεράς Οδού και της Θηβών. Αποτελεί τον πιο κεντρικό και σημαντικό κόμβο στο Αιγάλεω. Ο Κόμβος 1 διαθέτει 8 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

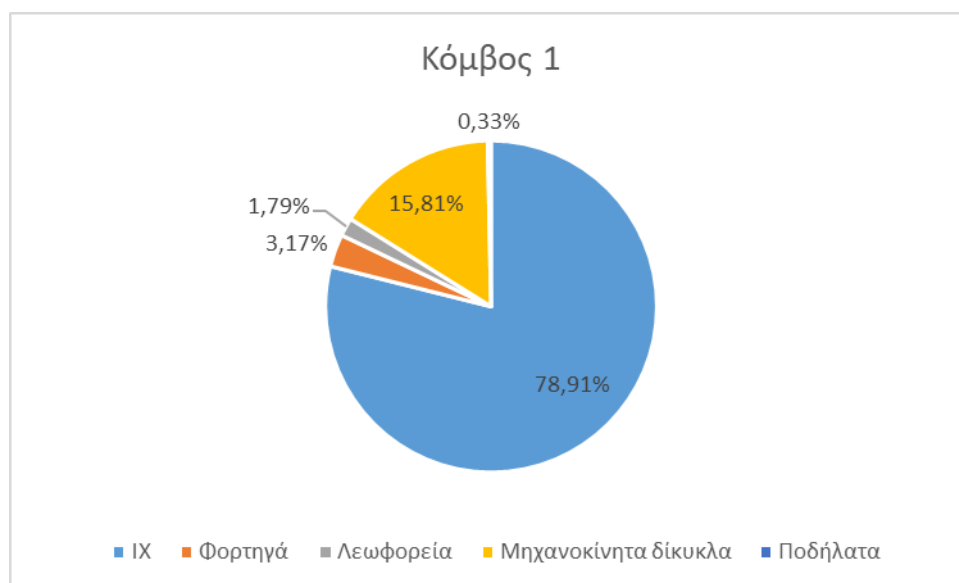
- Κίνηση 1: Από Λ. Αθηνών προς Νίκαια
- Κίνηση 2: Από Λ. Αθηνών προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 3: Από Λ. Αθηνών προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 4: Από Νίκαια προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 5: Από Νίκαια προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 6: Από Νίκαια προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 7: Από Χαϊδάρι προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 8: Από Χαϊδάρι προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 9: Από Χαϊδάρι προς Νίκαια
- Κίνηση 10: Από Μετρό Αιγάλεω προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 11: Από Μετρό Αιγάλεω προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 12: Από Μετρό Αιγάλεω προς Νίκαια

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 59, στον Κόμβο 1 υπάρχουν 5 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 5 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 17 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Και οι δύο οδοί του κόμβου είναι αμφίδρομες.



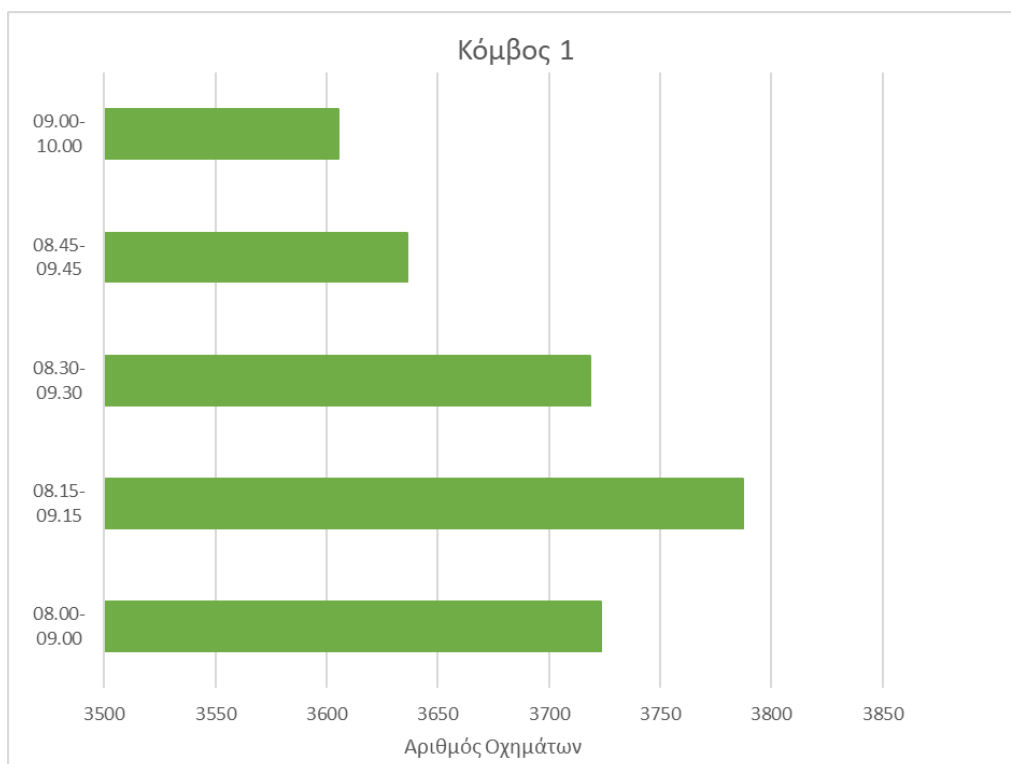
Εικόνα 58: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 1

Στο Διάγραμμα 5, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (78.91%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 15.81%. Το ποσοστό των φορτηγών παρατηρήθηκε ίσο με 3.17%, ενώ τα λεωφορεία (1.79%) και ποδήλατα (0.33%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



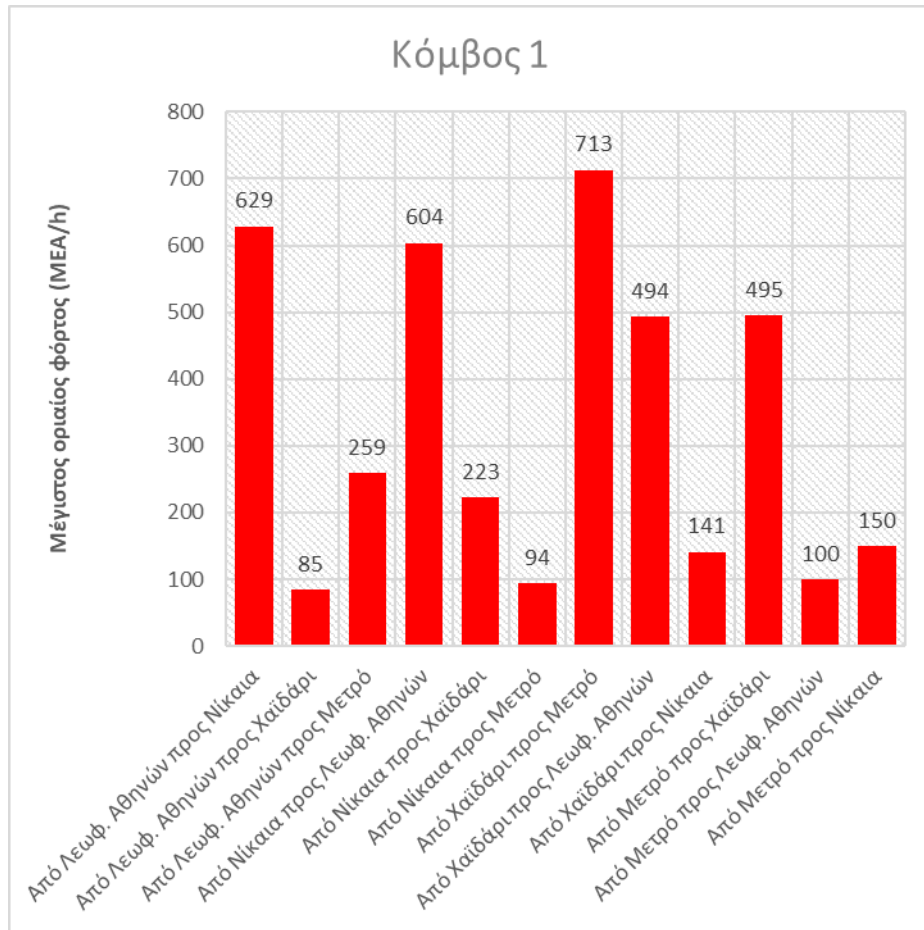
Διάγραμμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 1

Στον Κόμβο 1, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:15-9:15 με συνολικά 3787 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 5, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 5: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 1

Το Διάγραμμα 7 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Υψηλός ωριαίος φόρτος ίσος με 713 ΜΕΑ/η καταγράφηκε στην κίνηση 7: κατά μήκος της Ιεράς Οδού με κατεύθυνση προς το Σταθμό του Μετρό Αιγάλεω. Στο αντίθετο ρεύμα με κατεύθυνση προς Χαϊδάρι (κίνηση 10) ο μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 495 ΜΕΑ την ώρα. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση από την Λ. Αθηνών προς την Νίκαια (κατά μήκος της Θηβών) βρέθηκε 629 ΜΕΑ την ώρα ενώ για την αντίθετη κατεύθυνση 604 ΜΕΑ την ώρα. Σε παρόμοια επίπεδα κυμάνθηκε και ο κυκλοφοριακός φόρτος της στρέφουσας κίνησης από Ιερά Οδό (από Χαϊδάρι) προς την Θηβών (προς Λ. Αθηνών) με 494 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 6: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1

Η Εικόνα 60 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:15-9:15 το πρωί.



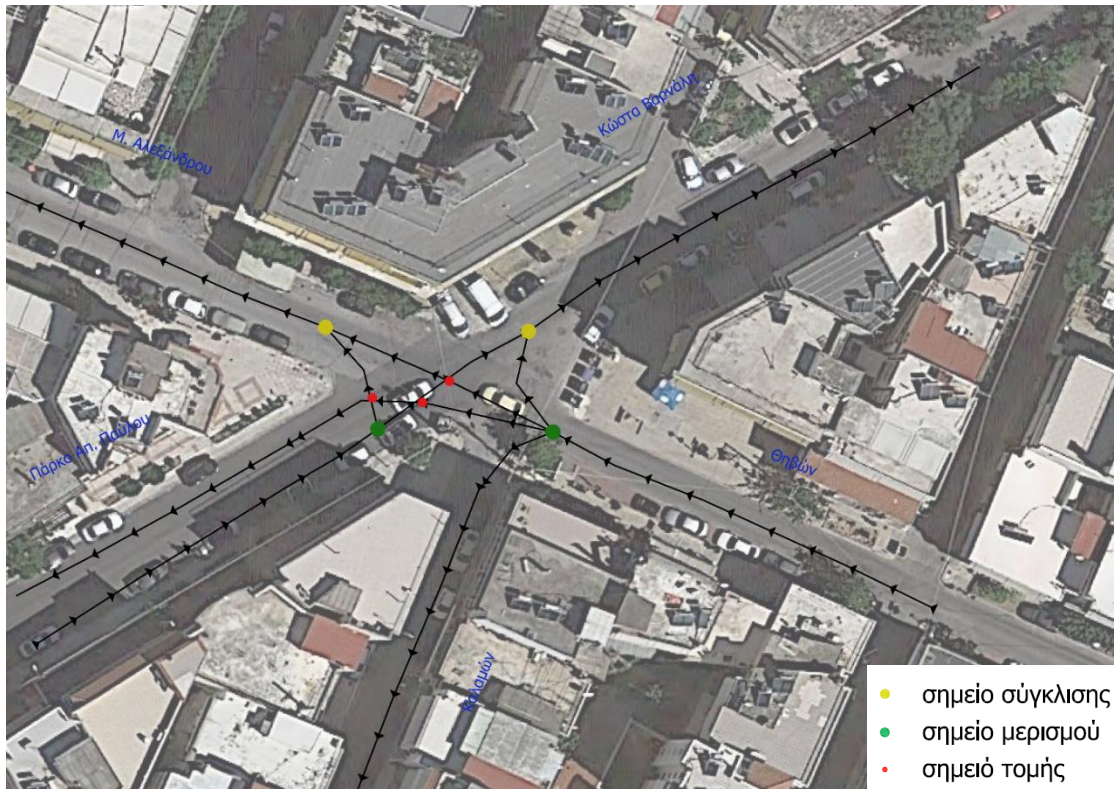
Εικόνα 59: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 1

Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού

Ο Κόμβος 2 στο σημείο τομής των οδών Δημοκρατίας και Κορυδαλλού, ενώ επίσης υπολογίστηκε και η οδός Καλαμών. Ο Κόμβος 2 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

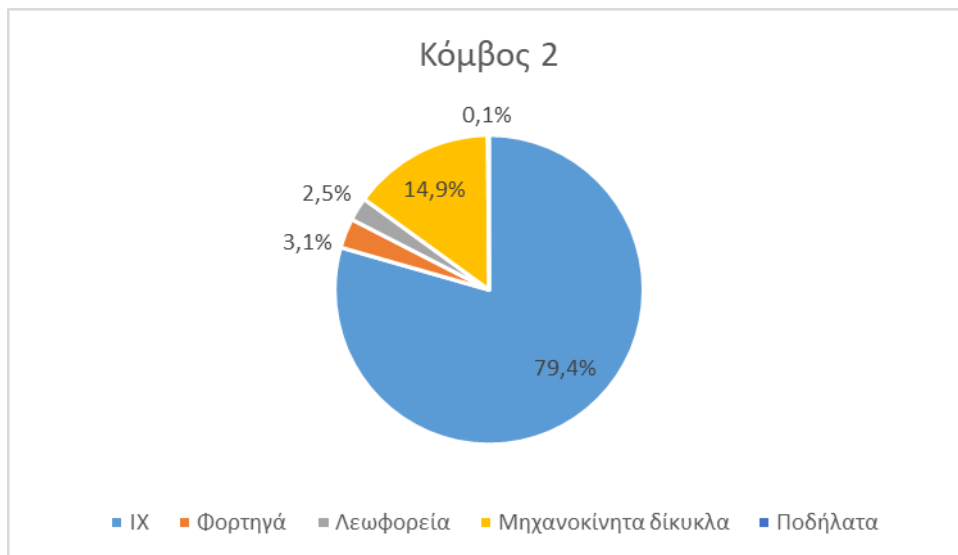
- Κίνηση 1: Από Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 2: Από Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) προς Κορυδαλλού (Κώστα Βαρνάλη)
- Κίνηση 3: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Καλαμών
- Κίνηση 4: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 5: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Κορυδαλλού (Κώστα Βαρνάλη)
- Κίνηση 6: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) μόνο για λεωφορεία

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 2 υπάρχουν 2 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 2 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλοι οι οδοί του κόμβου είναι μονόδρομοι εκτός από την οδό Κορυδαλλού για τα λεωφορεία στο ρεύμα προς το πάρκο.



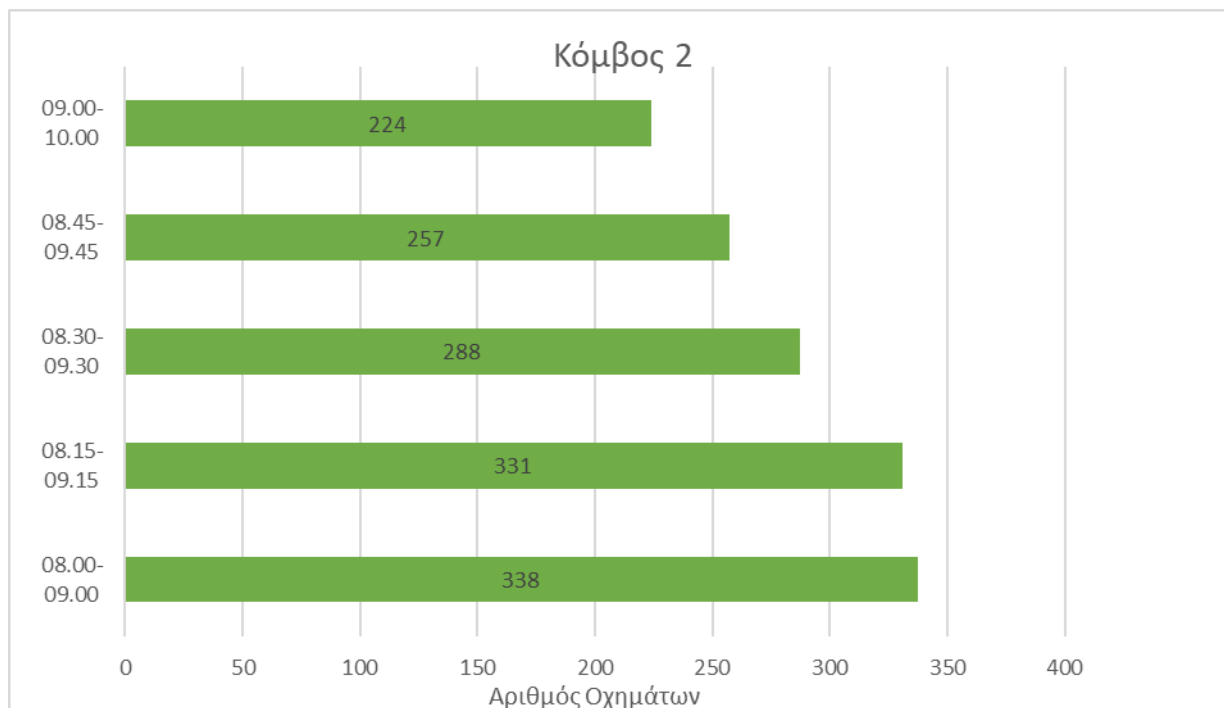
Εικόνα 60: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 2

Στο Διάγραμμα 8, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (79.42%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 14.99%. Τα ποσοστά των φορτηγών και των λεωφορείων ήταν χαμηλά και παρόμοια, 3,1% και 2,5% αντίστοιχα. Τα ποδήλατα (0.1%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



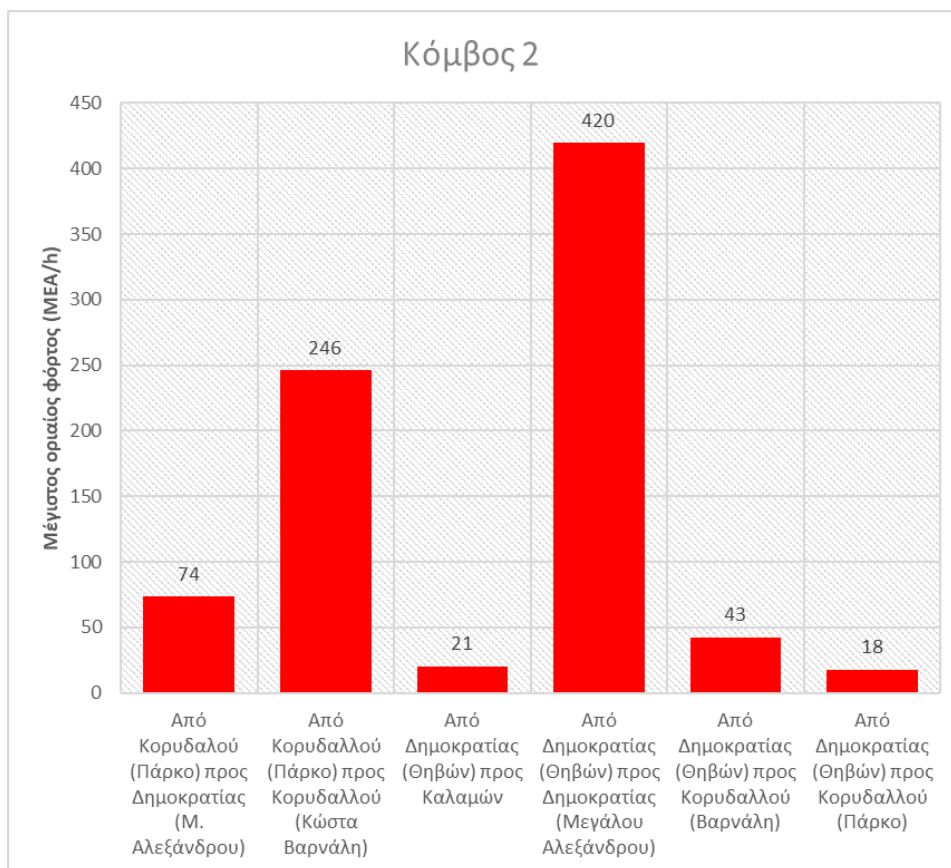
Διάγραμμα 7: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 2

Στον Κόμβο 2, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:00-9:00 με συνολικά 338 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 9, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



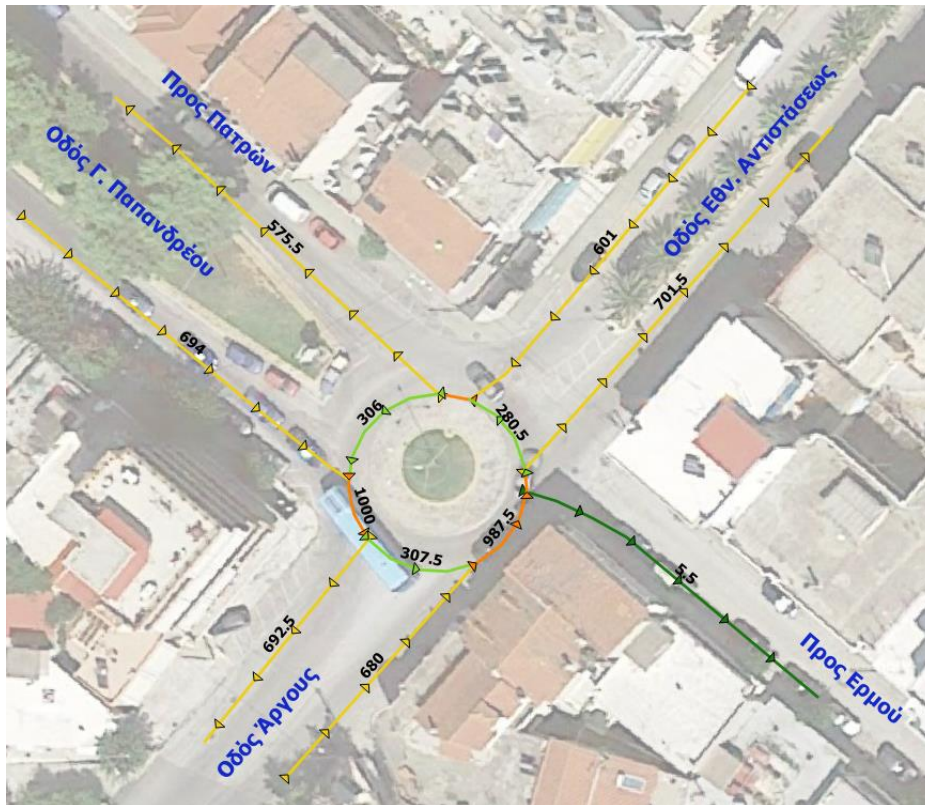
Διάγραμμα 8: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 2

Το Διάγραμμα 10 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Σχετικά υψηλός ωριαίος φόρτος ίσως με 420 ΜΕΑ/η καταγράφηκε στην κίνηση 4: Κατά μήκος της οδού Δημοκρατίας με κατεύθυνση την οδό Μ. Αλεξάνδρου. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση κατά μήκος της οδού Κορυδαλλού βρέθηκε 246 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 9: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2

Η Εικόνα 62 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:00-9:00 το πρωί.



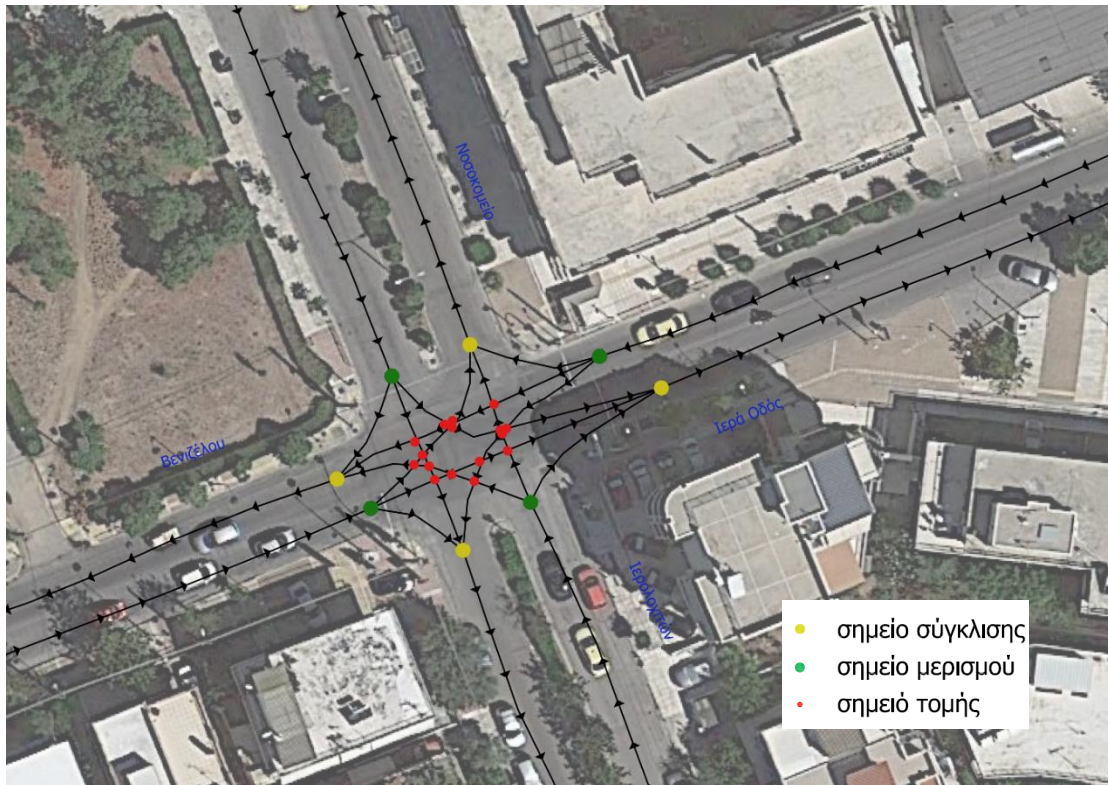
Εικόνα 61: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 2

Κόμβος 3: Μεγάλου Αλεξάνδρου και Νέστου

Ο Κόμβος 3 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Νέστου. Ο Κόμβος 3 διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

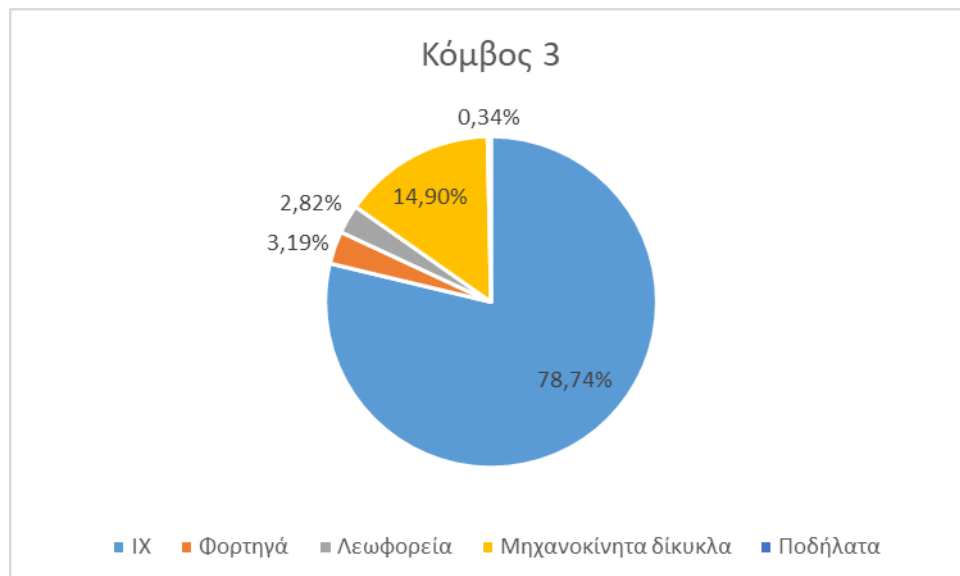
- Κίνηση 1: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 2: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου)
- Κίνηση 3: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 4: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 5: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου)
- Κίνηση 6: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 7: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 8: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 9: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 63, στον Κόμβο 3 υπάρχουν 4 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 4 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 16 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Και οι δύο οδοί είναι αμφίδρομες.



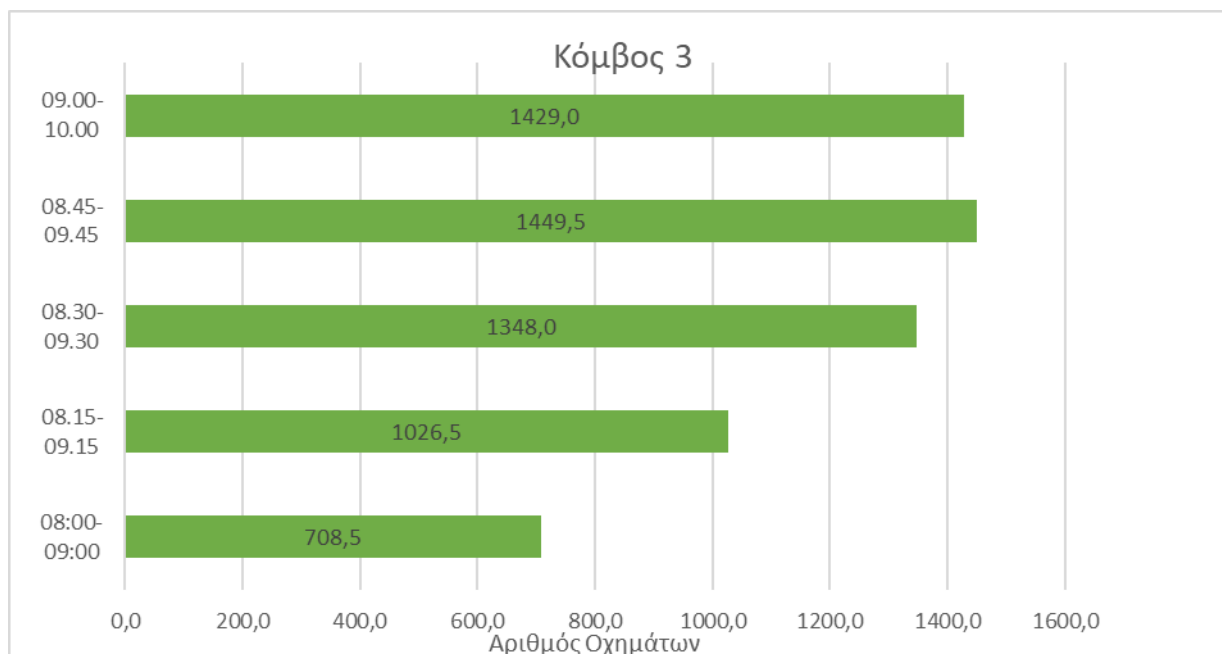
Εικόνα 62: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 3

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (78.74%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 14.90%. Το ποσοστό των βαρέων οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.01%, ενώ τα ποδήλατα (0.34%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



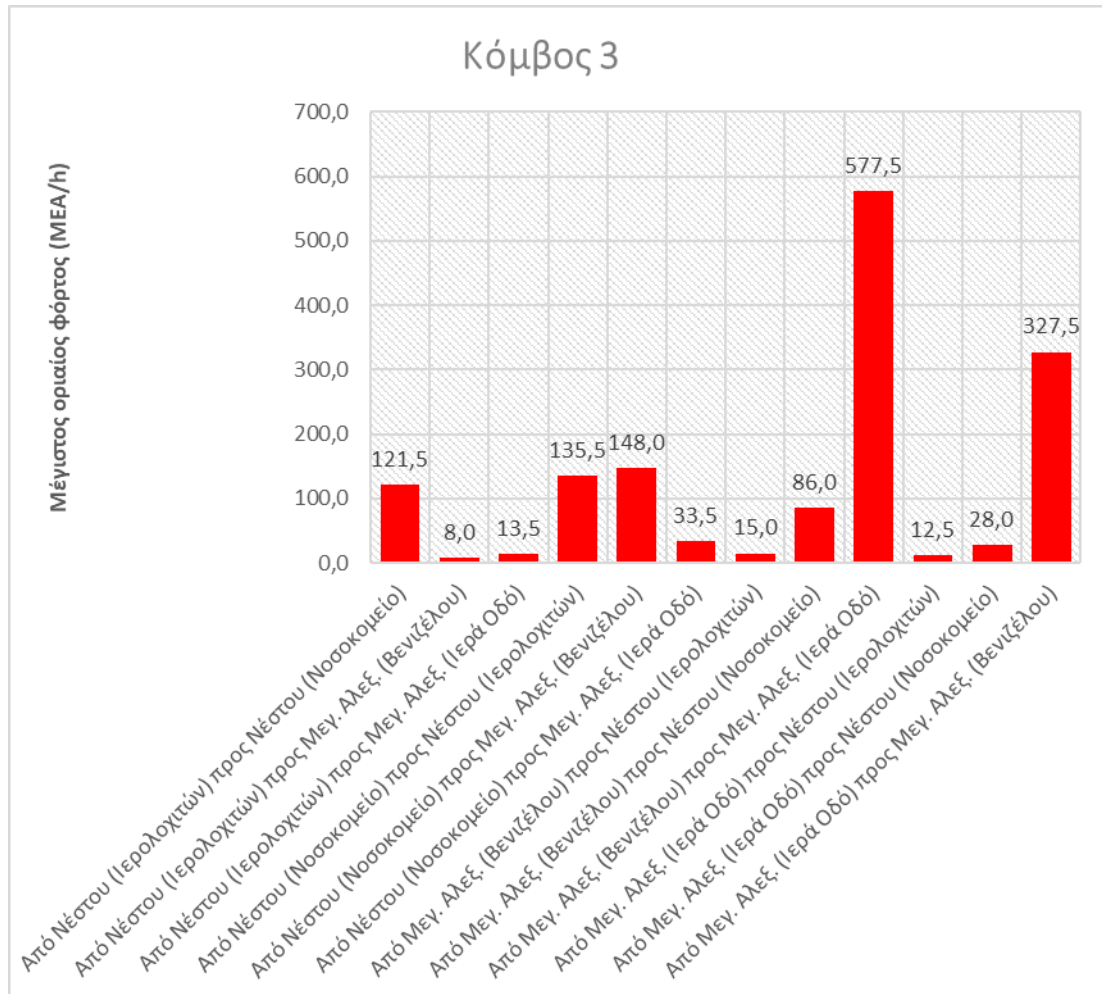
Διάγραμμα 10: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 3

Στον Κόμβο 3, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:45-9:45 με συνολικά 1449,5 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 12, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 11: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 3

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 577.5 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 9: Κατά μήκος της Μ. Αλεξάνδρου με κατεύθυνση προς Ιερά Οδό. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 12) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 327.5 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 12: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3

Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:45-9:45 το πρωί.



Εικόνα 63: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 3

Κόμβος 4: Δημοκρατίας, Βορείου Ηπείρου και Θηβών

Ο Κόμβος 4 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Βορείου Ηπείρου (που στην συνέχεια λέγεται Δημοκρατίας) και Θηβών. Ο Κόμβος 4 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 7 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

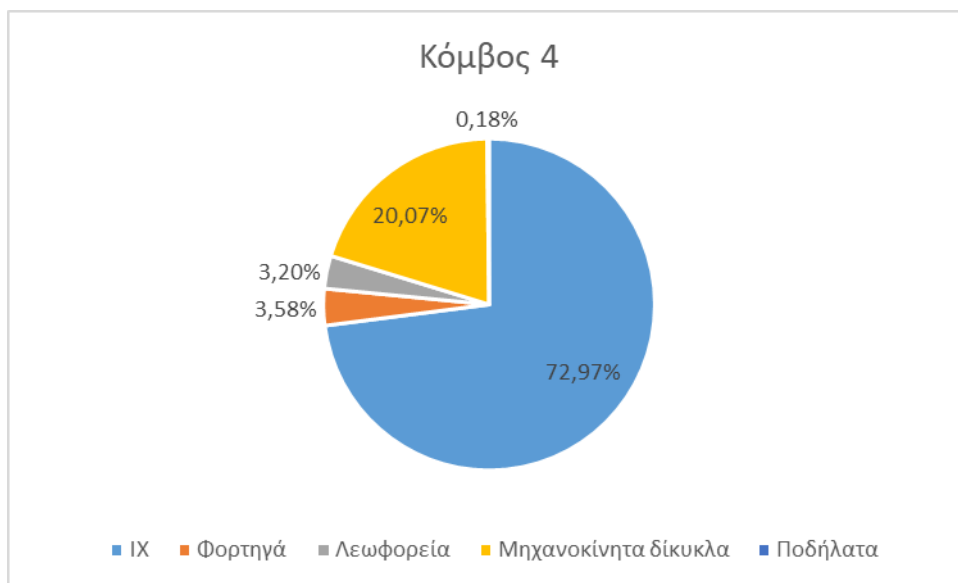
- Κίνηση 1: Από Θηβών (Π. Ράλλη) προς Θηβών (Ιερά Οδός)
- Κίνηση 2: Από Θηβών (Π. Ράλλη) προς Δημοκρατίας
- Κίνηση 3: Από Θηβών (Ιερά Οδός) προς Θηβών (Π. Ράλλη)
- Κίνηση 4: Από Θηβών (Ιερά Οδός) προς Δημοκρατίας
- Κίνηση 5: Από Βορείου Ηπείρου προς Θηβών (Π. Ράλλη)
- Κίνηση 6: Από Βορείου Ηπείρου προς Θηβών (Ιερά Οδός)
- Κίνηση 7: Από Βορείου Ηπείρου προς Δημοκρατίας

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 4 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 5 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Η οδός Θηβών είναι αμφίδρομοι ενώ η Βορείου Ηπείρου/Δημοκρατίας μονόδρομος.



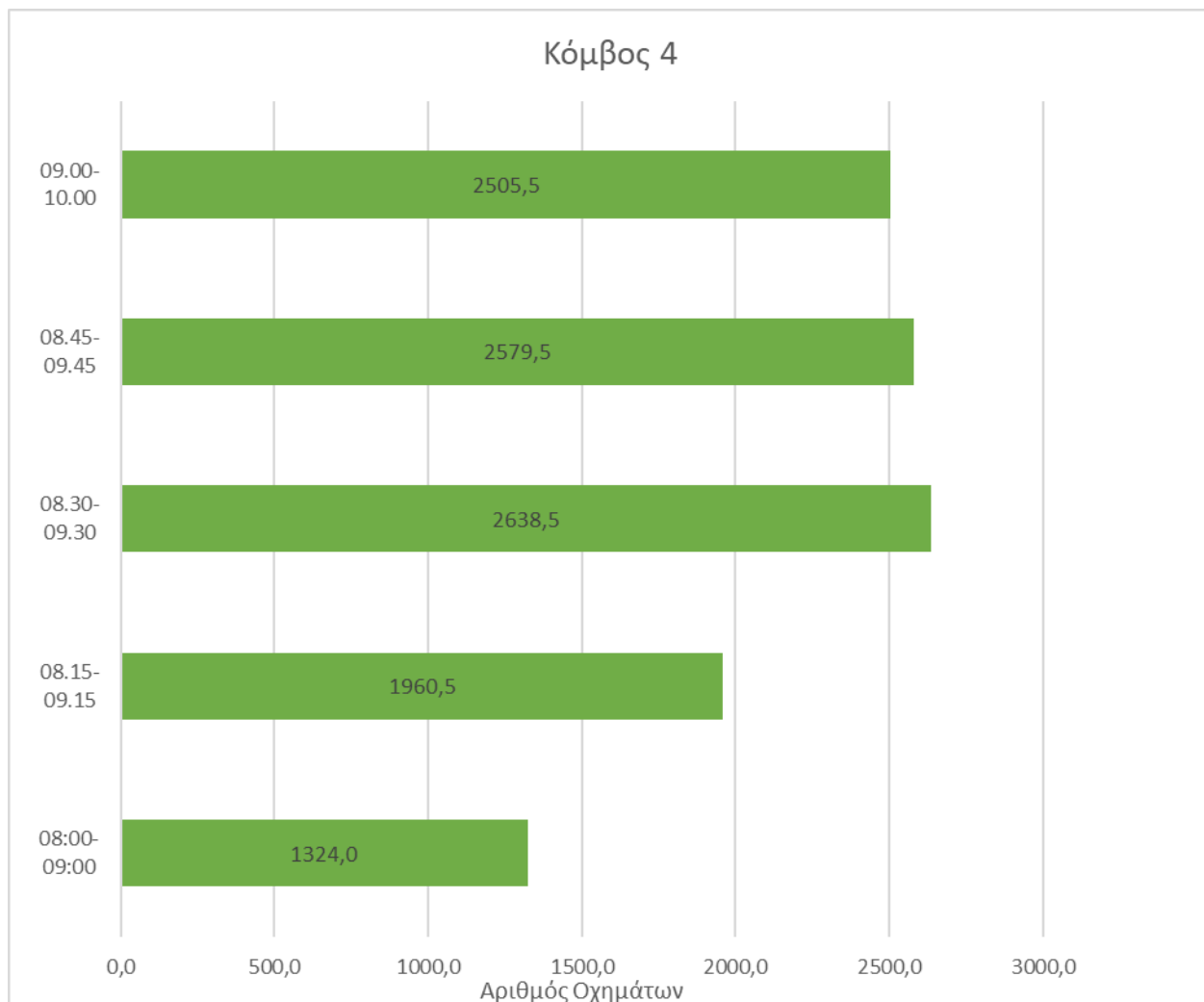
Εικόνα 64: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 4

Στο Διάγραμμα 14 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (72.97%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με πολύ υψηλό ποσοστό ίσο με 20.07%. Το ποσοστό των βαρέων οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.78%, ενώ τα ποδήλατα (0.18%) αποτέλεσαν και πάλι πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



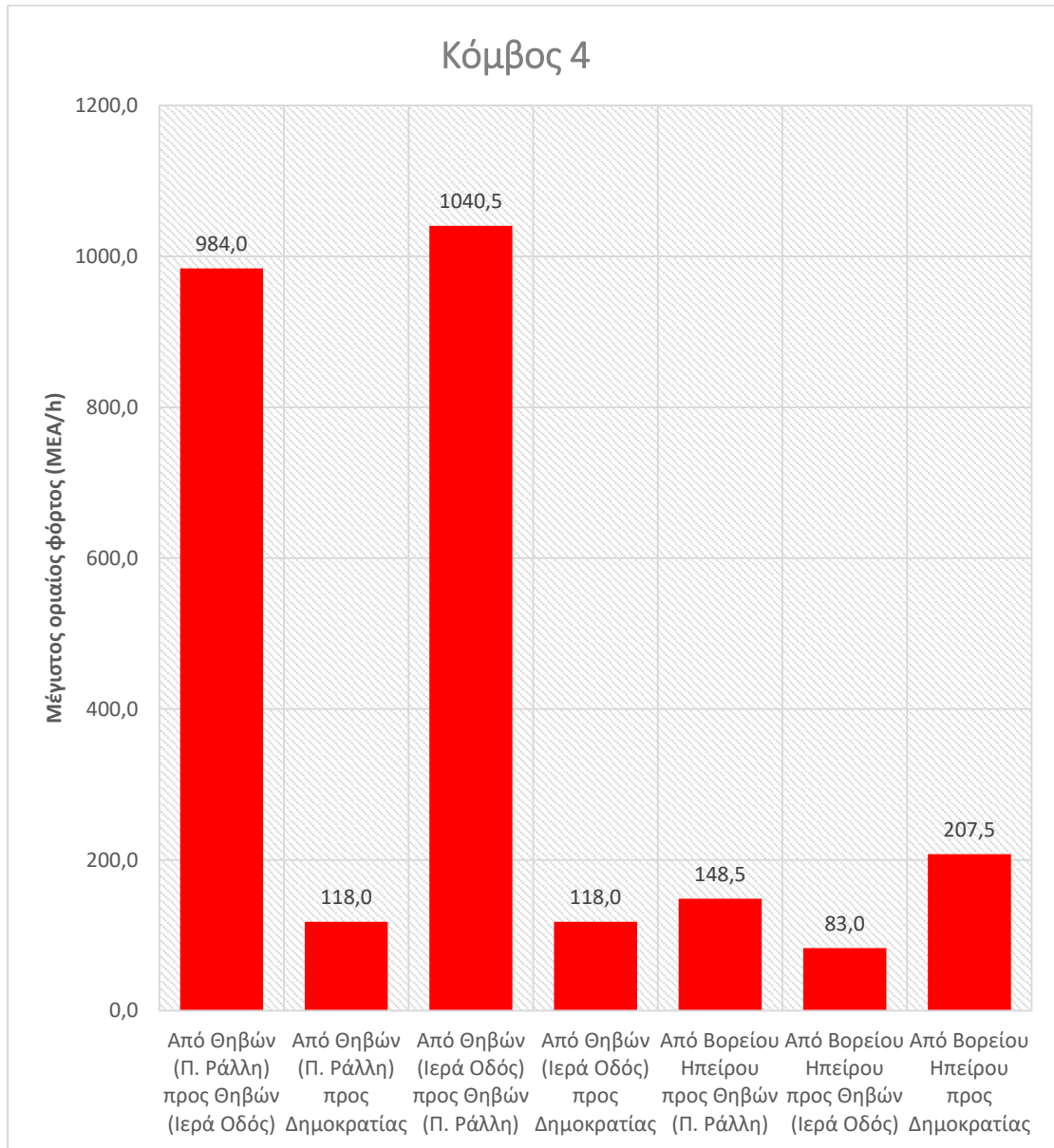
Διάγραμμα 13: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 4

Στον Κόμβο 4, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:30-9:30 με συνολικά 2638,5 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 15, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



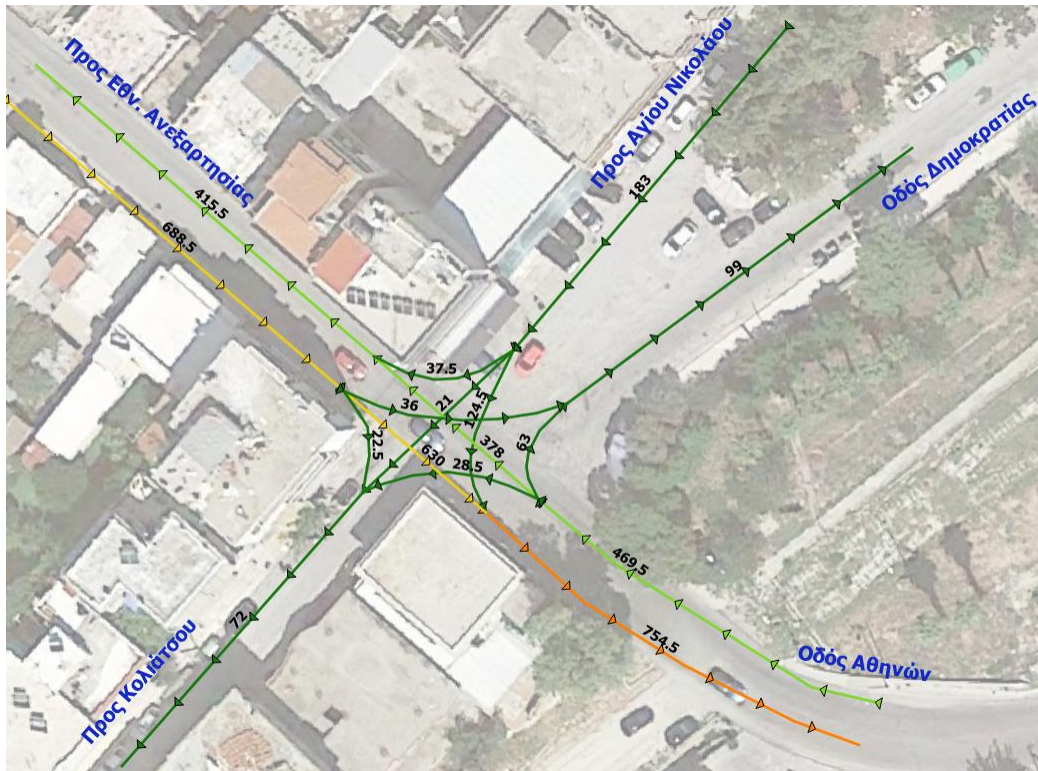
Διάγραμμα 14: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 4

Το Διάγραμμα 16 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 1040,5 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της Οδού Θηβών από Ιερά Οδό προς Π. Ράλλη. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 1) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 984 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 15: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4

Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:30-9:30 το πρωί.



Εικόνα 65: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 4

Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας

Ο Κόμβος 5 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Αγίας Μαρίνας και Ιεράς Οδού. Ο Κόμβος 5 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

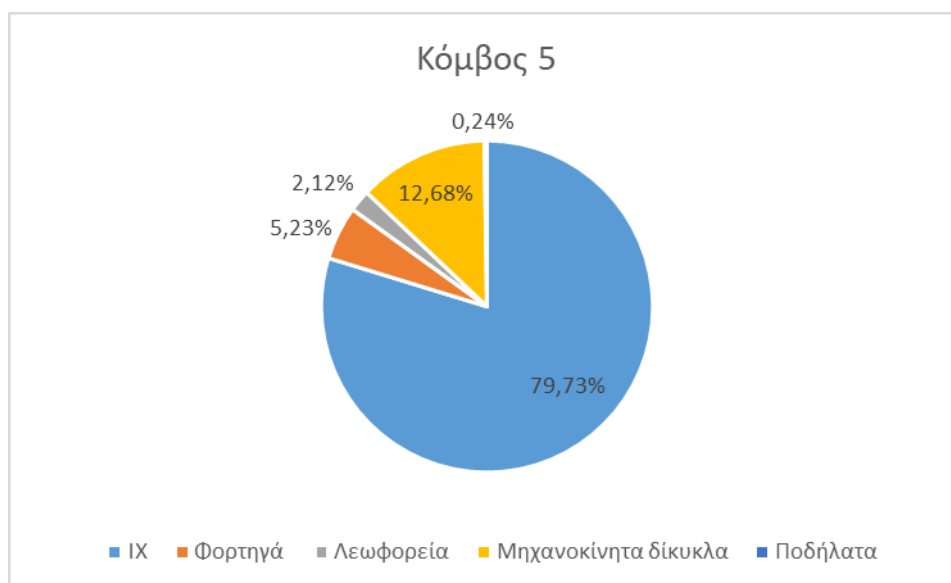
- Κίνηση 1: Από Χαϊδάρι προς Αιγάλεω
- Κίνηση 2: Από Χαϊδάρι προς Αγίας Μαρίνας
- Κίνηση 3: Από Αιγάλεω προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 4: Από Αιγάλεω προς Αγίας Μαρίνας
- Κίνηση 5: Από Αγίας Μαρίνας προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 6: Από Αγίας Μαρίνας προς Αιγάλεω

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 5 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι αμφίδρομες.



