



## **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου\***

**\*όπως αναπτύχθηκε σε συνεργασία της Ο.Ε. του Δήμου με τον Ανάδοχο της Υπηρεσίας (ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ Α.Ε.) ύστερα από τις απόψεις των φορέων.**

## **Περιεχόμενα**

<b>Εισαγωγή.....</b>	<b>3</b>
<b>Σχέδιο Δράσης.....</b>	<b>5</b>
<b>Όραμα.....</b>	<b>6</b>
<b>Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ .....</b>	<b>6</b>
<b>Πακέτα μέτρων.....</b>	<b>10</b>
<b>Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης- Συσχετισμοί μέτρων και πόρων.....</b>	<b>28</b>
<b>Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ .....</b>	<b>51</b>
<b>Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων .....</b>	<b>63</b>
<b>Ενδεικτικός προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων</b>	<b>81</b>
<b>Διαδικασία Παρακολούθησης &amp; Αξιολόγησης ΣΒΑΚ .....</b>	<b>94</b>

## Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πλέον 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 με όλα τα μέσα 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 (έργα) αφορούν και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος Μοσχάτου - Ταύρου αναγνωρίζοντας σημαντικές ασυνέχειες αναφορικά με το πολεοδομικό, περιβαλλοντικό και συγκοινωνιακό του περιβάλλον, 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 μετακίνησης και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων.

**Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα** στο Μοσχάτο και στον Ταύρο, 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.

Το ΣΒΑΚ αυτό απαντά στον βασικό προβληματισμό που θέτουν οι ευρωπαϊκές οδηγίες για κάθε αστική περιοχή, όπως αποτυπώνεται παρακάτω:

Αν φανταστείς την πόλη σου σε 20 χρόνια, πώς θα ήθελες να είναι; Ένα μέρος που τα παιδιά θα μπορούσαν να παίζουν ασφαλής; Όπου ο αέρας είναι καθαρός; Όπου θα μπορείς να κάνεις βόλτα κάνοντας τα ψώνια σου; Ένα μέρος με περισσότερα πάρκα και πράσινο; Ένα μέρος με επιχειρήσεις που ευημερούν;

Το ΣΒΑΚ αυτό διαρθρώνεται σε 4 επιμέρους παραδοτέα που αφορούν στην προετοιμασία του ΣΒΑΚ, στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή και στη στοχοθεσία, στη διαμόρφωση ειδικών μέτρων και παρεμβάσεων για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τέλος στη διαμόρφωση του σχεδίου δράσης, ήτοι σχεδίου-κειμένου που περιλαμβάνει κατάλογο με τα τελικά μέτρα, τον προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης (5-10-15 έτη), τις πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων με δείκτες παρακολούθησης για τους επιμέρους στόχους.

Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ Μοσχάτου Ταύρου ξεκίνησε τον 11/2019 και ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2021.

## 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 υλοποιηθούν 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 Μοσχάτου-Ταύρου, 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 την λειτουργικότητα του σχεδίου και περιλαμβάνεται ουσιαστικά στο **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ βασικά στοιχεία του ΣΒΑΚ του Δ. Μοσχάτου-Ταύρου 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.

## Όραμα

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συνοπτικά το κεντρικό όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ.

Ο δήμος Μοσχάτου-Ταύρου στρέφεται προς τις βιώσιμες μετακινήσεις!

- ✓ Για έναν δήμο που θα αξιοποιήσει την ανάπτυξη της τεχνολογίας και θα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα μετακινήσεων.
- ✓ Για έναν δήμο προσβάσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον, όπου περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία θα είναι οι πυλώνες των μετακινήσεων.
- ✓ Για έναν δήμο προσιτό και φιλόξενο τους επισκέπτες του.
- ✓ Για έναν δήμο με πιο ισχυρή ταυτότητα
- ✓ Για ένα δήμο ήπιο, υγιή και πιο κοντά στις ανθρώπινες ανάγκες
- ✓ Για έναν δήμο που θα αναπτύξει ένα μεταφορικό σύστημα προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης.
- ✓ Για έναν δήμο που θα συνδέεται με τους ευρύτερους πόλους έλξης, όπως το κέντρο της Αθήνας.
- ✓ Για έναν δήμο που θα αλληλεπιδρά με τους όμορους δήμους.
- ✓ Για έναν δήμο που θα διαθέτει ένα αναγνώσιμο δίκτυο εσωτερικών πράσινων διαδρομών που θα οδηγούν και σε γειτονικούς ανάλογους προορισμούς.
- ✓ Για έναν δήμο με λιγότερα αυτοκίνητα.
- ✓ Για έναν δήμο που θα εφαρμόζει μια σφαιρική στρατηγική πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
- ✓ Για έναν δήμο πιο συνεκτικό κοινωνικά που οι κάτοικοί θα τον νοιάζονται και θα συμμετέχουν στους σχεδιασμούς.

Όλα τα παραπάνω οι παραπάνω επιμέρους αιχμές συνθέτουν το όραμα του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου, το οποίο θα αποτελέσει ευκαιρία για πιο άνετες και ασφαλείς μετακινήσεις, για έναν ελκυστικό δημόσιο χώρο και για μια πιο αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής.

## Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ

Οι βασικές προτεραιότητες στη βάση των οποίων αναπτύχθηκε το Σύνολο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, όπως καθορίστηκαν στο πλαίσιο του κύκλου ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1. Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Περιβαλλοντικές	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις

	Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στις γειτονιές του Δήμου
	Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος
<b>Κοινωνικές</b>	Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση
	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου
	Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας
	Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας
	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων
<b>Οικονομικές</b>	Δημιουργία λειτουργικού συστήματος μεταφορών
	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών
	Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών

Οι παραπάνω προτεραιότητες αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας.

#### Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου όπως καθορίστηκαν στο πλαίσιο της δραστηριότητας 5.2 και συσχετίστηκαν με τις προτεραιότητες παρουσιάζονται στον Πίνακα, που ακολουθεί και αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας.

\*σημειώνεται ότι σε επόμενη ενότητα (Διαδικασία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης προσδιορίζονται ειδικοί δείκτες που θα συμβάλλουν στην αξιολόγηση της επιτυχίας των εφαρμοζόμενων μέτρων σε σχέση με τους αρχικούς στόχους.

**Πίνακας 2. Παρουσίαση στόχων και συσχέτιση με προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου**

<b>Προτεραιότητες</b>	<b>Στόχοι ΣΒΑΚ</b>
<b>1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις</b>	1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση
	1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων
<b>2. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία παράγεται</b>	2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

<b>από τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στις γειτονιές του Δήμου</b>	2.2. Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο
	2.3 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης
	2.4 Μείωση θορύβου σε κεντρικές περιοχές και σε γειτονιές
<b>3. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος</b>	3.1 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο
	3.2 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό
	3.3 Αύξηση της αντιληπτής ελκυστικότητας του οδικού περιβάλλοντος
	3.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας
	3.5 Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών ανά κάτοικο
	3.6 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
<b>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση</b>	4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)
	4.2 Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας
<b>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου</b>	5.1 Αύξηση περπατήματος και χρήσης ποδηλάτου
	5.2 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
	5.3 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης
<b>6. Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας</b>	6.1 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στο Δήμο
	6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)
<b>7. Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας</b>	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
	7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων
	7.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας
<b>8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων</b>	8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
<b>9. Δημιουργία λειτουργικού συστήματος μεταφορών</b>	9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας
	9.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης



	9.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
	9.4 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων
	9.5 Αύξηση της ανάκτησης του κόστους (cost recovery) στις λειτουργίες του συστήματος μεταφορών (επιβατικές και εμπορευμάτων)
<b>10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών</b>	10.1 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων
	10.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
<b>11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών</b>	11.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας
	11.2 Μείωση του κόστους συντήρησης των μεταφορικών υποδομών της πόλης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	15+ χρόνια	
<b>A. Δείκτες αποτελεσμάτων (Outcome indicators)</b>						
<b>A.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)</b>						
<b>Αξιοπιστία δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) δρομολογίων λεωφορείων που φτάνουν στις στάσεις εντός των δεδομένων χρόνων άφιξης σύμφωνα με το πρόγραμμα δρομολογίων	Δεν πραγματοποιήθηκε έλεγχος της αξιοπιστίας της δημόσιας συγκοινωνίας κατά την εκπόνηση ΣΒΑΚ	> 60% επιτυχημένα/αξιόπιστα δρομολόγια δημόσιας συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα ΔΣ)	> 80% επιτυχημένα/αξιόπιστα δρομολόγια δημόσιας συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα ΔΣ)	> 90% επιτυχημένα/αξιόπιστα δρομολόγια δημόσιας συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα ΔΣ)	Υπολογισμός της ακρίβειας των δρομολογίων Δημόσιας Συγκοινωνίας μέσω της χρήσης εφαρμογών τηλεματικής και έρευνας ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες
<b>Συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας εντός Δήμου</b>	Μέση συχνότητα όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας εντός του Δήμου στο σύνολο του 24ωρο	Η μέση συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ είναι 29 λεπτά, ενώ της Δημοτικής Συγκοινωνίας ίση με 45 λεπτά.	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ και της Δημοτικής συγκοινωνίας ίση με το πολύ 15 και 30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής, αντίστοιχα.	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ ίση με το πολύ 15 λεπτά. Ανάπτυξη υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (on-demand) για τη Δημοτική Συγκοινωνία.	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ ίση με το πολύ 10 λεπτά. Ανάπτυξη υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (on-demand) για τη Δημοτική Συγκοινωνία.	Υπολογισμός μέσης συχνότητας από τα προγράμματα όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.
<b>A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)</b>						

<b>Ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος</b>	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Στην έρευνα ερωτηματολογίου, αποτυπώθηκαν αρκετά παράπονα σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση των πεζοδρομίων, των χώρων πρασίνου και του οδικού δικτύου γενικότερα	> 50% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 80% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 90% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος από τους κατοίκους σε σχετικό έρευνα ερωτηματολογίου
<b>Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων</b>	Ποσοστό (%) οδών ήπιας κυκλοφορίας επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου	Στο Δήμο δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Εντοπίστηκαν όμως πεζόδρομοι τους οποίους επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης και των παρόδιων ιδιοκτητών.	Τουλάχιστον το 5% του οδικού δικτύου	Τουλάχιστον το 25% του οδικού δικτύου	Τουλάχιστον 50% του οδικού δικτύου	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους

<b>Βαδισιμότητα</b>	Ποσοστό μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Μόλις το 3.7% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m.	Τουλάχιστον το 10% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Τουλάχιστον το 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Τουλάχιστον το 40% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.
<b>A.3 Περιβάλλον (Environment)</b>						
<b>Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</b>	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (TN CO2) στο Δήμο	Οι συνολικές εκπομπές CO2 από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ανέρχονται στους 128.464,85 tn σε διάρκεια ενός έτους.	Μείωση 15% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 30% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 50% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους
<b>Επίπεδα θορύβου κυκλοφορίας</b>	Ποσοστό οικοδομικών με χαμηλά επίπεδα θορύβου (<50 dB).	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα επιτρεπόμενα όρια σε τετράγωνα γύρω από σημαντικούς οδικούς άξονες.	Τουλάχιστον το 10% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Τουλάχιστον το 30% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Τουλάχιστον το 60% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου

<b>Μήκος δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης</b>	Μήκος (σε km) πράσινων διαδρομών που συνδέουν τους χώρους πρασίνου της περιοχής.	Στο Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου δεν υπάρχουν σήμερα πράσινες διαδρομές διασύνδεσης. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 4.12% του οδικού δικτύου, ενώ οι ποδηλατόδρομοι το 5.23%,	Αύξηση κατά τουλάχιστον 20 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 5 km του μήκους ποδηλατόδρομων	Αύξηση κατά τουλάχιστον 30 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 10 km του μήκους ποδηλατόδρομων.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 35 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 15km του μήκους ποδηλατόδρομων.	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
---	--	---	---	---	--	---

#### A.5 Ασφάλεια (Safety)

<b>Αριθμός τροχαίων συμβάντων</b>	Μείωση (%) αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο και ειδικότερα των θανάτων από τροχαίες συγκρούσεις		Μείωση 10% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο	Μείωση 20% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο και 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 40% του αριθμού τροχαίων συμβάντων και 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό..	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
-----------------------------------	--	--	--	--	--	---

<b>Αντιληπτή ασφάλεια</b>	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Δεν πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια. Ωστόσο πολλοί γονείς εξέφρασαν τους προβληματισμούς τους σχετικά με τη ασφαλή πεζή μετακίνηση των παιδιών τους στο σχολείο	> 50% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	> 80% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	100% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν την (αντιληπτή) ασφάλεια ανά μέσω μεταφοράς
<b>A.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)</b>						
<b>Κόστος μετακινήσεων</b>	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 31.92% των κατοίκων χρησιμοποιεί αυτοκίνητο για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 46.35% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 15.73% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 5.34% το	Μείωση 5% του <b>πραγματικού</b> κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα	Μείωση 10% <b>πραγματικού</b> κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα	Μείωση 20% <b>πραγματικού</b> κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά

		μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 0.66% το ποδήλατο.				
<b>A.7 Άλλοι (Other)</b>						
<b>Περιοχή επιρροής-εξυπηρέτησης εναλλακτικών κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</b>	Ποσοστό των κατοίκων του Δήμου που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής των σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων βρίσκεται εκτός λειτουργίας σήμερα.	> 20% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	> 40% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	> 60% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS
<b>B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)</b>						
<b>Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές</b>	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	Κυκλοφοριακοί φόρτοι μεγαλύτερη από 2000 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής σε κόμβους των κεντρικών περιοχών Μοσχάτου και Ταύρου.	Μείωση φόρτου κατά 15% σε όλες τις συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου κατά 30% σε όλες τις συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου κατά 40% σε όλες τις συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου
<b>Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</b>	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα,	Το 31.92% των κατοίκων χρησιμοποιεί αυτοκίνητο για τις καθημερινές	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων

	ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	μετακινήσεις, το 46.35% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 15.73% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 5.34% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 0.66% το ποδήλατο.	50% τουλάχιστον	60% τουλάχιστον	65% τουλάχιστον	
<b>Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	Συνολική κάλυψη δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας ίση με 64.93% σήμερα. Η μέση συχνότητα όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας αγγίζει τα 24 λεπτά ενώ φτάνει στα 60 λεπτά τις υπόλοιπες ώρες πλην των νυχτερινών.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 10%	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 20%	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 50%	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
<b>Γ. Δείκτες Εκροών (Output Indicators)</b>						



<b>Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</b>	Μήκος (σε km) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 60% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 80% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς
<b>Αύξηση (%) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑμεΑ και άλλους ευάλωτους χρήστες (διαδρομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</b>	Μεταβολή μήκους από τη δημιουργία νέων (μόνο) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑμεΑ και άλλους χρήστες	Μόλις το 3.7% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 4.12% του οδικού δικτύου.	Βελτίωση της κατάστασης του 10% των πεζοδρομίων για τη δημιουργία προσπελάσιμων διαδρομών. Το ποσοστό είναι σε σχέση με το συνολικό μήκος.	Βελτίωση της κατάστασης του 40% των πεζοδρομίων για τη δημιουργία προσπελάσιμων διαδρομών. Το ποσοστό είναι σε σχέση με το συνολικό μήκος.	Βελτίωση της κατάστασης του 80% των πεζοδρομίων για τη δημιουργία προσπελάσιμων διαδρομών. Το ποσοστό είναι σε σχέση με το συνολικό μήκος.	Χαρτογράφηση των προσπελάσιμων και μη προσπελάσιμων διαβάσεων σε περιβάλλον GIS
<b>Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)</b>						
<b>Κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς</b>	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο

<b>Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.</b>	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητας		Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορήγησης από τον Δήμο
<b>Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ</b>	Κόστος (σε €) διαδικασιών προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας	Δεν υπάρχουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης κατοίκων για τις βιώσιμες μετακινήσεις που να διοργανώνονται από τον Δήμο.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 100% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο

## Πακέτα μέτρων

Παρακάτω παρουσιάζονται τα Πακέτα Μέτρων που προβλέπονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ τα οποία θα υλοποιούνται σταδιακά και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες.

- 1. Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης**
- 2. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση δημοσίου χώρου**
- 3. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών**
- 4. Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης και του επιπέδου οδικής ασφάλειας**

Στο κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται **ειδικές ομάδες** μέτρων στις οποίες εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν σε **ρυθμίσεις, υποδομές, κίνητρα** και **πολιτικές προώθησης**.

Σημειώνεται ότι στα διάφορα επιμέρους πακέτα εντοπίζονται μέτρα τα οποία έχουν χωρική και μη διάσταση, με σκοπό την σύνθεση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου σχεδιασμού. Σε επόμενη ενότητα (Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες) παρουσιάζονται τα επιμέρους μέτρα σε υπόβαθρα χαρτών. Τα αναλυτικά μέτρα παρουσιάζονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας.

Ειδικότερα:

### **Για το πακέτο μέτρων 1 - «Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης» ορίζονται τα εξής:**

Το πρώτο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της χρήσης του ΙΧ και στην αύξηση του μεριδίου του περπατήματος, του ποδηλάτου, της δημόσιας συγκοινωνίας και των συλλογικών μεταφορών εν γένει στις καθημερινές μετακινήσεις.

Τα επιμέρους μέτρα, καθώς και η ταξινόμησή τους ανά ομάδα μέτρων του πακέτου παρουσιάζονται παρακάτω.

#### **Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:**

- 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ
- 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων
- 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών

#### **Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:**

- 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας

- 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου
- 1.2.3 Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης
- 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους
- 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)
- 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων
- 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας
- 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους
- 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

#### Ομάδα μέτρων 3 – πολιτικές προώθησης:

- 1.3.1 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο
- 1.3.2 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις
- 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 1.3.4 Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ
- 1.3.5 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία, χώρους εργασίας και φορείς για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και του γενικού πληθυσμού
- 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων
- 1.3.7 Ενίσχυση τροχονομικής επιτήρησης και ελέγχου

#### **Για το πακέτο μέτρων 2 - «Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών» ορίζονται τα εξής:**

Το δεύτερο πακέτο μέτρων αφορά κυρίως σε δράσεις που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση, ενίσχυση, καθώς και στην ανταμοιβή των φιλικών προς το περιβάλλον επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου.