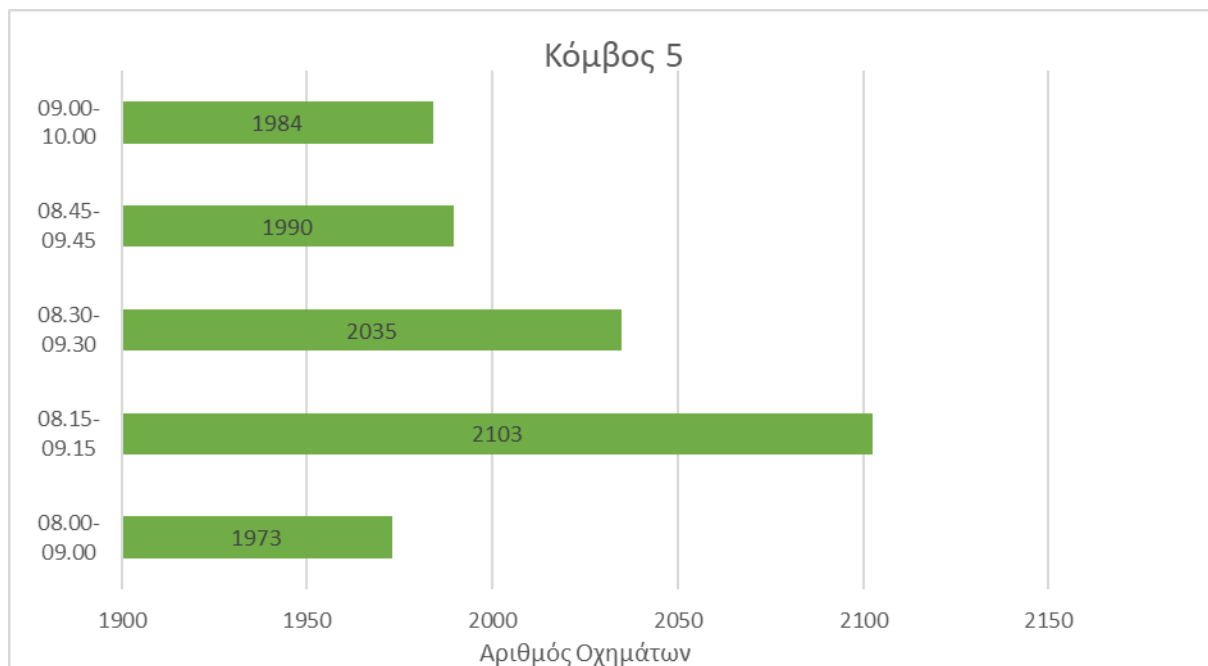
Εικόνα 66: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 5

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (79.73%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.68%. Το ποσοστό των βαρέων οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.35%, ενώ τα ποδήλατα (0.24%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



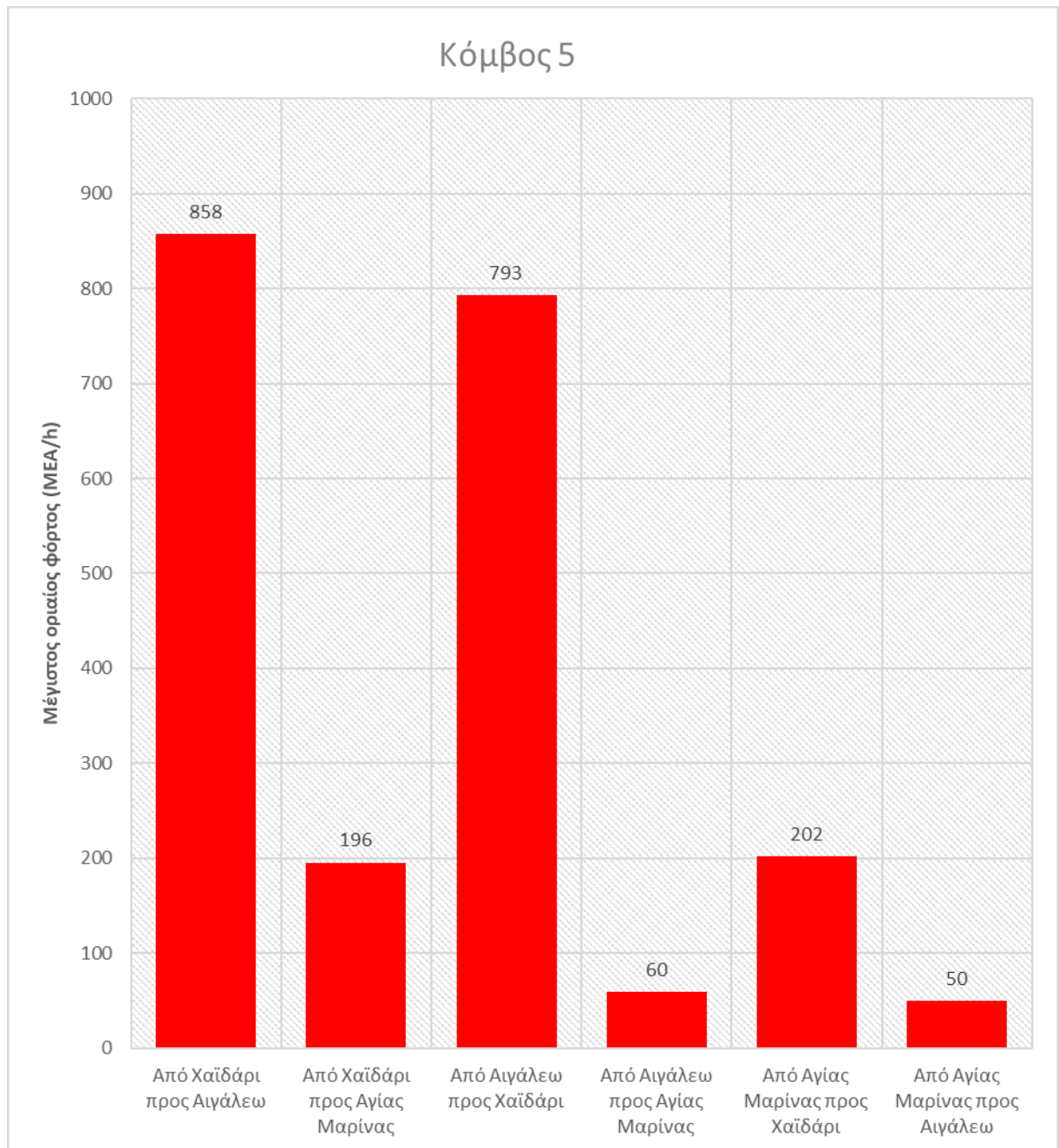
Διάγραμμα 16: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 5

Στον Κόμβο 5 ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:15-9:15 με συνολικά 2103 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 17, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 17: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 5

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 858 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 1: Κατά μήκος της Ιεράς Οδού από Χαϊδάρι προς Αιγάλεω. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 3) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 793 ΜΕΑ την ώρα. Ψηλοί φόρτοι, πάνω από 100 ΜΕΑ ην ώρα μετρήθηκαν και για τις κινήσεις 2 και 5. Αυτές οι κινήσεις αφορούν τις κινήσεις μεταξύ Αγίας Μαρίνας και Θηβών (Χαϊδάρι). Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 18: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 5

Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:15-9:15 το πρωί.



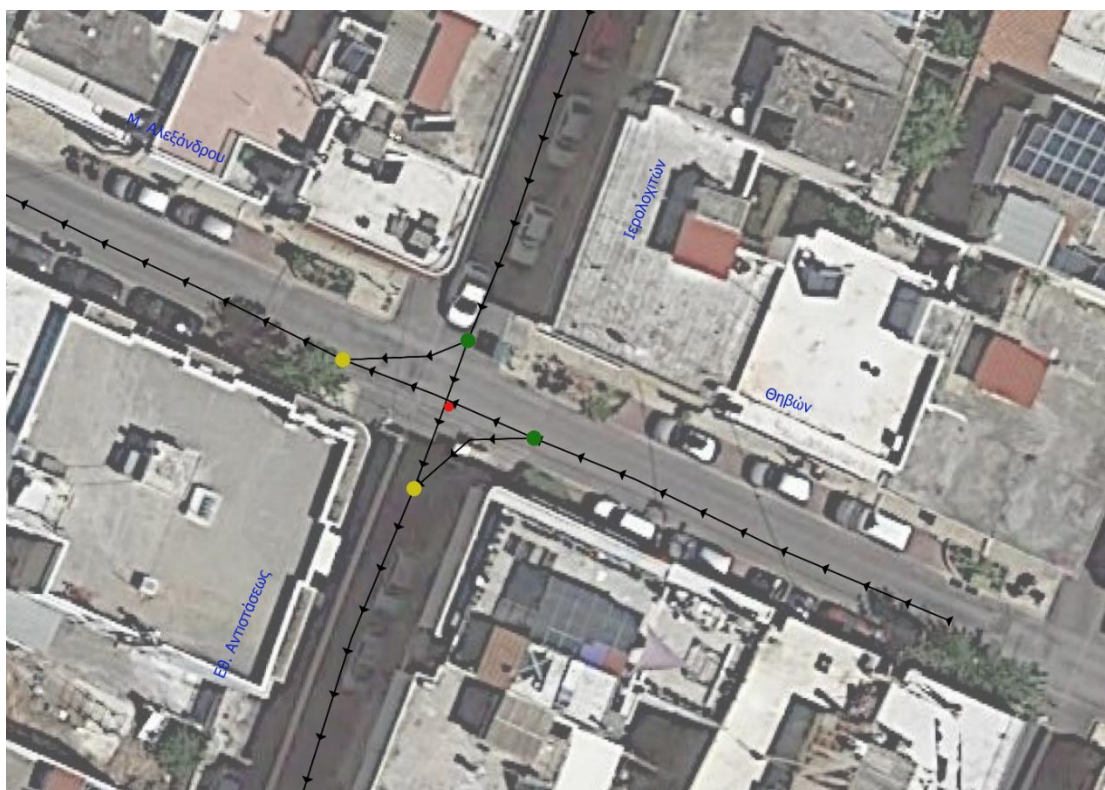
Εικόνα 67: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 5

Κόμβος 6: Ιωαννίνων και Ε.Ο. Τρικάλων-Παναγίας

Ο Κόμβος 6 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Δημοκρατίας και Δημοσθένους. Ο Κόμβος 6 διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 4 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

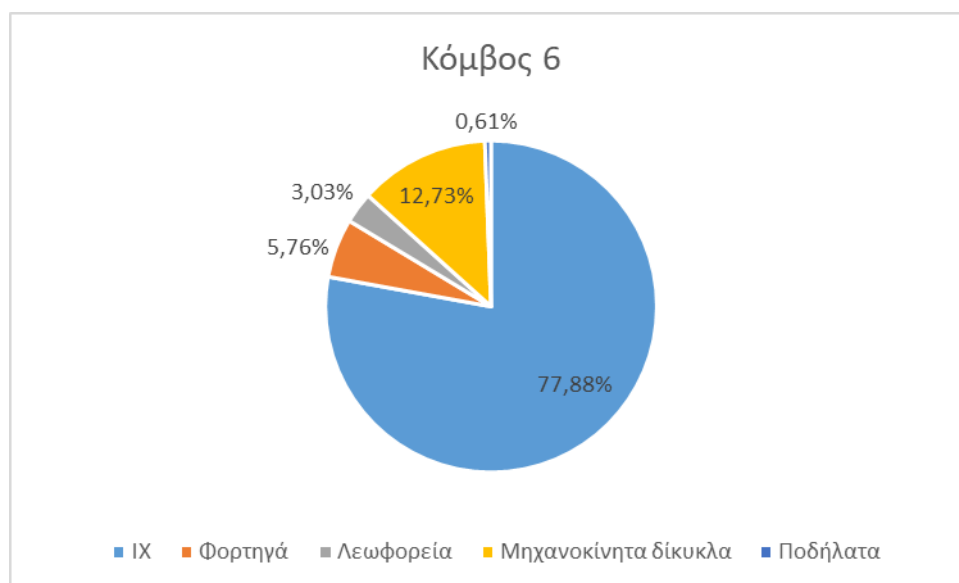
- Κίνηση 1: Από Δημοσθένους (Ιερολοχιτών) προς Δημοσθένους (Εθ. Αντιστάσεως)
- Κίνηση 2: Από Δημοσθένους (Ιερολοχιτών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 3: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 4: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 6 υπάρχουν 2 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 2 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 1 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι μονόδρομοι.



Εικόνα 68: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 6

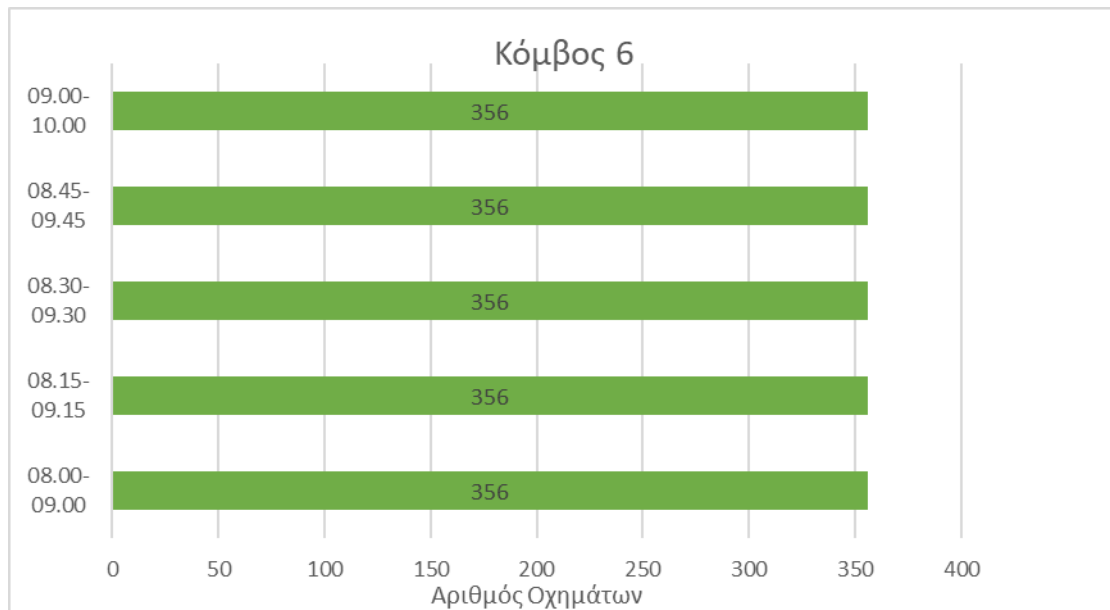
Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (77.88%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.73%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 5.76%. Παρομοίως και για τα λεωφορεία με ποσοστό 3.03%, ενώ τα ποδήλατα (0.61%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



Διάγραμμα 19: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 6

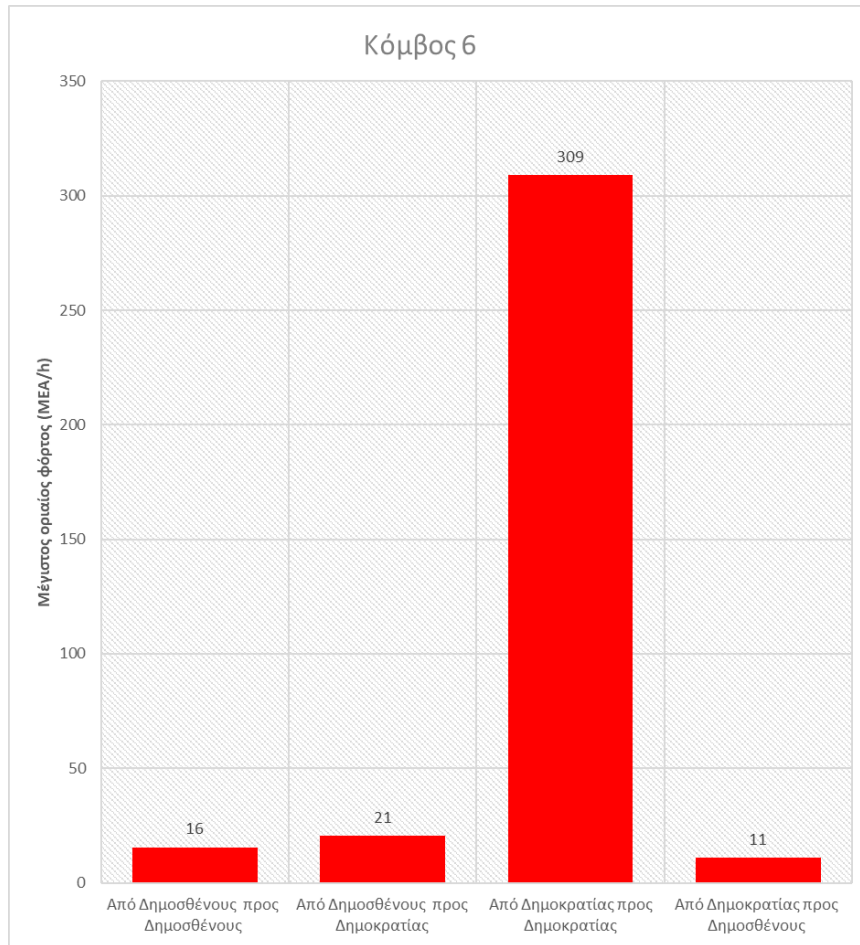
Στον Κόμβο 6 ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ήταν ίσος και για τα 5 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα και ίσος με 356 ΜΕΑ την ώρα. Στο Διάγραμμα 21,

παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 20: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 6

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 309 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της οδού Δημοκρατίας. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι, καθώς σε καμία περίπτωση δεν ξεπεράστηκαν τα 21 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 21: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6

Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:45-9:45 το πρωί.



Εικόνα 69: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 6

Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου

Ο Κόμβος 7 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου. Ο Κόμβος 7 διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 2 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

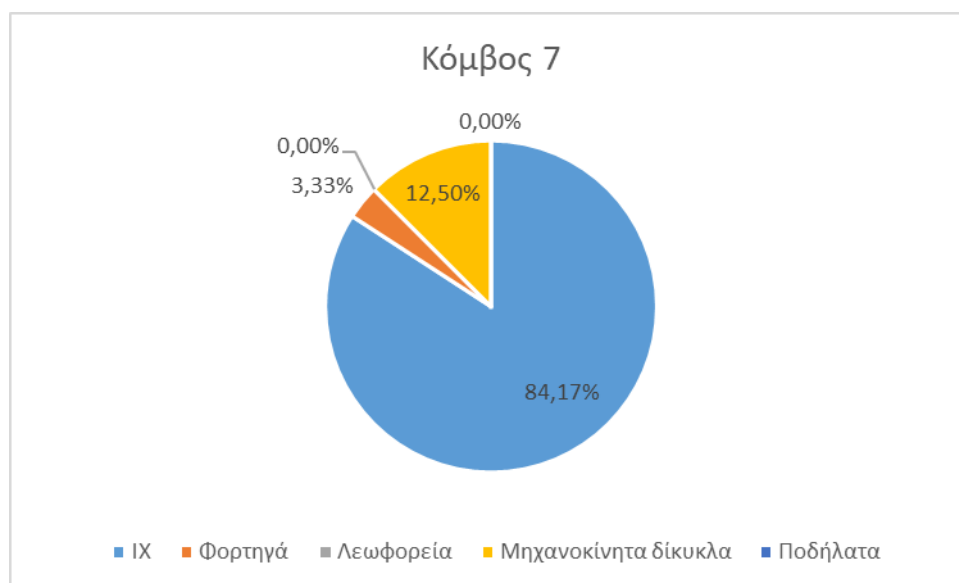
- Κίνηση 1: Από Ιερολοχιτών (Θηβών) προς Ιερολοχιτών (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 2: Από Δουβουνιώτου προς Ιερολοχιτών (Μ. Αλεξάνδρου)

Όπως φαίνεται παρακάτω, στον Κόμβο 7 δεν υπάρχουν σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), υπάρχει 1 σημείο σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και δεν υπάρχουν σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι μονόδρομοι.



Εικόνα 70: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 7

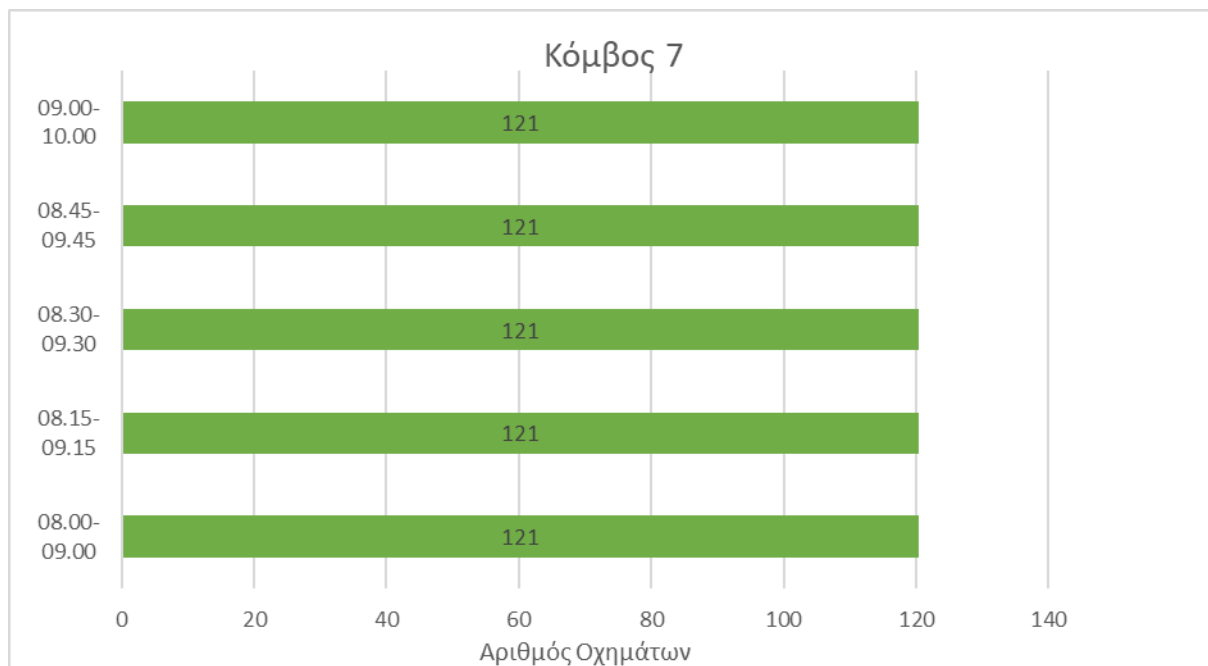
Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (84.17%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.50%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 3.33%. Λεωφορεία και ποδήλατα δεν παρατηρήθηκαν στον κόμβο και τους αντιστοιχεί μηδενικό ποσοστό.



Διάγραμμα 22: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 7

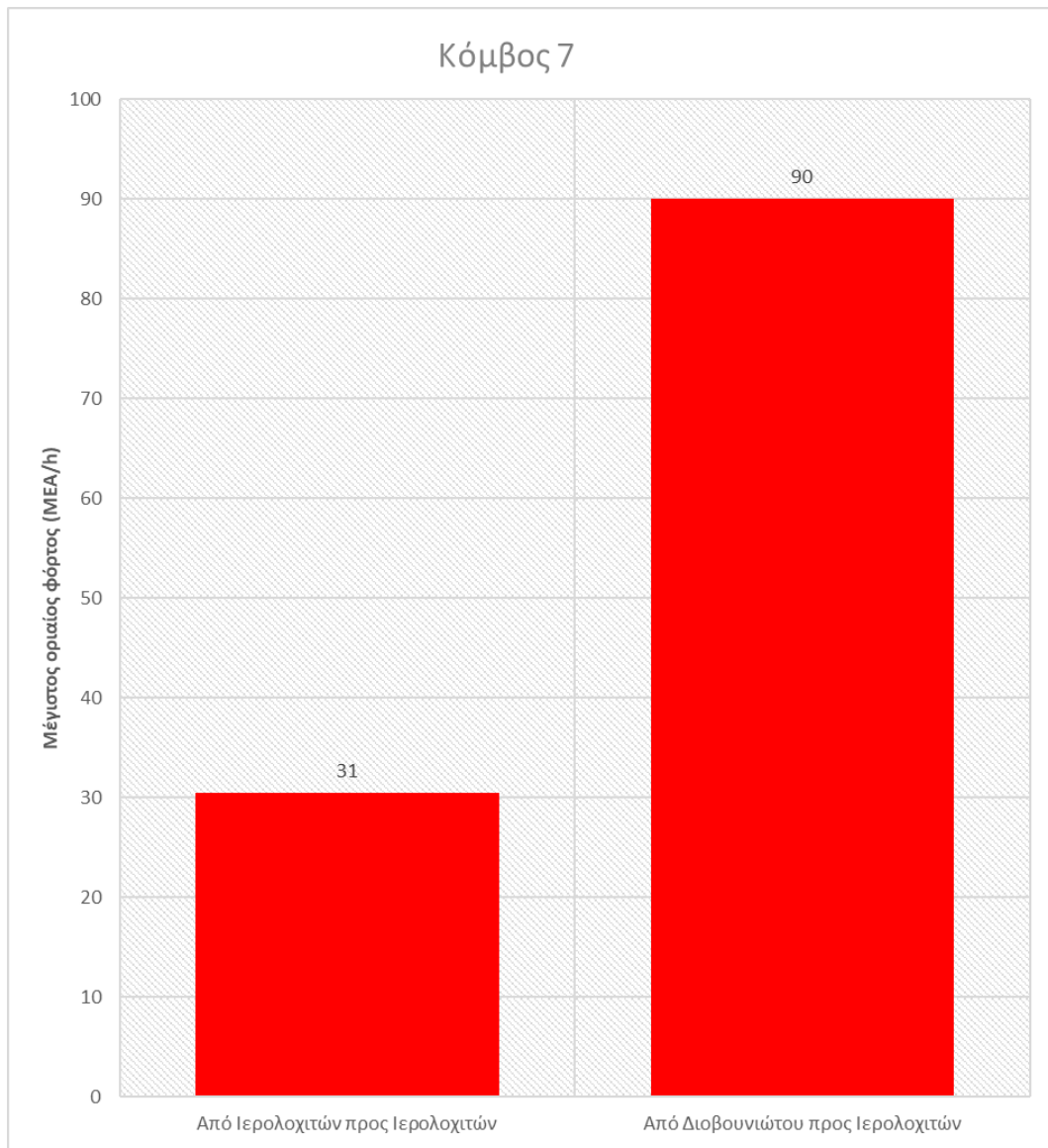
Στον Κόμβο 7, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ήταν ίσος και για τα 5 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα και ίσος με 121 ΜΕΑ την ώρα. Στο Διάγραμμα 23,

παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 23: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 7

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 90 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 2: Στην στρέφουσα κίνηση από την οδό Δουβουνιώτου προς την οδό Ιερολοχιτών. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση κατά μήκος της οδού Ιερολοχιτών ήταν 31 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 24: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6

Η εικόνα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:45-9:45 το πρωί.



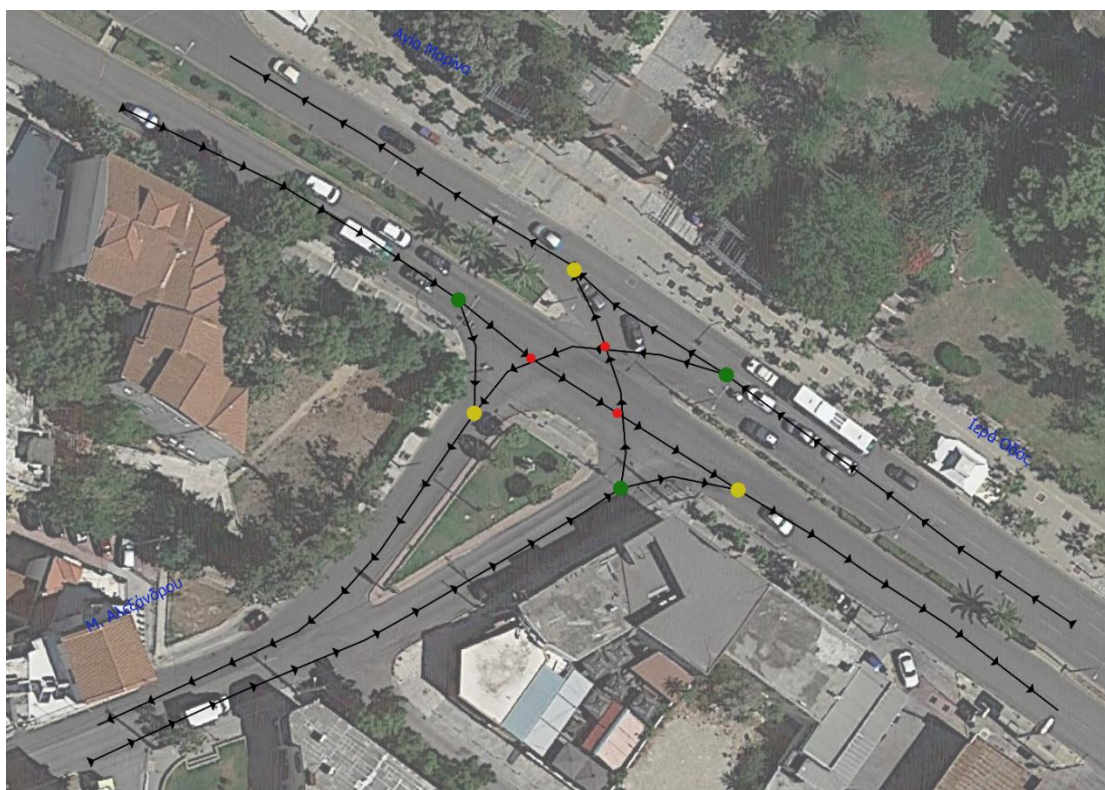
Εικόνα 71: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 7

Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου Αλεξάνδρου

Ο Κόμβος 8 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Ιεράς Οδού. Ο Κόμβος 8 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

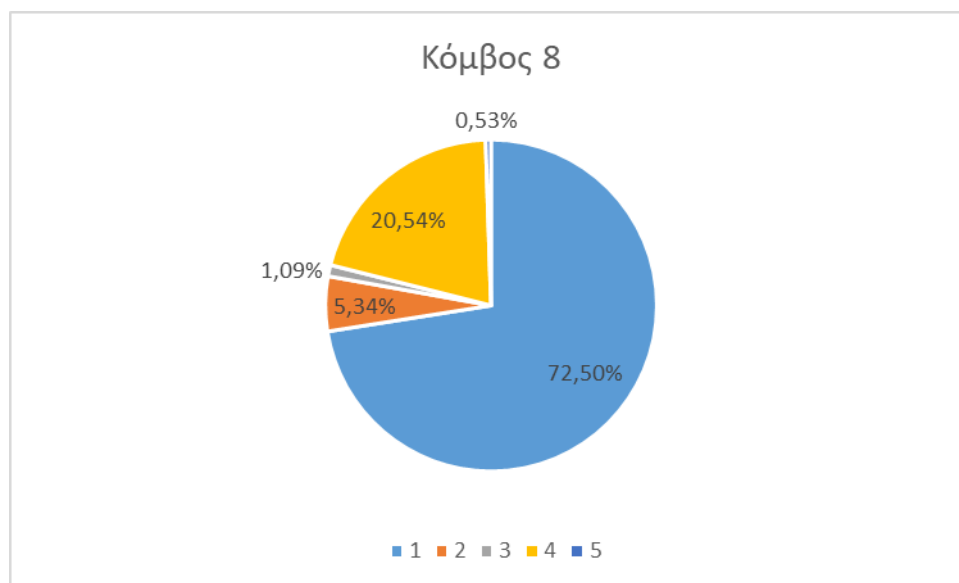
- Κίνηση 1: Από Ιερά Οδός (Θηβών) προς Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα)
- Κίνηση 2: Από Ιερά Οδός (Θηβών) προς Μ. Αλεξάνδρου
- Κίνηση 3: Από Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα) προς Ιερά Οδός (Θηβών)
- Κίνηση 4: Από Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα) προς Μ. Αλεξάνδρου
- Κίνηση 5: Από Μ. Αλεξάνδρου προς Ιερά Οδός (Θηβών)
- Κίνηση 6: Από Μ. Αλεξάνδρου Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα)

Όπως φαίνεται στην επόμενη εικόνα, στον Κόμβο 8 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι αμφίδρομοι.



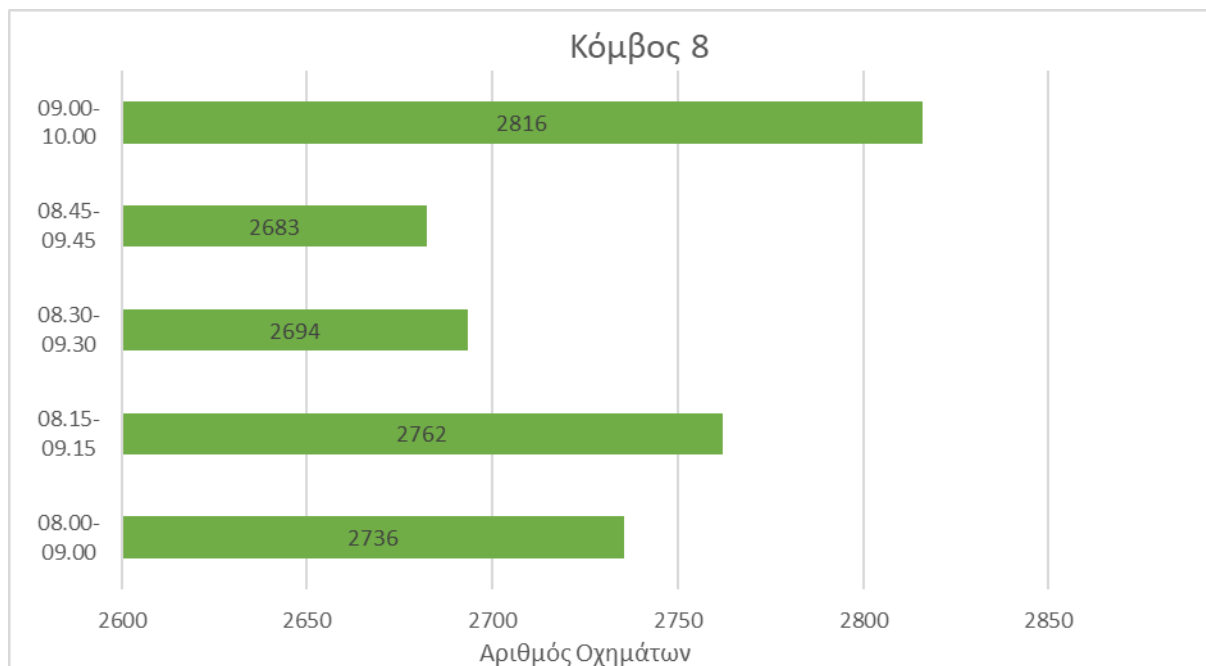
Εικόνα 72: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 8

Στο Διάγραμμα 25, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου αλλά συγκριτικά χαμηλότερο σε σχέση με τους άλλους κόμβους (72.50%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με αρκετά ψηλό ποσοστό ίσο με 20.54%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 5.34%. Τα λεωφορεία ήταν ακόμα πιο κάτω με ποσοστό 1.09%, ενώ τα ποδήλατα (0.53%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



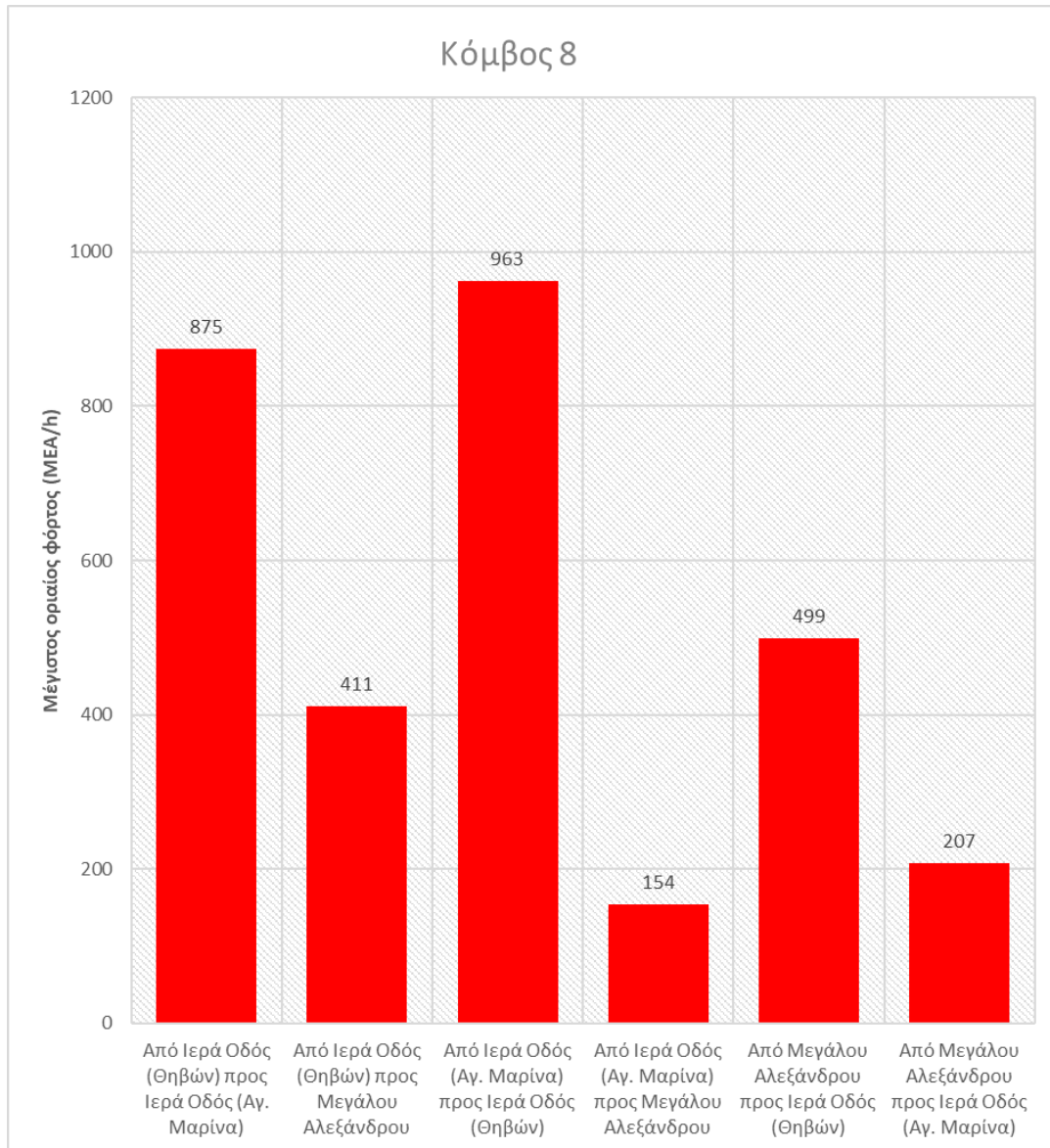
Διάγραμμα 25: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 8

Στον Κόμβο 8, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 9:00-10:00 με συνολικά 2816 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 26, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



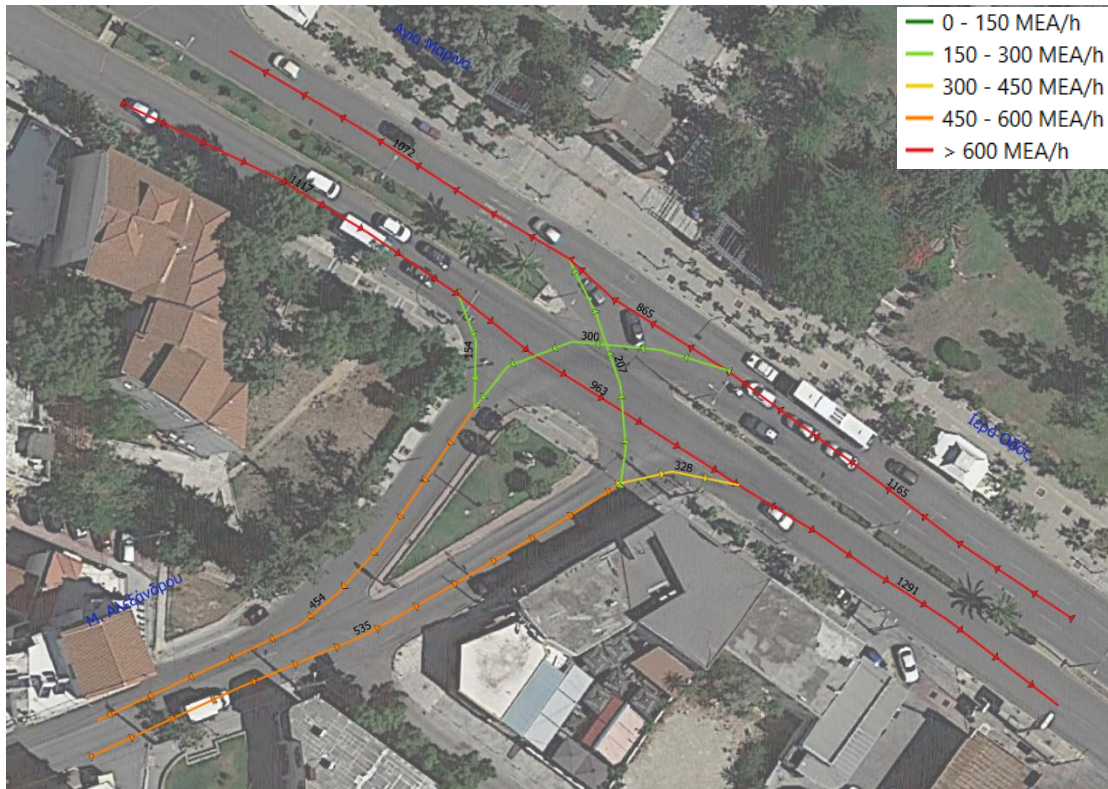
Διάγραμμα 26: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 8

Το Διάγραμμα 27 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 963 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της Ιεράς Οδού από την Αγία Μαρίνα προς την Θηβών. Στην αντίθετη κατεύθυνση (Κίνηση 1) ο αντίστοιχος φόρτος υπολογίστηκε ίσος με 875 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που περιλαμβάνουν τα σκέλη της Ιεράς Οδού (πλευρά από/προς Θηβών) και Μεγάλου Αλεξάνδρου βρέθηκαν να είναι 499 με κατεύθυνση την Ιερά Οδό και 411 με κατεύθυνση την Μ. Αλεξάνδρου. Οι φόρτοι για τις υπόλοιπες δύο κινήσεις ήταν ακόμα χαμηλότεροι καθώς δεν ξεπερνούν τα 207 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 27: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 8

Η Εικόνα 73 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 9:00-10:00 το πρωί.



Εικόνα 73: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 8

Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ

Τα τελευταία 11 χρόνια τέθηκαν προδιαγραφές για τον ελλαδικό χώρο που αφορούν στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία στους κοινόχρηστους χώρους (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009) και όριζαν ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος πεζοδρομίου, ελεύθερου εμποδίων για την κίνηση των πεζών, τα 1.5 m. Μέχρι το 2009, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ήταν ίσο με 0.6 m όπως προβλεπόταν από το άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (ΦΕΚ 59/Δ/3.2.89). Επίσης πριν το 2009 είχε προηγηθεί η υπουργική απόφαση, όπως δημοσιεύθηκε με το ΦΕΚ 285/Δ/5.3.2004 που ενέκρινε πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Πολεοδομικών Μελετών, ο οποίος όρισε - για τον υπολογισμό του πλάτους μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών - ως ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου τα 1,5 μέτρα. Η προδιαγραφή αυτή επηρέασε τις πολεοδομικές μελέτες που εγκρίθηκαν μετά το 2004, ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος του αστικού χώρου είχε δομηθεί τότε.

Παράλληλα, ποτέ στην Ελλάδα, δεν υπήρξαν ολοκληρωμένες πολιτικές υπέρ του ποδηλάτου τόσο από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις όσο και από τις κυβερνήσεις. Αποσπασματικά αναπτύχθηκαν ορισμένοι ποδηλατόδρομοι και σε ελάχιστες πόλεις παρατηρούνται σήμερα ολοκληρωμένα δίκτυα (π.χ. Καρδίτσα, Τρίκαλα) σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες διαθέτουν δίκτυα ποδηλατόδρομων από την προηγούμενη κιόλας δεκαετία.

Χρειάζεται όμως, από το παρόν ΣΒΑΚ, να αναδειχθούν και να αναλυθούν τα προβλήματα διεξοδικά προκειμένου η ομάδα μελέτης να βρίσκεται σε θέση να αναπτύξει στρατηγικές και μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία θα αναστρέψουν τη σημερινή πραγματικότητα. Τα ζητήματα κινητικότητας θα αναζητηθούν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος στο Δήμο Αιγάλεω έχει περίπου 1 χλμ. του οδικού δικτύου εντοπίζεται στην οδό Εδέσσης ο οποίος εφάπτεται στο άλσος. Ταυτόχρονα, έχει χαρακτηριστεί ως δρόμος συνύπαρξης ποδηλάτων και αυτοκινήτων στην οδό Μάρκου Μπότσαρη.

Κύρια φράγματα κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών αποτελούν η Ιερά Οδός, η Θηβών, η Λεωφ. Αθηνών (η οποία αποτελεί όριο του Δήμου), η Πέτρου Ράλλη και η Λεωφ. Κηφισού. Αυτοί οι βασικοί άξονες έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα και προσελκύουν ροές με κυριότερες τις διαμπερείς. Ειδικότερα, η Ιερά Οδός και η Θηβών, οι οποίες διασταυρώνονται κάθετα, αποκόπτουν τον αστικό ιστό με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ταυτόχρονα, η Λεωφ. Κηφισού διαχωρίζει το Δήμο με την περιοχή του Ελαιώνα.

Κατά τις ώρες αιχμής οι φόρτοι κυκλοφορίας στις προαναφερθέντες οδούς είναι ιδιαίτερα υψηλοί, ενώ τις στιγμές, που η ροή μειώνεται, αυξάνονται οι ταχύτητες των οχημάτων και η διάσχιση τους σε σημεία, στα οποία δεν υπάρχει φωτεινός σηματοδότης είναι επικίνδυνη σε όλες τις ώρες της ημέρας. Επίσης, στους δρόμους αυτούς οι διαμπερείς ροές οχημάτων είναι σαφώς υψηλότερες σε σχέση με άλλους δρόμους του Δήμου. Γραμμικά της Λεωφ. Κηφισού υπάρχουν υπέργειες διαβάσεις πεζών σε δύο σημεία.

Η εξεταζόμενη περιοχή ως προς τα ζητήματα προσβασιμότητας ορίστηκε περιμετρικά του χώρου του σταθμού του μετρό και γραμμικά επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου. Η πλειοψηφία των οδικών τμημάτων που καταγράφηκαν δεν έχουν

διαβάσεις στις αιχμές. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις κατηγορίες αυτές ανήκουν τα περισσότερα οδικά τμήματα επί της Ιεράς Οδού και της Μεγάλου Αλεξάνδρου, οι οποίες έχουν κομβικό ρόλο για την μετακίνηση εντός του Δήμου. Ταυτόχρονα, οι περιπτώσεις διαβάσεων οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικά διαμορφωμένες είναι αρκετά λίγες και εντοπίζονται επί της Οδού Σμύρνης.

Ως προς τις υποδομές για ράμπες ΑμεΑ, στη μεγαλύτερη έκταση της περιοχής δεν υπάρχουν καθόλου ράμπες είτε οι διαθέσιμες υποδομές είναι ελλιπείς ακόμα και σε βασικούς οδικούς άξονες όπως είναι η Μεγ. Αλεξάνδρου και Ιερά Οδού. Ωστόσο, τμηματικά επί της Θηβών και της Ιεράς Οδού καταγράφηκαν υπάρχουσες ράμπες οι οποίες πληρούν τις προδιαγραφές.

στο μεγαλύτερο μέρος των καταγραφών συναντώνται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ τα τμήματα του δικτύου με πεζοδρόμια μικρότερα του 1μ. είναι ελάχιστα. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκαν τμήματα με απουσία πεζοδρομίου. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική παρατήρηση είναι ότι εκατέρωθεν κεντρικών οδικών αξόνων, όπως η Θηβών, η Ιερά Οδός και η Μεγάλου Αλεξάνδρου - στις οποίες και εντοπίζεται η πλειοψηφία των μη οικιστικών χρήσεων-, τα πλάτη πεζοδρομίων ξεπερνούν τα 2μ., δημιουργώντας αρκετά ευνοϊκές συνθήκες για τους μετακινούμενους πεζή.

Ερωτηματολόγια

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ έχουν αναρτηθεί τα ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια κατοίκων, φορέων και μαθητών – γονέων. Στη φάση αυτή, συνεχίζεται η διαδικασία συλλογής ερωτηματολογίων έτσι ώστε να επιτευχθεί αντιπροσωπευτικότερο δείγμα και η ανάλυση των ερωτηματολογίων θα ενσωματωθεί στο επόμενο παραδοτέο (ΠΕ3).

Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση

Είναι γεγονός ότι οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν με τις αρχές του αυτοκινητοκεντρικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Οι παλιότερες πολιτικές είχαν ως στόχο την εξασφάλιση της γρήγορης μετάβασης με το αυτοκίνητο από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα και δεν είχαν προβλέψει σωστά τα προβλήματα, τα οποία εμφανίστηκαν μετά από την εφαρμογή τους, όπως για παράδειγμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση. Παράλληλα, τα συγκοινωνιακά μοντέλα που αξιοποιήθηκαν κατά τη φάση της ανάλυσης και του σχεδιασμού, ουδέποτε συνυπολόγισαν τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του μεταφορικού συστήματος και των χρήσεων γης. Με βάση αυτούς τους ελλιπείς σχεδιασμούς το Αιγάλεω παραλαμβάνει, στους δρόμους του, σημαντικό όγκο μετακινήσεων που εκτελούνται καθημερινά.

Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου είναι **ο μεγάλος όγκος διαμπερών ροών από τις κεντρικές οδούς της περιοχής**, δηλαδή τη Θηβών, την Ιερά Οδό και τη Πέτρου Ράλλη, τη Λεωφόρο Κηφισού και τη Λεωφόρο Αθηνών. Το γεγονός αυτό οδηγεί και στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός της περιοχής παρέμβασης και σε περαιτέρω ενίσχυση του φόρτου των παρακείμενων οδών, καθώς πολλοί οδηγοί αναγκάζονται να ακολουθήσουν εναλλακτικές διαδρομές.

Ένα ακόμη βασικό πρόβλημα που εντοπίστηκε στο δήμο αφορά στη στάθμευση.

Η έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και αστυνόμευσης ευνοούν στην ύπαρξη φαινομένων παράνομης στάθμευσης. Η παράνομη στάθμευση εμποδίζει την άνετη και ασφαλή διέλευση των πεζών και κυρίως των ΑΜΕΑ, ενώ παράλληλα μειώνει αισθητά την προσπελασιμότητα και γενικότερα την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών, δημιουργώντας καθυστερήσεις και μειώνοντας την αισθητική του αστικού χώρου.

Το δίκτυο του ΟΑΣΑ διαθέτει πληθώρα διαδρομών οι οποίες συνδέουν το Δήμο με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά καλύπτοντας το 85,34% της επιφάνειάς του, ποσοστό αρκετά υψηλό. Υπάρχει ωστόσο, τμήμα της περιοχής του Ελαιώνα που δεν καλύπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία έχοντα όμως υπόψη ότι πρόκειται για βιομηχανική περιοχή.

Ταυτόχρονα, ο Δήμος εξυπηρετείται και από γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας η οποία εκτελεί τοπικά δρομολόγια και λειτουργεί με τρόπο συμπληρωματικό του δικτύου του ΟΑΣΑ. Η κάλυψη του Δήμου από την δημοτική συγκοινωνία είναι αρκετά ικανοποιητική αφού ανέρχεται στο 48,54% της συνολικής του έκτασης. Ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει αναδιαμόρφωση και εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών που προσφέρει ώστε να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική και ελκυστική από τους κατοίκους.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για την περιοχή μελέτης αποτελεί το γεγονός της ύπαρξης δικτύου μετρό και συγκεκριμένα της γραμμής 3 του μετρό, η οποία εντός της επόμενης 3ετίας αναμένεται να επεκταθεί έως τον Πειραιά. Η επέκταση αυτή αναμένεται να επηρεάσει την κινητικότητα του Δήμου και να περιορίσει όσο γίνεται περισσότερο τις διαμπερείς μετακινήσεις από και προς τον Πειραιά. Εντός ορίου, λειτουργούν τρεις σταθμοί μετρό οι οποίοι καλύπτουν περιοχή εξυπηρέτησης σε ποσοστό που ανέρχεται σε 24,63%.

Εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 79 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Ιερά Οδού, της Θηβών, της Πέτρου Ράλλη, της Λ. Αθηνών και Κηφισού, της Μεγάλου Αλεξάνδρου και των κάθετων τους.

Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται όλα τα προβλήματα κινητικότητας που καταγράφηκαν μέσω των διαβουλεύσεων και της ομάδας εργασίας στο δήμο Αιγάλεω κατηγοριοποιημένα, όπως αναλύθηκαν διεξοδικότερα.

Στην τελευταία στήλη γίνεται σύνδεση των προβλημάτων κινητικότητας με πολεοδομικά θέματα.

Πίνακας 27: Προβλήματα Κινητικότητας στο Δήμο

Πρόβλημα Κινητικότητας	Καταγράφηκε στις διαβουλεύσεις	Επιβεβαιώθηκε από ομάδα εργασίας	Πολεοδομικές Επιπτώσεις
ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ			
Ανεπαρκής αριθμός ασφαλών διαβάσεων	NAI	NAI	Δημιουργείται ανασφάλεια κατά την κίνηση των πεζών.
Ανεπαρκή πεζοδρομίων πλάτη	NAI	NAI	Όπως προηγουμένως
Μεγάλος οχημάτων δημιουργεί ασφάλεια πεζούς φόρτος που ζητήματα στους	NAI	NAI	Όπως προηγουμένως και ανασφάλεια στην κίνηση των μαθητών προς τα σχολεία
Υψηλές οχημάτων δημιουργεί ασφάλεια πεζούς ταχύτητες που ζητήματα στους	NAI	NAI	Όπως προηγουμένως
Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα / εμπορεύματα / τραπεζοκαθίσματα που εμποδίζουν την προσπελασιμότητα των πεζοδρομίων.	NAI	NAI	Όπως προηγουμένως
ΣΥΛΛΟΓΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ			
Αραιές συχνότητες λεωφορειακών γραμμών	ΟΧΙ	NAI	Υψηλή αυτοκινήτου και μεγάλος χρόνος αναμονής στις στάσεις

ΠΟΔΗΛΑΤΟ					
Επέκταση των ποδηλατόδρομων και δημιουργία ενιαίου δικτύου	NAI		NAI	Έλλειψη δικτύου ποδηλατόδρομου. Χαμηλή χρήση ποδηλάτου	ενιαίου
Έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου	OXI		NAI	Χαμηλή χρήση ποδηλάτου	χρήση
ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ					
Ανυπαρξία Ανοιχτού Εμπορικού Κέντρου	NAI		NAI	Όπως προηγουμένως και οικονομικές επιπτώσεις	
Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι γύρω από σχολεία	NAI		NAI	Υποβάθμιση εκπαιδευτικού περιβάλλοντος, αυξημένη επικινδυνότητα κίνησης ευάλωτων χρηστών	
Μεγάλος όγκος υπερτοπικών και διαμπερών ροών	NAI		NAI	Κυκλοφοριακή συμφόρηση, θόρυβος, κακή ποιότητα αέρα	
Χρήση τοπικών οδών για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης	NAI		NAI	Αποθάρρυνση περπατήματος, θόρυβος.	
Έλλειψη μέτρων για τον περιορισμό της κίνησης βαρέων οχημάτων	OXI		NAI	Θόρυβος, υποβάθμιση αστικού περιβάλλοντος	
ΚΙΝΗΣΗ ΜΕ ΙΧ					
Καθυστερήσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης λόγω	NAI		NAI	Μείωση κινητικότητας, οικονομικές επιπτώσεις.	
Έλλειψη ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων	OXI		NAI	Ενίσχυση κυκλοφοριακής συμφόρησης	

Στη συνέχεια όλα τα προβλήματα κινητικότητας ιεραρχήθηκαν με βάση τις παρακάτω αρχές:

α) Πιο σημαντικά προβλήματα κινητικότητας ιεραρχούνται αυτά που έχουν σχέση με το περιβάλλον της πόλης, καθώς ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον έχει αντίκτυπο στις αξίες της γης, στις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, στην ποιότητα

ζωής των κατοίκων, αλλά επιδρά αρνητικά και στη χρήση φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης.

β) Ως τα πιο σημαντικά προβλήματα που σχετίζονται αμιγώς με μέσα μετακίνησης ιεραρχήθηκαν αυτά που σχετίζονται με το περπάτημα, καθώς το περπάτημα αποτελεί τη βάση και για τη χρήση όλων των μέσων μετακίνησης, ενώ η ποιότητα του περπατήματος έχει πολεοδομικό αντίκτυπο, καθώς ένα αστικό περιβάλλον που ευνοεί το περπάτημα είναι και αυτό που είναι πιο ελκυστικό και έχει κατά συνέπεια μεγαλύτερες προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης.

γ) Στη συνέχεια ακολουθούν προβλήματα κινητικότητας που σχετίζονται με τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που ιεραρχούνται ως πολύ σημαντικά.

δ) Τα προβλήματα χρήσης του ποδηλάτου ιεραρχήθηκαν ως τα τρίτα σημαντικότερα, καθώς υπάρχει πάντα ένα μερίδιο πληθυσμού που δε χρησιμοποιεί το ποδήλατο, σε αντίθεση με το περπάτημα και τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που χρησιμοποιούνται από τους περισσότερους πολίτες.

ε) Ως τελευταία σε σημασία ιεραρχήθηκαν αυτά που σχετίζονται με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς στόχος του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας είναι η μείωση της χρήσης του και η υποκατάσταση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα με άλλα μέσα φιλικότερα στο περιβάλλον.

στ) Προβλήματα κινητικότητας για τα οποία ο δήμος δεν είναι σε θέση να επηρεάσει καθόλου απαλείφθηκαν.

ζ) Απαλείφθηκαν επίσης προβλήματα κινητικότητας που τέθηκαν στη διαβούλευση, αλλά δεν επιβεβαιώθηκαν από την ομάδα μελέτης.

η) Ως σημαντικότερα προβλήματα κινητικότητας σε κάθε επιμέρους κατηγορία ιεραρχήθηκαν αυτά που ο δήμος μπορεί ευκολότερα να παρέμβει καθώς έχει άμεση αρμοδιότητα και έχουν τις σημαντικότερες πολεοδομικές επιπτώσεις.

Η ιεράρχηση των προβλημάτων κινητικότητας με βάση τις παραπάνω αρχές παρουσιάζεται παρακάτω:

1. Μεγάλος όγκος υπερτοπικών και διαμπερών ροών
2. Χρήση τοπικών οδών για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης
3. Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι γύρω από σχολεία
4. Έλλειψη μέτρων για τον περιορισμό της κίνησης των βαρέων οχημάτων
5. Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα / εμπορεύματα / τραπεζοκαθίσματα που εμποδίζει την προσπελασιμότητα των πεζοδρομίων.
6. Ανεπαρκής αριθμός ασφαλών διαβάσεων πεζών
7. Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων
8. Υψηλές ταχύτητες οχημάτων που δημιουργούν ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς και στο σύνολο των ευάλωτων χρηστών
9. Μεγάλος φόρτος οχημάτων που δημιουργεί ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς
10. Αραιές συχνότητες λεωφορειακών γραμμών
11. Επέκταση των ποδηλατόδρομων και δημιουργία ενιαίου δικτύου

12. Έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
13. Καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης
14. Έλλειψη ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

Ανάλυση SWOT

Βάσει όλων των παραπάνω δεδομένων και της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την υφιστάμενη λειτουργία του Δήμου. Η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης έγινε με την ανάλυση S.W.O.T τα αποτελέσματα της οποίας φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 28: Ανάλυση SWOT

S (Strengths)	W (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none"> • Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου • Εξυπηρέτηση περιοχής από 3 σταθμούς μετρό • αρκετά πυκνό δίκτυο Μ.Μ.Μ., μεγάλο ποσοστό κάλυψης της συνολικής επιφάνειας του Δήμου • Ύπαρξη σημαντικών χώρων πολιτισμού • Ύπαρξη υπερτοπικών πόλων έλξης (ΠΑ.Δ.Α., Εμπορικά κέντρα, Άλσος Μπαρουτάδικο) • Πεζοδρομημένοι οδοί στο κέντρο με υποδομές προσβασιμότητας για ΑμεΑ • Ύπαρξη υποδομών πεζοδρομίων με ικανοποιητικό πλάτος οδοστρώματος και υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές περιοχές • Συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο Δημάρχων για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030 • Άμεση σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας μέσω οδών ταχείας κυκλοφορίας • Ύπαρξη 5 μεγάλων οδικών αρτηριών εντός των ορίων ή και περιμετρικά του Δήμου 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανομοιόμορφη κατανομή κοινόχρηστων χώρων/χώρων πρασίνου, δύσκολη πρόσβαση από το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου λόγω της Λ. Θηβών, η οποία συνιστά ένα ιδιαίτερο τεχνητό φραγμό που χωρίζει τις ανατολικές με τις δυτικές γειτονίες του Δήμου • Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων εντός των γειτονιών, τα οποία συχνά δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές • Ασυνέχεια υποδομών κίνησης (τμηματικοί πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι) • Ανεπάρκεια εξοπλισμών προσβασιμότητας και απουσία ενιαίου δικτύου εξυπηρέτησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες • Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών • Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες • Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων σε μη κεντρικές αρτηρίες • Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων χώρων/ Έντονο πρόβλημα στάθμευσης • Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων • Έλλειψη οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης • Η ύπαρξη μεγάλων οδικών αρτηριών επιβαρύνει την

	κυκλοφοριακή κατάσταση του δικτύου και ενισχύει την επικίνδυνη οδήγηση των ΙΧ και τα προβλήματα ασφάλειας των πεζών
O (Opportunities)	T (Threats)
<ul style="list-style-type: none"> • Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις • Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα) • Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη • Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ • Τριπλή Ανάπλαση Ελαιώνα (πολλαπλά περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη) • Επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό • Άμεση υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ. και Σ.Φ.Η.Ο. 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης • Μη επιθυμία του κοινού στη λήψη αποφάσεων στο σχεδιασμό • Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης • Πανδημία COVID -19 • Γραφειοκρατικές καθυστερήσεις για την επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου σε κατεύθυνση της βελτίωσης της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων • Ασυμφωνίες- ασυνέχειες μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων σχεδιασμού • Αντίδραση τοπικής κοινωνίας σε μέτρα περιορισμού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ή στάθμευσης

Αξιολόγηση κινητικότητας - Mobility Status

Αναφορικά με την κινητικότητα, τα προβλήματα που έχουν εντοπιστεί επηρεάζουν την μετακίνηση των κατοίκων του Δήμου και ιδιαίτερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, καθώς οι υποδομές δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες του.

Σε μεγάλο μέρος της πόλης εντοπίζονται πεζοδρόμια των οποίων το πλάτος δεν πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές της νομοθεσίας με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να περιορίζεται σημαντικά και να γίνεται επί του οδοστρώματος αυξάνοντας έτσι την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίου συμβάντος. Ωστόσο, στο κέντρο της πόλης εντοπίζονται πεζοδρόμια με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίου, υποδομών για ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και ποιότητας το οποίο σε συνδυασμό με το υφιστάμενο δίκτυο πεζόδρομων συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της πεζής μετακίνησης. Φυσικά, οι υποδομές αυτές επιδέχονται βελτίωση, η οποία είναι πρέπει να γίνει άμεσα –τουλάχιστον- στα νευραλγικά σημεία του Δήμου όπως είναι τα τμήματα του δικτύου εκατέρωθεν σημαντικών οδικών αρτηριών όπως η Ιερά Οδός και η Θηβών.

Ως προς το ποδήλατο, το Αιγάλεω θα μπορούσε να αναπτυχθεί σε μια πόλη με αυξημένη χρήση ποδηλάτου για τις μετακινήσεις καθώς διαθέτει αρκετά χαρακτηριστικά που συμβάλλουν στην διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών. Οι ήπιες κλίσεις σε όλη την έκτασή του και το ιδιαίτερα πυκνό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, το οποίο θα μπορούσε να οδηγήσει στην δημιουργία κόμβων συνδυασμένων βιώσιμων μεταφορών, είναι μερικές από αυτές. Η ύπαρξη ποδηλατοδρόμων, αν και αρκετά ελλιπής, είναι μια σημαντική υποδομή για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου. Ωστόσο, παρατηρούνται ελλείψεις και αποκοπή του δικτύου σε ορισμένα τμήματα, τα οποία μέσω του ΣΒΑΚ θα ληφθούν υπόψη για τη δημιουργία μιας ενιαίας διαδρομής. Ως προς τις εναλλακτικές μετακινήσεις, ιδιαίτερα σημαντική θα ήταν η δημιουργία ενός κοινόχρηστου συστήματος ποδηλάτων, η οποία θα μπορούσε να λειτουργεί και σε συνεργασία με το ΠΑ.Δ.Α. για την εξυπηρέτηση των φοιτητών. Είναι σημαντικό να γίνονται καμπάνιες και ενημερώσεις για τη σωστή χρήση και προώθηση αυτών των μέσων τα οποία συμβάλλουν στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της πόλης και η συμβολή της πανεπιστημιακής κοινότητας θα ήταν ιδιαίτερα βοηθητική στην επίτευξή της.

Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, το Αιγάλεω εξυπηρετείται από μέσα σταθερής τροχιάς (Γραμμή 3 μετρό), από μια πληθώρα αστικών λεωφορειακών γραμμών Ο.Α.Σ.Α. καθώς και από σύστημα δημοτικής συγκοινωνίας. Αν και η παρεχόμενη κάλυψη του Δήμου από Μ.Μ.Μ. είναι αρκετά υψηλή, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πολιτών. Οι μεγαλύτερες αδυναμίες σημειώνονται στο κεντρικό τμήμα της περιοχής και στο κομμάτι του Ελαιώνα, τα οποία δεν εξυπηρετούνται καθόλου από δημοτική συγκοινωνία, ενώ η εξυπηρέτηση από τα άλλα δύο μέσα δεν είναι αρκετά ικανοποιητική.

Τέλος, η μηχανοκίνητη κυκλοφορία, όπως είναι αναμενόμενο, εμφανίζεται σε συντριπτικό ποσοστό ως προς τα μέσα που χρησιμοποιούνται, γεγονός που επηρεάζει την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και του θορύβου. Σε συνδυασμό με την ύπαρξη μεγάλων συγκοινωνιακών κόμβων στην περιοχή και την διέλευση φορτηγών από κεντρικές αρτηρίες της πόλης, η ποιότητα ζωής υποβαθμίζεται. Ωστόσο, υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα ορισμένες οικιστικές περιοχές να μην δέχονται υψηλό φόρτο οχημάτων.

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζεται το MOBILITY STATUS της περιοχής.

Πίνακας 29: Mobility Status

	Κατανομή μέσου μετακίνησης	Ποιότητα υποδομών	Ασφάλεια	Περιβάλλον και υγεία	Ισότιμη προσβασιμότητα	Κατάσταση εφαρμογής των μέτρων	Συμπέρασμα
Περπάτημα	3,32%	Μέτρια	Μεγάλα πλάτη πεζοδρομίου εμφανίζονται στο κέντρο της πόλης. Υπάρχει σημαντικό ποσοστό απουσίας υποδομών στις υπόλοιπες περιοχές	Το υψηλό ποσοστό περπατήματος συμβάλλει στην βελτίωση της σωματικής υγείας και στην καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας	Μόνο στις κεντρικές αρτηρίες και σε κάποιους πεζόδρομους (από τμηματικές αναπλάσεις) υπάρχουν υποδομές για άτομα ΑμεΑ (ράμπες και όδευση τυφλών).	Καμία δραστηριότητα	Απαιτούνται μέτρα για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ισότιμης προσβασιμότητας
Ποδήλατο	0,28%	Χαμηλή	Οι υποδομές για το ποδήλατο εντοπίζονται στο ύψος του πεζοδρομίου σε παράλληλη κίνηση με το αυτοκίνητο αποτελώντας μια ασφαλή υποδομή. Οι διασταυρώσεις με το αυτοκίνητο χρήζουν βελτίωσης.	Σχετικά υψηλή χρήση που σε συνδυασμό με το ποσοστό του περπατήματος, επηρεάζει τον τρόπο ζωής	Το δίκτυο ποδηλάτου είναι ελλιπές και πολύ περιορισμένο χωρικά με αποτέλεσμα να μην εξασφαλίζει την συνεχή και ελεύθερη κίνηση των ποδηλατών εντός της περιοχής	Καμία δραστηριότητα	Περαιτέρω ανάπτυξη υποδομών για τη χρήση ποδηλάτου
Δημόσια	3,82%	Μέτρια	Αύξηση	Η χαμηλή χρήση	Υπάρχουν	Καμία	Βελτίωση της

συγκοινωνία			πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων και της ποιότητας υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας	της δημόσιας συγκοινωνίας οδηγεί στην αύξηση της χρήσης ΙΧ	προβλήματα προσβασιμότητας στις υφιστάμενες υποδομές και τον στόλο λεωφορείων	δραστηριότητα	ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας
Κοινόχρηστα οχήματα (shared mobility)	Δεν λειτουργεί σύστημα κοινόχρηστων οχημάτων	Δεν υπάρχει υποδομή	Η έλλειψη ενημέρωσης για τη χρήση κοινόχρηστων μέσων επηρεάζει αρνητικά την ασφάλεια των χρηστών	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης	Άτομα που δεν έχουν τη δυνατότητα για ιδιωτική μετακίνηση, αντιμετωπίζουν πρόβλημα	Καμία δραστηριότητα για	Δημιουργία πιλοτικού συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων – αξιοποίηση υπερτοπικών πόρων
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	15,72%	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία συμβάντα.	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση μηχανοκίνητου δίκυκλου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, κυρίως εντός του κεντρικού πυρήνα της περιοχής
Αυτοκίνητο	75,01%	Μέτρια	Οι αδιαμόρφωτοι κόμβοι αποτελούν έναν παράγοντα που επιφέρει τροχαία	Επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τη χρήση αυτοκινήτου	Η παράνομη στάση και στάθμευση εμποδίζουν την κίνηση των	Καμία δραστηριότητα	Εφαρμογή μέτρων για τη μείωση της χρήσης των ΙΧ, δημιουργία περισσότερων

	συμβάντα.		κοινωνικών ομάδων, ευάλωτων και μη		δρόμων ήπιας κυκλοφορίας		
Διασύνδεση μέσω μετακίνησης (multimodal trips)	Δεν υπάρχει διασύνδεση μέσω μετακίνησης	Δεν υπάρχει υποδομή	Αύξηση πιθανότητας πρόκλησης τροχαίων συμβάντων λόγω χρήσης ιδιωτικών οχημάτων	Η χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και των εναλλακτικών μετακινήσεων οδηγεί σε αύξηση της χρήσης ΙΧ	Η ποιότητα του οδικού δικτύου διαφέρει εντός του Δήμου	Καμία δραστηριότητα	Ανάγκη για διασύνδεση των δημόσιων μεταφορών, κοινόχρηστων μέσων και του σταθμού του μετρό
Φορτηγά	1,85%	Μέτρια	Τα φορτηγά τροφοδοσίας επιβαρύνουν τον οικιστικό ιστό	Τα φορτηγά επιβαρύνουν το μικροκλίμα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου εντός οικιστικού ιστού	Περισσότερος φόρτος εντοπίζεται στο κέντρο και τις μεγάλες οδικές αρτηρίες	Καμία δραστηριότητα	Ανάπτυξη σχεδίου για διαχείριση των φορτηγών και των ωρών τροφοδοσίας
Ανάλυση	Εξάρτηση από ιδιωτικά μηχανοκίνητα οχήματα αλλά υπάρχουν ενθαρρυντικά στοιχεία για τις ενεργές μετακινήσεις	Βελτίωση των υποδομών για περπάτημα και σύνδεσης του δικτύου ποδηλάτου	Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Ανάγκη λειτουργίας συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και συνδυασμένων μετακινήσεων	Ανάγκη δημιουργίας εναλλακτικών μετακινήσεων	Ανάγκη για δράση κινητοποίησης της δημόσιας αρχής και των κατοίκων	

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη Σεναρίων Κινητικότητας

Γενικά

Η έκθεση ανάπτυξης σεναρίων συστημάτων Κινητικότητας στο Δήμο Αιγάλεω αποτελεί ουσιαστική υποχρέωση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου που απορρέει από τον κύκλο εκπόνησης των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2013 και ανανέωση 10/2019).

Στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας ανάπτυξης των σεναρίων διαγιγνώσκονται τα σημερινά δεδομένα (βλ. Δραστηριότητα 3.1), αξιολογούνται οι ισχύουσες στρατηγικές του δήμου και περιγράφεται αρχικά η μελλοντική κατάσταση της περιοχής παρέμβασης, με την θεώρηση ότι δεν θα πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις εκτός από όσες είχαν ήδη προγραμματιστεί έως την εκκίνηση διαδικασίας του ΣΒΑΚ. Στη συνέχεια, η πρόβλεψη της μελλοντικής κατάστασης της περιοχής παρέμβασης, γίνεται βάσει χωροταξικών-πολεοδομικών σχεδίων/μελετών, τα οποία έχουν εκπονηθεί από τον Δήμο, για εναλλακτικές καταστάσεις όπου προωθούνται διαφορετικές προτεραιότητες.

Στην παρούσα ενότητα αναλύεται αρχικά το θεωρητικό υπόβαθρο της δόμησης των σεναρίων και τα εργαλεία που κατά κανόνα χρησιμοποιούνται για τη δόμηση και ανάπτυξή τους.

Έπεται η ανάπτυξη των σεναρίων σύμφωνα με μία σειρά παραμέτρων που λαμβάνονται υπόψη με την υποβοήθηση αναγνωρισμένων εργαλείων ανάπτυξης, όπου παρουσιάζονται τρία (3) σενάρια: το μηδενικό ή σενάριο τάσεων (DO NOTHING), το ήπιο σενάριο (DO SOMETHING) και το ριζοσπαστικό σενάριο (DO EVERYTHING).

Θεωρητικό Υπόβαθρο διατύπωσης σεναρίων

Τι είναι ένα σενάριο κινητικότητας:

Σενάριο είναι η περιγραφή του συνόλου των μελλοντικών εξελίξεων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων (όπως είναι οι δημογραφικές και οικονομικές συνθήκες), καθώς και των στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής.

Τα σενάρια βοηθούν στην καλύτερη κατανόηση των πιθανών επιπτώσεων των εξωτερικών παραγόντων που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα (όπως η αλλαγή του κλίματος, η πληροφορική, η έλευση νέων καινοτομιών στις μετακινήσεις, η οικονομία και η ασφάλεια) σε συνδυασμό με εναλλακτικές προσεγγίσεις που τις επηρεάζουν. Η δημιουργία σεναρίων για διάφορες πιθανές μελλοντικές καταστάσεις επιτρέπει στους υπεύθυνους σχεδιασμού να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των σημερινών τάσεων, των πιθανών κοινωνικών και τοπικών αλλαγών, καθώς και των εναλλακτικών στρατηγικών προτεραιοτήτων της πολιτικής. Εξετάζοντας τις επιπτώσεις αυτών των διαφορετικών σεναρίων, ενισχύεται η βάση για τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων. Αυτή η βάση μπορεί να ενημερώσει και να εμπνεύσει την ανάπτυξη του οράματος και των προτεραιοτήτων και να βοηθήσει στον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για στρατηγικούς δείκτες.

Ποιοι είναι οι στόχοι της διαμόρφωσης σεναρίων:

Οι στόχοι της ανάπτυξης σεναρίων κινητικότητας περιλαμβάνουν:

- Την κατανόηση των κινδύνων και των ευκαιριών που σχετίζονται με τις σημερινές τάσεις, αλλά και με τις πιθανές αλλαγές των καταστάσεων.
- Την ανάπτυξη εναλλακτικών σεναρίων που ενημερώνουν σχετικά με τις πιθανές επιπτώσεις των διαφορετικών κατευθύνσεων της στρατηγικής πολιτικής.

- Τη δημιουργία μιας πραγματικής βάσης για την ερχόμενη ανάπτυξη του οράματος, των προτεραιοτήτων και των στόχων.

Ποιες δραστηριότητες περιλαμβάνουν;

Οι δραστηριότητες της φάσης αυτής περιλαμβάνουν:

- Την εξερεύνηση των πιθανών μελλοντικών εξελίξεων των εξωτερικών παραγόντων που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα (δηλαδή των παραγόντων που **δεν ελέγχονται άμεσα από την πόλη**, όπως η δημογραφία, η τιμή του πετρελαίου, οι οικονομικές συνθήκες, η κλιματική αλλαγή, η αλλαγή της τεχνολογίας ή του επιπέδου της πολιτικής υποστήριξης για την βιώσιμη κινητικότητα). Επιπλέον, την εξέταση των σύγχρονων τάσεων και των πιθανών αλλαγών που προβλέπονται από πρόσφατες αναφορές των εμπειρογνομώνων. Την ανάλυση των τάσεων σε τυπικές πόλεις που προηγήθηκαν, και εξέταση για το τι πρόκειται να συμβεί αν οι καινοτομίες ψηφιακής κινητικότητας που ήταν διαθέσιμες εκεί θα ήταν διαθέσιμες και στην πόλη που εξετάζεται. Επιπρόσθετα, εξετάζονται οι λιγότερο πιθανές, αλλά εξαιρετικά αποδιοργανωτικές αλλαγές που θα μπορούσαν να επηρεάσουν σε μεγάλο βαθμό την κινητικότητα σε μια πόλη.
- Την ανάλυση των επιδράσεων των μελλοντικών εξωτερικών καταστάσεων στο τοπικό σύστημα μεταφορών. Αυτό περιλαμβάνει και τις επιπτώσεις των παγκόσμιων ή εθνικών αλλαγών (π.χ. τις νέες τεχνολογίες που καθιστούν δυνατή την κινητικότητα ως υπηρεσία (Mobility-as-a-Service), τα αυτόνομα οχήματα ή τα μέσα μικροκινητικότητας χωρίς σταθμό – ποδήλατα & πατίνια), καθώς και τις τοπικές τάσεις (π.χ. μια αύξηση ή μείωση του πληθυσμού επηρεάζει τον προϋπολογισμό της πόλης και την επιλογή της αστικής ανάπτυξης).
- Την ανάπτυξη διάφορων σεναρίων που περιγράφουν τις εναλλακτικές προτεραιότητες της πολιτικής και τις επιπτώσεις που θα έχουν σε στρατηγικό επίπεδο. Πρέπει να αναπτυχθούν τουλάχιστον τρία σενάρια:
 - Ένα σενάριο ανεπτυγμένο με συνηθισμένο τρόπο που περιγράφει την πρόβλεψη της ανάπτυξης εάν η τρέχουσα πολιτική κατεύθυνση **συνεχίσει ως έχει** και εφαρμοστούν μόνο τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί.
 - Εναλλακτικά σενάρια τα οποία περιγράφουν τις προβλεπόμενες εξελίξεις που προκύπτουν από τις διάφορες στρατηγικές προτεραιότητες της πολιτικής (π.χ. εστίαση στη δημόσια συγκοινωνία έναντι της εστίασης στην ενεργή κινητικότητα ή έναντι της εστίασης στα ηλεκτροκίνητα μέσα). Αυτά τα σενάρια δείχνουν τη συμβολή των διαφόρων κατευθύνσεων της πολιτικής και διευκρινίζουν που θα μπορούσε να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση. Συνιστάται να συμπεριληφθούν μόνο κατευθύνσεις βιώσιμης πολιτικής, καθώς το μηδενικό σενάριο επιτρέπει ήδη τη σύγκριση με ένα λιγότερο βιώσιμο σενάριο.
- Την χρήση των κατάλληλων τεχνικών δημιουργίας σεναρίων όπως η μοντελοποίηση ή η χρήση της καθαρά ποιοτικής ανάλυσης (βασίζεται στην κρίση των εμπειρογνομώνων ή σε προηγούμενα αποτελέσματα πολιτικών στρατηγικών σε μια πόλη ή σε κάποιο παρόμοιο αστικό περιβάλλον) ή **συνδυασμός και των δύο**. Στην περίπτωση της μοντελοποίησης συνιστώνται μοντέλα στρατηγικού σχεδιασμού και

σχεδιαστικά μοντέλα τα οποία έχουν χαμηλό κόστος, γίνονται γρήγορα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν διαδραστικά. Τα λεπτομερή κυκλοφοριακά μοντέλα χρησιμοποιούνται συνήθως σε αυτό το στάδιο μόνο εάν είναι άμεσα διαθέσιμα χωρίς υψηλό κόστος, όπως προτρέπουν οι νέες οδηγίες εκπόνησης των ΣΒΑΚ (10/2019).

- Την αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των εξελίξεων σε διάφορους τομείς: Μεταφορές, χρήση γης, περιβάλλον, οικονομία κλπ. Προσδιορισμός των συνεργειών σε στρατηγικό επίπεδο, των δυνατοτήτων ολοκλήρωσης και των αρνητικών επιπτώσεων των τομεακών τάσεων. Αξιολόγηση της ευαισθησίας των σεναρίων σε σημαντικούς εξωτερικούς παράγοντες, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη ανάλυση των παραγόντων αυτών. Μια τέτοια αξιολόγηση βοηθά την ομάδα εργασίας να είναι προετοιμασμένη σε περίπτωση πιθανών αλλαγών στα αποτελέσματα και επιτρέπει να καταλάβουν ποια σενάρια θα είναι αποδεκτά μελλοντικά. Επίσης, τους βοηθάει να δείξουν τους περιορισμούς και τους κινδύνους της υπάρχουσας κατάστασης (μηδενικό σενάριο) εξηγώντας γιατί χρειάζονται οι αλλαγές για την προετοιμασία του μέλλοντος ακόμα και στην περίπτωση που οι περισσότεροι άνθρωποι είναι αυτή τη στιγμή ικανοποιημένοι.
- Τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών στη δημιουργία σεναρίων, για παράδειγμα στη συζήτηση σχετικά με τον αριθμό και τα σενάρια που θα αναπτυχθούν. Αυτό ενισχύει την οικειοποίηση και την αποδοχή της διαδικασίας ανάπτυξης του οράματος για την κινητικότητα (βλ. επόμενες ενότητες σχετικά).

Διαβούλευση των σεναρίων με πολίτες και φορείς

Η συζήτηση με τους πολίτες και τους φορείς των σεναρίων και των επιδράσεων τους είναι το πρώτο βήμα προκειμένου να γίνει ευρέως αποδεκτό το επερχόμενο όραμα της κινητικότητας. Η παρουσίαση των μελλοντικών ενδεχομένων και η συνεκτίμηση τους θα δημιουργήσουν μια κοινή λογική των επιλογών για το μέλλον του δήμου. Συμβάλλει επίσης στην ευαισθητοποίηση και στις ανταλλαγές απόψεων μεταξύ διάφορων πολιτικών και τομέων, στην **πολυπλοκότητα** των στρατηγικών αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν και στους **κινδύνους** που αντιμετωπίζουν.

Ο στόχος είναι να συζητηθούν και να εργαστούν προς την κατεύθυνση μιας κοινής αντίληψης της οποίας τα σενάρια ή τα στοιχεία των σεναρίων είναι επιθυμητά. Η συμμετοχή των πολιτών και των ενδιαφερόμενων σε αυτό το στάδιο συντελεί στη δημιουργία μιας ευρείας αποδοχής των στόχων και των μέτρων που θα επιλεγούν αργότερα.

Οι κύριες δραστηριότητες για την επίτευξη του στόχου αυτού περιλαμβάνουν:

- Την παρουσίαση των σεναρίων και των αποτελεσμάτων τους στους βασικούς φορείς. Την ενθάρρυνση της συζήτησης σχετικά με τις εναλλακτικές στρατηγικές πολιτικές και τις επιπτώσεις τους. Οι πολίτες και οι φορείς, μέσα από τις διαβουλεύσεις, καλούνται να εκφράσουν τη γνώμη του για θέματα όπως:
 - Ποιες είναι οι ανάγκες αλλαγής που αποκαλύπτει το μηδενικό σενάριο;
 - Ποια από τις εναλλακτικές προτεραιότητες είναι επιθυμητή (πχ. Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας; Προώθηση του περπατήματος; Κλπ.)
 - Ποιο επίπεδο φιλοδοξίας απαιτείται για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας στο μέλλον;

- Τις συζητήσεις για τις αλληλεξαρτήσεις των αλλαγών στον τομέα των μεταφορών/πολεοδομίας/ περιβάλλοντος και σε άλλους τομείς. Πώς μπορούν να δημιουργηθούν συνέργειες και να αποφευχθούν τα αρνητικά αποτελέσματα; Εξέταση της ανθεκτικότητας του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών και της ανθεκτικότητας των διαφορετικών σεναρίων ενάντια στις μεταβαλλόμενες εξωτερικές συνθήκες.
- Την συζήτηση των σεναρίων με ανθρώπους από όλα τα μέρη της κοινωνίας. Σκοπός είναι να εμπλακούν ακόμα και οι ομάδες που συνήθως υπο-εκπροσωπούνται (hard-to-reach groups) όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, οι εθνικές μειονότητες, τα άτομα με χαμηλό ή πολύ υψηλό εισόδημα, οι μονογονεϊκές οικογένειες και τα άτομα με αναπηρίες. Τέτοιες μέθοδοι μπορεί να περιλαμβάνουν την τοποθέτηση χώρων πληροφόρησης σε διαφορετικά μέρη της πόλης (π.χ. σε πλατείες και σε δημόσια κτίρια), συλλέγοντας σχόλια σε πραγματικό χρόνο, τη χρήση των κοινωνικών μέσων δικτύωσης σε συνεργασία με διάφορους οργανισμούς που αντιπροσωπεύουν αυτές τις ομάδες (π.χ. νηπιαγωγεία, σχολεία, πολιτιστικές ενώσεις, συλλογικότητες μειονοτήτων, κέντρα απασχόλησης, ειδικές λέσχες κ.α.) και τη διεξαγωγή αντιπροσωπευτικών ερευνών σε διάφορες γλώσσες. Συγκρίνοντας τη δημογραφική σύνθεση των συμμετεχόντων στο διαδίκτυο με τον γενικό πληθυσμό της πόλης μπορούν να εντοπιστούν οι υπο-εκπροσωπούμενες ομάδες, οι οποίες έπειτα θα πρέπει να προσεγγιστούν.

Εργαλεία υποβοήθησης στη διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Τα σενάρια βοηθούν τους εμπλεκόμενους φορείς να κατανοήσουν καλύτερα τις πιθανές συνδυασμένες επιπτώσεις που θα έχουν τα μέτρα που συζητούνται και επιλέγονται σε ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αναπτύσσοντας διάφορες μελλοντικές καταστάσεις, τους επιτρέπεται να αξιολογούν ανεξάρτητα τις συνέπειες των τρεχουσών τάσεων, τα μέτρα που έχουν ήδη προγραμματιστεί και τις νέες πολιτικές επιλογές. Η εξέταση των επιπτώσεων αυτών των διαφορετικών σεναρίων επιτρέπει τον ορισμό ρεαλιστικών στόχων για τους δείκτες αποτελεσμάτων.

Ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο που συστήνει ο ELTIS είναι το πρόγραμμα **European Urban Transport Roadmaps**, το οποίο επιλέγεται για την αξιολόγηση των σεναρίων κινητικότητας στο Ναύπλιο. Αποτελεί ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών το οποίο χρησιμοποιούν δεκάδες πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη για να δομήσουν σενάρια και να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Χρησιμοποιώντας αυτό το εργαλείο, οι ευρωπαϊκές πόλεις μπορούν να διερευνήσουν και να προσδιορίσουν κατάλληλα βιώσιμα πακέτα μέτρων / πολιτικών για την ποσοτικοποίηση των μεταφορικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων αυτών των μέτρων και να εξετάσουν ένα οδικό χάρτη εφαρμογής (roadmap) του σεναρίου πολιτικής.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, τα κυκλοφοριακά μοντέλα δύναται να χρησιμοποιηθούν σε αυτό το στάδιο μόνα εάν είναι άμεσα διαθέσιμα, καθώς η ανάπτυξή τους σε διαφορετική περίπτωση απαιτεί μεγάλο κόστος.

Τάσεις εξέλιξης

Πληθυσμιακή εξέλιξη

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ το έτος 2011, ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Αιγάλεω ανέρχεται σε 69.946 άτομα, τα οποία κατοικούν σε μια έκταση 6,450 τετρ. Χλμ. Συγκριτικά με το 2001 ο δήμος εμφανίζει αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, η οποία υπολογίζεται 10,23%. Σημειώνεται ότι αυτή η μείωση του πληθυσμού φαίνεται να ξεκινά ήδη από το 1991. Σε γενικές γραμμές είναι μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή με 10.800 άτομα ανά τετρ. χλμ., μέγεθος πολύ υψηλότερο του μέσου όρου της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών.

Από την μελέτη των πληθυσμιακών δεδομένων του Δήμου προκύπτει ότι ο πληθυσμός του έχει πλέον εισέλθει στο στάδιο της δημογραφικής γήρανσης μιας και παρατηρείται μια αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων (άνω των 65) και μια ταυτόχρονη μείωση των παιδιών (0-14 χρονών). Η μέση ηλικία των μόνιμων κατοίκων ανέρχεται στα 42,1 έτη, ενώ από την σύγκριση των ηλικιακών ομάδων χωρισμένων ανά δεκαετία ζωής, προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό έχει ηλικία μεταξύ 20 και 29 ετών.

Οικονομία

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνση το 2021 κατά 2.0%. Η ανεργία αναμένεται να ανέλθει το 2021 δείχνει περίπου στο 14,0%. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για το 2019 και το 2018, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ στη χώρα το 2019 ανήλθε στις 17.107 ευρώ, αυξημένο κατά 2,16% σε σύγκριση με τις 16.745 ευρώ το 2018.

Στο Δυτικό Τομέα Αθηνών το κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι 11.646 ευρώ σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία του 2018, σημειώνοντας αύξηση κατά 2,10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε 69.946 κατοίκους. Έδρα του Δήμου ορίστηκε να είναι το Αιγάλεω.

Δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων

Στην ελληνικό χώρο, κυκλοφορούν 5.492.176 επιβατικά οχήματα (ΕΛΣΤΑΤ, 2020), εκ των οποίων τα 3.042.008 εντοπίζονται στην Περιφερειακή Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 508 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους σε όλη τη χώρα και περίπου σε **795 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στην Αττική**. Σημειώνεται ότι ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά του αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ η ανοδική πορεία συνεχίζεται (με μία μικρή εξαίρεση το έτος 2020, όπου οι πωλήσεις μειώθηκαν). Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ, την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2021 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 105.643 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 79.338 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2020, παρουσιάζοντας αύξηση 33,2%. Ειδικά στην περίπτωση της Αττικής, αναφέρεται πως κυκλοφόρησαν πρώτη φορά το την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2021, 58.618 αυτοκίνητα, γεγονός που σημαίνει αύξηση 52,3% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2020.

Κατανάλωση Ενέργειας και Περιβαλλοντικό Αποτύπωμα

Η έγκριση της προσχώρησης του Δήμου στο «Σύμφωνο των Δημάρχων» αποδεικνύει τη δέσμευση του απέναντι στο πλαίσιο των υποχρεώσεων της ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας για μείωση των εκπομπών CO₂, εξοικονόμηση ενέργειας και προώθηση των ΑΠΕ. Μάλιστα, η ανάληψη πρωτοβουλίας για μακροχρόνιο σχεδιασμό και οικονομική βελτιστοποίηση της ενεργειακής πολιτικής, αποτελεί κομβική προτεραιότητα για το Δήμο Αιγάλεω.

Σημειώνεται ότι τα μέλη της κοινότητας ενδέχεται να βρίσκονται σε μια από τις τρεις παρακάτω καταστάσεις

I. Πολιτική απόφαση συμμετοχής

II. Το σχέδιο δράσης έχει υποβληθεί

III. Το σχέδιο δράσης βρίσκεται σε στάδιο παρακολούθησης

Ο Δήμος Αιγάλεω βρίσκεται στο δεύτερο στάδιο, δηλαδή έχει υποβάλλει το σχέδιο δράσης του. Οι δεσμεύσεις του Συμφώνου χωρίζονται στα εξής στάδια:

1. 2020, το εν λόγω στάδιο αφορά τον αρχικό στόχο, ο οποίος υιοθετήθηκε το 2008 και στοχεύει σε μείωση εκπομπών, το έτος 2020 τουλάχιστον 20% σε σχέση με το έτος αναφοράς

2. Adaptation, αυτό το στάδιο αφορά την δέσμευση των Δημάρχων να πάρουν πρωτοβουλίες, με σκοπό την μείωση του ενεργειακού αποτυπώματος του Δήμου και ξεκίνησε το 2014.

3. 2030 το τρίτο στάδιο, το οποίο αποτελεί συγχώνευση των άλλων δύο, αφορά τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου σε τουλάχιστον 40% το έτος 2030 και εμφανίστηκε για πρώτη φορά το 2015.

Από το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) για τον Δήμο Αιγάλεω που εκπονήθηκε το 2021, συγκεντρώθηκαν τα στοιχεία κατανάλωσης ενέργειας για τον τομέα των μεταφορών και πιο συγκεκριμένα για τις δημόσιες, τις ιδιωτικές και τις δημοτικές μεταφορές. Σημειώνεται ότι επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς το 2018 μιας και για το συγκεκριμένο έτος υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την ορθή αποτύπωση του ενεργειακού προφίλ του Δήμου σε μια περίοδο κανονικότητας.

Επίσης τίθενται ορισμένοι σημαντικοί στόχοι οι οποίοι είναι οι κάτωθι:

- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων
- Διαμόρφωση οικολογικής συνείδησης
- Συνεργασία σε θέματα περιβάλλοντος με όμορους δήμους
- Μακροπρόθεσμη εξοικονόμηση οικονομικών πόρων για τον Δήμο

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα – Νέες Τεχνολογίες

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων στην Ευρώπη. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2040 στα 350 εκατ. παγκοσμίως, εκ των οποίων τα 300 εκατ. θα είναι επιβατικά (σύμφωνα με έκθεση της BP Energy Outlook 2019).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Bloomberg New Energy Finance (BNEF)¹ αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 220 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2021.

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς πέρσι οι πωλήσεις των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων BEVs κατέγραψαν την υψηλότερη επίδοσή τους στην Ευρώπη σημειώνοντας άλμα της τάξης του 47% το έτος 2018 σε σχέση με το 2017. Συγκεκριμένα, τη χρονιά εκείνη οι ταξινομήσεις των BEV ανήλθαν στις 132.800 μονάδες, ενώ το 2018 αυξήθηκαν στις 195.200 μονάδες. Συνολικά το έτος 2020 κυκλοφορούσαν στην Ευρώπη 1,7 εκατ. πλήρως ηλεκτρικά οχήματα.

Στην Ελλάδα, η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο και αρκετά πίσω σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Συγκεκριμένα, το μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων από 0,06%

¹ <https://about.bnef.com/>

το 2016, ανέβηκε στο 0,19% το 2017, για να φτάσει όπως αναφέρθηκε στο 0,3% το 2018, σε μια αγορά της τάξης των 110.000 αυτοκινήτων συνολικά².

Δόμηση Σεναρίων

Μηδενικό Σενάριο ή Σενάριο Τάσεων (Do Nothing)

Το μηδενικό σενάριο αποτυπώνει την εξέλιξη των τάσεων **αν δεν εφαρμοσθούν μέτρα και πολιτικές για τη στήριξη της βιώσιμης κινητικότητας**, και συνεχιστεί η υφιστάμενη πρακτική σε έργα και υποδομές.

Τα γενικά χαρακτηριστικά του μηδενικού σεναρίου είναι τα ακόλουθα:

- ♦ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- ♦ **Διατηρούνται τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του δήμου.**
- ♦ Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- ♦ Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους των πεζοδρομίων, της κακής τους ποιότητας, της έλλειψης ραμπών και οδεύσεων τυφλών και της έλλειψης υποδομών για ποδηλάτες.
- ♦ **Τα υπάρχοντα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του Δήμου.**
- ♦ **Δεν επιτυγχάνονται οι «έξυπνοι» στόχοι που προτάθηκαν παραπάνω με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή μελέτης.**

Ήπιο Σενάριο

Σε γενικό πλαίσιο, η Ελλάδα βρίσκεται (ακόμη) πίσω στον τομέα της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως μέσα από σημαντικές στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας οι οποίες αναπτύσσονται τα τελευταία έτη, αξίζει να αναφερθεί ότι οι Δήμοι μπορεί να επωφεληθούν σημαντικά. Στο πλαίσιο αυτό ο Δήμος Αιγάλεω μπορεί να εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και περπάτημα και με αυτόν τον τρόπο να εκμεταλλευτεί τα έργα «πιλότους» που θα πραγματοποιηθούν στο εγγύς μέλλον και θα χρηματοδοτηθούν από ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα.

Όπως και η ενεργή μετακίνηση, έτσι και η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ.

Οι κύριες αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- ♦ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).

² Πηγή: EAF0

- ◆ Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνση τους και βελτίωση της ποιότητάς τους.
- ◆ Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- ◆ Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων
- ◆ Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του Δήμου.
- ◆ Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών.
- ◆ Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- ◆ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- ◆ Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ◆ Ανανέωση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- ◆ Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της ΔΣ.
- ◆ Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- ◆ Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.
- ◆ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση καθώς και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Επίσης, το σενάριο αποσκοπεί στην προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στην ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα και στην εξασφάλιση της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών.**

Κατάλογος μέτρων

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλάτυνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις / φυσικός σχεδιασμός είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας του συνόλου των μετακινούμενων.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Αρκετά σημαντικό θα ήταν το μέτρο αυτό να εφαρμοστεί με τέτοιο τρόπο που να μπορεί να αξιοποιηθεί το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων, στην κατεύθυνση δημιουργίας μιας ενιαίας διαδρομής αποκλειστικής κίνησης πεζών. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Αιγάλεω θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου του Δήμου

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τους οποίους διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές

διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

Στην περιοχή μελέτης έχει ήδη εφαρμοστεί το συγκεκριμένο κυκλοφοριακό καθεστώς σε ορισμένα οδικά τμήματα αλλά καλό θα ήταν να επεκταθεί σε περισσότερα.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (με κατάργηση ουσιαστικά νεκρού χώρου), η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (συμβατικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Αιγάλεω, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία, οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία (σταθμοί λεωφορείων με μεγάλο αριθμό διερχόμενων γραμμών)

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας (αστικών λεωφορείων) εντός του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, στην κατεύθυνση που χρησιμοποιούνται τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα αλλά για μικρό χρονικό διάστημα με αυτοματοποιημένο τρόπο. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Άρα, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα επιβαρύνει τον Δήμο ή ιδιώτη, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Το μέτρο αυτό μπορεί να αποτελέσει συνδετήριο κρίκο με την εκπόνηση ΣΦΗΟ.

Πίνακας 30: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Σεναρίου Α με το Urban Transport RoadMaps

Προτεινόμενα Μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)
1) Διαπλάτυση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)
2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)	
3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)	
4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)	
5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων	
6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου του Δήμου	
14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)	Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing)
11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)
10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)
12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	
15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)	
13) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία	Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)
8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)
9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων	Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)
16) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Υποδομές φόρτισης οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)

Πίνακας 31: Παράμετροι UTR Σεναρίου Α

Μέτρο	Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR
Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike Sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περιοχή κάλυψης (αστική περιοχή): 10%
Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Συνδρομή: 20/έτος
Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη
	Μήκος διαδρομής: 40χλμ.
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)	Χρονιά υλοποίησης: 2025
	Περίοδος υλοποίησης έργων: 5 χρόνια
	Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO2
Υποδομές φόρτισης οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή Κάλυψης: 20%
	Χρονιά υλοποίησης: 2023
Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών
	Μήκος νέων γραμμών: 10χλμ.
Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περίοδος υλοποίησης: 3 χρόνια
	Κόστος υλοποίησης: 250.000 ευρώ
Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 25%
Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic	Χρονιά υλοποίησης: 2023

calming measures)	Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη
	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50%

Ριζοσπαστικό Σενάριο

Το ριζοσπαστικό σενάριο συνδυάζει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια, μέσα από παράλληλα μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Επιπλέον, εν ισχύ βρίσκεται η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη προγραμματίσει την κατασκευή 100-150 σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στα νησιά και 1.000-1.500 στην ηπειρωτική χώρα.

Οι βασικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- ◆ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- ◆ Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο ήπιο σενάριο.
- ◆ Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
- ◆ Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.
- ◆ Δημιουργία οδικών δακτυλίων.
- ◆ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- ◆ Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- ◆ Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- ◆ Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη Δημόσια Συγκοινωνία.
- ◆ Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών.
- ◆ Προωθείται (σταδιακά) η ηλεκτροκίνηση και στα ιδιωτικά αυτοκίνητα.
- ◆ Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια

συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. Ηλεκτρικά πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.

- ♦ **Σκοπός είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση. Όλοι οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται για τον Δήμο πρόκειται να επιτευχθούν και μάλιστα σε μέγιστο βαθμό.**

Κατάλογος μέτρων

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Δήμου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (συμβατικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία (και η δημοτική), οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία (σταθμοί λεωφορείων με μεγάλο αριθμό διερχόμενων γραμμών)

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, όπως είναι για παράδειγμα το carpooling ή το ωτοστόπ. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενη στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει κατά βάση κέρδη στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Επομένως, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.

Η εν λόγω σειρά μέτρων μπορεί να διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης. Σημειώνεται πως η εφαρμογή τους δεν απαιτεί αυξημένο χρόνο και είναι σχετικά οικονομική. Βέβαια, οφείλει να τονισθεί πως η ακριβής επιλογή του εκάστοτε μέτρου, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πολλαπλούς παράγοντες πχ χαρακτήρας οδού, ταχύτητα, νομοθετικό πλαίσιο επιτρεπόμενων εμποδίων κτλ.

18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας

Η δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελεί μία οικονομική λύση για πιο ορθολογική χρήση του οδικού δικτύου από τα οχήματα, αποσκοπώντας στη μείωση των διαμπερών ροών και την προστασία της κεντρικής περιοχής του Δήμου και των γειτονιών. Ωστόσο, η

εφαρμογή του μέτρου απαιτεί τη συνεργασία του Δήμου Αιγάλεω και την Περιφέρεια Αττικής και απαιτείται χρόνος για την εκπόνηση των μελετών και για τις διαδικασίες εγκρίσεων και υλοποίησης των παρεμβάσεων.

20) Μείωση ορίων ταχύτητας

Η μείωση των ορίων ταχύτητας αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Το εν λόγω μέτρο μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα και γρήγορα ως κανονιστικό μέτρο, με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Η μελέτη σήμανσης μπορεί να υλοποιηθεί από την Τ.Υ. του Δήμου Αιγάλεω.

21) Μονοδρομηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας

Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας σε μια πόλη αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον η μονοδρομηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.

22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευσης επί της οδού

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά των οικισμών θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Δήμο.

24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή.

25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας

Αποτελεί καθοριστικό μέτρο στην κατεύθυνση της «έξυπνης πόλης». Στηρίζεται σε πλατφόρμα, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου σε 24ωρη βάση και σε πραγματικό χρόνο. Η υλοποίησή του, ωστόσο, απαιτεί ένα δυναμικό συντονιστικό φορέα ο οποίος να επιβλέπει και να εφαρμόζει άρτια τη διαδικασία.

26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα επιβαρύνει τον Δήμο ή ιδιώτη, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Το μέτρο αυτό μπορεί να αποτελέσει συνδετήριο κρίκο με την εκπόνηση ΣΦΗΟ.

27) Ενιαία τιμολόγηση χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Η σύμπραξη των 3 φορέων (ΔΣ-ΚΤΕΛ, κοινόχρηστα ποδήλατα και χώροι στάθμευσης) μπορεί να ενισχύσει την χρήση του από κατοίκους και επισκέπτες. Παράλληλα η χρήση ενιαίου εισιτηρίου θα συμφέρει οικονομικά και τους ίδιους τους χρήστες που θα θεωρήσουν ένα τέτοιο σύστημα πιο ελκυστικό σε σχέση με την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό του Δήμου, όπου η εύρεση θέσεων στάθμευσης θα είναι συγκριτικά δύσκολη.

28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει με αξιόλογο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαίτερως απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.

30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ καθώς και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων

Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες.

Πίνακας 32: Σύνδεση προτεινόμενων μέτρων Ριζοσπαστικού Σεναρίου με το Urban Transport Roadmaps

Προτεινόμενα μέτρα	Μέτρα που εισάγονται στο Urban Transport Roadmaps- UTR
28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού 29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών 30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων	Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)
7) Εγκατάσταση συστήματος	Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike

κοινόχρηστων ποδηλάτων	sharing)
14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)	Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)
26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)
11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)
10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας 12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας 15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)	Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)
13) Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία 23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευσης επί της οδού	Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)
1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης 2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.) 3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές) 4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών και διαχωρισμένων υποδομών) 5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων 6) Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης 9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων	Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)
22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)
27) Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)
24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων 25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)
16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space

17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων. 18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	reallocation)
21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)
8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας 19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας 20) Μείωση ορίων ταχύτητας	Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)

Πίνακας 33: Παράμετροι UTR Σεναρίου Β

Μέτρο	Παράμετροι που εισάγονται στο μοντέλο UTR
Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα (Sustainable travel information and promotion)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος: 15€/κάτοικο
Σύστημα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων (Bike sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Κόστος υλοποίησης: 1500/ποδήλατο Συνδρομή: 25/έτος Κάλυψη: 20% αστικής περιοχής
Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car Sharing)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Συνδρομή: 20/έτος
Υποδομές Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Green energy refuelling infrastructures)	Περιοχή κάλυψης ηλεκτρικών φορτιστών: 50% Κόστος: 8000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης: 2025
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας με οχήματα «πράσινης ενέργειας» (Green Public fleets)	Χρονιά υλοποίησης: 2025 Περίοδος υλοποίησης έργων: 4 χρόνια Στόχος μείωσης ρύπανσης και εκπομπών CO2
Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας (Bus, trolley and tram network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Ενίσχυση συχνότητας δρομολογίων στο 100% των γραμμών Μήκος νέων γραμμών: 10χλμ.
Χώροι στάθμευσης για μετεπιβίβαση (Park and ride)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης: 3 χρόνια
Δημιουργία δικτύου για Περπάτημα και Ποδήλατο (Walking and cycling network and facilities)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περίοδος υλοποίησης έργων: 10 χρόνια Μήκος πράσινης διαδρομής: 80km
Σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης (Parking regulation/pricing)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 30%
Ενιαίο σύστημα εισιτηρίων (Public transport integrated ticketing and tariff schemes)	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Κόστος υλοποίησης: 10€/κάτοικο Κόστος λειτουργίας: 16€/κάτοικο
Θεσμικό πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές (Urban freight regulations)	Χρονιά υλοποίησης: 2023
Ελεγχόμενη πρόσβαση οχημάτων (Access regulation and road and parking space reallocation)	Χρονιά υλοποίησης: 2023 Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 50%

Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας (Traffic calming measures)

Χρονιά υλοποίησης: 2023
Περίοδος υλοποίησης: 10 έτη
Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού: 70%



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

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3 & 4 – ΦΑΣΗ Β – ΣΤΑΔΙΟ 3 & 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ
ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ
ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ
ΜΕΤΡΩΝ**

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Diadikasia Business Consulting SA

DBC ▲ diadikasia

Περιεχόμενα	
Εισαγωγή.....	4
Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων ..	7
Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω	7
Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία του Αιγάλεω	10
Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων.....	10
Μέτρα Ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας.....	18
Μέτρα διαχείρισης της Στάθμευσης.....	18
Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών	19
Μέτρα Διαχείρισης βαρέων οχημάτων.....	20
Δημιουργία Superblocks.....	21
Παράδειγμα πόλης εντός του Ελλαδικού Χώρου.....	23
Συμπέρασμα	24
Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας	26
Ήπιο Σενάριο.....	30
Ριζοσπαστικό Σενάριο	32
Προκαταρκτική ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω	34
Όραμα Δήμου Αιγάλεω	34
Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών;.....	36
Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετία.	37
Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω.....	42
Ανάπτυξη και αξιολόγηση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων	50
Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων.....	50
Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω.....	63
Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ.....	63
Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων	70
Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων	89
Μέτρα παρέμβασης και πακέτα μέτρων.....	93
Διαβουλεύσεις.....	104
Ευρετήριο Πινάκων	
Πίνακας 1: Πίνακας S.W.O.T για το Δήμο Αιγάλεω.....	7
Πίνακας 2: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για το Δήμο Αιγάλεω.....	27
Πίνακας 3: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω	38
Πίνακας 4: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω	44
Πίνακας 5: Πιθανά/ αποτελεσματικά μέτρα	50

Πίνακας 6: Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ	63
Πίνακας 7: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων	89

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1- Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	5
Εικόνα 2 - Το δεύτερο στάδιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....	6
Εικόνα 3 - Ολοκληρωμένοι (αριστερά) και υπό κατασκευή (δεξιά) ποδηλατόδρομοι – Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/cycling)....	11
Εικόνα 4 - Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί προστασίας σχολείων, Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/people-friendly-streets#).....	12
Εικόνα 5 - Χάρτης Πεζών Aveiro, Πορτογαλία (Πηγή Δεδομένων: https://ontheworldmap.com/portugal/city/aveiro/aveiro-tourist-map.html).....	13
Εικόνα 6 - Διαδρομές ποδηλάτου στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility).....	14
Εικόνα 7 - Σταθμοί ενοικίασης και κοινόχρηστων ποδηλάτων/ηλεκτρικών σκούτερ στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility).....	15
Εικόνα 8 - Χάρτης Ποδηλατικού Δικτύου στην Brescia	16
Εικόνα 9 - Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων “beÁgueda” (Πηγή Δεδομένων: https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/aguada/).....	17
Εικόνα 10 - Superblocks στην πόλη Vitoria – Gasteiz (Πηγή Δεδομένων: https://www.interregeurope.eu/).....	22
Εικόνα 11- Superblocks στην Βαρκελώνη (Πηγή Δεδομένων: https://www.lifo.gr/) .	23
Εικόνα 12 - Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (ΠΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΕΣΠΑ 2014-20) (Πηγή Δεδομένων : Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (kavala.gov.gr))	24
Εικόνα 13 - Ήπιο Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας	31
Εικόνα 14 - Ήπιο Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς.....	31
Εικόνα 15- Ριζοσπαστικό Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας	32
Εικόνα 16 - Ριζοσπαστικό Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς	33
Εικόνα 17 - Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια	100
Εικόνα 18 - Διαχείριση Στάθμευσης	100
Εικόνα 19 - Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου	101
Εικόνα 20 - Δίκτυο Κίνησης Πεζού	101
Εικόνα 21 - Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων.....	102
Εικόνα 22 - Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων.....	102
Εικόνα 23 - Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας	103

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. Ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης, ενώ στοχεύει ταυτόχρονα στην προάσπιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα (Nikitas et al., 2021).

Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία 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 αναφέρονται και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος Αιγάλεω επενδύει στις στρατηγικές της βιώσιμης κινητικότητας, μειώνοντας την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στοχεύοντας 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 Αιγάλεω, 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.

Με αφετηρία την ανάγκη για στροφή σε μία διαφορετική προσέγγιση του αστικού περιβάλλοντος και της λειτουργικότητάς του, αναπτύσσονται τα δώδεκα βήματα ενός ΣΒΑΚ (βλ. Εικόνα 1). Αυτά, κατανέμονται σε τέσσερα ευρύτερα στάδια, τα οποία παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

1. Προετοιμασία και ανάλυση
2. Ανάπτυξη στρατηγικής
3. Σχεδιασμός μέτρων
4. Υλοποίηση και παρακολούθηση



Εικόνα 1- Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στο παρόν παραδοτέο, περιγράφονται όλες τις δράσεις που έλαβαν χώρα κατά το δεύτερο στάδιο του ΣΒΑΚ, αυτό του καθορισμού της στρατηγικής (βλ. Εικόνα 2) που θα ακολουθήσει ο Δήμος Αιγάλεω για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Στο εν λόγω στάδιο, πραγματοποιούνται τα εξής βήματα:

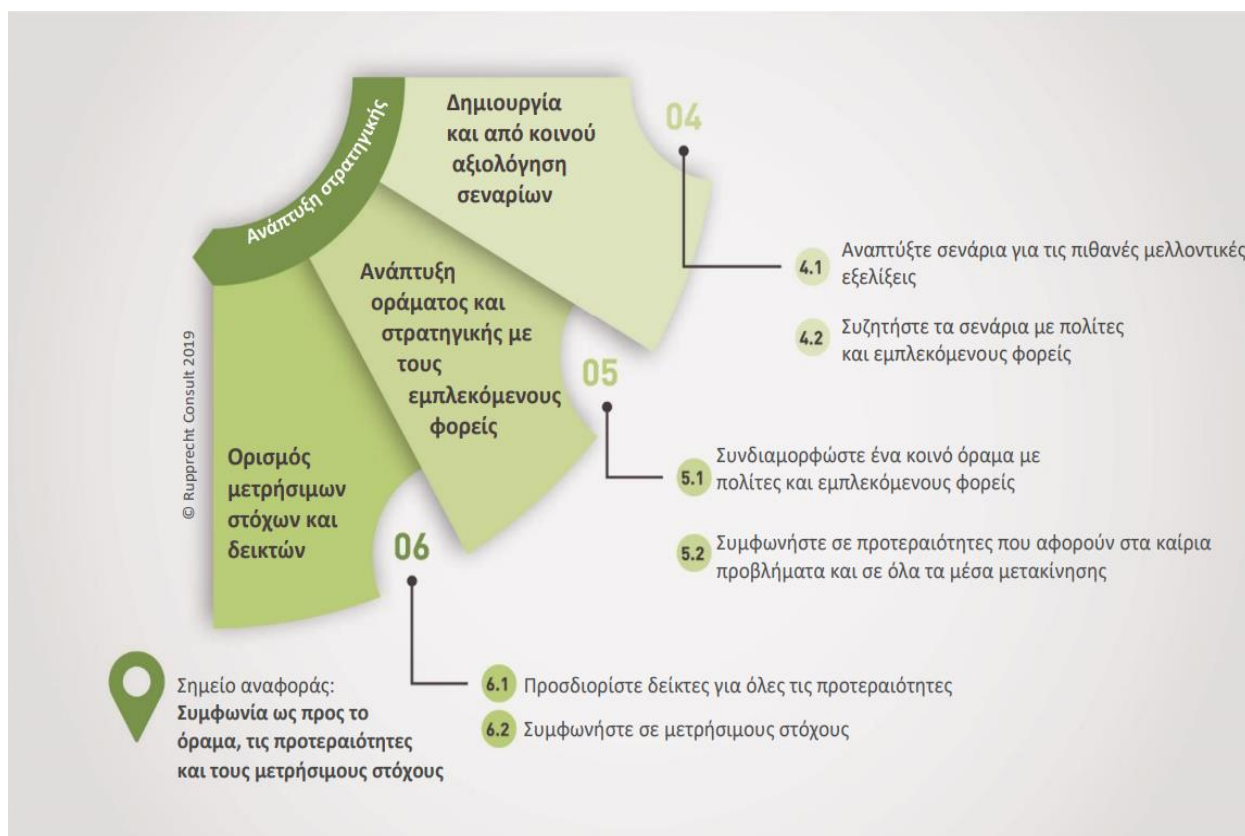
1. Δημιουργούνται τα εν δυνάμει σενάρια εφαρμογής βάσει των επιλογών που προτιμώνται για την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της περιοχής. Έπειτα, πραγματοποιείται μία από κοινού αξιολόγηση.
2. Παράλληλα, αναπτύσσεται το όραμα για την περιοχή και τίθενται οι προτεραιότητες σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς. Μέσα από αυτή διαδικασία, εξάγονται βασικοί άξονες σχετικά με την επιθυμητή μελλοντική εικόνα της πόλης.
3. Τέλος, ορίζονται δείκτες και μετρήσιμοι στόχοι, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός του βαθμού επιτυχίας των στρατηγικών που αναπτύχθηκαν.

Με την ολοκλήρωση του δεύτερου σταδίου του ΣΒΑΚ, ουσιαστικά έχει επιτευχθεί η συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους και γίνεται η μετάβαση στο τρίτο στάδιο, όπου πραγματοποιείται ο σχεδιασμός των μέτρων.

Η ανάπτυξη της στρατηγικής έλαβε υπόψη:

- την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
- τις απόψεις χρηστών

- τον καθορισμό της μελλοντικής της εξέλιξης σε σχέση με την πληθυσμιακή εξέλιξη, την εξέλιξη των μετακινήσεων, τις προγραμματισμένες υποδομές οδικού δικτύου και την εξέλιξη του Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών
- τις προτεραιότητες της πόλης (όπως αυτές διαμορφώθηκαν από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου). Οι προτεραιότητες έλαβαν υπόψη τις πολιτικές και στρατηγικές που έχουν υιοθετηθεί από τον Δήμο και αφορούν στον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, στην οικονομική ανάπτυξη, στο περιβάλλον, στην ασφάλεια, στην προσβασιμότητα και στον τομέα της καινοτομίας.





Εικόνα 2 - Το δεύτερο στάδιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω

Για την αποτελεσματικότερη αναζήτηση των προβλημάτων που χρήζουν επίλυσης, σημαντική είναι η συμβολή του πίνακα SWOT. Ο συγκεκριμένος πίνακας αποτελεί μία ποιοτική μέθοδο οργανωμένης παρουσίασης των δυνατοτήτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών που διέπουν μία περιοχή. Ως εκ τούτου, καθίσταται δυνατός ο εύκολος εντοπισμός είτε των ελλείψεων είτε των ήδη υπαρχουσών ζητημάτων προς διόρθωση.

Πίνακας 1: Πίνακας S.W.O.T για το Δήμο Αιγάλεω

 S (Strengths)	 W (Weaknesses)
<ul style="list-style-type: none">• Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου• Εξυπηρέτηση περιοχής από 3 σταθμούς μετρό• Αρκετά πυκνό δίκτυο Μ.Μ.Μ., μεγάλο ποσοστό κάλυψης της συνολικής επιφάνειας του Δήμου• Ύπαρξη σημαντικών χώρων πολιτισμού• Ύπαρξη υπερτοπικών πόλων έλξης (ΠΑ.Δ.Α., Εμπορικά κέντρα, Άλσος Μπαρουτάδικο)• Πεζοδρομημένοι οδοί στο κέντρο με υποδομές προσβασιμότητας για ΑμεΑ• Ύπαρξη υποδομών πεζοδρομίων με ικανοποιητικό πλάτος οδοστρώματος και υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές περιοχές• Συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο Δημάρχων για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030• Ολοκλήρωση στρατηγικών και κυκλοφοριακών μελετών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας• Άμεση σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας μέσω οδών ταχείας κυκλοφορίας• Ύπαρξη 5 μεγάλων οδικών αρτηριών εντός των ορίων ή και περιμετρικά του Δήμου	<ul style="list-style-type: none">• Ανομοιόμορφη κατανομή κοινόχρηστων χώρων/χώρων πρασίνου, δύσκολη πρόσβαση από το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου λόγω της Λ. Θηβών, η οποία συνιστά ένα ιδιαίτερο τεχνητό φραγμό που χωρίζει τις ανατολικές με τις δυτικές γειτονιές του Δήμου• Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων εντός των γειτονιών, τα οποία συχνά δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές• Ασυνέχεια υποδομών κίνησης (τμηματικοί πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι)• Ανεπάρκεια εξοπλισμών προσβασιμότητας και απουσία ενιαίου δικτύου εξυπηρέτησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες• Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών• Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες• Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων σε μη κεντρικές αρτηρίες• Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων

	<p>χώρων/ Έντονο πρόβλημα στάθμευσης</p> <ul style="list-style-type: none"> • Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων • Έλλειψη οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης • Η ύπαρξη μεγάλων οδικών αρτηριών επιβαρύνει την κυκλοφοριακή κατάσταση του δικτύου και ενισχύει την επικίνδυνη οδήγηση των ΙΧ και τα προβλήματα ασφάλειας των πεζών
 <p>O (Opportunities)</p>	 <p>T (Threats)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις • Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα) • Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη • Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ • Τριπλή Ανάπλαση Ελαιώνα (πολλαπλά περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη) • Επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό • Άμεση υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ. και Σ.Φ.Η.Ο. 	<ul style="list-style-type: none"> • Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης • Μη επιθυμία του κοινού στη λήψη αποφάσεων στο σχεδιασμό • Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης • Πανδημία COVID -19 • Γραφειοκρατικές καθυστερήσεις για την επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου σε κατεύθυνση της βελτίωσης της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων • Ασυμφωνίες- ασυνέχειες μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων σχεδιασμού • Αντίδραση τοπικής κοινωνίας σε μέτρα περιορισμού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ή στάθμευσης

Με γνώμονα την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τον πίνακα SWOT, αλλά και τα σχόλια των εμπλεκόμενων μερών μέσα από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού, προσδιορίστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα προς επίλυση. Ακολουθεί, η καταγραφή τους ανά κατηγορία:

Προβλήματα σχετικά με τη χρήση οχημάτων

- Κυριαρχία των ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις.
- Παράνομη στάση και στάθμευση σε πλήθος κρίσιμων οδών και διασταυρώσεων.

- Επιβαρυσμένη κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή λόγω των συγκοινωνιακών αξόνων υπερτοπικής σημασίας που υπάρχουν και ενισχύουν την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και ευρύτερα την επικίνδυνη οδήγηση εις βάρος των πεζών.
- Ανεπαρκείς συνθήκες κίνησης πεζών και οχημάτων σε σημαντικά σημεία του οδικού δικτύου όπου εντοπίζονται ακατάλληλα διαμορφωμένοι κόμβοι.
- Προβληματική χωροθέτηση κυκλοφοριακών στοιχείων – ρυθμίσεων.
- Έντονη η ύπαρξη των αυτοκινήτων εντός του κέντρου της πόλης.
- Ανεπάρκεια οργανωμένων δημόσιων χώρων – θέσεων στάθμευσης.
- Ανάγκη ύπαρξης χώρων στάθμευσης περιφερειακά του Δήμου.

Προβλήματα σχετικά με τη συγκοινωνία

- Γηρασμένος στόλος οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας με πληθώρα επιβλαβών συνεπειών στο αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.
- Ανεπάρκεια εξοπλισμού προσβασιμότητας για την εξυπηρέτηση ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες τόσο στις στάσεις όσο και στα ίδια τα μέσα.
- Ύπαρξη αναχρονιστικών συστημάτων πληροφόρησης των χρηστών, τα οποία συχνά έχουν περιορισμένη ακρίβεια.

Προβλήματα σχετικά με τους πεζούς και τις ευάλωτες ομάδες

- Επισφαλείς συνθήκες για πεζούς, ποδηλάτες, ευάλωτους χρήστες και οδηγούς οχημάτων σε συμβολές οδών.
- Ελλιπείς ρυθμίσεις και τμηματικές υλοποιημένες παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές γύρω από σημεία ενδιαφέροντος.
- Ασυνέχεια δικτύου πεζού.
- Απουσία διαβάσεων πεζών σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές σε περιοχές του Δήμου όπου κρίνονται απαραίτητες.
- Απουσία κατάλληλου δικτύου πεζοδρομίων σε τμήματα του Δήμου και κυρίως στο εσωτερικό των γειτονιών.
- Μόνιμα εμπόδια σε υφιστάμενα πεζοδρόμια (Δίκτυα ΟΚΩ, σκαλιά κ.α.).
- Απουσία συνδέσεων κοινοχρήστων χώρων και πόλων ενδιαφέροντος με δίκτυο πεζού – πεζοδρόμων – οδούς με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων.
- Έλλειψη υποδομών προσβασιμότητας σε μη κεντρικές αρτηρίες και ευρύτερα απουσία δικτύου κίνησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες.
- Χαμηλός αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.

Προβλήματα σχετικά με το δίκτυο ποδηλάτου

- Ελλιπές δίκτυο ποδηλάτου.
- Ασυνέχεια δικτύου ποδηλάτου ως προς τη σύνδεση κρίσιμων πόλων όπως α) το Π.Α.Δ.Α. β) τα μεγάλα εμπορικά κέντρα και ευρύτερα τις χρήσεις

αναψυχής, γ) το άλσος Μπαρουτάδικο, δ) οι χώροι εκπαίδευσης ε) τους σταθμούς ΜΕΤΡΟ και στ) τις προς ανάπτυξη εκτάσεις του Ελαιώνα.

- Ελλιπής ανάπτυξη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων.
- Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- Απουσία κόμβων συνδυασμένων μεταφορών με δυνατότητα park&bike.

Το σύνολο των προαναφερθέντων προβλημάτων καθόρισε τις απαιτήσεις σχεδιασμού για τον Δήμο Αιγάλεω και πλαισίωσε τη διατύπωση του οράματος. Για την επίτευξη των απαιτήσεων σχεδιασμού, προτάθηκαν συγκεκριμένες κατηγορίες παρεμβάσεων (γενικά μέτρα) και διαμορφώθηκαν δύο διαφορετικές εναλλακτικές στρατηγικές διαχείρισης της κινητικότητας. Κάθε εναλλακτική στρατηγική επιλέχθηκε με στόχο να εξυπηρετεί συγκεκριμένες αρχές σχεδιασμού για την πόλη και περιέλαβε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό τις κατηγορίες παρεμβάσεων.

Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία του Αιγάλεω

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια αναλυτική προσέγγιση μέτρων και πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί τόσο σε πόλεις και περιοχές του εξωτερικού όσο και του ελλαδικού χώρου. Οι θεματικές ενότητες που μελετήθηκαν είναι:

1. Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων
2. Μέτρα ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας
3. Μέτρα διαχείρισης στάθμευσης
4. Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών
5. Μέτρα διαχείρισης βαρέων οχημάτων
6. Δημιουργία SuperBlocks

Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων

A) Προώθηση του περπατήματος

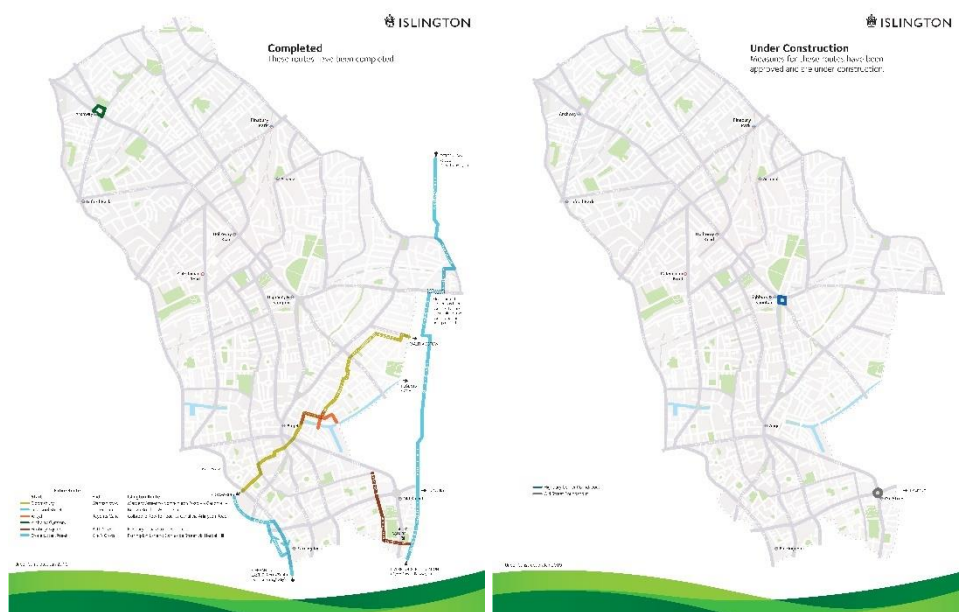
Islington, Αγγλία

Το **Islington** αποτελεί έναν από τους κεντρικούς δήμους της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου. Σύμφωνα με στοιχεία του 2015, ο πληθυσμός του δήμου ανέρχεται σε 215,667 κατοίκους. Αναφορικά με τη γεωμορφολογία του, πρόκειται για μια περιοχή χωρίς σημαντικές υψομετρικές αυξομειώσεις γεγονός που ευνοεί το ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση.

Πράγματι, το 81% των καθημερινών μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο, πεζή μετακίνηση και δημόσια συγκοινωνία, γεγονός που εντάσσει το δήμο του Islington στους επτά δήμους του Λονδίνου που ήδη έχουν ξεπεράσει το όριο του 80% των καθημερινών μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα. Σε αυτό έχει συμβάλει η καλή ποιότητα παρεχόμενης δημόσιας συγκοινωνίας που επιτρέπει την αυξημένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και κοινόχρηστων μέσων.

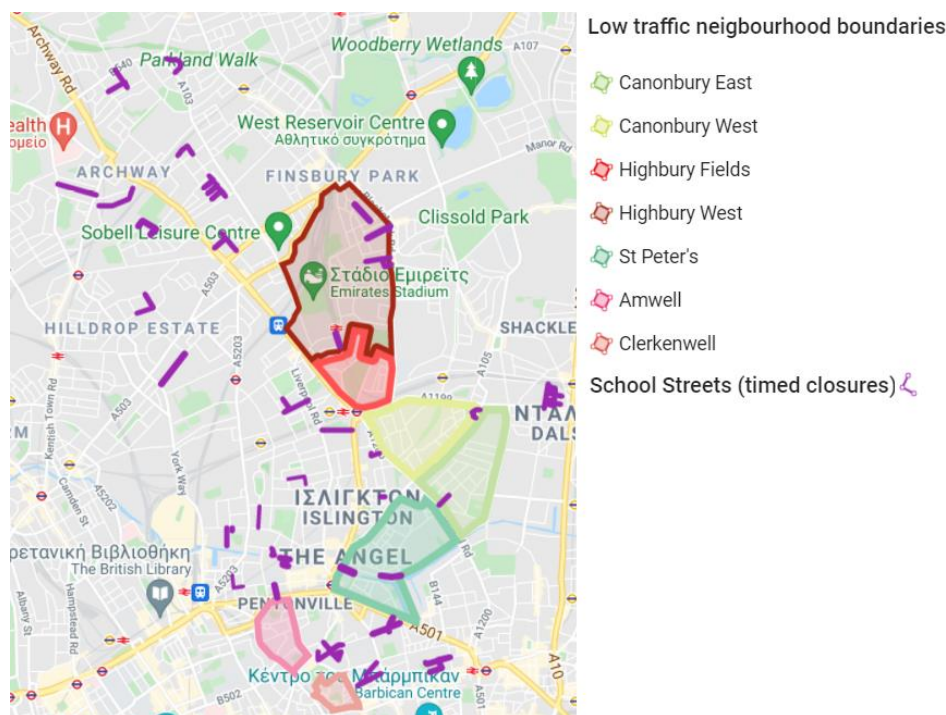
Η ιδιαίτερη σημασία που δίνεται από πλευράς της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ενεργές μετακινήσεις και δει στο ποδήλατο είναι εύκολα αντιληπτή και από την

ιστοσελίδα του Δήμου όπου υπάρχει ξεχωριστή ενότητα για τους ποδηλάτες στην οποία μπορούν να ενημερωθούν για τις διαθέσιμες, τις υπό κατασκευή αλλά και τις υπό διερεύνηση ποδηλατικές διαδρομές, τους τρόπους ενοικίασης ποδηλάτων (συμβατικών και ηλεκτρικών), τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης κ.α. ενώ στο πλαίσιο ενδυνάμωσης της ποδηλατικής κουλτούρας παρέχονται και αντίστοιχα σεμινάρια εκμάθησης.



Εικόνα 3 - Ολοκληρωμένοι (αριστερά) και υπό κατασκευή (δεξιά) ποδηλατόδρομοι – Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: <https://www.islington.gov.uk/roads/cycling>)

Επίσης έχει καθιερώσει όριο 20mph σε όλους τους δρόμους τοπικού ενδιαφέροντος ενώ έχει απαγορεύσει την μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε δρόμους περιμετρικά των σχολείων κατά τις ώρες μετακίνησης μαθητών από και προς αυτό, με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων με θύματα μαθητές ή συνοδούς τους αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησής τους. Ταυτόχρονα, έχει υλοποιήσει περιοχές στις οποίες απαγορεύεται το αυτοκίνητο (car – free area) ενώ έχουν αναπλάσσει διάφοροι οδικοί άξονες ή τμήματα αυτών με γνώμονα την προώθηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης και την προστασία του πεζού (people-friendly streets).



Εικόνα 4 - Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί προστασίας σχολείων, Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: <https://www.islington.gov.uk/roads/people-friendly-streets#>)

Ανείρο, Πορτογαλία

Το Αβείρο είναι ένας δήμος στην Πορτογαλία με έκταση 199,9 τ.χλμ. και πληθυσμό 73.559 κατοίκους. Έδρα του Δήμου είναι η πόλη Ανείρο, μια βιομηχανική πόλη στην οποία εντοπίζεται ένα από τα δυναμικότερα πανεπιστήμια της Πορτογαλίας, που προσελκύουν χιλιάδες σπουδαστές στην πόλη. Στην εν λόγω πόλη, στην κατεύθυνση της εμπλοκής των κατοίκων στις ενεργές μετακινήσεις και πιο συγκεκριμένα του περπατήματος, δημιουργήθηκαν δύο χάρτες που στόχευαν στην απομυθοποίηση των αποστάσεων εντός της.

Ο πρώτος απευθύνεται σε κατοίκους και καταστηματαρχές της Beira-Mar (ιστορικό κέντρο της πόλης). Εκτός από την εμφάνιση όλων των καταστημάτων, των υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων στην περιοχή, παρουσίασε ένα σύστημα αποτυπώματος που εναλλάσσεται σε 4 χρώματα, επαναλαμβανόμενο για να αντιπροσωπεύει κάθε «λεπτό περπατήματος», οπότε ήταν πολύ εύκολο για τους χρήστες να υπολογίσουν το χρόνο που απαιτείται για να περπατήσουν για κάθε διαδρομή.

Ο δεύτερος προοριζόταν για όλους καθώς περιλαμβάνει και δεύτερη γλώσσα. Με συνεισφορές πολλών ειδικών στόχευε στο να αναδείξει την κλίμακα των πεζών της πόλης. Σχεδιάστηκε για να βοηθήσει στην αλλαγή της αντίληψης των χρηστών της πόλης και να τους κάνει να εξετάσουν τη βιωσιμότητα του περπατήματος για τα περισσότερα από τα καθημερινά ταξίδια τους. Ο χάρτης εμφανίζει ολοκληρωμένες τουριστικές πληροφορίες, δείχνοντας σημεία ενδιαφέροντος και προτεινόμενες διαδρομές πεζοπορίας. Δείχνει επίσης "κύκλους προσβασιμότητας" - ένα σύστημα ομόκεντρων αποστάσεων εντός λεπτών περπατήματος σε απόσταση 300 μέτρων / 4 λεπτών. Προσδιορίζει τα "Star Points" (κύριες γεννήτριες κυκλοφορίας πεζών), όπως

σιδηροδρομικούς σταθμούς, πανεπιστήμια, νοσοκομεία, και περιέχει έναν πίνακα όπου οι χρήστες μπορούν να δουν τις αποστάσεις με τα πόδια μέσα σε λίγα λεπτά μεταξύ κάθε ενός από αυτά τα 10 σημεία αστερών. Οι χάρτες αυτές αναδείχθηκαν σημαντικά εργαλεία για την ανάπτυξη του περπατήματος.



Εικόνα 5 - Χάρτης Πεζών Aveiro, Πορτογαλία (Πηγή Δεδομένων: <https://ontheworldmap.com/portugal/city/aveiro/aveiro-tourist-map.html>)

Β) Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου

-Έμφαση στην βελτίωση των υποδομών

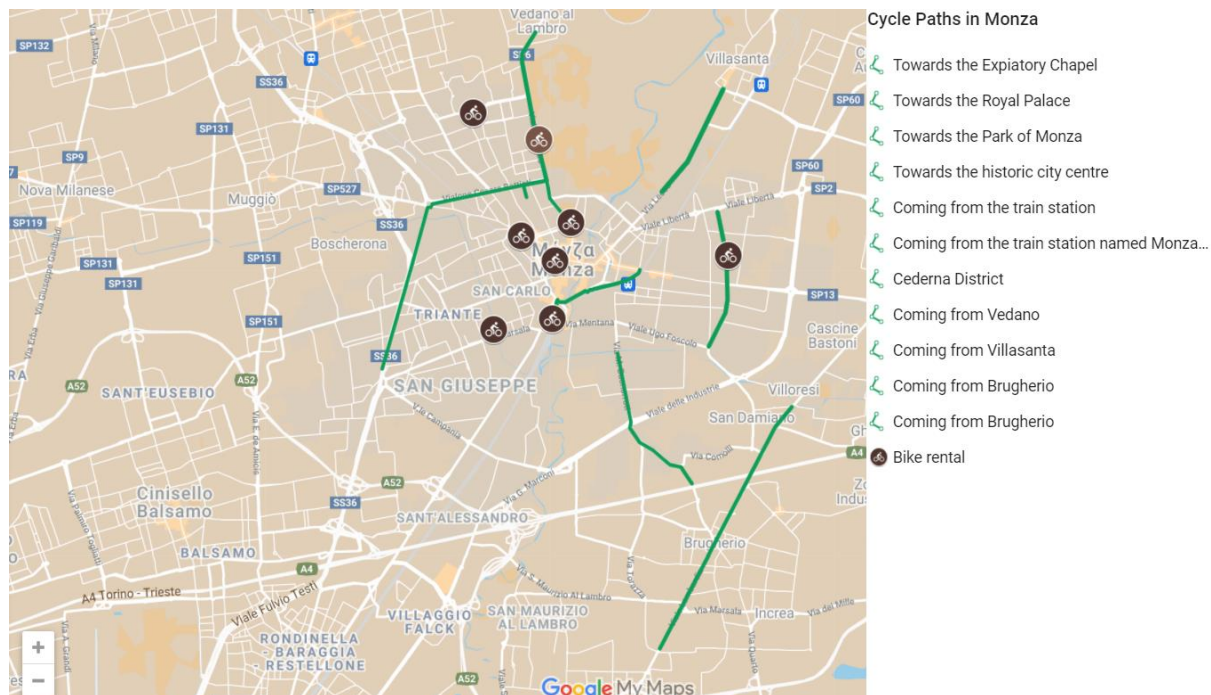
Η ενίσχυση των υποδομών για τη χρήση των ποδηλάτων αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο το οποίο αφενός προσελκύει περισσότερους χρήστες και αφετέρου επηρεάζει το μοντέλο των μετακινήσεων της πόλης.

Monza, Ιταλία

Η πόλη Monza της Ιταλίας έχει πληθυσμό που ανέρχεται σε 121.000 κατοίκους περίπου ενώ απέχει 15km από την πόλη του Μιλάνου. Στη πόλη αυτή λειτουργούν 58.500 εταιρείες μικρού και μεσαίου μεγέθους ενώ ο τομέας της κλωστοϋφαντουργίας είναι ένας από τους κύριους τομείς ανάπτυξης.

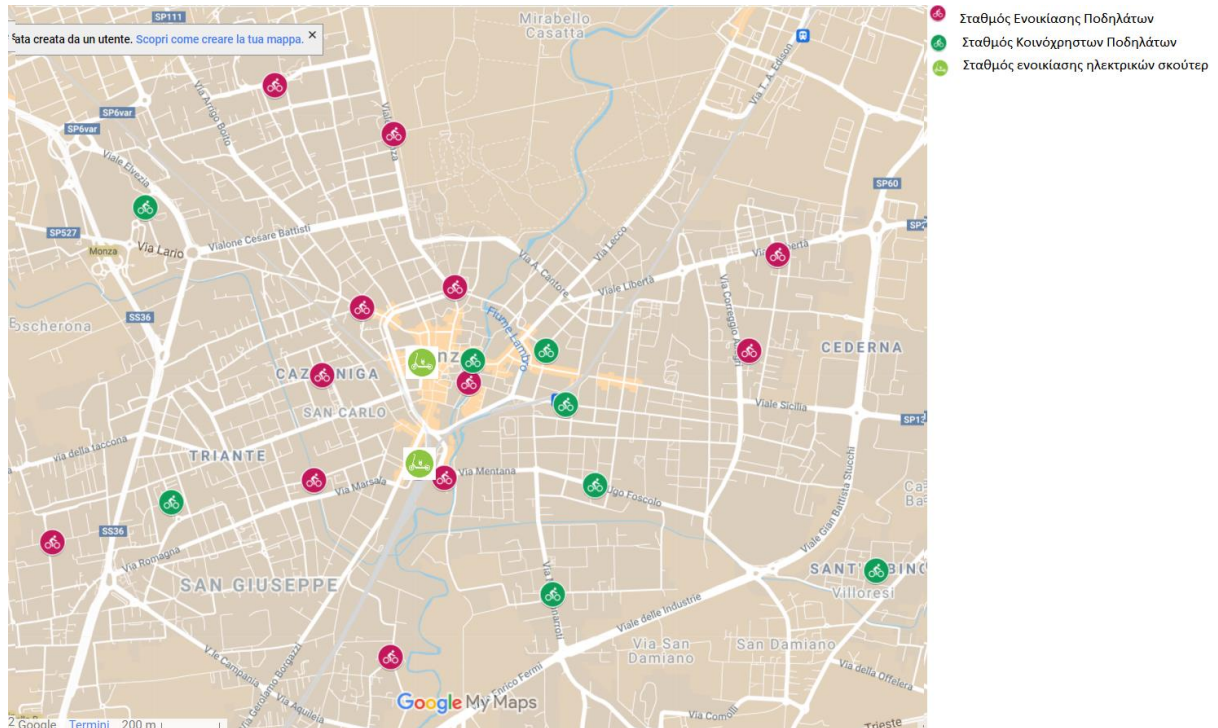
Εκτός από τον κυκλοφοριακό φόρτο που επιφέρει ο οικονομικός και διοικητικός της ρόλος, οι διαμπερείς ροές με κατεύθυνση το Μιλάνο επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό ζήτημα. Έτσι, οι δημοτικές αρχές έχουν επενδύσει τα

τελευταία χρόνια στη δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων, το οποίο όμως δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα. Αξίζει να αναφερθεί ότι η διαρκής αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου οδήγησε στην επέκταση 800 μέτρων ποδηλατόδρομων και τη δημιουργία δύο νέων διασυνδέσεων του δικτύου. Ταυτόχρονα, έγινε συντήρηση της υποδομής του δικτύου στο κέντρο της πόλης. Τα αποτελέσματα αυτού του μέτρου ήταν η αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου κατά 96,35% από το έτος 2010 έως το 2012.



Εικόνα 6 - Διαδρομές ποδηλάτου στην Monza (Πηγή Δεδομένων: <https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility>)

Η απήχηση του ποδηλάτου στην πόλη είναι πλέον τόσο έντονη που σχεδιάζεται ένα έργο ποδηλατικής σύνδεσης μεταξύ αυτής και της πόλης Brugherio, στο πλαίσιο της βιώσιμης πολιτικής ("BRUMOSA From Brugherio to Monza for Environmental Sustainability"). Επιπλέον σημειώνεται ότι στην πόλη λειτουργεί 24ωρος δημοτικός χώρος στάθμευσης ποδηλάτων καθώς και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.



Εικόνα 7 - Σταθμοί ενοικίασης και κοινόχρηστων ποδηλάτων/ηλεκτρικών σκούτερ στην Monza (Πηγή Δεδομένων: <https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility>)

Brescia, Ιταλία

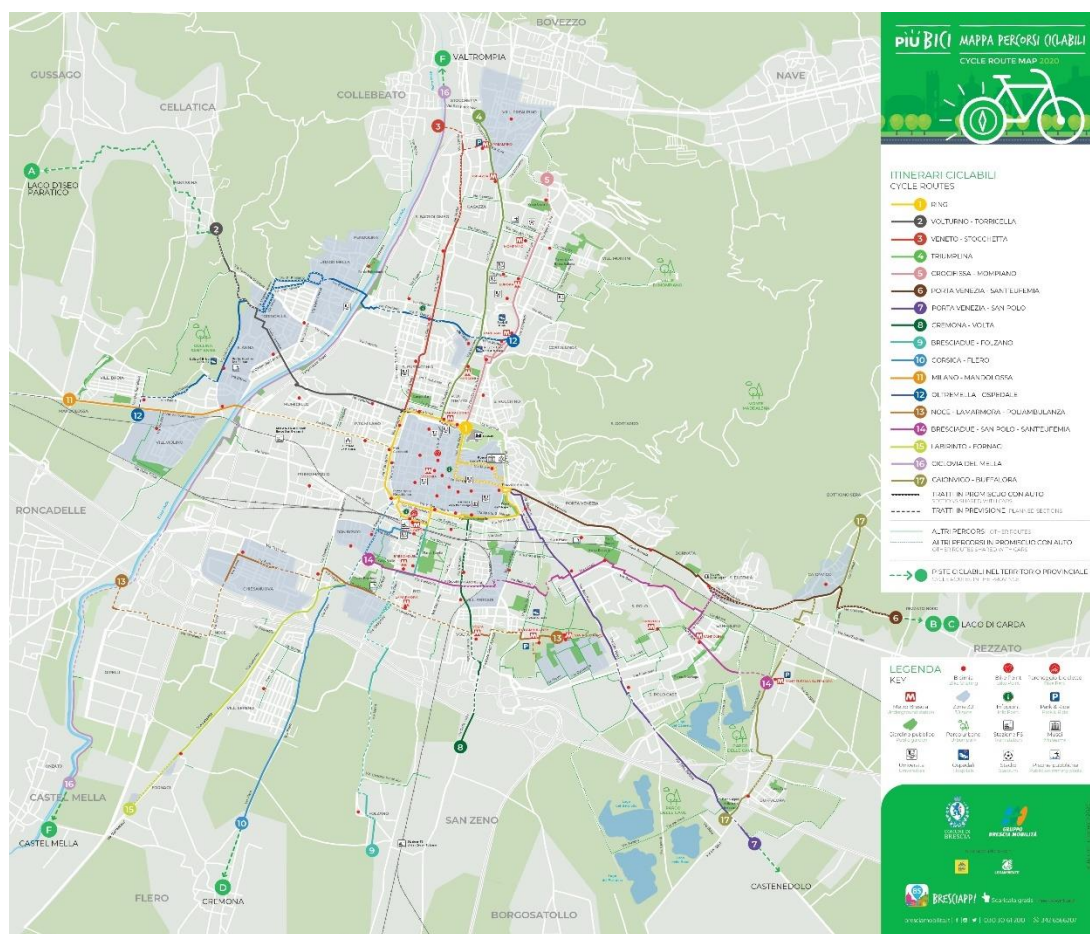
Η πόλη Brescia βρίσκεται στην περιοχή της Λομβαρδίας στη βόρεια Ιταλία, είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της περιοχής, μετά το Μιλάνο, και πρωτεύουσα της ομώνυμης επαρχίας, με πληθυσμό περίπου 190.000 κατοίκους. Θεωρείται κέντρο της τρίτης βιομηχανικής περιφέρειας της Ιταλίας σε παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων κυρίως αυτοκινητοβιομηχανίας και παραγωγής όπλων όπου και το εργοστάσιο Μπερέτα καθώς και με μεγάλο αριθμό βιοτεχνιών. Το Πανεπιστήμιο της Μπρέσια είναι ένα από τα πλέον σύγχρονα πανεπιστήμια της Ιταλίας.

Η στροφή της προς τη βιώσιμη κινητικότητα έχει ξεκινήσει εδώ και πολλά χρόνια αφού το 2000 εγκρίθηκε το σχέδιο ποδηλάτου της πόλης, το οποίο πρότεινε την δημιουργία ποδηλατοδρόμων με σκοπό την ενθάρρυνση των χρηστών για περαιτέρω χρήση του μέσου. Ωστόσο, με το πέρασμα των χρόνων, οι υποδομές αυτές δεν συντηρήθηκαν και δεν έγινε επέκταση του δικτύου.