#### Ομάδα μέτρων 1 – κίνητρα:

- 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
- 2.1.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

#### Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών / ρυθμίσεις:

- 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

-2.2.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

-2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

**Για το πακέτο μέτρων 3 - «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου» ορίζονται τα εξής:**

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά σε παρεμβάσεις μικρού -κυρίως- κόστους για την βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων κατά βάση χρηστών, και την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσα από τον περιορισμό της ρύπανσης και του θορύβου, την αύξηση του δημόσιου χώρου και την αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Τα επιμέρους μέτρα, καθώς και η ταξινόμησή τους ανά ομάδα μέτρων του πακέτου παρουσιάζονται παρακάτω.

**Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:**

-3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

-3.1.2 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

**Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:**

-3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

-3.2.2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων

-3.2.3 Δημιουργία Superblocks

-3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

-3.2.5 Δημιουργία Parklets

-3.2.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

-3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο

-3.2.8 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

**Ομάδα μέτρων 3 – πολεοδομικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις:**

**3.3.1 Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.**

**Για το πακέτο μέτρων 4- «Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης» ορίζονται τα εξής και του επιπέδου οδικής ασφάλειας:**

Το τέταρτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα που αποσκοπούν τόσο στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης μέσα στον Δήμο, όσο και στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας (μείωση τροχαίων συμβάντων, καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό

περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, κ.λπ.).

Τα επιμέρους μέτρα, καθώς και η ταξινόμησή τους ανά ομάδα μέτρων του πακέτου παρουσιάζονται παρακάτω.

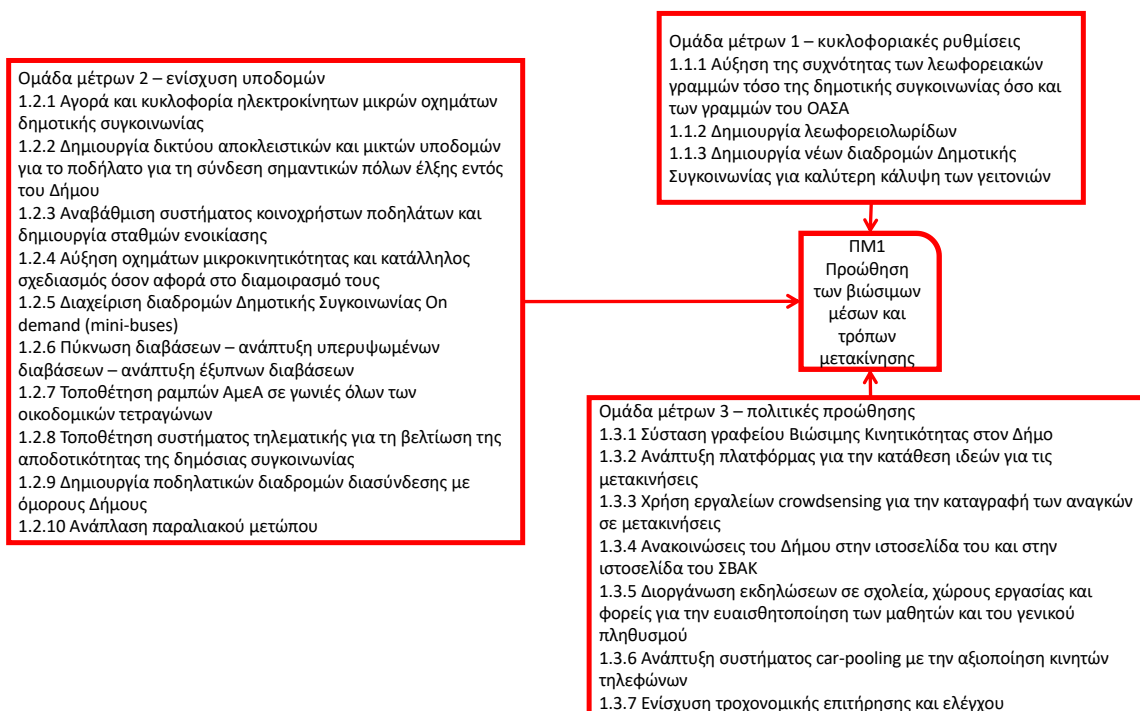
Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

- 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο
- 4.1.2 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών
- 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς
- 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- 4.1.5 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα
- 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα

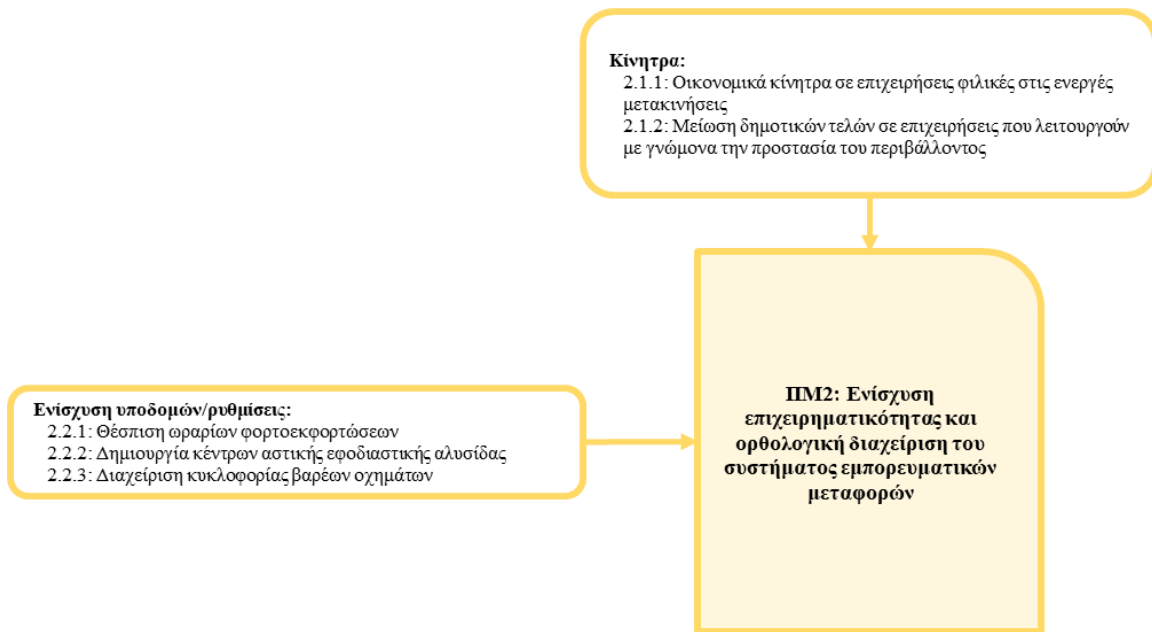
Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:

- 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών
- 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων
- 4.2.4 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

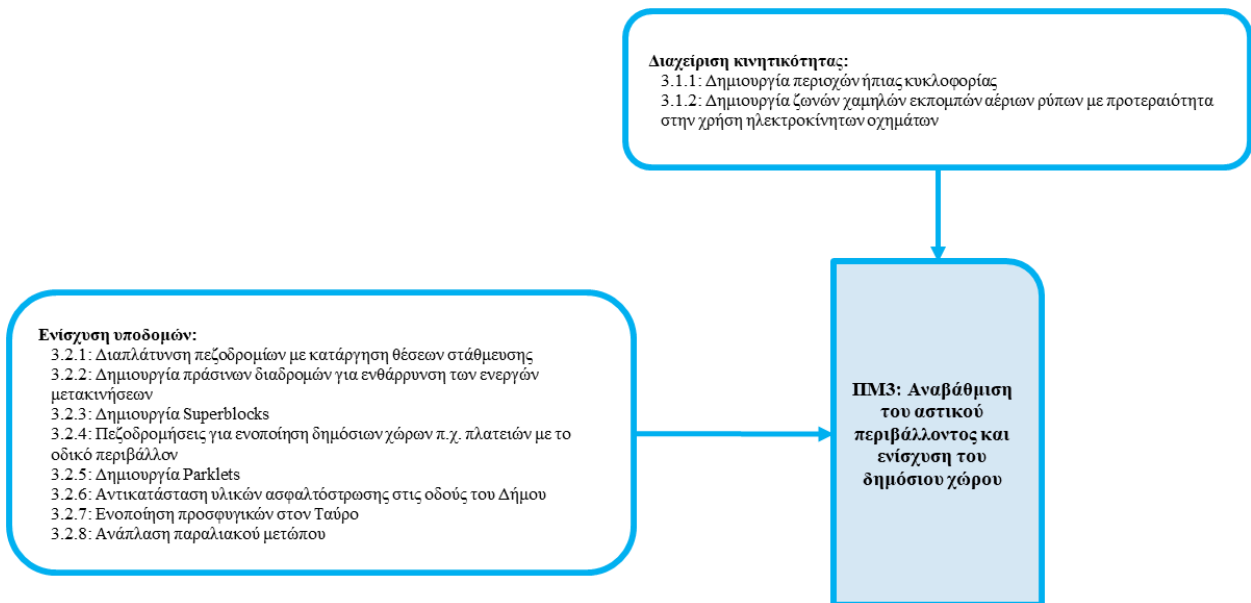
Παρακάτω παρουσιάζονται σχηματικά τα 4 πακέτα μέτρων.



Σχήμα 1. Πακέτο μέτρων 1

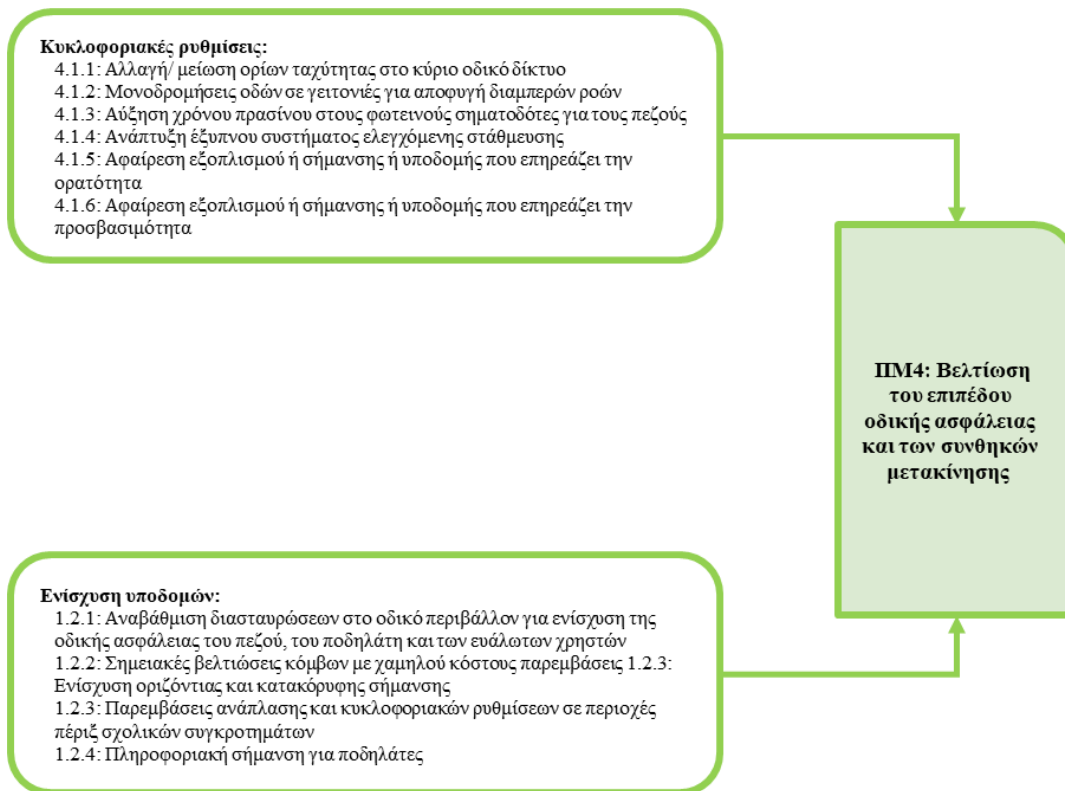


Σχήμα 2. Πακέτο μέτρων 2



Σχήμα 3. Πακέτο μέτρων 3





Σχήμα 4. Πακέτο μέτρων 4

## Τυπικές διαστάσεις κύριων στοιχείων της οδού σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο

Μετά την παρουσίαση των μέτρων θεωρήθηκε χρήσιμο, λαμβάνοντας υπόψιν ότι τα πακέτα μέτρων περιλαμβάνουν την ενίσχυση ή και την κατασκευή νέων υποδομών, να παρουσιάσουμε στο παρόν εδάφιο του παραδοτέου (Πίνακας 3) τις τυπικές διαστάσεις κύριων στοιχείων της οδού σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

Πίνακας 3. Τυπικές διαστάσεις κύριων στοιχείων της οδού σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο<sup>1</sup>

ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΤΗΣ ΟΔΟΥ	ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ		ΠΛΑΤΟΣ	
			τυπικό	ελάχιστο
ΛΩΡΙΔΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ <sup>2</sup>	μονόδρομη οδός 1 λωρίδας	για μηχανοκίνητη κυκλοφορία	3,50	2,75
		για οχήματα και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	4,50	
		για οχήματα και ποδήλατο (κοινή χρήση)	3,50	
		ήπιας κυκλοφορίας	3,50	3,25
	αμφίδρομη οδός 2 λωρίδων	για μηχανοκίνητη κυκλοφορία	7,00	6,00
		για οχήματα και ποδήλατο (παράλληλη κίνηση)	10,00	9,00
		για οχήματα και ποδήλατο (κοινή χρήση)	7,00	6,50
		ήπιας κυκλοφορίας	5,50	
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ*	Πεζοδρόμιο*		>1,50 ελεύθερη ζώνη διέλευσης πεζών χωρίς εμπόδια	
	πεζοδρόμιο και αστικός εξοπλισμός		1,50 + 0,60	
	πεζοδρόμιο με ποδηλατόδρομο		3,50	
	πεζοδρόμιο δίπλα από στάθμευση		1,50 (+0,75)	
	Σημείωση: Για υφιστάμενα πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο του 1,0μ. – εάν δεν είναι εφικτή η αποκατάστασή τους (διαπλάτυνση) ή η αλλαγή της λειτουργίας της οδού μέσω ανάπλασης- πρέπει να γίνεται υποβιβασμός του πεζοδρομίου (κατέβασμα) στο επίπεδο του δρόμου με την απαραίτητη σήμανση και το χρωματισμό για να είναι αντιληπτή η χρήση τους.			
ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ*	για δρόμους πλάτους άνω των 12,00μ.		Ελάχιστο 2,05	

<sup>1</sup> Όπως συντάχθηκε από την Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ για τις ανάγκες της διαδραστικής άσκησης του 1<sup>ου</sup> Εργαστηρίου του CIVINET – CY-EL, στις 30/10/2018 στην Αθήνα και επικαιροποιήθηκε τα έτη 2019, 2020, 2021. Δεν περιλαμβάνει ειδικές περιπτώσεις, εξαιρέσεις, παρεκκλίσεις και εξαντλητική καταγραφή του θεσμικού πλαισίου και δεν υποκαθιστά τα ισχύοντα θεσμικά έγγραφα.

<sup>2</sup> Τα πλάτη των λωρίδων κυκλοφορίας σχετίζονται με την κατάταξη του δικτύου και η επιλογή τους μπορεί να τροποποιείται αντίστοιχα

	για δρόμους πλάτους από 9,00-12,00μ.	υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2.05	
	για δρόμους πλάτους από 6.00-9.00μ.	Ελάχιστο 1,50 επιθυμητό κατά το δυνατόν 2.05	
	για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6.00μ.	πεζοδρόμηση	
ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	απλή λωρίδα παράλληλης στάθμευσης	2,20	
	παράλληλη στάθμευση δίπλα σε ποδηλατόδρομο	2,20-2,50 (+0,50-0,70)	
	Υπό συνθήκες περιορισμένης γεωμετρίας	2,00	
	AMEA	3,50	2,20 ή μικρότερη κατά παρέκκλιση για ατομικές θέσεις AMEA
ΠΟΔΗΛΑΤΟ-ΔΡΟΜΟΣ	αποκλειστικής χρήσης μονής κατεύθυνσης (μη συμπεριλαμβανομένου του διαχωριστικού)	2,00	1,50
	αποκλειστικής χρήσης διπλής κατεύθυνσης (μη συμπεριλαμβανομένου του διαχωριστικού)	4,00	2,50
	διαχωριστικά ποδηλατόδρομου – εφόσον απαιτούνται	0,70	0,30
ΕΙΔΙΚΗ ΛΩΡΙΔΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	για διαχωρισμό με κινητά ελαστικά διαχωριστικά (πλάτους 0,20 και ύψους 0,08μ)	3,20	
	μεικτή χρήση με ποδήλατο	4,00	3,00
	με ενσωματωμένο διακριτό ποδηλατόδρομο πλάτους 1,50μ	4,50	

\* ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ Σε όλο το μήκος της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών επιβάλλεται πραγματικό ελεύθερο ύψος όδευσης πεζών ίσο με 2.20μ. απολύτως ελεύθερο από οποιοδήποτε εμπόδιο (μαρκίζες, επιγραφές, σημάσεις, πινακίδες, κλαδιά δέντρων, τέντες κ.λπ.).

\*\* ΓΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ Το ιδανικό ύψος κρασπέδου πεζοδρομίου κυμαίνεται από 7-10 εκ. ενώ ως μέγιστο αποδεκτό ύψος είναι τα 0,15 εκ. από το οδόστρωμα. Σε υφιστάμενα παλαιά πεζοδρόμια στα οποία υπάρχουν βαθμίδες πρέπει κατά προτεραιότητα (α) να ανακατασκευάζονται με κατάλληλη κλίση με κατάργηση των βαθμίδων εφόσον αυτό είναι δυνατόν από τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, την μορφολογία του εδάφους και τις εισόδους των παρακείμενων κτιρίων κα (β)εφόσον δε είναι δυνατή η προαναφερόμενη ανακατασκευή να τοποθετούνται προστατευτικά κιγκλιδώματα/ χειρολισθήρες στις βαθμίδες.