Θέτοντας και πάλι το ποδήλατο στο επίκεντρο, το 2011 η δημοτική αρχή συμμετέχοντας στο πρόγραμμα “MODERN” του CIVITAS, έθεσε ως στόχους την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την ανάπτυξη των υφιστάμενων διαδρομών, τη δημιουργία χάρτη ποδηλατικών διαδρομών εντός της πόλης και την δημιουργία χώρων στάθμευσης. Ειδικότερα, τοποθετήθηκαν 17 πινακίδες, αναπλάστηκαν 95 χιλιόμετρα του υφιστάμενου δικτύου για τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, τη διανομή 5.000 χαρτών με τις ποδηλατικές διαδρομές και 1.000 νέοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα.

Στον ποδηλατικό χάρτη της πόλης που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι 17 διαθέσιμες διαδρομές που την διατρέχουν καθώς και τα βασικά τους χαρακτηριστικά όπως μήκος, είδος, απόσταση από σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς, κοντινοί σταθμοί

κοινόχρηστων ποδηλάτων αλλά και τοπόσημα. Επιπλέον, στον χάρτη φαίνεται και η σύνδεση με το περιφερειακό δίκτυο ποδηλάτων.



Εικόνα 8 - Χάρτης Ποδηλατικού Δικτύου στην Brescia

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Ιταλική Στατιστική Αρχή ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων με ποδηλάτη νεκρό ή τραυματισμένο ήταν σταθερός. Για την περίοδο 2009 – 2010, ο αριθμός αυτός των τροχαίων συμβάντων αυξήθηκε αλλά ο αριθμός των θανατηφόρων μειώθηκε σημαντικά.

-Εστίαση στα Κοινόχρηστα Ποδήλατα

Τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων εφαρμόζεται πλέον σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, αποτελώντας μια πολιτική τόσο για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου όσο και για την οικονομία του διαμοιρασμού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων που χρησιμοποιούν τα εν λόγω συστήματα με μεγάλη επιτυχία περιγράφονται στην συνέχεια.

Winchester, Αγγλία

Στο Winchester της Αγγλίας, αναπτύχθηκε και χρησιμοποιείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων ήδη από το 2004. Στην αρχή της λειτουργίας του διέθετε τέσσερις σταθμούς οι οποίοι ήταν χωροθετημένοι στο Πανεπιστήμιο, σε κεντρικά σημεία της πόλης και στον σιδηροδρομικό σταθμό. Το πρόγραμμα Bikeabout προσέφερε στα μέλη του απεριόριστη ενοικίαση ποδηλάτων έναντι μιας ετήσιας συνδρομής. Λόγω της μεγάλης ανταπόκρισης των κατοίκων και των επισκεπτών, με

την πάροδο των χρόνων προστέθηκαν μερικοί ακόμα σταθμοί στο σύστημα ενώ αυξήθηκε κατά πολύ και ο αριθμός των διαθέσιμων ποδηλάτων προς ενοικίαση.

Στο πλαίσιο ενίσχυσης του συγκεκριμένου συστήματος, μέσω του προγράμματος “MIRACLES” του CIVITAS έγιναν βελτιώσεις στις υποδομές των ποδηλάτων και τοποθετήθηκαν πάνω από 200 χώροι ασφαλούς στάθμευσης σε όλη την κεντρική περιοχή. Παράλληλα, όπου ήταν δυνατόν, ενισχύθηκε η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και διανεμήθηκε ένας ποδηλατικός χάρτης της πόλης με τα σημεία ενδιαφέροντος, το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας, την εκπαίδευση, τις εμπορικές χρήσεις και τις χρήσεις αναψυχής. Μετά από την εφαρμογή όλων αυτών, τα αποτελέσματα του συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων ήταν η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης με μέσο μήκος διαδρομής τα 4.3km ενώ ο αριθμός των ποδηλάτων στους χώρους στάθμευσης αυξήθηκε κατά 46% από το 2002 έως το 2005.

Agueda, Πορτογαλία

Σε μια πιο εξελιγμένη μορφή των κοινόχρηστων ποδηλάτων, η πόλη Agueda της Πορτογαλίας έχει αναπτύξει σύστημα κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων λόγω των έντονων υψομετρικών κλίσεων που διαθέτει. Η πόλη, έχοντας συμμετάσχει στο Σύμφωνο των Δημάρχων, έχει εστιάσει στην αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων και στην εισαγωγή οχημάτων χαμηλών εκπομπών. Το σύστημα ονομάζεται “beÁgueda” εκτείνεται και στις υπαίθριες περιοχές ενώ λειτουργεί συμπληρωματικά με το τραίνο προκειμένου να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης των μαθητών και ευρύτερα των νέων. Ιδιαίτερη έμφαση στην συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα δόθηκε καθώς φαίνεται να είναι πιο δεκτική στην υιοθέτηση νέων συνηθειών.



Εικόνα 9 - Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων “beÁgueda” (Πηγή Δεδομένων: <https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/agueda/>)

Αναφέρεται ότι το έτος 2011 εγκαταστάθηκαν 10 ηλεκτρικά ποδήλατα και ένα χρόνο μετά ο αριθμός αυτών αυξήθηκε. Πλέον υπάρχουν τουλάχιστον 5 νέες στάσεις ενώ επρόκειτο να προστεθούν άλλα 15 ηλεκτρικά ποδήλατα σε πέντε υπαίθριες πόλεις για την κάλυψη μιας επιπλέον έκτασης 122.27km². Ταυτόχρονα, ο δήμος θα αναπτύξει μια πολυτροπική εφαρμογή για τον προγραμματισμό ταξιδιών που θα έχει ειδική υπηρεσία για διαδικτυακή κράτηση των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των ετών 2011 και 2013 160 χρήστες χρησιμοποίησαν τα ηλεκτρικά ποδήλατα πάνω από 5.200 φορές. Αν και εντοπίστηκαν κάποια

προβλήματα κατά τη λειτουργία του συστήματος τα οποία σχετίζονται κυρίως με τη φόρτιση της μπαταρίας, το σύστημα έγινε γρήγορα αποδεκτό από τους κατοίκους και αυτό είναι φανερό από την αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων γενικότερα στην πόλη.

Μέτρα Ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια και δημοτική συγκοινωνία είναι ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την ανάπτυξη των βιώσιμων μετακινήσεων στις πόλεις. Η ελκυστικότητα του συστήματος είναι ο κρισιμότερος παράγοντας για την επιτυχημένη λειτουργία του.

Σημειώνεται ότι λόγω του ότι η περιοχή μελέτης έχει ιδιαίτερα πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας (Ο.Α.Σ.Α. και δημοτικής συγκοινωνίας) που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο τμήμα του, η αναφορά στον εν λόγω μέτρο είναι σύντομη.

Ενδεικτικά, αναφέρεται η πόλη **Coimbra** της Πορτογαλίας, με περίπου 105.000 κατοίκους, η οποία έχει θέσει στόχο την ασφάλεια των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας. Η δημιουργία ενός εικονικού συστήματος εκπαίδευσης, πέρα από το περιβαλλοντικό αντίκτυπο, θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα του συστήματος της δημόσιας συγκοινωνίας. Το πρόγραμμα προσομοίωσης που υλοποιήθηκε, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση 15% στα λειτουργικά κόστη, στη μείωση 33% των τροχαίων συμβάντων, στη μείωση 15% ως προς την κατανάλωση ενέργειας και τέλος στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του αζώτου και του μονοξειδίου του άνθρακα.

Από την άλλη πλευρά, στο **Winchester** της Αγγλίας δόθηκε έμφαση στην βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας και πιο συγκεκριμένα της δημοτικής συγκοινωνίας με στόχο την αύξηση 8% της ικανοποίησης των επιβατών. Στο πλαίσιο του προγράμματος "MIRACLES", τοποθετήθηκαν 76 νέες στάσεις και τοποθετήθηκαν υπόστεγα στις πιο κεντρικές στάσεις. Συνολικά εισήχθησαν 13 νέα λεωφορεία επιτρέποντας τη συχνότητα να αυξηθεί σε διάστημα 10 λεπτών. Για την ώρα αιχμής, η συχνότητα είναι ανά 7 ή 8 λεπτά και η λειτουργία επεκτάθηκε έως τις 21:00 το βράδυ. Αποτέλεσμα αυτών των μέτρων ήταν η αίσθηση ασφάλειας αυξήθηκε κατά 12% ενώ το 87% των χρηστών δήλωσε αρκετά έως πολύ ικανοποιημένος.

Μέτρα διαχείρισης της Στάθμευσης

Σε όλες τις πόλεις του εξωτερικού έχουν υλοποιηθεί διάφορα μέτρα που αφορούν στη διαχείριση της στάθμευσης έτσι ώστε να περιοριστούν τα φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης τα οποία επιδρούν αρνητικά στην μετακίνηση των πεζών.

Ένα τέτοιο παράδειγμα έχει εφαρμόσει η πόλη **Preston** της Αγγλίας. Η πόλη αυτή έχει πληθυσμό περίπου 129.000 με σημαντικό εμπορικό ρόλο και θέση στρατηγική. Όσον αφορά τη στάθμευση, η πόλη σε πρώτη φάση έκανε αναγνώριση των υφιστάμενων προβλημάτων για την στάθμευση παρά την οδό και όχι μόνο. Μετά από τον εντοπισμό των προβλημάτων, η προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης περιελάμβανε την επέκταση των ζωνών στάθμευσης των κατοίκων, επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης και δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες. Σε συνδυασμό με την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, παρατηρήθηκε αύξηση της δυνατότητας park 'n' ride.

Η πόλη της **Monza** στην Ιταλία, η οποία αναφέρθηκε παραπάνω, το 2013, μέσα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα “ARCHIMEDES” του CIVITAS, δημιούργησε ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης. Αυτό περιελάμβανε την πύκνωση της σήμανσης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο (real – time) έτι ώστε να αντιμετωπίσει την ολοένα και αυξανόμενη κίνηση της πόλης. Σημαντικό εμπόδιο που έπρεπε να λυθεί ήταν η παροχή ενέργειας στα panel τα οποία ενημέρωναν τους οδηγούς για τις διαθέσιμες θέσεις, ενώ κρίσιμο ζήτημα για την έκβαση του μέτρου ήταν η σωστή χωροθέτηση των πινακίδων έτσι ώστε να μην υπάρχει αδικία μεταξύ των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα του προγράμματος αυτού ήταν η αποδοχή του συστήματος από τους κατοίκους και τους επισκέπτες και η διαύγεια των δεδομένων σχετικά με την πληρότητα των θέσεων στάθμευσης στον εκάστοτε χώρο.

Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών

Η συμμετοχή των πολιτών στα κοινά είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας για τη δημιουργία εφικτών και αποτελεσματικών μέτρων τα οποία θα ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες τους. Ταυτόχρονα, αποτελεί μια πολιτική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησής τους σε θέματα κινητικότητας ώστε να ενσωματωθούν καλύτερα μέτρα προώθησης βιώσιμων και εναλλακτικών μετακινήσεων.

Στη πόλη **Aveiro** της Πορτογαλίας, εδώ και τρεις δεκαετίες έχουν εστιάσει στην ποιότητα των δημόσιων χώρων στο κέντρο της πόλης. Μέσα από ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα, η δημοτική αρχή αξιοποίησε την ευκαιρία να εφαρμόσει πολιτικές για να ενισχυθεί το περπάτημα, να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες για την ποιότητα των δημοσίων χώρων και να αλλάξουν συνήθειες και συμπεριφορές. Στο πλαίσιο αυτό, οργανώθηκαν δράσεις με τη συμβολή των φορέων όπως επιτόπιες έρευνες, ιστοσελίδες ενημέρωσης, δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, συνέδρια και δημιουργία γκραφίτι από παιδιά για την ενίσχυση του περπατήματος. Ύστερα από αυτές τις δράσεις, οργανώθηκε η καμπάνια “Είμαστε όλοι πεζοί” η οποία στόχευε στην ενθάρρυνση των πεζών, τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας και την ευαισθητοποίηση των οδηγών δικύκλων και αυτοκινήτων.

Η πρώτη δράση της καμπάνιας αυτής ήταν η δημιουργία συστήματος κουπονιών για την αγορά καρτοσιών με την βοήθεια του εμπορικού συλλόγου έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί μια από τις βασικότερες αιτίες χρήσεις οχημάτων – το βάρος μεταφοράς των προϊόντων. Η δεύτερη δράση αφορούσε στη διανομή φυλλαδίων από το Δήμο σχετικά με τις επιπτώσεις του παράνομου παρκαρίσματος τόσο στην μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα στα άτομα περιορισμένης κινητικότητας όσο και στην αλλοίωση της εικόνας του δημόσιου χώρου. Στην τελευταία δράση τοποθετήθηκαν αφίσες σε κεντρικές πλατείες και πεζόδρομους που αφορούσαν την παράνομη στάθμευση όπως στην προηγούμενη δράση.

Στη πόλη **Bolzano** της Ιταλίας, οι δημοτικές αρχές έχουν ήδη ασχοληθεί με θέματα όπως η οδική ασφάλεια και η εκπαίδευση εδώ και πολλά χρόνια. Σε συνεργασία με διάφορα σχολεία έχουν επίσης εκπονήσει εκστρατείες για παιδιά και νέους προκειμένου να τους ενημερώσουν για προβλήματα και διάφορες πτυχές της κυκλοφορίας. Ωστόσο, δεν υπήρξαν ποτέ εκστρατείες για μαθητές γυμνασίου ηλικίας μεταξύ 14 και 18 ετών. Αυτή είναι πράγματι μια κρίσιμη περίοδος για τη μελλοντική

στάση των μαθητών απέναντι στην κινητικότητα - στην πραγματικότητα, στην ηλικία των 14 μαθητών μπορούν ήδη να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, π.χ. μια μικρή μοτοσικλέτα. Επιπλέον, η πλειονότητα των μαθητών θα έχει άδεια οδήγησης στο τέλος της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το έργο «Με ποδήλατο στο σχολείο» θέλει να αντιμετωπίσει τους μαθητές σε ομάδες με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας, ιδίως με συγκεκριμένες πτυχές όπως η κινητικότητα του ποδηλάτου και τα αποτελέσματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Τα σχολεία που έλαβαν μέρος στην εκστρατεία κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2007/2008 ήταν το επιστημονικό γυμνάσιο, το Τεχνικό Ινστιτούτο Γεωμετρικών και το «LEWIT» (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών και τουρισμού) του Μπολζάνο. Κάθε δευτεροβάθμιο σχολείο επικεντρώθηκε σε ένα συγκεκριμένο θέμα που αφορά το γενικό θέμα της κυκλοφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας. Πρώτον, οι μαθητές του επιστημονικού δευτεροβάθμιου σχολείου έκαναν έρευνα για διάφορους τύπους ρύπανσης όπως η ακουστική, ατμοσφαιρική, υδάτινη, θερμική και φωτεινή ρύπανση που προκαλείται από επίσης πολλή κίνηση. Στη συνέχεια, οι μαθητές επικεντρώθηκαν σε θέματα με έμφαση στην υγεία και την κινητικότητα, συγκρίνοντας παραδειγματικές περιπτώσεις και δείχνοντας πιθανές λύσεις μέσω της βοήθειας εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Επιπλέον, οι μαθητές επικεντρώθηκαν στο σχετικό επιχείρημα των ατμοσφαιρικών σωματιδίων. Δεύτερον, οι μαθητές του Τεχνικού Ινστιτούτου Γεωμετρικών επιθεώρησαν και εξέτασαν τις ποδηλατικές διαδρομές του Μπολζάνο. Οι μαθητές ήθελαν να αξιολογήσουν την τρέχουσα κατάσταση και να παρουσιάσουν πιθανές καταστάσεις κινδύνου ή ανησυχίας. Κατά συνέπεια, έγιναν προτάσεις για ολοκλήρωση και αλλαγή ορισμένων από τα υπάρχοντα κομμάτια και διαδρομές. Προτάθηκε επίσης η δυνατότητα επέκτασης της ήδη υπάρχουσας υπηρεσίας ενοικίασης ποδηλάτων. Επιπλέον, οι μαθητές πρότειναν ένα «εφαπτομενικό μονοπάτι ποδηλάτου» με σκοπό τη σύνδεση των περιφερειακών ζωνών της πόλης. Μια άλλη ιδέα ήταν να σχεδιάσετε ένα χώρο ανάπαυσης με βάση ποδηλάτων, παγκάκια πάρκου και ένα σημείο πληροφόρησης. Τέλος, το "Lehranstalt für Wirtschaft, Tourismus und Soziales Robert Gasteiner" (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών, τουρισμού και κοινωνικών υποθέσεων) εμβαθύνει το θέμα της κινητικότητας ποδηλάτων και τουρισμού στο Μπολζάνο: οι μαθητές δημιούργησαν έναν τουριστικό χάρτη με αξιοθέατα και ποδηλατικά μονοπάτια του Μπολζάνο.

Το τελικό αποτέλεσμα του έργου συνίστατο σε τρία έργα που παρουσίασε κάθε σχολείο και στις δύο γλώσσες, στα ιταλικά και στα γερμανικά. Κατά συνέπεια, τα προϊόντα διανεμήθηκαν σε όλα τα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Bolzano με στόχο την ενημέρωση περισσότερων νέων. Για παράδειγμα, οι μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης "LEWIT" δημιούργησαν έναν "Οδηγό για τον τουρισμό ποδηλάτων στο Μπολζάνο" για τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους της πόλης.

Μέτρα Διαχείρισης βαρέων οχημάτων

Η πόλη **Usti nad Labem** της Τσεχίας είναι ένα βιομηχανικό, πολιτισμικό και επιχειρησιακό κέντρο στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας, το οποίο στο παρελθόν αποτελούσε τη βάση διαφόρων βιομηχανιών οδηγώντας, έτσι, στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ο συνολικός της πληθυσμός ανέρχεται σε 94.000 κατοίκους περίπου. Ως προς τις μεταφορές, βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση καθώς συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ στο άμεσο μέλλον θα συνδέεται με αυτοκινητόδρομο που θα συνδέει την Πράγα με τη Δρέσδη της Γερμανίας.

Λόγω της παρουσίας έντονης βιομηχανίας και των βαρέων οχημάτων για την μεταφορά των αγαθών, η πόλη συμμετείχε στο πρόγραμμα ARCHIMEDES του CIVITAS όπου μελετήθηκε ο θόρυβος και η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, η έρευνα έδειξε ότι η καθολική απαγόρευση των βαρέων οχημάτων δεν είναι εφικτή, καθώς η πόλη στηρίζεται στην διανομή προϊόντων. Μια αυστηρότερη πολιτική για τα βαρέα οχήματα θα ήταν μια εναλλακτική αλλά πιθανόν να οδηγούσε σε αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων. Έτσι προτάθηκαν οι εξής εναλλακτικές λύσεις:

- Επί πληρωμή πρόσβαση στο κέντρο της πόλης
- Προώθηση οικολογικών οχημάτων μέσω μηδενικών φόρων ή δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών
- Περιορισμός πρόσβασης σε οχήματα πάνω από ένα συγκεκριμένο βάρος σε διάφορες περιοχές, κυρίως σε επίπεδο γειτονιάς

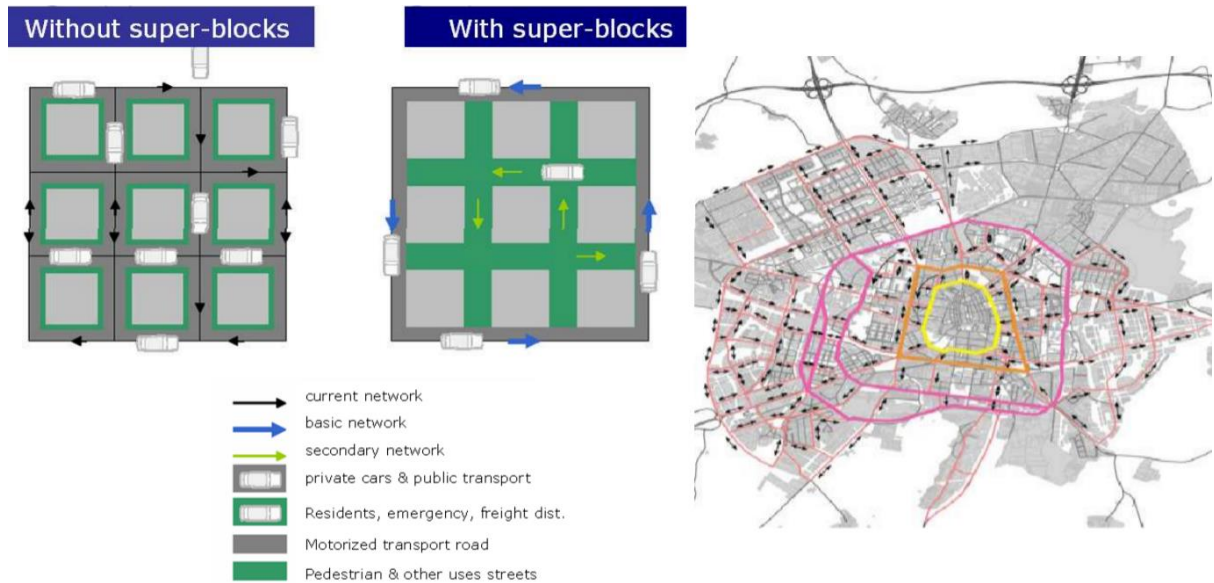
Δημιουργία Superblocks

Η πόλη της **Vitoria – Gasteiz** στην Ισπανία έχει σχεδόν 250.000 κατοίκους με αρκετά πυκνή δόμηση και αντιμετώπιζε σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω του έντονου φόρτου σε κεντρικές περιοχές. Πέρα όμως από τις κεντρικές αυτές περιοχές, παρατηρήθηκε υποβάθμιση των γειτονιών από την αυξημένη χρήση των αυτοκινήτων.

Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκαν τα Superblocks που είχαν στόχο:

- Την απελευθέρωση του δημοσίου χώρου για κοινωνικές και γειτονικές σχέσεις
- Τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης
- Την αύξηση της προσβασιμότητας
- Την αύξηση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών

Μέσω του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας η πόλη υλοποίησε ένα μοντέλο superblock που διατηρεί το χώρο μέσα σε ένα μπλοκ για πεζούς και ποδηλάτες. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και οι δημόσιες συγκοινωνίες κινούνται στους δρόμους που πλαισιώνουν αυτά τα τετράγωνα.



Εικόνα 10 - Superblocks στην πόλη Vitoria – Gasteiz (Πηγή Δεδομένων: <https://www.interregeurope.eu/>)

Μέσω αυτού του μέτρου, η Vitoria-Gasteiz θέλησε να σχεδιάσει το νέο πλαίσιο κινητικότητας και αστικού χώρου με 77 superblocks. Στο πλαίσιο αυτού του μέτρου, εφαρμόστηκαν για τη βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη τα εξής:

- Νέα αξιολόγηση και εφαρμογή του δικτύου δημόσιων μεταφορών
- Ρύθμιση του φωτεινού σηματοδότη για το νέο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
- Αξιολόγηση και εφαρμογή νέων δικτύων για πεζόδρομους και ποδήλατα,
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης

Επιπλέον, δημιουργήθηκαν ελεύθεροι χώροι, παιδικές χαρές, πάγκο, βλάστηση και υπηρεσία Wi-Fi.

Το πιο επιτυχημένο παράδειγμα όμως εφαρμογής Superblocks είναι η **Βαρκελώνη** η οποία είναι η πρώτη πόλη της Ευρώπης που έχει εφαρμόσει τα Superblocks. Στόχος της δημιουργίας τους είναι να μειωθεί η ρύπανση που προκαλείται από τα οχήματα αλλά και να απαλλαγούν οι πολίτες από τη μάλλον υποτιμημένη αλλά καθόλου ακίνδυνη ηχορύπανση. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται, να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο. Σήμερα υπάρχουν έξι τέτοια «superblocks», ενώ πρώτο που υλοποιήθηκε, στο Eixample. Η αλλαγή που έφερε φαίνεται να γίνεται αποδεκτή από τους κατοίκους σε μεγάλο βαθμό. Εντός της «γειτονιάς» που σχηματίζουν επιτρέπεται μόνο η κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης ενώ το πάρκινγκ για τους κατοίκους είναι υπόγειο.



Εικόνα 11- Superblocks στην Βαρκελώνη (Πηγή Δεδομένων: <https://www.lifo.gr/>)

Πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου Δημόσιας Υγείας της Barcelona εκτιμά πως εάν προχωρήσει ο σχεδιασμός όπως προβλέπεται για 503 superblocks στην πόλη, οι μετακινήσεις με ΙΧ θα περιοριστούν κατά 230.000 εβδομαδιαίως, καθώς οι πολίτες θα στραφούν πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το περπάτημα ή το ποδήλατο. Η έρευνα σημειώνει πως αυτό το μέτρο έφερε σημαντική βελτίωση στην ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα θορύβου στους δρόμους όπου έχει απαγορευτεί η κυκλοφορία οχημάτων. Τα επίπεδα διοξειδίου του αζώτου αναμένεται να μειωθούν κατά 25%, φέρνοντας τα επίπεδα μέσα στα όρια που συστήνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

Παράδειγμα πόλης εντός του Ελλαδικού Χώρου

Καβάλα, Ανατολική Μακεδονία & Θράκη

Η Καβάλα είναι πόλη της βόρειας Ελλάδας, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, με έκταση Δήμου 351,35 τ.χλμ. Ο πληθυσμός ανέρχεται σε 70.501

μόνιμους κατοίκους. Το ΣΒΑΚ του Δήμου Καβάλας βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης και δεν έχει ολοκληρωθεί. Παρακάτω αναφέρονται ορισμένοι από τους στόχους που έχουν τεθεί στα πλαίσια του Σχεδίου:

- Μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς στο 63% έως το 2030
- Μείωση των ατυχημάτων κατά 50% έως το 2030
- Αναβάθμιση του στόλου των ΜΜΜ, που θα ανταποκρίνονται στο σύνολο των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ευπαθών ομάδων, βελτίωση των δρομολογίων και της κάλυψης τους με σκοπό την αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ & Ταξί στο 15% έως το 2030 (10.6% στο έτος βάσης 2020).
- Ενίσχυση των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί & Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός πόλης, προσβασιμότητα σε όλους και αύξηση του αστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων. Ως ποσοτικός στόχος τίθεται η μετακίνηση με ποδήλατο στο 1.5% και η μετακίνηση ως πεζός στο 20.5% έως το 2030.
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και πρακτικών, όπως η προώθηση της ηλεκτροκίνησης, η ανάπτυξη ευφυών συστημάτων για την αποτελεσματική πληροφόρηση και καθοδήγηση κατοίκων και επισκεπτών, καθώς και η σωστή και συστηματική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών στα πλαίσια του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.



Εικόνα 12 - Ανάπλαση και Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (ΠΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΕΣΠΑ 2014-20) (Πηγή Δεδομένων : [Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας \(kavala.gov.gr\)](http://kavala.gov.gr))

Συμπέρασμα

Από τη μελέτη των παραπάνω περιπτώσεων, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα που αφορούν τη φύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν αντίστοιχα αστικά κέντρα ως προς την κινητικότητα:

Είναι γεγονός ότι οι μεταφορές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών. Τα κυκλοφοριακά ζητήματα και τα προβλήματα προσβασιμότητας αποτελούν απόρροια του συστήματος μεταφορών το οποίο είναι προσανατολισμένο προς την μηχανοκίνητη μετακίνηση ενώ δεν λαμβάνει υπόψη εναλλακτικές μορφές πιο φιλικές προς το περιβάλλον και τον ίδιο τον άνθρωπο. Η εξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ έχει επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικά καθώς επηρεάζει άμεσα τη ποιότητα ζωής και τη σχέση των ανθρώπων.

Όπως είναι φανερό, υπάρχουν κάποιοι κοινοί άξονες μεταξύ των μελετών περιπτώσεων για τα ζητήματα της κινητικότητας. Μεταξύ αυτών, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στο ρόλο των ενεργών μετακινήσεων καθώς θεωρήθηκε ότι η περιοχή μελέτης συνδυάζει ευνοϊκά στοιχεία για την ανάπτυξη αντίστοιχων δικτύων τόσο λόγω των γεωμορφολογικών της χαρακτηριστικών όσο και λόγω των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτή.

Η δημιουργία υποδομών για ποδηλατικές διαδρομές είναι ένα μέτρο το οποίο συμβάλλει στην αύξηση του ποσοστού χρήσης του ποδηλάτου. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα αποτελούν μια σημαντική υποδομή για την ελκυστικότητα του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης και εξυπηρετεί άτομα τα οποία δεν διαθέτουν ιδιωτικό ποδήλατο ή άτομα και μεγαλύτερης ηλικίας. Το περπάτημα είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας το οποίο ενδείκνυται για πόλεις με ήπιες κλίσεις. Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και η πεζοδρόμηση κεντρικών περιοχών είναι μερικά από τα μέτρα τα οποία συναντιούνται σε διάφορες πόλεις του εξωτερικού. Ειδικότερα περιμετρικά των σχολείων μπορούν να αναπτυχθούν σχολικές διαδρομές με τις οποίες τα παιδιά να χρησιμοποιούν βιώσιμα μέσα μετακίνησης από και προς το σχολείο τους. Τέτοιες δράσεις έχουν αναπτυχθεί σε πολλές πόλεις ακόμα και σε αστικά κέντρα καθώς προέχει η ασφάλεια των παιδιών. Ταυτόχρονα, η επιτυχία τέτοιων συλλογικών προγραμμάτων προϋποθέτει τη συμμετοχή των κατοίκων έτσι ώστε να τεθούν οι βάσεις για έναν σχεδιασμό που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών.

Βασικό στοιχείο όλων των σχεδιασμών είναι η δημόσια συγκοινωνία η οποία προσπαθεί να εκσυγχρονίσει τις υπηρεσίες της ώστε να γίνει πιο ελκυστική. Οι υπηρεσίες αυτές αφορούν μια ποικιλία μέτρων όπως η εφαρμογή τηλεματικής, η επισκευή των στάσεων, η δημιουργία λεωφορειολωρίδων αλλά και πιο εξελιγμένα μέτρα όπως η προτεραιότητα των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας μέσω ITS, η αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων και η υπηρεσία on- Demand. Όλες αυτές οι παρεμβάσεις έχουν ως στόχο την αύξηση του ποσοστού των χρηστών και τη μείωση των ιδιωτικών οχημάτων.

Επίσης, η διαχείριση στάθμευσης αποτελεί μια σημαντική κατηγορία μέτρων, καθώς η αναζήτηση ελεύθερης θέσης επιβαρύνει τον αστικό ιστό. Έτσι, πολλές πόλεις έχουν εφαρμόσει μέτρα και πολιτικές για να περιορίσουν όσο γίνεται αυτές τις μετακινήσεις. Η σωστή σήμανση και η ενημέρωση των οδηγών σε πραγματικό χρόνο για τις ελεύθερες θέσεις είναι ένα μέτρο το οποίο έχει αρχίσει να εφαρμόζεται συχνά. Παράλληλα, οι οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης και η ελεγχόμενη στάθμευση είναι μέτρα που μπορούν να συνδυαστούν για να βελτιώσουν την ποιότητα των μετακινήσεων των πεζών και να περιοριστούν τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Τέλος, ο Δήμος Αιγάλεω λόγω της έντονης εμπορικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε όλη την έκτασή του αλλά και λόγω του βιομηχανικού χαρακτήρα του τμήματος του Ελαιώνα που εντάσσεται σε αυτόν, έχει ανάγκη από ένα σχέδιο διαχείρισης των βαρέων οχημάτων. Κρίνεται, μάλιστα, ύψιστης σημασίας μιας και η εκτενής κυκλοφορία τους για την κάλυψη των υφιστάμενων αναγκών προκαλεί την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας της ατμόσφαιρας, εξαιτίας των εκπεμπόμενων ρύπων. Πολλές πόλεις του εξωτερικού έχουν λάβει μέτρα ώστε να μπορέσουν να μειώσουν τα επίπεδα θορύβου χωρίς όμως να επιβαρυνθεί η οικονομία.

Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών στρατηγικών διαχείρισης της κινητικότητας του ΣΒΑΚ Αιγάλεω, βασίστηκε στις αρχικές προτάσεις του αναδόχου, στις απαιτήσεις σχεδιασμού και το όραμα, στις βασικές ευρωπαϊκές αρχές σχεδιασμού ΣΒΑΚ καθώς και στη βούληση και τις ως σήμερα προτάσεις και ενέργειες του Δήμου προς την κατεύθυνση αυτή.

Κάθε εναλλακτική στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περιέλαβε ένα σύνολο παρεμβάσεων (μέτρα πολιτικής και διαχείρισης κινητικότητας, υποδομές και υπηρεσίες πράσινων μεταφορών) που προτάθηκαν για την περιοχή μελέτης, για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, δηλαδή την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την αναίρεση των προβλημάτων κινητικότητας λόγω του υφιστάμενου μεταφορικού συστήματος.

Τα τρία σενάρια που προέκυψαν για τον Δήμο Αιγάλεω είναι:

1. Το **Μηδενικό Σενάριο**, όπου ουσιαστικά δεν προτείνεται καμία παρέμβαση εκτός από αυτές που έχουν ήδη δρομολογηθεί και είτε βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη είτε αναμένεται η εκκίνηση των εργασιών. Τέτοιες παρεμβάσεις, είναι ενδεικτικά ορισμένες αναπλάσεις οδών, η προγραμματισμένη τριπλή ανάπτυξη του Ελαιώνα καθώς και διάφορα έργα συντήρησης ή βελτίωσης των υφιστάμενων υποδομών.
2. Το **Ήπιο Σενάριο**, στο οποίο προτείνονται μέτρα σχετικά με αναπλάσεις του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη του δικτύου ΑμεΑ, ενίσχυση των δικτύων ΜΜΜ και ποδηλάτου καθώς και της ηλεκτροκίνησης και υλοποίηση προωθητικών δράσεων σε σχολεία.
3. Το **Ριζοσπαστικό Σενάριο** που αποτελεί αναβαθμισμένη μορφή του Ήπιου Σεναρίου και εκτός των άλλων περιλαμβάνει προοπτικές για μεγάλα έργα, διαχείριση της στάθμευσης, εγκατάσταση νέων τεχνολογιών, τροχονομική επιτήρηση και διοργάνωση ολοκληρωμένων εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

Το σύνολο των προοπτικών των εναλλακτικών σεναρίων αναπαρίσταται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για το Δήμο Αιγάλεω

Θεματική παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Μηδενικό	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
Αναπλάσεις οδών	Μελέτη ανάπτυξης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης οδών & πλατωμάτων κεντρικού τμήματος πόλης	X	X	X
	Πρόσθετες αναπλάσεις οδών			X
	Πεζοδρομήσεις εμπορικών οδών			X
	Πεζοδρομήσεις οδών πέριξ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων		X	X
Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ	Αποκατάσταση προσβασιμότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες		X	X
	Ανάπλαση οδών τόσο στις κεντρικές αρτηρίες όσο και στο εσωτερικό των γειτονιών			X
	Αποκατάσταση προσβασιμότητας σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος και ΚΧ			X
Κρίσιμα μεγάλα έργα	Ανάπλαση Ελαιώνα	X	X	X
MMM – ΤΑΞΙ	Μετακίνηση ΚΤΕΛ			X
	Νέα αστική διαδρομή με μικρό ηλεκτρικό λεωφορείο		X	X
	Προσθήκη χώρων αναμονής TAXI		X	X
Οδική Ασφάλεια – Κόμβοι	Νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω στο σύνολο της κατοικημένης περιοχής (Προστασία γειτονιάς)		X	X
	Νέο όριο ταχύτητας		X	X

	30χλμ/ω σε μεμονωμένα κρίσιμα σημεία			
	Αναβάθμιση μεμονωμένων κρίσιμων κόμβων (Μετρό, Π.Α.Δ.Α., Μπαρουτάδικο κ.α.)		X	X
	Βελτίωση άλλων κρίσιμων κόμβων		X	X
	Βελτίωση όλων των κρίσιμων σημείων			X
	Βελτίωση οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες			X
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις κ.α.)	Εκπόνηση νέων ΚΜ σε περιοχές γύρω από σχολεία και κρίσιμες υποδομές			X
Ενεργές μετακινήσεις	Επέκταση δικτύου ποδηλάτου		X	X
	Δημιουργία ενιαίου δικτύου κίνησης σε όλο τον Δήμο			X
	Επέκταση δικτύου μεικτής χρήσης ποδηλάτου - οχημάτων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας		X	X
	Ποδηλατική σύνδεση Δήμου με όμορους Δήμους			X
	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών / ενεργών μετακινήσεων (συνύπαρξη πεζού – ποδηλάτη)		X	X
	Σύνδεση σημαντικών υπερτοπικών πόλων (π.χ. Μετρό – Πανεπιστήμιο)			X
	Εφαρμογή συστήματος κοινοχρήστων		X	X

	ποδηλάτων			
	Νέοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτου			X
Τροφοδοσία καταστημάτων, Φ/Ε	Ωράριο τροφοδοσίας		X	
	Προσδιορισμός δικτύου βαρέων – περιορισμοί στην κίνηση		X	X
	Περιορισμοί ρύπων βαρέων			X
	Δημιουργία κέντρου διανομής			X
Στάθμευση	Εφαρμογή ΣΕΣ			X
	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης (οργανωμένοι χώροι)			X
Ηλεκτροκίνηση	Εκπόνηση και Εφαρμογή ΣΦΗΟ	X	X	X
Νέες τεχνολογίες	Έλεγχος στάθμευσης (ΣΕΣ, θέσεις Φ/Ε, ενημέρωση για διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης κα.)			X
Αστυνόμευση – έλεγχος-τροχονομική επιτήρηση				X
Επικοινωνία – Ευαισθητοποίηση – Καλλιέργεια κουλτούρας	Εκδηλώσεις σε σχολεία στο πλαίσιο επετειακών ημερών/εβδομάδων	X	X	X
	Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης-Ολοκληρωμένες καμπάνιες για διαφορετικές ομάδες πληθυσμού		X	X

Οι παραπάνω προοπτικές, παρουσιάζονται παραστατικά με τη μορφή χαρτών για κάθε ένα από τα εναλλακτικά σενάρια.

Βασική ιδέα είναι η δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα θέτει σε προτεραιότητα τον κάτοικο και θα προωθεί τις βιώσιμες και δει τις ενεργές

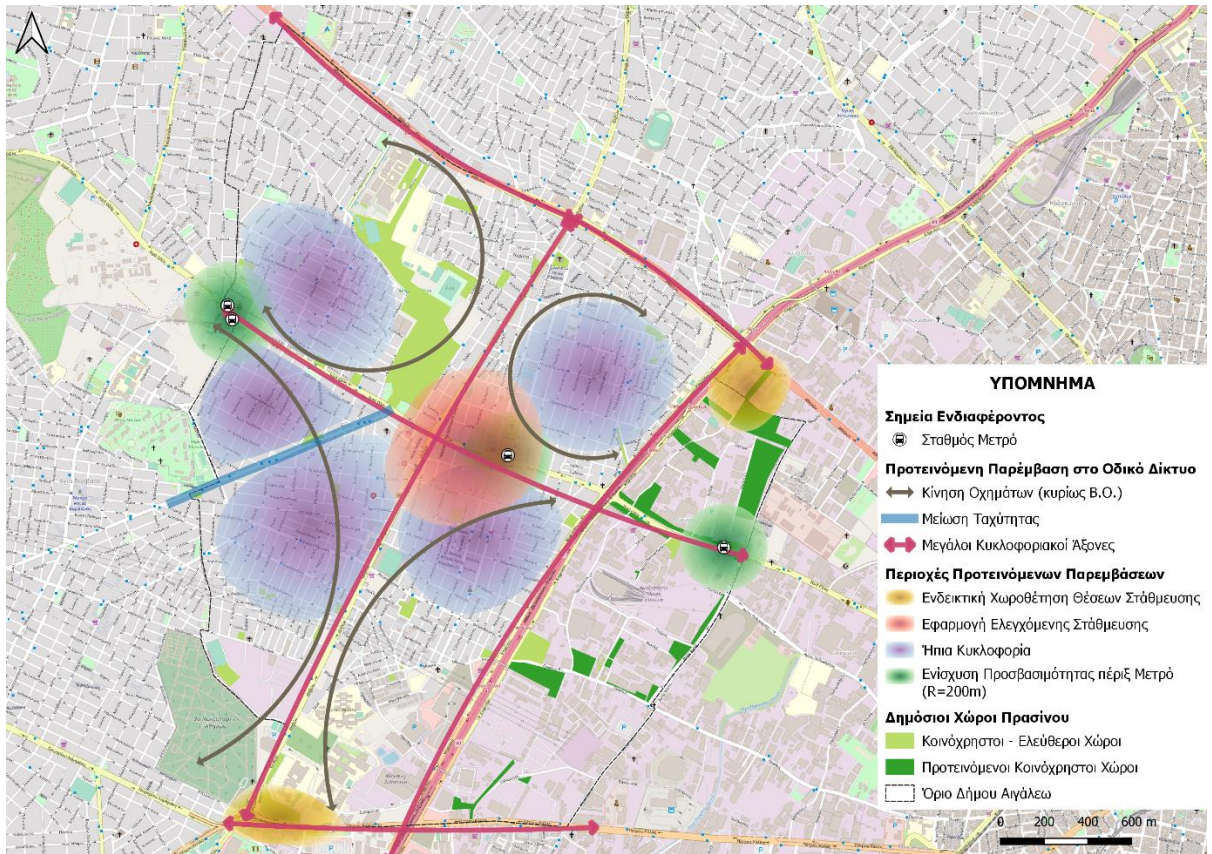
μετακινήσεις. Η κίνηση των οχημάτων διοχετεύεται στους μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες της περιοχής, οι οποίοι παραμένουν αμετάβλητοι λόγω της υπερτοπικής τους σημασίας. Βασική μέριμνα του σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση ισότιμων ευκαιριών προσβασιμότητας στον Δήμο για όλους και στην κατεύθυνση αυτή δημιουργείται μια περιοχή ενίσχυσης προσβασιμότητας γύρω από βασικούς μεταφορικούς κόμβους, όπως είναι οι στάσεις μετρό. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων και την απομάκρυνση των ΙΧ από το εσωτερικό του Δήμου, προτείνεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης με δυνατότητα Park&Ride. Επιπλέον, κρίσιμη θεωρείται και η εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου.

Στόχος είναι η σταδιακή μείωση των ταχυτήτων σε βασικούς οδικούς άξονες και η θωράκιση των περιοχών με μέτρα ήπιας κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η προστασία των οικιστικών πυρήνων των γειτονιών και η δημιουργία δικτύων ενεργών μετακινήσεων για την σύνδεση των κοινόχρηστων-ελεύθερων χώρων του Δήμου. Λαμβάνοντας υπόψη και την προγραμματισμένη ανάπλαση του Ελαιώνα, ύψιστης σημασίας για την εξωστρέφεια του Δήμου είναι η διασύνδεση των προτεινόμενων χώρων συνάθροισης.

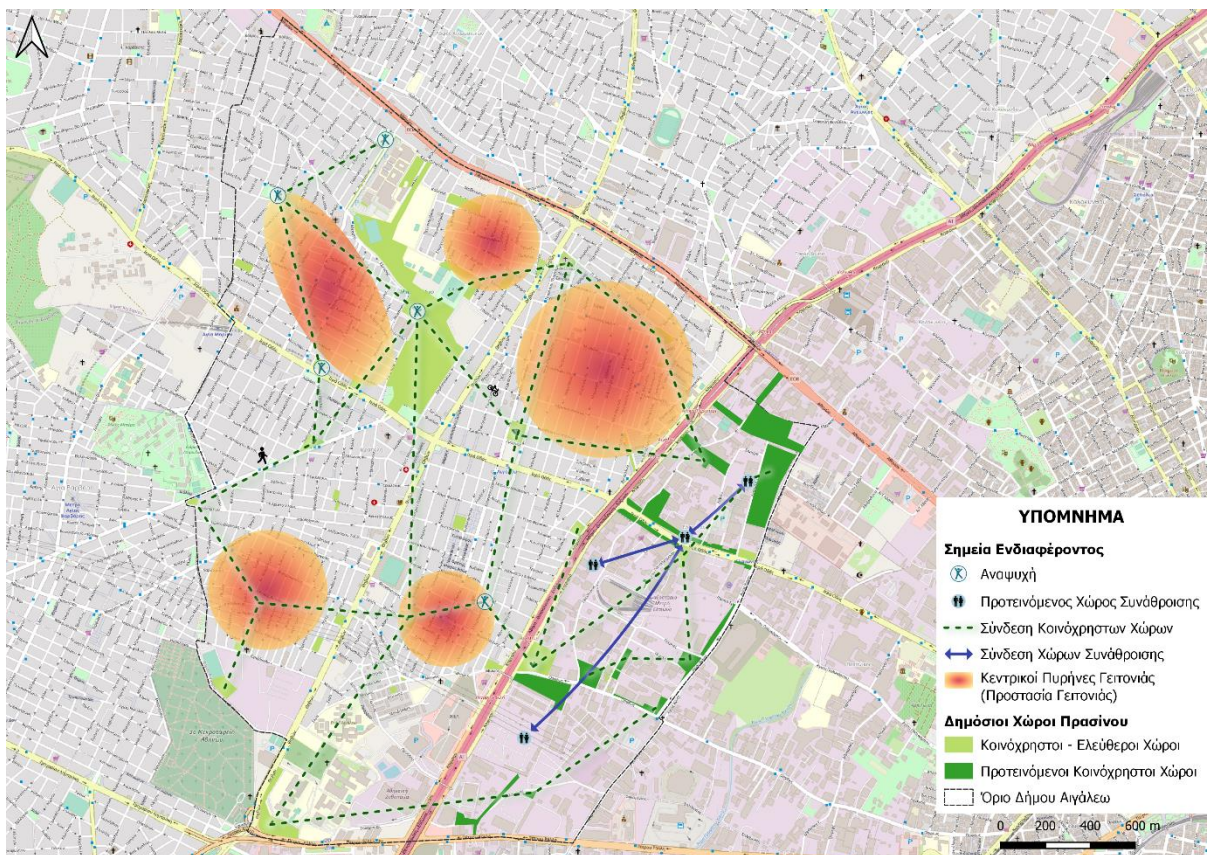
Για την απεικόνιση των παραπάνω δημιουργήθηκαν για κάθε σενάριο δύο γενικοί χάρτες, στους οποίους αποτυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την λειτουργική και κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου αλλά και την διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος που σέβεται τις ανάγκες των μετακινούμενων.

Ήπιο Σενάριο

Στους χάρτες των προοπτικών του ήπιου σεναρίου, απεικονίζονται οι βασικές κατευθύνσεις του προτεινόμενου σχεδιασμού σε μια σχετικά περιορισμένη κλίμακα εφαρμογής, όπως φαίνεται παρακάτω.



Εικόνα 13 - Ήπιο Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας

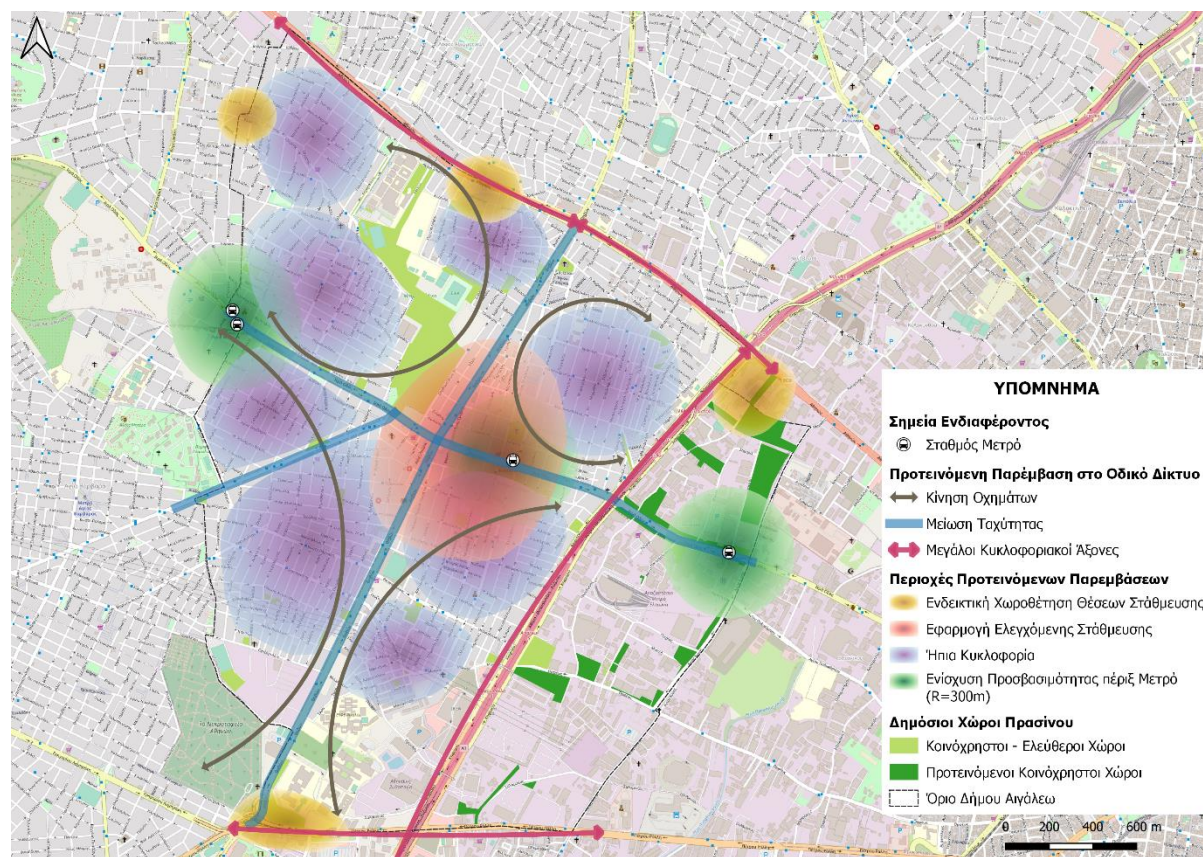


Εικόνα 14 - Ήπιο Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς

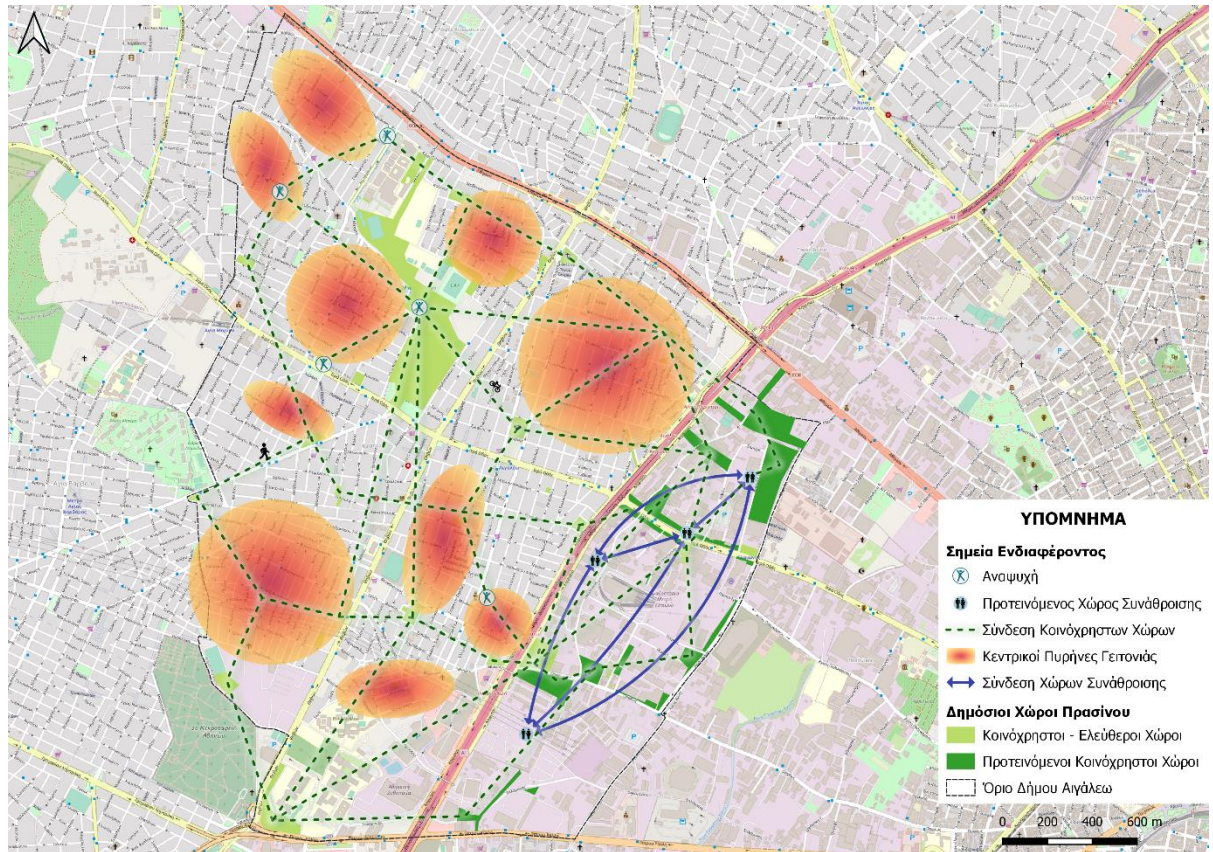
Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι μικρότερου βεληνεκούς και αφορούν συγκεκριμένες οδικές αρτηρίες. Στο ήπιο σενάριο προβλέπεται η απομάκρυνση των βαρέων οχημάτων από το εσωτερικό του Δήμου, κάτι το οποίο στην συνέχεια θα οδηγήσει και στην απομάκρυνση των υπόλοιπων οχημάτων. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν σχετικά μικρή ακτίνα εφαρμογής και εστιάζουν κατά κύριο λόγο στο κεντρικό κομμάτι του Δήμου.

Ριζοσπαστικό Σενάριο

Στο ριζοσπαστικό σενάριο, οι προτεραιότητες του σχεδιασμού ακολουθούν αυτές του ήπιου σεναρίου, εξελίσσοντάς τις με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται συνολικά μια πιο δυναμική εικόνα. Παρακάτω παρουσιάζονται οι αντίστοιχοι χάρτες:



Εικόνα 15- Ριζοσπαστικό Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας



Εικόνα 16 - Ριζοσπαστικό Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς

Αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αυτό προβλέπει, οι μόνοι άξονες που παραμένουν αμετάβλητοι είναι αυτοί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, ενώ στις υπόλοιπες βασικές οδικές αρτηρίες που διατρέχουν τον Δήμο προτείνεται η μείωση των ταχυτήτων. Επιπλέον, προτείνεται η εκτροπή της κίνησης όλων των οχημάτων στους μεγάλους οδικούς άξονες και η απομάκρυνσή τους από τις γειτονίες.

Φυσικά, οι εκτάσεις των περιοχών προτεινόμενων παρεμβάσεων αυξάνονται συγκριτικά με το ήπιο σενάριο, ενώ δημιουργούνται και νέοι πυρήνες. Η ακτίνα εφαρμογής περίξ των στάσεων μετρό μεγαλώνει ενώ οι προτεινόμενες περιοχές περιφερειακών χώρων στάθμευσης αυξάνονται σε μια προσπάθεια κάλυψης όλων των πλευρών του Δήμου. Αντίστοιχα αυξάνονται και οι πυρήνες προστασίας των γειτονιών ενώ προτείνεται η δημιουργία περαιτέρω συνδέσεων κοινόχρηστων χώρων με σκοπό την κάλυψη όλης της έκτασης της περιοχής. Τα δίκτυα ενεργών μετακινήσεων εκτείνονται πλέον σε όλη την περιοχή προκειμένου να προσφέρουν την μέγιστη δυνατή εξυπηρέτηση στους μετακινούμενους.

Προκαταρκτική ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω

Όραμα Δήμου Αιγάλεω

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω διατυπώνεται στην Γ' Φάση σχεδιασμού και περιλαμβάνει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή διαφορετικά τη *φράση-κλειδί* η οποία ενσωματώνει τις βασικές προτεραιότητες και στόχους για το μέλλον του δήμου τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων όσο και ως προς την πολεοδομική του φυσιογνωμία.

Ωστόσο, το όραμα ενός ΣΒΑΚ δεν συνιστά μονάχα μία συνοπτική προωθητική φράση που αξιοποιείται από την πολιτική ηγεσία του τόπου που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως αποτελεί τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την αυριανή εικόνα που επιθυμεί η εκάστοτε πόλη ή περιοχή. Μια εικόνα που θα έχει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τη μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, τη διασφάλιση του δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση καθώς και την οικονομική αποδοτικότητα. Αυτή η εικόνα προϋποθέτει έναν αστικό χώρο με αισθητά μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης. Βασικός άξονας του οράματος πρέπει να είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής, κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας της περιοχής παρέμβασης.

Τυπικά κρίσιμα ερωτήματα που δημιουργούνται σε περιοχές που πραγματοποιούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ είναι τα εξής:

- Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;
- Τι περιλαμβάνει ένα όραμα;
- Με ποιο τρόπο το όραμα γίνεται κτήμα των κατοίκων της πόλης;

Στόχο του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω καθώς και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί** η οποία θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση την οποία από κοινού Δήμος και Φορείς φιλοδοξούν να χαράξει το ΣΒΑΚ.

Στην ουσία, **το «όραμα ενός ΣΒΑΚ»** είναι η κατεύθυνση η οποία προκύπτει έπειτα από αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- ☉ της αλληλεπίδρασης πολιτών-φορέων-ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ-πολιτικής ηγεσίας,
- ☉ της συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής,
- ☉ των πλεονεκτημάτων αλλά και ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- ☉ των βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- ☉ καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

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 Αιγάλεω.

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 Αιγάλεω, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίησή του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω 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.

Όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο όραμα για το Δήμο Αιγάλεω που θα εισάγει τις βιώσιμες μεταφορές στην πόλη σε καθημερινή βάση και θα αποτελέσει ευκαιρία για μια πιο αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής των κατοίκων του, αλλά και των επισκεπτών του.

Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών;

Το ΣΒΑΚ συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης και της νοοτροπίας των κατοίκων, γι' αυτό και δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί έως μία αμιγώς πολεοδομική και κυκλοφοριακή μεταρρύθμιση, αλλά να αποτελέσει κοινό κτήμα όλων των πολιτών. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού που συμβάλλουν στην ενεργό δραστηριοποίηση των πολιτών. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό και παράλληλα αποδοτικό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική και αρμονική συνεργασία Δήμου- Φορέων- Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα προκύψει ως κοινός τόπος της κοινωνίας του Δήμου, γεγονός που θα διευκολύνει σημαντικά την υλοποίησή του και θα συμβάλλει με ιδιαίτερα δυναμικό τρόπο στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων, πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

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

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 Αιγάλεω. 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-μια 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 Αιγάλεω, 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 των σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **προτεραιότητες**, οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν στρατηγική για την κινητικότητα του Δήμου Αιγάλεω. 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 Αιγάλεω.

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 υλοποίησή τους.

Πίνακας 3: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	<p>1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας αφορά μετακινήσεις (Ενέργεια)</p> <p>της που στις</p>	<p>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.</p> <p>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 Αιγάλεω, 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).</p>
	<p>2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)</p>	<p>Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο.</p> <p>Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ'όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

		<p>όπως είναι το Πανεπιστήμιο.</p> <p>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.</p>
<p>Κοινωνικές</p>	<p>3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)</p>	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς</p>

	πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
<p>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)</p>	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης.</p> <p>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.)</p>
<p>6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)</p>	<p>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.</p>
<p>7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</p>	<p>Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ.</p> <p>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.</p>
<p>8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</p>	<p>Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο Αιγάλεω είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.</p> <p>Με δεδομένο ότι ο Δήμος Αιγάλεω αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε</p>

		<p>επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.</p>
<p>Οικονομικές</p>	<p>9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)</p>	<p>Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου.</p> <p>Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.</p> <p>Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα MMM και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις).</p> <p>Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.</p>
	<p>10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)</p>	<p>Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά 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.</p> <p>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.</p>
	<p>11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών</p>	<p>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</p>

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ ο Δήμος Αιγάλεω 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 θερμοησίδας
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 Αιγάλεω 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.

Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

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 Αιγάλεω. 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 4: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

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 Αιγάλεω)	19 σταθμοί φόρτισης	30 σταθμοί φόρτισης	40 σταθμοί φόρτισης
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	Μείωση στο 7%	Μείωση στο 15%	Μείωση στο 20%
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Μείωση διαμπερών ρών	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	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 Αιγάλεω	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο Αιγάλεω (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο Αιγάλεω (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω
2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του Αιγάλεω)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του Αιγάλεω	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του Αιγάλεω	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του Αιγάλεω
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Δεν υπάρχουν δεδομένα.	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων
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%

<p>3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p>	<p>Δεν υπάρχει τιμή βάσης</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Αιγάλεω κατά 5%</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Αιγάλεω κατά 10%</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Αιγάλεω κατά 15%</p>
<p>3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p>	<p>3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω</p>
<p>3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο</p>	<p>1,5% ανά κάτοικο</p>	<p>3,5% ανά κάτοικο</p>	<p>7% ανά κάτοικο</p>	<p>10% ανά κάτοικο</p>
<p>Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</p>				
<p>4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας</p>	<p>20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω</p>
<p>4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</p>	<p>10km οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω</p>	<p>Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω</p>
<p>4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 88%</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91%</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 96%</p>	<p>Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%</p>

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% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω (3,32%)	15% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω (11%)	27% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω (19%)	45% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω (27%)
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 δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	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	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.

<p>7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	<p>Δεν υπάρχει τιμή βάσης</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
<p>7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης</p>	<p>Δεν υπάρχουν στοιχεία</p>	<p>Αντικατάσταση στο 25%</p>	<p>Αντικατάσταση στο 55%</p>	<p>Αντικατάσταση στο 95%</p>
<p>Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</p>				
<p>8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής</p>	<p>Δεν υπάρχει τιμή βάσης</p>	<p>Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>	<p>Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>	<p>Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>
<p>Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)</p>				
<p>9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας</p>	<p>15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>	<p>12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>	<p>10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>	<p>7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>
<p>9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυσασμένες μετακινήσεις</p>	<p>0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)</p>	<p>2 σταθμοί park n ride</p>	<p>3 σταθμοί park n ride</p>	<p>4 σταθμοί park n ride</p>
<p>9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος</p>	<p>Δεν υπάρχει τιμή βάσης</p>	<p>Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις</p>	<p>Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις</p>	<p>Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου</p>

		εντός Δήμου	εντός Δήμου	
	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)			
10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει και σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου. Θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου. Θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% του Δήμου. Θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας
10.2 Εφαρμογή συστήματος air-mobility	Δεν υπάρχει air-mobility σήμερα	Εφαρμογή στο 10% του Δήμου	Εφαρμογή στο 25% του Δήμου	Εφαρμογή στο 60% του Δήμου

Ανάπτυξη και αξιολόγηση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Τα μέτρα του σχεδίου προσδιορίζονται σε δύο διακριτές φάσεις. Σε πρώτο στάδιο εντοπίζεται το σύνολο των ικανών μέτρων προκειμένου να επιτευχθούν οι προτεραιότητες και οι στόχοι που τέθηκαν στην προηγούμενη ενότητα και στη συνέχεια αφού αυτά αξιολογηθούν, πραγματοποιείται η τελική επιλογή τους, όπου ομαδοποιούνται και σε διακριτά πακέτα (measure packages – MP). Στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας προσδιορίζεται ένα **πρωταρχικό πλαίσιο μέτρων**.

Για αυτόν τον αρχικό εντοπισμό των μέτρων χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία προγραμμάτων όπως:

- Το Measure Selection KIT του προγράμματος CH4ALLENGE,
- Το εργαλείο Konsult,
- Το εργαλείο Urban Transport Roadmaps.

Μέσα από τη χρήση των παραπάνω εργαλείων αλλά και τις εξειδικευμένες προτεραιότητες στην περίπτωση του Δήμου Αιγάλεω αναπτύχθηκε η αναλυτική λίστα των δυνητικών μέτρων (βλ. πίνακας παρακάτω). Επισημαίνεται ότι τα μέτρα που προτείνονται ανά στόχο έχουν δυνατότητα να εμφανίζονται και σε άλλους στόχους εφόσον επικαλύπτουν τη επίτευξη αυτού.

Ο παρακάτω πίνακας με την αναλυτική λίστα δυνητικών (προτεινόμενων) μέτρων ακολουθεί τα πρότυπα των ευρωπαϊκών προγραμμάτων CH4ALLENGE και SUMP – UP, τις κατευθύνσεις των υφιστάμενων οδηγιών του ELTIS αλλά και το πρότυπο των οδηγιών SUMP 2.0.

Πίνακας 5: Πιθανά/ αποτελεσματικά μέτρα

Πιθανά Μέτρα	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Αρμοδιότητα-Εντοπισμός βασικού υπευθύνου υλοποίησης	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	1.1, 1.2 και 9.1

Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία	9.2
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής	2.1
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.2
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.3 και 4.2
Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	3.3 και 5.3
Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά	3.3 και 5.3

			εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	4.1
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.2, 2.3, 3.3, 4.1
Ανάπτυξη συστήματος car pooling	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	5.1
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων	4.1

			καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.1
Διαχείριση διαδρομών Δημοσίας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	εντός 5ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α. ή άλλο), Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	3.3
Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής	2.2
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1, 4.2 και 5.2
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική	1.1 και 1.2

			πρωτοβουλία	
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	3.2 και 3.4
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες, Ο.Α.Σ.Α.	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ο.Α.Σ.Α., ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	9.2
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	10.1
Μονοδρομήσεις οδών	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.1 και 4.1
Ανάδειξη πολύτιμων χώρων πχ. Αρχαιολογικοί χώροι, χ. πολιτισμού κ.α.	εντός 10ετίας	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Αιγάλεω	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.4

Πεζοδρομήσεις (μόνιμες προσωρινές) ή	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής ή τμημάτων	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Δημιουργία Superblock	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1 και 7.1
Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού	2.1

διαμπερών ροών			μενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου με ταυτόχρονο υποβιβασμό λεωφόρων σε δίκτυα πράσινων διαδρομών	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.1
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3, 4.1, 4.2 και 6.1
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	2.1 και 4.1
Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιοι	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	2.1
Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	4.1 και 7.1
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για	2.2

			συνδυασμό με άλλα μέσα)	
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.2 και 4.2
Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3 και 7.3
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία	6.1 και 5.1
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	σε όλη τη 15ετία	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος Αιγάλεω	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.3
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο στη στάσεις του μετρό και του ΟΑΣΑ και στους βασικούς πόλους έλξης της περιοχής	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πόροι εμπορικού συλλόγου	5.1 και 5.2

Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	5.1 και 6.1
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	6.1
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, ΤΕΕ-TAK, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ιδιωτική πρωτοβουλία	8.1
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάρθμια Εκπαίδευση	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, πόροι Α & Β' βάρθμια Εκπαίδευσης	8.1
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	εντός 10ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1 και 9.3
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού	9.3 και 10.1

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)			μενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Σύλλογος Εμπ.	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	5.3 και 9.2
Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	9.2
Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με την τοποθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού σε όλα τα Ο.Τ. του Δήμου	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	4.2
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	1.1, 1.2 και 8.1
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	1.2 και 9.2

Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.	2.3 και 4.1
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα	2.4 και 4.1
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	4.1 και 7.3
Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή του δήμου	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	2.1 και 7.1
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ιδιώτες	4.1 και 5.2
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	3.3, 4.1 και 5.3
Αφαίρεση εξοπλισμού ή	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου	3.3, 4.2 και

σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών			Αιγάλεω	7.3
Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.	3.3 και 5.2
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής κ.α.	7.1 και 7.2
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	5.1 και 6.2
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.3
Ενίσχυση και ανάδειξη σημαντικών πόλων εντός της πόλης	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	4.1 και 5.2
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ο.Α.Σ.Α., Ιδιωτική πρωτοβουλία	9.2

ποδηλάτων				
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	8.1
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα	3.2, 3.3 και 7.1
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	8.1
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	8.1
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πόροι εμπορικού συλλόγου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	8.1
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	σε όλη τη 15ετία	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου Α.Ν.	5.3 και 9.2
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	1.2, 3.1, 5.3 και 9.2
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	3.1, 3.2 και 10.1
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	3.1 και 3.2

Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1
Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1 και 3.2

Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο της εν λόγω δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του αναδόχου συνέλεξε ένα μεγάλο αριθμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας που είναι δυνατό να εφαρμοστούν στον Δήμο Αιγάλεω. Για κάθε πιθανό μέτρο, βρέθηκε ένας ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής. Επίσης, πραγματοποιήθηκε αντιστοίχιση αυτών με ένα ή περισσότερους από τους 24 στόχους που τέθηκαν από το παρόν ΣΒΑΚ.

Για την εύρεση των πιο κατάλληλων μέτρων, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση. Στην αξιολόγηση, λήφθηκαν υπόψη συνολικά δύο ποιοτικές μεταβλητές, οι οποίες είναι: η εφικτότητα και η αποτελεσματικότητα. Για την επιλογή της τελικής βαθμολογίας σχετικά με την εφικτότητα του κάθε πιθανού μέτρου, ο ανάδοχος ήρθε σε επικοινωνία με τον Δήμο και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Λήφθηκε υπόψη ο ενδεικτικός χρονικός ορίζοντας του μέτρου καθώς και η σχέση του κάθε μέτρου με τα χαρακτηριστικά και τη φυσιογνωμία της πόλης του Αιγάλεω. Η αποτελεσματικότητα του κάθε μέτρου κρίθηκε ποιοτικά συνυπολογίζοντας τον στόχο που έχει τεθεί ανά περίπτωση και τη διεθνή εμπειρία από αντίστοιχους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας.

Στο τέλος, μετά από συζήτηση εντός της ομάδας εργασίας, αποκλείστηκαν μέτρα με χαμηλή βαθμολογία και επιλέχθηκαν τα πιο κατάλληλα.

Από τα συνολικά 74 μέτρα, επιλέχθηκαν προς εφαρμογή-υλοποίηση τα 62 μέτρα βιώσιμης κινητικότητας.

Τα αποτελέσματα της ποιοτικής ανάλυσης αξιολόγησης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Ο συγκεκριμένος τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες αξιολόγησης και δημιουργία λίστας τελικών μέτρων που συντάχθηκαν στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP-UP.

Πίνακας 6: Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ

Πιθανά Μέτρα	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-	Εφικτότητα (1..5)	Αποτελεσματικότητα (1..5)	Επιλογή (ΝΑΙ ΟΧΙ)
--------------	-----------------------	-----------------------------------	-------------------	---------------------------	-------------------

		εφαρμογής μέτρου			
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.1, 1.2 και 9.1	εντός 5ετίας	4	3	ΝΑΙ
Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	9.2	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	2.1	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	4.2	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	2.3 και 4.2	εντός 15ετίας	2	4	ΝΑΙ
Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	3.3 και 5.3	εντός 15ετίας	2	4	ΝΑΙ
Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	3.3 και 5.3	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	4.1	εντός 5ετίας	4	3	ΝΑΙ
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση στάθμευσης	7.42.2, 2.3, 3.3, 4.1	εντός 10ετίας	2	5	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος car pooling	5.1	εντός 5ετίας	2	2	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	4.1	εντός 5ετίας	4	3	ΝΑΙ
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	4.1	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ
Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	3.3	εντός 5ετίας	3	5	ΝΑΙ

Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.2	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	3.1, 4.2 και 5.2	εντός 15ετίας	3	5	ΝΑΙ
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.1 και 1.2	εντός 15ετίας	3	5	ΝΑΙ
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3.2 και 3.4	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	9.2	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	10.1	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ
Μονοδρομήσεις οδών	2.1 και 4.2	εντός 15ετίας	4	4	ΝΑΙ
Ανάδειξη πολύτιμων χώρων πχ αρχαιολογικοί	2.4	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	3	4	ΝΑΙ
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	3	4	ΝΑΙ
Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	4	4	ΝΑΙ
Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	3	4	ΝΑΙ
Δημιουργία Superblock	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1 και 7.1	εντός 10ετίας	3	3	ΝΑΙ
Δημιουργία περιφερειακών οδών	2.1	εντός 15ετίας	2	5	ΝΑΙ

περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή διαμπερών ροών					
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου με ταυτόχρονο υποβιβασμό λεωφόρων σε δίκτυα πράσινων διαδρομών	2.1	εντός 15ετίας	4	5	ΝΑΙ
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	3.3, 4.1, 4.2 και 6.1	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1 και 4.1	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιοι	2.1	εντός 15ετίας	3	4	ΝΑΙ
Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	4.1 και 7.1	εντός 5ετίας	5	3	ΝΑΙ
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.2	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	3.2 και 4.2	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	2.3 και 7.3	εντός 5ετίας	3	5	ΝΑΙ

Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.1 και 5.1	εντός 10ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ)	4.3	σε όλη τη 15ετία	2	4	ΝΑΙ
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο στη στάσεις του μετρό και του ΟΑΣΑ και στους βασικούς πόλους έλξης της περιοχής	5.1 και 5.2	εντός 5ετίας	5	3	ΝΑΙ
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	5.1 και 6.1	εντός 5ετίας	3	5	ΝΑΙ
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	6.1	σε όλη τη 15ετία	4	3	ΝΑΙ
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	8.1	σε όλη τη 15ετία	4	3	ΝΑΙ
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	8.1	σε όλη τη 15ετία	4	3	ΝΑΙ
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	5.1 και 9.3	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες	9.3 και 10.1	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ

για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)					
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	5.3 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	3	4	ΝΑΙ
Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	9.2	εντός 10ετίας	3	5	ΝΑΙ
Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με την τοποθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού σε όλα τα Ο.Τ. του Δήμου	4.2	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	1.1, 1.2 και 8.1	σε όλη τη 15ετία	1	5	ΟΧΙ
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.2 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	2	3	ΟΧΙ
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	5.1	εντός 5ετίας	2	3	ΟΧΙ
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.3 και 4.1	εντός 10ετίας	4	3	ΝΑΙ
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.4 και 4.1	εντός 5ετίας	3	4	ΝΑΙ
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	4.1 και 7.3	εντός 5ετίας	3	2	ΟΧΙ

Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή της πόλης	2.1 και 7.1	εντός 5ετίας	1	3	OXI
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	4.1 και 5.2	εντός 5ετίας	2	2	OXI
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	3.3, 4.1 και 5.3	εντός 5ετίας	4	2	OXI
Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	2.3, 4.2 και 7.3	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	3.3 και 5.2	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	7.1 και 7.2	εντός 10ετίας	3	2	OXI
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	5.1 και 6.2	εντός 15ετίας	3	2	OXI
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	4.1 και 5.2	εντός 5ετίας	2	4	OXI
Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	4.1 και 5.2	εντός 15ετίας	2	3	OXI
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	9.2	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	8.1	εντός 5ετίας	4	4	ΝΑΙ
Σήμανση για παράκαμψη	3.2, 3.3	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ

περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	και 7.1				
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	8.1	εντός 5ετίας	5	4	ΝΑΙ
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	8.1	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	8.1	εντός 5ετίας	2	3	ΟΧΙ
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	5.3 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	3	4	ΝΑΙ
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	10.21.2, 3.1, 5.3 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	4	4	ΝΑΙ
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	3.1, 3.2 και 10.1	εντός 5ετίας	4	5	ΝΑΙ
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	3.1 και 3.2	σε όλη τη 15ετία	4	4	ΝΑΙ
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	3.1	εντός 15ετίας	3	5	ΝΑΙ
Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	3.1 και 3.2	εντός 10ετίας	2	2	ΝΑΙ

Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία

- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) Εμπορευματικές μεταφορές

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

Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

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 Αιγάλεω.

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 (δυναμικό) 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 Αιγάλεω 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.

1.6 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους

Για την ενίσχυση της ελκυστικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας κατά κανόνα επιλέγονται δύο πρακτικές: είτε η δωρεάν λειτουργία των διαδρομών (εφόσον ο πάροχος του μεταφορικού έργου πληρώνεται για την υπηρεσία του μέσω προγραμματικής συνεργασίας από το δήμο ή την Περιφέρεια) είτε μέσω τυπικού κομίστρου.

Στην περίπτωση που επιλεγεί να υπάρχει κόμιστρο για τη συγκοινωνία κρίνεται σκόπιμο να δοθεί σε μορφή κινήτρου επιδότηση δωρεάν διαδρομών σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (μαθητές, φοιτητές, άνεργοι, μετανάστες- πρόσφυγες κ.α.).

Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα

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 πολεων 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 Αιγάλεω 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 ανάπτυξη 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 ανάπτυξη (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 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, 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.

2.10 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 Αιγάλεω μέσω της τοποθέτησης ραμπών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.

2.11 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 οδο φωτισμού, δενδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμάτων κ.α.).

2.12 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.

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου 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

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

Ο δήμος Αιγάλεω 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: Κοινόχρηστη μετακίνηση

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.

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρωώθηση-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 Αιγάλεω, 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, απορριματοφόρα, 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 Αιγάλεω 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, TAXI, 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: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

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 Αιγάλεω 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 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.

6.7 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.

6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται ο δήμος του Αιγάλεω 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.

6.9 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 MMM σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράψει 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 MMM και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης μαρίνας κ.ο.κ.).
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων MMM 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.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocs 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.

6.11 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: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 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.

7.2 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 έλεγχο 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.

7.3 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 Αιγάλεω 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 8: Αστικό περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 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 γειτονίες και το κέντρο.

8.2 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).

8.3 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 Αιγάλεω 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).

Η διαδικασία της ολοκληρωμένης εφαρμογής της ζώνης χαμηλών εκπομπών μπορεί να περιλαμβάνει τρία διακριτά χρονικά διαστήματα, με τρεις διακριτούς χρονικούς ορίζοντες: 2022 – 2024, 2024 – 2027 και 2027 – 2030.

8.4 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, παρεβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδησιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

8.5 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 ενότητων.

8.6 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.

8.7 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.

8.8 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 Αιγάλεω. Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπτυξη 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.

8.9 Δημιουργία Superblocks

Στα πλαίσια της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπερ-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.

Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 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.

9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Σήμερα κάθε επιχείρηση στον δήμο Αιγάλεω, και στις γειτονίες 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.

9.3 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.

9.4 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.

9.5 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.

9.6 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.

9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι' αυτό 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 αντιμετωπισθεί 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.

Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων

Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας συνεργειών μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας 7: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων

Κωδικός	Προτεινόμενο μέτρο	Συνέργειες με άλλα μέτρα
1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1.2, 1.3, 6.9
1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.1 , 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
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, 6.9
1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1.2, 1.3, 5.1, 6.9
1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 6.9, 7.1, 7.2, 7.3
1.6	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 6.9
2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
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, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.3, 6.5, 8.4
2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4

	περιβάλλον	
2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.5, 2.6, 2.10, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.2, 8.4
2.9	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, 2.10, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.10	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	2.9
2.11	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, 2.14, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 8.2, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8
2.12	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 2.2, 2.3, 2.14, 6.2, 6.5, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.14	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2
3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	6.9
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, 8.4

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, 2.14, 3.1, 3.2, 6.4, 6.5, 6.9, 8.2, 8.4
5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.2, 1.3, 1.4, 5.2, 8.3
5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	5.1, 8.3
6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.13, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4
6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.7
6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
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, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11 7.2, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1
6.6	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8,

	αποφυγή διαμπερών ροών	6.10, 6.11, 8.2, 8.4,
6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 7.1, 8.3
6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.10, 8.1, 8.2, 8.4
6.9	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, 7.2, 9.1
6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.13, 6.2, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
6.11	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.8, 7.2, 8.2
7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	6.7, 6.10, 7.2, 8.3
7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.5, 6.9, 7.1, 9.1
7.3	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, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 8.2, 8.7, 8.9
8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 8.2
8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.5, 6.6, 6.8, 8.1, 8.4,
8.3	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, 6.7, 7.1, 9.1
8.4	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, 2.9, 2.10, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 6.11, 8.1, 8.2
8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	2.7, 2.8, 2.14, 5.2, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 8.3, 8.7, 9.2
8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7,

		6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4
8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.9	Δημιουργία Superblocks	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8, 6.2, 6.3, 6.4, 6.11, 7.3
9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.5, 6.9, 7.2, 8.3, 9.2, 9.3
9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	9.1, 9.3
9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	9.1, 9.2
9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	7.2, 9.1, 9.2
9.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	9.1, 9.2, 9.3
9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	9.1, 9.2, 9.3, 9.5
9.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6

Μέτρα παρέμβασης και πακέτα 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 στην 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 Αιγάλεω 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 φόρτίσή 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 Αιγάλεω 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 Αιγάλεω :
 - Λεωφόροι – Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Λ. Κηφισού, Λ. Αθηνών (δυτικό τμήμα έως το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αθηνών (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού), Π. Ράλλη (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού)
 - 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, Μαρκόνη, Αγίας Άννης, Ορφέως
 - Ήπιας κυκλοφορίας: Ιθάκης (από Πλατάνων μέχρι Κερκύρας), Πατριάρχου Γρηγορίου Ε', Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυριδωνος (από Ζωσιμάδων μέχρι Δημητσάνας), Δημητσάνας, Εδέσσης (από Δημητσάνας μέχρι Έβρου), Μαυροκορδάτου, 8^{ης} 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 Σπυριδωνος, Παλληκαρίδη, Αμπελακίων, Δημητσάνας, Κορυτσάς, Ιερά Οδός, Ζέφυρου, Πολυδεύκους, Πλαταιών, Κηπουπόλεως

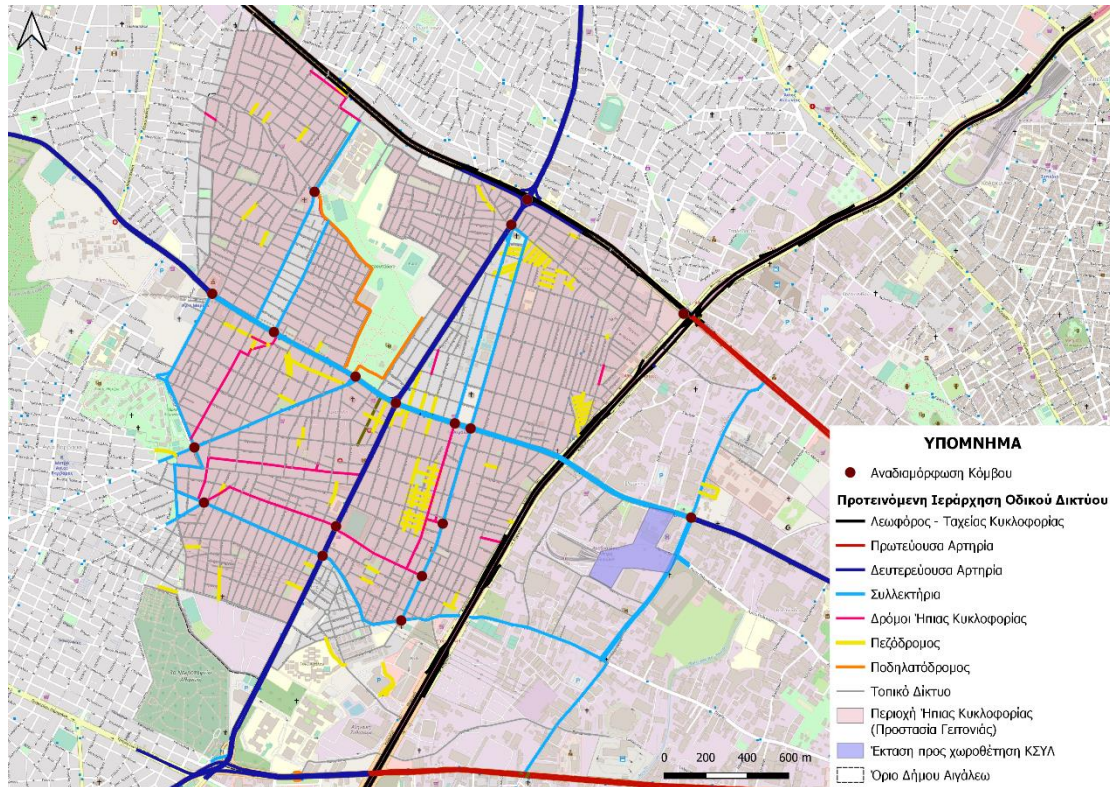
- Περιοχή 2: Έβρου, Εδέσσης, Μυκηνών, Κορίνθου, Ολυμπίας, Ιερά Οδός
- Περιοχή 3: Πελοποννήσου, Κοζάνης, Αγίου Νεκταρίου, Αγίου Σπυρίδωνος, Γοργοποτάμου, Δερβενακίων, Γραβιάς, Λ. Αθηνών, Λ. Θηβών, Κουντουριώτου, Δαρδανελλίων, Πλαπούτα, Σίφνου, Σουλίου,
- Περιοχή 4: Λ. Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Ιερά 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 Μαρίας, 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 Μαρίας
 - 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 & Μίνως
- 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 & Σαλαμίνιας)
- 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

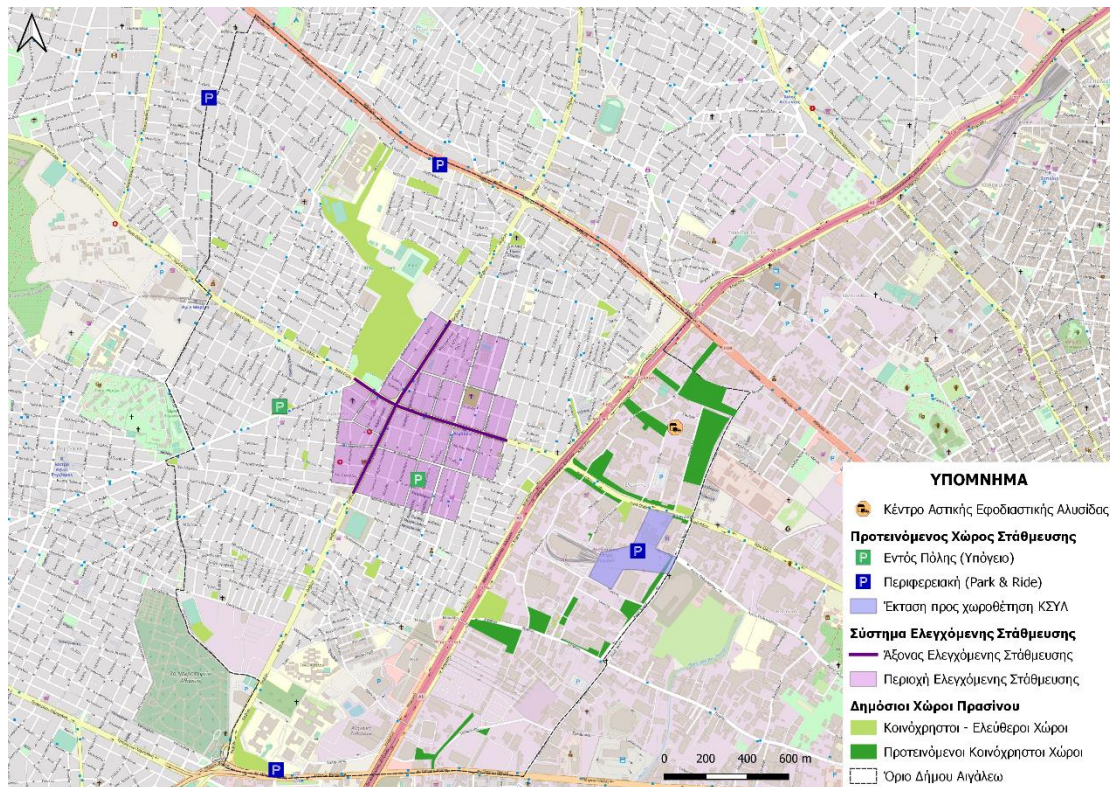
- Περιοχή 14: Γρηγορίου Κυδωνίων – Ιερά Οδός – Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 15: Σ. Σαράφη – Ιερά Οδός – Ελλησπόντου – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 16: Ελλησπόντου – Ιερά Οδός – Ραιδεστού – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 17: Θηβών – Ρήγα Φεραίου – Γρηγορίου Κυδωνίων – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 18: Γρηγορίου Κυδωνίων – 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)
- 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 Σπυριδωνος
 - 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 – Γιαννιτών – Σαλαμίνας – Κορυτσάς – Μιλτιάδου – Α. Σικελιανού – Τομπαζή -Σερίφου – Πίνδου – Πολυδεύκου – Ηρακλείτου – Αγίου Γεωργίου – Ζωσιμάδων – Εδέσσης – Δημητσάνας – Αγίου Σπυριδωνος – 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 – Πausανίου – Κολοκοτρώνη – Βρουλών – Μιαούλη – Παπανικολή – Κουντουριώτου – Μαυρομιχάλη – Αδριανουπόλεως – Δροσίνη – Βρουλών – 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: Μίνως – Σκρά -Θηβών – Π. Ράλλη – Σαλαμινίας – παράδρομος Λ. Κηφισού – Αττάλειας
 - Διαδρομή 10: Βορείου Ηπείρου – Μίνως – 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

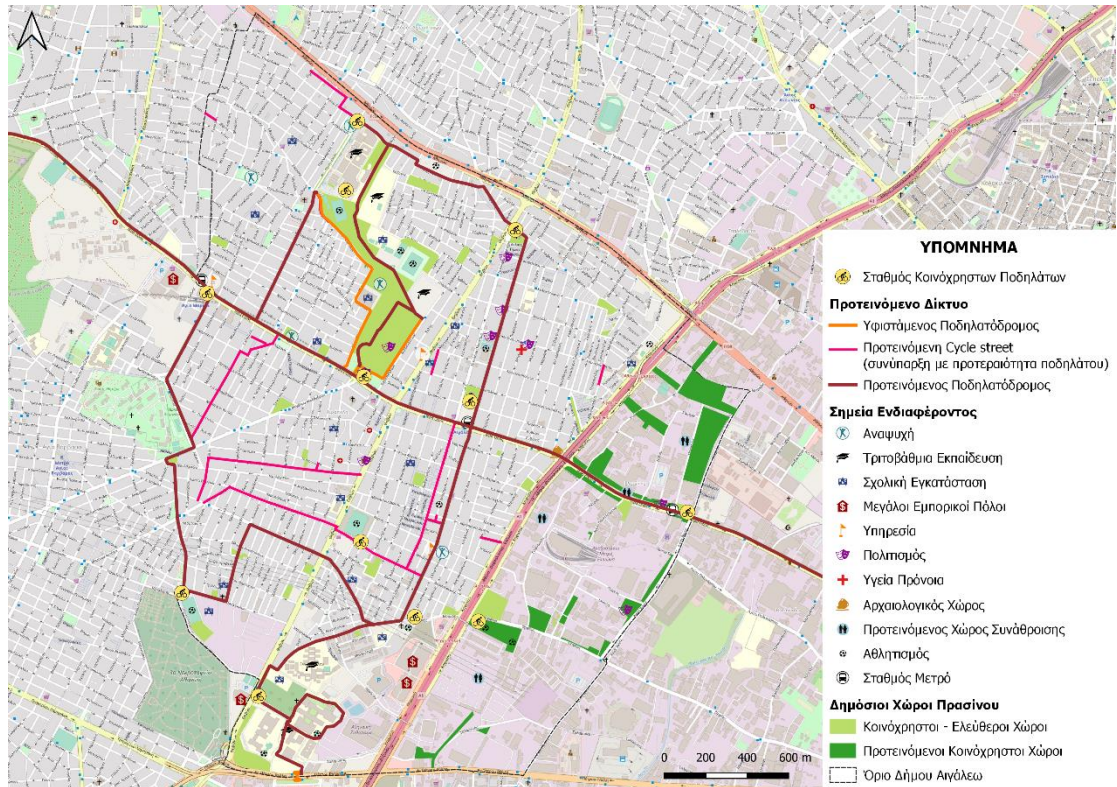
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



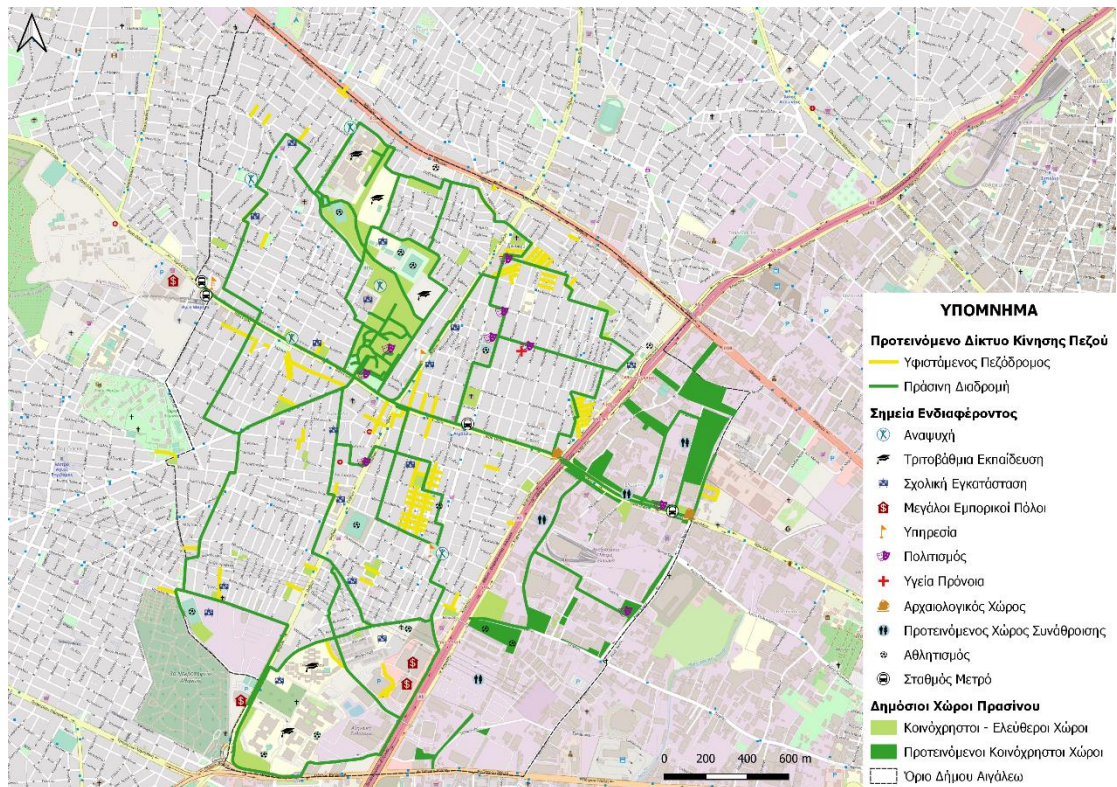
Εικόνα 17 - Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



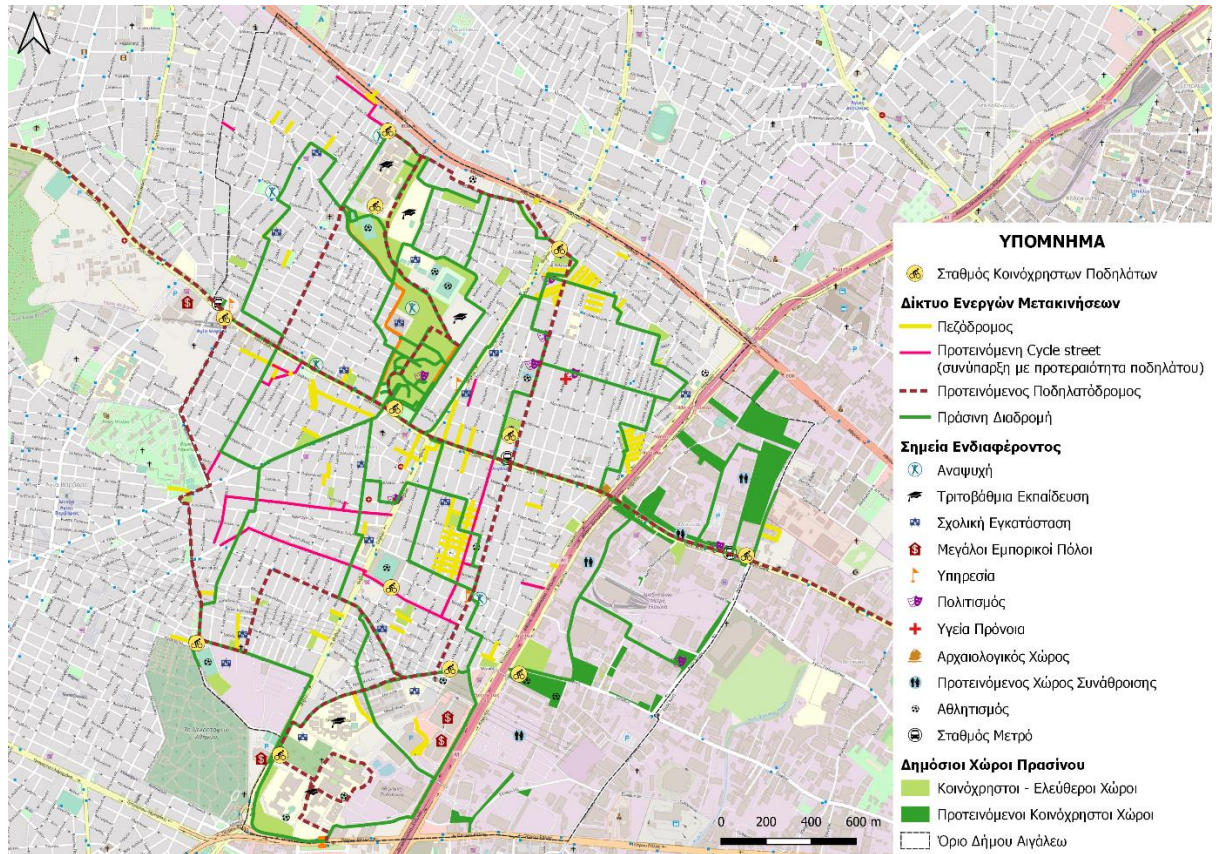
Εικόνα 18 - Διαχείριση Στάθμευσης



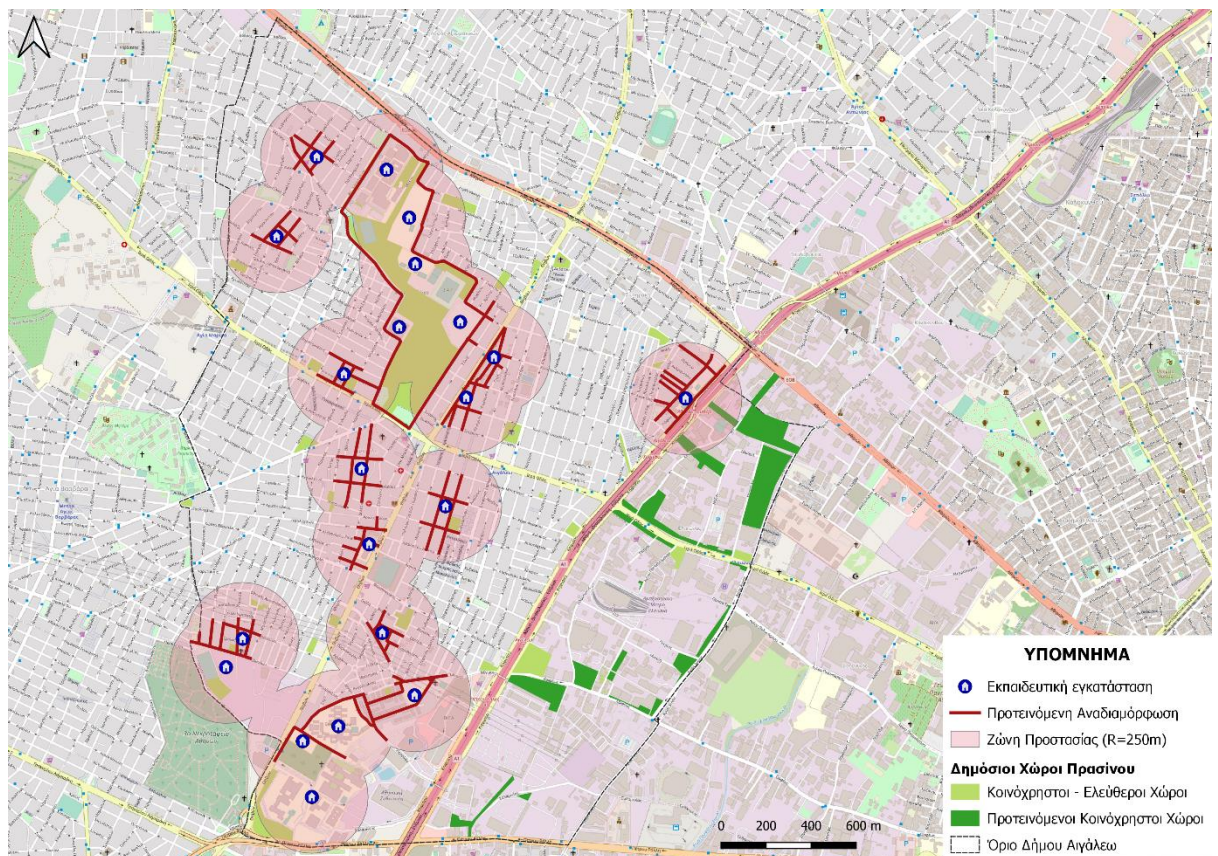
Εικόνα 19 - Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



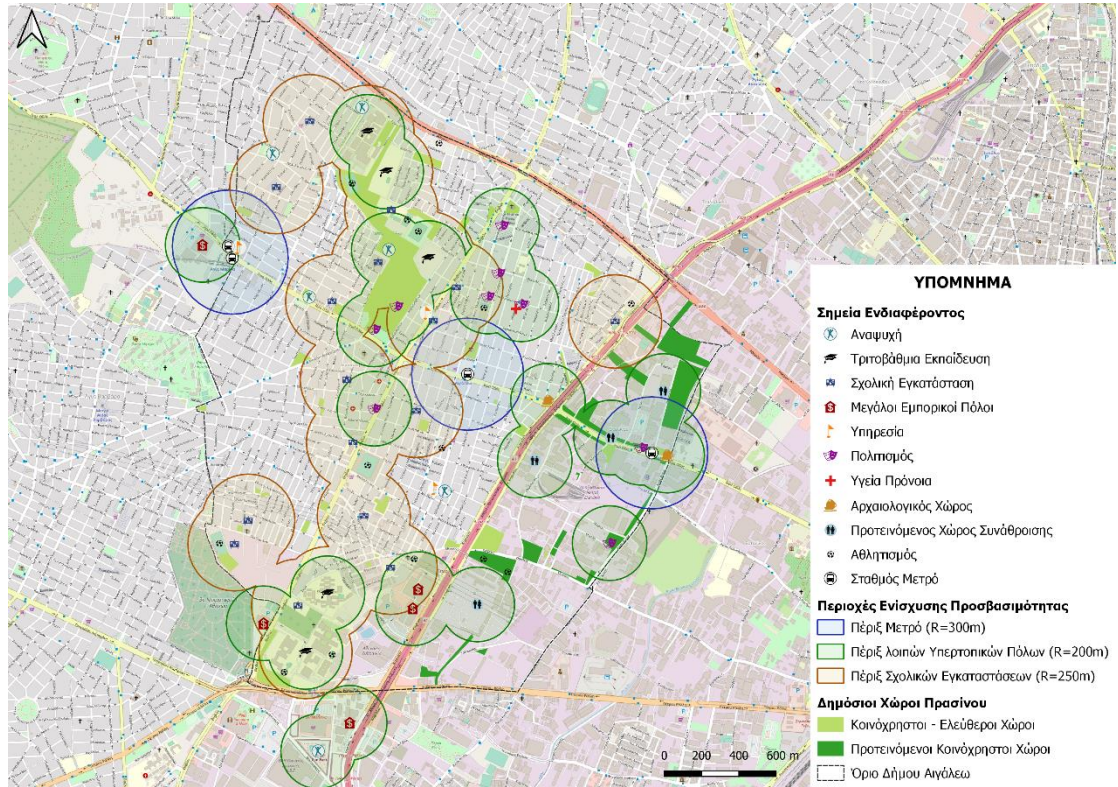
Εικόνα 20 - Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 21 - Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 22 - Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 23 - Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

Διαβουλεύσεις – Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Ως προς το συμμετοχικό σχεδιασμό έχουν πραγματοποιηθεί συναντήσεις με την ΟΕ του Δήμου και τους φορείς για την ενημέρωση τους ως προς τις αρχές του ΣΒΑΚ, τις φάσεις – ενέργειας σύμφωνα με τη νομοθεσία και τις δράσεις για τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Επίσης παρουσιάστηκαν οι τρόποι συμμετοχής του κοινού, ήτοι η πλατφόρμα ενημέρωσης – κατάθεσης ιδεών και το ερωτηματολόγιο.