## 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 με 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	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/ επισπεύδοντος * με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
<b>ΠΜ1: Προώθηση και ενίσχυση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης</b>	1.1.1: Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ,	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΟΑΣΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις, ΕΣΠΑ κ.α.	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΟΑΣΑ  - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας και Τροχαίας
	1.1.2: Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α) ΟΑΣΑ, Τομεακά προγράμματα ΥΜΕ (Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας), ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ,

	<p>1.1.3: Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Μελέτη οριστικού σχεδιασμού διαδρομών, στάσεων και συχνότητας (ημέρες, ώρες)</li> <li>- Εύρεση σχήματος συνεργασίας με ΟΑΣΑ (αν δεν προκύπτει η χρηματοοικονομική επάρκεια για λειτουργία ΔΣ)</li> <li>- Έγκριση ΔΣ (&amp; ΠΣ εφόσον διέρχεται από δίκτυο της Π)</li> <li>- Σύμφωνη γνώμη Τροχαίας</li> <li>- Πιλοτική εφαρμογή</li> </ul>
	<p>1.2.1: Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων Υπ. Εσωτερικών, ΕΣΠΑ κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Διεύθυνση Μεταφορών Περιφέρειας Αττικής</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Οι ενέργειες ωρίμανσης σχετίζονται με το μέτρο 1.1.3 κ.α.</li> </ul>

		Πιθανή αξιοποίηση ιδιωτικών πόρων (ανάλογα με το σχήμα συνεργασίας)	
1.2.2: Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ και επιμέρους τομεακά προγράμματα, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά προγράμματα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (δημοτικό/τοπικό δίκτυο ποδηλάτου), Περιφέρεια Αττικής (μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου),	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</li> <li>- Απαιτούνται οι αναλυτικές οριστικές μελέτες των προτεινόμενων διαδρομών, κυκλοφοριακή μελέτη για το σύνολο του δικτύου και εγκρίσεις για την υλοποίηση</li> </ul>
1.2.3: Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, ΕΣΠΑ,	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου,</li> </ul>

		<p>Επιμέρους τομεακά προγράμματα, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.</p>	<p>Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *αφορά στη χωροθέτηση χώρων εναπόθεσης οχημάτων, το δίκτυο επιτρεπόμενης κυκλοφορίας κ.α.</p> <p>- Πρέπει να προηγηθεί μελέτη χωροθέτησης συστήματος, χώρων εναπόθεσης ή τρόπου λειτουργίας σε περίπτωση που είναι dockless Εγκρίσεις Εύρεση χρηματοδότησης για προμήθεια</p>
	<p>1.2.4: Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου</p> <p>Συνεργασία με ΟΑΣΑ για τοποθέτηση με στόχο τη διατροφικότητα</p>



			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνα γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *αφορά στη χωροθέτηση χώρων εναπόθεσης οχημάτων, το δίκτυο επιτρεπόμενης κυκλοφορίας κ.α.</li> <li>- Πρέπει να προηγηθεί μελέτη χωροθέτησης συστήματος, χώρων εναπόθεσης ή τρόπου λειτουργίας σε περίπτωση που είναι dockless</li> </ul> <p>Εγκρίσεις Εύρεση χρηματοδότησης</p>
	<p>1.2.5: Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα,</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται να προηγηθεί</li> </ul>

		<p>Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α. (πιθανή συνεργασία με ΤΑΞΙ ή/ και ιδιώτες)</p>	<p>εντοπισμός περιοχών που απαιτούν κάλυψη συγκοινωνίας Διαμόρφωση πλατφόρμας και συστήματος on-demand ridepooling με καθορισμό περιοχών/οδηγών/συχνότητας κάλυψης κ.α. Μελέτη λειτουργίας Εγκρίσεις – σύμφωνες γνώμες Πιλοτική λειτουργία-Βελτιώσεις – Εφαρμογή - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας</p>
	<p>1.2.6: Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο &amp; ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής για βασικό οδικό δίκτυο, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ,</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων) - Σύμφωνη γνώμη</p>

		<p>Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά προγράμματα κ.α.</p>	<p>Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται να προηγηθεί μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ή/και οριστικού σχεδιασμού αναπλάσεων οδών (Εφόσον απαιτείται για μείωση πλάτους λωρίδων ή κατάργηση νόμιμης στάθμευσης ή ειδικές παρεμβάσεις),</li> </ul> <p>Έλεγχοι – Εγκρίσεις</p> <p>-</p>
	<p>1.2.7: Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α),</p> <p>Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ,</p> <p>Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου (εφόσον γίνεται στο πλαίσιο αναβάθμισης- ανάπλασης) κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων</li> </ul>

			<p>αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που απαιτείται ευρύτερη ρύθμιση – όχι για την απλή δημιουργία ραμπών ΑΜΕΑ ή τοπικών εξοχών</p>
	<p>1.2.8: Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΟΑΣΑ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ΕΣΠΑ κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (για δημοτική συγκοινωνία) ΟΑΣΑ (για διαδρομές λεωφορειακού δικτύου ΟΑΣΑ) - Απαιτείται να προηγηθεί ο εντοπισμός στάσεων ΔΣ, πιθανή χωροθέτηση νέων στάσεων ΔΣ, Μελέτη &amp; Προμήθεια συστήματος,</p>

	<p>1.2.9: Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους.</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων κ.α.</p>	<p>Περιφέρεια Αττικής (μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</li> <li>- Απαιτούνται οι αναλυτικές οριστικές μελέτες των προτεινόμενων διαδρομών , κυκλοφοριακή μελέτη για το σύνολο του δικτύου ή μεμονωμένες διαδρομές και εγκρίσεις για την υλοποίηση</li> </ul>
	<p>1.2.10: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου</p>	<p>Χρηματοδοτείται.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Όμοροι δήμοι Περιφέρεια Αττικής ΟΛΠ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Κανονιστική απόφαση τυχόν πεζοδρόμων</li> <li>- Έλεγχοι –</li> </ul>

			Εγκρίσεις
1.3.1: Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	Υπ. Εσωτερικών Υπ. Μεταφορών - Προϋπόθεση η αναθεώρηση του ΟΕΥ και η υποστήριξη από το ΥΜΕ για τεχνογνωσία
1.3.2: Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	
1.3.3: Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Σύμπραξη με ιδιώτη κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	
1.3.4: Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	- Αφορά στις ανακοινώσεις όλων των έργων, μέτρων και δράσεων που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ

	<p>1.3.5: Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία, χώρους εργασίας και φορείς για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και του γενικού πληθυσμού</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Πόροι Υπ. Παιδείας ή/ και Υπ. Μεταφορών Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφ. Διεύθυνση Α' και Β' βάρθμιας Εκπαίδευσης Αττικής Τροχαία</p>
	<p>1.3.6: Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων</p>	<p>Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων, ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Όμοροι δήμοι Περιφέρεια Αττικής</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται να προηγηθεί ο εντοπισμός δυνητικά ενδιαφερόμενων για συμμετοχή σε συνεπιβατισμό Διαμόρφωση πλατφόρμας Μελέτη λειτουργίας συστήματος και αρχικών συμμετεχόντων Πιλοτική λειτουργία-Βελτιώσεις – Εφαρμογή</li> </ul>

	1.3.7 Ενίσχυση τροχονομικής επιτήρησης και ελέγχου	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Αρμόδια τροχαία
<b>ΠΜ2: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών</b>	2.1.1: Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Εμπορικός Σύλλογος Όμοροι Δήμοι Περιφέρεια Αττικής <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται ο καθορισμός κινήτρων σε συνεργασία Δήμου-Περιφέρειας-Επιμελητηρίου</li> <li>Ενημέρωση</li> <li>Εύρεση πόρων</li> <li>Απόφαση Οικονομικής Επιτροπής</li> </ul>
	2.1.2: Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Εμπορικός Σύλλογος Όμοροι Δήμοι Περιφέρεια Αττικής <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται η συνεργασία για τον καθορισμό ύψους της</li> </ul>



			μείωσης σε σχέση με τα κριτήρια επιλογής επιχειρήσεων, απόφαση οικονομικής επιτροπής κ.α.
	2.2.1: Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου κ.α.	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου</p> <p>Εμπορικός Σύλλογος</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται να προηγηθεί μελέτη θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε δεδομένη περιοχή</li> <li>Καθορισμός ωραρίου και Κανονιστική απόφαση</li> <li>Υλοποίηση σήμανσης και λειτουργία συστήματος (μετά τις απαραίτητες εγκρίσεις για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις)</li> </ul>

	2.2.2 Δημιουργία κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας	Πόροι από τομεακά προγράμματα ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Περιφέρεια Αττικής Υπουργείο Μεταφορών (σε σχέση με το Στρατηγικό σχέδιο εφοδιαστικής, μεταφορών) Εμπορικός Σύλλογος
	2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Υπουργείο Μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται να προκαθοριστεί ο χώρος αποκλεισμού βαρέων σύμφωνα με τα μέτρα του παρόντος για περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, προστασία σχολείων, πράσινες διαδρομές κ.α.</li> <li>- Προυπόθεση η εκπόνηση μελέτης για το δίκτυο αποκλεισμού και οι εγκρίσεις κατά το αρ. 52.</li> </ul>

<p><b>ΠΜ3: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου</b></p>	<p>3.1.1: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Ειδικά τομεακά προγράμματα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</li> <li>- Πιθανή αναθεώρηση ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ Για νέα εκπονούμενα ΤΠΣ εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις της προτεινόμενης ιεράρχησης και των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</li> <li>- Απαιτείται κυκλοφοριακή μελέτη για κάθε περιοχή Η.Κ. με όλες τις συμπληρωματικές ρυθμίσεις</li> <li>- Έλεγχοι - Εγκρίσεις κατά</li> </ul>
---	---	--	--

			το αρ. 52
3.1.2: Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
3.2.1: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου – στην περίπτωση που αφορά σε ευρύτερες αναπλάσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
3.2.2: Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου– στην περίπτωση που αφορά σε ευρύτερες αναπλάσεις, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)

	3.2.3: Δημιουργία Superblocks	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, Συναρμόδια Υπουργεία
	3.2.4: Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ειδικά τομεακά προγράμματα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής <ul style="list-style-type: none"> <li>- Απαιτείται η αναθεώρηση ΓΠΣ</li> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</li> </ul>
	3.2.5: Δημιουργία Parklets	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις, Ευρωπαϊκά προγράμματα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου <ul style="list-style-type: none"> <li>- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (&amp; λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)</li> </ul>

	3.2.6: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
	3.2.7: Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ- τομεακά προγράμματα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΥΠΕΝ
	3.2.8: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	Χρηματοδοτείται.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Όμοροι δήμοι Περιφέρεια Αττικής ΟΛΠ - Κανονιστική απόφαση τυχόν πεζοδρόμων - Έλεγχοι – Εγκρίσεις
	3.3.1: Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.	ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

<b>ΠΜ4: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και των συνθηκών μετακίνησης</b>	4.1.1: Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου,  - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	4.1.2: Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής  - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	4.1.3: Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	ΠΕΠ Αττικής κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Υπουργείο Μεταφορών  - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων

			αρ. 52 ΚΟΚ)
4.1.4: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
4.1.5: Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), Πόροι Π. Αττικής κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	
4.1.6: Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), Πόροι Π. Αττικής κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	
4.2.1: Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο, ΠΕΠ Αττικής, Πόροι Τομεακών προγραμμάτων για την οδική ασφάλεια, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου – εάν	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ.	



	πρόκειται για διασταυρώσεις που εντάσσονται σε αναπλάσεις, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
4.2.3: Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής Πόροι Τομεακών προγραμμάτων για την οδική ασφάλεια, κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
4.2.4: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής, Πόροι Τομεακών προγραμμάτων για την οδική ασφάλεια, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου- εάν πρόκειται για διαδρομές που εντάσσονται σε αναπλάσεις,, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)  Το παρόν μέτρο λαμβάνει υπόψιν όλα τα σχολεία του δήμου Μοσχάτου-Ταύρου.
4.2.5: Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α),	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας,

		ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ κ.α.	Αποκ. Διοίκηση (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
--	--	---------------------------	--

## 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 Μοσχάτου-Ταύρου σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2021 έως και το έτος 2025. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2030, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται και μετά τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 5. Προγραμματισμός μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Τελικά μέτρα	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Σχολιασμός
1.1.1: Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1															Το μέτρο αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας, αλλά και της τροποποίησης των δρομολογίων του ΟΑΣΑ έχει χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μόλις ένα έτος – με την προϋπόθεση ύπαρξης σχετικής μελέτης από την Ο.Ε., καθώς οι δράσεις που προβλέπει μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα
1.1.2: Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	1	2	3													Το μέτρο αυτό μπορεί να ολοκληρώνεται στα πρώτα 3 έτη, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
1.1.3: Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	1															Σύμφωνα με το σχεδιασμό που προτείνεται, ξεκινά άμεσα η λειτουργία των νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας
1.2.1: Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής 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.



<p>1.2.6: Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων</p>	1	2	3	4																				<p>Οι σχετικές διαδικασίες διαμόρφωσης υπερυψωμένων διαβάσεων ή ανάπτυξης έξυπνων διαβάσεων ολοκληρώνονται κατά τα πρώτα 4 έτη στις υφιστάμενες υποδομές, σε περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και κεντρικές διαδρομές που μελετώνται παράλληλα για βελτίωση προσβασιμότητας (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ράμπες ΑΜΕΑ κ.α.), προσθήκη δικτύου ποδηλάτου κ.α. Μπορεί να εξελίσσεται στο σύνολο της 15ετίας.</p>
<p>1.2.7: Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων</p>	1	2	3	4	5	6																		<p>Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του σε νέες και παλιές υποδομές δικτύου. Σημειώνεται ότι ο αυξημένος χρόνος σχετίζεται με την απουσία πεζοδρομίων σε πληθώρα σημείων εντός δήμου καθώς και με το πολύπλοκο καθεστώς παρέμβασης σε πεζοδρόμια που έχουν κατασκευαστεί από διαφορετικούς ιδιώτες. Μπορεί να εξελίσσεται στο σύνολο της 15ετίας.</p>
<p>1.2.8: Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας</p>	1	2																						<p>Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα με την ανάπτυξη εφαρμογής για τη Δημοτική Συγκοινωνία και την αναβάθμιση των υπηρεσιών τηλεματικής σε στάσεις του ΟΑΣΑ που σήμερα δεν διαθέτουν.</p>
<p>1.2.9: Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους</p>	1	2	3	4	5	6	7	8																<p>Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών ωρίμανσης. Μπορεί να εξελίσσεται στο σύνολο της 15ετίας με δεδομένο ότι αφορά</p>

																				και στην Περιφέρεια και στους όμορους δήμους.
1.2.10: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	2	3																	Τα έργα ανάπλασης του παραλιακού μετώπου (Φαληρικός Όρμος) βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Η ολοκλήρωση προβλέπεται εντός της πρώτης Ζετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
1.3.1: Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1	2																		Η ίδρυση του γραφείου που είναι υπεύθυνο για την ενημέρωση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά και σε θέματα που αφορούν στην πορεία υλοποίησης του παρόντος ΣΒΑΚ, πραγματοποιείται κατά τα πρώτα 2 έτη από υφιστάμενο δυναμικό του δήμου ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ενδεχόμενη απαίτηση τροποποίησης του ΟΕΥ και πρόσληψης μόνιμου προσωπικού μπορεί να αυξήσει το χρόνο υλοποίησής του.
1.3.2: Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1	2																		Το μέτρο που προβλέπει την ανάπτυξη πλατφόρμας προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών για τη πιλοτική εφαρμογή των μέτρων ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο υφιστάμενος ιστότοπος του ΣΒΑΚ.





1.3.7: Ενίσχυση τροχονομικής επιτήρησης και ελέγχου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο εφαρμόζεται σε όλη τη 15ετία του ΣΒΑΚ και αφορά τη διοργάνωση ελέγχων τροχονομικής επιτήρησης σε κρίσιμα σημεία. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια σημεία στα οποία θα εφαρμοστεί (Χρυσοστόμου Σμύρνης-25ης Μαρτίου, Λεωφόρος Ειρήνης-Δήμητρας Χρυσοστόμου Σμύρνης-Λάμπρου Κατσώνη Θέμιδος-Ταύρου, Γράμμου-Αδαμάντιου Κοραή κ.α.)
2.1.1: Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2														Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 2 έτη. Αναλόγως του ενδιαφέροντος από τοπικούς φορείς μπορεί να έχει εφαρμογή στο σύνολο της 15ετίας.
2.1.2: Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1	2														Όλες οι προβλεπόμενες δράσεις που αποσκοπούν στην παροχή οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις που επιλέγουν φιλοπεριβαλλοντικές μετακινήσεις, πρέπει να υλοποιούνται κατά τα 2 πρώτα έτη.
2.2.1: Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2														Το εν λόγω μέτρο έχει χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μόλις δύο έτη, καθώς οι δράσεις που προβλέπει μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα με έκδοση σχετικής κανονιστικής απόφασης.
2.2.2: Δημιουργία κέντρου εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η αναβάθμιση των υποδομών των εμπορευματικών μεταφορών εντός του Δήμου απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης και διάφορα έργα κατασκευής που θα προκύψουν (συμπ. Και μελετών).

2.2.3: Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	1	2	3	4	5														Η διαχείριση της κυκλοφορίας μπορεί να πραγματοποιηθεί με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και συστήματα παρακολούθησης. Απαιτείται και αναβάθμιση των υποδομών ώστε να υλοποιηθεί αυτό το μέτρο.
3.1.1: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15				Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών στο τέλος της 15ετίας μετά και την εφαρμογή των παράλληλων μέτρων που απαιτούνται.
3.1.2: Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15				Η δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών ρύπων μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών γειτονιάς στο τέλος της 15ετίας.
3.2.1: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	1	2	3	4	5	6													Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του ενώ το μέτρο υλοποιείται παράλληλα με λοιπά μέτρα που αφορούν βελτίωση του δημόσιου χώρου. Μπορεί να εξελισσεται στο σύνολο της 15ετίας με δεδομένο ότι αφορά και στην Περιφέρεια και στους όμορους δήμους.
3.2.2: Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10									Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του και την ολοκλήρωση των μελετών ωρίμανσης.