Η ενημέρωση των πολιτών για την εξέλιξη του ΣΒΑΚ γίνεται μέσω της πλατφόρμας στην ιστοσελίδα: <http://aigaleo.sbak.gr>

Στην παρούσα φάση έχουν κατατεθεί τρεις (3) προτάσεις οι οποίες αφορούν:

- Δημιουργία περισσότερων υποδομών ποδηλατοδρόμων: Συγκεκριμένα, τονίζεται η δημιουργία ποδηλατοδρόμων περιμετρικά της πλατείας Εσταυρωμένου με τον κατάλληλο φωτισμό για βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων: Προτείνεται η ανάγκη για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Προτείνεται η σύνδεση των πράσινων χώρων όπως το Μπαρουτάδικο, η πλατεία Εσταυρωμένου και άλλες περιοχές μέσω διαδρομών για περπάτημα και ποδήλατο.

Την Τετάρτη 22 Φεβρουαρίου 2022 πραγματοποιήθηκε στο Δημαρχείο του Δήμου Αιγάλεω διαβούλευση για το ΣΒΑΚ που είχε ως κύριο θέμα την παρουσίαση της μεθοδολογίας ΣΒΑΚ, την παρουσίαση των χαρακτηριστικών και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης και την ανάλυση των προτεινόμενων πακέτων μέτρων και σεναρίων.

Η εκδήλωση ξεκίνησε με έναν πρόλογο από τον κ. Γιώργο Κουμπάρακη, σύμβουλο της εταιρίας ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ Α. Ε., η οποία έχει αναλάβει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Αιγάλεω. Όπως ανέφερε, ο όρος κινητικότητα περιλαμβάνει μια εικόνα βιώσιμων, άνετων, ασφαλών και ευχάριστων μετακινήσεων. Ο σχεδιασμός της βιώσιμης κινητικότητας διαφέρει από τον παραδοσιακό σχεδιασμό καθώς ο άνθρωπος είναι ο κύριος πρωταγωνιστής του νέου αυτού σχεδιασμού και όχι τα μεταφορικά μέσα. Ακολούθησε η αναλυτική παρουσίαση των δραστηριοτήτων, οι οποίες περιλαμβάνονται στον κύκλο του ΣΒΑΚ, όπως αυτός έχει αναπτυχθεί κατά τις οδηγίες του ELTIS. Ο κ. Κουμπάρακης τόνισε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα πολύ-συμμετοχικό εργαλείο, που απαιτεί τη συμμετοχή όλων στη συν-διαμόρφωση του οράματος, των προτεραιοτήτων, των στόχων και τελικά των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.

Επόμενη ομιλία ήταν αυτή του ομότιμου Καθηγητή ΕΜΠ κ. Θάνου Βλαστού. Το πρώτο θέμα στο οποίο αναφέρθηκε ήταν η κλιματική απορρύθμιση και η επιπτώσεις της στο αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Τόνισε ότι το Αιγάλεω δεν είναι πλέον μόνο του, καθώς οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία επηρεάζουν όχι μόνο γειτονικές περιοχές αλλά και χώρες. Οπότε είναι αναγκαίο να κινητοποιηθούν όλες οι ελληνικές πόλεις στην αντιμετώπιση του παγκόσμιου αυτού προβλήματος. Στη συνέχεια, επεσήμανε τα οφέλη από τη χρήση του ποδηλάτου έναντι του αυτοκινήτου, δηλαδή η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, του κόστους μετακίνησης, των τροχαίων συμβάντων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Χαρακτήρισε την κλιματική απορρύθμιση ως ένα μεγάλο πρόβλημα αλλά και μια μεγάλη ευκαιρία προκειμένου να επιλυθούν

προβλήματα που ταλαιπωρούν την ελληνική πόλη εδώ και πολλές δεκαετίες. Αυτή τη δεδομένη στιγμή, τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να θεωρούνται ως μια μεγάλη εκστρατεία κινητοποίησης των ελληνικών πόλεων ώστε να γίνουν περισσότερο ανθρώπινες, σύμφωνα με τον ομότιμο Καθηγητή κ. Βλαστό. Επιπλέον, και αυτός σημείωσε την ανάγκη συμμετοχής ειδικότερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων στον σχεδιασμό των στρατηγικών ΣΒΑΚ.

Σειρά είχε η παρουσίαση της περιοχής παρέμβασης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της προκειμένου να αναδειχθούν οι βασικές ανάγκες του σχεδιασμού. Η περιοχή παρέμβασης είναι ολόκληρος ο Δήμος Αιγάλεω, ο οποίος έχει έκταση 6450km² (4.400στρ. εντός σχεδίου πόλης και 2.200 εκτός) και πληθυσμό 69946 κατοίκους, γεγονός που την καθιστά ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη. Στο Αιγάλεω εντοπίζονται πέντε οδικές αρτηρίες βαρύνουσας σημασίας για το ευρύτερο συγκοινωνιακό σύστημα της περιφέρειας, οι οποίες είτε τον τέμνουν διαμπερώς (Ιερά Οδός, Θηβών) είτε βρίσκονται περιμετρικά του (Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισσού, Π.Ράλλη). Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι η περιοχή διαθέτει ένα ιδιαίτερα πυκνό σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών το οποίο απαρτίζεται από δημοτική συγκοινωνία, λεωφορεία Ο.Α.Σ.Α. και μέσα σταθερής τροχιάς (Γραμμή 3 Μετρό). Τέλος, παρουσιάσθηκαν τα επόμενα βήματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης. Ανέφερε αναλυτικά τα δεδομένα που χρειάζεται να συλλεχθούν από το πεδίο και κάλεσε τους δημότες και τους αρμόδιους φορείς του δήμου να απαντήσουν στις έρευνες ερωτηματολογίων και ευρύτερα να συμμετάσχουν ενεργά στην όλη διαδικασία.

Η δεύτερη φάση της εκδήλωση αφορούσε ερωτήσεις-τοποθετήσεις από τους παρευρισκόμενους φορείς και τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου. Πρώτος, τον λόγο πήρε ο κ. Πέτρος Χατζήρης, πρόεδρος Υπαιθρίου Λιανεμπορίου του Δήμου, ο οποίος έθεσε τους προβληματισμούς του σχετικά με όσα είχαν αναφερθεί στα προηγούμενα. Αρχικά, έθιξε το ζήτημα της δημόσιας συγκοινωνίας τονίζοντας ότι παρότι η υπόγεια συγκοινωνία (μετρό) στην περιοχή παρέχει ιδιαίτερα ικανοποιητικά επίπεδα εξυπηρέτησης και καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες των μετακινούμενων, δεν συμβαίνει το ίδιο και με την υπέργεια (ΟΑΣΑ, δημοτική συγκοινωνία). Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι ο μεγάλος όγκος παράνομα σταθμευμένων ΙΧ περιορίζει την λειτουργικότητα της λωρίδας κίνησης λεωφορείων, ενώ τα συχνά διπλοπαρκαρισμένα οχήματα στις στάσεις εμποδίζουν την επιβίβαση των χρηστών των ΜΜΜ σε αυτά. Επεσήμανε, μάλιστα, ότι η επιβολή προστίμων στα παράνομα σταθμευμένα οχήματα φαίνεται να είναι η μόνη λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα.

Στην συνέχεια, προχωρώντας με τον σχολιασμό των επόμενων πακέτων μέτρων, εξέφρασε την υποστήριξή του στα μέτρα κοινής χρήσης οχημάτων αλλά τόνισε ότι το η επικοινωνίας και η ευαισθητοποίησης του κοινού στις πολιτικές που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα είναι αρκετά περίπλοκο όσο μεσολαβούν συμφέροντα και ατομικισμός. Ακολούθως αναφέρθηκε στην σημαντικότητα και τα πολλαπλά οφέλη της ηλεκτροκίνησης. Εστιάζοντας στο κομμάτι της κυκλοφοριακής οργάνωσης τόνισε την σημασία της πρόληψης και την ανάγκη καθιέρωσης εντατικών μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία. Στόχος είναι η καλλιέργεια της ορθής οδικής συμπεριφοράς από μικρή, κιόλας, ηλικία για τον περιορισμό των ατυχημάτων και την ευρύτερη αύξηση της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, επεσήμανε ορισμένες ελλείψεις στο οδικό περιβάλλον, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της επικινδυνότητας ορισμένων σημείων του δικτύου. Ενδεικτικά, αναφέρθηκε στην αξία της σήμανσης -και πιο συγκεκριμένα της οριζόντιας- υποδεικνύοντας ορισμένα σημεία στα οποία η διαγράμμιση του οδοστρώματος είναι ανεπαρκής με αποτέλεσμα

να δημιουργούνται αρκετά προβλήματα στην κυκλοφορία. Χαρακτηριστικά ανέφερε τις οδούς Πλαστήρα – Στεφάνου Σαράφη, την Ιερά Οδό και την οδό Θηβών ως παραδείγματα οδικών τμημάτων με ελλιπή διαγράμμιση. Σημειώνεται ότι εκτός από την ίδια την ύπαρξη ορθής διαγράμμισης υπογράμμισε ότι απαιτείται και η σωστή χρήση της από τους μετακινούμενους (π.χ. των διαβάσεων από τους πεζούς). Χρησιμοποιώντας παραδείγματα από πόλεις της Αμερικής, όπου και πέρασε ένα μέρος των παιδικών του χρόνων, πρότεινε την τοποθέτηση διαγράμμισης σε μορφή πλέγματος, η οποία απαγορεύει την είσοδο στον κόμβο εάν το όχημα πρόκειται να παραμείνει εντός της κρίσιμης περιοχής του.

Ακολουθώντας, εστιάζοντας στο πακέτο μέτρων που σχετίζεται με την Επιχειρηματικότητα εξέφρασε την δυσαρέσκειά του σχετικά με ορισμένες πάγιες τακτικές που εφαρμόζεται στην περιοχή τα τελευταία χρόνια, από ιδιοκτήτες επιχειρήσεων στο βωμό του προσωπικού τους κέρδους. Αρχικά, απευθυνόμενος κυρίως στις μεγάλες επιχειρήσεις, αναφέρθηκε στην καταστρατήγηση των προνομίων παραχώρησης δημόσιων χώρων για της ανάγκες φορτοεκφόρτωσης, που δίνεται σε αυτές για την διευκόλυνσή τους. Τόνισε ότι διαρκώς παρατηρείται η χρήση των εν λόγω δημόσιων χώρων εκτός ωραρίου προς όφελος των ιδιοκτητών και πιο συγκεκριμένα για την στάθμευση ΙΧ ή βαρέων οχημάτων των επιχειρήσεών τους.

Εν συνεχεία, έκανε λόγο για την αχρείαστη κοπή δέντρων και εν γένει τον περιορισμό της φύτευσης που πραγματοποιείται τα τελευταία χρόνια στις εισόδους καταστημάτων ή υπηρεσιών. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου εφαρμόζονται αντίστοιχες τακτικές αναφέρθηκε η οδός Ατάλειας, στην οποία έως το ύψος του ΚΕΠ (Μπότσαρη και Ελλησπόντου) υπάρχουν παντού άναρχα κομμένα δέντρα. Βασική αιτιολογία από πλευράς των ιδιοκτητών είναι ότι τα δέντρα εμποδίζουν την προβολή των καταστημάτων τους, ενώ στην πραγματικότητα ο λόγος που τα κόβουν, σύμφωνα με τον ίδιο, είναι είτε για να μην εμποδίζεται η είσοδος στους πελάτες («η βιτρίνα») είτε για να μπορούν να σταθμεύουν τα ΙΧ τους. Φυσικά, η κατάσταση αυτή έχει οδηγήσει σε σημαντικό περιορισμό του αστικού πρασίνου στις γειτονιές, το οποίο έκκρινε ανεπίτρεπτο, και πρέπει να αλλάξει άμεσα.

Τελικά, επιστρέφοντας στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας έκανε μια σύντομη νύξη σε ορισμένες παρεμβατικές συμπεριφορές που έχει παρατηρήσει από κάποιους ποδηλάτες, τονίζοντας -ξανά- την επιτακτικότητα της ενημέρωσης και της ορθής κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης στο πλαίσιο των σχολείων – τουλάχιστον της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Σε γενικές γραμμές, απέδωσε την περιορισμένη χρήση των ποδηλάτων στον δήμο σε ιδιωτικά συμφέροντα, τα οποία δεν επιτρέπουν την εξάπλωση του μέσου προκειμένου να μην περιοριστούν τα προσωπικά κέρδη μερικών.

Ακολουθώντας, ο λόγος δόθηκε στην κ. Στούμπου Βασιλική, μέλος του Τεχνικού Τμήματος του Δήμου και πιο συγκεκριμένα το Τμήματος Υποδομών. Αρχικά, τόνισε ότι από πλευράς του Δήμου γίνονται αρκετές προσπάθειες αναβάθμισης του αστικού χώρου του Δήμου, οι οποίες δυστυχώς, συχνά δεν βρίσκουν την αποδοχή του κοινού. Χαρακτηριστικά, αναφέρθηκε στην πιλοτική εφαρμογή προσωρινών πεζοδρομήσεων σε νευραλγικά σημεία του Δήμου, που διοργανώθηκε στο πλαίσιο της εβδομάδας κινητικότητας, η οποία απέτυχε τον τελικό σκοπό της αφού δεν μπόρεσε να καθιερωθεί σε μόνιμη βάση. Απευθυνόμενη στον κ. Βλαστό αναρωτήθηκε αν υπάρχει σήμερα κάποιο νομοθετικό πλαίσιο σε μόνιμη ισχύ -πέραν από ορισμένες προσωρινές διατάξεις που είχαν βγει επί covid-, στο οποίο να μπορεί ο Δήμος να βασιστεί για μια πιο οργανωμένη εφαρμογή αντίστοιχων μέτρων πεζοδρομήσεων. Αναφερόμενη στην αδυναμία επικοινωνίας με την Αποκεντρωμένη

Διοίκηση, απηύθυνε έκκληση στον κ. καθηγητή για την συμβουλή του στο εν λόγω πρόβλημα, ο οποίος ανταποκρίθηκε άμεσα απαντώντας ότι θα διερευνήσει το ζήτημα και θα της απαντήσει ανάλογα.

Επόμενος ομιλητής ήταν ο κ. Ροδάτος Γεώργιος, Σύμβουλος της Τεχνικής Υπηρεσίας, ο οποίος εστίασε την προσοχή του στο ζήτημα χωροθέτησης του νέου ΚΣΥΛ στην περιοχή του Ελαιώνα. Επεσήμανε ορισμένους ενδοιασμούς του που σχετίζονται με το γεγονός ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που ολοκληρώθηκε πρόσφατα εστιάζει σε μια περιορισμένη περιοχή του Δήμου, επιστώντας την προσοχή όλων για πιθανές αρνητικές εκβάσεις που μπορεί να προκύψουν στα υπόλοιπα τμήματά του. Ανέφερε, μάλιστα, τον προβληματισμό του για το γεγονός ότι στην εν λόγω ΜΠΕ δεν λαμβάνονται υπόψη ορισμένα σημαντικά έργα μεγάλης κλίμακας που έχουν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν άμεσα στην περιοχή. Πρόκειται για τον Σταθμό Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων που πρόκειται να χωροθετηθεί άμεσα κοντά στο σημείο που προβλέπεται ο ΚΣΥΛ (οδοί Σαλαμίνιας και Μαρκίδη), το νέο Γήπεδο του Παναθηναϊκού αλλά και την εφαρμογή του Νομοσχεδίου που προβλέπει την αλλαγή των χρήσεων γης του Ελαιώνα.

Στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης που προέκυψε γύρω από τον ΚΣΥΛ και τις κυκλοφοριακές αλλαγές που θα επιφέρει στο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου αναφέρθηκε στις ορισμένες προτάσεις που έχουν ειπωθεί με σκοπό την αποφυγή των πρόσθετων φορτίσεων οδικών αξόνων όπως αυτός της Ιεράς Οδού. Πιο συγκεκριμένα εστίασε στα προτεινόμενα σημεία εισόδου των οχημάτων στον ΚΣΥΛ αλλά και στην δημιουργία ανισόπεδου κόμβου στην περιοχή με σκοπό την αποσυμφόρηση της Ιεράς Οδού. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η έναρξη μιας συζήτησης σχετικά με τα πιθανά σενάρια αλλά και τις επιπτώσεις που μπορεί να ελλοχεύει η υλοποίησή τους στο κυκλοφοριακό σύστημα του Δήμου. Το σύνολο των παρευρισκόμενων συμφώνησε ότι υπάρχει άμεση ανάγκη περαιτέρω κυκλοφοριακής διερεύνησης του εν λόγω ζητήματος προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω φορτίσεις σε οδικούς άξονες νευραλγικής σημασίας για την ομαλή κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής.

Τέλος, εξέφρασε ορισμένους ακόμα προβληματισμούς σχετικά με την ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα και αναφέρθηκε στο γεγονός ότι ήδη υπάρχουν αρκετές πιέσεις για την αλλαγή των όρων δόμησης αλλά και της ευρύτερης ρυμοτομίας του με σκοπό την οικοδόμηση αρκετών ελεύθερων χώρων για την ιδιωτική αξιοποίησή τους.

Έπειτα, τον λόγο πήρε ξανά ο κ. Πέτρος Χατζήρης, ο οποίος κατέθεσε μερικές ακόμα σκέψεις του με αφορμή όσα ειπώθηκαν παραπάνω. Σχετικά με το ζήτημα των προσωρινών πεζοδρομήσεων που έθιξε η κ. Στούμπου, αναφέρθηκε στο παράδειγμα των οδοφραγμάτων που έστηναν σε ορισμένες περιοχές στην Αμερική για την προσωρινή διακοπή της κυκλοφορίας. Επιπλέον, επαναφέροντας το ζήτημα της παράνομης στάθμευσης πρότεινε την υιοθέτηση τακτικών όμορων δήμων όπου χρησιμοποιήθηκαν έντυπα ενημέρωσης τα οποία προσομοίωσαν τα έντυπα κλήσεων με το σύνθημα «Σήμερα ο δήμος σε ενημερώνει, αύριο σε κυρώνει». Τα έντυπα αυτά στόχευαν στην ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των οδηγών με σκοπό τον περιορισμό του φαινομένου.

Ακολούθως, η κ. Μαρία Τζώρτζη, Διευθύντρια της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, έθεσε μερικά γενικά ερωτήματα κυκλοφοριακής φύσης στον κ. Βλαστό, τα οποία αφορούσαν κυρίως στον κορεσμό της Λ. Κηφισού. Ο κ. Βλαστός με την σειρά του απάντησε ότι οι σύγχρονες πόλεις πλέον δυσκολεύονται να ενσωματώσουν τα αυτοκίνητα στην πόλη και αναφέρθηκε στο παράδειγμα της Σαγκάης όπου γινόταν

δημοπράτηση συγκεκριμένου αριθμού πινακίδων ανά μήνα για τον περιορισμό των περαιτέρω φορτίσεων στους δρόμους. Κατόπιν, η κ. Τζώρτζη, σχολιάζοντας όσα είχαν ήδη ειπωθεί τόνισε ότι ο κυρίαρχος λόγος που οδήγησε στην παρούσα κατάσταση είναι η νοοτροπία των πολιτών. Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι η πλειοψηφία δεν είναι πρόθυμη να αλλάξει τις καθημερινές της συνήθειες για το κοινό καλό όταν αυτό συνεπάγεται μια λιγότερο «βολική» κατάσταση σε προσωπικό επίπεδο.

Συνεχίζοντας, σειρά είχε η κ. Σαλαγα Ιωάννα, Διευθύντρια της Οικονομικής Υπηρεσίας του Δήμου, η οποία ορμώμενη από την συζήτηση έθεσε μερικά ερωτήματα για ζητήματα ευρύτερης κλίμακας, που δεν περιορίζονται στον χώρο του Δήμου, όπως αυτό του Μεγάλου Περιπάτου. Ο κ. Βλαστός στο πλαίσιο της συζήτησης ανέφερε ότι, πράγματι, ο τρόπος που υλοποιήθηκε το έργο ήταν μονόδρομος προκειμένου να μπορέσει ο πεζός να έχει καλύτερη πρόσβαση στην δημόσια συγκοινωνία, όπως ορίζουν οι στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας. Επιπλέον, πρόσθεσε ότι παρότι το συγκεκριμένο έργο δυσφημίσθηκε πολύ γιατί ήταν εκτός της νοοτροπίας των περισσότερων ανθρώπων, κατάφερε να αποδώσει σημαντικό χώρο κίνησης στο ποδήλατο, τον οποίο στέρησε από τα ΙΧ, καταφέροντας να τα περιορίσει. Λόγω του γεγονότος ότι η ένταξη του ποδηλάτου στον Δήμο Αθηνών αντιμετωπίζεται από πολλούς ως ιδιαίτερα ριζοσπαστικό και ουτοπικό σενάριο, ο μόνος τρόπος να επιτευχθεί είναι και οι ριζοσπαστικές λύσεις. Συνεπώς, η επιλογή της Πανεπιστημίου για τον σκοπό αυτό κρίθηκε ορθή.

Τέλος, τον λόγο πήρε ο κ. Πέτρος Χατζήρης ο οποίος αναφέρθηκε στην ατυχή «τσιμεντοποίηση» του ποταμού Κηφισού και άλλες αντίστοιχες ενέργειες του παρελθόντος (Βατραχονήσι, Καταρράκτες Καλλιρόης), η υλοποίηση των οποίων συνέβαλλε στον αισθητικό υποβιβασμό της περιοχής. Χαρακτηριστικά, έθιξε το παράδειγμα του Παρισιού με τον Σηκουάνα αλλά και άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων οι οποίες διατήρησαν το υδάτινο στοιχείο και το αξιοποίησαν για την αισθητική αναβάθμιση του αστικού τους τοπίου. Μετά από σχετική συζήτηση μεταξύ των παρευρισκόμενων επισημάνθηκε ότι δεν πρέπει να επαναληφθούν λάθη του παρελθόντος ενώ η προσοχή στράφηκε ξανά στο ζήτημα της Ιεράς Οδού. Το σύνολο των συμμετεχόντων εξέφρασε την έντονη ανησυχία του για την έκβαση του έργου του ΚΣΥΛ και συμφώνησε ότι θα πρέπει να προστατευτεί οπωσδήποτε.

Η εκδήλωση έκλεισε με τοποθέτηση του Καθηγητή Θ. Βλαστού, στην οποία προειδοποίησε τους παρευρισκόμενους ότι το ΣΒΑΚ είναι μια μακροπρόθεσμη στρατηγική με ορίζοντα 15ετίας και δεν πρόκειται να δώσει λύσεις μικρής κλίμακας αλλά μεγάλης. Συνεπώς χρειάζεται υπομονή και επιμονή αν πραγματικά θέλουμε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για την πόλη του Αιγάλεω.



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

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 5 – ΣΤΑΔΙΟ 5 – ΥΠΟΒΟΛΗ ΚΑΙ
ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ**

ΙΟΥΝΙΟΣ 2022

ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Diadikasia Business Consulting SA

DBC ▲ diadikasia



Με τη χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου

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	26
1.4.5 Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση.....	28
1.4.6 Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας.....	29
1.4.7 Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση.....	31
1.4.8 Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον.....	32
1.4.9 Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές	35
1.5 Πίνακας Συνεργειών Προτεινόμενων Μέτρων	40
1.6 Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμοί μέτρων και πόρων .	45
1.7 Χρονική Υλοποίηση Μέτρων ΣΒΑΚ.....	54
1.8 Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή των μέτρων.....	68
1.9 Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων.....	78
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 κήμα 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 υλοποίησή του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

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 της υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη των 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 υλοποίησή τους.

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας αφορά μετακινήσεις (Ενέργεια) που στις	<p>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.</p> <p>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</p>

		<p>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).</p>
	<p>2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)</p>	<p>Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο.</p> <p>Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ'όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 θερμοκηψίδας 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.</p>
<p>Κοινωνικές</p>	<p>3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)</p>	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία.</p> <p>Επιπρόσθετα, η προώθηση του</p>

		<p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p>
	<p>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)</p>	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης.</p> <p>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.)</p>

	<p>6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)</p>	<p>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.</p>
	<p>7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</p>	<p>Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ.</p> <p>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.</p>
	<p>8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Οικονομικές</p>	<p>9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)</p>	<p>Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου.</p> <p>Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.</p> <p>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).</p> <p>Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.</p>

	<p>10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)</p>	<p>Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά 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.</p> <p>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.</p>
	<p>11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών</p>	<p>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.</p>

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 υλοποίησης 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

<p>1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης</p>	<p>Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική</p>	<p>Μείωση στο 7%</p>	<p>Μείωση στο 15%</p>	<p>Μείωση στο 20%</p>
<p>Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)</p>				
<p>2.1 Μείωση διαμπερών ροών</p>	<p>Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές</p>	<p>Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή</p>	<p>Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>	<p>Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>
<p>2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών</p>	<p>0,50% στο Δήμο</p>	<p>Αύξηση κατά 5% στο Δήμο</p>	<p>Αύξηση κατά 10% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>	<p>Αύξηση κατά 15% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)</p>
<p>2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p>	<p>50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση</p>	<p>Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση</p>	<p>Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση</p>	<p>Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση</p>

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	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Δεν υπάρχουν δεδομένα.	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων
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	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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 δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	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	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	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.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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	Δεν υπάρχουν στοιχεία	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	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% 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 εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) 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.

1.4.1 Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

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 (δυναμικό) 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.

1.4.2 Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα

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 ανάπτυξη 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 εξωτερικότητων 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 ανάπτυξη 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 ανάπτυξη (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 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.

2.10 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.

2.11 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 οδο φωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).

2.12 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.

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου 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 .

2.14 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.

1.4.3 Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση

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.

1.4.4 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.

1.4.5 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, TAXI, 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.).

1.4.6 Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας

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 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.

6.7 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.

6.8 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.

6.9 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 εντοπιζόμενων 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 τους 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.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocs και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονίες 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.

6.11 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, ασφαλοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομιών κλπ.).

1.4.7 Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 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.

7.2 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 έλεγχο 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.

7.3 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.

1.4.8 Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 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 ανάπτυξη – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονίες και το κέντρο.

8.2 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).

8.3 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).

8.4 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.).

8.5 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.

8.6 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.

8.7 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.

8.8 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.

8.9 Δημιουργία Superblocks

Στο πλαίσιο της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπερ-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.

1.4.9 Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 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.

9.2 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.

9.3 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.

9.4 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.

9.5 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.

9.6 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.

9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι' αυτό 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, 6.9
1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.1 , 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
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, 6.9
1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1.2, 1.3, 5.1, 6.9
1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.2, 1.3, 6.9, 7.1, 7.2, 7.3

2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
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, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.3, 6.5, 8.4
2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.5, 2.6, 2.10, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.2, 8.4
2.9	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.10	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	2.9
2.11	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, 2.14, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 8.2, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8
2.12	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 2.2, 2.3, 2.14, 6.2, 6.5, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.14	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2

3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4 3.1, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	6.9
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, 8.4
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, 2.14, 3.1, 3.2, 6.4, 6.5, 6.9, 8.2, 8.4
5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.2, 1.3, 1.4, 5.2, 8.3
5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	5.1, 8.3
6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.13, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4

6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.7
6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτικές υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11 7.2, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1
6.6	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4,
6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 7.1, 8.3
6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.10, 8.1, 8.2, 8.4
6.9	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, 7.2, 9.1
6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.13, 6.2, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
6.11	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.8, 7.2, 8.2
7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	6.7, 6.10, 7.2, 8.3
7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.5, 6.9, 7.1, 9.1
7.3	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, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 8.2, 8.7, 8.9

8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 8.2
8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.5, 6.6, 6.8, 8.1, 8.4,
8.3	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, 6.7, 7.1, 9.1
8.4	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, 2.9, 2.10, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 6.11, 8.1, 8.2
8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	2.7, 2.8, 2.14, 5.2, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 8.3, 8.7, 9.2
8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4
8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.9	Δημιουργία Superblocks	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8, 6.2, 6.3, 6.4, 6.11, 7.3
9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.5, 6.9, 7.2, 8.3, 9.2, 9.3
9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	9.1, 9.3
9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	9.1, 9.2
9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	7.2, 9.1, 9.2
9.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα	9.1, 9.2, 9.3

	οχήματα	
9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	9.1, 9.2, 9.3, 9.5
9.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6

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)
ΠΜ1: Δημόσια συγκοινωνία	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
	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
	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
	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

	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
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	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
	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
	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
	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

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ

	2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου
	2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.
	2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.14 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
ΠΜ3: Κοινόχρηστη μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ

	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	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
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 , Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Δήμος , ΤΕΕ-TAK, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου , ιδιωτική πρωτοβουλία
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Δήμος , Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάρθμια Εκπαίδευση	Ίδιοι πόροι Δήμου , πόροι Α & Β' βάρθμιας Εκπαίδευσης

	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Δήμος , Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.	Ίδιοι πόροι 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	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	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
ΠΜ 5:Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	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

ΠΜ 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση κυκλοφορίας	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής
	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.
	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.
	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.
	6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
	6.6 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)

	6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	6.9 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
	6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα
	6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
ΠΜ 7: Στάθμευση	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	7.2 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
	7.3 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
ΠΜ8: Αστικό περιβάλλον	8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής
	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	8.3 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
	8.4 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

	8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	Δήμος , ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.
	8.7 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
	8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Δήμος , Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	8.9 Δημιουργία Superblocks	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ9:Εμπορευματικές μεταφορές	9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα,

			ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
9.3 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
9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Δήμος , Εμπορικός Σύλλογος		Ίδιοι πόροι Δήμου
9.5 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
9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος		Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο
9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής		Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.

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 η ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	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 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 διαβάσεων	1	2	3	4	5														Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, 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 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.
2.11 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.
2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	1	2	3	4	5															Το μέτρο αυτό υλοποιείται άμεσα και οικονομικά εντός της πρώτης 5ετίας.
2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										Το μέτρο αναμένεται να ολοκληρωθεί με το πέρας 10ετίας
2.14 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.
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 συλλεκτικές 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 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών οδών	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.

6.7 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
6.8 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
6.9 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.
6.10 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
6.11 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 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.
7.2 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.
7.3 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.
8.1 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.
8.2 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

8.3 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.
8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ 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 περίξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
8.5 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
8.6 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.

8.7 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.
8.8 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.
8.9 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.
9.1 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.
9.2 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
9.3 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.

9.4 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.
9.5 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.
9.6 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
9.7 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 στην 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 κιάλας, 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. Κηφισού)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αθηνών (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού), Π. Ράλλη (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού)
 - 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, 8^{ης} 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 Σπυριδωνος, Παλληκαρίδη, Αμπελακίων, Δημητσάνας, Κορυτσάς, Ιερά Οδός, Ζέφυρου, Πολυδεύκου, Πλαταιών, Κηπουπόλεως
 - Περιοχή 2: Έβρου, Εδέσσης, Μυκηνών, Κορίνθου, Ολυμπίας, Ιερά Οδός
 - Περιοχή 3: Πελοποννήσου, Κοζάνης, Αγίου Νεκταρίου, Αγίου Σπυριδωνος, 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

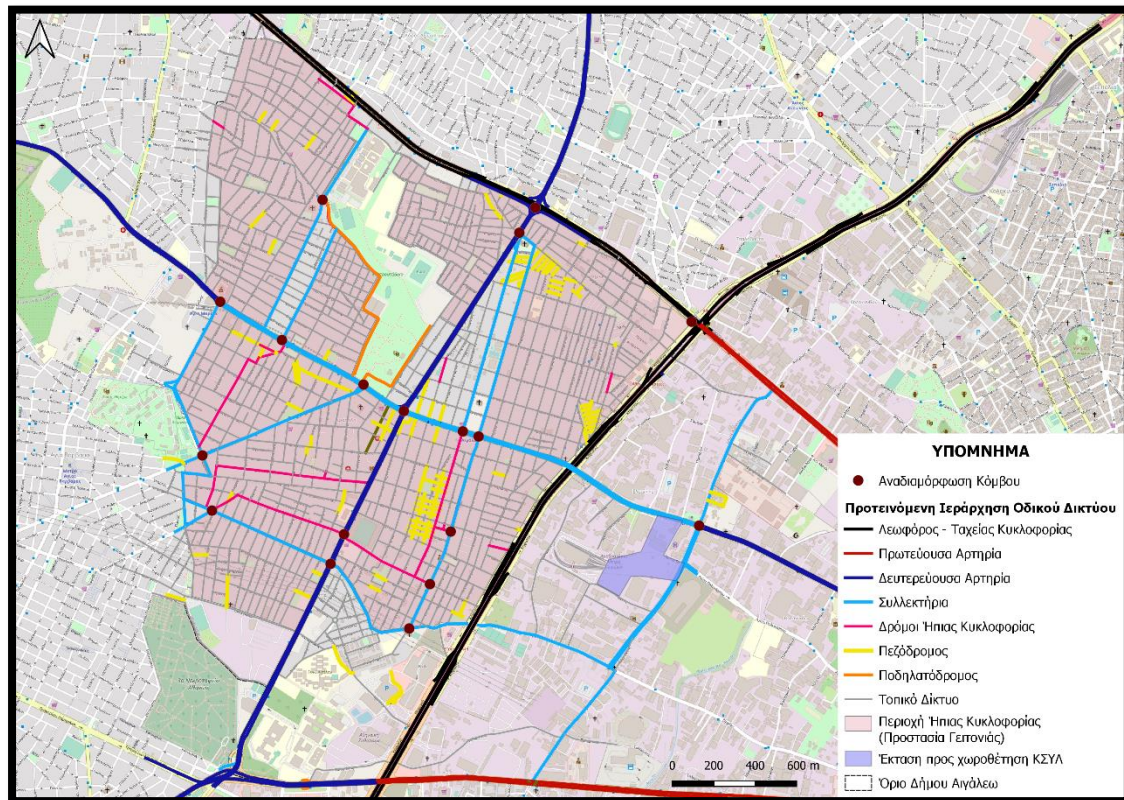
- Θέση 6: Θηβών & Δημοκρατίας – Βορείου Ηπείρου
- Θέση 7: Ιερά Οδός & Αγίας Μαρίνας
- Θέση 8: Ιερά Οδός & Έβρου
- Θέση 9: Ιερά Οδός & Μ. Αλεξάνδρου
- Θέση 10: Ιερά Οδός & Σ. Σαράφη – Ν. Πλαστήρα
- Θέση 11: Ιερά Οδός & Δημαρχείου
- Θέση 12: Ιερά Οδός & Αγίας Άννης
- Θέση 13: Εδέσσης & Δημητσάνας – Κορυτσάς
- 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 & Μαρκόνη)
 - Θέση 4: Π. Ράλλη (μεταξύ Θηβών & Σαλαμίνιας)
- 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 - Βελεστίου
- Περιοχή 10: Λογοθέτη – Ιερά Οδός – Θηβών – Αρκαδίου
- Περιοχή 11: Βελεστίου – Αρκαδίου – Θηβών – Περικλέους
- Περιοχή 12: Βελεστίου – Περικλέους – Θηβών – Ιερολοχιτών
- Περιοχή 13: Ιερά Οδός – Γρηγορίου Κυδωνίων – Ρήγα Φεραίου – Θηβών
- Περιοχή 14: Γρηγορίου Κυδωνίων – 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 Κυδωνίων – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 18: Γρηγορίου Κυδωνίων – 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

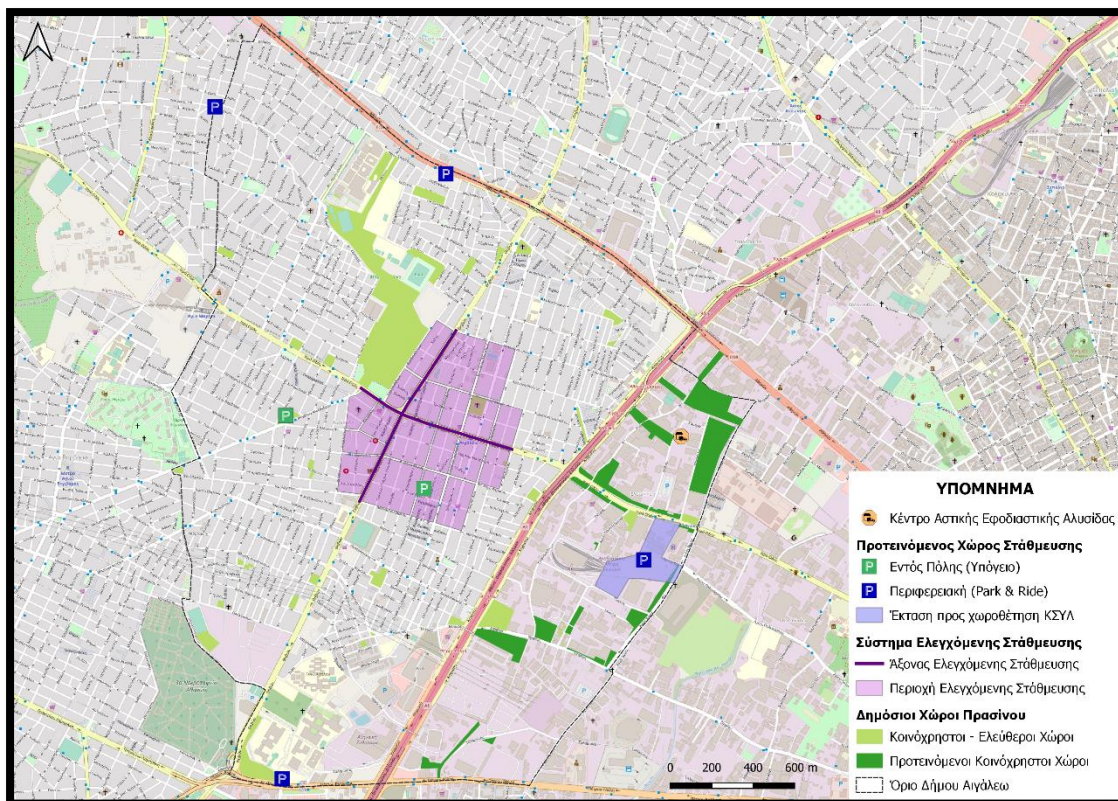
- Διαδρομή 6: Άλσος Μπαρουτάδικο – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 30,89km
 - Διαδρομή 1: Ιερά Οδός
 - Διαδρομή 2: Μ. Αλεξάνδρου – Γιαννιτσών – Σαλαμίνας – Κορυτσάς – Μιλτιάδου – Α. Σικελιανού – Τομπαζή -Σερίφου – Πίνδου – Πολυδεύκου – Ηρακλείτου – Αγίου Γεωργίου – Ζωσιμάδων – Εδέσσης – Δημητσάνας – Αγίου Σπυριδωνος – 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 – Πausανίου – 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: Μίνως – Σκρά -Θηβών – Π. Ράλλη – Σαλαμινίας – παράδρομος Λ. Κηφισού – Αττάλειας
 - Διαδρομή 10: Βορείου Ηπείρου – Μίνως – 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

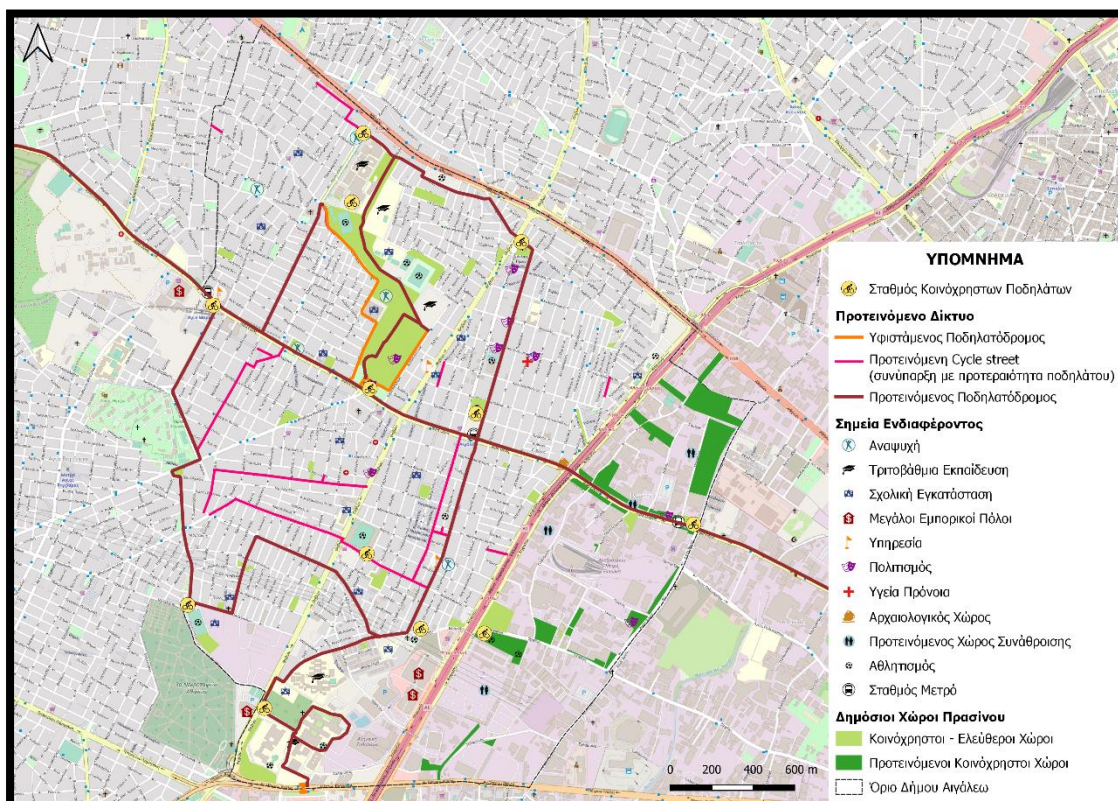
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



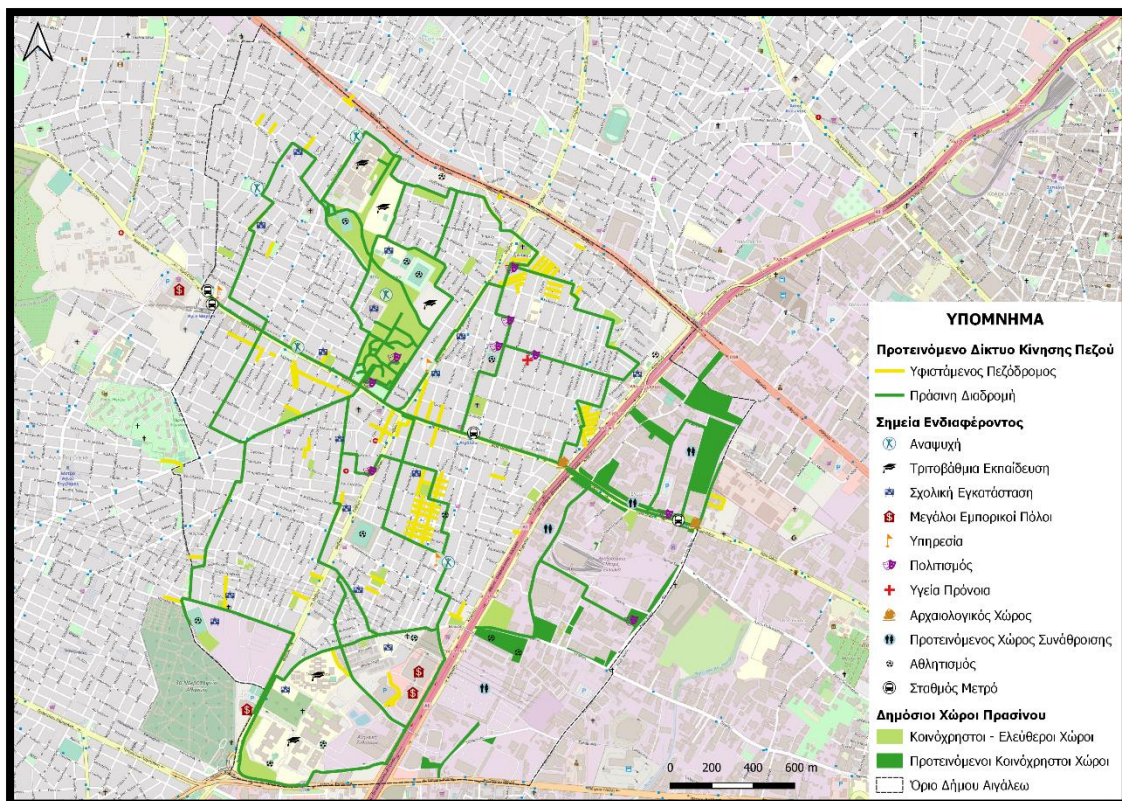
Εικόνα 1: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