3.2.3: Δημιουργία Superblocks	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η δημιουργία superblocs μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών στο τέλος της 15ετίας. Με δεδομένο ότι το μέτρο απαιτεί και πολεοδομικές ρυθμίσεις ο χρόνος είναι αυξημένος.	
3.2.4: Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8									Τα διάφορα έργα πεζοδρόμησης της κεντρικής περιοχής του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου προβλέπεται να υλοποιηθούν εντός της 8ετίας (στο χρόνο περιλαμβάνονται και οι μελέτες, δημοπράτηση, και τμηματικά η κατασκευή).
3.2.5: Δημιουργία Parklets	1	2	3													Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση μικρών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου (τοπικό δίκτυο). Μπορεί να εξελισσεται στο σύνολο της 15ετίας για την περίπτωση που αφορά σε ιεραρχημένο δίκτυο.	
3.2.6: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο της αντικατάστασης των υλικών ασφαλτόστρωσης παρουσιάζει μεγάλο χρόνο ωρίμανσης. Προτεραιότητα δίνεται στα πιο κεντρικά σημεία του Δήμου, εκεί όπου η αντικατάσταση υλικών μπορεί να συνδυαστεί και με άλλα μέτρα (πεζοδρόμηση, χαρακτηρισμός ως ήπιας κυκλοφορίας, κ.α.)
3.2.7: Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	1	2	3	4	5	6	7	8									Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις και πολεοδομικές ρυθμίσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του

3.3.1: Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση των πολεοδομικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων απαιτεί έναν διευρυμένο χρονικό ορίζοντα. Επομένως είναι απαραίτητη η αξιοποίηση του συνόλου της 15ετίας.
3.2.8: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	2	3													Τα έργα ανάπλασης του παραλιακού μετώπου (Φαληρικός Όρμος) βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Η ολοκλήρωση προβλέπεται εντός της πρώτης 3ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
4.1.1: Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	1	2	3													Η μείωση του ορίου ταχύτητας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 3 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων έπειτα από την παρέλευση των 3 ετών, οι μειώσεις στα όρια ταχύτητας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.
4.1.2: Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών	1	2	3													Η μονοδρομηση τμημάτων οδών υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 3 έτη κατ' ελάχιστον για τις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 3 ετών, οι οδοί που μονοδρομούνται ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.

4.1.3: Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	1																<p>Το μέτρο αύξησης χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς έχει χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μόλις ένα έτος για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας των ευάλωτων χρηστών, καθώς οι δράσεις που προβλέπει μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα με παραμετροποίηση του συστήματος Φ/Σ. Ενδεικτικά αναφέρονται κάποια σημεία στα οποία θα μπορούσε να εφαρμοστεί το παρόν μέτρο (Στρατηγού Μακρυγιάννη- Λάμπρου Κατσώνη, Κορυτσάς- Δήμητρας, Μεταμορφώσεως-Στρατηγού Μακρυγιάννη Λεωφόρος Ειρήνης-Μακεδονίας, Αδαμάντιου Κοραή-Χρυσοστόμου Σμύρνης, Γράμμου-Χειμάρας κ.α.)</p>
4.1.4: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	<p>Η ανάπτυξη ενός έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών στο τέλος της 15ετίας.</p>	
4.1.5: Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	1	2														<p>Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.</p>	
4.1.6: Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	1	2														<p>Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.</p>	

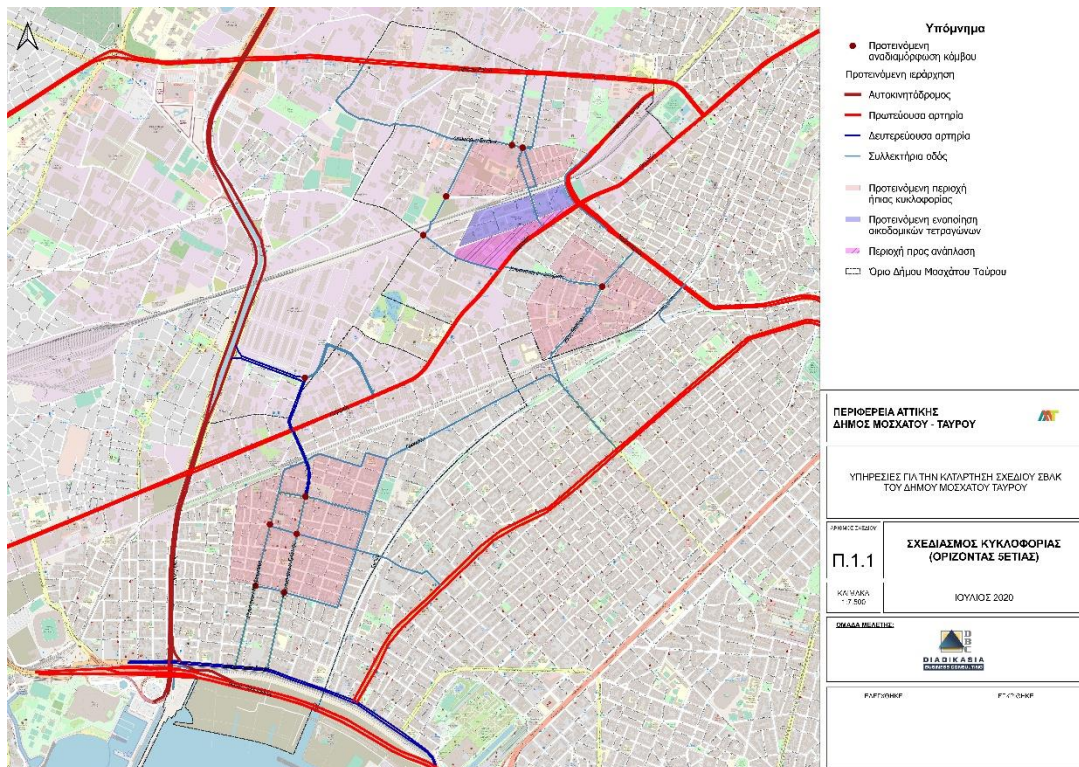
4.2.1: Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών	1	2	3	4	5	6																		Το εν λόγω μέτρο απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης (6 χρόνια) και ως εκ τούτου ξεκινά και υλοποιείται σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων έπειτα από την παρέλευση των 6 ετών, οι αναβαθμίσεις των διασταυρώσεων ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.
4.2.2: Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	1	2																						Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται στα πρώτα 2 έτη, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
4.2.3: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	1	2	3	4	5																			Οι πεζοδρομήσεις (παροδικές ή μη) μπροστά από σχολικά συγκροτήματα υλοποιούνται άμεσα κατά τα 5 πρώτα έτη. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές traffic calming. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
4.2.4: Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	1	2																						Όλες οι απαιτούμενες δράσεις που προβλέπει το μέτρο για την υλοποίηση πληροφοριακής σήμανσης για τους ποδηλάτες πραγματοποιούνται κατά τα 2 πρώτα έτη και ανανεώνονται σύμφωνα με τα νεότερα έργα υποδομής για το ποδήλατο.

## Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων

### Κατά την πρώτη 5ετία προβλέπεται η ωρίμανση και η τμηματική υλοποίηση των παρακάτω βασικών μέτρων και ρυθμίσεων

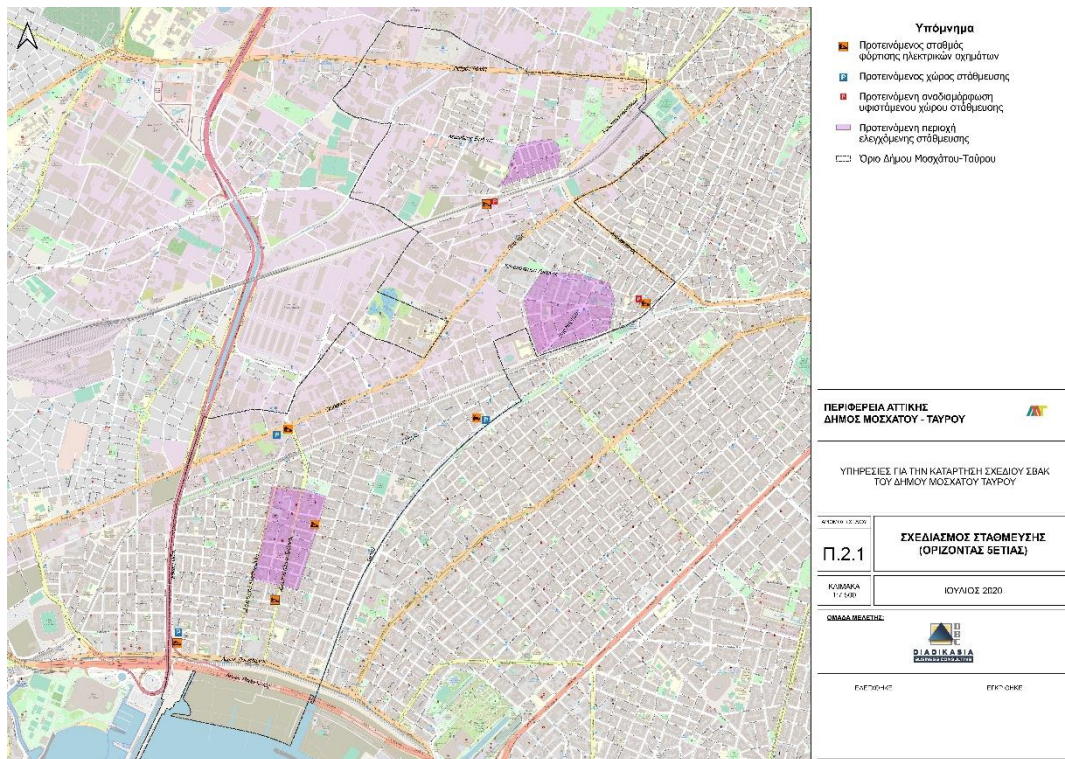
- Νέα Ιεράρχηση Μοσχάτου-Ταύρου \*βλ. χάρτη παρακάτω:
  - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
  - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
  - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
  - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Λεωφόρος Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Αίαντος, Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος), Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25<sup>ης</sup> Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Μακρυγιάννη έως Ιλισού), Πύργου και Τζον Κένεντυ
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα \*βλ. χάρτη παρακάτω: (Έκταση: 983,3 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (11)
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (3)
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 417,7 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών – διαδρομές που ενισχύεται η ασφάλεια για πεζούς, ποδηλάτες και άλλους ευάλωτους χρήστες με μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ενίσχυση παρόδιας φύτευσης (συμπεριλαμβανομένων και ποδηλατόδρομων από το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Αττικής) \*βλ. χάρτη παρακάτω (Μήκος: 25749,4 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (15), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι \*βλ. χάρτη παρακάτω
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας με ακτίνα 250μ \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 1971,29 στρ.)

- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (7)
- Ενίσχυση κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Έκταση: 90,5 στρ.)
- Περιοχή προς ανάπλαση \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 70,7 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (6)

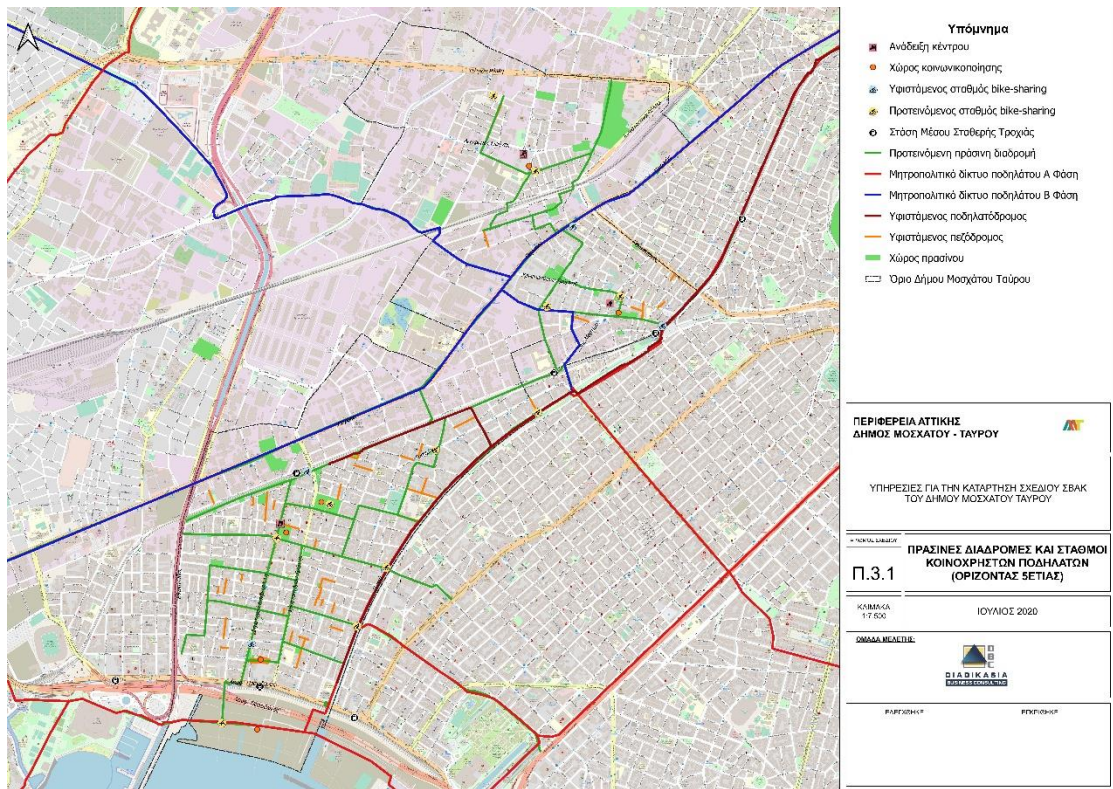


Εικόνα 1. Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και διασταυρώσεις(5ετία)

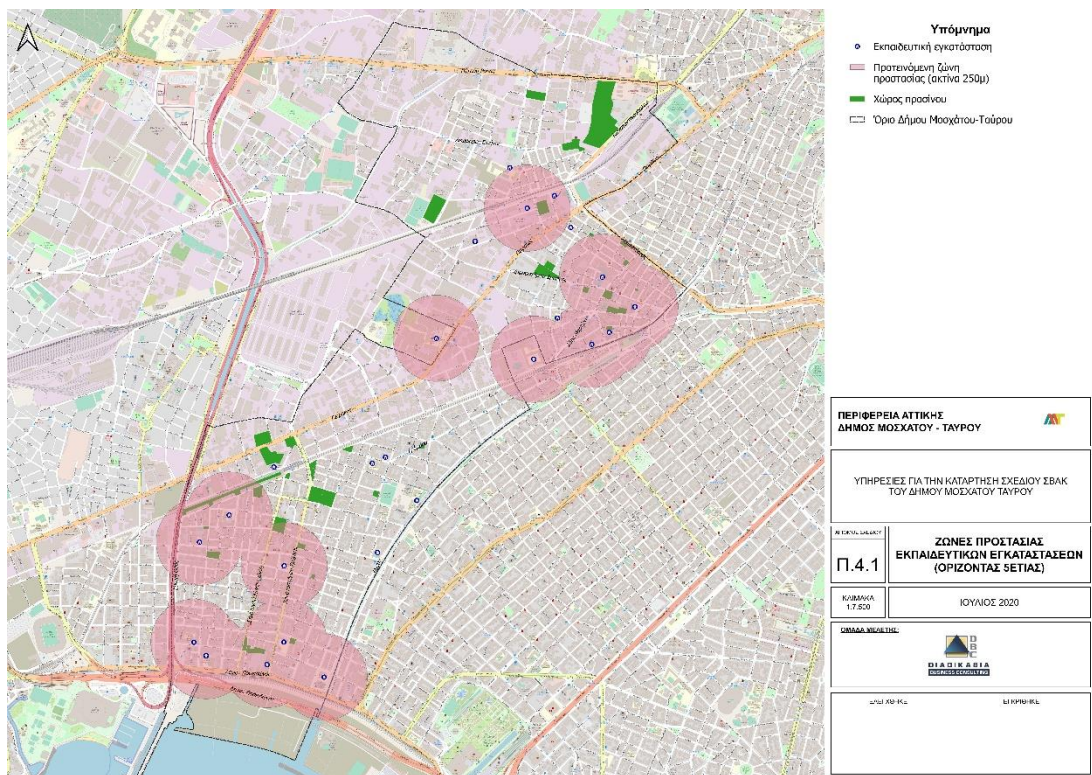




Εικόνα 2. Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (5ετία)



Εικόνα 3. Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης, δημιουργία superblocks και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (5ετία)



Εικόνα 4. Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (5ετία)

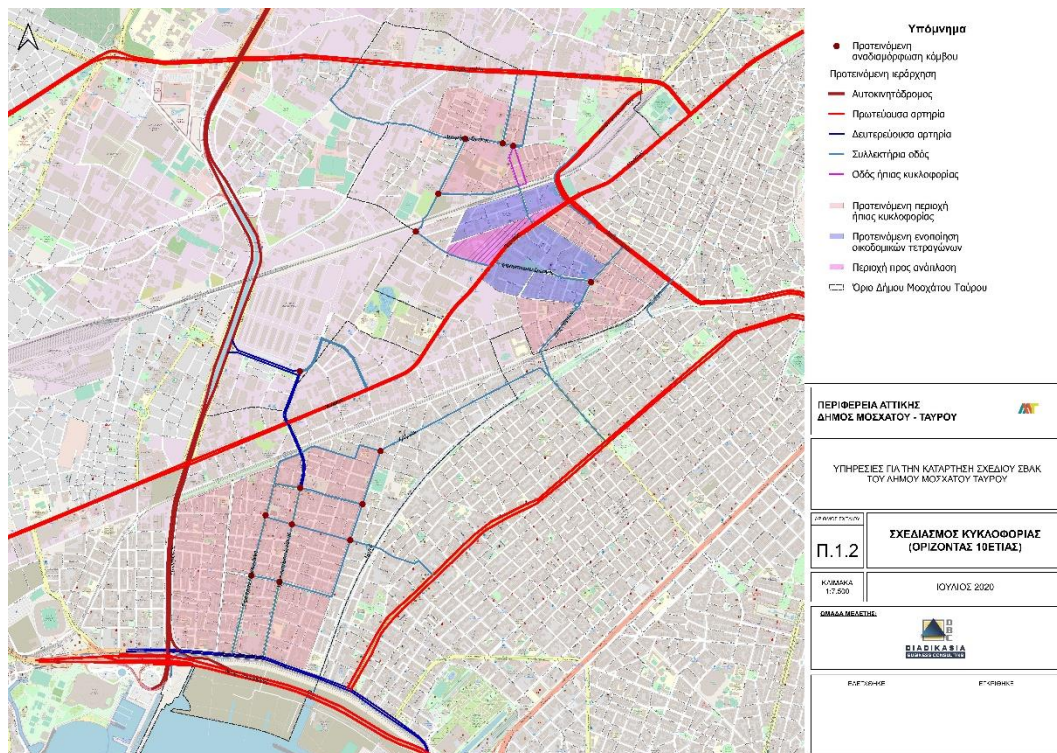
Σημειώνεται ότι κατά την ολοκλήρωση της 5ετίας απαιτείται η αναθεώρηση του ΣΒΑΚ οπότε τα κάτωθι μπορούν να τροποποιούνται αρμοδίως.

**Κατά την ολοκλήρωση της 10ετίας προβλέπεται η ωρίμανση και η υλοποίηση των παρακάτω βασικών μέτρων και ρυθμίσεων (Συμπεριλαμβάνονται και τα έργα-δράσεις της 5ετίας)**

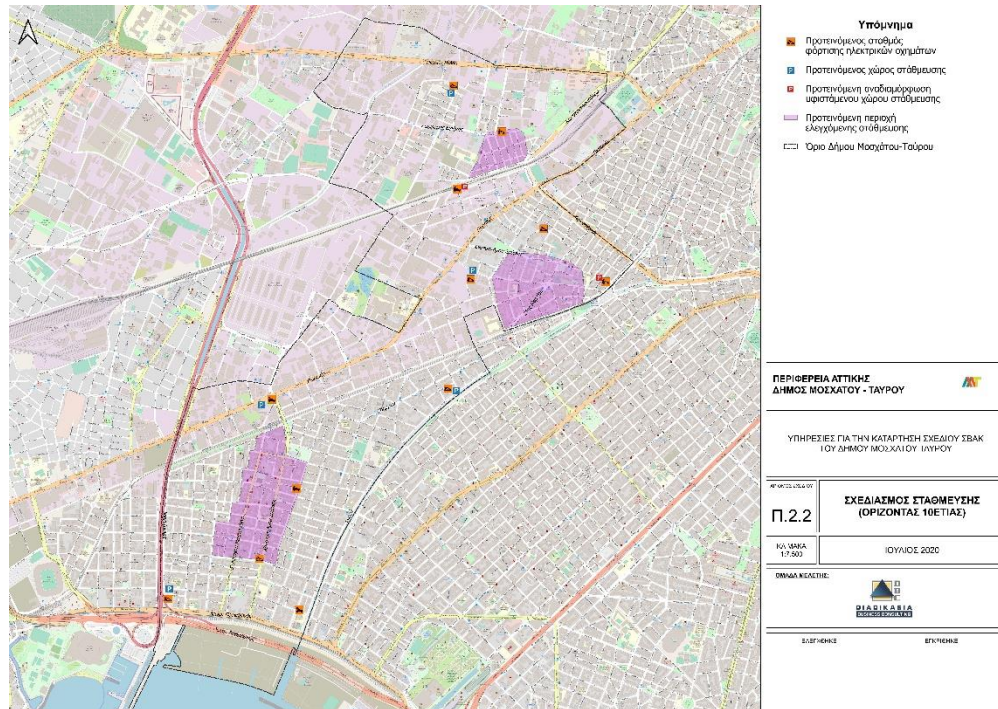
- Νέα Ιεράρχηση Μοσχάτου-Ταύρου \*βλ. χάρτη παρακάτω:
  - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
  - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
  - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
  - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Κορυτσάς και Κωνσταντινουπόλεως στον Λεωφόρο Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25<sup>ης</sup> Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Μακρυγιάννη έως Ιλισού), Πύργου και Τζον Κένεντυ
  - Ήπιας κυκλοφορίας: Αίαντος, Μακεδονίας (από Ειρήνης έως Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο), Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 1598,44 στρ, δηλαδή αύξηση από την 5ετία κατά 615,14 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων\*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (15), δηλαδή προσθήκη (4) νέων από την 5ετία
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (5), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 554,7 στρ., δηλαδή αύξηση περιοχής εφαρμογής κατά 137 στρ.από την 5ετία)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών– διαδρομές που ενισχύεται η ασφάλεια για πεζούς, ποδηλάτες και άλλους ευάλωτους χρήστες με μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ενίσχυση παρόδιας φύτευσης (συμπεριλαμβανομένων και

ποδηλατόδρομων από το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Αττικής) \*βλ. χάρτη παρακάτω (Μήκος: 27040,1 m, δηλαδή αύξηση κατά 1290,7 m από την 5ετία)

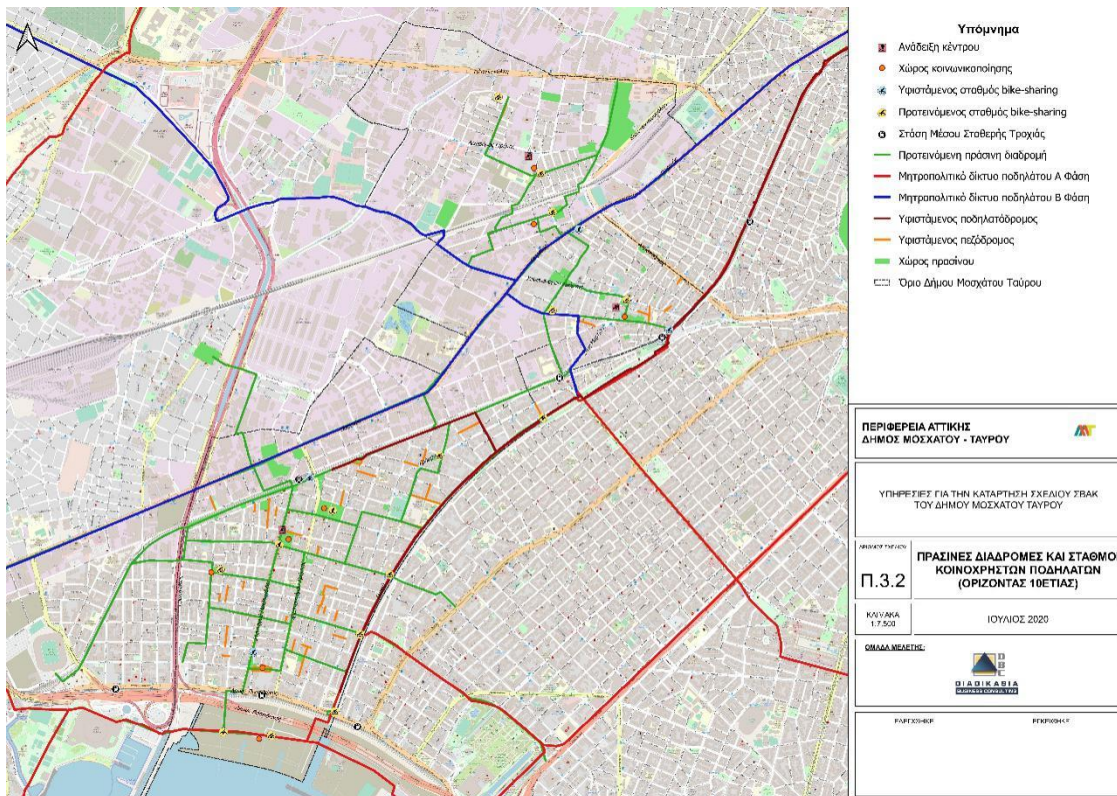
- Σταθμοί bike-sharing \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (19), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι και 4 νέοι
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας με ακτίνα 250μ \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 2766,85 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 1774,94 στρ. από την 5ετία)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (12), δηλαδή προσθήκη (5) νέων από την 5ετία
- Ενίσχυση κέντρου (συνέχιση διαδικασιών ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 284, 6 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 194,1 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (8), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
- Περιοχή προς ανάπλαση \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 70,7 στρ.)
- Σταδιακή ολοκλήρωση πολεοδομικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, πολεοδομικές μελέτες κτλ.



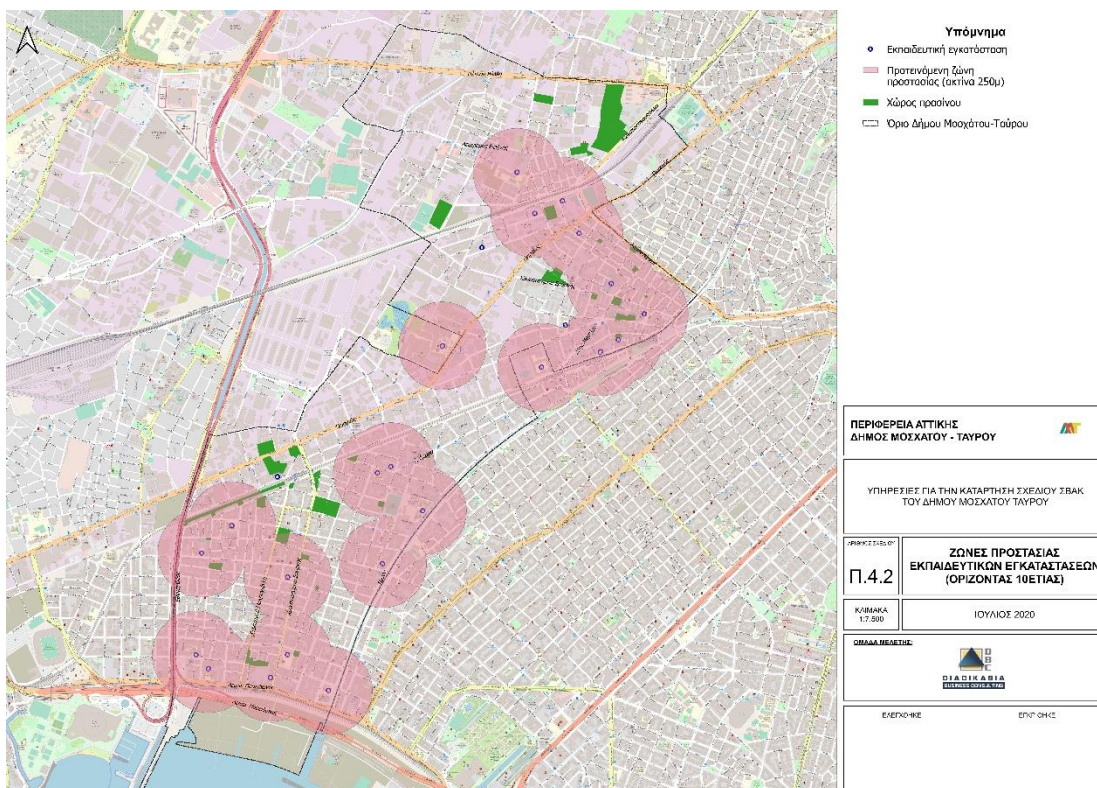
Εικόνα 5. Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



Εικόνα 6. Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)



Εικόνα 7. Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (10ετία)



Εικόνα 8. Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (10ετία)

**Με το πέρας της 15ετίας προβλέπεται η ωρίμανση και η υλοποίηση των παρακάτω βασικών μέτρων και ρυθμίσεων (Συμπεριλαμβάνονται και τα έργα- δράσεις της 5ετίας, 10ετίας)**

- Νέα Ιεράρχηση Μοσχάτου \*βλ. χάρτη παρακάτω:
  - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
  - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
  - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
  - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Κορυτσάς και Κωνσταντινουπόλεως στον Λεωφόρο Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25<sup>ης</sup> Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Αργοστολίου έως Ιλισού), Θερμοπυλών (από Πίνδου έως

Μακρυγιάννη), Θερμοπυλών (από Χρυσοστόμου Σμύρνης έως Αργοστολίου), Πίνδου (από Σολωμού έως Θερμοπυλών), Αργοστολίου (από Σολωμού έως Θερμοπυλών), Σολωμού (από Πίνδου έως Αργοστολίου), Πύργου και Τζον Κένεντυ

- Ήπιας κυκλοφορίας: Αίαντος, Μακεδονίας (από Ειρήνης έως Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο), Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος), Μακρυγιάννη (από Θερμοπυλών έως Σολωμού), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Θερμοπυλών έως Σολωμού) και Μεταμορφώσεως (από Πίνδου έως Αργοστολίου)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 2124, 62 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 526,18 στρ.)
  - Μοσχάτο: Περιοχή 1 η οποία περικλείεται από τις οδούς Ποσειδώνος, Κατσώνη, Ιλισού και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Μοσχάτο: Περιοχή 2 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Καποδιστρίου, Μεταμορφώσεως και Ιλισού
  - Μοσχάτο: Περιοχή 3 που περικλείεται από τις οδούς Μακρυγιάννη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ποσειδώνος και Κατσώνη
  - Μοσχάτο: Περιοχή 4 που περικλείεται από τις οδούς Πίνδου, Κατσώνη, Μακρυγιάννη και Ποσειδώνος
  - Μοσχάτο: Περιοχή 5 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Ποσειδώνος, Κηφισού και Πίνδου
  - Μοσχάτο: Περιοχή 6 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Κηφισού, Καραολή και Δημητρίου και Πίνδου
  - Μοσχάτο: Περιοχή 7 που περικλείεται από τις οδούς Μεταμορφώσεως, Χειμάρas, Καποδιστρίου και Ιλισού
  - Μοσχάτο: Περιοχή 8 που περικλείεται από τις οδούς Χειμάρas, Γράμμου, Ιλισού και Πλωμαρίου
  - Μοσχάτο: Περιοχή 9 που περικλείεται από τις οδούς Πλωμαρίου, Γράμμου, Ιλισού και Φορνέζη
  - Μοσχάτο: Περιοχή 10 που περικλείεται από τις οδούς Πλωμαρίου, Γράμμου, Θεσσαλονίκης και Φορνέζη
  - Μοσχάτο: Περιοχή 11 που περικλείεται από τις οδούς Καποδιστρίου, Θεσσαλονίκης, Γράμμου και Πλωμαρίου
  - Μοσχάτο: Περιοχή 12 που περικλείεται από τις οδούς Θεσσαλονίκης, Καποδιστρίου, Χειμάρas και Μιαούλη
  - Μοσχάτο: Περιοχή 13 που περικλείεται από τις οδούς Χρυσοστόμου Σμύρνης, Μιαούλη, Χειμάρas, Καποδιστρίου και Κοραή

- Μοσχάτο: Περιοχή 14 που περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κοραή και Μακρυγιάννη
- Μοσχάτο: Περιοχή 15 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Πίνδου, Μακρυγιάννη και Σολωμού
- Μοσχάτο: Περιοχή 16 που περικλείεται από τις οδούς Μακρυγιάννη, Σολωμού, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κατσώνη
- Μοσχάτο: Περιοχή 17 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Καποδιστρίου, Μεταμορφώσεως, Αργοστολίου και Σολωμού
- Μοσχάτο: Περιοχή 18 που περικλείεται από τις οδούς Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κοραή, Καποδιστρίου, Μεταμορφώσεως, Αργοστολίου και Θερμοπυλών
- Μοσχάτο: Περιοχή 19 που περικλείεται από τις οδούς Πίνδου, Θερμοπυλών, Μακρυγιάννη, Κοραή, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Θερμοπυλών, Αργοστολίου και Σολωμού
- Ταύρος: Περιοχή 1 που περικλείεται από τις οδούς 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Αναξαγόρα και Θεσσαλονίκης
- Ταύρος: Περιοχή 2 που περικλείεται από τις οδούς Αναξαγόρα, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Αρχιμηδούς
- Ταύρος: Περιοχή 3 που περικλείεται από τις οδούς Αναξαγόρα, Θεσσαλονίκης, Γρ. Λαμπράκη, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κλειούς
- Ταύρος: Περιοχή 4 που περικλείεται από τις οδούς Γρ. Λαμπράκη, Θεσσαλονίκης, Χαμοστέρας και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου
- Ταύρος: Περιοχή 5 που περικλείεται από τις οδούς Θράκης, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Χαμοστέρας και Πειραιώς
- Ταύρος: Περιοχή 6 που περικλείεται από τις οδούς Ειρήνης, Δωρίδος, Πόντου και Τριανταφύλλου
- Ταύρος: Περιοχή 7 που περικλείεται από τις οδούς Παναγίτσας Πλατάνας, Υψηλάντου, Δωρίδος και Ειρήνης
- Ταύρος: Περιοχή 8 που περικλείεται από τις οδούς Ήρας, Ταυρου, Κωνσταντινουπόλεως, Δήμητρας και Ειρήνης
- Ταύρος: Περιοχή 9 που περικλείεται από τις οδούς Κορυτσάς, Θεσσαλονίκης και Δήμητρας
- Ταύρος: Περιοχή 10 που περικλείεται από τις οδούς Δήμητρας, Ειρήνης, Μακεδονίας και Κορυτσάς



- Τάυρος: Περιοχή 11 που περικλείεται από τις οδούς Μακεδονίας, Ειρήνης, Μενελάου και Κωνσταντινουπόλεως
- Αναδιαμόρφωση κόμβων \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (34), δηλαδή προσθήκη (19) νέων
  - Κόμβος 1: 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Τσακάλωφ και Τεώ
  - Κόμβος 2: 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Χρυσοστόμου Σμυρνης
  - Κόμβος 3: Αναξαγόρα και Αρχιμήδους
  - Κόμβος 4: Μακεδονίας και Ειρήνης
  - Κόμβος 5: Ειρήνης και Δωρίδος
  - Κόμβος 6: Ειρήνης και Δήμητρας
  - Κόμβος 7: Δήμητρας και Κορυτσάς
  - Κόμβος 8: Κωνσταντινουπόλεως και Ταύρου
  - Κόμβος 9: Ήρας και Ταύρου
  - Κόμβος 10: Ειρήνης και Προφήτου Δανιήλ
  - Κόμβος 11: Γ. Παπανδρέου και Τζ. Κένεντυ
  - Κόμβος 12: Γράμμου και Καποδιστρίου
  - Κόμβος 13: Καποδιστρίου και Κοραή
  - Κόμβος 14: Καποδιστρίου και Μεταμορφώσεως
  - Κόμβος 15: Μεταμορφώσεως και Αργοστολίου
  - Κόμβος 16: Μεταμορφώσεως και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Κόμβος 17: Μεταμορφώσεως και Μακρυγιάννη
  - Κόμβος 18: Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κοραή
  - Κόμβος 19: Μακρυγιάννη και Σολωμού
  - Κόμβος 20: Χρυσοστόμου Σμύρνης και Σολωμού
  - Κόμβος 21: Μακρυγιάννη και Κατσώνη
  - Κόμβος 22: Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κατσώνη
  - Κόμβος 23: Ποσειδώνος και Μακρυγιάννη
  - Κόμβος 24: Ποσειδώνος και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Κόμβος 25: Κοραή και Πλάτωνος
  - Κόμβος 26: Μεταμορφώσεως και Κηφισού