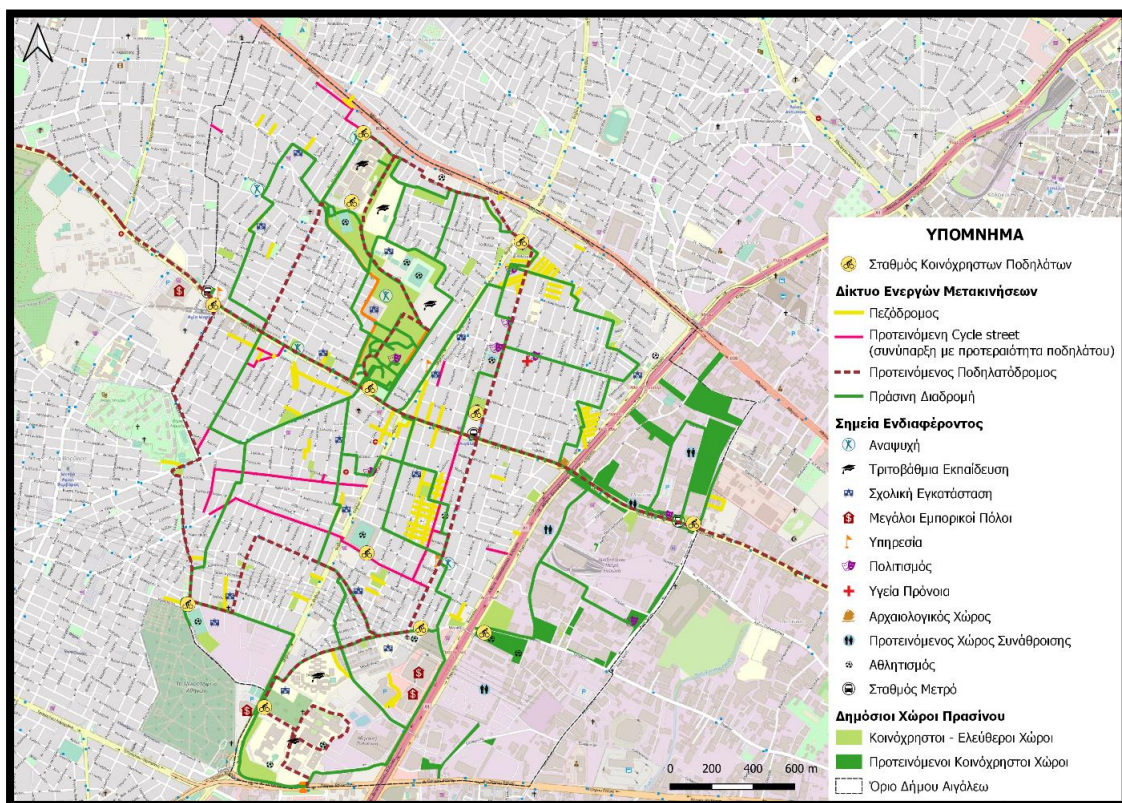
Εικόνα 2: Διαχείριση Στάθμευσης



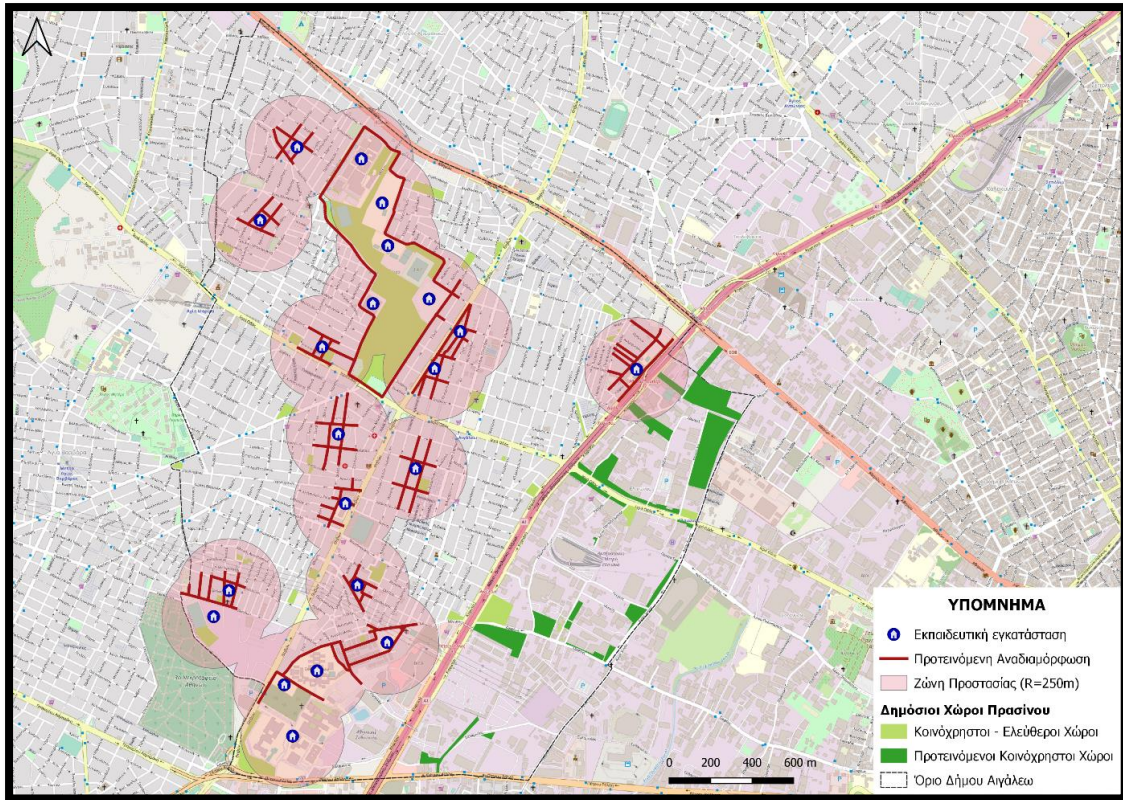
Εικόνα 3: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



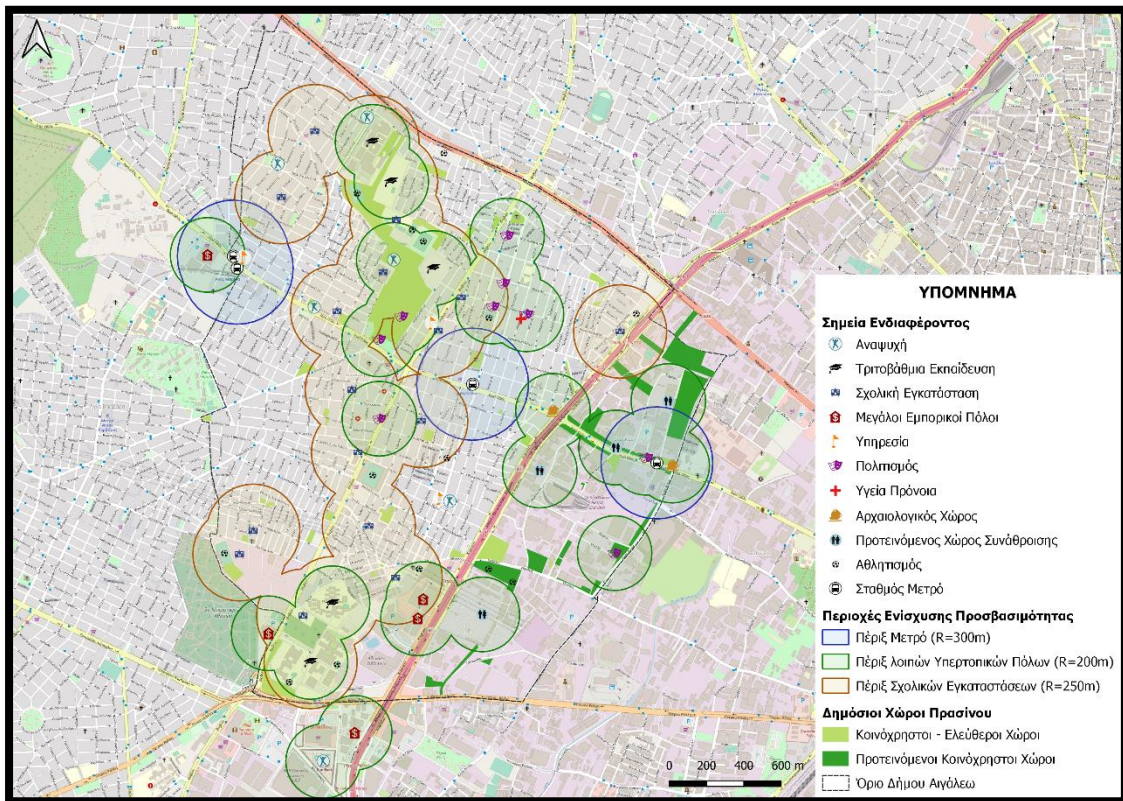
Εικόνα 4: Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 5: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 6: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 7: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

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 Ομάδα 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 SUMP- UP.

Πίνακας 6: 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 υποδομής υποδομής	50.000,00 €	6.89	344.500,00 €

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	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
ΠΜ2	2.10	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 2.9
.ΠΜ2	2.11	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 €

ΠΜ2	2.12	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	2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	1 μονάδα	2.000.000,00 €	1.00	2.000.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.
ΠΜ2	2.14	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 €

PM3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
PM4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
PM4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
PM4	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 €
PM4	4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
PM4	4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1 μονάδα	1.000,00 €	1.0	1.000,00 €
PM4	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 ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200.000,00 €	45.0	9.000.000,00 €
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	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ6	6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	1.000.000,00 €	5.0	5.000.000,00 €
ΠΜ6	6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €

ΠΜ6	6.9	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ6	6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 € Το ίδιο κόστος λαμβάνεται υπόψη και στο μέτρο 6.5.
ΠΜ6	6.11	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	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	200.000,00 €	4.0	800.000,00 €
ΠΜ7	7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ7	7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά θέση στάθμευσης	250,00 €	40	10.000,00 €

ΠΜ8	8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	6.0	120.000,00 €
ΠΜ8	8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά μέτρο	50.00 €	54900.0	2.745.000.00 €
ΠΜ8	8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ8	8.4	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.
ΠΜ8	8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €

ΠΜ8	8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	5000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.7	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 8.2.
ΠΜ8	8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	2500,00 €	20.0	50.000,00 €
ΠΜ8	8.9	Δημιουργία Superblocks	ανά εκτάριο	30,000.00 €	349.20	10.476.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.2.
ΠΜ9	9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
ΠΜ9	9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	400.000,00 €	2	800.000,00 €

ΠΜ9	9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ9	9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80,00 €	100.0	8000,00 €
ΠΜ9	9.5	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 9.3.
ΠΜ9	9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		0,00 €		0,00 €
ΠΜ9	9.7	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 CH4ALLENGE 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 7: 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	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	Μείωση στο 7%	Μείωση στο 15%	Μείωση στο 20%

Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Μείωση διαμπερών ρών	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	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)

<p>2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p>	<p>50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο</p>	<p>Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο</p>	<p>Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο</p>	<p>Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο</p>
<p>2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p>	<p>0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του)</p>	<p>12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του</p>	<p>20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του</p>	<p>30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του</p>
<p>2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</p>	<p>Δεν υπάρχουν δεδομένα.</p>	<p>Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων</p>	<p>Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων</p>	<p>Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων</p>

	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	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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 ευφών 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 δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%

Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	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	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	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.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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	Δεν υπάρχουν στοιχεία	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	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	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% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% 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

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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία Δείκτη	Π.3.1. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) 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

Όνομασία 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 επιπέδων 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 μεταφορών 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 ήπιας 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

Όνομασία 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 χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 21: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.2

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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 μεταφορών 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 μεταφορών 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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.



**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

DBC ▲ diadikasia

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	26
1.4.5 Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση.....	28
1.4.6 Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας.....	29
1.4.7 Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση.....	32
1.4.8 Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον.....	33
1.4.9 Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές	35
1.5 Πίνακας Συνεργειών Προτεινόμενων Μέτρων	40
1.6 Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμοί μέτρων και πόρων .	45
1.7 Χρονική Υλοποίηση Μέτρων ΣΒΑΚ.....	54
1.8 Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή των μέτρων.....	69
1.9 Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων.....	96
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 κήμα 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 των 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 υλοποίησή τους.

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση κατανάλωσης ενέργειας αφορά μετακινήσεις (Ενέργεια)	της που στις 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

		<p>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).</p>
	<p>2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)</p>	<p>Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο.</p> <p>Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ'όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Κοινωνικές	<p>3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)</p>	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p>
	<p>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)</p>	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης.</p> <p>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</p>

		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 συμβάλει 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

		<p>συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις).</p> <p>Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.</p>
	<p>10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)</p>	<p>Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά 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.</p> <p>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.</p>
	<p>11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών</p>	<p>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.</p>

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 θερμνησίδας
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	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το	20 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	45 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά

στόλου	Δήμο)			
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	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	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 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	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	Δεν υπάρχουν ήσυχες γειτονιές στον Δήμο	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	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους

μετακίνησης	ποδηλάτων – πατινιών			
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 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.

<p>7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	<p>Περίπου το 20% αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
<p>7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης</p>	<p>6 km οδικού δικτύου</p>	<p>Αντικατάσταση στο 25%</p>	<p>Αντικατάσταση στο 55%</p>	<p>Αντικατάσταση στο 95%</p>
<p>Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</p>				
<p>8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής</p>	<p>35% των ερωτηθέντων δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>	<p>Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>	<p>Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>	<p>Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής</p>
<p>Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)</p>				
<p>9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας</p>	<p>15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>	<p>12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>	<p>10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>	<p>7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής</p>
<p>9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p>	<p>0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)</p>	<p>2 σταθμοί park n ride</p>	<p>3 σταθμοί park n ride</p>	<p>4 σταθμοί park n ride</p>

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

1.4 Πακέτα Μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα που λαμβάνονται υπόψη για το Δήμο κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση

- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) 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.

1.4.1 Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

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 (δυναμικό) 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.

1.4.2 Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα

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 Διαπλάτυση 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, υπερωψωμένες 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 ανάπτυξη 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 ανάπτυξη (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 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημιακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπτυξη 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.

2.10 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.

2.11 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 οδο φωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).

2.12 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.

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου 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 ζωντανίας 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

2.14 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.

1.4.3 Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση

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 χρήση 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.

1.4.4 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.

1.4.5 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, TAXI, 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.).

1.4.6 Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας

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 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.

6.7 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.

6.8 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.

6.9 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 MMM σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράψει 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 MMM και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης μαρίνας κ.ο.κ.).
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων MMM 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 MMM, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και MMM, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης MMM (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.

6.10 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 γειτονίες 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.

6.11 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, ασφαλοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομιών κλπ.).

1.4.7 Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 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.

7.2 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 έλεγχο 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.

7.3 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 οχήματά 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.

1.4.8 Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Το μέτρο αυτό διατρέπει 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 ανάπτυξη – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονίες και το κέντρο.

8.2 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, δένδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

8.3 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).

8.4 Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίεξ 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.).

8.5 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.

8.6 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.

8.7 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.

8.8 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 ανάπτυξη 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 δένδροφυτεύσεις 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.

8.9 Δημιουργία Superblocks

Στο πλαίσιο της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπερ-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.

1.4.9 Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 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.

9.2 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.

9.3 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.

9.4 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.

9.5 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.

9.6 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.

9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι' αυτό 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, 6.9

1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.1 , 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
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, 6.9
1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1.2, 1.3, 5.1, 6.9
1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.2, 1.3, 6.9, 7.1, 7.2, 7.3
2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
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, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.3, 6.5, 8.4
2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.5, 2.6, 2.10, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.2, 8.4
2.9	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4

2.10	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	2.9
2.11	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, 2.14, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 8.2, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8
2.12	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 2.2, 2.3, 2.14, 6.2, 6.5, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.14	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2
3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.1, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	6.9
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, 8.4
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	2.1, 2.2, 2.3, 2.8, 2.9, 2.14, 3.1, 3.2, 6.4, 6.5, 6.9, 8.2, 8.4

	πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	
5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.2, 1.3, 1.4, 5.2, 8.3
5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	5.1, 8.3
6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.13, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4
6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4, 8.7
6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
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, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11 7.2, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1
6.6	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4,
6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 7.1, 8.3
6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.10, 8.1, 8.2, 8.4
6.9	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, 7.2, 9.1

6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.13, 6.2, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
6.11	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.8, 7.2, 8.2
7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	6.7, 6.10, 7.2, 8.3
7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.5, 6.9, 7.1, 9.1
7.3	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, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 8.2, 8.7, 8.9
8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 8.2
8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.5, 6.6, 6.8, 8.1, 8.4,
8.3	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, 6.7, 7.1, 9.1
8.4	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, 2.9, 2.10, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 6.11, 8.1, 8.2
8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	2.7, 2.8, 2.14, 5.2, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 8.3, 8.7, 9.2
8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2, 8.3, 8.4
8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1,

		8.2, 8.7, 8.8
8.9	Δημιουργία Superblocks	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8, 6.2, 6.3, 6.4, 6.11, 7.3
9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.5, 6.9, 7.2, 8.3, 9.2, 9.3
9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	9.1, 9.3
9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	9.1, 9.2
9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	7.2, 9.1, 9.2
9.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	9.1, 9.2, 9.3
9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	9.1, 9.2, 9.3, 9.5
9.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6

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)
ΠΜ1: Δημόσια συγκοινωνία	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
	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
	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
	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
	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
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	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
	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
	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

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ

2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου
2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.
2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.14 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

ΠΜ3: Κοινόχρηστη μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	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
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 , Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας

	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Δήμος , ΤΕΕ-TAK, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου , ιδιωτική πρωτοβουλία
	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
	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Δήμος , Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.	Ίδιοι πόροι 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	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	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
ΠΜ 5:Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων

			καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	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
ΠΜ 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση κυκλοφορίας	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής
	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.
	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.
	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.

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
6.6 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)
6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
6.9 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
6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα
6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.

ΠΜ 7: Στάθμευση	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	7.2 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
	7.3 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
ΠΜ8: Αστικό περιβάλλον	8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής
	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	8.3 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
8.4 Παρεμβάσεις ανάπτυξης 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
8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	Δήμος , ΥΠΕΝ		Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Δήμος		Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.
8.7 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
8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Δήμος , Κάτοικοι, Επιχειρήσεις		Ίδιοι πόροι Δήμου , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
8.9 Δημιουργία Superblocks	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών		Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ

ΠΜ9:Εμπορευματικές μεταφορές	9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	9.3 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
	9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Δήμος , Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	9.5 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
	9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο
	9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.

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 η ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων	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 χρόνο ωρίμανσης για τον συντονισμό των αντίστοιχων φορέων

ποδηλάτων																	
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 διαβάσεων	1	2	3	4	5													Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους	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.

																	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	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του	

υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς																		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

																		αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών οδών	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.
6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών οδών	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
6.8 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
6.9 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.
6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω	1	2	3	4	5													Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της σήμανσης για παράκαμψη περιοχών

8.1 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.
8.2 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
8.3 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.
8.4 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.	

8.5 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
8.6 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.
8.7 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.
8.8 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.
8.9 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.
9.1 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.

9.2 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
9.3 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.
9.4 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.
9.5 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.
9.6 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

9.7 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 στην 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 κιάλας, 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. Κηφισού)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αθηνών (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού), Π. Ράλλη (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισού)
 - 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, Μαρκόνη, 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, 8^{ης} 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 Σπυριδωνος, Παλληκαρίδη, Αμπελακίων, Δημητσάνας, Κορυτσάς, Ιερά Οδός, Ζέφυρου, Πολυδεύκου, Πλαταιών, Κηπουπόλεως
 - Περιοχή 2: Έβρου, Εδέσσης, Μυκηνών, Κορίνθου, Ολυμπίας, Ιερά Οδός
 - Περιοχή 3: Πελοποννήσου, Κοζάνης, Αγίου Νεκταρίου, Αγίου Σπυριδωνος, 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

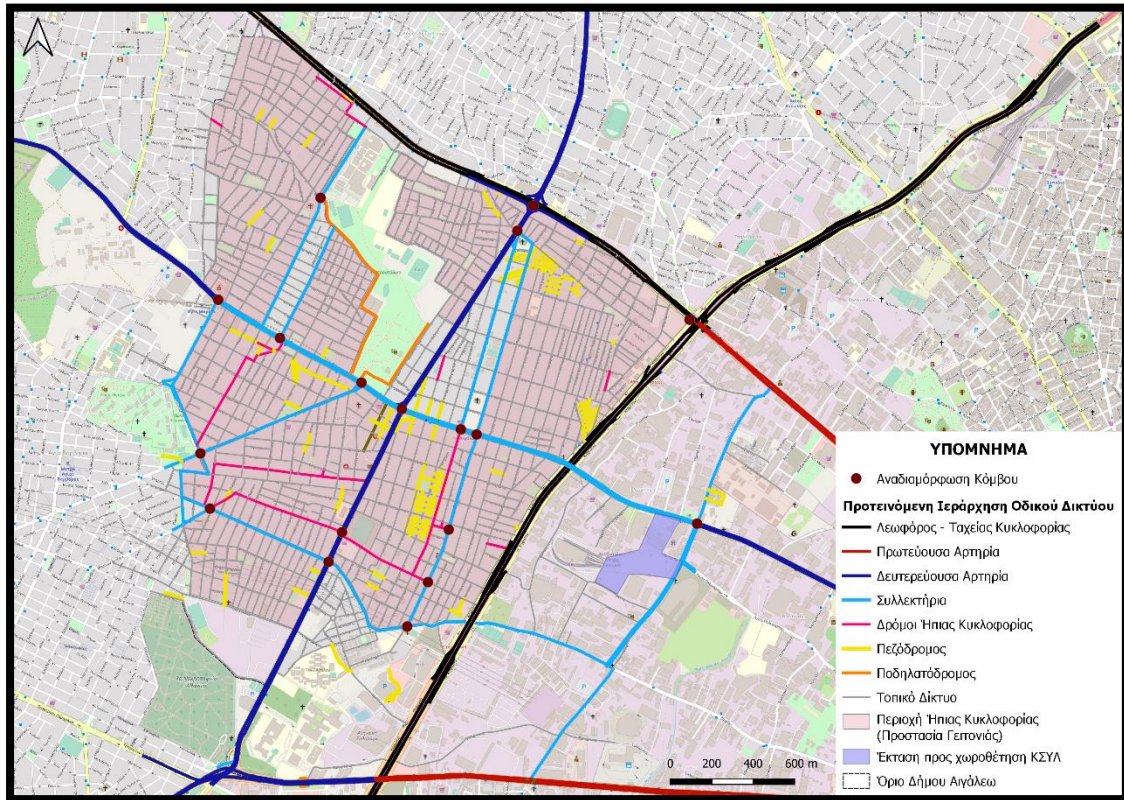
- Θέση 6: Θηβών & Δημοκρατίας – Βορείου Ηπείρου
- Θέση 7: Ιερά Οδός & Αγίας Μαρίνας
- Θέση 8: Ιερά Οδός & Έβρου
- Θέση 9: Ιερά Οδός & Μ. Αλεξάνδρου
- Θέση 10: Ιερά Οδός & Σ. Σαράφη – Ν. Πλαστήρα
- Θέση 11: Ιερά Οδός & Δημαρχείου
- Θέση 12: Ιερά Οδός & Αγίας Άννης
- Θέση 13: Εδέσσης & Δημητσάνας – Κορυτσάς
- 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 & Μαρκόνη)
 - Θέση 4: Π. Ράλλη (μεταξύ Θηβών & Σαλαμίνιας)
- 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 - Βελεστίου
- Περιοχή 10: Λογοθέτη – Ιερά Οδός – Θηβών – Αρκαδίου
- Περιοχή 11: Βελεστίου – Αρκαδίου – Θηβών – Περικλέους
- Περιοχή 12: Βελεστίου – Περικλέους – Θηβών – Ιερολοχιτών
- Περιοχή 13: Ιερά Οδός – Γρηγορίου Κυδωνίων – Ρήγα Φεραίου – Θηβών
- Περιοχή 14: Γρηγορίου Κυδωνίων – 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 Κυδωνίων – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 18: Γρηγορίου Κυδωνίων – 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

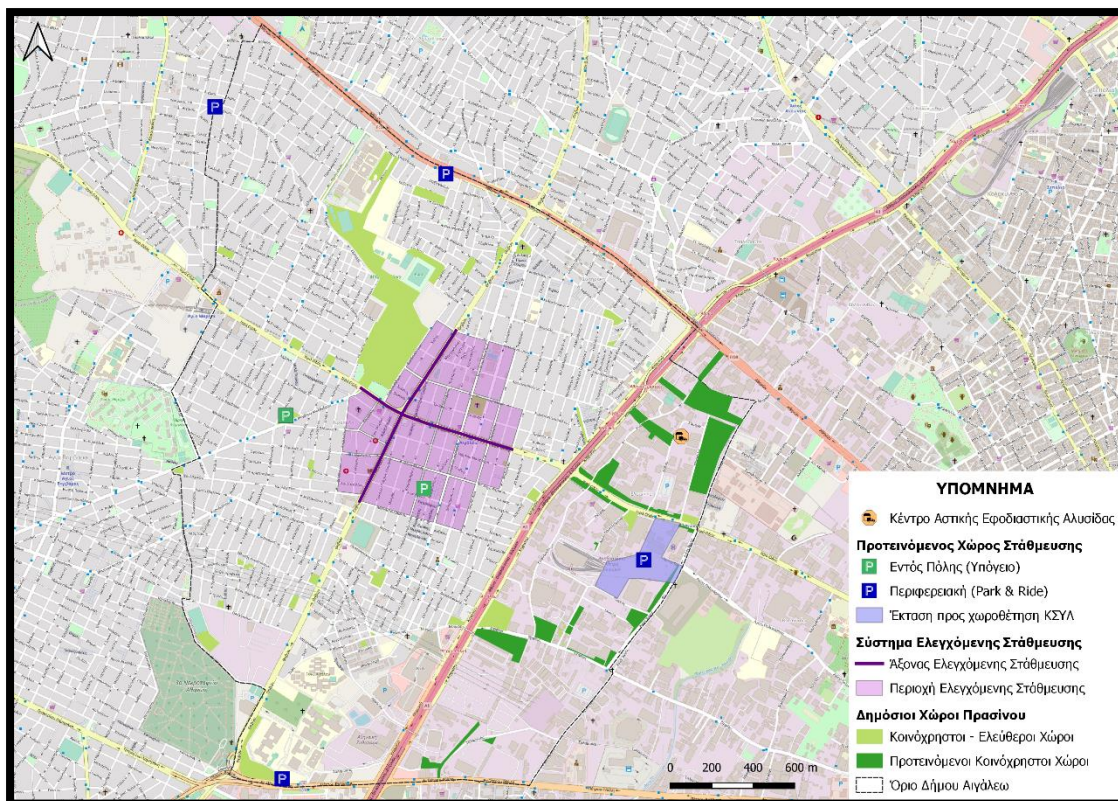
- Διαδρομή 6: Άλσος Μπαρουτάδικο – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 30,89km
 - Διαδρομή 1: Ιερά Οδός
 - Διαδρομή 2: Μ. Αλεξάνδρου – Γιαννιτών – Σαλαμίνας – Κορυτσάς – Μιλτιάδου – Α. Σικελιανού – Τομπαζή -Σερίφου – Πίνδου – Πολυδεύκου – Ηρακλείτου – Αγίου Γεωργίου – Ζωσιμάδων – Εδέσσης – Δημητσάνας – Αγίου Σπυριδώνος – 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 – Πausανίου – 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: Μίνως – Σκρά -Θηβών – Π. Ράλλη – Σαλαμινίας – παράδρομος Λ. Κηφισού – Αττάλειας
 - Διαδρομή 10: Βορείου Ηπείρου – Μίνως – 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

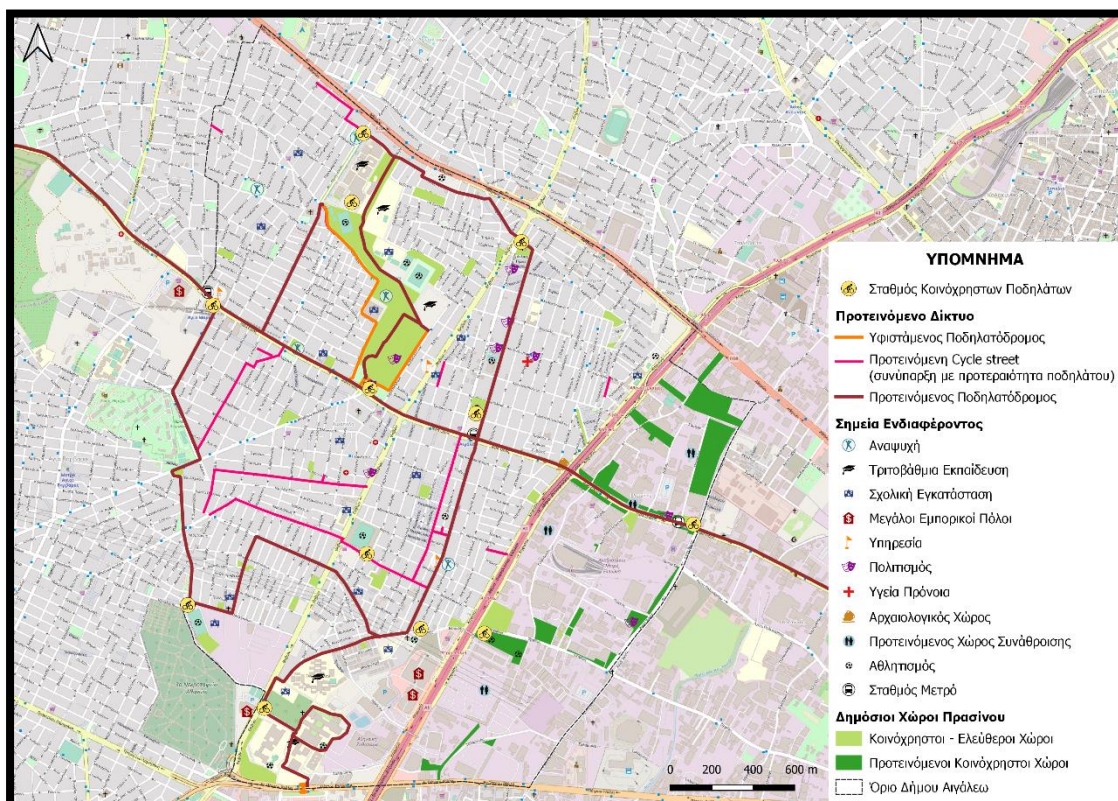
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



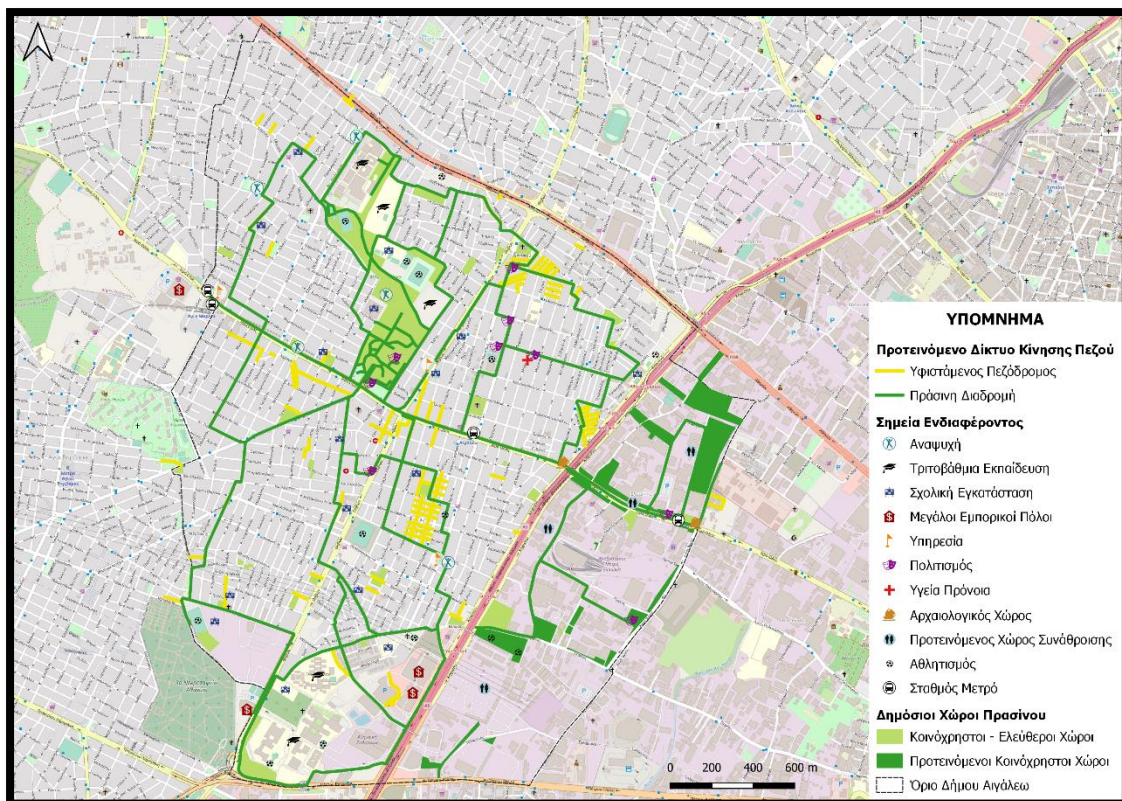
Εικόνα 1: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



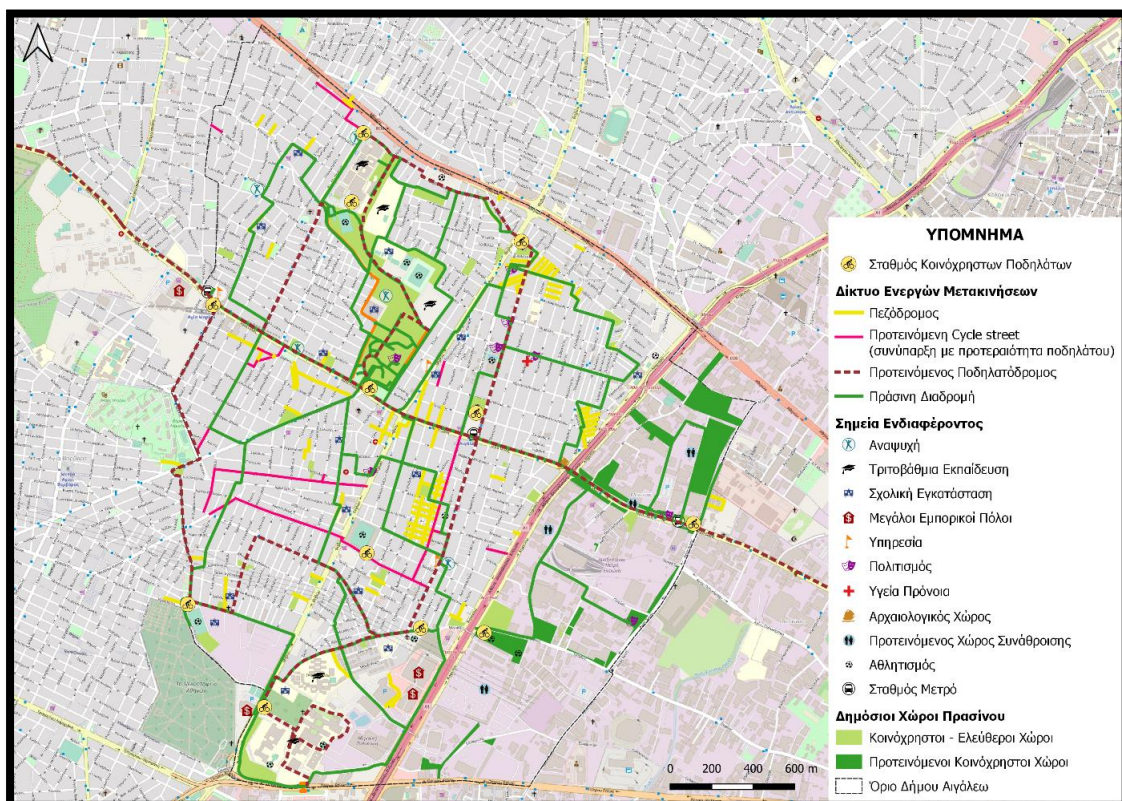
Εικόνα 2: Διαχείριση Στάθμευσης



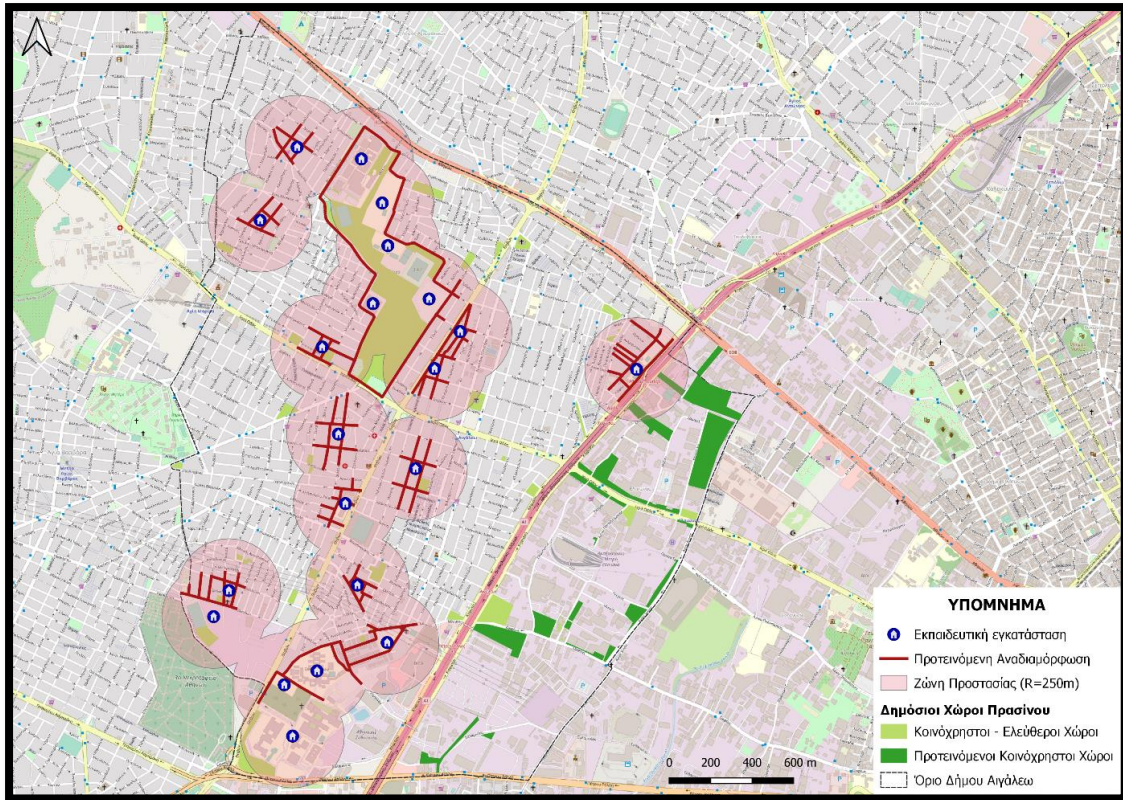
Εικόνα 3: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



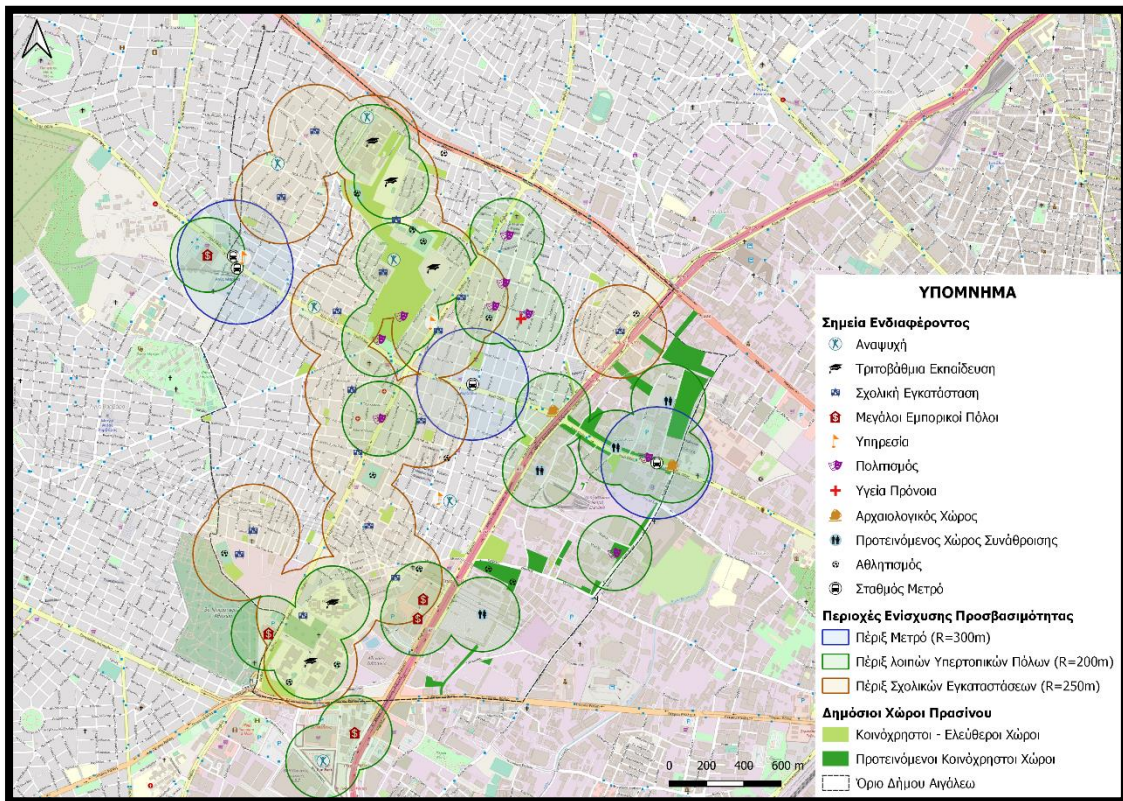
Εικόνα 4: Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 5: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 6: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 7: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

Πίνακας 6: Κοστολόγηση Μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου

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	6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της	Ύπαρξη συστήματος τηλεματικής και ποσοστό εξοπλισμού των στάσεων

	χρηστών	μεταφορικό σύστημα νέων (Ενσωμάτωση τεχνολογιών)	αποτελεσματικότητας των 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 και Μετακινήσεις προσβασιμότητα	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	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης	5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων

	όμορους Δήμους	έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου
	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	2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο

		Περιβάλλον)		
2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	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	
2.9 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	
2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	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	

	<p>2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών</p>	<p>Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</p> <p>Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</p>	<p>4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας</p> <p>4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</p> <p>7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	<p>Ποσοστό αύξησης του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο</p> <p>Ποσοστό αύξησης των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο</p> <p>Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.</p> <p>Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης</p>
	<p>2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες</p>	<p>Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)</p>	<p>5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p>	<p>Αναλογία κατοίκων με πρόσβαση σε εναλλακτικό ή κοινόχρηστο μέσο μετακίνησης</p> <p>Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Ποσοστό μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου</p>
	<p>2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος</p>	<p>Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό</p>	<p>2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών</p>	<p>Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο</p>

		Περιβάλλον)		
	2.14 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 χώρους	Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο Αύξηση μήκους, (σε χλμ), πράσινων διαδρομών στο Δήμο
ΠΜ3: Κοινόχρηστη μετακίνηση	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	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο	6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike	Ποσοστό αύξησης της χρήσης καινοτόμων μέσων

	τηλεφώνων	μεταφορικό σύστημα νέων (Ενσωμάτωση τεχνολογιών)	sharing system, e-scooters κτλ.)	μετακίνησης
ΠΜ4: Επικοινωνία-Πρώθηση-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	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής

		μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό 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	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

	χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)			
ΠΜ 5: Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)	1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Αριθμός ηλεκτρικών 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: Οδική ασφάλεια και οργάνωση κυκλοφορίας	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	Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (τη CO ₂) από τον τομέα των μεταφορών Αριθμός "ήσυχων" γειτονιών

			<p>γειτονιές</p> <p>3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο</p>	<p>(επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και ποσοστό μείωσης θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου</p> <p>Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο</p> <p>Αναλογία ποσοστού οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο</p>
6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	<p>7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου</p> <p>7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	<p>Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.</p> <p>Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.</p> <p>Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης</p>
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)	<p>7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου</p> <p>7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις</p>	<p>Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.</p> <p>Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.</p>

			(ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	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 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
6.6 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
6.7 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
6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό	2.1 Μείωση διαμπερών ροών 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη		Μείωση του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (tn CO2) από τον τομέα των

		Περιβάλλον) Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	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	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
6.9 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 ευφών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Ύπαρξη συστήματος τηλεματικής και ποσοστό εξοπλισμού των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας	
6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς 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.	
6.11 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)	Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό. Ποσοστό μείωσης του αριθμού των επικίνδυνων	

			στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	κόμβων του Δήμου. Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
ΠΜ 7: Στάθμευση	7.1 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
	7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	Ποσοστό των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο
	7.3 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
ΠΜ8: Αστικό περιβάλλον	8.1 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
	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας	2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους	Αύξηση μήκους, (σε χλμ), πράσινων διαδρομών στο

	των ενεργών μετακινήσεων	οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)	χώρους	Δήμο
8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	<p>Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)</p> <p>Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)</p> <p>Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)</p>	<p>1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων</p> <p>2.1 Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p>	<p>Αριθμός σταθμών φόρτισης στο Δήμο</p> <p>Μείωση του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή</p> <p>Ποσοστό μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (τη CO2) από τον τομέα των μεταφορών</p> <p>Αριθμός "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και ποσοστό μείωσης θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου</p>
8.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	<p>Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)</p> <p>Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</p>	<p>2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών</p> <p>7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	<p>Ποσοστό αύξησης των πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο</p> <p>Ποσοστό μείωσης του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.</p> <p>Ποσοστό ερωτώμενων να αξιολογούν από αρκετά έως πολύ ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης</p>

8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο
8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο
8.7 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
8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	Ποσοστό αύξησης των ενεργών μετακινήσεων στο Δήμο
8.9 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	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

		(Προσβασιμότητα) Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου		
ΠΜ9:Εμπορευματικές μεταφορές	9.1 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
	9.2 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 air-mobility	Ποσοστό του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας. Αριθμός κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας Ποσοστό εφαρμογής του συστήματος air-mobility στα όρια του Δήμου
	9.3 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
	9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές	10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού	Ποσοστό του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο και συνεργατικό σύστημα

		μεταφορές)	συστήματος τροφοδοσίας	τροφοδοσίας. Αριθμός κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
	9.5 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
	9.6 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
	9.7 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) στις ενεργές μετακινήσεις	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

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 Ομάδα 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 SUMP- 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	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €

		ποδηλάτων				
ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο μικτής υποδομής υποδομής	50.000,00 €	6.89	344.500,00 €
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	1 μονάδα	2.000.000.00 €	1.00	2.000.000.00 € Το κόστος του

		το οδικό περιβάλλον				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	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
ΠΜ2	2.10	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 2.9
.ΠΜ2	2.11	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €

		ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών				
ΠΜ2	2.12	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	2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	1 μονάδα	2.000.000,00 €	1.00	2.000.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.
ΠΜ2	2.14	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 €
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 ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200.000,00 €	45.0	9.000.000,00 €
ΠΜ5	5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης	ανά σταθμό φόρτισης	10.000,00 €	40.0	400.000,00 €

		σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων				
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	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ6	6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	1.000.000,00 €	5.0	5.000.000,00 €
ΠΜ6	6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.9	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ6	6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 € Το ίδιο κόστος λαμβάνεται υπόψη και στο μέτρο 6.5.
ΠΜ6	6.11	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	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	200.000,00 €	4.0	800.000,00 €
ΠΜ7	7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ7	7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά θέση στάθμευσης	250,00 €	40	10.000,00 €
ΠΜ8	8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	6.0	120.000,00 €
ΠΜ8	8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά μέτρο	50.00 €	54900.0	2.745.000.00 €
ΠΜ8	8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €

		χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων				
ΠΜ8	8.4	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.
ΠΜ8	8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	5000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.7	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 8.2.
ΠΜ8	8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	2500,00 €	20.0	50.000,00 €

ΠΜ8	8.9	Δημιουργία Superblocks	ανά εκτάριο	30,000.00 €	349.20	10.476.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.2.
ΠΜ9	9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
ΠΜ9	9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	400.000,00 €	2	800.000,00 €
ΠΜ9	9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ9	9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80,00 €	100.0	8000,00 €
ΠΜ9	9.5	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 9.3.

ΠΜ9	9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		0,00 €		0,00 €
ΠΜ9	9.7	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 CH4ALLENGE 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. Εμπριέχονται 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	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	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)				

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

<p>2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p>	<p>0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του)</p>	<p>12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του</p>	<p>20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του</p>	<p>30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του</p>
<p>2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</p>	<p>Έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και αστυνόμευσης</p>	<p>Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων</p>	<p>Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων</p>	<p>Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων μέσω αναπλάσεων</p>
<p>Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)</p>				
<p>3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p>	<p>89.416 tn CO2 από τον τομέα των μεταφορών</p>	<p>Μείωση κατά 15%</p>	<p>Μείωση κατά 30%</p>	<p>Μείωση κατά 50%</p>
<p>3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p>	<p>Δεν υπάρχουν ήσυχες γειτονιές</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 5%</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 10%</p>	<p>Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 15%</p>

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 ευφών 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)				

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

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

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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία Δείκτη	Π.3.1. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) 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

Όνομασία 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 επιπέδων 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 ευφών συστημάτων μεταφορών 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 ήπιας 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

Όνομασία 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 χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αιγάλεω

Πίνακας 21: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.2

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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 ευφών συστημάτων μεταφορών 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 ευφών συστημάτων μεταφορών 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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

Όνομασία 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.