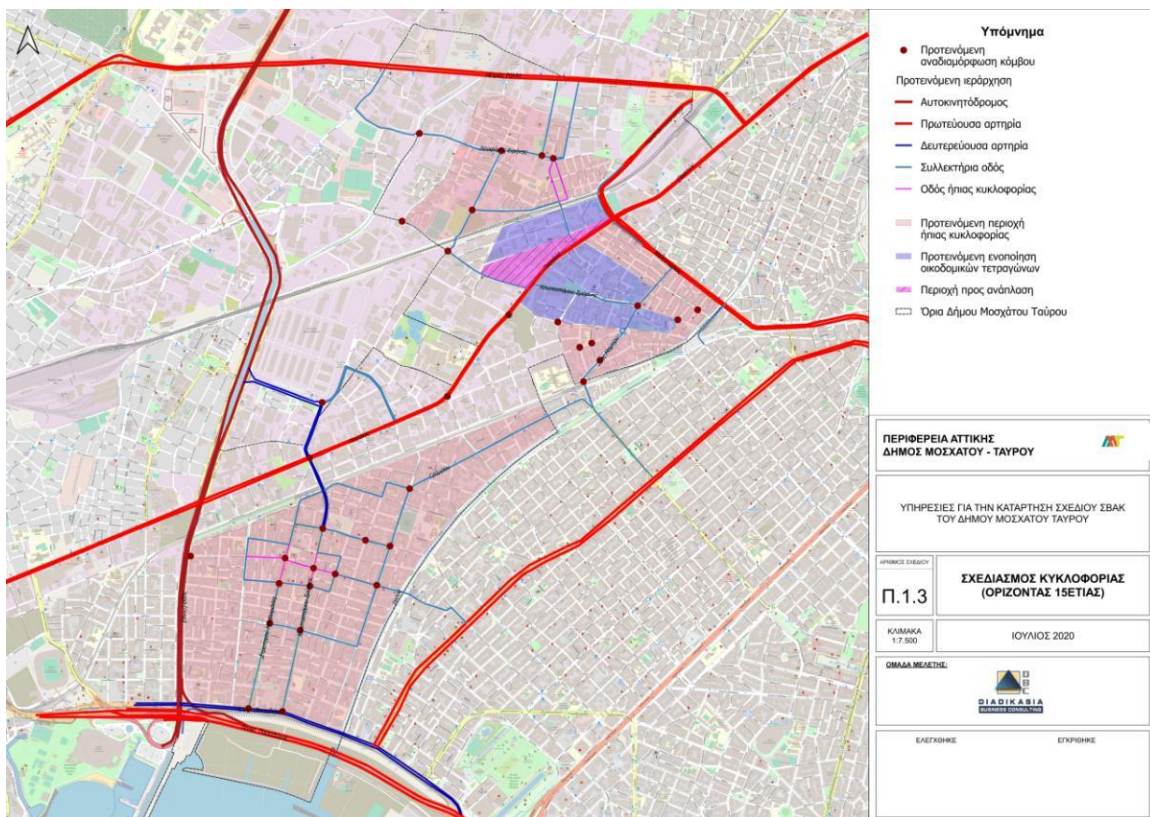
- Κόμβος 27: Πειραιώς και Χρ. Σμύρνης
- Κόμβος 28: Πειραιώς και Δημητσάνας
- Κόμβος 29: Πειραιώς και Αγρινίου
- Κόμβος 30: Γρ. Λαμπράκη και Μαραθώνος
- Κόμβος 31: 25ης Μαρτίου και Θεσσαλονίκης
- Κόμβος 32: Χρ. Σμύρνης και Κλειούς
- Κόμβος 33: Κύπρου και Ξάνθου
- Κόμβος 34: Κύπρου και Τσακάλωφ
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (7), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
  - Χώρος στάθμευσης 1: Μακρυγιάννη, Υψηλάντου και Δήμητρας
  - Χώρος στάθμευσης 2: Δήμητρας και Κωνσταντινουπόλεως (κενό οικόπεδο)
  - Χώρος στάθμευσης 3: Αναξαγόρα και Λεβιδίου (κενό οικόπεδο)
  - Χώρος στάθμευσης 4: Ιλισού και Άνδρου
  - Χώρος στάθμευσης 5: Πειραιώς και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Χώρος στάθμευσης 6: Στο ΟΤ που περικλείεται από τη λεωφόρο Κηφισού, την Αχιλλέως, τη Ρήγα Φεραίου και την Λάμπρου Κατσώνη και συγκεκριμένα επί της Κηφισού στο μέσο της πλευράς του ΟΤ
  - Χώρος στάθμευσης 7: Λεωφόρος Κηφισού και Αγίου Κωνσταντίνου (κενό οικόπεδο)
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
  - Χώρος στάθμευσης 1: Σταθμός Ταύρου
  - Χώρος στάθμευσης 2: Μαραθώνος, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Θεσσαλονίκης
- Ελεγχόμενη στάθμευση \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 707,2 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 152,5 στρ.)
  - Ταύρος: Περιοχή 1 η οποία περικλείεται από τις οδούς Βρυούλων, Συγγρού, Αγίας Σοφίας, Ανδρούτσου, Τιμοθέου Ευγενικού, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κλαζομένων και Αρχιμήδους
  - Ταύρος: Περιοχή 2 η οποία περικλείεται από τις οδούς Ειρήνης, Πριάμου, Κωνσταντινουπόλεως, Εσταυρωμένου και Μακεδονίας
  - Ταύρος: Περιοχή 3 η οποία περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κοραή, Πλάτωνος, Κανάρη και Πίνδου

- Δημιουργία πράσινων διαδρομών – διαδρομές που ενισχύεται η ασφάλεια για πεζούς, ποδηλάτες και άλλους ευάλωτους χρήστες με μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και ενίσχυση παρόδιας φύτευσης (συμπεριλαμβανομένων και ποδηλατόδρομων από το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου Αττικής) \*βλ. χάρτη παρακάτω (Μήκος: 40000m, δηλαδή αύξηση κατά 12959,9 m)
  - Διαδρομή 1: Πάρκο Ηρώων-Αριστοτέλους-Θάσου-Δωρίδος-Υψηλάντου-Δήμητρας-Αφροδίτης
  - Διαδρομή 2: Αχιλλέως-Μενελάου-Κωνσταντινουπόλεως-Μυρακτής=Πλατεία Βακαλόπουλου-Ελ. Βενιζέλου
  - Διαδρομή 3: Εσταυρωμένου-Κορυτσάς
  - Διαδρομή 4: Κωνσταντινουπόλεως-Ελ. Βενιζέλου-Σμύρνης-Μενεμένης
  - Διαδρομή 5: Αγίου Γεωργίου-Σμύρνης-Μακεδονίας
  - Διαδρομή 6: Θράκης-Κλαζομένων-Αρχιμήδους
  - Διαδρομή 7: Χαρμανλή-Πατριάρχου Ιωακείμ-Αγίας Σοφίας-Γρ. Λαμπράκη-Ευδοξίας-Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Διαδρομή 8: Αναξαγόρα
  - Διαδρομή 9: Ύδρας-Κύπρου
  - Διαδρομή 10: Θεσσαλονίκης
  - Διαδρομή 11: Μυτιλήνης
  - Διαδρομή 12: Αδελφών Γιαννίδη-Θεσσαλονίκης-Μακρυγιάννη-Ποσειδώνος-θαλάσσιο μέτωπο
  - Διαδρομή 13: Αρτέμιδος-Καμπούρη-Ταξιαρχών
  - Διαδρομή 14: Κεφαλληνίας-Πλάτωνος
  - Διαδρομή 15: Κοραή
  - Διαδρομή 16: Μεταμορφώσεως
  - Διαδρομή 17: Χρυσοστόμου Σμύρνης-Τήνου-Αγίου Κωνσταντίνου
  - Διαδρομή 18: Κατσώνη
  - Διαδρομή 19: Φλέμινγκ
  - Διαδρομή 20: Ομήρου
  - Διαδρομή 21: Λαγκαδιών
  - Διαδρομή 22: Καραολή και Δημητρίου-Κηφισού
  - Διαδρομή 23: Σολωμού-Κωνσταντινουπόλεως-Φλέμινγκ-Αραχώβης

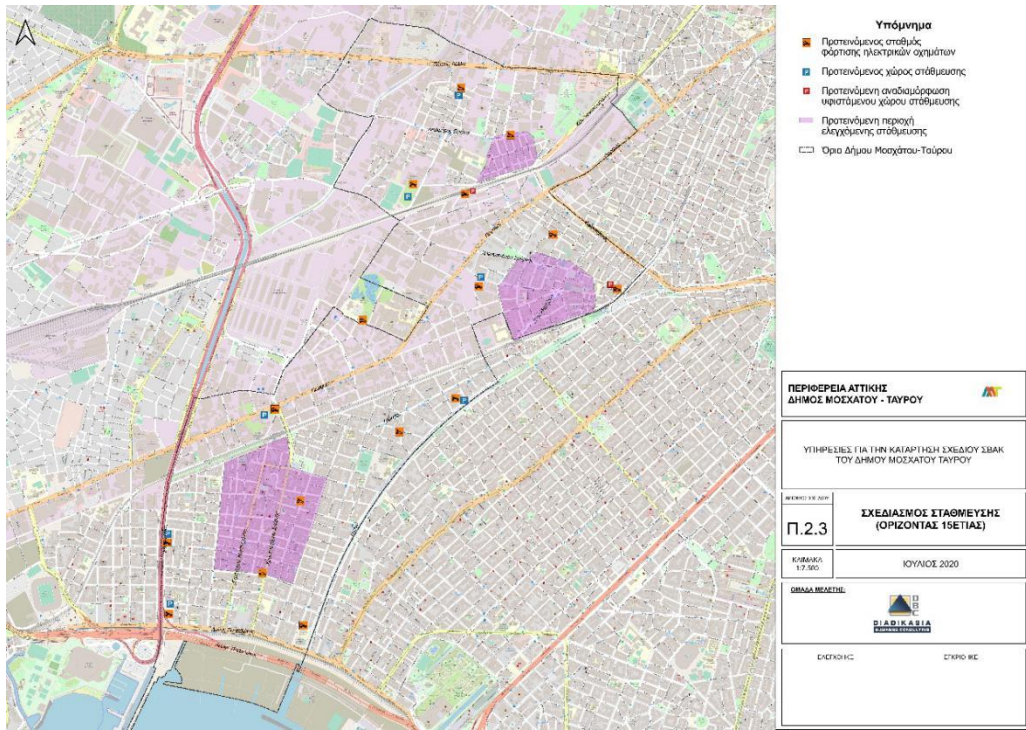
- Διαδρομή 24: Σολωμού-Κηφισού-Ιλισού
- Διαδρομή 25: Κανάρη-Κηφισού-Ιλισού
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (29), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι και 6 νέοι (παρουσιάζονται οι νέοι)
  - Σταθμός 1: Μακρυγιάννη, Υψηλάντου και Δήμητρας
  - Σταθμός 2: Πάρκο Ηρώων
  - Σταθμός 3: Πλατεία Εσταυρωμένου
  - Σταθμός 4: Πλατεία Βακαλόπουλου
  - Σταθμός 5: Δήμητρας και Κωνσταντινουπόλεως (κενό οικόπεδο)
  - Σταθμός 6: Πάρκο Τριγωνάκι
  - Σταθμός 7: Χαρμανλή και Τσαλδάρη
  - Σταθμός 8: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου (Μοσχάτο)
  - Σταθμός 9: Αναξαγόρα και Αρχιμήδους
  - Σταθμός 10: Ιλισού και Φορνέζη
  - Σταθμός 11: Ιλισού και Πάτμου
  - Σταθμός 12: Αρτέμιδος και Γράμμου
  - Σταθμός 13: Θεσσαλονίκης και Αργοστολίου
  - Σταθμός 14: Κηφισού και Αγίου Κωνσταντίνου
  - Σταθμός 15: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου (Μοσχάτο)
  - Σταθμός 16: Ιλισού και Κεφαλληνίας
  - Σταθμός 17: Ιλισού και Μεταμορφώσεως
  - Σταθμός 18: Πλατεία Μεταμορφώσεως Χριστού
  - Σταθμός 19: Καραολή και Δημητρίου και Κηφισού
  - Σταθμός 20: Πλατεία Γεννηματά
  - Σταθμός 21: Ομήρου και Αργοστολίου
  - Σταθμός 22: Ιλισού και Κατσώνη
  - Σταθμός 23: Ιλισού και Ποσειδώνος
  - Σταθμός 24: Παραλιακό Μέτωπο I
  - Σταθμός 25: Παραλιακό Μέτωπο II

- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας με ακτίνα 250μ \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 3194,85 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 428 στρ.)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων \*βλ. χάρτη παρακάτω: αριθμός (16), δηλαδή προσθήκη (4) νέων
  - Σταθμός φόρτισης 1: Μακρυγιάννη, Υψηλάντου και Δήμητρας
  - Σταθμός φόρτισης 2: Δήμητρας και Κωνσταντινουπόλεως (κενό οικόπεδο)
  - Σταθμός φόρτισης 3: Αναξαγόρα και Λεβιδίου (κενό οικόπεδο)
  - Σταθμός φόρτισης 4: Ιλισού και Άνδρου
  - Σταθμός φόρτισης 5: Πειραιώς και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Σταθμός φόρτισης 6: Στο ΟΤ που περικλείεται από τη λεωφόρο Κηφισού, την Αχιλλέως, τη Ρήγα Φεραίου και την Λάμπρου Κατσώνη και συγκεκριμένα επί της Κηφισού στο μέσο της πλευράς του ΟΤ
  - Σταθμός φόρτισης 7: Λεωφόρος Κηφισού και Αγίου Κωνσταντίνου (κενό οικόπεδο)
  - Σταθμός φόρτισης 8: Σταθμός Ταύρου
  - Σταθμός φόρτισης 9: Μαραθώνος, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Θεσσαλονίκης
  - Σταθμός φόρτισης 10: Ειρήνης και Ελένης
  - Σταθμός φόρτισης 11: Θράκης και Τιμοθέου Ευγενικού
  - Σταθμός φόρτισης 12: Πολυκράτους πλησίον ΑΣΚΤ
  - Σταθμός φόρτισης 13: Καποδιστρίου και Καμπούρη
  - Σταθμός φόρτισης 14: Αγίου Κωνσταντίνου και Καποδιστρίου
  - Σταθμός φόρτισης 15: Κανάρη και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Σταθμός φόρτισης 16: Μεταμορφώσεως και Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Ενίσχυση κέντρου (ολοκλήρωση διαδικασιών ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων \*βλ. χάρτη παρακάτω (Έκταση: 309,2 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 24,6 στρ.)
  - Περιοχή 1: Μαινεμένης, Κωνσταντινουπόλεως, Τσαλδάρη και Σμύρνης
  - Περιοχή 2: Πειραιώς, Θράκης, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Χρυσοστόμου Σμύρνης
  - Περιοχής 3: Πειραιώς, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κλειούς και Αναξαγόρα
- Περιοχή προς ανάπτυξη (Έκταση: 70,7 στρ.)
  - Περιοχή 1: Μαινεμένης, Σμύρνης, Ταύρου και Πειραιώς

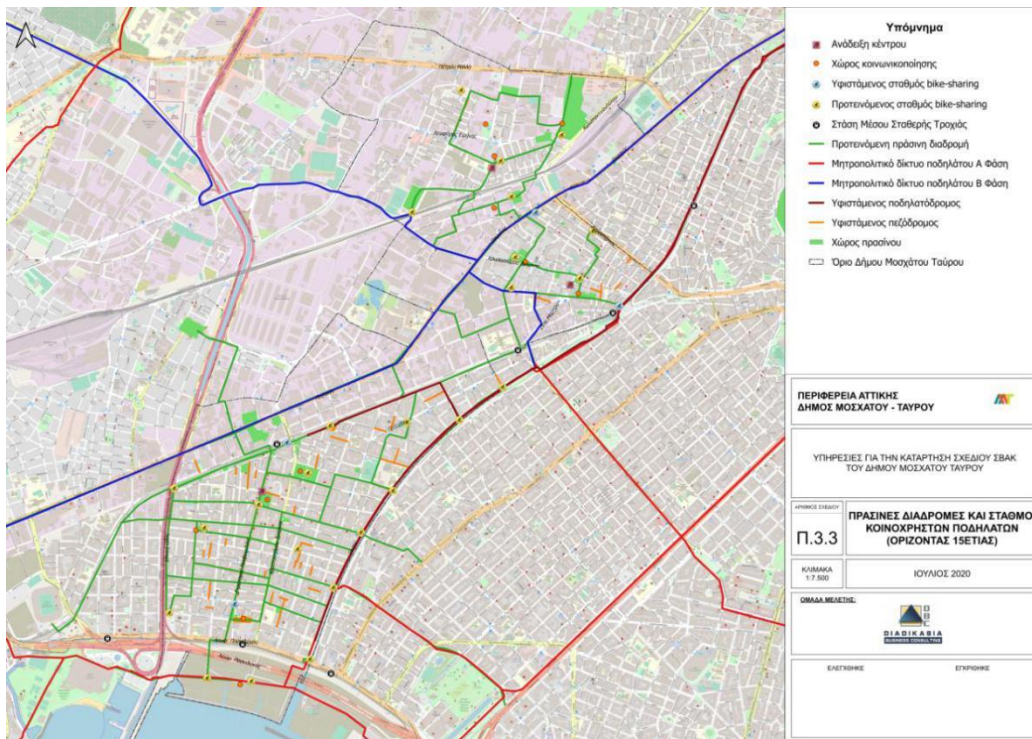
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (11), δηλαδή προσθήκη (3) νέων
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 1: Πάρκο Λαού
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 2: Πλατεία Εσταυρωμένου
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 3: Πάρκο Ηρώων
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 4: Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 5: Πάρκο Τριγωνάκι
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 6: Πλατεία Ανδρ. Συγγρού
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 7: Πλατεία Μεταμορφώσεως Σωτήρος
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 8: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου-Δημαρχείου
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 9: Πλατεία Γεννηματά
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 10: Πάρκο Τήνου και Αθανάσιου Διάκου
  - Χώρος κοινωνικοποίησης 11: Παραλιακό Μέτωπο
- Συνέχιση ολοκλήρωσης πολεοδομικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, πολεοδομικές μελέτες κτλ.



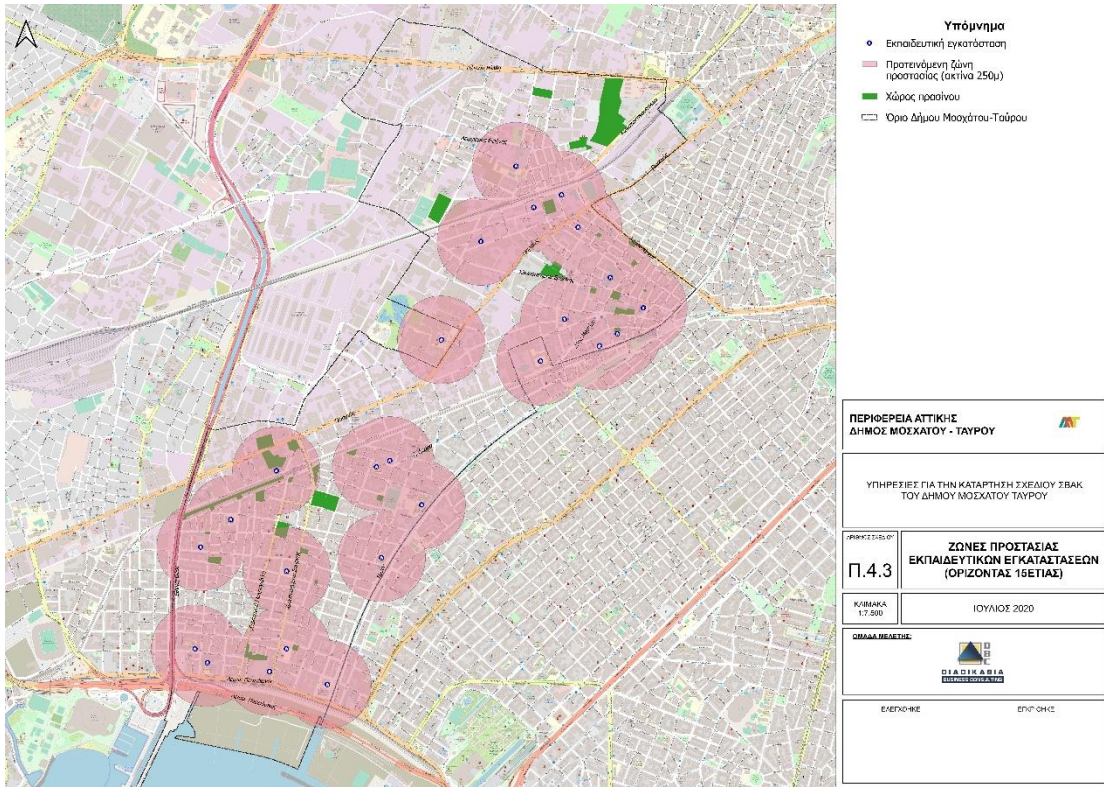
Εικόνα 9. Προτεινόμενη τελική ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



Εικόνα 10. Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)



Εικόνα 11. Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (15ετία)



Εικόνα 12. Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (15ετία)



## Ενδεικτικός προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης 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 και 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 Μοσχάτου-Ταύρου και συγκεκριμένα η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με τη συνεργασία του αναδόχου, πραγματοποίησε μία ενδεικτική αξιολόγηση σχετικά με τις προτεραιότητες που επιτυγχάνουν τα εκάστοτε μέτρα, την απαιτούμενη χρονική διάρκεια υλοποίησης, τις πηγές χρηματοδότησης καθώς και το κόστος των διάφορων μέτρων. Η συγκεκριμένη αξιολόγηση παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα. Ο τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες εκπόνησης αυτής της αξιολόγησης από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMPs- UP.

Στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας, ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου 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.** Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ

Κωδικός μέτρου	Μέτρο	Ενέργειες Ωρίμανσης	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Προϋπολογισμός
1.1.1	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	Μελέτη σκοπιμότητας, Μελέτη εφαρμογής, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΟΑΣΑ, Αποκεντρωμένη) κ.α.	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	<b>50.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για τον στρατηγικό, τακτικό και λειτουργικό σχεδιασμό τόσο των νέων λεωφορειακών διαδρομών όσο και την αναδιαμόρφωση υφιστάμενων. Εντός της μελέτης αυτής θα προβλέπεται και εγκατάσταση ενός αξιόπιστου συστήματος τηλεματικής και στις περισσότερες στάσεις του Δήμου (βλ. και σχετικά μέτρα παρακάτω).  Σύμφωνα με το άνωθεν θα προκύψει και η ανάγκη πρόσθετου προϋπολογισμού για κάλυψη των αναγκών δρομολόγησης.
1.1.2	Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	Μελέτη σκοπιμότητας, Μελέτη εφαρμογής, Εγκρίσεις, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Δημοπράτηση κ.α.	ανά μέτρο λεωφορειολωρίδας	220,00 €	5.000	<b>1.100.000,00 €</b>  Ενδεικτικά για τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων μήκους 5 Km στο ιεραρχημένο δίκτυο όπως προβλέπεται από το ΣΒΑΚ απαιτούνται 1.100.000 ευρώ
1.1.3	Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για	Μελέτη σκοπιμότητας, Μελέτη εφαρμογής, Μελέτη εφαρμογής,	1 μονάδα	400.000,00 €	1.0	<b>400.000,00 €</b>

	καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	Εγκρίσεις, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Δημοπράτηση κ.α.				<p>Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για τον στρατηγικό, τακτικό και λειτουργικό σχεδιασμό τόσο των νέων λεωφορειακών διαδρομών. Εντός της μελέτης αυτής θα προβλέπεται και εγκατάσταση ενός αξιόπιστου συστήματος τηλεματικής και στις περισσότερες στάσεις του Δήμου (κοινή μελέτη με 1.1.1).</p> <p>Σύμφωνα με το άνωθεν θα προκύψει και η ανάγκη πρόσθετου προϋπολογισμού για κάλυψη των αναγκών δρομολόγησης.</p>
<b>1.2.1</b>	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	ανά όχημα	250.000,00 €	4.0	<p><b>1.000.000,00 €</b></p> <p>Η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά 4 λεωφορείων και αναβάθμιση υφιστάμενου στόλου δημοτικής συγκοινωνίας για μειωμένους ρύπους.</p> <p>Το κόστος δεν συμπεριλαμβάνει έξοδα προσωπικού και συντήρηση.</p>
<b>1.2.2</b>	Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	Μελέτες εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	ανά χιλιόμετρο	125.000,00 €	40.0	<p><b>5.000.000,00 €</b></p> <p>Η χρηματοδότηση αφορά το κόστος κατασκευής των νέων ποδηλατικών υποδομών και όχι στο κόστος των απαιτούμενων μελετών καθώς αυτές μπορούν να συνδυάζονται με συμπληρωματικές μελέτες (ενδ. Μελέτες περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, σχολικών συγκροτημάτων, πράσινων διαδρομών κ.α.).</p>
<b>1.2.3</b>	Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	Μελέτη εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	<p><b>50.000,00 €</b></p> <p>Η χρηματοδότηση αφορά ενδεικτικά σε προετοιμασία, προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, εκτός της περίπτωσης όπου το</p>

						σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου ιδιώτης.
<b>1.2.4</b>	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	Οριστική μελέτη, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	<b>50.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος οχημάτων μικροκινητικότητας, εκτός της περίπτωσης όπου το σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου ιδιώτης.
<b>1.2.5</b>	Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	Μελέτη σκοπιμότητας, Μελέτες εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	250.000,00 €	1.0	<b>250.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για τον στρατηγικό, τακτικό και λειτουργικό σχεδιασμό τόσο των νέων λεωφορειακών διαδρομών. Εντός της μελέτης αυτής θα προβλέπεται και εγκατάσταση ενός αξιόπιστου συστήματος τηλεματικής και στις περισσότερες στάσεις του Δήμου.  Το κόστος συμπεριλαμβάνει και τις μελέτες των μέτρων 1.1.1 και 1.1.3.
<b>1.2.6</b>	Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Οριστική μελέτη, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	<b>50.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα πύκνωσης διαβάσεων και για την εγκατάσταση 2 έξυπνων διαβάσεων.  Ο προϋπολογισμός αυξάνεται ανάλογα με την τελική χωροθέτηση των συμβατικών και υπερυψωμένων διαβάσεων όπως θα προκύψει από τις επιμέρους πρόσθετες μελέτες στην περιοχή παρέμβασης (ενδ. Κυκλοφοριακές μελέτες για περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, περιοχές σχολείων, πράσινες

						διαδρομές, δίκτυο ποδηλατοδρόμων, λεωφορειολωρίδες κ.α.)
<b>1.2.7</b>	Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Οριστική μελέτη, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	1 μονάδα	20.000,00 €	1.0	<b>20.000 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην κατασκευή ραμπών για ΑμεΑ μόνο για την περίπτωση πρόσθετων ραμπών σε υφιστάμενο ικανοποιητικό δίκτυο πεζού.  Σε συμπληρωματικά μέτρα προβλέπεται και το κόστος για ευρύτερες αναπλάσεις οδών (πράσινες, ποδηλατόδρομοι, περιοχές ήπιας κ.α.) όπου προβλέπονται ενισχύσεις στο δίκτυο ΑΜΕΑ και ευάλωτων χρηστών.
<b>1.2.8</b>	Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	Οριστική μελέτη εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	1 μονάδα	250.000,00 €	1.0	<b>250.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης για τον στρατηγικό, τακτικό και λειτουργικό σχεδιασμό τόσο των νέων λεωφορειακών διαδρομών. Εντός της μελέτης αυτής θα προβλέπεται και εγκατάσταση ενός αξιόπιστου συστήματος τηλεματικής και στις περισσότερες στάσεις του Δήμου.  Το κόστος συμπεριλαμβάνει και τις μελέτες των μέτρων 1.1.1 και 1.1.3 και 1.2.5
<b>1.2.9</b>	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρόμων διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Μελέτες εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	ανά χιλιόμετρο	125.000,00 €	40.0	<b>5.000.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά το κόστος κατασκευής των νέων ποδηλατικών υποδομών και όχι στο κόστος των απαιτούμενων μελετών καθώς αυτές μπορούν να συνδυάζονται με συμπληρωματικές μελέτες της Περιφέρειας και όμορων δήμων. Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 1.2.2.

<b>1.2.10</b>	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	Οριστική μελέτη, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.) κ.α.				Το έργο υλοποιείται
<b>1.3.1</b>	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας	Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ κ.α.)				Κανένα επιπρόσθετο κόστος εφόσον δεν απαιτηθεί επιπλέον προσωπικό και χώρος.
<b>1.3.2</b>	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Άλλη δράση Μελέτη- Λειτουργίας	1 μονάδα	15.000,00 €	1.0	<b>15.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση πλατφόρμας κατάθεσης ιδεών.  Μπορεί να ενισχυθεί ο υφιστάμενος ιστότοπος με σημαντικά μικρότερο κόστος.
<b>1.3.3</b>	Χρήση εργαλείων crowd-sensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Αναζήτηση χρηματοδότησης, Άλλη δράση	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	<b>5.000 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη εργαλείων crowdsensing εφόσον δεν χρησιμοποιηθούν υφιστάμενα δωρεάν εργαλεία.
<b>1.3.4</b>	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	Άλλη δράση				Κανένα επιπρόσθετο κόστος εφόσον πραγματοποιείται από την ΟΕ του ΣΒΑΚ.
<b>1.3.5</b>	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία, χώρους εργασίας και φορείς για την ευαισθητοποίηση των μαθητών και	Αναζήτηση χρηματοδότησης, Άλλη δράση	1 μονάδα	10.000,00 €	1.0	<b>10.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την πρώτη διετία.

	του γενικού πληθυσμού					
<b>1.3.6</b>	Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Αναζήτηση χρηματοδότησης, Άλλη δράση	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	<b>50.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη του συστήματος car-pooling και σε δράσεις ενημέρωσης κοινού.  Μπορεί να έχει μηδενικό κόστος σε περίπτωση πλήρους ανάπτυξης από ιδιώτη.
<b>1.3.7</b>	Ενίσχυση τροχονομικής επιτήρησης και ελέγχου	Αναζήτηση χρηματοδότησης, Άλλη δράση	1 μονάδα	20.000,00 €	1.0	<b>20.000,00 €</b>  (Η χρηματοδότηση αφορά τη διοργάνωση δράσεων και εκδηλώσεων σχετικά με την οδική ασφάλεια σχετιζόμενες με την επιτήρηση. )
<b>2.1.1</b>	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Οριστική μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ κ.α.) κ.α.	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	<b>100.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων, είναι ενδεικτική και μπορεί να μεταβάλλεται σύμφωνα με τις τοπικές αποφάσεις.
<b>2.1.2</b>	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Οριστική μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ κ.α.) κ.α.				Χωρίς επιπρόσθετο κόστος
<b>2.2.1</b>	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Οριστική μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ κ.α.), Άλλη δράση				Χωρίς επιπρόσθετο κόστος.
<b>2.2.2</b>	Δημιουργία κέντρων	Ενημέρωση θεσμικού	ανά κέντρο	600.000,00 €	2.0	<b>1.200.000,00 €</b>

	αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	πλαίσιο (επιτρεπόμενη χρήση στο ΓΠΣ), Οριστική μελέτη, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	εφοδιαστικής αλυσίδας			<p>Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευής μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας.</p> <p>Δεν συμπεριλαμβάνει τη μελέτη των κέντρων.</p>
<b>2.2.3</b>	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Οριστική Μελέτη, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	1 μονάδα	35.000,00 €	1.0	<p><b>35.000,00 €</b></p> <p>Η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο οδικό δίκτυο.</p>
<b>3.1.1</b>	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Μελέτες εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	80.000,00 €	1.0	<p><b>80.000,00 €</b></p> <p>Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση μελέτης εξειδίκευσης των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας και περιορισμού εκπομπών αέριων ρύπων. Πολλά από τα έργα κατασκευής που πιθανώς να προκύψουν έχουν ενσωματωθεί στον παρόν προϋπολογισμό μέσω άλλων μέτρων, π.χ. πύκνωση διαβάσεων, πράσινες διαδρομές κ.α.</p>
<b>3.1.2</b>	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Μελέτη σκοπιμότητας, Μελέτες εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	250.000,00 €	1.0	<p><b>250.000,00 €</b></p> <p>Η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (π.χ. μπάρες, κολωνάκια), τοποθέτησης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που περιορίζουν ή απαγορεύουν την είσοδο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στις συγκεκριμένες περιοχές. Συνδυάζεται με το άνωθεν μέτρο για καθορισμό και έλεγχο περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.</p>



<b>3.2.1</b>	Διαπλάτυση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Οριστική μελέτη εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	ανά τετραγωνικό μέτρο	200,00 €	5.000,00	<b>1.000.000,00 €</b>  Το κόστος αφορά στην υλοποίηση έργων και όχι στη μελέτη, η οποία μπορεί να ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.
<b>3.2.2</b>	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Οριστική μελέτη εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	<b>150.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτη για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών εντός του Δήμου.
<b>3.2.3</b>	Δημιουργία Superblocks	Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου (ΓΠΣ), Οριστική μελέτη εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	80.000,00 €	1.0	<b>80.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση μελέτης εξειδίκευσης των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας, ασφάλεια κίνησης ευάλωτων χρηστών και περιορισμού εκπομπών αέριων ρύπων. Πολλά από τα έργα κατασκευής που πιθανώς να προκύψουν έχουν ενσωματωθεί στον προϋπολογισμό άλλων μέτρων.
<b>3.2.4</b>	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Αναθεώρηση θεσμικού πλαισίου (ΓΠΣ), Οριστική μελέτη εφαρμογής, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ,	ανά τετραγωνικό μέτρο	170,00 €	7.000,00	<b>1.190.000,00 €</b>  Ενδεικτικά για μήκος δρόμου 1 km που έχει μέσο πλάτος 7 m ισχύει ότι 7000 m <sup>2</sup> *170 ευρώ = 1.190.000 ευρώ

		Αποκεντρωμένη κ.α.)				
<b>3.2.5</b>	Δημιουργία Parklets	Μελέτη σκοπιμότητας-εφαρμογής, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Άλλη δράση	ανά parklet	5.000,00 €	10	<b>50.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην δημιουργία 10 parklets μέσα από έργα διαμόρφωσης πρασίνου και δενδροφυτεύσεις
<b>3.2.6</b>	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Άλλη δράση, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	15.0	<b>300.000,00 €</b>  Ενδεικτικό κόστος για 15 km οδών σε αστικό οδικό δίκτυο
<b>3.2.7</b>	Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	Οριστική μελέτη, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	1 μονάδα	1.500.000,00 €	1.0	<b>1.500.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην πραγματοποίηση έργων ανάπλασης – Ενδεικτική κοστολόγηση.
<b>3.2.8</b>	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	Οριστική μελέτη, Διαδικασία δημοπράτησης, Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)				Το έργο υλοποιείται
<b>3.3.1</b>	Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων	Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου, Οριστική μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	1 μονάδα	250.000,00 €	1.0	<b>250.000,00 €</b>  Αφορά σε μελέτη επικαιροποίησης.

	εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.					
<b>4.1.1</b>	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Οριστική Μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ, Αποκεντρωμένη κ.α.), Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων, Διαδικασία Δημοπράτησης Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	<b>32.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά μόνο στην αγορά νέων πινακίδων με τα νέα όρια ταχύτητας. Το κόστος των μελετών ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.
<b>4.1.2</b>	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Οριστική Μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ, Αποκεντρωμένη κ.α.), Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων, Διαδικασία Δημοπράτησης κ.α.	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	<b>32.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά μόνο στην αγορά νέων πινακίδων. Το κόστος των μελετών ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.
<b>4.1.3</b>	Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου, Μελέτες εφαρμογής, Εγκρίσεις (ΔΣ, Αποκεντρωμένη κ.α.), Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	1 μονάδα	80.000,00 €	1.0	<b>80.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην εκπόνηση μελέτης εξειδίκευσης των μέτρων ήπιας κυκλοφορίας, ασφάλεια κίνησης ευάλωτων χρηστών και περιορισμού εκπομπών αέριων ρύπων που μπορεί να συμπεριλαμβάνει και την αναβάθμιση της σηματοδότησης.
<b>4.1.4</b>	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου, Οριστική Μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	60.000,00 €	1.0	<b>60.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη ενός έξυπνου συστήματος στάθμευσης με χρήση διαδικτυακών εφαρμογών και στην αγορά ειδικού εξοπλισμού. Το κόστος της υλοποίησης θα εξειδικευθεί μετά την ολοκλήρωση των απαιτούμενων μελετών.
<b>4.1.5</b>	Αφαίρεση εξοπλισμού ή	Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.), Άλλη	1 μονάδα	75.000,00 €	1.0	<b>75.000,00 €</b>

	σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	δράση				Η χρηματοδότηση αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις σε «επικίνδυνα» σημεία και κόμβους.
<b>4.2.1</b>	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών	Οριστική Μελέτη, ]Αναζήτηση χρηματοδότησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων, Διαδικασία Δημοπράτησης κ.α.	ανά κόμβο	100.000,00 €	34	<b>3.400.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις σε «επικίνδυνα» σημεία και κόμβους με χαμηλού κόστους λύσεις.  Το κόστος των μελετών συμπεριλαμβάνεται σε άλλα μέτρα.
<b>4.2.2</b>	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση, Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων, Διαδικασία Δημοπράτησης, Εγκρίσεις (ΔΣ, ΣΥΠΟΘΑ, Αποκεντρωμένη κ.α.)	1 μονάδα	25.000,00 €	1.0	<b>25.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στη βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανση σε τοπικές οδούς του Δήμου για ενίσχυση της ΟΑ.
<b>4.2.3</b>	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων	Οριστική Μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ, Αποκεντρωμένη, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.), Αναζήτηση χρηματοδότησης κ.α.	ανά σχολείο	250.000,00 €	23	<b>5.750.000,00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα ανάπλασης περίξ των σχολικών συγκροτημάτων του Δήμου.  Το κόστος των μελετών ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.
<b>4.2.4</b>	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Οριστική Μελέτη, Εγκρίσεις (ΔΣ, Αποκεντρωμένη, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.), Αναζήτηση	1 μονάδα	15.000,00 €	1.0	<b>15.000, 00 €</b>  Η χρηματοδότηση αφορά στη βελτίωση της

		χρηματοδότησης, Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων, Διαδικασία Δημοπράτησης κ.α.				οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανση σε όλες τις οδούς του Δήμου για την ασφαλή κίνηση ποδηλάτου σε οδούς που δεν εμπεριέχουν αποκλειστική υποδομή.
--	--	--	--	--	--	--

## Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ **πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου σχεδίου.**

Είναι αναγκαία λοιπόν η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους- δείκτες. Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται το συγκεκριμένο εργαλείο και ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, όπως επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να γίνει η παρακολούθηση.

Σημειώνεται ότι υπάρχει υποχρέωση αναθεώρησης του παρόντος ΣΒΑΚ με το πέρας της 5ετίας ως εκ τούτου κρίνεται ότι και η μεθοδολογία παρακολούθησης θα αλλάξει.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Αποτελούν ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Οι δείκτες ενδεικτικά 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 ασφάλεια (safety), όχι μόνο την οδική, 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 οι 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 και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, δημιουργήθηκε μια ενδεικτική λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα παρακάτω. Οι δείκτες αυτοί θεωρούνται καθοριστικοί για την επιτυχία ενός ΣΒΑΚ σε βάθος χρόνου. Έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Ποσοτικά στοιχεία βάσης δεν έχουν εντοπιστεί για μερικούς από τους δείκτες αυτούς. Σε αυτές τις περιπτώσεις, δίνονται μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι δεν περιγράφουν κάποια μεταβολή σε σχέση με κάποιο στοιχείο βάσης αλλά το επιθυμητό μελλοντικό επίπεδο. Κατά την αναθέωση του ΣΒΑΚ κρίνεται σκόπιμη η μέτρηση δεικτών βάσης σύμφωνα με την πρόοδο του δήμου και τις ικανότητες του προσωπικού για διαρκή συλλογή δεδομένων με τη βοήθεια και της τεχνολογίας.

Βασικό στοιχείο για την παρακολούθηση των δεικτών είναι η μέθοδος **συλλογής πληροφοριών** ώστε να υπολογίζονται οι νέες τιμές δεικτών. Ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών (GIS), 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 σημαντικά την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών και σχεδίων για την ανάπτυξη του δήμου.

Νέες έρευνες ερωτηματολογίου οφείλονται να πραγματοποιηθούν κατ' ελάχιστον σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ τόσο κατά το στάδιο παρακολούθησης όσο και κατά την αναθεώρησή του. Ποιοτικές βαθμολογήσεις σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια και την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος είναι αναγκαίο να συλλέγονται από τις έρευνες αυτές. Επίσης, τα ερωτηματολόγια θα πρέπει να βοηθήσουν και στην εκτίμηση των μεταβολών στις επιλογές μετακίνησης. Ακόμα θα πρέπει να καταγράφεται και το κόστος που είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο κάτοικος του Μοσχάτου-Ταύρου για τις καθημερινές μετακινήσεις του.

**Πίνακας 7. Αναγκαίες διαδικασίες παρακολούθησης και αρμοδιότητα ανά διαδικασία**

A/A	Διαδικασία παρακολούθησης	Αρμοδία υπηρεσία
<b>A</b>	<b>Επικαιροποίηση χωρικών δεδομένων GIS και εκ νέου υπολογισμός στατιστικών στοιχείων</b>	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδιους πόρους ή συνεργασία με εμπειρογνώμονα για επικαιροποίηση δεδομένων
<b>B</b>	<b>Έρευνες ερωτηματολογίου</b>	
<b>B.1</b>	Αξιολόγηση αντιληπτής ασφάλειας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>B.2</b>	Επιλογές μετακίνησης εντός Δήμου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα

		προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>B.3</b>	Ελκυστικότητα αστικού περιβάλλοντος	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>B.4</b>	Εύρεση καθημερινού κόστους μετακίνησης ανά κάτοικο	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>B.5</b>	Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Συγκοινωνίες Αθηνών για αστικά λεωφορεία-Τεχνική υπηρεσία Δήμου για Δημοτική Συγκοινωνία ή συνδυαστικά με τα παραπάνω συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>Γ</b>	<b>Μετρήσεις/Καταγραφές</b>	
<b>Γ.1</b>	Κυκλοφοριακού φόρτου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με αξιοποίηση εξοπλισμού για διαρκή παρακολούθηση δεδομένων (24/7 traffic counters) ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>Γ.2</b>	Θορύβου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με αξιοποίηση εξοπλισμού για διαρκή παρακολούθηση δεδομένων (24/7 noise counters) ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>Γ.3</b>	Δεδομένα συγκοινωνίας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με αξιοποίηση εξοπλισμού για διαρκή παρακολούθηση δεδομένων (24/7 counters σε στόλο οχημάτων) ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό
<b>Γ.4</b>	Τροχαίων συμβάντων	Καταγραφή από αρμόδια τροχαία-ανάλυση νέων ατυχημάτων από Τεχνική Υπηρεσία
<b>Δ</b>	<b>Αναλύσεις Κόστους Επενδύσεων</b>	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ή συνεργασία με εξειδικευμένο προσωπικό

Ο Δήμος οφείλει να πραγματοποιεί συστηματικά νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και άλλων δεδομένων σύνθεσης κυκλοφορίας, μεταβολών στο αστικό περιβάλλον, περιβαλλοντικά δεδομένα κ.α.. Είναι ακόμα αναγκαία μια μελέτη επιπέδων θορύβου ανά



γειτονιά του Μοσχάτου-Ταύρου. Η αξιοπιστία των δρομολογίων της Δημοτικής Συγκοινωνίας απαιτείται να ελέγχεται συστηματικά με μέτρηση των αποκλίσεων (από την προγραμματισμένη άφιξη) σε 2 και 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ καθώς και μέσω των ερωτηματολογίων για την αξιοπιστία της.

Η αρμόδια Τροχαία οφείλει να καταγραφεί προσεκτικά τη **θέση** των τροχαίων συμβάντων (αν συμβούν στο μέλλον) και άλλα σχετικά στοιχεία. Ο Δήμος με τη σειρά του θα πρέπει να εισάγει τα νέα τροχαία συμβάντα στη χωρική βάση δεδομένων, η οποία δημιουργήθηκε από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ.

Τέλος, εφόσον πραγματοποιούνται έργα και εφαρμόζονται μέτρα, όπως αυτά που προτάθηκαν από το παρόν ΣΒΑΚ, ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου οφείλει να αξιολογεί σε οικονομικούς ορους την αποδοτικότητα αυτών των δημόσιων επενδύσεων. Στον προηγούμενο πίνακα, παρουσιάζονται οι υπεύθυνοι ανά διαδικασία παρακολούθησης.

Οι (πιθανές) αποκλίσεις από τους στόχους θα πρέπει να εξηγούνται κατάλληλα στις ετήσιες εκθέσεις προόδου, προκειμένου ο Δήμος να είναι έτοιμος να λάβει εναλλακτικά μέτρα. Επίσης, η σωστή παρακολούθηση και η αξιολόγηση της επιτυχίας των στόχων μπορεί συνεισφέρει στην επικαιροποίηση των μέτρων του παρόντος ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη τις μελλοντικές εξελίξεις του εξωτερικού περιβάλλοντος.

Πίνακας 8. Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	15+ χρόνια	
<b>A. Δείκτες αποτελεσμάτων (Outcome indicators)</b>						
<b>A.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)</b>						
<b>Αξιοπιστία δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) δρομολογίων λεωφορείων που φτάνουν στις στάσεις εντός των δεδομένων χρόνων άφιξης σύμφωνα με το πρόγραμμα δρομολογίων	Δεν πραγματοποιήθηκε έλεγχος της αξιοπιστίας της δημόσιας συγκοινωνίας κατά την εκπόνηση ΣΒΑΚ. Η μέση απόκλιση για την ώρα άφιξης ξεπερνά τα 7 λεπτά σύμφωνα με τις απαντήσεις των ερωτώμενων για τις διαδρομές ΟΑΣΑ.	> 60% επιτυχημένα/αξιόπιστα δρομολόγια δημόσιας συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα ΔΣ)	> 80% επιτυχημένα/αξιόπιστα δρομολόγια δημόσιας συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα ΔΣ)	> 90% επιτυχημένα/αξιόπιστα δρομολόγια δημόσιας συγκοινωνίας (για όλα τα μέσα ΔΣ)	Υπολογισμός της ακρίβειας των δρομολογίων Δημόσιας Συγκοινωνίας μέσω της χρήσης εφαρμογών τηλεματικής (σύγκριση εκτιμώμενου και πραγματικού χρόνου άφιξης) και μέσω έρευνας ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες
<b>Συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας εντός Δήμου</b>	Μέση συχνότητα όλων των μέσων δημοσίας συγκοινωνίας εντός του Δήμου στο σύνολο του 24ωρο	Η μέση συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ είναι 29 λεπτά, ενώ της Δημοτικής Συγκοινωνίας ίση με 45 λεπτά.	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ και της Δημοτικής Συγκοινωνίας ίση με το πολύ 15 και 30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής, αντίστοιχα.	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ ίση με το πολύ 15 λεπτά. Ανάπτυξη υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (on-demand) για τη Δημοτική Συγκοινωνία.	Μέση συχνότητα λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ ίση με το πολύ 10 λεπτά. Ανάπτυξη υπηρεσιών ανταποκρινόμενων στη ζήτηση (on-demand) για τη Δημοτική Συγκοινωνία.	Υπολογισμός μέσης συχνότητας από τα προγράμματα όλων των μέσων δημοσίας συγκοινωνίας, σύγκριση με δεδομένα τηλεματικής.
<b>A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)</b>						

<b>Ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος</b>	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Στην έρευνα ερωτηματολογίου, αποτυπώθηκαν αρκετά παράπονα σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση των πεζοδρομίων, των χώρων πρασίνου και του οδικού δικτύου γενικότερα. Ποσοστό μικρότερο του 20% είναι ικανοποιημένοι από την ελκυστικότητα του δικτύου.	> 50% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 80% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 90% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος από τους κατοίκους σε σχετικό έρευνα ερωτηματολογίου
<b>Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων</b>	Ποσοστό (%) οδών ήπιας κυκλοφορίας επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου	Στο Δήμο δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας (0%). Εντοπίστηκαν όμως πεζόδρομοι τους οποίους επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης και των παρόδιων ιδιοκτητών.	Τουλάχιστον το 5% του οδικού δικτύου	Τουλάχιστον το 25% του οδικού δικτύου	Τουλάχιστον 50% του οδικού δικτύου (Έκταση περιοχής που καλύπτεται με οδούς Η.Κ.: 2124, 62 στρ όπως προβλέπεται από τα επιμέρους μέτρα του ΣΒΑΚ)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
<b>Βαδισιμότητα</b>	Ποσοστό μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Μόλις το 3.7% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m.	Τουλάχιστον το 10% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Τουλάχιστον το 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Τουλάχιστον το 60% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.

### A.3 Περιβάλλον (Environment)

<b>Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</b>	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (TN CO2) στο Δήμο	Οι συνολικές εκπομπές CO2 από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ανέρχονται στου 128.464,85 tn σε διάρκεια ενός έτους.	Μείωση 15% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 30% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 50% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους
<b>Επίπεδα θορύβου κυκλοφορίας</b>	Ποσοστό οικοδομικών τετραγώνων γειτονιών με χαμηλά επίπεδα θορύβου (<50 dB).	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα επιτρεπόμενα όρια σε τετράγωνα γύρω από σημαντικούς οδικούς άξονες.	Τουλάχιστον το 10% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Τουλάχιστον το 30% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Τουλάχιστον το 60% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
<b>Μήκος δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης</b>	Μήκος (σε km) πράσινων διαδρομών που συνδέουν τους χώρους πρασίνου της περιοχής.	Στο Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου δεν υπάρχουν σήμερα πράσινες διαδρομές διασύνδεσης. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 4.12% του οδικού δικτύου, ενώ οι ποδηλατόδρομοι το 5.23%,	Αύξηση κατά τουλάχιστον 10 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 5 km του μήκους ποδηλατόδρομων	Αύξηση κατά τουλάχιστον 25 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 10 km του μήκους ποδηλατόδρομων.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 30 km του μήκους των πράσινων διαδρομών (τελικό μήκος προβλεπόμενων: 29869m) και κατά τουλάχιστον 15km του μήκους ποδηλατόδρομων.	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους

#### A.5 Ασφάλεια (Safety)

<b>Αριθμός τροχαίων συμβάντων</b>	Μείωση (%) αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο και ειδικότερα των θανάτων από τροχαίες συγκρούσεις		Μείωση 10% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο	Μείωση 20% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο και 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 40% του αριθμού τροχαίων συμβάντων και <b>100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό..</b>	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία.  Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
<b>Αντιληπτή ασφάλεια</b>	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Δεν πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίου αποκλειστικά για την αντιληπτή ασφάλεια. Ωστόσο πολλοί γονείς και κάτοικοι εξέφρασαν τους προβληματισμούς τους (>68%) σχετικά με τη ασφαλή της πεζής μετακίνησης γύρω από κρίσιμες υποδομές.	> 50% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	> 80% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	100% των ερωτώμενων (για όλα τα μέσα)	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν την (αντιληπτή) ασφάλεια ανά μέσω μεταφοράς
<b>A.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)</b>						
<b>Κόστος μετακινήσεων</b>	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 31.92% των κατοίκων χρησιμοποιεί αυτοκίνητο για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 46.35% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 15.73% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 5.34% το μηχανοκίνητο δίκυκλο	Μείωση 5% του <b>πραγματικού</b> κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα	Μείωση 10% <b>πραγματικού</b> κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα	Μείωση 20% <b>πραγματικού</b> κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά

		και το 0.66% το ποδήλατο.				
<b>A.7 Άλλοι (Other)</b>						
<b>Περιοχή επιρροής-εξυπηρέτησης εναλλακτικών κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</b>	Ποσοστό των κατοίκων του Δήμου που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής των σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων βρίσκεται εκτός λειτουργίας σήμερα.	> 20% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	> 40% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	> 80% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS
<b>B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)</b>						
<b>Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές</b>	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	Κυκλοφοριακοί φόρτοι μεγαλύτερη από 2000 MEA/h κατά τις ώρες αιχμής σε κόμβους των κεντρικών περιοχών Μοσχάτου και Ταύρου.	Μείωση φόρτου ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κατά 15% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κατά 30% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κατά 40% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

<b>Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</b>	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	Το 31.92% των κατοίκων χρησιμοποιεί αυτοκίνητο για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 46.35% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 15.73% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 5.34% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 0.66% το ποδήλατο.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 60% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 65% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 75% τουλάχιστον	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων με τη βοήθεια ερευνών Π-Π και συστηματικών καταμετρητών σύνθεσης κυκλοφορίας
<b>Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	Συνολική κάλυψη δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας ίση με 64.93% σήμερα. Η μέση συχνότητα όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας αγγίζει τα 24 λεπτά ενώ φτάνει στα 60 λεπτά τις υπόλοιπες ώρες πλην των νυκτερινών.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 10%	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 50%	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 80%	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
<b>Γ. Δείκτες Εκρών (Output Indicators)</b>						

<b>Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</b>	Μήκος (σε km) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 60% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 90% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς
<b>Αύξηση (%) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑμεΑ και άλλους ευάλωτους χρήστες (διαδρομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</b>	Μεταβολή μήκους από τη δημιουργία νέων (μόνο) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑμεΑ και άλλους χρήστες	Μόλις το 3.7% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 4.12% του οδικού δικτύου.	Βελτίωση της κατάστασης του 20% των πεζοδρομίων για τη δημιουργία προσπελάσιμων διαδρομών. Το ποσοστό είναι σε σχέση με το συνολικό μήκος.	Βελτίωση της κατάστασης του 40% των πεζοδρομίων για τη δημιουργία προσπελάσιμων διαδρομών. Το ποσοστό είναι σε σχέση με το συνολικό μήκος.	Βελτίωση της κατάστασης του 80% των πεζοδρομίων για τη δημιουργία προσπελάσιμων διαδρομών. Το ποσοστό είναι σε σχέση με το συνολικό μήκος.	Χαρτογράφηση των προσπελάσιμων και μη προσπελάσιμων διαβάσεων σε περιβάλλον GIS
<b>Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)</b>						
<b>Κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς</b>	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου και τα έργα που θα έχουν	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου και τα έργα που θα έχουν	30 εκατομμύρια επενδύσεις υποδομών για πεζούς και ανάλογες επενδύσεις για	Σύγκριση στοιχείων κόστους νέων υποδομών-σε συσχέτιση με την επίτευξη των άνωθεν δεικτών



			κατασκευαστεί σε βάθος 5ετίας	κατασκευαστεί σε βάθος 10ετίας	ποδήλατο και ΔΣ σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα.	
<b>Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.</b>	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμη κινητικότητας		Σχετίζεται με την απορρόφηση πόρων (κοινοτικών, ευρωπαϊκών) για την ανάπτυξη δικτύου βιώσιμης κινητικότητας – υπολογίζεται σε συσχέτιση με τους άνωθεν δείκτες.	Σχετίζεται με την απορρόφηση πόρων (κοινοτικών, ευρωπαϊκών) για την ανάπτυξη δικτύου βιώσιμης κινητικότητας – υπολογίζεται σε συσχέτιση με τους άνωθεν δείκτες.	Σχετίζεται με την απορρόφηση πόρων (κοινοτικών, ευρωπαϊκών) για την ανάπτυξη δικτύου βιώσιμης κινητικότητας – υπολογίζεται σε συσχέτιση με τους άνωθεν δείκτες και το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας	Σύγκριση στοιχείων κόστους νέων υποδομών και επιχορηγήσεων σε συσχέτιση με την επίτευξη των άνωθεν δεικτών
<b>Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ</b>	Κόστος (σε €) διαδικασιών προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας	Δεν υπάρχουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης κατοίκων για τις βιώσιμες μετακινήσεις που να διοργανώνονται από τον Δήμο.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 100% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 200% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Αύξηση κατά τουλάχιστον 400% του κόστους που δαπανάται σε καμπάνιες ευαισθητοποίησης	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο