

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΟΣΧΑΤΟΥ - ΤΑΥΡΟΥ



ΤΕΥΧΟΣ Γ' – ΠΕ 3

**Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης
Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη
κοινού οράματος από τους πολίτες και τους
ενδιαφερόμενους φορείς**



ΙΟΥΝΙΟΣ 2020

Περιεχόμενα

Εισαγωγή – ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου με ΣΒΑΚ.....	4
Αντικείμενο Σύμβασης – Αντικείμενο παραδοτέου Γ – Συσχετισμός Αντικειμένου παραδοτέου Γ με φάσεις ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες της Ε.Ε.	6
Δραστηριότητα 4.1 – Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα.....	8
Συνοπτική περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης	8
Ανάλυση Ερωτηματολογίων.....	10
Ερωτηματολόγιο Μαθητών	10
Ερωτηματολόγιο Γονέων	23
Τι είναι το όραμα για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;.....	31
Δραστηριότητα 4.2 – Ενεργή ενημέρωση του κοινού	34
Ιστοσελίδα αναλυτικής ενημέρωσης και παρουσίασης στοιχείων για το ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου	34
Πλατφόρμα /Ιστοσελίδα συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό	36
Διαβουλεύσεις.....	38
1η διαβούλευση – 20/11/2019.....	38
Δημοσιεύματα-Αναφορές σε ΜΜΕ	41
Δραστηριότητα 5.1- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.....	42
Δραστηριότητα 5.2- Ανάπτυξη ΕΞΥΠΝΩΝ στόχων	47
Δραστηριότητα 6.1- Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων	53
Δραστηριότητα 6.2- Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων	65
Συνοπτικός Οδηγός Καλών Πρακτικών	65
Η ευρωπαϊκή εμπειρία των πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε αστικές περιοχές κατ' αναλογία του Μοσχάτου – Ταύρου	67
Μέτρα προώθησης του περπατήματος	67
Μέτρα ενίσχυσης χρήσης του ποδηλάτου	68
Μέτρα ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας	69
Μέτρα για διαχείριση στάθμευσης	70
Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών	70
Μέτρα για διαχείριση βαρέων οχημάτων	72
Δημιουργία Superblocks	72
Μέτρο ανάπλασης προσφυγικών	73
Μέτρα ανάπλασης παραλιακού μετώπου.....	75

Συμπέρασμα	77
Δραστηριότητα 6.3- Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης.....	88
Δραστηριότητα 6.4- Χρήση Συνεργειών και Δημιουργία Ολοκληρωμένων Πακέτων Μέτρων	
.....	113
Μέτρα και προτάσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας για πεζούς και ποδηλάτες	113
Αναλυτική παρουσίαση των μέτρων	117
Δημιουργία Πακέτων Μέτρων	171
Συνέργειες Μεταξύ Πακέτων Μέτρων.....	174
Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων.....	178
Διαβουλευτικές διεργασίες για την υιοθέτηση οράματος, στόχων, προτεραιοτήτων και μέτρων	190
Βιβλιογραφία	193

Εισαγωγή – ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου με ΣΒΑΚ

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. **Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα μεταφορών που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης και ταυτόχρονα προασπίζει την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα.** Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης».

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

Ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου αναγνωρίζοντας σημαντικές ασυνέχειες αναφορικά με τον 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 και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων.**

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

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

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα 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.

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

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

Σύμφωνα με την από 05/11/2019 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 21013-05/11/2019) ανατέθηκε από το Δήμο Μοσχάτου – Ταύρου και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Ανδρέα Ευθυμίου στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «Σύμβαση Υπηρεσιών για την Κατάρτιση Σχεδίου ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου».

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου έχει ήδη ξεκινήσει και στο παρόν τεύχος παρουσιάζονται αναλυτικά στοιχεία που αφορούν στις προτεραιότητες, στα εναλλακτικά σενάρια των μετακινήσεων στο Δήμο, ενώ παρουσιάζεται και η υφιστάμενη κατάσταση των παραμέτρων κινητικότητας στο Δήμο Μοσχάτου – Ταύρου.

Αντικείμενο Σύμβασης – Αντικείμενο παραδοτέου Γ – Συσχετισμός Αντικειμένου παραδοτέου Γ με φάσεις ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες της Ε.Ε.

Σύμφωνα με την από 05/11/2019 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 21013-05/11/2019) ανατέθηκε από το Δήμο Μοσχάτου – Ταύρου και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Ανδρέα Ευθυμίου στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «Σύμβαση Υπηρεσιών για την Κατάρτιση Σχεδίου ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου».

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

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

Το παρόν τεύχος - Γ Παραδοτέο- αποτελεί τμήμα της εν λόγω, συνολικής υπηρεσίας.

Σε αυτό το παραδοτέο με τίτλο: «**Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς**» περιλαμβάνονται συμβατικά τα κάτωθι:

Το όραμα και οι προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ,

Οι στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ,

Και τέλος η αναλυτική παρουσίαση και αξιολόγηση του πακέτου μέτρων.

Το παραδοτέο Γ, σύμφωνα με τα παραπάνω βασικά περιεχόμενα, αποτελεί την **ολοκλήρωση της Β' Φάσης** εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS (2014)¹ – ΣΩΣΤΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ καθώς και **μέρος της Γ' φάσης εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις ίδιες οδηγίες όπως φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.**

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



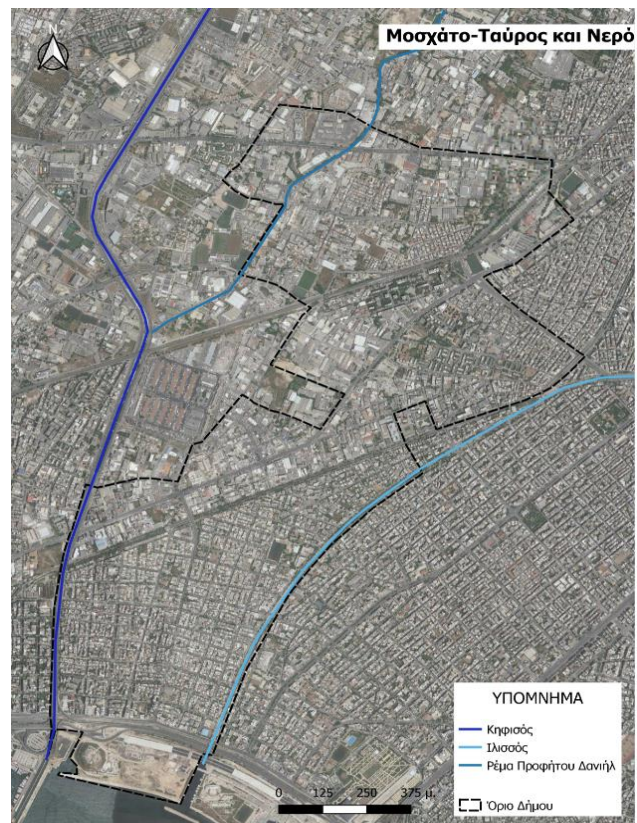
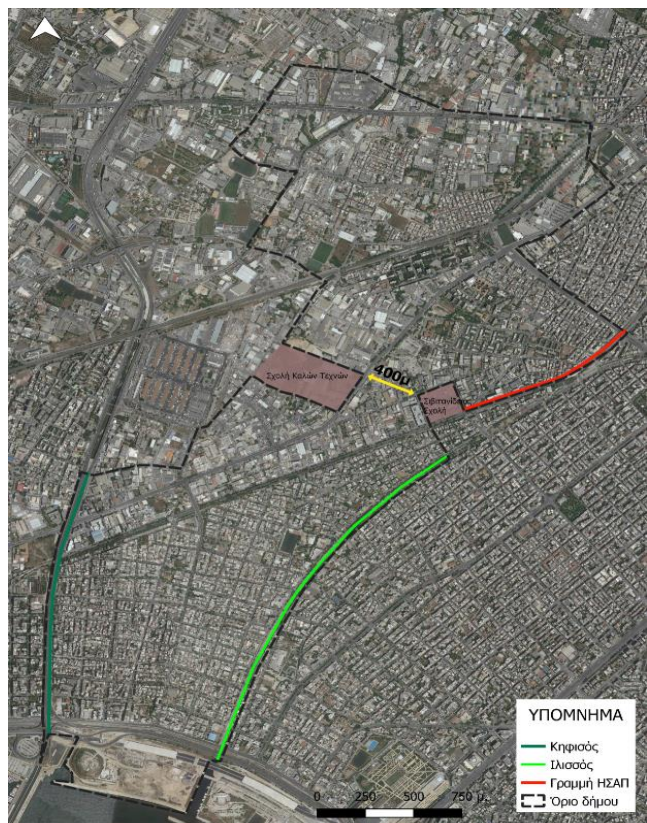
Το σύνολο των παραδοτέων της υπηρεσίας περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- 🔍 Παραδοτέο Α: Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ,
- 🔍 Παραδοτέο Β: Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων,
- 🔍 **Παραδοτέο Γ: Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς,**
- 🔍 Παραδοτέο Δ: Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων.

Δραστηριότητα 4.1 – Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Συνοπτική περιγραφή υφιστάμενης κατάστασης

Η επιφάνεια του δήμου Μοσχάτου – Ταύρου είναι ανεπτυγμένη στον άξονα βορρά νότου. Στο νότιο τμήμα η μορφή του είναι κανονική και οριοθετημένη από δυο ποτάμια. Ο Κηφισός οριοθετεί την νοτιοδυτική πλευρά και ο Ιλισός μαζί με τον ΗΣΑΠ οριοθετούν το μεγαλύτερο μέρος της ανατολικής πλευράς. Βορειότερα, ο δήμος σχηματίστηκε με μια απολύτως ακανόνιστη μορφή, ενώ στο μέσο του άξονα βορρά-νότου δημιουργείται στην επιφάνειά του μια στενωπός, πλάτους μόλις 400μ., λόγω της εισχώρησης στην επιφάνεια του Δήμου, από το ανατολικό όριο, της Σιβιτανίδου (Δήμος Καλλιθέας) και της Καλών Τεχνών από το δυτικό (Δήμος Αγ. Ι. Ρέντη).



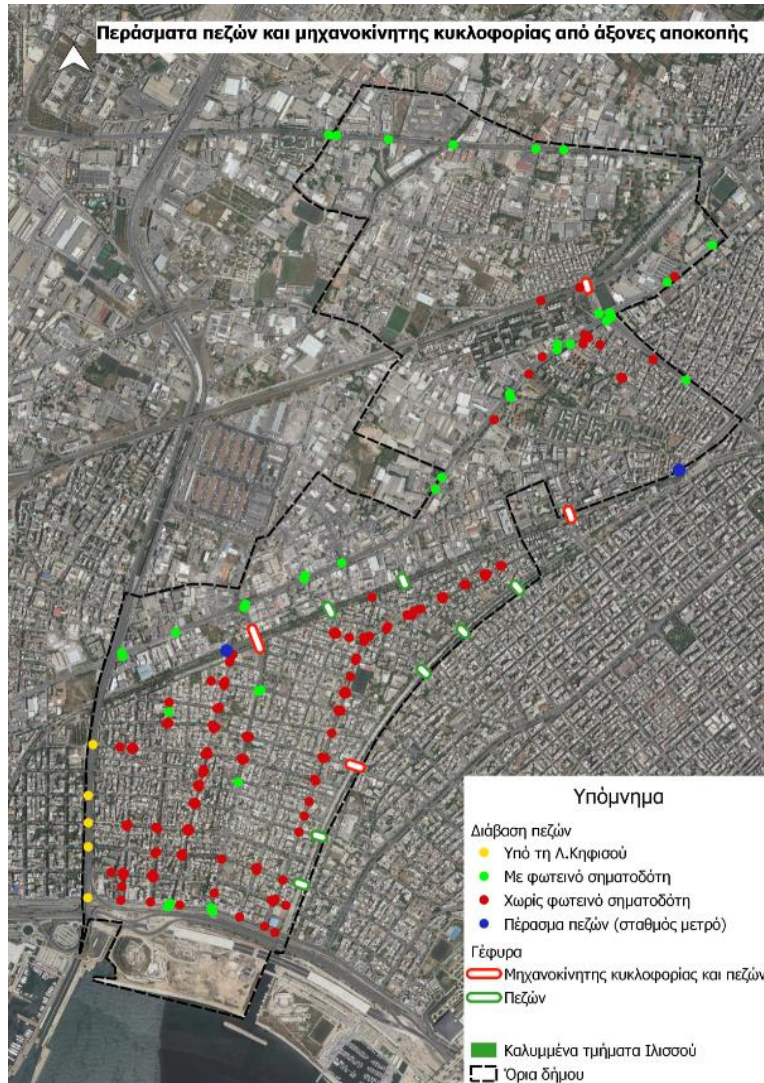
Εικόνα 1- Φυσικά όρια του δήμου

Η ύπαρξη διαφόρων σημαντικών οδικών αρτηριών με χαρακτηριστική γεωμετρία, διαμόρφωση φιλική προς το αυτοκίνητο και μεγάλους φόρτους στην περιοχή επιφέρει το

σχηματισμό φραγμάτων στην κίνηση των πεζών είτε στο εσωτερικό είτε στην περιφέρεια της περιοχής μελέτης.

Τα μεγαλύτερα φράγματα στο εσωτερικό του Δήμου, που δυσκολεύουν την προσπέλασή του, είναι η γραμμή του ΗΣΑΠ, ο προαστιακός σιδηρόδρομος, το ρέμα του προφήτου Δανιήλ και η τεχνητή κοίτη του Ιλισού ποταμού. Εξίσου σημαντικά φράγματα στην περιοχή είναι οι λεωφόροι Πέτρου Ράλλη, Ποσειδώνος, Κηφισού και Πειραιώς, οι οποίες αποτελούν κεντρικές αρτηρίες της ευρύτερης περιοχής με υπερτοπική σημασία και διασχίζονται εξαιρετικά δύσκολα μόνο από καθορισμένα σημεία, εγκυμονώντας μάλιστα, σε ορισμένα σημεία τους, αρκετούς κινδύνους για όσους μετακινούνται με ποδήλατα ή με τα πόδια. Η παρακάτω εικόνα παρουσιάζει το σύνολο των σημείων διάσχισης (περάσματα) για τους πεζούς αλλά και τις γέφυρες της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντός του δήμου. Οι διαβάσεις που συναντώνται στο σύνολο του δήμου είναι επίγειες, με φωτεινό σηματοδότη ή χωρίς, ενώ συναντώνται και διαβάσεις υπό την Α. Κηφισού, ενώ περάσματα πεζών αποτελούν και οι σταθμοί του Μετρό στον Ταύρο και το Μοσχάτο. Σημειώνεται ότι στην Εικόνα 2 οι κόκκινες βούλες αντιστοιχούν στις θέσεις σχεδιασμένων επί του οδοστρώματος διαβάσεων όπου δεν υπάρχει φωτεινός σηματοδότης. Προφανώς οι διασταυρώσεις στο δίκτυο του Δήμου είναι πολλαπλάσιες όμως σε αυτές, αν και θα έπρεπε, δεν έχουν σχεδιαστεί διαβάσεις.

Στην ευρύτερη περιοχή του δήμου και σε ακτίνα 5χλμ από το κέντρο του Μοσχάτου-Ταύρου, συναντώνται ποικίλοι πόλοι έλξης οι οποίοι δημιουργούν καθημερινές ανάγκες μετακίνησης από και προς τον δήμο. Σημαντικότεροι εξ αυτών είναι το εμπορικό Τρίγωνο, το παραλιακό μέτωπο, το λιμάνι του Πειραιά, το Ίδρυμα Πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος, η Ακρόπολη, κ.ά.



Εικόνα 2 - Περάσματα πεζών και μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Ανάλυση Ερωτηματολογίων

Ερωτηματολόγιο Μαθητών

Στο πλαίσιο της εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) μοιράστηκαν ερωτηματολόγια που απευθύνονται σε μαθητές σχολείων του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου. Παρακάτω παρουσιάζεται η σύνοψη των απαντήσεων.

Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 688 παιδιά και νέους: 357 αγόρια, 306 κορίτσια και 25 παιδιά που δε δήλωσαν φύλο.

Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των παιδιών (688 απαντήσεις):

Πίνακας 1: Φύλο & Ηλικία

Ηλικία	Φύλο						
	Αγόρι	Αγόρι %	Κορίτσια	Κορίτσια %	Δε δήλωσαν	Δε δήλωσαν %	Σύνολο
12	41	11%	28	9%	0	0%	69
13	62	17%	62	20%	1	4%	125
14	45	13%	54	18%	1	4%	100
15	73	20%	66	22%	4	16%	143
16	51	14%	40	13%	1	4%	92
17	59	17%	43	14%	1	4%	103
18	20	6%	6	2%	3	12%	29
19	1	0%	0	0%	0	0%	1
20	1	0%	3	1%	0	0%	4
23	0	0%	0	0%	1	4%	1
26	0	0%	0	0%	1	4%	1
27	1	0%	0	0%	0	0%	1
Δε δήλωσαν	3	1%	4	1%	12	48%	19
Σύνολο	357	100%	306	100%	25	100%	688

Οι περισσότεροι μαθητές φοιτούν στα εξής σχολεία:

- 1^ο ΓΕΛ Ταύρου
- 1^ο Γυμνάσιο Μοσχάτου
- 1^ο Γυμνάσιο Ταύρου
- 2^ο Γυμνάσιο Ταύρου
- 3^ο ΕΠΑΛ Ταύρου

Και κατοικούν στις περιοχές:

- Ταύρος
- Μοσχάτο
- Καλλιθέα

- Κάτω Ταύρος

Στο Παράρτημα φαίνονται αναλυτικά οι απαντήσεις για τις ερωτήσεις τόπου κατοικίας και σχολείου φοίτησης.

Ενότητα Β: Μετακινήσεις

Η πρώτη ερώτηση σχετική με τις μετακινήσεις των μαθητών ήταν με ποιο μέσο πηγαίνουν συνήθως στο σχολείο.

Κάποιοι μαθητές απάντησαν παραπάνω από ένα μέσο μεταφοράς, συνεπώς έχουμε περισσότερες απαντήσεις από τον συνολικό αριθμό των μοναδικών μαθητών.

Τα αποτελέσματα ήταν τα εξής:

- 124 μαθητές απάντησαν για μετακίνηση με αυτοκίνητο
- 584 μαθητές απάντησαν για μετακίνηση περπατώντας
- 52 μαθητές απάντησαν για μετακίνηση με ποδήλατο
- 38 μαθητές απάντησαν για μετακίνηση με δίκυκλο
- 54 μαθητές απάντησαν για μετακίνηση με σχολικό λεωφορείο
- 35 μαθητές απάντησαν για μετακίνηση με άλλο μέσο

Ακολουθούν οι χρόνοι μετακίνησης προς το σχολείο ανά μέσο:

Πίνακας 2: Χρόνοι μετακίνησης προς το σχολείο ανά μέσο

Προς το σχολείο με αυτοκίνητο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	13	10%
15 - 20 λεπτά	7	6%
5 - 10 λεπτά	41	33%
Έως 5 λεπτά	57	46%
Περισσότερο από 20 λεπτά	6	5%
Σύνολο	124	100%

Προς το σχολείο με περπάτημα	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	123	21%

15 - 20 λεπτά	50	9%
5 - 10 λεπτά	167	29%
Έως 5 λεπτά	198	34%
Περισσότερο από 20 λεπτά	46	8%
Σύνολο	584	100%

Προς το σχολείο με ποδήλατο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	11	21%
15 - 20 λεπτά	3	6%
5 - 10 λεπτά	14	27%
Έως 5 λεπτά	20	38%
Περισσότερο από 20 λεπτά	4	8%
Σύνολο	52	100%

Προς το σχολείο με δίκυκλο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	1	3%
15 - 20 λεπτά	2	5%
5 - 10 λεπτά	7	18%
Έως 5 λεπτά	26	68%
Περισσότερο από 20 λεπτά	2	5%
Σύνολο	38	100%

Προς το σχολείο με σχολικό λεωφορείο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	10	19%

15 - 20 λεπτά	3	6%
5 - 10 λεπτά	17	31%
Έως 5 λεπτά	15	28%
Περισσότερο από 20 λεπτά	9	17%
Σύνολο	54	100%

Προς το σχολείο με άλλο μέσο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	2	6%
15 - 20 λεπτά	3	9%
5 - 10 λεπτά	8	23%
Έως 5 λεπτά	12	34%
Περισσότερο από 20 λεπτά	10	29%
Σύνολο	35	100%

Η δεύτερη ερώτηση σχετική με τις μετακινήσεις των μαθητών ήταν «πόσο συχνά πηγαίνετε για τις παρακάτω δραστηριότητες ΜΟΝΟΙ σας; (χωρίς συνοδεία γονέα ή κηδεμόνα)».

Τα αποτελέσματα ήταν τα εξής:

- 493 μαθητές απάντησαν για αγορές αγαθών
- 569 μαθητές απάντησαν για εκπαίδευση (σχολείο, φροντιστήριο, ξένες γλώσσες)
- 484 μαθητές απάντησαν για αθλητισμό
- 463 μαθητές απάντησαν για αναψυχή/διασκέδαση
- 142 μαθητές απάντησαν για άλλο σκοπό

Ακολουθεί η συχνότητα των δραστηριοτήτων:

Πίνακας 3: Συχνότητα δραστηριοτήτων

Αγορές Αγαθών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	133	27%
Λίγες φορές	246	50%
Μόνο τα σαββατοκύριακα	71	14%
Ποτέ	43	9%
Σύνολο	493	100%

Εκπαίδευση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	492	86%
Λίγες φορές	47	8%
Μόνο τα σαββατοκύριακα	2	0%
Ποτέ	28	5%
Σύνολο	569	100%

Αθλητισμός	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	277	57%
Λίγες φορές	88	18%
Μόνο τα σαββατοκύριακα	28	6%
Ποτέ	91	19%
Σύνολο	484	100%

Αναψυχή	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	164	35%
Λίγες φορές	73	16%
Μόνο τα σαββατοκύριακα	190	41%
Ποτέ	36	8%
Σύνολο	463	100%

Άλλος σκοπός	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	67	47%
Λίγες φορές	32	23%
Μόνο τα σαββατοκύριακα	19	13%
Ποτέ	24	17%
Σύνολο	142	100%

Η επόμενη ερώτηση σχετική με τις μετακινήσεις των μαθητών ήταν «για ποιες δραστηριότητες πηγαίνετε με τα ΠΟΔΙΑ από το σπίτι; Πόσο περίπου χρόνο σας παίρνει;».

Τα αποτελέσματα ήταν τα εξής:

- 396 μαθητές απάντησαν για αγορές αγαθών
- 517 μαθητές απάντησαν για εκπαίδευση (σχολείο, φροντιστήριο, ξένες γλώσσες)
- 386 μαθητές απάντησαν για αθλητισμό
- 389 μαθητές απάντησαν για αναψυχή/διασκέδαση
- 119 μαθητές απάντησαν για άλλο σκοπό

Ακολουθούν οι απαντήσεις για το περπάτημα για δραστηριότητες:

Πίνακας 4: *Περπάτημα για δραστηριότητες*

Αγορές Αγαθών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	100	25%
15 - 30 λεπτά	99	25%
5 - 10 λεπτά	130	33%
Έως 5 λεπτά	67	17%
Σύνολο	396	100%

Εκπαίδευση	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
------------	--------------------	--------------------

10 - 15 λεπτά	123	24%
15 - 30 λεπτά	71	14%
5 - 10 λεπτά	183	35%
Έως 5 λεπτά	140	27%
Σύνολο	517	100%

Αθλητισμός	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	94	24%
15 - 30 λεπτά	113	29%
5 - 10 λεπτά	122	32%
Έως 5 λεπτά	57	15%
Σύνολο	386	100%

Αναψυχή	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	103	26%
15 - 30 λεπτά	157	40%
5 - 10 λεπτά	87	22%
Έως 5 λεπτά	42	11%
Σύνολο	389	100%

Άλλος σκοπός	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
10 - 15 λεπτά	24	20%
15 - 30 λεπτά	33	28%
5 - 10 λεπτά	41	34%
Έως 5 λεπτά	21	18%
Σύνολο	119	100%

Σε επόμενη ερώτηση, οι μαθητές κλήθηκαν να απαντήσουν αν κάνουν συχνά βόλτα περπατώντας (εκτός της μετακίνησης από/ προς το σχολείο).

Ακολουθούν οι απαντήσεις (683 απαντήσεις):

Πίνακας 5: *Βόλτα περπατώντας εκτός σχολείου*

Κάνετε συχνά βόλτα με τα πόδια;	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθημερινά	304	45%
Λιγότερο από 1 φορά/ 15 μέρες	38	6%
Λιγότερο από 1 φορά/ βδομάδα	77	11%
Λιγότερο από 1 φορά/ μήνα	40	6%
Λιγότερο από 3 φορές/ βδομάδα	224	33%
Σύνολο	683	100%

Οι μαθητές ρωτήθηκαν στη συνέχεια αν αισθάνονται ασφαλείς όταν περπατούν στην πόλη, με κριτήρια αν οι οδηγοί τους προσέχουν, αν τα πεζοδρόμια έχουν προβλήματα και αν έχουν ορατότητα για να περάσουν απέναντι.

Οι περισσότεροι απάντησαν «λίγο».

Ακολουθούν οι απαντήσεις (σύνολο 674).

Πίνακας 6: *Ασφάλεια στο περπάτημα*

Αίσθηση ασφάλειας στο περπάτημα	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου	104	15%
Λίγο	263	39%
Αρκετά	249	37%
Πολύ	58	9%
Σύνολο	674	100%

Οι μαθητές ρωτήθηκαν επίσης αν αισθάνονται ασφαλείς να περπατούν όταν νυχτώνει, από πλευράς εγκληματικότητας.

Οι περισσότεροι απάντησαν «λίγο».

Ακολουθούν οι απαντήσεις (σύνολο 681).

Πίνακας 7: Ασφάλεια στο περπάτημα όταν νυχτώνει

Αίσθηση ασφάλειας από άποψη εγκληματικότητας	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Καθόλου	234	34%
Λίγο	246	36%
Αρκετά	135	20%
Πολύ	66	10%
Σύνολο	681	100%

Στη συνέχεια, οι μαθητές ρωτήθηκαν αν έχουν δικό τους ποδήλατο και αν ναι, αν το χρησιμοποιούν μόνοι τους ή με τους γονείς τους.

Ακολουθούν οι 671 απαντήσεις που δόθηκαν:

Πίνακας 8: Κατοχή και χρήση ποδηλάτου

Κατοχή ποδηλάτου	Χρήση ποδηλάτου			Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
	Μαζί με τους γονείς	Μόνος/η	Δεν απάντησαν		
Ναι	54	338	8	400	60%
Όχι	0	0	271	271	40%
Σύνολο	54	338	279	671	100%

Επίσης, στην ερώτηση « έχετε κάποια στέκια σε δρόμους ή πλατείες όπου συναντιέστε με φίλους/ες σας;», 536 μαθητές ανέφεραν κάποιο στέκι.

Οι απαντήσεις βρίσκονται στο Παράρτημα.

Αναλυτικές Απαντήσεις

Πίνακας 9: Σχολείο φοίτησης

Σχολείο	Αριθμός	Ποσοστό
2 ^ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου	3	0,45
1 ^ο Γυμνάσιο Μοσχάτου	125	18,68
1 ^ο Γυμνάσιο Ταύρου	100	14,95
2 ^ο Γυμνάσιο Ταύρου	84	12,56
1 ^ο Γενικό Λύκειο Ταύρου	225	33,63
2 ^ο Γενικό Λύκειο Ταύρου	3	0,45
1 ^ο ΕΠΑΛ Ταύρου	3	0,45
3 ^ο ΕΠΑΛ Ταύρου	75	11,21
Με ελλιπή στοιχεία	51	7,62
Σύνολο	669	100%

Πίνακας 10: Περιοχή κατοικίας

Περιοχή κατοικίας	Αριθμός	Ποσοστό
Αγ. Ιωάννης Ρέντης	16	2,47
Πετράλωνα	28	4,33
Θησείο	1	0,15
Βοτανικός – Γκάζι	2	0,31
Χαλάνδρι	1	0,15
Καλλιθέα	11	1,70
Νέο Φάληρο	3	0,46
Νέα Σμύρνη	2	0,31
Νέος Κόσμος	1	0,15
Νίκαια - Κερατσίνι	2	0,31
Πλ. Αττικής – Αγ. Παντελεήμων	2	0,31
Πειραιάς	3	0,46
Ομόνοια	1	0,15
Μεταξουργείο	1	0,15
Αθήνα	5	0,77
Ηλιούπολη	1	0,15
Συγγρού	1	0,15
Εκτός Δήμου	81	12,52
Μακριά από το σχολείο	2	0,31
Κοντά από το σχολείο	2	0,31

Άνω Ταύρος	11	1,70
Κοντά στο σταθμό Ταύρου	3	0,46
Κάτω Ταύρος	30	4,64
Ταύρος	358	55,33
Μοσχάτο	148	22,87
Εντός Δήμου	554	85,63
Με ελλιπή στοιχεία	12	1,85
Σύνολο	647	100%

Πίνακας 11: Στέκια

Στέκια	Αριθμός
Εμπορικό κέντρο – Athens Heart - Village	13
Σχολικές Εγκαταστάσεις (εντός και εκτός)	36
Γειτονιά	9
Αθλητικοί χώροι – Γήπεδα	10
Πλατείες – Πάρκα – Παιδικές χαρές	158
Σε σπίτια (από κάτω ή επίσκεψη)	27
Χώροι Αναψυχής (καφετέριες, εστιατόριο)	57
Στάσεις ΜΜΜ (σταθμοί ΟΣΕ, ΗΣΑΠ, λεωφορείο)	7
Ανάπλαση	11
Κάτω Ταύρος	3
Ταύρος	23
Ωδείο	1
Εσταυρωμένος	2
Παναγίτσα	49
Μοσχάτο	6
Δε συναντιέμαι φίλους	2
Δεν απαντάω	3
Χωρίς συγκεκριμένο στέκι	46
Εκτός περιοχής	4
Ακρόπολη – Θησείο	6
Άνω Πετράλωνα	1
Αργυρούπολη	1
Βοτανικός – Γκάζι	4
Γλυφάδα	3
Καλλιθέα	9
Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος	3
Αθήνα (Μοναστηράκι, Ερμού)	16

Ηλιούπολη	2
Μεταξουργείο	2
Νίκαια	2
Μενίδι	1
Πετράλωνα	5
Εξάρχεια – Γκύζη	1
Πειραιάς	3
Πεντέλη	1
Σύνολο	536

Ερωτηματολόγιο Γονέων

Παρακάτω παρουσιάζεται η ανάλυση των απαντήσεων των ερωτηματολογίων που συμπλήρωσαν οι γονείς.

Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις γονέων

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 555 άτομα: 433 γυναίκες και 119 άντρες, ενώ 3 άτομα δε δήλωσαν φύλο ή ηλικία. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες και συμμετέχουσες ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 31-45 ετών. Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των συμμετεχόντων (552 απαντήσεις):

Πίνακας 12: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα (πλήθος απαντήσεων)

Ηλικιακή ομάδα	Φύλο					
	Άνδρας	Άνδρας %	Γυναίκα	Γυναίκα %	Σύνολο	Σύνολο %
έως 30 ετών	0	0%	17	4%	17	3%
31-45 ετών	72	61%	349	81%	421	76%
46-60 ετών	44	37%	65	15%	109	20%
> 61 ετών	1	1%	1	0%	2	0%
(κενό)	2	2%	1	0%	3	1%
Σύνολο	119	100%	433	100%	552	100%

Οι περισσότεροι κάτοικοι μένουν στις περιοχές Μοσχάτο και Ταύρο.

Ακολουθεί πίνακας με την περιοχή κατοικίας των συμμετεχόντων στην έρευνα (555 απαντήσεις).

Πίνακας 13: Περιοχή κατοικίας

Περιοχή Κατοικίας	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
-------------------	--------------------	--------------------

Άνω Γλυφάδα	1	0%
Ελαιώνας	1	0%
Καλλιθέα	6	1%
Κάτω Πετράλωνα	2	0%
Μοσχάτο	280	50%
Νέο Φάληρο	1	0%
Πειραιάς	1	0%
Πετράλωνα	1	0%
Ταύρος	262	47%
Σύνολο	555	100%

Ενότητα Β: Δημογραφικές ερωτήσεις μαθητών

Οι γονείς ερωτήθηκαν για βασικές δημογραφικές πληροφορίες των παιδιών τους. Στην ερώτηση του φύλου του παιδιού δόθηκαν 732 απαντήσεις. Δηλώθηκαν 358 αγόρια και 374 κορίτσια.

Πίνακας 14: Φύλο παιδιού

Φύλο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Αγόρι	358	49%
Κορίτσι	374	51%
Σύνολο	732	100%

Για 733 παιδιά απαντήθηκε η ηλικία και οι απαντήσεις φαίνονται συγκεντρωτικά παρακάτω:

Πίνακας 15: Ηλικία παιδιού

Ηλικία	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
6-11 ετών	670	91%
12-15 ετών	63	9%

Σύνολο	733	100%
---------------	------------	-------------

Το σχολείο φοίτησης απαντήθηκε για 561 παιδιά. Οι απαντήσεις ακολουθούν:

Πίνακας 16: Σχολείο φοίτησης

Σχολείο φοίτησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
1ο Νηπιαγωγείο Ταύρου	2	0.4%
3ο Νηπιαγωγείο Ταύρου	2	0.4%
4ο Νηπιαγωγείο	1	0.2%
4ο Νηπιαγωγείο Ταύρου	1	0.2%
1ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου	68	12.1%
3ο Δημοτικό Σχολείο Μοσχάτου	97	17.3%
3ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου	147	26.2%
4ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου	54	9.6%
5ο Δημοτικό Σχολείο Μοσχάτου	99	17.6%
5ο Δημοτικό Σχολείο Ταύρου	1	0.2%
6ο Δημοτικό Σχολείο Μοσχάτου	89	15.9%
Σύνολο	561	100%

Ενότητα Γ: Μετακινήσεις μαθητών

Μετακίνηση προς το σχολείο

Για 734 παιδιά απαντήθηκε ο τρόπος μετακίνησής τους προς το σχολείο. Συνηθέστερος τρόπος είναι το βάδισμα συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου. Ακολουθεί το πλήθος των απαντήσεων στην ερώτηση του κύριου τρόπου μετακίνησης των παιδιών από το σπίτι προς το σχολείο:

Πίνακας 17: Τρόπος μετακίνησης προς το σχολείο

Τρόπος μετακίνησης προς το σχολείο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	59	8%
Βάδισμα συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	473	64%
Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (πχ συγγενή, γείτονα, γνωστού)	5	1%
Με δικό μου όχημα	113	15%
Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	14	2%
Με λεωφορείο	1	0%
Με τα πόδια, μόνο του	69	9%
Σύνολο	734	100%

Στην ερώτηση «συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι προς το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας», οι περισσότεροι γονείς απάντησαν «έως 5 λεπτά». Ακολουθούν οι απαντήσεις που σχετίζονται με το χρόνο μετακίνησης προς το σχολείο (732 απαντήσεις):

Πίνακας 18: Χρόνος μετακίνησης προς το σχολείο

Χρόνος μετακίνησης προς το σχολείο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έως 5 λεπτά	495	68%
5-10 λεπτά	199	27%
10-15 λεπτά	34	5%
15-20 λεπτά	3	0%
Περισσότερα από 20 λεπτά	1	0%
Σύνολο	732	100%

Επιστροφή από το σχολείο

Για 730 παιδιά απαντήθηκε ο τρόπος επιστροφής προς το σπίτι. Συνηθέστερος τρόπος είναι η μετακίνηση με το αυτοκίνητο των γονέων. Ακολουθεί το πλήθος των απαντήσεων στην ερώτηση του κύριου τρόπου μετακίνησης των παιδιών από το σχολείο προς το σπίτι:

Πίνακας 19: Τρόπος επιστροφής προς το σπίτι

Τρόπος επιστροφής προς το σπίτι	Αριθμός	Ποσοστό
---------------------------------	---------	---------

	Απαντήσεων	Απαντήσεων
Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	108	15%
Βάδισμα με συνοδεία γονέα	453	62%
Με άλλο μέσο	9	1%
Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ συγγενή, γείτονα, γνωστού)	21	3%
Με δικό σας αυτοκίνητο	69	9%
Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	6	1%
Με ποδήλατο	3	0%
Με σχολικό λεωφορείο	4	1%
Με τα πόδια μόνο του	57	8%
Σύνολο	730	100%

Στην ερώτηση «συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σχολείο προς το σπίτι στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας», οι περισσότεροι γονείς απάντησαν «έως 5 λεπτά». Ακολουθούν οι απαντήσεις που σχετίζονται με το χρόνο μετακίνησης προς το σπίτι (553 απαντήσεις):

Πίνακας 20: Χρόνος επιστροφής προς το σπίτι

Χρόνος επιστροφής προς το σπίτι	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Έως 5 λεπτά	345	62%
5-10 λεπτά	169	31%
10-15 λεπτά	33	6%
15-20 λεπτά	5	1%
Περισσότερα από 20 λεπτά	1	0%
Σύνολο	553	100%

Ανησυχίες γονέων

Οι γονείς ερωτήθηκαν «ποιες είναι οι ανησυχίες σας για το βάδισμα του/των παιδιού/ών σας προς και από το σχολείο», με πιθανές απαντήσεις τις παρακάτω:

- Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή
- Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί
- Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς
- Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα
- Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο
- Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο.

Ακολουθούν οι απαντήσεις που σχετίζονται με τις ανησυχίες των γονέων (528 απαντήσεις):

Πίνακας 21: *Ανησυχίες γονέων*

Ανησυχίες γονέων	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή	62	12%
Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί	104	20%
Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς	101	19%
Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα	102	19%
Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος γύρω από το σχολείο	69	13%
Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της διαδρομής από το σπίτι προς το σχολείο	90	17%
Σύνολο	528	100%

Στην ερώτηση «Σε τι απόσταση βρίσκεται το σχολείο του παιδιού σας από το σπίτι σας;» δόθηκαν 735 απαντήσεις και οι περισσότεροι γονείς δήλωσαν απόσταση μικρότερη των 500 μέτρων.

Πίνακας 22: *Απόσταση σπιτιού - σχολείου*

Απόσταση σπιτιού - σχολείου	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Μικρότερη των 500 μέτρων	486	66%

500 -1000 μέτρα	189	26%
1000 -1500 μέτρα	45	6%
Μεγαλύτερη των 1500 μέτρων	15	2%
Σύνολο	735	100%

Οι γονείς ρωτήθηκαν σε περίπτωση που συνοδεύουν το παιδί τους κατά τη μετάβαση προς το σχολείο και κατά την επιστροφή από το σχολείο, αν συνδυάζουν αυτή τη μετακίνηση με άλλους σκοπούς.

Μετακίνηση προς το σχολείο (418 απαντήσεις)

Πίνακας 23: Συνδυασμός διαδρομών κατά τη μετάβαση στο σχολείο

Συνδυασμός διαδρομών κατά τη μετάβαση στο σχολείο	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	183	44%
Όχι	235	56%
Σύνολο	418	100%

Επιστροφή από το σχολείο (417 απαντήσεις)

Πίνακας 24: Συνδυασμός διαδρομών κατά την επιστροφή στο σπίτι

Συνδυασμός διαδρομών κατά την επιστροφή στο σπίτι	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	83	20%
Όχι	334	80%
Σύνολο	417	100%

Ενότητα Δ: Κατοχή οχημάτων

Οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν για την κατοχή αυτοκινήτου, μηχανοκίνητου δικύκλου και ποδηλάτου.

Για το αυτοκίνητο οι πιθανές απαντήσεις ήταν «ναι», «όχι» και «περισσότερο από 1 αυτοκίνητα». Δόθηκαν 552 απαντήσεις, οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 25: Κατοχή αυτοκινήτου

Κατοχή αυτοκινήτου	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό
--------------------	--------------------	---------

		Απαντήσεων
Ναι	321	58%
Όχι	45	8%
Περισσότερα από 1 αυτοκίνητα	186	34%
Σύνολο	552	100%

Για το μηχανοκίνητο δίκυκλο δόθηκαν 525 απαντήσεις, οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 26: Κατοχή μηχανοκίνητου δίκυκλου

Κατοχή μηχανοκίνητου δίκυκλου	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	174	33%
Όχι	351	67%
Σύνολο	525	100%

Για το ποδήλατο δόθηκαν 521 απαντήσεις, οι οποίες παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 27: Κατοχή ποδηλάτου

Κατοχή ποδηλάτου	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστό Απαντήσεων
Ναι	355	68%
Όχι	166	32%
Σύνολο	521	100%

Τι είναι το όραμα για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας;

Το όραμα για το Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου διαμορφώνεται στην Β' Φάση σχεδιασμού της ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές οδηγίες και αποτελεί τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή αλλιώς τη **φράση- κλειδί** που συνοψίζει τους στόχους και τις προτεραιότητες για το μέλλον του δήμου ως προς τον τομέα των μετακινήσεων αλλά και του χωρικού σχεδιασμού γενικότερα.

Το όραμα ενός ΣΒΑΚ δεν είναι μονάχα μια απλή προωθητική φράση που αξιοποιεί η πολιτική ηγεσία του τόπου που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως είναι **ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ η διατύπωση της κατεύθυνσης για την μελλοντική εικόνα που επιθυμεί η ΠΟΛΗ.**

Μια μελλοντική εικόνα η οποία θα χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερη ευαισθησία για το περιβάλλον, θα διασφαλίζει το δικαίωμα των πολιτών στην ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση και θα είναι οικονομικά αποδοτική. Αυτή η εικόνα απαιτεί ένα χώρο με λιγότερο αριθμό αυτοκινήτων και παράλληλα περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία αλλά και καινοτόμους τρόπους μετακίνησης.

Σκοπός του παρόντος βήματος είναι η επανεξέταση και η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας των βημάτων του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου για τη σύνθεση μιας **φράσης - κλειδί η οποία θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση - στόχο που από κοινού Δήμος και Φορείς επιθυμούν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.** Η κατεύθυνση αυτή προκύπτει μετά από την ανάλυση μιας σειράς στοιχείων όπως:

- της γενικότερης στρατηγικής για την ανάπτυξη της περιοχής (πχ Κατευθύνσεις υπερκείμενου σχεδιασμού ή επιχειρησιακών στόχων)
- των ειδικών και κρίσιμων ζητημάτων της περιοχής (πχ βασικά οικονομικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του δήμου)
- των βασικών προτεραιοτήτων για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας
- αλλά και πλήθος άλλων στοιχείων.

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η εξής: Αρχικά διαμορφώνεται σε πilotικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς και στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και σε τελική φάση οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία πλαισιώνεται από τα κύρια συστατικά του στοιχεία, δηλαδή τις **προτεραιότητες** και τους επιμέρους **στόχους** του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου.

Το όραμα για το ΣΒΑΚ του δήμου Μοσχάτου-Ταύρου υιοθετεί μια σφαιρική προσέγγιση καθώς λαμβάνει υπόψη τόσο ήδη διατυπωμένα στρατηγικά οράματα για την ανάπτυξη, όσο και το όραμα και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Σημειώνεται ότι στο Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (2015-2019) το διατυπωμένο όραμα έχει ως εξής: «Τη διαμόρφωση ενός Δήμου λειτουργικού, σύγχρονου, οικονομικά βιώσιμου, φιλικού προς το περιβάλλον και τον πολίτη του. Ένα

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Δήμο ικανό να εκμεταλλεύεται τις ευκαιρίες και να αξιοποιεί τα πλεονεκτήματά του προκειμένου να υλοποιεί πρωτοπόρες δράσεις και έργα».

Σύμφωνα με το Δήμο, ο στόχος/ όραμα θα επιτευχθεί μέσα από διάφορες δράσεις. Παρακάτω παρουσιάζονται οι δράσεις που είναι συναφείς με τους στόχους του ΣΒΑΚ:

- + Δράσεις ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης τοπικού πληθυσμού σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος.
- + Δημιουργία περιπατητικών διαδρομών – μονοπατιών, ποδηλατόδρομων- Μελέτη για τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών, δημιουργία πεζοδρόμων-δρόμων ήπιας κυκλοφορίας-διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
- + Τροποποίηση κυκλοφοριακών μελετών (σημειακές αλλαγές).
- + Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου
- + Έργα ανάπλασης και ενεργειακής αναβάθμισης οδών πλατειών-παιδικών χαρών- πάρκων και ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του Δήμου
- + Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας-προώθηση βιώσιμης κινητικότητας.
- + Εφαρμογή και διαχείριση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε περιοχές του Δήμου.
- + Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων (κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση για πρόσβαση σε σχολικά συγκροτήματα καθώς και παρεμβάσεις στα πεζοδρόμια και το οδόστρωμα των σχολικών συγκροτημάτων ΑΜΕΑ.
- + Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός Δημοτικής Συγκοινωνίας.
- + Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο της πόλης για την υποστήριξη ΑμεΑ.
- + Επισκευή και συντήρηση οδών – Διάνοιξη οδών – πεζοδρόμων – δικτύων – κατασκευή ποδηλατοδρόμων.

Συνεπώς από τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι η προστασία του περιβάλλοντος, η κυκλοφοριακή και πολεοδομική οργάνωση, καθώς και η ποιότητα ζωής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Δήμου.

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ περιγράφεται παρακάτω:

(Το όραμα αυτό είναι **πρωταρχικό** δίνοντας μια πρώτη αίσθηση των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο)

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.

Η παραπάνω ομάδα θέσεων για το όραμα² σχετικά με την ανάπτυξη του δήμου Μοσχάτου-Ταύρου είναι αυτή που αποτελεί τη βάση προσδιορισμού των στόχων, των

² Το παραπάνω όραμα αναρτήθηκε σε εμφανή θέση στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου, επικοινωνείτε μέσω τύπου και συναντήσεων με φορείς που απαρτίζουν το δίκτυο φορέων της περιοχής και κοινοποιείται στο σύνολο των κατοίκων της περιοχής. Μέσα από τις εν λόγω δραστηριότητες ενισχύθηκε η ενεργός συμμετοχή των πολιτών και συνδιαμορφώθηκε το ΣΒΑΚ από την τοπική κοινωνία του Μοσχάτου-Ταύρου.

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

προτεραιοτήτων και των μέτρων του ΣΒΑΚ. Σημειώνεται στο σημείο αυτό πως η ομάδα η οποία είναι υπεύθυνη για την ανάπτυξη και επικοινωνία του οράματος είναι καταρχήν η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου, που αποτύπωσε το στρατηγικό όραμα συνέθεσε απόψεις και ζητούμενα, έλαβε υπόψη τις ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του οράματος και κατέληξε τελικώς στο παραπάνω.

Δραστηριότητα 4.2 – Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου σε διαρκή συνεργασία με την ανάδοχο ενημέρωνε ανά τακτά χρονικά διαστήματα το κοινό (κατοίκους-επισκέπτες-φορείς) μέσα από:

- την ειδική ιστοσελίδα προβολής του ΣΒΑΚ,
- συναντήσεις διαβουλεύσεων,
- δημοσιεύματα στον τοπικό έντυπο και ηλεκτρονικό Τύπο.

Σε παράλληλο χρόνο διοργάνωσε και ξεκίνησε εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων, καταρχάς με την πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών και εν συνεχεία με σχετικό φυλλάδιο ενημέρωσης.

Αξίζει να τονισθεί πως λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμένους πόρους για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ειδικό βάρος σε αυτή τη διαδικασία έχει η Ομάδα Εργασίας του Δήμου και το Δίκτυο Φορέων.

Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά τα επιμέρους εργαλεία ενημέρωσης:

Ιστοσελίδα αναλυτικής ενημέρωσης και παρουσίασης στοιχείων για το ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου

Η δημιουργία ιστοσελίδας στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για το Μοσχάτο και τον Ταύρο δίνει τη δυνατότητα για ολοκληρωμένη και απτή δημοσιοποίηση του προτεινόμενου σχεδιασμού με κεντρικό άξονα την ήπια κινητικότητα.

Η παρούσα ιστοσελίδα σκοπεύει στην παρουσίαση όλων των δεδομένων σχετικά με την πορεία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, το όραμα, τις προτεραιότητες, τις προτάσεις, τις πιθανές επιπτώσεις καθώς και τα αποτελέσματα της επεξεργασίας τους. Στόχο αποτελεί επίσης η πλατφόρμα αυτή να καταστεί εργαλείο το οποίο θα ενισχύσει το δημόσιο διάλογο και τη συμμετοχικότητα, όσον αφορά στα εξεταζόμενα στοιχεία.

Ο Σχεδιασμός της ηλεκτρονικής πλατφόρμας πραγματοποιήθηκε με βάση την ειδική πλατφόρμα σχεδιασμού ιστοσελίδων την WIX. Οι κύριοι λόγοι επιλογής σχεδιασμού ιστοσελίδας σε μια τέτοιου είδους πλατφόρμα είναι οι εξής:

- Είναι δωρεάν πλατφόρμα οικοδόμησης ιστοσελίδων, φιλική προς τον χρήστη.

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

- Διαθέτει έξυπνο επεξεργαστή και επιτρέπει την δημιουργία ιστοτόπου με εύκολο και απλό σχεδιασμό. Τόσο τα κείμενα όσο και οι εικόνες, video, social μπορούν να συνδεθούν και να παραμετροποιηθούν με γρήγορο και λειτουργικό τρόπο.
- Διαθέτει έτοιμες φόρμες – templates, με στόχο την εκκίνηση σχεδιασμού σύμφωνα με την κατηγορία θεματολογίας που επιθυμεί ο εκάστοτε χρήστης.
- Διαθέτει στοιχεία αναφορικά με την επισκεψιμότητα του site (seo) με την χρήση των κατάλληλων λέξεων κλειδιά.
- Συνδέεται με τα googlemaps και άλλα σύγχρονα εργαλεία επικοινωνίας και απεικόνισης

Για τον σχεδιασμό της ιστοσελίδας δημιουργήθηκε νέος λογαριασμός email στη ψηφιακή πλατφόρμα της Google: moschatotavros@gmail.com. Στόχος είναι κατά κύριο λόγο η δυνατότητα άμεσης επικοινωνίας των χρηστών με την ομάδα που υποστηρίζει το έργο.

Η ονομασία της ιστοσελίδας (domain name) είναι:

<https://moschatotavros.wixsite.com/svak>

Η επιλογή της ονοματοδοσίας για τον ιστότοπο του έργου έχει άμεση σχέση με:

την πόλη εφαρμογής του σχεδίου

τη μετακίνηση

τη βιώσιμη ανάπτυξη

Σε ότι αφορά στη δομή της θεματολογίας της ιστοσελίδας, σημειώνεται πως αυτή διαρθρώνεται ως εξής:

1) Αρχική Σελίδα

2) **Γιατί ΣΒΑΚ**, όπου τεκμηριώνεται η ανάγκη ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ, συνοδευόμενη από τα οφέλη που θα επιφέρει

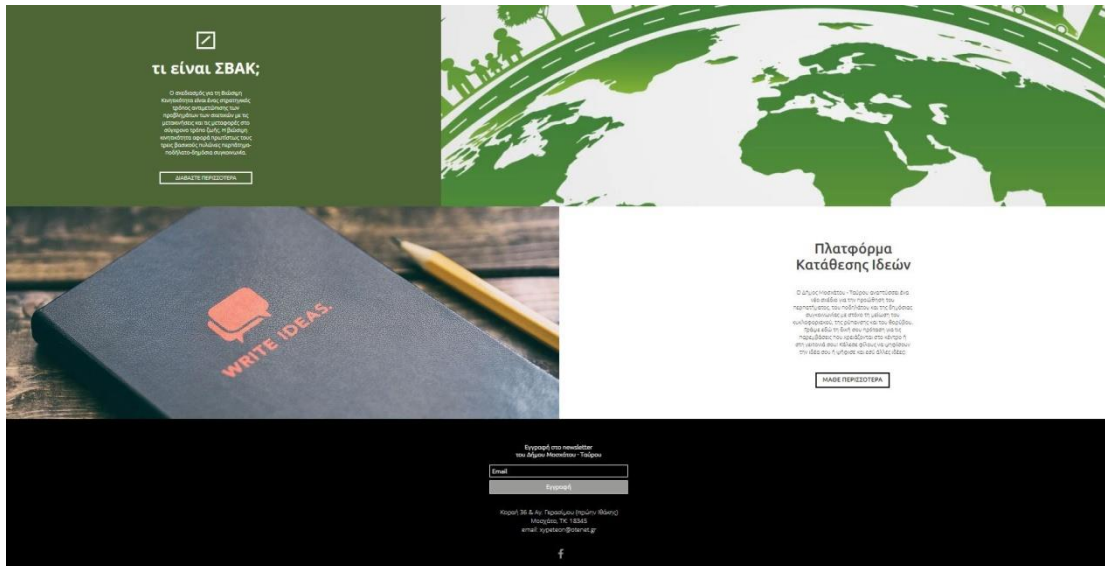
3) **Συμμετοχή Πολιτών και Φορέων – Ερωτηματολόγια**, όπου παρουσιάζονται όλοι οι προτεινόμενοι τρόποι συμμετοχής των πολιτών στο σχεδιασμό καθώς και την τεκμηρίωση των αναγκών για το Μοσχάτο και τον Ταύρο.

4) **Ανάπτυξη Οράματος – Προτεραιοτήτων**, όπου τοποθετούνται όλα τα κρίσιμα σημεία σχετικά με το όραμα, τους στόχους, τις προτεραιότητες, τα μέτρα και τις παρεμβάσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

5) **Επικοινωνία**, όπου παρέχονται τα στοιχεία επικοινωνίας για όλους τους ενδιαφερόμενους προς την Ομάδα Εργασίας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου



Εικόνα 3: Στιγμιότυπα από την ιστοσελίδα ενημέρωσης του κοινού

Το περιεχόμενό της εν λόγω ιστοσελίδας βρίσκεται σε ένα καθεστώς διαρκούς ενημέρωσης από την πρώτη στιγμή εκκίνησης του ΣΒΑΚ και σε αυτό μπορούν να έχουν ελεύθερη πρόσβαση όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς, κάτοικοι και επισκέπτες της περιοχής.

Τέλος, η ιστοσελίδα θα παραμείνει ενεργή και θα ενημερώνεται περαιτέρω από την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ κατά το στάδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης της Εφαρμογής του Σχεδίου.

Πλατφόρμα /Ιστοσελίδα συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό

Στόχος της πλατφόρμας – ιστοσελίδας συμμετοχής του κοινού ήταν να αποτελέσει το έναυσμα για την ενεργοποίηση του κοινού με σκοπό τη συμμετοχή του στις διαδικασίες

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

σχεδιασμού της πόλης του. Επίσης, η πλατφόρμα στοχεύει στην απλοποίηση της κατάθεσης σκέψεων και προτάσεων των πολιτών από την άνεση του προσωπικού τους χώρου, χωρίς να απαιτείται η φυσική τους παρουσία σε συναντήσεις εργασίας, παρουσιάσεις ειδικών και γραφειοκρατικές διαδικασίες της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Άλλος ένας στόχος της πλατφόρμας ήταν η γνωριμία των πολιτών του Μοσχάτου και του Ταύρου, με την έννοια της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τις επιμέρους θεματικές της νέας προσέγγισης σχεδιασμού για τις μετακινήσεις όπου βασικοί πυλώνες της είναι το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.

Η πλατφόρμα βρίσκεται στο διαδικτυακό τόπο:

<http://svak-moschato-tavros.eu/index.html#>

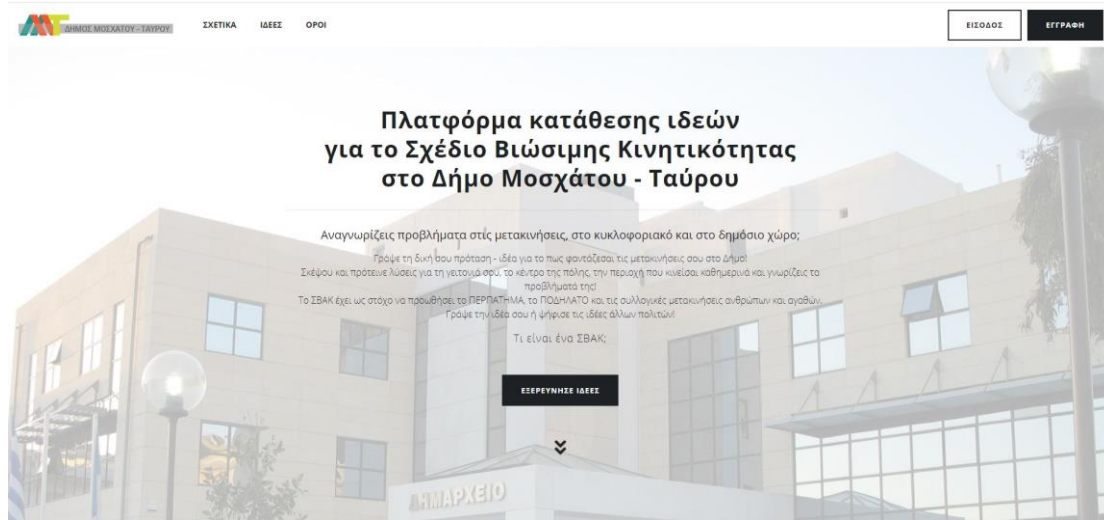
Αναφορικά με τη λειτουργία της πλατφόρμας, σημειώνεται πως αυτή επιτρέπει σε κάθε πολίτη που το επιθυμεί να καταθέσει μία δική του ιδέα, πρόταση ή σχόλιο για το Μοσχάτο και τον Ταύρο σε θέματα αστικού περιβάλλοντος και μετακινήσεων.

Οι ιδέες των κατοίκων δύνανται να σχετίζονται με τις παρακάτω θεματικές κατηγορίες:

- Περπάτημα,
- Ποδήλατο,
- Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ),
- Κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς (π.χ. κοινόχρηστα ποδήλατα ή κοινόχρηστα αυτοκίνητα ή ηλεκτρικά πατίνια),
- ΑΜΕΑ,
- Δημόσιος Χώρος,
- Πράσινο,
- Στάθμευση,
- Έξυπνες εφαρμογές

Κρίσιμο στοιχείο της πλατφόρμας αυτής αποτελεί η διαδικασία της ψηφοφορίας η οποία επιτρέπει στους χρήστες να ψηφίσουν τις ιδέες άλλων χρηστών. Οι ιδέες αυτές, όπως και όλες όσες κατατίθενται, αξιολογούνται από τον ανάδοχο και το δήμο προκειμένου να ενσωματωθούν στον τελικό σχεδιασμό του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Αντίστοιχα με την ιστοσελίδα ενημέρωσης, η παρούσα ιστοσελίδα θα παραμείνει επίσης ενεργή χωρίς ωστόσο τη δυνατότητα υποβολής νέων ιδεών. Η απόφαση αυτή στοχεύει στην άμεση ενημέρωση των κατοίκων για τις ιδέες που κατατέθηκαν από την έναρξη του σχεδίου έως τη φάση του σχεδιασμού, αλλά και τη μελλοντική αξιοποίησή της για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.



Εικόνα 4: Στιγμιότυπο από την πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών

Διαβουλεύσεις

1η διαβούλευση – 20/11/2019

Την Τετάρτη 20/11 στο Πολιτιστικό κέντρο του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου πραγματοποιήθηκε η πρώτη διαβούλευση στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση για την έννοια του ΣΒΑΚ, καθώς και για τα στάδια υλοποίησής του, αλλά και η καταγραφή προβλημάτων από τους εκπρόσωπους των φορέων και των πολιτών. Στη διαβούλευση συμμετείχαν οι παρακάτω φορείς, καθώς και πολίτες του δήμου:

- Διαδικασία Α.Ε.
- Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
- Αθλητική επιτροπή Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- Δημοτικός Οργανισμός Προσχολικής Αγωγής και Κοινωνικής Αλληλεγγύης
- Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης
- Πνευματικό Κέντρο Μοσχάτου
- Εμπορικός Σύλλογος
- Δημοτική Παράταξη «Μαζί μπροστά»
- Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης

Η διαβούλευση ξεκίνησε με καλωσόρισμα από τη Δημοτική Αρχή. Στη συνέχεια η Ομάδα Εργασίας επισήμανε το σκοπό της διαβούλευσης και τη σημασία της συμμετοχής των πολιτών και των φορέων έτσι ώστε να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Ο καθηγητής Πολεοδομίας κ. Βλαστός, εμπειρογνώμονας σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας, τόνισε ότι τα ΣΒΑΚ είναι στρατηγικά σχέδια τα οποία χρηματοδοτούνται

από το Πράσινο Ταμείο και αναβαθμίζουν τη ποιότητα ζωής των κατοίκων μέσω της ενίσχυσης των βιώσιμων μετακινήσεων. Εξάλλου, η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και η μείωση των εκπομπών των αερίων αποτελεί μια από τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία έχει δηλώσει ότι δεν θα χρηματοδοτεί άλλα έργα που δε θα συνάδουν με τους στόχους της. Αποτελεί, δηλαδή, ζήτημα ευθύνης των κατοίκων τόσο ως προς το παγκόσμιο, όσο και ως προς τον ελλαδικό χώρο να επιτευχθούν αυτές οι προτεραιότητες. Ο κ. Βλαστός δεν παρέλειψε να αναφερθεί σε επιτυχημένα ευρωπαϊκά παραδείγματα χαμηλού κόστους και υψηλής αισθητικής που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα, τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν στο Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου.

Ο εκπρόσωπος του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ) πήρε πρώτος τον λόγο και τόνισε πως το ΕΚΔΔΑ παροτρύνει τους πολίτες που επισκέπτονται το εθνικό κέντρο, αλλά και τους υπαλλήλους του να χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και ιδιαίτερα τον ΗΣΑΠ, ενώ δεσμεύτηκε πως θα ορίσει έναν αρμόδιο επιστήμονα, ο οποίος θα έρχεται σε επαφή με τους πολίτες και θα καταγράφει τα προβλήματα τους και τις προτάσεις τους για το ΣΒΑΚ.

Ο εκπρόσωπος της Τοπικής Κοινότητας Μοσχάτου επεσήμανε πως είναι απαραίτητη η διεξαγωγή μιας τοπικής καμπάνιας ενημέρωσης των πολιτών, προκειμένου οι πολίτες να ενημερωθούν για το ΣΒΑΚ και να συμμετέχουν σε αυτό με τις προτάσεις τους. Στη συνέχεια, ανέφερε τον νέο κυκλικό κόμβο που υλοποιήθηκε στο Μοσχάτο και εξήγησε πως τόσο ο ίδιος, όσο και οι κάτοικοι του Δήμου δεν είχαν καταλάβει την σημαντικότητα του μέχρι την στιγμή που ο κ. Βλαστός ανέφερε στην παρουσίασή του πως οι κυκλικοί κόμβοι αναγκάζουν τους οδηγούς να ελαττώσουν την ταχύτητα κίνησής τους. Φέροντας αυτό ως παράδειγμα υπογράμμισε πάλι την σημαντικότητα του να εξηγείς στους πολίτες γιατί παίρνονται κάποιες αποφάσεις και τι όφελος θα έχουν από αυτές, ώστε οι πολίτες με τη σειρά τους να τις αποδεχτούν και να τις υποστηρίξουν.

Στο Β. Μοσχάτο κυριαρχεί η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών και αυτή η δραστηριότητα έχει αυξήσει την χρήση των Ι.Χ. στην συγκεκριμένη περιοχή σύμφωνα με εκπρόσωπο δημοτικής παράταξης, ο οποίος δήλωσε στη συνέχεια ότι υπάρχει σημαντική έλλειψη χώρων δημόσιας στάθμευσης. Έπειτα, έγινε αναφορά στις οδούς Μακρυγιάννη και Χρυσοστόμου Σμύρνης και προτάθηκε μια από τις δύο προαναφερθείσες οδούς να παραμείνει οδός ταχείας κυκλοφορίας και η άλλη να χαρακτηριστεί ως ήπιας κυκλοφορίας. Επίσης, προτάθηκε η υλοποίηση ενός δικτύου ποδηλατοδρόμου το οποίο θα ξεκινάει από τον Σταθμό ΗΣΑΠ του Μοσχάτου, θα καταλήγει στα δυτικά προάστια του Δήμου και θα συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη του τόπου.

Ο εκπρόσωπος του ιδρύματος «Μιχάλης Κακογιάννης» επεσήμανε τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Δήμος. Έκανε αναφορά στην γραμμή τρόλεϊ, η οποία έχει υλοποιηθεί αλλά δεν χρησιμοποιείται και μίλησε για τα κορεσμένα δίκτυα του Δήμου τις ημέρες και τις ώρες που πραγματοποιείται κάποια κοινωνική εκδήλωση. Ο εκπρόσωπος του ιδρύματος φέροντας ως παράδειγμα το χώρο στάθμευσης στον σταθμό του μετρό, ο οποίος δεν χρησιμοποιείται με σκοπό τη μετεπιβίβαση στα ΜΜΜ, υποστήριξε πως το παράδειγμα αυτό και η έλλειψη της αίσθησης παραχώρησης προτεραιότητας στους πεζούς είναι αποτέλεσμα της ελληνικής κουλτούρας. Παρότρυνε επίσης τη Δημοτική αρχή να

επενδύσει στις συγκοινωνίες και να επεκταθεί το μετρό. Επιπλέον, τόνισε πως το ίδρυμα από την πλευρά του είναι διατεθειμένο να παρέχει μειωμένο κόμιστρο στους επισκέπτες, οι οποίοι καταφθάνουν σε αυτό χρησιμοποιώντας τα ΜΜΜ με την επίδειξη των εισιτηρίων τους με απώτερο σκοπό να συμβάλλει στην μείωση της άσκοπης χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Ο κ. Βλαστός παρενέβη στην παραπάνω πρόταση και την αξιολόγησε θετικά επισημαίνοντας πως το ίδρυμα θα βγει κερδισμένο από αυτή του την ενέργεια, διότι οι επισκέπτες θα το εκτιμήσουν, ενώ παράλληλα θα αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση.

Ο εκπρόσωπος της Ανώτατης Σχολής Καλών Τεχνών παίρνοντας τον λόγο συμφώνησε με την χρησιμότητα των ΣΒΑΚ, όμως θεώρησε πως είναι ελάχιστοι οι παρευρισκόντες στη διαβούλευση και πως οι παρουσιάσεις των ΣΒΑΚ ήταν γενικού περιεχομένου, ενώ ο ίδιος θα προτιμούσε να ενημερωθεί για τα προβλήματα του Δήμου του και για τους τρόπους αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων. Έπειτα, ανέφερε το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης, όπου οι κάτοικοι μιας συγκεκριμένης οδού κρέμασαν στα μπαλκόνια τους ζωγραφισμένα σεντόνια και οι πεζοί αλλά και οι οδηγοί που διέσχιζαν την συγκεκριμένη οδό, σήκωσαν το κεφάλι ψηλά αντικρίζοντας την τέχνη. Με αυτό το παράδειγμα ο εκπρόσωπος της σχολής Καλών Τεχνών ήθελε να τονίσει την σημαντικότητα της τέχνης η οποία θα μπορούσε να συμβάλλει και στην υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Σε αυτό το σημείο, ο εκπρόσωπος του αναδόχου-συμβούλου υπενθύμισε πως ο λόγος που γίνονται οι διαβουλεύσεις είναι για να συζητηθούν τα προβλήματα των πολιτών και να εντοπιστεί η βέλτιστη δυνατή και βιώσιμη λύση.

Στη συνέχεια της διαβούλευσης, μέλος του Δημοτικού Συμβουλίου έκανε αναφορά σε ένα προσωπικό του θέμα όπου μέλος της οικογένειάς του ως κάτοικος της Ολλανδίας, αντιμετώπιζε προβλήματα με τις ολλανδικές αρχές ως παραβάτης του νόμου σε θέματα κυκλοφορίας, καθώς στην ελλαδικό χώρο κάνοντας τις ίδιες παραβάσεις δεν τιμωρούνταν. Αποτέλεσμα ήταν, το στενό οικογενειακό του πρόσωπο να συμμορφωθεί και να αλλάξει την κουλτούρα του προσαρμόζοντας την στην κουλτούρα των Ολλανδών. Επιπλέον, θεώρησε σημαντικό να μοιραστούν έντυπα ώστε οι πολίτες να ενημερωθούν για τα ΣΒΑΚ και την ορθή χρήση των υπαρχόντων υποδομών φέροντας ένα ακόμα απτό παράδειγμα ενός πεζοδρόμου στο Βόρειο Μοσχάτο, στον οποίο τα διερχόμενα οχήματα αναπτύσσουν σημαντικά υψηλές ταχύτητες και δεν υπακούν στον ΚΟΚ.

Ένα ακόμη μέλος του δημοτικού συμβουλίου επισήμανε πως η τοπογραφία του Δήμου ευνοεί τις μετακινήσεις των πεζών και των ποδηλατών, καθώς δεν υπάρχουν έντονες κλίσεις στο ανάγλυφο και στη συνέχεια μίλησε για την ανάγκη ανάπλασης του παραλιακού μετώπου και της οδού Μακρυγιάννη. Μια τέτοια ανάπλαση προϋποθέτει την μείωση του πλάτους οδοστρώματος και την αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, αλλά και τη δημιουργία ποδηλατόδρομων. Σύμφωνα με τον δημοτικό σύμβουλο πρέπει να υλοποιηθεί ένα στρατηγικό σχέδιο για το κέντρο του Ταύρου, το οποίο χρειάζεται αναδιαμόρφωση και δημιουργία ενός εμπορικού δρόμου.

Εκπρόσωπος δημοτικής παράταξης υποστήριξε πως η σημερινή κυκλοφοριακή κατάσταση είναι αποτέλεσμα της νοοτροπίας του Έλληνα. Στη συνέχεια, αναφέρθηκε στην Ελβετία και στην νοοτροπία των Ελβετών, καθώς και στα ελβετικά σχολεία, γύρω από τα οποία απαγορεύεται η μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε απόσταση ενός χιλιομέτρου. Το μήνυμα της

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

εκπροσώπου ήταν πως η νοοτροπία μπορεί να αλλάξει αρκεί να υπάρχει θέληση. Λίγο αργότερα ακολούθησε διάλογος με τον Δήμαρχο του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, όπου ο ίδιος δήλωσε πως υπάρχουν πινακίδες μείωσης ταχύτητα γύρω από τα σχολεία, όμως οι οδηγοί δεν υπακούν σε αυτές και τόνισε πως πρέπει να ληφθούν πιο σοβαρά μέτρα όπως λ.χ. αστυνόμευση ώστε οι παραβάτες του νόμου να τιμωρούνται.

Λίγο πριν το τέλος της πρώτης διαβούλευσης ακολούθησε διάλογος μεταξύ του Δημάρχου και της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ σχετικά με τις μετακινήσεις γύρω από τα σχολεία. Ο Δήμαρχος επεσήμανε πως υπάρχουν γονείς που πηγαίνουν τα παιδιά τους στο σχολείο με Ι.Χ., ενώ οι αποστάσεις είναι μικρές. Τα μέλη της Ο.Ε. έκριναν πως εφόσον το πρόβλημα έχει εντοπιστεί μπορεί και να λυθεί εφαρμόζοντας τις απαραίτητες πολιτικές και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις γύρω από τα σχολεία. Ο Δήμαρχος με τη σειρά του μίλησε για την ανυπακοή των κατοίκων στις κυκλοφοριακές πινακίδες και για την έντονη αντίδρασή τους στις περιπτώσεις πεζοδρομήσεων.

Η διαβούλευση ολοκληρώθηκε με έναν σύντομο αποχαιρετισμό από τον εκπρόσωπο της αναδόχου εταιρείας και συντονιστή της Ομάδας Εργασίας κ. Γιώργου Κουμπαράκη.

2^η διαβούλευση – Δεν έχει ορισθεί ακόμη ημερομηνία

Η ημερομηνία διεξαγωγής της δεύτερης διαβούλευσης δεν έχει ορισθεί ακόμα. Αναμένεται να πραγματοποιηθεί μέσω ψηφιακής σύσκεψης (λόγω της πανδημίας COVID-19) εντός των επόμενων εβδομάδων.

Δημοσιεύματα-Αναφορές σε ΜΜΕ

Η διάχυση της πληροφορίας στα ΜΜΕ και στα επίσημα κανάλια επικοινωνίας του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ξεκίνησε δυναμικά ήδη από τα τέλη του 2019.

Ενδεικτικές αναφορές στον Τύπο είναι διαθέσιμες στους παρακάτω συνδέσμους:

http://my-mosxato.blogspot.com/2019/11/1_20.html

http://my-mosxato.blogspot.com/2019/11/blog-post_602.html

<https://moschatomag.com/index.php/kyriothema/ekdhlwsh-sto-mosxato-gia-ergo-sxedio-biwsimhs-astikhs-kinhtikohtas-dhmoy-mosxatoy-tayroy-moschatomagcom/>

Δελτίο Τύπου: 1η συνάντηση δικτύου φορέων σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

<http://dimosmoschatou-tavrou.gr/pragmatopoiisi-1is-diavoyleysis-gia-to-schedio-viosimis-astikis-kinitikotitas-sto-dimo-moschatoy-tayroy/>

Δραστηριότητα 5.1- Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Τι είναι προτεραιότητες για ένα ΣΒΑΚ:

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Μοσχάτου-Ταύρου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενη ενότητα έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για τον δήμο. Στην ουσία, αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με σκοπό την επίτευξή του. Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» -όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου-μια πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος».

Στα σύγχρονα ΣΒΑΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, οι προτεραιότητες αφορούν κατά κύριο λόγο τις εξής θεματικές ενότητες: **Efficiency** (Αποδοτικότητα), **Liveable Streets**(Ζωντανός Οδικός Χώρος), **Environment** (Περιβάλλον), **Equity and Social Inclusion** (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη), **Safety** (Ασφάλεια) και **Economic Growth** (Οικονομική Μεγέθυνση).

Σε αυτό το πλαίσιο όσον αφορά στο ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου, αναπτύσσονται προτεραιότητες (βλέπε Πίνακα παρακάτω) κατηγοριοποιημένες σύμφωνα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται εμπεριέχοντας τις παραπάνω θεματικές ανά κατηγορία, δηλαδή:

Περιβαλλοντικές → εντάσσοντας τις θεματικές **Environment** και **Efficiency** (πχ Αύξηση χώρων πρασίνου και βελτίωση διασύνδεσής τους, Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις)

Κοινωνικές→ εντάσσοντας τις θεματικές **Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety** (πχ Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/ άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση)

Οικονομικές → εντάσσοντας τη θεματική **Economic Growth** (πχ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας)

Ειδικότερα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου οι βασικές προτεραιότητες που αναπτύσσονται παρουσιάζονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 28: Προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Μοσχάτου- Ταύρου

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	Μείωση της κατανάλωσης	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	<p>ενέργειας για αστικές μετακινήσεις</p>	<p>περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να μειώσει σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας για μετακινήσεις, συνεισφέροντας με αυτόν τον τρόπο στην προστασία του περιβάλλοντος. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, στη δημόσια συγκοινωνία και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης με προτεραιότητα την κυκλοφορία στο κέντρο του Μοσχάτου, τις περιοχές γειτονιάς και τις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκκλησίες, ΚΑΠΗ κ.α.). Είναι απαραίτητο να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναδιάταξη του αστικού χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τον επανακαθορισμό των βασικών αρτηριών (Λ.Κηφισού, Λ Ποσειδώνος, Λ.Πειραιώς κ.ά).</p>
	<p>Μείωση της ατμοσφαιρικής η οποία παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στο σύνολο του δήμου</p>	<p>Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να μειώσει την αστική ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές πόλεις, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επιπρόσθετα, το μικρόκλιμα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό δείκτη της ποιότητας ζωής σε μία πόλη. Φαινόμενα όπως η θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτίρια υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης. Επομένως είναι απαραίτητη η δημιουργία μικρών και διάσπαρτων χώρων πρασίνου (πάρκα τσέπης), η ενίσχυση του πράσινου στους υφιστάμενους κοινόχρηστους χώρους, καθώς και αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης με άλλα ανακλαστικά υλικά. Ο δήμος δε διαθέτει μεγάλους χώρους πρασίνου, έχει όμως μικρότερες εκτάσεις πρασίνου που μπορούν να δικτυωθούν και παράλληλα με άλλες δράσεις να συνδράμουν σημαντικά στη βελτίωση του μικροκλίματος.</p>

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας αποτελεί ένα θεμελιώδες στόχο για το ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη δημιουργία ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα την αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
Κοινωνικές	Βελτίωση προσβασιμότητας για εύάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Η προτεραιότητα αυτή θέτει ως βασική προτεραιότητα τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
	Πρώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	Μια βιώσιμη πόλη κρίνεται απαραίτητο να έχει σημαντικά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος τόσο του Δήμου, όσο και των γειτονικών δήμων μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες βασισμένες στη ζήτηση κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής σε δεδομένες ώρες της ημέρας (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	<p>Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας</p>	<p>Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει θεμελιώδη σημασία για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.) Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.</p>
	<p>Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας</p>	<p>Η οδική ασφάλεια είναι ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους με παράλληλη αναβάθμιση τόσο της αντιληπτής ασφάλειας όσο και της ελκυστικότητας του δικτύου.</p>
	<p>Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων</p>	<p>Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη είναι μία από τις επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.</p>
Οικονομικές	<p>Δημιουργία λειτουργικού συστήματος μεταφορών</p>	<p>Η δημιουργία ενός λειτουργικού και αποδοτικού συστήματος μεταφορών (επιβατικών και εμπορευμάτων) εξασφαλίζει την οικονομική του βιωσιμότητα και επιτρέπει την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας για το σύνολο των μετακινήσεων.</p>
	<p>Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών</p>	<p>Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι</p>

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

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

- α) θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας, τη ρύπανση αλλά και το φαινόμενο της θερμικής νησίδας,
- β) θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές,
- γ) θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον,
- δ) θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους,
- ε) θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας,
- στ) θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας,
- ζ) θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες,
- η) θα οργανώνει με άρτιο και αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές,
- θ) θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς.

Επομένως, ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου θα μετατραπεί σε ένα δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται σε μια **νέα κουλτούρα μετακινήσεων**, απαλλαγμένη από την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας** για την Περιφέρεια Αττικής.

Τέλος, είναι αναγκαίο να τονισθεί πως η εκπόνηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την υιοθέτηση μιας σφαιρικής προσέγγισης η οποία θα αντιμετωπίζει την αστική κινητικότητα ως ένα πολυεπίπεδο αντικείμενο, το οποίο αντλεί εργαλεία και τεχνικές από τον πολεοδομικό, κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Παράλληλα το ΣΒΑΚ επενδύει ριζικά σε συμμετοχικές διαδικασίες και προσεγγίσεις, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την ανάμειξη της τοπικής κοινωνίας είτε πρόκειται για φορείς είτε για πολίτες.

Δραστηριότητα 5.2- Ανάπτυξη ΕΞΥΠΝΩΝ στόχων

Τι είναι στόχοι για ένα ΣΒΑΚ:

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

Στη διαδικασία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014), καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound. Δηλαδή ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», όταν:

- i. Είναι **συγκεκριμένος**. Ο στόχος πρέπει να είναι με ακρίβεια προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- ii. Είναι **μετρήσιμος**. Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι
- iii. Είναι **εφικτός**. Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- iv. Είναι **σχετικός**. Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το δήμο.
- v. Έχει **χρονικά όρια**. Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Οι στόχοι αυτοί σχετίζονται άμεσα με τους δείκτες παρακολούθησης του ΣΒΑΚ οι οποίοι παρουσιάζονται σε επόμενη ενότητα και εξειδικεύονται περαιτέρω σε επόμενο παραδοτέο.

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Παρακάτω παρουσιάζονται ανά **θεματική προτεραιότητα** οι «έξυπνοι στόχοι» που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 20ετίας:

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις αστικές μετακινήσεις

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

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στις γειτονιές του Δήμου

2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

2.2 Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο

2.3 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης

2.4 Μείωση θορύβου σε κεντρικές περιοχές και σε γειτονιές

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος

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

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση

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

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου

5.1 Αύξηση περπατήματος και χρήσης ποδηλάτου

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

5.2 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων

5.3 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας

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.)

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων

7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων

7.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων

8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών

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)

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας

10.1 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων

10.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 11: Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών

11.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας

11.2.Μείωση του κόστους συντήρησης των μεταφορικών υποδομών της πόλης

Πίνακας 29: Στόχοι ΣΒΑΚ Μοσχάτου - Ταύρου

ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΜΟΣΧΑΤΟΥ-ΤΑΥΡΟΥ	ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
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	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
2.2 Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
2.3 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
2.4 Μείωση θορύβου σε κεντρικές περιοχές και σε γειτονιές	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
3.1 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
3.2 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
3.3 Αύξηση της αντιληπτής ελκυστικότητας του οδικού περιβάλλοντος	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
3.4 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και

	Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
3.5 Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών ανά κάτοικο	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
3.6 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
4.2 Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
5.1 Αύξηση περπατήματος και χρήσης ποδηλάτου	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
5.2 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
5.3 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
6.1 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στο Δήμο	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)

7.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
9.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
9.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
9.4 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
9.5 Αύξηση της ανάκτησης του κόστους (cost recovery) στις λειτουργίες του συστήματος μεταφορών (επιβατικές και εμπορευμάτων)	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
10.1 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
10.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
11.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)
11.2 Μείωση του κόστους συντήρησης των μεταφορικών υποδομών της πόλης	Αντιστοίχιση με δείκτη βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ.8.1)

Δραστηριότητα 6.1- Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας προσδιορίζεται το **πρωταρχικό πλαίσιο μέτρων** για το ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου που αντιστοιχεί στο πρώτο στάδιο της αλυσίδας σύνθεσης των μέτρων.

Για τον εν λόγω αρχικό εντοπισμό των μέτρων χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία προγραμμάτων όπως:

- Το Measure Selection KIT του προγράμματος CH4ALLENGE,
- Το εργαλείο Konsult,
- Το εργαλείο Urban Transport Roadmaps tool

Μέσα από την αξιοποίηση των προαναφερθέντων εργαλείων αλλά και τις εξειδικευμένες προτεραιότητες στην περίπτωση του Μοσχάτου-Ταύρου δημιουργήθηκε η λεπτομερής λίστα των δυνητικών μέτρων (βλ. πίνακας παρακάτω). Επισημαίνεται πως τα μέτρα που προτείνονται ανά προτεραιότητα έχουν δυνατότητα να εμφανίζονται και σε άλλους στόχους εφόσον συμβάλλουν στην επίτευξη αυτού.

Ο παρακάτω πίνακας με την αναλυτική λίστα **δυνητικών** (προτεινόμενων) μέτρων εναρμονίζεται με τα πρότυπα των ευρωπαϊκών προγραμμάτων CH4ALLENGE και SUMPs – UP, τις κατευθύνσεις των υφιστάμενων οδηγιών του ELTIS αλλά και το πρότυπο των προτεινόμενων οδηγιών SUMP 2.0.

Ο εν λόγω πίνακας περιλαμβάνει πέρα από τα ΠΙΘΑΝΑ μέτρα, τον καταρχήν **αρμόδιο φορέα για την υλοποίηση τους** καθώς και την καταρχήν **αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας αυτών**. Δηλαδή, κατά πόσο η υλοποίηση του εκάστοτε μέτρου δύναται να συμβάλλει στην επίτευξη των επιμέρους στόχων που έχουν οριστεί.

Η κλίμακα για την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς απαρτίζεται από μία βαθμολόγηση από 1 έως 3 αστέρια (★) όπου το **1★** υποδεικνύει μικρή αποτελεσματικότητα προς την επίτευξη του στόχου, τα **2★** μεσαία αποτελεσματικότητα και τα **3★** την ιδανική κατάσταση στην οποία το ενδεχόμενο εφαρμογής του μέτρου θα επιφέρει τη μέγιστη αποτελεσματικότητα ως προς την επίτευξη του εκάστοτε στόχου. Ακολουθεί στη συνέχεια ο πίνακας με τα μέτρα ομαδοποιημένα ανά προτεραιότητα.

Πίνακας 30: Πιθανότητα αποτελεσματικότητας προς την επίτευξη του στόχου

Προτεραιότητα	Μέτρο	Ευθύνη Υλοποίησης	Πιθανότητα αποτελεσματικότητας προς την επίτευξη του στόχου
1	Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας με ευέλικτα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ, Περιφέρεια Αττικής	★★
1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
1	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
1	Παροχή Δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση συμβατικού ΙΧ με ηλεκτροκίνητο	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
2	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
2	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
2	Δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ποδηλατοδρόμων και λωρίδων ποδηλάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
2	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών (δρόμοι μικτής χρήσης)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
2	Πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών δήμου	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★

2	Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
2	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Σωματείο TAXI	★
2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
2	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
2	Δημιουργία Superblocks	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	★★★
2	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
2	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας εντός γειτονιών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
3	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★

3	Ανάδειξη αθλητικών εγκαταστάσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού	★
3	Δημιουργία υποδομών ποδηλάτου – πεζών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων για την ανάκτηση δημόσιου χώρου	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιοι	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
3	Δημιουργία Parklets (πάρκα τσέπης)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, συνεργασία ιδιωτών	★★
3	Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για καθοδήγηση των οχημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
3	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
3	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★

3	Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με υψηλού κόστους παρεμβάσεις	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
3	Επανακατασκευή και αναδιαμόρφωση επικίνδυνων κόμβων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
3	Δημιουργία δακτυλίων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Ενθάρρυνση διαμόρφωσης συνθηκών μικτών χρήσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
3	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
3	Ενοποίηση προσφυγικών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Όμοροι	★★★

		Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	
4	Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
4	Διαχείριση διαδρομών δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
4	Τοποθέτηση ειδικού εξοπλισμού υποβοήθησης κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων σε δημόσια και δημοτικά κτίρια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
4	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων κ.α.)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
4	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
5	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (dockless bike sharing system, car-sharing, scooters κτλ)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
5	Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
5	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ	★★★
5	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★

5	Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
5	Δημιουργία νέων διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
5	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
5	Προσωρινές πεζοδρομήσεις σε μεγάλους οδικούς άξονες για την προώθηση των ενεργητικών μετακινήσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτική πρωτοβουλία	★★★
5	Πράσινες διαδρομές σε κεντρικές λεωφόρους	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★
5	Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κλπ.)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
5	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο, στη στάσεις του μετρό και του ΟΑΣΑ και στους βασικούς πόλους έλξης της περιοχής	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ	★★★
6	Ελεγχόμενη στάθμευση	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
6	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων dockless	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
6	Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού (carpooling) με αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ιδιωτική πρωτοβουλία	★

6	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
6	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
7	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
7	Πεζοδρομήσεις ή παροδικές- προσωρινές πεζοδρομήσεις οδών έμπροσθεν των εισόδων σχολικών συγκροτημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
7	Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης (δημόσιων)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★
7	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων - ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
7	Αλλαγή ιεράρχησης οδικού δικτύου με ταυτόχρονο υποβιβασμό λεωφόρων σε δίκτυα πράσινων διαδρομών	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
7	Πύκνωση των διαβάσεων πεζών (ιδιαίτερα στην Λ. Ποσειδώνος)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
7	Πύκνωση του δικτύου διαβάσεων στο κέντρο και στις γειτονιές	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
7	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
7	Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες	Δήμος Μοσχάτου-	★★★

	για τους πεζούς	Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	
7	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
8	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★★
8	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου	★★
8	Δημιουργία forum κατοίκων για την κινητικότητα	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου	★★★
8	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου	★★★
8	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου	★★★
8	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου	★★★
8	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου, συνεργασία ιδιωτών	★★★
8	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	Δήμος Μοσχάτου- Ταύρου	★★
8	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την	Δήμος Μοσχάτου-	★★★

	ευαισθητοποίηση των μαθητών	Ταύρου	
8	Ανοιχτές για το κοινό διαβουλεύσεις – συζητήσεις για θέματα περιβάλλοντος, πολεοδομίας και κινητικότητας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
9	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
9	Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ, Περιφέρεια Αττικής	★★
9	Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή του δήμου	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
9	Δημιουργία κέντρου εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
9	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
9	Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ, Περιφέρεια Αττικής	★★
10	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, συνεργασία ιδιωτών	★★

10	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
10	Ανάπτυξη συστήματος τροφοδοσίας καταστημάτων για μείωση των περιττών μετακινήσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★
10	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★
10	Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★
10	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ιδιωτική πρωτοβουλία	★★★
10	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ιδιωτική πρωτοβουλία	★★★
10	Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ιδιωτική πρωτοβουλία	★★★
10	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ιδιωτική πρωτοβουλία	★★★
11	Αναζήτηση οικονομικότερων επιλογών για το μεταφορικό σύστημα της περιοχής	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
11	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής	★★

11	Τοποθέτηση των εσόδων από πρόστιμα και δημοτικά τέλη στη διαχείριση της κινητικότητας	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	★★★
-----------	---	-----------------------	-----

Δραστηριότητα 6.2- Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων

Έχοντας δει όλα παραπάνω δυνητικά μέτρα στην παρούσα δραστηριότητα εξετάζουμε σύντομα καλές πρακτικές από εφαρμογές πολλών εκ των παραπάνω μέτρων – και συνδυασμών αυτών- σε άλλες περιοχές της Ευρώπης όπου ενσωματώθηκαν και αναπτύχθηκαν με σκοπό την αξιολόγηση της δυνατότητας εφαρμογής τους στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Μοσχάτου - Ταύρου. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τις νέες οδηγίες του ELTIS (2019), οι δραστηριότητες 6.1 & 6.2 αποτελούν τη δραστηριότητα 7.1.

Συνοπτικός Οδηγός Καλών Πρακτικών

Εισαγωγή

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας η Ο.Ε. του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου αξιολογεί καλές πρακτικές πόλεων που έχουν εφαρμόσει μέτρα προώθησης και ενίσχυσης της βιώσιμης μετακίνησης έτσι ώστε να γίνει αντιληπτό το γεγονός ότι πράγματι υλοποιούνται μέτρα που ανταποκρίνονται στις ανάγκες και στους στόχους που έχουν τεθεί και να αποφευχθούν λανθασμένες επιλογές ως προς το είδος της παρέμβασης.

Παρά το γεγονός ότι κάθε πόλη διαθέτει διαφορετικά χαρακτηριστικά και είναι μοναδική, οι προκλήσεις, με τις οποίες έρχονται αντιμέτωπες οι πόλεις, αναφέρονται στα ίδια προβλήματα τα οποία συνεχώς οξύνονται. Ζητήματα όπως είναι το κυκλοφοριακό, τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά, υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων των πόλεων ενώ συνδέονται πολλές φορές με τη χρήση των αυτοκινήτων και την αλόγιστη χρήση του. Η φθορά που αυτή έχει επιφέρει στον οικιστικό ιστό της πόλης αντικατοπτρίζεται και στις κοινωνικές σχέσεις των ατόμων τα οποία είναι πιο απομονωμένα με αποτέλεσμα οι δημόσιοι χώροι να έχουν χάσει το ρόλο τους και την έκτασή τους. Είναι λοιπόν κατανοητό ότι απαιτείται μια αλλαγή στη νοοτροπία και στη θέση του ΙΧ στις πόλεις εφαρμόζοντας ολοκληρωμένες πολιτικές με στόχο τη βιωσιμότητα τόσο σε τοπικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Έτσι, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν σημαντικά στρατηγικά σχέδια για την πολεοδομική και κυκλοφοριακή οργάνωση των μετακινήσεων και στοχεύουν στην ενίσχυση του δικτύου της δημόσιας συγκοινωνίας με ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τύπων των μετακινήσεων και στην έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο. Η μείωση των ορίων ταχυτήτων για τα ΙΧ αποτελεί μια ακόμα προτεραιότητα για τα ΣΒΑΚ, τα οποία δεν αποσκοπούν στην κατάργηση της χρήσης του αυτοκινήτου ως μέσο μετακίνησης αλλά στην ορθότερη χρήση του από τη μια πλευρά και στη δημιουργία νέων μορφών μετακινήσεων ή συνδυασμών τους.

Η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ως βασική προτεραιότητα τη μείωση των εκπομπών ρύπων με αποτέλεσμα τα ΣΒΑΚ να διακατέχουν σημαντικό ρόλο για την υλοποίηση των στόχων. Έτσι πολλές πόλεις έχουν αλλάξει τη νοοτροπία τους στα θέματα της κυκλοφορίας

δίνοντας έμφαση στον άνθρωπο με αποτέλεσμα να αλλάξει και η ίδια η φυσιογνωμία τους. Πρόκειται για πόλεις που έχουν μετατραπεί σε πιο φιλικές και ανθρώπινες καθώς έχουν εντάξει την οδική ασφάλεια σε όλες τις κοινωνικές ομάδες όπως είναι οι πεζοί, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Τέτοιες κατευθύνσεις κρίνονται ιδιαίτερα αναγκαίες για τις ελληνικές πόλεις οι πλειοψηφία των οποίων στερούνται από πολεοδομικό σχεδιασμό. Φαινόμενα παράνομης στάθμευσης και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από τα μηχανοκίνητα, εμφανίζονται συχνά με αποτέλεσμα να περιορίζεται ο δημόσιος χώρος και οι χώροι πρασίνου.

Ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου είναι ένας αστικός δήμος με έντονη παρουσία βιομηχανικής ζώνης ενώ το νότιο τμήμα του διαθέτει παραλιακό μέτωπο. Είναι ένας δήμος ο οποίος διαθέτει ποικιλία χρήσεων γης και διαφορετικά χαρακτηριστικά μεταξύ των δημοτικών ενοτήτων τους. Έτσι, η Δημοτική Ενότητα Ταύρου συγκεντρώνει τις βιομηχανικές δραστηριότητες ενώ απουσιάζουν σημαντικά οι υποδομές για βιώσιμες μετακινήσεις ενώ αντίθετα η Δημοτική Ενότητα Μοσχάτου διαθέτει δίκτυο ποδηλατοδρόμου, παραλιακό μέτωπο και πολεοδομικό κέντρο. Ταυτόχρονα, σημαντικό μέρος του Δήμου διασχίζεται από βασικές οδικές αρτηρίες στις οποίες αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες κατακερματίζοντας τη δομή του δήμου. Μέσω αυτών των οδικών αρτηριών πραγματοποιούνται οι συνδέσεις με όμορους Δήμους αλλά και με το κέντρο της Αθήνας, με αποτέλεσμα το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων να μην έχει προορισμό το Δήμο. Σημαντικό στοιχείο είναι η ύπαρξη τριών μέσων σταθερής τροχιάς εντός των ορίων του μέσω των οποίων μπορούν να επιτευχθούν συνδυασμένες μετακινήσεις.

Μεθοδολογία

Το μεθοδολογικό πλαίσιο στηρίζεται στην ανάλυση μελετών περίπτωσης (case – studies). Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, αυτή η μέθοδος αποτελεί μια έρευνα βάσει της οποίας αποκτιέται περισσότερη πληροφορία είτε ποσοτική είτε ποιοτική. Σημαντικά στοιχεία της μεθόδου αποτελούν τα κριτήρια με τα οποία επιλέγονται οι μελέτες περίπτωσης. Ως κοινές μεταβλητές ορίστηκαν τα εξής: (α) η γεωμορφολογία της περιοχής, δηλαδή το γεγονός ότι ο συγκεκριμένος δήμος βρίσκεται κοντά με το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας (β) ο πληθυσμός του, (γ) η σχέση του με τους όμορους δήμους (δ) η εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Η μεθοδολογική προσέγγιση αφορά τον εντοπισμό και τη διερεύνηση επιτυχημένων παραδειγμάτων από πόλεις που σχεδίασαν και εφάρμοσαν μέτρα με στόχο τη συλλογή, ανταλλαγή και αξιοποίηση εμπειριών, σχετικά με την εφαρμογή καινοτόμων ιδεών βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η διαδικασία αυτή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, καθώς συμβάλλει στην προώθηση ορθών και αποτελεσματικών λύσεων σε διαφορετικά περιβάλλοντα και από διαφορετικά άτομα και στην αποφυγή υλοποίησης μέτρων με μεγάλο οικονομικό κόστος και μικρή ωφέλεια για τους πολίτες.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι πηγές εφαρμογών μέτρων αστικής κινητικότητας είναι οι πόλεις που συμμετέχουν στον Eltis (www.eltis.org) καθώς και η ιστοσελίδα του Civitas (www.civitas.eu).

Η ευρωπαϊκή εμπειρία των πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε αστικές περιοχές κατ' αναλογία του Μοσχάτου – Ταύρου

Μέτρα προώθησης του περπατήματος

Το **Islington** αποτελεί έναν από τους κεντρικούς δήμους της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου. Σύμφωνα με στοιχεία του 2015, ο πληθυσμός του δήμου ανερχόταν σε 215,667 κατοίκους. Αναφορικά με τη γεωμορφολογία του, πρόκειται για μια περιοχή χωρίς σημαντικές υψομετρικές αυξομειώσεις γεγονός που ευνοεί το ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση. Πράγματι, το 81% των καθημερινών μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο, πεζή μετακίνηση και δημόσια συγκοινωνία, γεγονός που εντάσσει το δήμο του Islington στους επτά δήμους του Λονδίνου που ήδη έχουν ξεπεράσει το όριο του 80% των καθημερινών μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα. Σε αυτό έχει συμβάλει η καλή ποιότητα παρεχόμενης δημόσιας συγκοινωνίας που επιτρέπει την αυξημένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και κοινόχρηστων μέσων. Επίσης έχει καθιερώσει όριο 20mph σε όλους τους δρόμους τοπικού ενδιαφέροντος ενώ έχει απαγορεύσει την μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε δρόμους περιμετρικά των σχολείων κατά τις ώρες μετακίνησης μαθητών από και προς αυτό, με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων με θύματα μαθητές ή συνοδούς τους αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησής τους. Ταυτόχρονα, έχει υλοποιήσει περιοχές στις οποίες απαγορεύεται το αυτοκίνητο (car – free area) ενώ έχουν αναπλαστεί διάφοροι οδικοί άξονες ή τμήματα αυτών με γνώμονα την προώθηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης.

Στην πόλη **Aveiro** της Πορτογαλίας, για την ενίσχυση του περπατήματος, δημιουργήθηκαν χάρτες έτσι ώστε να παροτρύνουν τους κατοίκους να περπατάνε περισσότερο, να αλλάξουν τη γνώμη για τις αποστάσεις και τις συνήθειες μετακίνησης. Για να γίνει αυτό δημιουργήθηκαν δύο χάρτες. Ο πρώτος απευθύνεται σε κατοίκους και καταστηματάρχες της Beira-Mar (ιστορικό κέντρο της πόλης). Εκτός από την εμφάνιση όλων των καταστημάτων, των υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων στην περιοχή, παρουσίασε ένα σύστημα αποτυπώματος που εναλλάσσεται σε 4 χρώματα, επαναλαμβανόμενο για να αντιπροσωπεύει κάθε «λεπτό περπατήματος», οπότε ήταν πολύ εύκολο για τους χρήστες να υπολογίσουν το χρόνο που απαιτείται για να περπατήσουν για κάθε διαδρομή. Ο δεύτερος προοριζόταν για όλους καθώς περιλαμβάνει και δεύτερη γλώσσα. Με συνεισφορές πολλών ειδικών στόχευε να αναδείξει την κλίμακα των πεζών της πόλης. Σχεδιάστηκε για να βοηθήσει στην αλλαγή της αντίληψης των χρηστών της πόλης και να τους κάνει να εξετάσουν τη βιωσιμότητα του περπατήματος για τα περισσότερα από τα καθημερινά ταξίδια τους. Ο χάρτης εμφανίζει ολοκληρωμένες τουριστικές πληροφορίες, δείχνοντας σημεία ενδιαφέροντος και προτεινόμενες διαδρομές πεζοπορίας. Δείχνει επίσης "κύκλους προσβασιμότητας" - ένα σύστημα ομόκεντρων αποστάσεων εντός λεπτών περπατήματος σε απόσταση 300 μέτρων / 4 λεπτών. Προσδιορίζει τα "Star Points" (κύριες γεννήτριες κυκλοφορίας πεζών), όπως σιδηροδρομικούς σταθμούς, πανεπιστήμια, νοσοκομεία, και περιέχει έναν πίνακα όπου οι χρήστες μπορούν να δουν τις αποστάσεις με

τα πόδια μέσα σε λίγα λεπτά μεταξύ κάθε ενός από αυτά τα 10 σημεία αστέρων. Οι χάρτες αυτές αναδείχθηκαν σημαντικά εργαλεία για την ανάπτυξη του περπατήματος.

Μέτρα ενίσχυσης χρήσης του ποδηλάτου

1. Υποδομές για ποδήλατα

Η ενίσχυση των υποδομών για τη χρήση των ποδηλάτων αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο το οποίο αφενός προσελκύει περισσότερους χρήστες και αφετέρου επηρεάζει το μοντέλο των μετακινήσεων της πόλης.

Η πόλη **Monza** της Ιταλίας έχει πληθυσμό που ανέρχεται σε 121.000 κατοίκους περίπου ενώ απέχει 15km από την πόλη του Μιλάνου. Στη πόλη αυτή λειτουργούν 58.500 εταιρείες μικρού και μεσαίου μεγέθους ενώ ο τομέας της κλωστοϋφαντουργίας είναι ένας από τους κύριους τομείς ανάπτυξης. Εκτός από τον κυκλοφοριακό φόρτο που επιφέρει ο οικονομικός και διοικητικός της ρόλος, οι διαμπερείς ροές με κατεύθυνση το Μιλάνο επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό ζήτημα. Έτσι, οι δημοτικές αρχές έχουν επενδύσει τα τελευταία χρόνια στη δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων το οποίο όμως δεν είναι ολοκληρωμένο. Η αύξηση όμως των χρηστών του ποδηλάτου οδήγησε στην επέκταση 800 μέτρων ποδηλατόδρομων και τη δημιουργία δύο νέων διασυνδέσεων του δικτύου. Ταυτόχρονα, έγινε συντήρηση της υποδομής του δικτύου στο κέντρο της πόλης. Τα αποτελέσματα αυτού του μέτρου ήταν η αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου κατά 96,35% από το έτος 2010 έως το 2012.

Η πόλη της **Brescia** στην Ιταλία, έχει ξεκινήσει μια σημαντική στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα εδώ και πολλά χρόνια αφού το 2000 εγκρίθηκε το σχέδιο ποδηλάτου της πόλης το οποίο πρότεινε ποδηλατόδρομους για να ενθαρρύνει τους χρήστες. Παρόλα αυτά, με το πέρασμα των χρόνων, οι υποδομές αυτές δεν συντηρήθηκαν και δεν έγινε περαιτέρω επέκταση του δικτύου. Το 2011 η δημοτική αρχή, συμμετέχοντας στο πρόγραμμα “MODERN” του CIVITAS, έθεσε ως στόχους την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την ανάπλαση των υφιστάμενων διαδρομών, τη δημιουργία χάρτη ποδηλατικών διαδρομών εντός της πόλης και την δημιουργία χώρων στάθμευσης. Ειδικότερα, τοποθετήθηκαν 170 πινακίδες, αναπλάστηκαν 95 χιλιόμετρα του υφιστάμενου δικτύου για τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, τη διανομή 5.000 χαρτών με τις ποδηλατικές διαδρομές και 1.000 νέοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα. Σύμφωνα με την Ιταλική Στατιστική Αρχή ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων με ποδηλάτη νεκρό ή τραυματισμένο ήταν σταθερός. Για την περίοδο 2009 – 2010, ο αριθμός αυτός των τροχαίων συμβάντων αυξήθηκε αλλά ο αριθμός των θανατηφόρων μειώθηκε σημαντικά.

2. Κοινόχρηστα ποδήλατα

Τα κοινόχρηστα ποδήλατα είναι ένα σύστημα το οποίο εφαρμόζεται σε πολλές πόλεις παγκοσμίως αποτελώντας μια πολιτική τόσο για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου όσο και για την οικονομία του διαμοιρασμού. Στο πλαίσιο αυτό, στο **Winchester** της Αγγλίας, αναπτύχθηκε ένα σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων από το 2004. Στην αρχή της λειτουργίας του διέθετε τέσσερις σταθμούς μερικοί από τους οποίους ήταν το Πανεπιστήμιο, κεντρικά σημεία της πόλης και ο σιδηροδρομικός σταθμός. Λόγω της μεγάλης ανταπόκρισης των κατοίκων και των επισκεπτών προστέθηκαν μερικοί ακόμα

σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων. Μέσω του προγράμματος “MIRACLES” του CIVITAS έγιναν βελτιώσεις στις υποδομές των ποδηλάτων και τοποθετήθηκαν πάνω από 200 χώροι ασφαλούς στάθμευσης σε όλη την κεντρική περιοχή. Παράλληλα, όπου ήταν δυνατόν, ενισχύθηκε η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και διανεμήθηκε ένας ποδηλατικός χάρτης της πόλης με τα σημεία ενδιαφέροντος, το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας, την εκπαίδευση, τις εμπορικές χρήσεις και τις χρήσεις αναψυχής. Μετά από την εφαρμογή όλων αυτών, τα αποτελέσματα του συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων ήταν η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης με μέσο μήκος διαδρομής τα 4.3km ενώ ο αριθμός των ποδηλάτων στους χώρους στάθμευσης αυξήθηκε κατά 46% από το 2002 έως το 2005.

Σε μια πιο εξελιγμένη μορφή των κοινόχρηστων ποδηλάτων, η πόλη **Agueda** της Πορτογαλίας έχει αναπτύξει σύστημα κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων λόγω των έντονων υψομετρικών κλίσεων που διαθέτει. Η πόλη, έχοντας συμμετάσχει στο Σύμφωνο των Δημάρχων, έχει εστιάσει στην αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων και στην εισαγωγή οχημάτων χαμηλών εκπομπών. Έτσι, το έτος 2011 εγκαταστάθηκαν 10 ηλεκτρικά ποδήλατα και ένα χρόνο μετά ο αριθμός αυτών αυξήθηκε. Μεταξύ των ετών 2011 και 2013 160 χρήστες χρησιμοποίησαν τα ηλεκτρικά ποδήλατα πάνω από 5.200 φορές. Αν και εντοπίστηκαν κάποια προβλήματα κατά τη λειτουργία του συστήματος τα οποία σχετίζονται κυρίως με τη φόρτιση της μπαταρίας, το σύστημα έγινε γρήγορα αποδεκτό από τους κατοίκους και αυτό είναι φανερό από την αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων γενικότερα στην πόλη.

Μέτρα ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια και δημοτική συγκοινωνία είναι ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την ανάπτυξη των βιώσιμων μετακινήσεων στις πόλεις. Η ελκυστικότητα του συστήματος είναι ο κρισιμότερος παράγοντας για την επιτυχημένη λειτουργία του.

Η πόλη **Coimbra** της Πορτογαλίας, με περίπου 105.000 κατοίκους, έχει θέσει στόχο την ασφάλεια των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας. Η δημιουργία ενός εικονικού συστήματος εκπαίδευσης, πέρα από το περιβαλλοντικό αντίκτυπο, θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα του συστήματος της δημόσιας συγκοινωνίας. Το πρόγραμμα προσομοίωσης που υλοποιήθηκε, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση 15% στα λειτουργικά κόστη, στη μείωση 33% των τροχαίων συμβάντων, στη μείωση 15% ως προς την κατανάλωση ενέργειας και τέλος στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του αζώτου και του μονοξειδίου του άνθρακα.

Από την άλλη πλευρά, στο **Winchester** της Αγγλίας δόθηκε έμφαση στην βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας και πιο συγκεκριμένα της δημοτικής συγκοινωνίας με στόχο την αύξηση 8% της ικανοποίησης των επιβατών. Στο πλαίσιο του προγράμματος “MIRACLES”, τοποθετήθηκαν 76 νέες στάσεις και τοποθετήθηκαν υπόστεγα στις πιο κεντρικές στάσεις. Συνολικά εισήχθησαν 13 νέα λεωφορεία επιτρέποντας τη συχνότητα να αυξηθεί σε διάστημα 10 λεπτών. Για την ώρα αιχμής, η συχνότητα είναι ανά 7 ή 8 λεπτά και η λειτουργία επεκτάθηκε έως τις 21:00 το βράδυ. Αποτέλεσμα αυτών των

μέτρων ήταν η αίσθηση ασφάλειας αυξήθηκε κατά 12% ενώ το 87% των χρηστών δήλωσε αρκετά έως πολύ ικανοποιημένος.

Μέτρα για διαχείριση στάθμευσης

Σε όλες τις πόλεις του εξωτερικού έχουν υλοποιηθεί διάφορα μέτρα που αφορούν στη διαχείριση της στάθμευσης έτσι ώστε να περιοριστούν τα φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης τα οποία επιδρούν αρνητικά στην μετακίνηση των πεζών. Ένα τέτοιο παράδειγμα έχει εφαρμόσει η πόλη **Preston** της Αγγλίας. Η πόλη αυτή έχει πληθυσμό περίπου 129.000 με σημαντικό εμπορικό ρόλο και θέση στρατηγική. Όσον αφορά τη στάθμευση, η πόλη σε πρώτη φάση έκανε αναγνώριση των υφιστάμενων προβλημάτων για την στάθμευση παρά την οδό και όχι μόνο. Μετά από τον εντοπισμό των προβλημάτων, η προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης περιελάμβανε την επέκταση των ζωνών στάθμευσης των κατοίκων, επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης και δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες. Σε συνδυασμό με την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, παρατηρήθηκε αύξηση της δυνατότητας park 'n' ride.

Η πόλη της **Monza** στην Ιταλία, η οποία αναφέρθηκε παραπάνω, το 2013, μέσα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα "ARCHIMEDES" του CIVITAS, δημιούργησε ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης. Αυτό περιελάμβανε την πύκνωση της σήμανσης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο (real - time) έτσι ώστε να αντιμετωπίσει την ολοένα και αυξανόμενη κίνηση της πόλης. Σημαντικό εμπόδιο που έπρεπε να λυθεί ήταν η παροχή ενέργειας στα panel τα οποία ενημέρωναν τους οδηγούς για τις διαθέσιμες θέσεις, ενώ κρίσιμο ζήτημα για την έκβαση του μέτρου ήταν η σωστή χωροθέτηση των πινακίδων έτσι ώστε να μην υπάρχει αδικία μεταξύ των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα του προγράμματος αυτού ήταν η αποδοχή του συστήματος από τους κατοίκους και τους επισκέπτες και η διαύγεια των δεδομένων σχετικά με την πληρότητα των θέσεων στάθμευσης στον εκάστοτε χώρο.

Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών

Η συμμετοχή των πολιτών στα κοινά είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας για τη δημιουργία εφικτών και αποτελεσματικών μέτρων τα οποία θα ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες τους. Ταυτόχρονα, αποτελεί μια πολιτική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησής τους σε θέματα κινητικότητας ώστε να ενσωματωθούν καλύτερα μέτρα προώθησης βιώσιμων και εναλλακτικών μετακινήσεων.

Στη πόλη **Aveiro** της Πορτογαλίας, εδώ και τρεις δεκαετίες έχουν εστιάσει στην ποιότητα των δημόσιων χώρων στο κέντρο της πόλης. Μέσα από ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα, η δημοτική αρχή αξιοποίησε την ευκαιρία να εφαρμόσει πολιτικές για να ενισχυθεί το περπάτημα, να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες για την ποιότητα των δημοσίων χώρων και να αλλάξουν συνήθειες και συμπεριφορές. Στο πλαίσιο αυτό, οργανώθηκαν δράσεις με τη συμβολή των φορέων όπως επιτόπιες έρευνες, ιστοσελίδες ενημέρωσης, δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, συνέδρια και δημιουργία γκραφίτι από παιδιά για την ενίσχυση του περπατήματος. Ύστερα από αυτές τις δράσεις, οργανώθηκε η καμπάνια "Είμαστε όλοι

πεζοί” η οποία στόχευε στην ενθάρρυνση των πεζών, τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας και την ευαισθητοποίηση των οδηγών δικύκλων και αυτοκινήτων.

Η πρώτη δράση της καμπάνιας αυτής ήταν η δημιουργία συστήματος κουπονιών για την αγορά καρτσιών με την βοήθεια του εμπορικού συλλόγου έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί μια από τις βασικότερες αιτίες χρήσεις οχημάτων – το βάρος μεταφοράς των προϊόντων. Η δεύτερη δράση αφορούσε στη διανομή φυλλαδίων από το Δήμο σχετικά με τις επιπτώσεις του παράνομου παρκαρίσματος τόσο στην μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα στα άτομα περιορισμένης κινητικότητας όσο και στην αλλοίωση της εικόνας του δημόσιου χώρου. Στην τελευταία δράση τοποθετήθηκαν αφίσες σε κεντρικές πλατείες και πεζόδρομους που αφορούσαν την παράνομη στάθμευση όπως στην προηγούμενη δράση.

Στη πόλη **Bolzano** της Ιταλίας, οι δημοτικές αρχές έχουν ήδη ασχοληθεί με θέματα όπως η οδική ασφάλεια και η εκπαίδευση εδώ και πολλά χρόνια. Σε συνεργασία με διάφορα σχολεία έχουν επίσης εκπονήσει εκστρατείες για παιδιά και νέους προκειμένου να τους ενημερώσουν για προβλήματα και διάφορες πτυχές της κυκλοφορίας. Ωστόσο, δεν υπήρξαν ποτέ εκστρατείες για μαθητές γυμνασίου ηλικίας μεταξύ 14 και 18 ετών. Αυτή είναι πράγματι μια κρίσιμη περίοδος για τη μελλοντική στάση των μαθητών απέναντι στην κινητικότητα - στην πραγματικότητα, στην ηλικία των 14 μαθητών μπορούν ήδη να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, π.χ. μια μικρή μοτοσυκλέτα. Επιπλέον, η πλειονότητα των μαθητών θα έχει άδεια οδήγησης στο τέλος της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το έργο «Με ποδήλατο στο σχολείο» θέλει να αντιμετωπίσει τους μαθητές σε ομάδες με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας, ιδίως με συγκεκριμένες πτυχές όπως η κινητικότητα του ποδηλάτου και τα αποτελέσματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Τα σχολεία που έλαβαν μέρος στην εκστρατεία κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2007/2008 ήταν το επιστημονικό γυμνάσιο, το Τεχνικό Ινστιτούτο Γεωμετρικών και το «LEWIT» (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών και τουρισμού) του Μπολζάνο. Κάθε δευτεροβάθμιο σχολείο επικεντρώθηκε σε ένα συγκεκριμένο θέμα που αφορά το γενικό θέμα της κυκλοφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας. Πρώτον, οι μαθητές του επιστημονικού δευτεροβάθμιου σχολείου έκαναν έρευνα για διάφορους τύπους ρύπανσης όπως η ακουστική, ατμοσφαιρική, υδάτινη, θερμική και φωτεινή ρύπανση που προκαλείται από επίσης πολλή κίνηση. Στη συνέχεια, οι μαθητές επικεντρώθηκαν σε θέματα με έμφαση στην υγεία και την κινητικότητα, συγκρίνοντας παραδειγματικές περιπτώσεις και δείχνοντας πιθανές λύσεις μέσω της βοήθειας εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Επιπλέον, οι μαθητές επικεντρώθηκαν στο σχετικό επιχείρημα των ατμοσφαιρικών σωματιδίων. Δεύτερον, οι μαθητές του Τεχνικού Ινστιτούτου Γεωμετρικών επιθεώρησαν και εξέτασαν τις ποδηλατικές διαδρομές του Μπολζάνο. Οι μαθητές ήθελαν να αξιολογήσουν την τρέχουσα κατάσταση και να παρουσιάσουν πιθανές καταστάσεις κινδύνου ή ανησυχίας. Κατά συνέπεια, έγιναν προτάσεις για ολοκλήρωση και αλλαγή ορισμένων από τα υπάρχοντα κομμάτια και διαδρομές. Προτάθηκε επίσης η δυνατότητα επέκτασης της ήδη υπάρχουσας υπηρεσίας ενοικίασης ποδηλάτων. Επιπλέον, οι μαθητές πρότειναν ένα «εφαπτομενικό μονοπάτι ποδηλάτου» με σκοπό τη σύνδεση των περιφερειακών ζωνών της πόλης. Μια άλλη ιδέα ήταν να σχεδιάσετε ένα χώρο ανάπαυσης με βάση ποδηλάτων, παγκάκια πάρκου και ένα σημείο πληροφόρησης. Τέλος, το "Lehranstalt für Wirtschaft, Tourismus und

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Soziales Robert Gasteiner" (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών, τουρισμού και κοινωνικών υποθέσεων) εμβαθύνει το θέμα της κινητικότητας ποδηλάτων και τουρισμού στο Μπολζάνο: οι μαθητές δημιούργησαν έναν τουριστικό χάρτη με αξιοθέατα και ποδηλατικά μονοπάτια του Μπολζάνο.

Το τελικό αποτέλεσμα του έργου συνίστατο σε τρία έργα που παρουσίασε κάθε σχολείο και στις δύο γλώσσες, στα ιταλικά και στα γερμανικά. Κατά συνέπεια, τα προϊόντα διανεμήθηκαν σε όλα τα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Bolzano με στόχο την αντιμετώπιση ενός μεγαλύτερου αριθμού νέων. Για παράδειγμα, οι μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης "LEWIT" δημιούργησαν έναν "Οδηγό για τον τουρισμό ποδηλάτων στο Μπολζάνο" για τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους της πόλης.

Μέτρα για διαχείριση βαρέων οχημάτων

Η πόλη **Usti nad Labem** της Τσεχίας είναι ένα βιομηχανικό, πολιτισμικό και επιχειρησιακό κέντρο στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας ενώ παλιότερα αποτελούσε τη βάση διαφόρων βιομηχανιών οδηγώντας έτσι στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Ο συνολικός της πληθυσμός ανέρχεται σε 94.000 κατοίκους περίπου. Ως προς τις μεταφορές, βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση καθώς συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ στο άμεσο μέλλον θα συνδέεται με αυτοκινητόδρομο που θα συνδέει την Πράγα με τη Δρέσδη της Γερμανίας. Ταυτόχρονα, διαθέτει υδάτινο στοιχείο καθώς ο ποταμός Elbe διατρέχει τη πόλη.

Λόγω της παρουσίας έντονης βιομηχανίας και των βαρέων οχημάτων για την μεταφορά των αγαθών, η πόλη συμμετείχε στο πρόγραμμα ARCHIMEDES του CIVITAS όπου μελετήθηκε ο θόρυβος και η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, η έρευνα έδειξε ότι η καθολική απαγόρευση των βαρέων οχημάτων δεν είναι εφικτή, καθώς η πόλη στηρίζεται στην διανομή προϊόντων. Μια αυστηρότερη πολιτική για τα βαρέα οχήματα θα ήταν μια εναλλακτική αλλά πιθανόν να οδηγούσε σε αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων. Έτσι προτάθηκαν οι εξής εναλλακτικές λύσεις:

- Επί πληρωμή πρόσβαση στο κέντρο της πόλης
- Προώθηση οικολογικών οχημάτων μέσω μηδενικών φόρων ή δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών
- Περιορισμός πρόσβασης σε οχήματα πάνω από ένα συγκεκριμένο βάρος σε διάφορες περιοχές, κυρίως σε επίπεδο γειτονιάς

Δημιουργία Superblocks

Η πόλη της **Vitoria - Gasteiz** στην Ισπανία έχει σχεδόν 250.000 κατοίκους με αρκετά πυκνή δόμηση. Η πόλη αυτή αντιμετώπιζε σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω του έντονου φόρτου σε κεντρικές περιοχές. Πέρα όμως από τις κεντρικές αυτές περιοχές, παρατηρήθηκε υποβάθμιση των γειτονιών από την αυξημένη χρήση των αυτοκινήτων. Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκαν τα Superblocks που είχαν στόχο:

- Την απελευθέρωση του δημοσίου χώρου για κοινωνικές και γειτονικές σχέσεις
- Τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης
- Την αύξηση της προσβασιμότητας
- Την αύξηση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Μέσω του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας η πόλη υλοποίησε ένα μοντέλο superbloc που διατηρεί το χώρο μέσα σε ένα μπλοκ για πεζούς και ποδηλάτες. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και οι δημόσιες συγκοινωνίες κινούνται στους δρόμους που πλαισιώνουν αυτά τα τετράγωνα. Μέσω αυτού του μέτρου, η Vitoria-Gasteiz θέλησε να σχεδιάσει το νέο πλαίσιο κινητικότητας και αστικού χώρου με 77 superblocs. Στο πλαίσιο αυτού του μέτρου, εφαρμόστηκαν για τη βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη τα εξής:

- Νέα αξιολόγηση και εφαρμογή του δικτύου δημόσιων μεταφορών
- Ρύθμιση του φωτεινού σηματοδότη για το νέο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
- Αξιολόγηση και εφαρμογή νέων δικτύων για πεζόδρομους και ποδήλατα,
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης

Επιπλέον, δημιουργήθηκαν ελεύθεροι χώροι, παιδικές χαρές, πάγκο, βλάστηση και υπηρεσία Wi-Fi.

Το πιο επιτυχημένο παράδειγμα όμως εφαρμογής Superblocks είναι η **Βαρκελώνη** η οποία είναι η πρώτη πόλη της Ευρώπης που έχει εφαρμόσει τα Superbocks. Στόχος της δημιουργίας τους είναι να μειωθεί η ρύπανση που προκαλείται από τα οχήματα αλλά και να απαλλαγούν οι πολίτες από τη μάλλον υποτιμημένη αλλά καθόλου ακίνδυνη ηχορύπανση. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται, να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο. Σήμερα υπάρχουν έξι τέτοια «superblocks», ενώ πρώτο που υλοποιήθηκε, στο Eixample. Η αλλαγή που έφερε φαίνεται να γίνεται αποδεκτή από τους κατοίκους σε μεγάλο βαθμό. Εντός της «γειτονιάς» που σχηματίζουν επιτρέπεται μόνο η κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης ενώ το πάρκινγκ για τους κατοίκους είναι υπόγειο. Πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου Δημόσιας Υγείας της Barcelona εκτιμά πως εάν προχωρήσει ο σχεδιασμός όπως προβλέπεται για 503 superblocs στην πόλη, οι μετακινήσεις με ΙΧ θα περιοριστούν κατά 230.000 εβδομαδιαίως, καθώς οι πολίτες θα στραφούν πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το περπάτημα ή το ποδήλατο. Η έρευνα σημειώνει πως αυτό το μέτρο έφερε σημαντική βελτίωση στην ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα θορύβου στους δρόμους όπου έχει απαγορευτεί η κυκλοφορία οχημάτων. Τα επίπεδα διοξειδίου του αζώτου αναμένεται να μειωθούν κατά 25%, φέρνοντας τα επίπεδα μέσα στα όρια που συστήνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

Μέτρο ανάπλασης προσφυγικών

Το προσφυγικό είναι ένα ζήτημα το οποίο επηρεάζει άμεσα τη δομή και τη λειτουργία της πόλης, καθώς δημιουργείται ανάγκη για άμεση εύρεση κατοικίας στους πρόσφυγες. Στις περισσότερες πόλεις, οι προσφυγικές κατοικίες αποτελούνται από συγκροτήματα πολυκατοικιών τα οποία διαθέτουν διαμερίσματα μικρού εμβαδού κυρίως έτσι ώστε να εξυπηρετήσουν όσο το δυνατόν περισσότερες οικογένειες.

Μια περίπτωση ανάπλασης προσφυγικών, στην οποία συνέβαλλαν σε σημαντικό βαθμό οι κάτοικοι της περιοχής, είναι η περιοχή **Kreuzberg** στο Βερολίνο. Η διαμάχη μεταξύ των κατοίκων και του κράτους ξεκινά από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα όπου το κράτος, λόγω της κατάστασης των κτιρίων, αποφάσισε την κατεδάφιση και την αντικατάστασή τους σε

μοντέρνες κοινωνικές κατοικίες. Τόσο οι τοπικές αρχές όσο και η κυβέρνηση δεν επιθυμούσε να επενδύσει στη διατήρηση της ιστορικής αυτής υποδομής στην οποία κατοικούσαν πρόσφυγες και φτωχές κοινωνικές ομάδες. Από το 1970 και ύστερα, η πολεοδομική οργάνωση της πόλης άρχισε να αλλάζει με αποτέλεσμα να μην χωροθετείται μόνο μια χρήση αλλά να υπάρχει μίξη χρήσεων γης. Στο πλαίσιο αυτό, πολλοί πολεοδόμοι της εποχής υποστήριξαν ότι ο συνδυασμός των χρήσεων έχει θετικές επιπτώσεις στην λειτουργία της πόλης. Το ρεύμα αυτό, επηρέασε σημαντικά την ανάπτυξη της περιοχής αυτής η οποία συνδύαζε χρήσεις κατοικίας και βιομηχανίας. Έτσι, ειδικοί και κάτοικοι στάθηκαν εμπόδιο στην κατεδάφιση αυτών των κτιρίων υπερασπίζοντας ταυτόχρονα την ιστορία της ευρύτερης περιοχής. Η κατεδάφιση της ιστορικής αυτής δομής σταμάτησε και τα περισσότερα από τα παλιά κτίρια ανακαινίστηκαν. Οι πλούσιες διακοσμημένες προσόψεις δεν αφαιρέθηκαν αλλά αποκαταστάθηκαν προσεκτικά. Τα παλιά εργοστάσια στο κέντρο της περιοχής χρησίμευσαν για εναλλακτικούς τρόπους διαβίωσης σε διάφορες κοινωνικές ομάδες όπως είναι φεμινιστικές ομάδες, τοπικές κοινότητες, δωρεάν νηπιαγωγεία και μη κερδοσκοπικές εταιρείες. Με τον τρόπο αυτό, η περιοχή αποτέλεσε σημαντικό πόλο έλξης θυμίζοντας την ιστορία της.

Στην **Αθήνα**, η περίπτωση των προσφυγικών στην Λεωφόρο Αλεξάνδρας δεν διαφέρει σε σημαντικό βαθμό από αυτή του Βερολίνου, αν και μέχρι σήμερα δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποιο αντίστοιχο έργο. Η ανέργεση των προσφυγικών, άρα και η ιστορία τους, ξεκινά έντεκα χρόνια μετά την καταστροφή της Σμύρνης και την εισροή 1,5 εκατομμυρίου προσφύγων στην Ελλάδα. Στην περιοχή κατοικούσαν ήδη πρόσφυγες σε χαμηλά πλινθόκλιστα σπίτια. Οι οχτώ συνολικά διώροφες πολυκατοικίες σε στυλ Bauhaus οικοδομήθηκαν μεταξύ 1933 - 1935 όπου και παραδόθηκαν διαμερίσματα των 55 περίπου τετραγωνικών μέτρων. Κάθε πολυκατοικία αποτελείται από 4 ή 5 πανομοιότυπους πυρήνες διαμερισμάτων. Κάθε πυρήνας περιλαμβάνει 6 διαμερίσματα - δύο σε κάθε όροφο. Την δεκαετία του 1980, η Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου αγόρασε από 137 προσφυγικές οικογένειες τα διαμερίσματά τους ενώ το 1990 αγόρασε άλλα 40 που απαλλοτριώθηκαν από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το 2003 τα δύο συγκροτήματα από τα 8 κηρύσσονται διατηρητέα ενώ το ΣτΕ το 2009 χαρακτηρίζει και τα υπόλοιπα 6 ύστερα από τις πιέσεις των κατοίκων. Με τον χαρακτηρισμό αυτόν, απαγορεύεται η κατεδάφισή τους αλλά όχι η ανακαίνιση ή η επανάχρησή τους. Τα περισσότερα διαμερίσματα είναι κατελημμένα από αστέγους, πρόσφυγες και άλλες ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.

Η ανάπτυξη των προσφυγικών στην Λεωφ. Αλεξάνδρας έχει γίνει αντικείμενο πολλών συζητήσεων, καθώς υπήρχαν πιέσεις τόσο για την αγορά των διαμερισμάτων από το Δημόσιο όσο και των γύρω κατοίκων λόγω της υφιστάμενης κατάστασής τους που επηρεάζει τη δημόσια υγεία. Στο πλαίσιο αυτό έχει εγκριθεί η ανάπτυξη της περιοχής από την εταιρεία «Ανάπλαση Α.Ε» η οποία θα περιλαμβάνει τις εξής παρεμβάσεις:

- Δύο από τις οχτώ πολυκατοικίες θα ανακατασκευαστούν διατηρώντας όμως τον ιστορικό και τον αρχιτεκτονικό τους χαρακτήρα και θα διατεθούν για τη φιλοξενία ασθενών που έχουν ανάγκη από συχνές θεραπείες και συγγενών ασθενών, κυρίως από την περιφέρεια, που νοσηλεύονται στο νοσοκομείο «Άγιος Σάββας».

- Στις υπόλοιπες έξι προβλέπεται να καλυφθούν στεγαστικές ανάγκες κοινωνικής πρόνοιας για άπορες οικογένειες, φοιτητές και μετανάστες
- Στην πολυκατοικία με πρόσωπο επί της Λεωφόρου Αλεξάνδρας πρόκειται να στεγασθεί Μουσείο Μικρασιατικής Κληρονομιάς
- Στους ελεύθερους χώρους, θα γίνει ανάπλασή τους με πράσινο, εγκαταστάσεις αναψυχής, αθλητισμού, πολιτιστικών εκδηλώσεων με τη μορφή υπαίθριου πάρκου των 10 στρεμμάτων συνολικά, καθώς και του περιβάλλοντα χώρου από τις πολυκατοικίες συνολικής έκτασης 4,5 στρεμμάτων.

Μέτρα ανάπλασης παραλιακού μετώπου

Το **Puerto Vallarta** στο Μεξικό είναι μια μεγάλη πόλη με πληθυσμό 255.725 κατοίκους που έχει αναπτυχθεί κατά μήκος μιας ακτογραμμής στους πρόποδες δύο ορέων. Το αστικό θαλάσσιο μέτωπο είναι μεγάλου μήκους και σε μεγάλο μέρος του είναι κατειλημμένο από λιμενικές εγκαταστάσεις, ξενοδοχειακές μονάδες και κατοικίες και ένα μεγάλο οδικό άξονα. Ωστόσο, υπάρχουν τμήματα τα οποία έχουν υποστεί αναπλάσεις με σύγχρονο σχεδιασμό, γεγονός που τα αναβαθμίζει αισθητικά και με αποτέλεσμα να προσελκύουν πολύ κόσμο. Αποτελείται από δύο επίπεδα εκ των οποίων το χαμηλότερο επίπεδο λειτουργεί ως πλαζ ενώ το υψηλότερο, που βρίσκεται στην υψομετρική στάθμη της πόλης, λειτουργεί ως χώρος κίνησης και στάσης. Χαρακτηριστικό αυτής της ανάπλασης είναι η χάραξη του ορίου μεταξύ αυτών των επιπέδων η οποία δεν είναι ευθεία αλλά καμπύλη γραμμή ενώ δεν έχουν τοποθετηθεί κάγκελα στην άκρη έτσι ώστε οι κάτοικοι και οι επισκέπτες να έχουν τη δυνατότητα στάσης και ανάπαυλας σε συνδυασμό με την θέα που προσφέρει. Η γενική διάταξη του χώρου στη στάθμη αυτή περιλαμβάνει πεζοδρομημένη νησίδα κυμαινόμενου πλάτους, 6 μ. κατά μέσο όρο, νησίδα πρασίνου σε καμπύλες διατάξεις επί της οποίας έχουν φυτευτεί φοίνικες, πλακόστρωτη οδό πλάτους 6 μ. και πεζοδρόμιο πλάτους εξαρτώμενου από το οικοδομικό τετράγωνο αναφοράς.





Εικόνα 5 - Αποψη παραλιακού μετώπου της Puerto Vallarta (Πηγή: www.puertovallarta.net)

Μια άλλη περίπτωση πόλης η οποία αξιοποίησε το παραλιακό της μέτωπο είναι το **Rimini** της Ιταλίας. Πρόκειται μια μεγάλη πόλη στην ανατολική Ιταλία που βρέχεται από την Αδριατική. Ο πληθυσμός του ανέρχεται σε 144.684 κατοίκους και, όπως το σύνολο των ιταλικών πόλεων, χαρακτηρίζεται από πλούσια ιστορία. Η μεγάλη ακτογραμμή, πλάτους περίπου 100 μ., εντός της πόλης αξιοποιείται σχεδόν στο σύνολό της, ως πλαζ. Διαφοροποίηση παρουσιάζουν μόνο το δυτικό τμήμα της όπου αναπτύσσεται οδικός άξονας πλάτους 10 μ. Παρά το μεγάλο πλάτος του δρόμου, μόνο μια λωρίδα κυκλοφορίας διατίθεται στη μηχανοκίνηση, ενώ το υπόλοιπο λειτουργεί ως ποδηλατολωρίδα μονής κατεύθυνσης με κατεύθυνση αυτής της κυκλοφορίας και χώρος στάθμευσης με οριοθετημένες θέσεις. Η οργάνωση του οδικού χώρου πραγματοποιείται με οριζόντια σήμανση και όχι με συγκεκριμένες κατασκευές νησίδων κ.λπ.. Το παραλιακό πεζοδρόμιο συνολικού πλάτους 5 μ. διαιρείται σε χώρο κίνησης ποδηλάτου (1,5 μ.) –μονή κατεύθυνση αντίθετη της κίνησης των ποδηλάτων στην ποδηλατολωρίδα, δρώντας συνολικά ως αμφίδρομος ποδηλατόδρομος-, χώρο κίνησης πεζών (2 μ.) και νησίδα πρασίνου (1,5 μ.). Το όριο ταχύτητας της οδού είναι 30km/h το οποίο έχει επισημανθεί με οριζόντια σήμανση.



Εικόνα 6- Άποψη του παραλιακού μετώπου της Puerto Vallarta (Πηγή: Google Street)

Συμπέρασμα

Από τη μελέτη των παραπάνω περιπτώσεων, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα που αφορούν τη φύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι επαρχιακές αγροτικές πόλεις ως προς την κινητικότητα:

Είναι γεγονός ότι οι μεταφορές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών. Τα κυκλοφοριακά ζητήματα και τα προβλήματα προσβασιμότητας αποτελούν απόρροια του συστήματος μεταφορών το οποίο είναι προσανατολισμένο προς την μηχανοκίνητη μετακίνηση ενώ δεν λαμβάνει υπόψη εναλλακτικές μορφές πιο φιλικές προς το περιβάλλον και τον ίδιο τον άνθρωπο. Η εξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ έχει επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικά καθώς επηρεάζει άμεσα τη ποιότητα ζωής και τη σχέση των ανθρώπων.

Όπως είναι φανερό, υπάρχουν κάποιοι κοινοί άξονες μεταξύ των μελετών περιπτώσεων για τα ζητήματα της κινητικότητας. Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στο ρόλο του ποδηλάτου το οποίο πλέον αποτελεί ένα μέσο μετακίνησης. Η δημιουργία υποδομών για ποδηλατικές διαδρομές είναι ένα μέτρο το οποίο συμβάλλει στην αύξηση του ποσοστού χρήσης του ποδηλάτου. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα αποτελούν μια σημαντική υποδομή για την ελκυστικότητα του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης και εξυπηρετεί άτομα τα οποία δεν διαθέτουν ιδιωτικό ποδήλατο ή άτομα και μεγαλύτερης ηλικίας.

Το περπάτημα είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας το οποίο ενδείκνυται για επαρχιακές πόλεις με ήπιες κλίσεις. Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και η πεζοδρόμηση κεντρικών περιοχών είναι μερικά από τα μέτρα τα οποία συναντιούνται σε διάφορες πόλεις του εξωτερικού. Ειδικότερα περιμετρικά των σχολείων μπορούν να αναπτυχθούν σχολικές διαδρομές με τις οποίες τα παιδιά να χρησιμοποιούν βιώσιμα μέσα μετακίνησης από και προς το σχολείο τους. Τέτοιες δράσεις έχουν αναπτυχθεί σε πολλές πόλεις ακόμα και σε αστικά κέντρα καθώς προέχει η ασφάλεια των παιδιών. Ταυτόχρονα, η επιτυχία τέτοιων συλλογικών προγραμμάτων προϋποθέτει τη συμμετοχή των κατοίκων έτσι ώστε να τεθούν οι βάσεις για έναν σχεδιασμό που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών.

Βασικό στοιχείο όλων των σχεδιασμών είναι η δημόσια συγκοινωνία η οποία προσπαθεί να εκσυγχρονίσει τις υπηρεσίες της ώστε να γίνει πιο ελκυστική. Οι υπηρεσίες αυτές αφορούν μια ποικιλία μέτρων όπως η εφαρμογή τηλεματικής, η επισκευή των στάσεων, η δημιουργία λεωφορειολωρίδων αλλά και πιο εξελιγμένα μέτρα όπως η προτεραιότητα των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας μέσω ITS, η αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων και η υπηρεσία on- Demand. Όλες αυτές οι παρεμβάσεις έχουν ως στόχο την αύξηση του ποσοστού των χρηστών και τη μείωση των ιδιωτικών οχημάτων.

Επίσης, η διαχείριση στάθμευσης αποτελεί μια σημαντική κατηγορία μέτρων, καθώς η αναζήτηση ελεύθερης θέσης επιβαρύνει τον αστικό ιστό. Έτσι, πολλές πόλεις έχουν εφαρμόσει μέτρα και πολιτικές για να περιορίσουν όσο γίνεται αυτές τις μετακινήσεις. Η σωστή σήμανση και η ενημέρωση των οδηγών σε πραγματικό χρόνο για τις ελεύθερες θέσεις είναι ένα μέτρο το οποίο έχει αρχίσει να εφαρμόζεται συχνά. Παράλληλα, οι

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης και η ελεγχόμενη στάθμευση είναι μέτρα που μπορούν να συνδυαστούν για να βελτιώσουν την ποιότητα των μετακινήσεων των πεζών και να περιοριστούν τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Τέλος, ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου λόγω της έντονης βιομηχανικής δραστηριότητας έχει ανάγκη από ένα σχέδιο διαχείρισης των βαρέων οχημάτων τα οποία προκαλούν υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας της ατμόσφαιρας εξαιτίας των εκπεμπόμενων ρύπων. Πολλές πόλεις του εξωτερικού έχουν λάβει μέτρα ώστε να μπορέσουν να μειώσουν τα επίπεδα θορύβου χωρίς όμως να επιβαρυνθεί η οικονομία.

Σε συνέχεια παρατίθεται μία λίστα με εντοπισμό περιοχών που έχουν εφαρμόσει τα ανάλογα μέτρα (αρχική λίστα μέτρων βλ. Δραστηριότητα 6.1) με το ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου για περαιτέρω διερεύνηση των ενδεχόμενων αποτελεσμάτων.

Πίνακας 31: Παραδείγματα εφαρμογών των προτεινόμενων πιθανών/δυνατών μέτρων

Κατηγορία μέτρου	Πιθανό μέτρο	Αντιστοίχιση με εφαρμογή στο διεθνές περιβάλλον
Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Δημιουργία Parklets	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (ΗΠΑ)
	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γαλλία, Η.Β, Αυστρία)
	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων και στην ενθάρρυνση τοπικών κέντρων)	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Ελβετία, Η.Β, Ολλανδία)
Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών	Πεζοδρομήσεις δρόμων γειτονιάς	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Πεζοδρόμηση της κεντρικών περιοχών	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	Πόλεις της Ελλάδας (Αθήνα, Ηράκλειο, Ρέθυμνο), Πόλεις της Δανίας, της Ανδόρα, του Βελγίου, Πολιτείες της Αμερικής (Πορτλαντ) κ.α.
	Προσωρινές πεζοδρομήσεις σε μεγάλους οδικούς άξονες για την προώθηση των ενεργών μετακινήσεων	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γαλλία, Η.Β, Γερμανία)

	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων κ.α.)	Πόλεις της Ελλάδας (Αθήνα, Ηράκλειο, Ρέθυμνο), Πόλεις της Δανίας, της Ανδόρα, του Βελγίου, Πολιτείες της Αμερικής (Πορτλαντ) κ.α.
	Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	Πόλεις της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας, της Ολλανδίας και της Γερμανίας
	Πύκνωση διαβάσεων στις κεντρικές αρτηρίες-ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Καρδίτσα, Ελευσίνα, Λάρισα, Ρέθυμνο, Πόλεις της Σουηδίας (Mjölby, Μαλμο), Πόλεις της Γαλλίας, της Ολλανδίας, της Γερμανίας κ.α
	Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Τοποθέτηση ειδικού εξοπλισμού υποβοήθησης κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων σε δημόσια και δημοτικά κτίρια	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο που προάγουν την βιώσιμη μετακίνηση- παραδοσιακή τεχνική*
	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και κατάργηση θέσεων στάθμευσης	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Ηράκλειο, Ρέθυμνο, Χανιά (Κρήτη), Καρδίτσα, Λουτράκι, Παλλήνη και πόλεις της Γερμανίας, του Η.Β και της Σουηδίας
Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών (δρόμοι μικτής χρήσης)	Πληθώρα πόλεων της Γερμανίας (Αμβούργο, Βερολίνο), πόλεις της Πολωνίας, της Αυστρίας, του Βελγίου, της Βραζιλίας κ.α.

	Δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ποδηλατοδρόμων και λωρίδων ποδηλάτων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων με σταθμό ενοικίασης στους χώρους park & ride	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ.)	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Ολλανδία)
	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Παρίσι, Άμστερνταμ, Βερολίνο, Κοπεγχάγη κ.α
	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
Δημόσια Συγκοινωνία	Δημιουργία νέων διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-buses)	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Αυστραλία)
	Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας με ευέλικτα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Πόλεις της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ισπανίας, της Ολλανδίας και της Γερμανίας
	Ενιαίο σύστημα τιμολόγησης	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία, Ελβετία, Γαλλία)

	Απόδοση προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία μέσα από την αξιοποίηση εργαλείων ITS	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Εποχιακή πύκνωση δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας σε σημαντικές διαδρομές	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες - μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία, Ελβετία, Γαλλία)
	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών και βελτίωση των στάσεων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
Ηλεκτροκίνηση	Αγορά/Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα (συμπεριλαμβανομένης και της δημόσιας συγκοινωνίας)	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γαλλία, Γερμανία, Ισπανία, Ολλανδία, Πορτογαλία)
	Παροχή Δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση συμβατικού ΙΧ με ηλεκτροκίνητο	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία)

	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία)
	Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία)
	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Ελβετία)
Διαμοιρασμός	Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (car-sharing, car-pooling κτλ.)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Πόλεις της Γερμανίας, του Βελγίου, του Η.Β)
Στάθμευση	Κατασκευή χώρων στάθμευσης (park n ride)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Λουτράκι, Ρέθυμνο, Καρδίτσα, Τρίκαλα, Πόλεις της Γαλλίας, Βαλένθια, κ.α
	Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ειδικού σκοπού (τροφοδοσίας εμπορευμάτων, εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*

Οδικό δίκτυο	Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή του δήμου	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Αγγλία, Γερμανία)
	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Παρίσι, Λισαβόνα, Βερολίνο, Μιλάνο, Μαδρίτη, Ρότερνταμ κ.α
	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε κρίσιμες περιοχές (γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Οικισμοί περιφερειακά της Γλασκώβης στη Σκωτία, Σύνολο των οικισμών περιφερειακά του Σαλτσμπουργκ (Αυστρία), Πληθώρα οικισμών στο Η.Β
	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου (με έμφαση στην οριοθέτηση δακτυλίων)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Καρδίτσα, Ελευσίνα, Λάρισα, Πόλεις της Σουηδίας (Mjölby, Μαλμο), Πόλεις της Ανδόρα (Andora la Vella) κ.α.
	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Ηράκλειο και Ρέθυμνο (Κρήτη), Πόλεις της Σουηδίας (Mjölby, Μαλμο), Πόλεις της Ανδόρα (Andora la Vella), Πόλεις του Η.Β. (σε πολλές γειτονιές περιμετρικά σχολείων) κ.α.
	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών (προσθήκη ραμπών, διαβάσεων, κτλ.)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Ηράκλειο και Ρέθυμνο (Κρήτη), Πόλεις της Σουηδίας (Mjölby, Μαλμο), Πόλεις της Ανδόρα (Andora la Vella), Πόλεις του Η.Β. (σε πολλές γειτονιές περιμετρικά σχολείων) κ.α.

	Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για καθοδήγηση των οχημάτων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Λουτράκι, Ελλάδα, Πόλεις της Αυστρίας (Gratz), Εδιμβούργο, Περιοχές σε πόλεις της Βραζιλίας (γειτονιά Pinheiros Σάο Πάολο) κ.α.
	Ανακατασκευή και αναδιαμόρφωση επικίνδυνων κόμβων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Ηράκλειο και Ρέθυμνο (Κρήτη), Αμαλιάδα, Καρδίτσα, Λουτράκι, Γειτονιές σε πολλές πόλεις της Γερμανίας, του Η.Β., της Σουηδίας, Δανίας κ.λπ.
	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Καρδίτσα, Ελευσίνα, Λάρισα, Πόλεις της Σουηδίας (Mjölby, Μαλμο), Πόλεις της Ανδόρα (Andora la Vella) κ.α
	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική* ενδεικτικά: Ηράκλειο και Ρέθυμνο (Κρήτη), Αμαλιάδα, Καρδίτσα, Λουτράκι, Γειτονιές σε πολλές πόλεις της Γερμανίας, του Η.Β., της Σουηδίας, Δανίας κ.λπ.
Κίνητρα	Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 20 εργαζόμενους	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Ολλανδία)
	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα) με σεβασμό στο περιβάλλον.	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία, Γαλλία, Η.Β)
Εμπορευματικές μεταφορές	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Γερμανία)

	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών	Μειονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Ολλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Τσεχία)
Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική * ενδεικτικά: Βόλος, Λάρισα, Τρίκαλα, Καρδίτσα και πόλεις του εξωτερικού
	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
	Ανοιχτές για το κοινό διαβουλεύσεις - συζητήσεις για θέματα περιβάλλοντος, πολεοδομίας και κινητικότητας	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*

Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική σε όλα τα κράτη ανά τον κόσμο- παραδοσιακή τεχνική*
Δράσεις ανάπτυξης και προώθησης ποδηλατικού τουρισμού	*ευρέως εφαρμοζόμενη πρακτική * ενδεικτικά: Κροατία, Ολλανδία, Δανία, Γερμανία, Γαλλία, Ισπανία
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	Μεμονωμένες περιπτώσεις ανά τον κόσμο (Ολλανδία, Γαλλία, Γερμανία)

Δραστηριότητα 6.3- Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Στο πλαίσιο της εν λόγω δραστηριότητας, ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου και συγκεκριμένα η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με τη συνεργασία του αναδόχου συνέλλεξε ένα μεγάλο αριθμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας που είναι δυνατό να εφαρμοστούν εντός της περιοχής παρέμβασης. Πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της εφικτότητας και της αποτελεσματικότητας (σε σχέση με το κόστος) των πιθανών μέτρων. Τα αποτελέσματα της ποιοτικής αξιολόγησης πρόκειται να είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την τελική επιλογή των μέτρων του ΣΒΑΚ λαμβάνοντας υπόψη το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους που έχουν τεθεί στις προηγούμενες δραστηριότητες του ΣΒΑΚ.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται 74 στο σύνολο πιθανά μέτρα και η ποιοτική αξιολόγηση αυτών. Αυτά είναι διαχωρισμένα σε 11 συνολικά κατηγορίες, οι οποίες είναι: 1) χώροι πρασίνου-χρήσεις γης, 2) προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών, 3) ποδήλατο-μικροκινητικότητα, 4) δημόσια συγκοινωνία, 5) ηλεκτροκίνηση, 6) διαμοιρασμός, 7) στάθμευση, 8) οδικό δίκτυο, 9) κίνητρα, 10) εμπορευματικές μεταφορές, 11) ενημέρωση-συμμετοχή-παρακολούθηση. Επίσης στην τελευταία στήλη υπάρχει και αναλυτική περιγραφή αυτών. Ο συγκεκριμένος τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες εκπόνησης αυτής της αξιολόγησης που συντάχθηκαν στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMP-UP.

Πίνακας 32: Αξιολόγηση πιθανών μέτρων

Πιθανό μέτρο	Κατηγορία μέτρου	Εφικτότητα (ποιοτική αξιολόγηση από το 1 έως το 5)	Αποτελεσματικότητα (ποιοτική αξιολόγηση από το 1 έως το 5)	Σχολιασμός
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	5	4	Η δημιουργία πράσινων διαδρομών, με ταυτόχρονη ενίσχυση και αναβάθμιση του πρασίνου, αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τη διαμόρφωση όρων για μια βιώσιμη κινητικότητα και, άρα, την προώθηση των ενεργών μετακινήσεων. Επίσης, συμβάλλουν στη δικτύωση των ελεύθερων χώρων, στην προστασία του περιβάλλοντος, μέσω της βελτίωσης του μικροκλίματος και, τελικά, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, γενικότερα.
Δημιουργία Parklets	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	4	4	Αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της φύτευσης, με σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές σημειακές παρεμβάσεις.
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	3	2	Η λύση της δεντροφυτεύσης στο οδικό περιβάλλον αποτελεί μία λύση που εφαρμόζεται συχνά σε αστικά περιβάλλοντα, ωστόσο απαιτεί σημαντικό τμήμα διαθέσιμου χώρου.

Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	1	3	Η αξιοποίηση του ιδιωτικού πρασίνου μπορεί υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις να ενισχύσει το συνολικό της περιοχής μελέτης. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να βελτιωθεί σημαντικά το μικρόκλιμα αλλά και να αναβαθμιστεί το αστικό περιβάλλον της περιοχής.
Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	3	4	Η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου θα συμβάλει σημαντικά στην ενοποίηση του Δήμου με το παραλιακό μέτωπο με το οποίο δεν υπάρχει σύνδεση στην παρούσα φάση, ενώ θα αποτελέσει έναν σημαντικό υπερτοπικό πόλο αυξάνοντας τις τουριστικές ροές
Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	3	4	Η ενοποίηση των προσφυγικών θα συμβάλει στην ένταξη αυτής της περιοχής κοινωνικά και οικιστικά στον Δήμο διασφαλίζοντας την κοινωνική του συνοχή και ενθαρρύνοντας τις βιώσιμες μετακινήσεις
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων και στην ενθάρρυνση τοπικών κέντρων)	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	2	4	Η ανάμειξη των χρήσεων γης, σε αντίθεση με την μονολειτουργικότητα, περιορίζει τις μεγάλου μήκους μετακινήσεις και οδηγεί στη συμπαγή – συνεκτική πόλη. Με τον καθορισμό των μικτών χρήσεων γης και την πολυλειτουργικότητα εξασφαλίζονται οι γειτονίες, καθώς όταν συνυπάρχουν η εργασία, η διαβίωση και η αναψυχή δεν ευνοείται η ανάπτυξη των αυτοκινητοδρόμων, αλλά ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι κ.λπ.).

Πεζοδρομήσεις δρόμων γειτονιάς	Χώροι Πρασίνου-Χρήσεις γης	3	3	Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία των γειτονιών, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.
Πεζοδρόμηση κεντρικών περιοχών	Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών	4	5	Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία της κεντρικής περιοχής του Δήμου, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.
Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών	4	4	Οι πεζοδρομήσεις αποτελούν το αποτελεσματικότερο μέτρο για την ανάδειξη και προστασία από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, περιοχών ιδιαίτερου ενδιαφέροντος. Ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

<p>Προσωρινές πεζοδρομήσεις σε μεγάλους οδικούς άξονες για την προώθηση των ενεργών μετακινήσεων</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	5	3	<p>Οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν το αποτελεσματικότερο μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών και τη δημιουργία ήπιων συνθηκών μετακίνησης. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.</p>
<p>Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	4	4	<p>Είναι ένα εύκολα υλοποιήσιμο μέτρο, που απαιτεί τη συνεργασία του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, της Περιφέρειας Αττικής και των Διευθύνσεων Α΄ και Β΄ βάθμιας εκπαίδευσης. Ιδιαίτερης σημασίας έργο, καθώς βελτιώνει σημαντικά την οδική ασφάλεια, μέσω της μείωσης των φόρτων των οχημάτων και εξαναγκάζοντας τους οδηγούς σε μείωση ταχυτήτων, χωρίς σημαντικό κόστος, προστατεύοντας παράλληλα τους πλέον ευάλωτους χρήστες (παιδιά).</p>

<p>Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων κ.α.)</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	<p>4</p>	<p>4</p>	<p>Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας.</p>
<p>Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	<p>3</p>	<p>3</p>	<p>Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ. Με την εφαρμογή του μέτρου δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, έναντι των οχημάτων και προωθείται η πεζή μετακίνηση. Πρόκειται για μια οικονομικά ρεαλιστική λύση, η οποία δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος και μπορεί να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, Ωστόσο, απαιτείται μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεων.</p>

<p>Πύκνωση διαβάσεων στις κεντρικές αρτηρίες- ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	5	3	<p>Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές και κανονιστικού χαρακτήρα. Καίριας σημασίας για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση να συντηρείται συστηματικά. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις) ωστόσο, όμοια με παραπάνω, χρονικά απαιτεί μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεις. Η υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του δήμου.</p>
<p>Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	4	4	<p>Η κίνηση των ατόμων με αναπηρία πρέπει να εξασφαλίζεται σε όλο το οδικό περιβάλλον της περιοχής. Ένα σημαντικό μέτρο με κατεύθυνση την εξασφάλιση του εν λόγω δικαιώματος είναι η τοποθέτηση ραμπών σε όλες τις γωνίες των Οικοδομικών Τετραγώνων της περιοχής.</p>
<p>Τοποθέτηση ειδικού εξοπλισμού υποβοήθησης κίνησης εμποδιζόμενων ατόμων σε δημόσια και δημοτικά κτίρια</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	3	2	<p>Αποτελεί σημαντικό μέτρο για τη βελτίωση του περιβάλλοντος κίνησης και εξυπηρέτησης των εμποδιζόμενων ατόμων. Αν και είναι χαμηλού κόστους, αμφισβητείται η αποτελεσματικότητά του, λόγω πολλαπλής εμπλοκής φορέων και απαιτούμενων αδειοδοτήσεων. Κρίνεται σκόπιμο να εξεταστεί στον επόμενο κύκλο ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση σχετικής ωρίμανσης μέσα από το Δίκτυο Φορέων και αναζήτησης σχετικής χρηματοδότησης.</p>

<p>Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και κατάργηση θέσεων στάθμευσης</p>	<p>Προσβασιμότητα πεζού και ευάλωτων χρηστών</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο ωστόσο διασφαλίζει με δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.</p>
<p>Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών (δρόμοι μικτής χρήσης)</p>	<p>Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα</p>	<p>4</p>	<p>5</p>	<p>Η ανάπτυξη μη αποκλειστικής υποδομής ποδηλάτου μέσω δρόμων συνύπαρξης μπορεί να συμβάλει, μέσω της μείωσης των ταχυτήτων κυκλοφορίας των λοιπών μηχανοκίνητων μέσων, στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις) και αποτελεί προοπτική για την ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου, ωστόσο τονίζεται πως δεν είναι το ίδιο αποτελεσματική με τις υποδομές αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτων για την προσέλκυση νέων χρηστών.</p>

<p>Δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ποδηλατοδρόμων και λωρίδων ποδηλάτων</p>	<p>Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων αποτελεί σημαντικό μέτρο για την προώθηση του ποδηλάτου. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε βάρος του οδοστρώματος μπορεί να υπηρετήσει με αυξημένη ρεαλιστικότητα το σύνολο των προτεραιοτήτων. Ωστόσο, το κόστος υλοποίησης αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτου είναι αρκετά υψηλό για τον Δήμο χωρίς να επιφέρει μεγάλες διαφορές στη σύνθεση της κυκλοφορίας.</p>
<p>Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους</p>	<p>Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων αποτελεί σημαντικό μέτρο για την προώθηση του ποδηλάτου, ειδικά όταν αυτή συνδυάζεται με όμορους Δήμους δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο δίκτυο το οποίο θα αυξήσει σημαντικά τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης</p>
<p>Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων με σταθμό ενοικίασης στους χώρους park & ride</p>	<p>Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα</p>	<p>4</p>	<p>2</p>	<p>Τα κοινόχρηστα ποδήλατα είναι ένα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου. Η παράλληλη εφαρμογή του συστήματος με τη δημιουργία περιφερειακών υποδομών για στάθμευση θα μειώσει τη χρήση του ΙΧ και θα αυξήσει τη χρήση των ποδηλάτων. Το κόστος του συνδυασμού των δύο συστημάτων θα είναι μηδενικό και ο συνδυασμός τους θα επιφέρει αύξηση στη χρήση και των δύο υποδομών.</p>

Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα	4	2	Αποτελεί μία εύκολα υλοποιήσιμη στρατηγική, χωρίς κόστος, για τη δημιουργία διαδρομών για ποδηλάτες και την τόνωση της χρήσης του ποδηλάτου, ως μέσο για την κάλυψη των καθημερινών μετακινήσεων.
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ.)	Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα	4	3	Η προώθηση νέων καινοτόμων μορφών μετακίνησης, πιο ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον, έναντι του αυτοκινήτου, συμβάλλει καθοριστικά στην επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας. Η υλοποίηση του μέτρου θα επιφέρει άμεσο όφελος στο περιβάλλον, καθώς μπορεί να συμβάλει, σημαντικά, στη μείωση του ποσοστού των μετακινήσεων με το αυτοκίνητο, ιδιαίτερα όσον αφορά τις μικρού μήκους μετακινήσεις. Εντούτοις, το μέτρο, προκειμένου να είναι αποτελεσματικό, θα πρέπει να συνοδεύεται και από μία σειρά πρόσθετων παρεμβάσεων σε υποδομές και μέτρα στρατηγικής, ώστε να συμβάλλει στην επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου.
Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα	3	3	Η αύξηση των οχημάτων μικροκινητικότητας αλλά και ο κατάλληλος σχεδιασμός του διαμοιρασμού τους στην πόλη, μπορεί να αυξήσει ριζικά την χρήση τους. Επίσης, θα θέσει τις βάσεις για ενθάρρυνση των ενεργών μέσων μετακίνησης στο Μοσχάτο και στον Ταύρο.

Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Ποδήλατο-Μικροκινητικότητα	4	3	Αποτελεί σημαντικό μέτρο για την προώθηση της χρήσης ποδηλάτου. Ωστόσο, αμφισβητείται η εφικτότητα του λόγω εμπλοκής ιδιωτικού κεφαλαίου. Κρίνεται σκόπιμο να εφαρμοστεί σε παράλληλο χρόνο με την υλοποίηση πληροφοριακής σήμανσης για ποδηλάτες.
Δημιουργία νέων διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Δημόσια Συγκοινωνία	3	4	Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει περισσότερα κέρδη και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικού του Δήμου. Ωστόσο, θα πρέπει να γίνει ο σωστός προγραμματισμός αλλά και οι απαραίτητες διαμορφώσεις των δρομολογίων αναλόγως της ζήτησης και με τρόπο που να καλύπτουν τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, καθώς αν η επιβατική κίνηση είναι αρκετά μικρή, η λειτουργία τους μπορεί να μην είναι οικονομικά συμφέρουσα.
Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-buses)	Δημόσια Συγκοινωνία	2	2	Η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος του Δήμου Μοσχάτου-Γαύρου.
Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας με ευέλικτα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δημόσια Συγκοινωνία	3	3	Η αγορά και αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα αποτελεί ένα μέτρο με μεγάλο κόστος, που ωστόσο θα επιφέρει για τους ιδιώτες οικονομικά οφέλη σε βάθος χρόνου, ενώ για το περιβάλλον έχει άμεσα θετικά αποτελέσματα.

Ενιαίο σύστημα τιμολόγησης	Δημόσια Συγκοινωνία	4	4	Ένα ενιαίο σύστημα τιμολόγησης των κομίστρων στη Δημόσια Συγκοινωνία θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα της.
Απόδοση προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία μέσα από την αξιοποίηση εργαλείων ITS	Δημόσια Συγκοινωνία	3	5	Τα συστήματα ITS μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά την κυκλοφορία σε μία πόλη. Εστιάζοντας στην περίπτωση της δημόσιας συγκοινωνίας, αξίζει να αναφερθεί ότι η χρήση συστημάτων ITS θα ενισχύσει τη λειτουργικότητα και κατ' επέκταση θα αυξήσει την ελκυστικότητα της περιοχής.
Εποχιακή πύκνωση δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας σε σημαντικές διαδρομές	Δημόσια Συγκοινωνία	4	2	Η εποχιακή αύξηση της συχνότητας της δημόσιας συγκοινωνίας θα συμβάλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού κυρίως τους μήνες του καλοκαιριού που ο αριθμός των επισκεπτών είναι ιδιαίτερα μεγάλος.
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	Δημόσια Συγκοινωνία	3	4	Η δημιουργία λεωφορειολωρίδων θα συμβάλει στην αποδοτικότερη λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών και στην ταχύτερη και, συνεπώς, καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, προσελκύνοντας ολοένα και περισσότερους νέους χρήστες. Το μέτρο δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος για την υλοποίησή του, ωστόσο, ο σεβασμός και η τήρησή του, αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου.
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	Δημόσια Συγκοινωνία	2	2	Το συγκεκριμένο μέτρο θα αποτελέσει σημαντικό κίνητρο για την αύξηση χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας.

<p>Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών και βελτίωση των στάσεων</p>	<p>Δημόσια Συγκοινωνία</p>	<p>4</p>	<p>4</p>	<p>Στο πλαίσιο της αξιοποίησης νέων και ευφυών τεχνολογιών, προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής. Το εν λόγω σύστημα θα ενισχύσει σημαντικά την εξυπηρέτηση των χρηστών, αυξάνοντας την ελκυστικότητα της δημόσιας συγκοινωνίας.</p>
<p>Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.</p>	<p>Δημόσια Συγκοινωνία</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>Ο συνδυασμός τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών εφαρμοσμένων στον τομέα των μεταφορών έχει ως στόχο να καταστήσει την κυκλοφορία ατόμων ή εμπορευμάτων αποδοτικότερη, ασφαλέστερη και οικονομικότερη. Συνεπώς η ανάπτυξη ενός τέτοιου συστήματος στην περιοχή θα μπορέσει να ενισχύσει σημαντικά το Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου τόσο ως προς τις επιβατικές (εποχιακές ή μόνιμες), αλλά και ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές.</p>
<p>Αγορά/Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα (συμπεριλαμβανομένης και της δημόσιας συγκοινωνίας)</p>	<p>Ηλεκτροκίνηση</p>	<p>4</p>	<p>3</p>	<p>Η αγορά και αντικατάσταση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας και των δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα αποτελεί ένα μέτρο με μεγάλο κόστος, που ωστόσο θα επιφέρει οικονομικά οφέλη σε βάθος χρόνου, ενώ για το περιβάλλον έχει άμεσα θετικά αποτελέσματα.</p>

Παροχή Δημοτικών τελών ως οικονομικό κίνητρο για την αντικατάσταση συμβατικού ΙΧ με ηλεκτροκίνητο	Ηλεκτροκίνηση	2	4	Η χρήση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα βοηθήσει στη βελτίωση του περιβάλλοντος, ωστόσο είναι μεγάλο το κόστος αγοράς. Η μείωση των Δημοτικών τελών μπορεί να αποτελέσει ένα επιπλέον κίνητρο για τους κατοίκους για την αγορά ενός οχήματος.
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	Ηλεκτροκίνηση	2	4	Η χρήση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα βοηθήσει στην βελτίωση του περιβάλλοντος, ωστόσο το κόστος αγοράς είναι αρκετά μεγάλο. Η μείωση των Δημοτικών τελών μπορεί να αποτελέσει ένα επιπλέον κίνητρο για τους κατοίκους, την τοπική συγκοινωνία και τους τοπικούς επιχειρηματίες για την αγορά ενός οχήματος.
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ηλεκτροκίνηση	2	4	Η τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα βοηθήσει στη βελτίωση του περιβάλλοντος. Αν και η μείωση των Δημοτικών τελών μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό κίνητρο για τους τοπικούς επιχειρηματίες, ωστόσο το κόστος υλοποίησης του μέτρου είναι αρκετά μεγάλο.
Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ηλεκτροκίνηση	3	3	Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα βαραίνει την Περιφέρεια αλλά και τον Δήμο, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς αλλά και στο περιβάλλον.

Εγκατάσταση έξυπνων συστημάτων κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (car-sharing, car-pooling κτλ.)	Διαμοιρασμός	4	4	Σημαντικό μέτρο για την αύξηση συλλογικών κοινόχρηστων μετακινήσεων και τη μείωση των ατομικών μετακινήσεων. Η υλοποίησή του απαιτεί σύστημα συντονισμού διαδρομών καθώς και ενεργή συμμετοχή του κοινού.
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	Διαμοιρασμός	3	4	Αποτελεί βασικό μέτρο για την αύξηση των συλλογικών μετακινήσεων και τη μείωση της εξάρτησης από το ΙΧ. Η υλοποίησή του απαιτεί συνεργασία με το τοπικό σωματείο ταξί.
Κατασκευή χώρων στάθμευσης (park n ride)	Στάθμευση	2	4	Η δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό του Δήμου. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι αρκετά μεγάλο για τον Δήμο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων. Ωστόσο, η επένδυση σε μία τέτοια υποδομή ενός ιδιώτη μπορεί να επιταχύνει τις διαδικασίες και παράλληλα να μειώσει και το κόστος για τον Δήμο.
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Στάθμευση	3	3	Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης δεν αναμένεται να προσφέρει τα ανάλογα οφέλη δεδομένης της δαπάνης που απαιτείται. Η αναδιοργάνωση του οδικού χώρου με τεχνικές παρεμβάσεις προωθεί την ανάλογη αποτελεσματικότητα με υψηλότερο κόστος αλλά και παράλληλη ανάπλαση.

Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές	Στάθμευση	3	3	Η μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό θα συνεισφέρει στον περιορισμό των κυκλοφοριακών φόρτων εντός των κεντρικών περιοχών. Επίσης θα βρεθεί και ο απαραίτητος χώρος για δημιουργία υποδομών για το ποδήλατο και για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων.
Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ειδικού σκοπού (τροφοδοσίας εμπορευμάτων, εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία)	Στάθμευση	4	4	Ένα σημαντικό μέτρο το οποίο θα βοηθήσει στην επίλυση προβλημάτων προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες, ενώ παράλληλα θα συμβάλλει στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας του συστήματος τροφοδοσίας
Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή του δήμου	Οδικό δίκτυο	1	3	Η δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων θα συμβάλλει στον περιορισμό των διαμπερών ροών και, συνεπώς, στην ανάδειξη και προστασία από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία της κεντρικής περιοχής του Δήμου. Ωστόσο, το μέτρο είναι δύσκολο να εφαρμοστεί, καθώς έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Οδικό δίκτυο	2	3	Οι ρύποι που εκπέμπονται από τα μηχανοκίνητα οχήματα είναι ζημιογόνοι τόσο για το περιβάλλον όσο και για την υγεία των κατοίκων. Άρα, η δημιουργία ζωνών με χαμηλά επίπεδα αέριων ρύπων θα συμβάλλει σημαντικά στην αντιμετώπιση τυχόν αρνητικών επιπτώσεων.

<p>Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε κρίσιμες περιοχές (γειτονιές, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές)</p>	<p>Οδικό δίκτυο</p>	<p>5</p>	<p>5</p>	<p>Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας επιτυγχάνεται, κυρίως, με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.</p>
<p>Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας</p>	<p>Οδικό δίκτυο</p>	<p>5</p>	<p>5</p>	<p>Η μείωση των ορίων ταχύτητας στο οδικό δίκτυο πραγματοποιείται εύκολα και γρήγορα με κανονιστική απόφαση.</p>

<p>Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου (με έμφαση στην οριοθέτηση δακτυλίων)</p>	<p>Οδικό δίκτυο</p>	<p>3</p>	<p>4</p>	<p>Απαραίτητο, αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Απαιτείται μηδενικό κόστος για τη μελέτη, καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Ωστόσο, για την επίτευξη των στόχων θα πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.</p>
<p>Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών</p>	<p>Οδικό δίκτυο</p>	<p>4</p>	<p>4</p>	<p>Οι μονοδρομήσεις δεν εξασφαλίζουν αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, ωστόσο συντελούν στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων.</p>
<p>Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων</p>	<p>Οδικό δίκτυο</p>	<p>2</p>	<p>4</p>	<p>Αποτελεί μία εύκολα υλοποιήσιμη και φθηνή λύση για τη μείωση των διαμπερών ροών.</p>

Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών (προσθήκη ραμπών, διαβάσεων, κτλ.)	Οδικό δίκτυο	4	5	Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια Αττικής. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση. Ωστόσο, πρόκειται για μία οικονομικά ρεαλιστική λύση, καθώς μπορεί να υλοποιηθεί με παρεμβάσεις χαμηλού κόστους και σταδιακά σε διάφορες περιοχές.
Τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης για καθοδήγηση των οχημάτων	Οδικό δίκτυο	4	3	Η τοποθέτηση πινακίδων μπορεί να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για πιο ορθολογική χρήση του οδικού δικτύου από τα οχήματα.
Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Οδικό δίκτυο	4	5	Οι χαμηλού κόστους παρεμβάσεις βελτιώνουν την οδική ασφάλεια, ωστόσο επιτρέπουν τη διατήρηση υψηλών ταχυτήτων στα οχήματα και παράλληλα μπορούν να παραβιαστούν εύκολα από τους οδηγούς οχημάτων.
Ανακατασκευή και αναδιαμόρφωση επικίνδυνων κόμβων	Οδικό δίκτυο	4	5	Η βελτίωση των υποδομών σε σημαντικούς κόμβους του οδικού δικτύου θα ενισχύσει την οδική ασφάλεια. Το κόστος για την υποδομή θα εξαρτηθεί από την αξιολόγηση της επικινδυνότητας του κόμβου και οι λύσεις που μπορούν να δοθούν θα ποικίλουν σε κόστος και χρόνο υλοποίησης.

Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Οδικό δίκτυο	5	5	<p>Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές και κανονιστικού χαρακτήρα. Καίριας σημασίας για την επίτευξη των πολλαπλών στόχων με την προϋπόθεση να συντηρείται συστηματικά. Σημειώνεται ότι έχει παράλληλα και εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις), ωστόσο, απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα για τις σχετικές εγκρίσεις. Η υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του δήμου.</p>
Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Οδικό δίκτυο	3	4	<p>Τα υλικά που συγκροτούν το οδικό περιβάλλον του Δήμου, δημιουργούν δυσμενείς συνθήκες μικροκλίματος, έχοντας ως αποτέλεσμα την αλλοίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.</p>
Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	Οδικό δίκτυο	5	5	<p>Τα εμπόδια είναι πολύ εύκολο να απομακρυνθούν, και η διατήρηση του καθαρού αστικού περιβάλλοντος είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να διασφαλίζεται συνεχώς και είναι ευθύνη του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου.</p>

<p>Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 20 εργαζόμενους</p>	<p>Κίνητρα</p>	<p>4</p>	<p>3</p>	<p>Καθημερινά εκτελούνται μετακινήσεις από τους κατοίκους από το σπίτι προς τους χώρους εργασίας. Επιχειρήσεις με μεγάλο αριθμό εργαζόμενων αποτελούν πόλο έλξης για ένα μεγάλο αριθμό μετακινήσεων. Η ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας θα επιτύχει την επιμέρους διαχείριση όλων αυτών των μετακινήσεων. Με την εφαρμογή αυτού του μέτρου θα δοθούν οικονομικά κίνητρα προκειμένου οι μεγάλες επιχειρήσεις του Δήμου να αναπτύξουν σχεδιασμούς για τη βιώσιμη κινητικότητα.</p>
<p>Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα) με σεβασμό στο περιβάλλον.</p>	<p>Κίνητρα</p>	<p>4</p>	<p>3</p>	<p>Με την εφαρμογή του μέτρου αυτού θα δοθούν οικονομικά κίνητρα, όπως μείωση των δημοτικών τελών, σε επιχειρήσεις οι οποίες λειτουργούν με σεβασμό στο περιβάλλον και στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Η ύπαρξη πολλών εργαζομένων που μετακινούνται από/προς τον χώρο εργασίας με ποδήλατο ή περπάτημα θα βοηθήσει στον περιορισμό των κυκλοφοριακών ροών κατά τις ώρες αιχμής</p>
<p>Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων</p>	<p>Εμπορευματικές μεταφορές</p>	<p>4</p>	<p>4</p>	<p>Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή.</p>

Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Εμπορευματικές μεταφορές	3	4	Το ζήτημα της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί σημαντικό παράγοντα προς τη βιώσιμη κινητικότητα στο αστικό περιβάλλον. Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου κέντρου διαμετακόμισης εμπορευμάτων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της βιωσιμότητας και λειτουργικότητάς του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου.
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης εμπορευματικών μεταφορών	Εμπορευματικές μεταφορές	3	5	Με την χρήση νέων τεχνολογιών είναι δυνατό να αναπτυχθεί έναν κεντρικό έξυπνο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών το οποίο θα συμβάλει στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας του Δήμου`
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)`	Ενημέρωση- Συμμετοχή- Παρακολούθηση	5	4	Η ανάδειξη των πόλων έλξης της περιοχής θα μπορέσει να αυξήσει την επισκεψιμότητας της περιοχής επιφέροντας πολλαπλά οικονομικά οφέλη για τους κατοίκους. Η ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μετακινήσεις, η ανάδειξη συγκεκριμένων διαδρομών και η παρουσίαση των εναλλακτικών επιλογών θα είναι ένα εργαλείο για την ορθολογική διαχείριση της επισκεψιμότητας στην περιοχή, το οποίο εφαρμόζεται με μικρό κόστος.
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	Ενημέρωση- Συμμετοχή- Παρακολούθηση	3	4	Η εκπαίδευση και ενασχόληση ομάδας υπαλλήλων του Δήμου για τα θέματα βιώσιμης κινητικότητας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την σωστή υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	5	5	Η ενεργή συμμετοχή του κοινού στα ΣΒΑΚ είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία του. Γενικότερα για τη βελτίωση της κινητικότητας του Δήμου θα πρέπει η πολιτική ηγεσία να ακούει τις ανάγκες των πολιτών. Ο πιο εύκολος και οικονομικός τρόπος είναι μέσω διαδικτύου να κατατίθενται ιδέες και προτάσεις, οι οποίες θα τίθενται σε συζήτηση.
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	4	3	Η συμμετοχή του κοινού στη συλλογή δεδομένων, θα βοηθήσει σημαντικά την παρακολούθηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.
Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	4	3	Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες.
Ανοιχτές για το κοινό διαβουλεύσεις – συζητήσεις για θέματα περιβάλλοντος, πολεοδομίας και κινητικότητας	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	3	3	Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά. Η συμμετοχή του κοινού στις αποφάσεις μπορεί φέρει καθυστερήσεις στις διαδικασίες, αλλά η κοινή αποδοχή θα είναι ένα μεγάλο όφελος για την επιτυχία των μέτρων.

Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	2	4	Η δημιουργία forum πολιτών, θα αυξήσει τη συμμετοχικότητα των πολιτών, δίνοντάς τους το απαραίτητο βήμα για να εκφράσουν τις απόψεις τους.
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	4	4	Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει με αξιόλογο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	4	4	Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαίτερα απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.
Δράσεις ανάπτυξης και προώθησης ποδηλατικού τουρισμού	Ενημέρωση-Συμμετοχή-Παρακολούθηση	4	4	Ο ποδηλατικός τουρισμός μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, καθώς έχει παρατηρηθεί ότι οι ποδηλάτες-τουρίστες περιηγούνται και ξοδεύουν περισσότερα χρήματα σε οικισμούς-στάσεις που δεν έχουν μεγάλη τουριστική ανάπτυξη. Πρόκειται για μια βιώσιμη εναλλακτική μορφή τουρισμού.

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	Ενημέρωση- Συμμετοχή- Παρακολούθηση	3	2	Η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας από τους τοπικούς φορείς είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία του ΣΒΑΚ.
--	-------------------------------------	---	---	--

Δραστηριότητα 6.4- Χρήση Συνεργειών και Δημιουργία Ολοκληρωμένων Πακέτων Μέτρων

Εισαγωγή

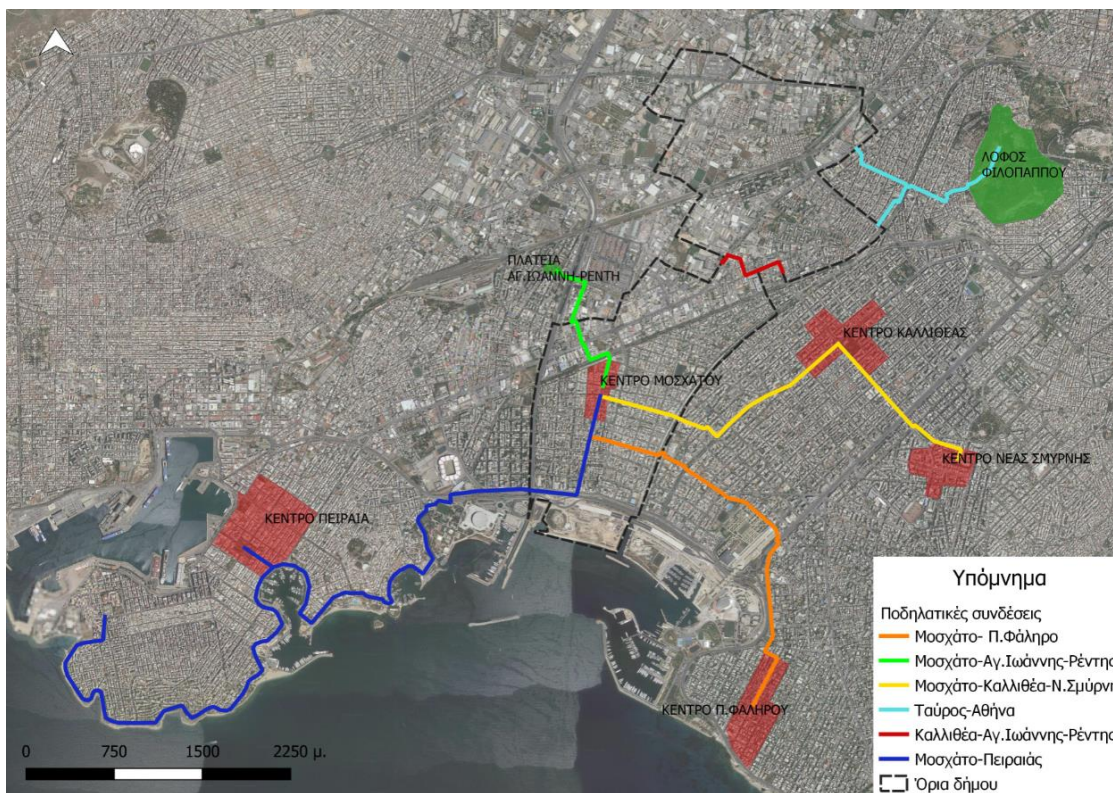
Στο πλαίσιο της συγκεκριμένης δραστηριότητας αρχικά αναλύονται τα τελικώς επιλεγμένα μέτρα και ομαδοποιούνται τα πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ τα οποία αποτελούν συνδυασμό των μέτρων εκείνων που κρίνονται ως **εφικτά** και **αποτελεσματικά**- όπως αυτό προέκυψε μέσα από την αξιολόγηση των μέτρων σύμφωνα με τους κανονισμούς του ELTIS- προκειμένου να επιτευχθούν οι επιμέρους στόχοι (βλ. δραστηριότητα 6.3).

Έπειτα από την αναφορά των πιθανών μέτρων και την αξιολόγησή τους ως προς την συμβολή τους στην επίτευξη του οράματος και των στόχων, επιλέγονται **τελικά τα βασικά μέτρα** και ομαδοποιούνται σε πακέτα συναφών μέτρων ανάλογα με τη θεματική εφαρμογή τους.

Ιδιαίτερη σημασία για το ΣΒΑΚ αποτελούν οι συνέργειες μεταξύ των μέτρων οι οποίες καταδεικνύουν τόσο τον βαθμό λειτουργίας τους συνδυαστικά ως προς μια προτεραιότητα και ως προς τους αντίστοιχους στόχους της, όσο και τον βαθμό που το ένα μέτρο στηρίζει και υποβοηθά το άλλο, αναπτύσσοντας με αυτόν τον τρόπο μια ολιστική / ολοκληρωμένη προσέγγιση.

Μέτρα και προτάσεις βελτίωσης της προσβασιμότητας για πεζούς και ποδηλάτες

Ο δήμος Μοσχάτου - Ταύρου, θεωρείται συνδεδεμένος κόμβος μεταξύ του κέντρου της Αθήνας και του Πειραιά. Συνορεύει στα βόρεια με τον Ρουφ, με όριο τη Σαλαμίνας και τη Λεωφόρο Πέτρου Ράλλη, βορειοανατολικά με τα Πετράλωνα, με όριο τη Λεωφόρο Πειραιώς και την οδό Χαμοστέρας, ανατολικά με την Καλλιθέα, με όριο την Οδό Θεσσαλονίκης και τις σιδηροδρομικές γραμμές του ΟΣΕ, δυτικά με τον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και βορειοδυτικά με το Αιγάλεω, με όριο την Οδό Αγίας Άννας. Ως εκ τούτου, λόγω της κομβικής θέσης του δήμου, μπορούν να αναπτυχθούν **ποδηλατικές διαδρομές**, δηλαδή να υλοποιηθούν λωρίδες αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων, που να συνδέουν το Μοσχάτο και τον Ταύρο με σημαντικούς πόλους έλξης όπως είναι ο Λόφος του Φιλοπάππου, η πλατεία Αγ. Ιωάννη-Ρέντη, το Πασαλιμάνι αλλά και με τα κέντρα των δήμων Καλλιθέας, Παλαιού Φαλήρου, Νέας Σμύρνης και Πειραιά.



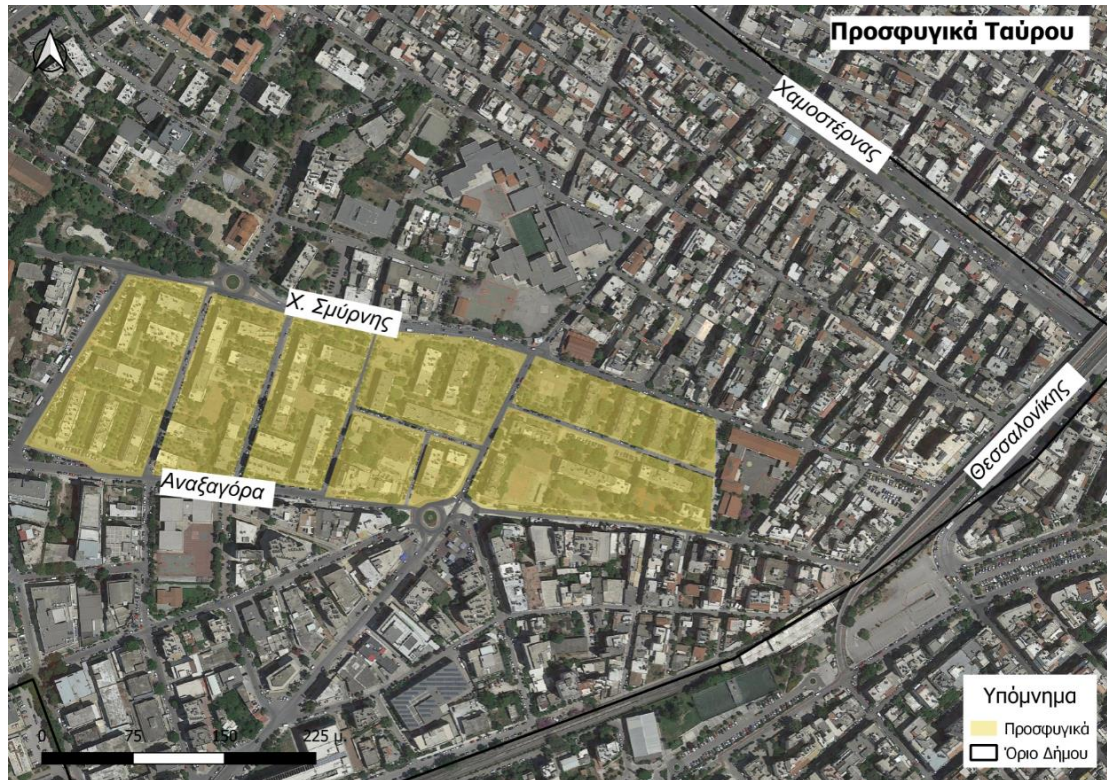
Εικόνα 7- Ποδηλατικές συνδέσεις δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Για την ενίσχυση της βαδισιμότητας του Ταύρου, προτείνεται η διαμόρφωση κάποιων οάσεων περπατήματος, εκεί όπου το αστικό περιβάλλον προσφέρεται, όπως είναι οι περιοχές εργατικών κατοικιών. Στις περιοχές αυτές προτείνεται η ενοποίηση των οικοδομικών τετραγώνων (κάθε εργατική πολυκατοικία είναι ένα οικοδομικό τετράγωνο δεδομένου ότι περιβάλλεται από δρόμους). Με την μετατροπή των εσωτερικών αυτών δρόμων σε πεζόδρομους και με την απομάκρυνση των αυτοκινήτων από αυτούς, αυτά τα οικοδομικά τετράγωνα ενοποιούνται σε ένα. Η προώθηση του περπατήματος μέσω τέτοιων λύσεων αναμένεται να έχει σημαντικό θετικό αντίκτυπο στη χωρική, οικονομική και περιβαλλοντική ταυτότητα της περιοχής.



Εικόνα 8- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων

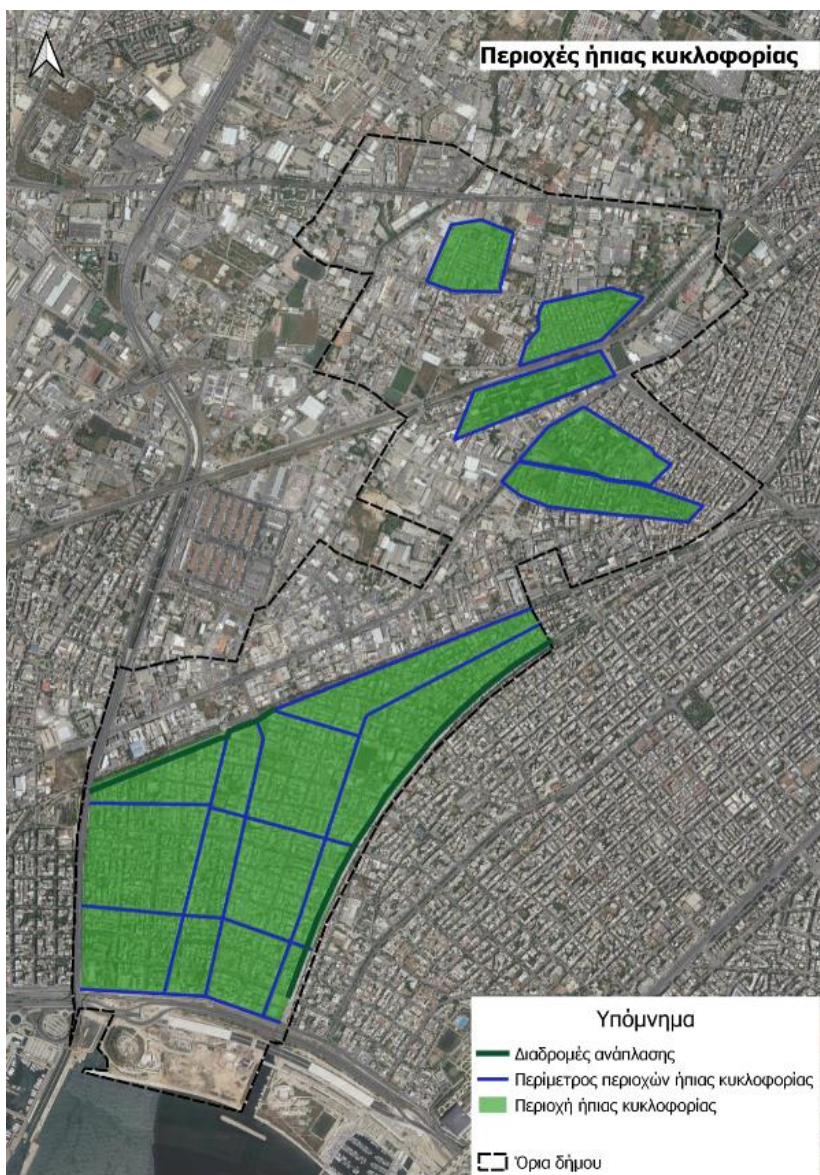
Η προαναφερθείσα ενοποίηση, αφορά στην περιοχή των προσφυγικών στον Ταύρο, που χαρακτηρίζονται ως ενδιαφέρουσες πολεοδομικά περιοχές καθώς παρουσιάζουν ομοιογένεια κοινωνική και οικιστική η οποία αξίζει να αξιοποιηθεί για να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων τους. Τα επιλεγμένα αυτά στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος, θεωρείται ότι επηρεάζουν το βάδισμα λόγω των λειτουργικών χαρακτηριστικών τους και της αισθητικής τους.



Εικόνα 9 - Προσφυγικά Ταύρου

Για να είναι ασφαλής η κίνηση των ποδηλάτων και των πεζών, είναι σκόπιμο οι συμβατικοί δρόμοι, από τους οποίους θα διέρχονται, να μετατραπούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας. Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας είναι περιοχές κατοικίας, έχουν στην περίμετρό τους συμβατικούς δρόμους, ενώ στον οδικό τους χώρο συνυπάρχουν όλοι οι χρήστες, δίνοντας προτεραιότητα στην απρόσκοπτη κυκλοφορία των πεζών, ποδηλατιστών και ΑΜΕΑ, τα δε τα ελάχιστα οχήματα που τις διαπερνούν, κινούνται με μικρή ταχύτητα.

Προτείνεται αρχικά η ενοποίηση ακόμη δύο περιοχών στον Ταύρο στις οποίες έχουν γίνει ήδη έργα ανάπλασης, με σκοπό τη δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, και παράλληλα στο σύνολο των περιοχών κατοικίας του Δήμου Μοσχάτου να δημιουργηθεί καθεστώς ήπιας κυκλοφορίας, με εξαίρεση τους συλλεκτήριους και τις αρτηρίες. Περίμετροι επομένως των εν λόγω περιοχών στο Μοσχάτο θα είναι βασικές οδικές αρτηρίες όπως η Στρατηγού Μακρυγιάννη, η Χρυσοστόμου Σμύρνης, η Λάμπρου Κατσώνη, η Μεταμορφώσεως, η Καποδιστρίου, η Ανδρέα Μιαούλη, η Γράμμου, το ανατολικό τμήμα της οδού Θεσσαλονίκης και η Λεωφόρος Ποσειδώνος. Ο σχεδιασμός του Δήμου Μοσχάτου σε ήπιας κυκλοφορίας έλαβε υπόψη του τον στόχο α) η Ιλισού, ως παρόχθια του Ιλισού ποταμού,, του οποίου η κοίτη αργά ή γρήγορα θα αναπλαστεί, να πεζοδρομηθεί, και β) η Θεσσαλονίκης, από τον Κηφισό μέχρι τον σταθμό Λαρίσης του μετρό να πεζοδρομηθεί επίσης (κατά το μεγαλύτερο μέρος είναι ήδη πεζόδρομος).



Εικόνα 10- Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας

Αναλυτική παρουσίαση των μέτρων

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται ο σχολιασμός του κάθε μέτρου που προτάθηκε στην περίπτωση του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, προκειμένου να επιτευχθεί η ορθή κατανόηση τους αλλά και τα οφέλη που προκύπτουν από την εφαρμογή τους.

Πίνακας 33: Σχολιασμός των επιλεγμένων μέτρων

Μέτρο	Σχολιασμός
Αύξηση της συχνότητας λεωφορειακών γραμμών τόσο της	Η αύξηση της συχνότητας της δημοτικής αλλά και της δημόσιας συγκοινωνίας θα συμβάλλει στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ, συμβάλλοντας συγχρόνως στη μείωση της χρήσης

**δημοτικής
συγκοινωνίας όσο
και των γραμμών
του ΟΑΣΑ**

των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

**Δημιουργία
λεωφορειολωρίδων**

Η δημιουργία λεωφορειολωρίδων στις αρτηρίες του δήμου θα συμβάλλει στην αποδοτικότερη λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών και στην ταχύτερη και, συνεπώς, καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, προσελκύοντας ολοένα και περισσότερους νέους χρήστες. Το μέτρο δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος για την υλοποίησή του, ωστόσο, ο σεβασμός και η τήρησή του, αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου. Για την επίτευξη του συγκεκριμένου μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, η Περιφέρεια Αττικής και ο ΟΑΣΑ, ενώ τον έλεγχό του θα πρέπει να καθοδηγήσει το τοπικό τμήμα Τροχαίας.

**Αγορά και
κυκλοφορία
ηλεκτροκίνητων
μικρών οχημάτων
δημοτικής
συγκοινωνίας**

Ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου πρέπει να εισέλθει στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Βασική αφετηρία είναι η σταδιακή αντικατάσταση των δημοτικών οχημάτων πχ απορριμματοφόρα με ηλεκτροκίνητα, προκειμένου να αποδεσμευτεί από τις συμβατικές μορφές ενέργειας.

**Δημιουργία δικτύου
αποκλειστικών
υποδομών για το
ποδήλατο για τη
σύνδεση
σημαντικών πόλων
έλξης**

Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων αποτελεί σημαντικό μέτρο για την προώθηση του ποδηλάτου. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για την υποδοχή ποδηλατικής υποδομής σε βάρος του οδοστρώματος μπορεί να υπηρετήσει με αυξημένη ρεαλιστικότητα το σύνολο των προτεραιοτήτων. Ωστόσο, το κόστος υλοποίησης αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτου είναι αρκετά υψηλό για τον Δήμο ή την Περιφέρεια χωρίς πάντοτε να επιφέρει μεγάλες διαφορές στη σύνθεση της κυκλοφορίας.

Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους

Η προώθηση νέων μορφών μετακίνησης, πιο ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον, έναντι του αυτοκινήτου, αποτελεί προϋπόθεση για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας. Η υλοποίηση του μέτρου θα επιφέρει άμεσο όφελος στο περιβάλλον, καθώς μπορεί να συμβάλει, σημαντικά, στη μείωση του ποσοστού των μετακινήσεων με το αυτοκίνητο, ιδιαίτερα όσον αφορά τις μικρού μήκους μετακινήσεις. Εντούτοις, το μέτρο, προκειμένου να είναι αποτελεσματικό, θα πρέπει να συνοδεύεται και από μία σειρά πρόσθετων παρεμβάσεων σε υποδομές και μέτρα στρατηγικής, καθώς από μόνο του δεν μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη του επιδιωκόμενου στόχου.

Διαχείριση διαδρομών δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)

Η λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας στην περιοχή, συμπληρώνοντας μάλιστα την υπάρχουσα γραμμή του ΟΑΣΑ, θα επιφέρει σημαντικά οφέλη στην περιοχή. Συγκεκριμένα θα μειώσει την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό της πόλης, ενώ παράλληλα θα αυξήσει και την χρήση της ενεργής μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα) στην περιοχή. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό πέρα από την λειτουργία της προτεινόμενης γραμμής να υπάρξει και η κατάλληλη διαμόρφωση της συχνότητας των δρομολογίων, έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστικά του αυτοκινήτου. Η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, αποτελεί ενδεχομένως μία αποδοτική λύση.

Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων - ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές και κανονιστικού χαρακτήρα. Καίριας σημασίας για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση να συντηρείται συστηματικά. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις) ωστόσο, όμοια με παραπάνω, χρονικά απαιτεί μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεις. Η υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του δήμου.

Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

Η κίνηση των ατόμων με αναπηρία πρέπει να εξασφαλίζεται σε όλο το οδικό περιβάλλον της περιοχής. Ένα σημαντικό μέτρο με κατεύθυνση την εξασφάλιση του εν λόγω δικαιώματος είναι η τοποθέτηση ραμπών σε όλες τις γωνιές των Οικοδομικών Τετραγώνων της περιοχής και άλλων μέσων.

Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την αύξηση της αξιοπιστίας της ΔΣ. Η υλοποίησή του απαιτεί συνεργασία με τον ΟΑΣΑ.

Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

Ο Δήμος Μοσχάτου - Ταύρου συνορεύει με Δήμους οι οποίοι έχουν προωθήσει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας. Έτσι, υπάρχει η δυνατότητα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών που θα συνδέει τοπικούς και υπερτοπικούς πόλους έλξης

Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

Η ανάπλαση παραλιακού μετώπου, η οποία συνδέεται με το έργο ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα μέτρα προώθησης βιώσιμης κινητικότητας και ενοποίησης του αστικού κέντρου με τη θάλασσα. Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει σημαντικά στην αναζωογόνηση της περιοχής και στη δημιουργία ενός παραθαλάσσιου περιπατητικού άξονα

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

Η εκπαίδευση και ενασχόληση ομάδας υπαλλήλων του Δήμου (συμπ. Και μελών της Ο.Ε.) για τα θέματα βιώσιμης κινητικότητας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την σωστή υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

τους φορείς

Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

Η ενεργή συμμετοχή του κοινού στα ΣΒΑΚ είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία του. Γενικότερα για τη βελτίωση της κινητικότητας του Δήμου θα πρέπει η πολιτική ηγεσία να ακούει τις ανάγκες των πολιτών. Ο πιο εύκολος και οικονομικός τρόπος είναι μέσω διαδικτύου να κατατίθενται ιδέες και προτάσεις, οι οποίες θα τίθενται σε συζήτηση.

Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

Η συμμετοχή του κοινού στη συλλογή δεδομένων, θα βοηθήσει σημαντικά την παρακολούθηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες.

Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαίτερα απαραίτητη για το ΣΒΑΚ όσο και ευρύτερα για την βελτίωση της συμπεριφοράς των νέων μετακινούμενων.

Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Σημαντικό μέτρο για την αύξηση συλλογικών κοινόχρηστων μετακινήσεων και τη μείωση των ατομικών μετακινήσεων. Η υλοποίησή του απαιτεί σύστημα συντονισμού διαδρομών καθώς και ενεργή συμμετοχή του κοινού και των ιδιωτών εμπλεκόμενων.

Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Η απόδοση κινήτρων σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, μπορεί να αυξήσει σημαντικά τη χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης.

Μείωση δημοτικών τελών επιχειρήσεων λειτουργούν με γνώμονα προστασία του περιβάλλοντος Η μείωση των δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και την προστασία της δημόσιας υγείας θα συμβάλει στη διατήρηση των επιχειρήσεων αυτών, καθώς και στην προσέλκυση όλο και περισσότερων.

Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή. Η τήρηση του ωραρίου απαιτεί συντονισμό των καταστημάτων και των επιχειρήσεων τροφοδοσίας όσο και των ελεγκτικών μηχανισμών.

Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας Το ζήτημα της εφοδιαστικής αλυσίδας αποτελεί σημαντικό παράγοντα προς τη βιώσιμη κινητικότητα στο αστικό περιβάλλον. Η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου κέντρου διαμετακόμισης εμπορευμάτων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της βιωσιμότητας και λειτουργικότητάς του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου.

Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων Ο Δήμος Μοσχάτου - Ταύρου είναι ένας δήμος με έντονο βιομηχανικό χαρακτήρα και η παρουσία βαρέων οχημάτων είναι δεδομένη. Για το λόγο αυτό, η διαχείριση των βαρέων οχημάτων κρίνεται απαραίτητη έτσι ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα του περιβάλλοντος και να μειωθούν οι διαμπερείς ροές συμβάλλοντας στη μείωση των επιπέδων θορύβων και ατμοσφαιρικής ρύπανσης

Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

<p>Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων</p>	<p>Οι ρύποι που εκπέμπονται από τα μηχανοκίνητα οχήματα είναι ζημιογόνοι τόσο για το περιβάλλον όσο και για την υγεία των κατοίκων. Άρα, η δημιουργία ζωνών με χαμηλά επίπεδα αέριων ρύπων θα συμβάλλει σημαντικά στην αντιμετώπιση αρνητικών επιπτώσεων και θα αναβαθμίσει το περιβαλλοντικό προφίλ του δήμου.</p>
<p>Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης</p>	<p>Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική και κρίσιμη για την οδική ασφάλεια με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο ωστόσο διασφαλίζει με δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.</p>
<p>Δημιουργία πράσινων διαδρομών ενθάρρυνση ενεργητικών μετακινήσεων</p>	<p>Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.</p>
<p>Δημιουργία Superblocks</p>	<p>Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία των γειτονιών, για να απομακρυνθεί ο θόρυβος και η ρύπανση της κυκλοφορίας, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.</p>
<p>Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον</p>	<p>Η ανάπλαση και ο επανασχεδιασμός δημόσιων χώρων όπως πλατείες, πάρκα κ.α. μπορεί να συνεισφέρει ενεργά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής αλλά και στην κοινωνική αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων. Είναι επιθυμητό να αξιοποιηθούν κυρίως μέτρα χαμηλού κόστους τα οποία απαιτούν μικρό χρόνο υλοποίησης, προκειμένου οι δημόσιοι χώροι να καταστούν όσο το δυνατόν συντομότερα ανοικτοί προς το κοινό.</p>
<p>Δημιουργία Parklets</p>	<p>Αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της φύτευσης, με σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον και τη δημόσια υγεία. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές σημειακές παρεμβάσεις.</p>

<p>Αντικατάσταση υλικών ασφαλίστερωσης στις οδούς του Δήμου</p>	<p>Τα υλικά που συγκροτούν το οδικό περιβάλλον του Δήμου, δημιουργούν δυσμενείς συνθήκες μικροκλίματος, έχοντας ως αποτέλεσμα την αλλοίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η αντικατάστασή τους στο πλαίσιο άλλων μέτρων μπορεί να είναι αποτελεσματική και εφικτή.</p>
<p>Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο</p>	<p>Η περιοχή των προσφυγικών στον Ταύρο είναι απαραίτητο να ενοποιηθεί και να ενταχθεί κοινωνικά και οικιστικά στον Δήμο. Το μέτρο αυτό αφορά την ανάπλαση της περιοχής των προσφυγικών με τη δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομους. Με την μετατροπή των εσωτερικών αυτών δρόμων και με την απομάκρυνση των αυτοκινήτων από αυτούς, αυτά τα οικοδομικά τετράγωνα ενοποιούνται σε ένα δημιουργώντας τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ενίσχυση του περπατήματος.</p>
<p>Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο</p>	<p>Η μείωση των ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο πραγματοποιείται εύκολα και σχετικά απλά με την κατάλληλη κανονιστική απόφαση. Για την εφαρμογή του μέτρου αυτού θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου με την Περιφ. Αττικής, καθώς μέρος του ΚΟΔ αποτελεί δίκτυο που ελέγχεται από την Περιφ. Αττικής.</p>
<p>Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών</p>	<p>Οι μονοδρομήσεις δεν εξασφαλίζουν αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, ωστόσο συντελούν στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων</p>
<p>Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς</p>	<p>Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ. Με την εφαρμογή του μέτρου δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, έναντι των οχημάτων και προωθείται η πεζή μετακίνηση. Πρόκειται για μια οικονομικά ρεαλιστική λύση, η οποία δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος και μπορεί να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, Ωστόσο, απαιτείται μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεων.</p>

Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

Αφαίρεση εξοπλισμού σήμανσης υποδομής επηρεάζει ορατότητα ή ή που την Τα εμπόδια είναι πολύ εύκολο να απομακρυνθούν, και η διατήρηση του καθαρού αστικού περιβάλλοντος είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να διασφαλίζεται συνεχώς και είναι ευθύνη του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου.

Αφαίρεση εξοπλισμού σήμανσης υποδομής επηρεάζει προσβασιμότητα ή ή που την Τα περισσότερα εμπόδια είναι πολύ εύκολο να απομακρυνθούν, και η διατήρηση του καθαρού αστικού περιβάλλοντος είναι κάτι το οποίο θα πρέπει να διασφαλίζεται συνεχώς και είναι ευθύνη του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου και της Περιφέρειας για τις οδούς ευθύνης της.

Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση. Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, ο ανασχεδιασμός του φυσικού χώρου της διασταύρωσης, η απλοποίηση των επιτρεπόμενων κινήσεων, η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη κ.α.

Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές και κανονιστικού χαρακτήρα. Καίριας σημασίας για την επίτευξη των πολλαπλών στόχων με την προϋπόθεση να συντηρείται συστηματικά. Σημειώνεται ότι έχει παράλληλα και εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις), ωστόσο, απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα για τις σχετικές εγκρίσεις. Η υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του δήμου.

Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων

και σε περίξ

Οι διαμορφώσεις περιμετρικά των σχολείων σύμφωνα με το ΦΕΚ 2302/Β'/16.9.2013, είναι μία σημαντική παρέμβαση που στοχεύει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των παιδιών. Επίσης, συμβάλλει στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και στην ενθάρρυνση της ενεργούς μετακίνησης.

Πληροφοριακή σήμανση ποδηλάτες

για

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων και η σωστή σήμανση του (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Μοσχάτου-Ταύρου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά όλα τα μέτρα που θα ενταχθούν στο οριστικό ΣΒΑΚ, για τα οποία σημειώνεται η κατηγορία του μέτρου (με κωδικοποίηση ανάλογα με το πακέτο όπως παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα), η περιοχή εφαρμογής του, το χρονοδιάγραμμα εφαρμογής, οι εμπλεκόμενοι φορείς για την υλοποίησή του, καθώς και οι δυνητικοί φορείς χρηματοδότησης.

ΜΕΤΡΟ 1.1.1// Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1 χρόνο



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- ΟΑΣΑ

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΟΑΣΑ

(η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής - προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)

ΜΕΤΡΟ 1.1.2// Δημιουργία λεωφορειολωρίδων

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- ΟΑΣΑ

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό οδικό δίκτυο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΟΑΣΑ

ΜΕΤΡΟ 1.1.3// Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1 χρόνο



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Στο βασικό και το δημοτικό οδικό δίκτυο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

ΜΕΤΡΟ 1.2.1// Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής
Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
5 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ή περιφέρειας
- Έκτακτη εθνική χρηματοδότηση, προγράμματα ΕΣΠΑ κ.α.

ΜΕΤΡΟ 1.2.2// Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

5 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Περιοχή εφαρμογής

Περιοχές μεταξύ χώρων πράσινων και κοινόχρηστων χώρων και χώρων αναψυχής

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

ΜΕΤΡΟ 1.2.3// Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

Περιοχή εφαρμογής

Σε χώρους πρασίνου, σε κοινόχρηστους χώρους, σε σημεία ενδιαφέροντος αλλά και δίπλα σε στάσεις του ΟΑΣΑ και στους προβλεπόμενους σταθμούς του μετρό

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

ΜΕΤΡΟ 1.2.4// Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1 χρόνος

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Ιδιωτική πρωτοβουλία
- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Περιοχή εφαρμογής

Σε χώρους πρασίνου, σε κοινόχρηστους χώρους, σε σημεία ενδιαφέροντος αλλά και δίπλα σε στάσεις του ΟΑΣΑ και στους σταθμούς του μετρό

Χρηματοδότηση

- Ιδιωτική πρωτοβουλία
- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

ΜΕΤΡΟ 1.2.5/ /Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

3 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υπηρεσιών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Έκτακτη χρηματοδότηση
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

ΜΕΤΡΟ 1.2.6// Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

4 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

Ενίσχυση υποδομών

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Συνεργαζόμενοι φορείς (π.χ. σχολεία κ.α.)

Περιοχή εφαρμογής

Χρηματοδότηση

Βασικό οδικό δίκτυο δήμου και τοπικό δίκτυο

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής για βασικό οδικό δίκτυο
- ΠΕΠ Αττικής
- Έκτακτες ενισχύσεις

(η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης, την προμήθεια έξυπνων διαβάσεων και την κατασκευή των υπερυψωμένων διαβάσεων)

ΜΕΤΡΟ 1.2.7// Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)
- Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής
- Έκτακτη χρηματοδότηση

(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων – διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α)

ΜΕΤΡΟ 1.2.8// Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- ΟΑΣΑ

Περιοχή εφαρμογής

Στις στάσεις του ΟΑΣΑ και της δημοτικής συγκοινωνίας

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΟΑΣΑ
- Έκτακτες χρηματοδοτήσεις

(η χρηματοδότηση αφορά στη λειτουργία επιπλέον δρομολογίων άρα λειτουργικά κόστη γραμμής - προσωπικό, καύσιμα, συστήματα υποστήριξης- και ενδεχόμενα την προμήθεια οχημάτων)

ΜΕΤΡΟ 1.2.9// Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

4 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Περιοχή εφαρμογής

Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου, Δήμος Πειραιά,
Δήμος Αγ. Ιωάννη – Ρέντη, Δήμος Αθηναίων,
Δήμος Καλλιθέας

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

METPO 1.2.10// Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

8 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Περιοχή εφαρμογής

Παραλιακό μέτωπο Δήμου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

ΜΕΤΡΟ 1.3.2// Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Πολιτική προώθησης

Περιοχή εφαρμογής
Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
2 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

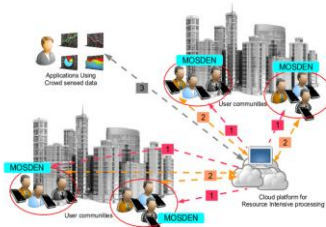
- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Κάτοικοι και Ομάδες πολιτών

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)

ΜΕΤΡΟ 1.3.3// Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Πολιτική προώθησης

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη

Περιοχή εφαρμογής

Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)

ΜΕΤΡΟ 1.3.4// Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1 χρόνο

Κατηγορία μέτρου

Πολιτική προώθησης

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)

ΜΕΤΡΟ 1.3.5//
μαθητών

Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

5 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Πολιτική προώθησης

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

(η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα καθώς και ανάπτυξη δομής για άλλες παρεμβάσεις στο χώρο)

ΜΕΤΡΟ 1.3.6// Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση των κινητών τηλεφώνων

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

3 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Υπηρεσία κινητικότητας/
προώθησης

Πολιτική

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη

Περιοχή εφαρμογής

Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

(η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος, εκτός της περίπτωσης όπου το σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου ιδιώτης)

ΜΕΤΡΟ 2.1.1// Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Πολιτικές προώθησης (Κίνητρα)

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι Φορείς

Περιοχή εφαρμογής

Επιχειρήσεις με διανομείς του

Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Ενίσχυση ιδιωτών

ΜΕΤΡΟ 2.1.2// Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Πολιτικές προώθησης (Κίνητρα)

Περιοχή εφαρμογής

Επιχειρήσεις που τηρούν τα όρια

Προστασίας του περιβάλλοντος του

Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Επιχειρήσεις/ οργανισμοί εντός δήμου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής

ΜΕΤΡΟ 2.2.1// Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Πολιτικές προώθησης (Κίνητρα)

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εντός δήμου

Περιοχή εφαρμογής

Κεντρικές περιοχές του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

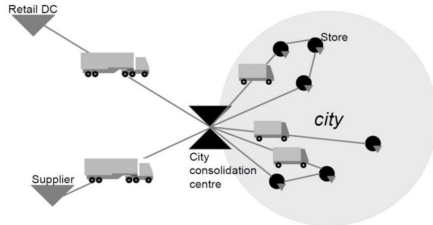
-

ΜΕΤΡΟ 2.2.2// Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

10 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

Πολιτικές προώθησης (Κίνητρα)

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής
- ΥΠΟΜΕ

Περιοχή εφαρμογής

Χρηματοδότηση

Σύνολο Δήμου

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

ΜΕΤΡΟ 2.2.3// Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Πολιτικές προώθησης (Κίνητρα)

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

5 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής
- ΥΠΟΜΕ

Περιοχή εφαρμογής

Σύνολο Δήμου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

ΜΕΤΡΟ 3.1.1// Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

3 χρόνια

Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Γειτονιές και ευαίσθητες περιοχές

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Έκτακτες χρηματοδοτήσεις

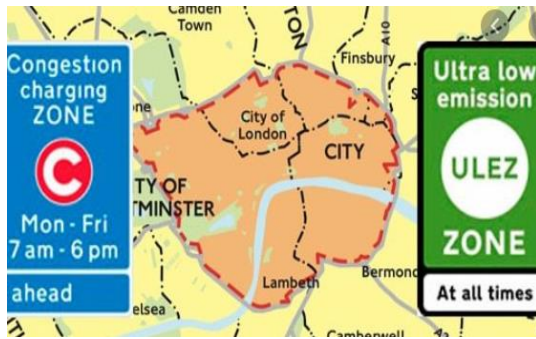
(εφόσον απαιτείται χρηματοδότηση για κατασκευαστικά - η απλή έγκριση και σήμανση είναι χαμηλού κόστους)

ΜΕΤΡΟ 3.1.1// Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

8 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Κεντρικές περιοχές

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

(η χρηματοδότηση αφορά στη μελέτη περιοχής και στο καθεστώς εισόδου ανάλογα με τα επαγγελματικά και ιδιωτικά οχήματα)

ΜΕΤΡΟ 3.2.1//Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής
Σε όλο το οδικό δίκτυο

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
6 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)
- Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

(η χρηματοδότηση αφορά μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α καθώς και στην κατασκευή των έργων- διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, σήμανση, πεζοδρομήσεις και μετατροπές οδών σε ήπια κυκλοφορία κ.α)

ΜΕΤΡΟ 3.2.2// Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων

Τί είναι;



Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
6 χρόνια

Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής
Χώροι πρασίνου εντός δήμου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

ΜΕΤΡΟ 3.2.3// Δημιουργία Superblocks

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής
Γειτονιές Μοσχάτου-Ταύρου

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
8 χρόνια- τμηματικά

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Ιδιώτες κάτοικοι περιοχής

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

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

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής
Γειτονιές Μοσχάτου-Ταύρου

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
5 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

METPO 3.2.5// Δημιουργία Parklets

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής
Κεντρικές περιοχές Μοσχάτου-Ταύρου

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
3 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Ιδιώτες

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α
- Ιδιωτική πρωτοβουλία

ΜΕΤΡΟ 3.2.6// Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
10 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής
Σε όλο το δημοτικό δίκτυο του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α

ΜΕΤΡΟ 3.2.7// Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου
Ενίσχυση υποδομών

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής
8 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Περιοχή εφαρμογής
Προσφυγικές κατοικίες στον Ταύρο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

METPO 4.1.1// Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

3 χρόνια | για την πλήρη εφαρμογή



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Περιοχή εφαρμογής

Χρηματοδότηση

Κύριοι οδικοί άξονες εντός

των ορίων του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ειδικότερες ρυθμίσεις ανάλογα με τις χρήσεις γης – ενδ. Εφαρμογή 50χλμ/ω και εξαιρέσεις των 30χλμ/ω.

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής

(η χρηματοδότηση αφορά στην μελέτη ωρίμανσης για τη μετατροπή του ορίου ταχύτητας – εφόσον απαιτείται – και στην τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης – μπορεί να περιλαμβάνει και περαιτέρω μέτρα μείωσης – μειωτήρες ταχύτητας, υπερυψωμένες διασταυρώσεις, αναλάμποντα φανάρια κ.α.)

ΜΕΤΡΟ 4.1.2// Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Περιοχή εφαρμογής

Γειτονιές του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

3 χρόνια | για την πλήρη εφαρμογή

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Έκτακτες χρηματοδοτήσεις για αναπλάσεις και ανασχεδιασμό οδών και δημοσίων χώρων

(εφόσον απαιτείται χρηματοδότηση για κατασκευαστικά - η απλή έγκριση και σήμανση είναι χαμηλού κόστους)

ΜΕΤΡΟ 4.1.3// Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1 χρόνο



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφ. Αττικής

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό οδικό δίκτυο & όπου εντοπίζεται φωτεινή σηματοδότηση

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφ. Αττικής για βασικό οδικό δίκτυο

(η χρηματοδότηση αφορά την τοποθέτηση σήμανσης οριζόντιας και κατακόρυφης, την προσαρμογή της υφιστάμενης σηματοδότησης, τη μελέτη για την νέα κατανομή του χρόνου κ.α.)

ΜΕΤΡΟ 4.1.4// Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

3 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό οδικό δίκτυο

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας
- Ειδικά προγράμματα δήμων για αναπλάσεις/ ανασχεδιασμό οδών

(η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια και εγκατάσταση των συστημάτων- δεν αφορά στη λειτουργία και την παρακολούθηση εφαρμογής του συστήματος)

ΜΕΤΡΟ 4.1.5// Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Συντήρηση ή / και κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)

ΜΕΤΡΟ 4.1.6// Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Συντήρηση ή/ και κυκλοφοριακή ρύθμιση

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- Έκτακτη χρηματοδότηση

METPO 4.2.1// Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό οδικό δίκτυο και γειτονιές

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

6 χρόνια- τμηματικά

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
- Περιφέρεια Αττικής

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο
- ΠΕΠ Αττικής
- Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
- Έκτακτες χρηματοδοτήσεις για αναπλάσεις οδών και δημοσίων χώρων

(η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων - διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)

METPO 4.2.2// Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Τί είναι;

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

2 χρόνια



Κατηγορία μέτρου

Συντήρηση ή/ και Ενίσχυση υποδομών

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Βασικό και δημοτικό οδικό δίκτυο Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)

ΜΕΤΡΟ 4.2.3// Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Περιοχή εφαρμογής

Περιοχές περίξ των σχολικών συγκροτημάτων

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

4 χρόνια

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΠΕΠ Αττικής
- Έκτακτες χρηματοδοτήσεις

(η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων - διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)

ΜΕΤΡΟ 4.2.4// Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Τί είναι;



Κατηγορία μέτρου

Ενίσχυση υποδομών

Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής

1 χρόνο

Εμπλεκόμενοι φορείς υλοποίησης

- Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Περιοχή εφαρμογής

Περιοχές όπου προβλέπεται ποδηλατόδρομος ή άλλη υποδομή για κίνηση ποδηλάτου καθώς και περιοχές όπου υπάρχει ήδη

Χρηματοδότηση

- Ίδιοι πόροι δήμου Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)
- ΠΕΠ Αττικής

(η χρηματοδότηση αφορά σε μελέτες, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α, καθώς και στην κατασκευή κόμβων - διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, διαμόρφωση κυκλικών, χαμηλού κόστους παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας, κράσπεδα, σήμανση κ.α)

Δημιουργία Πακέτων Μέτρων

Τα **εφικτά** και **αποτελεσματικά** αυτά μέτρα που αναλύθηκαν παραπάνω κατηγοριοποιούνται σε τέσσερα (4) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

1. Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης
2. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση δημόσιου 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 μέτρων εντοπίζονται σημειακά και μέτρα

Στη συνέχεια περιγράφονται διεξοδικά τα πακέτα μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του παρόντος ΣΒΑΚ.

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 υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

-1.2.3 Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

- 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 για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς
- 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 για την ευαισθητοποίηση των μαθητών
- 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

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 φιλοπεριβαλλοντικών 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:

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά σε παρεμβάσεις μικρού -κυρίως- κόστους για την βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων κατά βάση χρηστών, και την καλυτέρευση 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 Διαπλάτνιση 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

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 πέριξ σχολικών συγκροτημάτων
- 4.2.4 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Συνέργειες Μεταξύ Πακέτων Μέτρων

Όπως αναλύεται στην αρχή της ενότητας, η αξιολόγηση της συνέργειας / συνάφειας των μέτρων μεταξύ τους μπορεί να προκρίνει σημαντικά την αποτελεσματικότητά τους και αποτελεί κρίσιμο στοιχείο για την εφαρμογή των επιμέρους μέτρων, τον τρόπο οργάνωσης του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, την μεθοδολογία προώθησης των μέτρων για την αποδοχή τους και πλήθος άλλων παραγόντων.

Στον παρακάτω Πίνακα παρουσιάζονται οι επιμέρους συνέργειες μεταξύ των μέτρων που εντοπίζονται στο πλαίσιο της διαμόρφωσης των πακέτων μέτρων.

Πίνακας 34: Συνέργειες μεταξύ των μέτρων

	Μέτρο	Πακέτο Μέτρων	Συνέργειες με άλλα μέτρα
1.1.1	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	1.1.2, 1.1.3, 1.2.5, 1.2.8, 1.3.2, 3.1.1, 3.2.2
1.1.2	Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	1	4.2.2, 1.1.1, 1.2.3
1.1.3	Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	1	1.1.1, 1.2.1
1.2.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	1	4.1.5, 4.1.6, 4.2.2, 4.2.3, 1.2.3, 1.2.8
1.2.2	Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	1	1.1.1, 1.1.3, 1.2.5, 1.2.9, 1.2.10, 3.1.1, 3.1.2, 3.2.2

1.2.3	Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	1	4.2.1, 4.2.2, 4.2.4, 1.2.3, 1.2.9, 1.2.10, 1.3.2, 3.1.1
1.2.4	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	1	4.2.1, 4.2.2, 4.2.4, 1.2.2, 1.2.4, 1.2.9, 1.2.10, 1.3.2, 3.1.1
1.2.5	Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	1	4.2.1, 4.2.2, 4.2.4, 1.2.2, 1.2.3, 1.3.2, 3.1.1
1.2.6	Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	1.1.1, 4.1.6, 2.2.7, 1.2.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3
1.2.7	Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	1	4.2.1, 1.2.5
1.2.8	Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	1	1.1.2, 1.1.3, 1.2.5, 1.3.2, 3.1.1, 3.2.2
1.2.9	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	1	1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.10, 3.1.1, 3.1.2, 3.2.2, 4.1.1
1.2.10	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.9, 3.1.1, 3.1.2, 3.2.2, 4.1.1
1.3.1	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	1	1.3.2, 1.3.3, 1.3.4
1.3.2	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1	1.1.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.5, 1.3.1, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.5, 1.3.6
1.3.3	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1	4.1.4, 4.1.5, 4.1.6, 4.2.1, 1.2.4, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.4, 1.3.5

1.3.4	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	1	1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1
1.3.5	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	1	4.2.3, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.3, 1.3.4
1.3.6	Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1	1.3.2, 1.3.3
2.1.1	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	2.1.2, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3
2.1.2	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	2	2.1.1., 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3
2.2.1	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	2	2.1.1, 2.1.2
2.2.2	Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	2	2.1.1, 2.1.2, 2.2.1, 2.2.3
2.2.3	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	2	2.1.1, 2.1.2, 2.2.1, 2.2.2
3.1.1	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	4.1.1, 4.1.2, 4.1.4, 4.2.1, 4.2.4, 1.1.1, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 1.2.9, 1.2.10, 3.2.3, 3.1.2
3.1.2	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3	1.2.1, 1.2.9, 1.2.10
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	3	3.2.7, 4.1.2, 1.2.6
3.2.2.	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	3	1.2.2, 1.2.9, 1.2.10
3.2.3	Δημιουργία Superblocks	3	4.2.1, 1.2.6, 3.1.1, 3.2.4, 3.2.7
3.2.4	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	3	4.2.1, 2.2.6, 3.1.1, 3.2.3, 3.2.7
3.2.5	Δημιουργία Parklets	3	2.2.6, 3.2.7

3.2.6	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	3	4.2.1
3.2.7	Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	3	3.2.1, 3.2.3, 3.2.4
4.1.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	4	4.1.2, 4.2.3, 4.2.4, 3.1.1, 3.2.2, 1.2.9, 1.2.10
4.1.2	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών	4	4.1.1, 4.2.1, 4.2.2, 4.2.2, 4.2.3, 3.1.1, 3.2.1
4.1.3	Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	4	4.1.6, 4.2.1, 4.2.3, 1.2.6, 1.2.7, 1.3.1, 1.3.3, 1.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.7
4.1.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	4	4.2.3, 1.3.1, 1.3.3, 3.1.1, 3.2.1
4.1.5	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	4	4.1.6, 4.2.1, 4.2.2, 1.3.2, 1.3.3
4.1.6	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	4	4.1.5, 4.2.2, 1.3.2, 1.3.3
4.2.1	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη	4	4.1.5, 4.1.6, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 1.2.2, 1.2.3, 1.2.4, 2.2.6, 1.2.7, 3.1.1, 3.2.3, 3.2.4
4.2.2	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	4	4.1.1, 4.1.2, 4.2.2, 1.1.2, 1.2.2, 2.2.6
4.2.3	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	4	1.1.1, 1.1.2, 1.1.3, 1.2.1, 2.2.7, 2.2.10, 2.2.12, 2.3.5, 2.3.6, 2.3.2, 3.1.1, 3.2.1
4.2.4	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	4	4.2.1, 4.2.2, 1.2.2, 1.2.3, 3.1.1

Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

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 35: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ

Κωδικός μέτρου	Μέτρο	Χρόνια υλοποίησης	Πηγή χρηματοδότησης	Προϋπολογισμός
1.1.1	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής ΟΑΣΑ Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	100.000 ευρώ 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.
1.1.2	Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	220 ευρώ / m λεωφορειολωρίδας Ενδεικτικά για τη δημιουργία λεωφορειολωρίδων μήκους 5 Km απαιτούνται 1.100.000 ευρώ

1.1.3	Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής ΟΑΣΑ Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	100.000 ευρώ 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.
1.2.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	6 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	800.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά 4 λεωφορείων και αναβάθμιση υφιστάμενου στόλου δημοτικής συγκοινωνίας.
1.2.2	Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	6 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	150.000 ευρώ/km² ποδηλατόδρομου Η χρηματοδότηση αφορά το κόστος κατασκευής των νέων ποδηλατικών υποδομών.
1.2.3	Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Πράσινο ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	50.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια,

			Ιδιωτική πρωτοβουλία	εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας, εκτός της περίπτωσης όπου το σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου ιδιώτης.
1.2.4	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Πράσινο ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Ιδιωτική πρωτοβουλία	50.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε προετοιμασία, προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας, εκτός της περίπτωσης όπου το σύστημα τοποθετεί και διαχειρίζεται εξ' ολοκλήρου ιδιώτης.
1.2.5	Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής ΟΑΣΑ Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	250.000 ευρώ 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.

1.2.6	Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	50.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα πύκνωσης διαβάσεων και για την εγκατάσταση 2 έξυπνων διαβάσεων.
1.2.7	Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	6 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	20.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην κατασκευή ραμπών για ΑμεΑ.
1.2.8	Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής ΟΑΣΑ Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	250.000 ευρώ 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.
1.2.9	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	4 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Το κόστος του μέτρου αυτού ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα
1.2.10	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	15.000.000 ευρώ

			Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	(η χρηματοδότηση αφορά τη σύνταξη οριστικής μελέτης, ωρίμανση, τεύχη δημοπράτησης κ.α. καθώς και την κατασκευή του πεζόδρομου, σήμανση κ.α.)
1.3.1	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με στις πολίτες και στις φορείς	1 χρόνος	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	Κανένα επιπρόσθετο κόστος
1.3.2	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για στις μετακινήσεις	2 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	10.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας βιώσιμης κινητικότητας. Στην εκστρατεία θα αξιοποιηθούν διαδικτυακά μέσα.
1.3.3	Χρήση εργαλείων crowd-sensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	2 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	10.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας βιώσιμης κινητικότητας. Στην εκστρατεία θα αξιοποιηθούν διαδικτυακά μέσα.
1.3.4	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	1 χρόνος	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	10.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε

				διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας βιώσιμης κινητικότητας. Στην εκστρατεία θα αξιοποιηθούν διαδικτυακά μέσα.
1.3.5	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	5 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	10.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας βιώσιμης κινητικότητας. Στην εκστρατεία θα αξιοποιηθούν διαδικτυακά μέσα.
1.3.6	Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Πράσινο ταμείο Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Ιδιωτική πρωτοβουλία	10.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη του συστήματος car-pooling και σε δράσεις ενημέρωσης κοινού.
2.1.1	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	100.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην διενέργεια μελέτης αξιολόγησης των τοπικών επιχειρήσεων και στην επιλογή των προϋποθέσεων ένταξης
2.1.2	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	2 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	100.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην

				διενέργεια μελέτης αξιολόγησης των τοπικών επιχειρήσεων και στην επιλογή των προϋποθέσεων ένταξης
2.2.1	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	2 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	Κανένα επιπρόσθετο κόστος
2.2.2	Δημιουργία κέντρου αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	10 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	1.000.000 ευρώ
2.2.3	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	5 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	500.000 ευρώ
3.1.1	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	80.000 ευρώ 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, π.χ. πύκνωση διαβάσεων.
3.1.2	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	80.000 ευρώ 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 παρόν προϋπολογισμό, π.χ. πύκνωση διαβάσεων.
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	150 - 200 ευρώ / m² πεζοδρομίου ή πεζοδρόμων Ενδεικτικά για μήκος δρόμου 1 km του οποίου το πλάτος μειώνεται κατά 2 m ισχύει ότι 2000 m ² *170 ευρώ = 340.000 ευρώ
3.2.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Πράσινο ταμείο	150.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευή για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών εντός του Δήμου.
3.2.3	Δημιουργία Superblocks	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	80.000 ευρώ 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 παρόν προϋπολογισμό, π.χ. πύκνωση διαβάσεων.
3.2.4	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	150 - 200 ευρώ / m² πεζοδρομίου ή πεζοδρόμων Ενδεικτικά για μήκος δρόμου 1 km που έχει μέσο πλάτος 7 m ισχύει ότι 7000 m ² *170 ευρώ = 1.190.000 ευρώ
3.2.5	Δημιουργία Parklets	5 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	50.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην δημιουργία parklets μέσα από έργα διαμόρφωσης πρασίνου και δενδροφυτεύσεις
3.2.6	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	300.000 ευρώ Ενδεικτικό κόστος για 15 km οδών σε αστικό οδικό δίκτυο
3.2.7	Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	20.000.000 ευρώ Ενδεικτικό κόστος για αποκατάσταση των κτιρίων και

				ανάπλασης περιοχής
4.1.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	50 ευρώ ανά πινακίδα (μέσο κόστος) Η χρηματοδότηση αφορά μόνο στην αγορά νέων πινακίδων με τα νέα όρια ταχύτητας
4.1.2	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	50 ευρώ ανά πινακίδα (μέσο κόστος) Η χρηματοδότηση αφορά μόνο στην αγορά νέων πινακίδων με τα νέα όρια ταχύτητας
4.1.3	Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	80.000 ευρώ 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 παρόν προϋπολογισμό, π.χ. πύκνωση διαβάσεων, πεζοδρομήσεις, κ.α.
4.1.4	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	5 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	60.000 ευρώ

			Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη ενός έξυπνου συστήματος στάθμευσης με χρήση διαδικτυακών εφαρμογών και στην αγορά ειδικού εξοπλισμού εφόσον είναι απαραίτητος.
4.1.5	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	125.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις σε «επικίνδυνα» σημεία και κόμβους.
4.2.1	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών	8 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	125.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις σε «επικίνδυνα» σημεία και κόμβους.
4.2.2	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	15.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στη βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανση σε όλες τις οδούς του Δήμου
4.2.3	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	5 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής	80.000 ευρώ 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 πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων έχουν ενσωματωθεί στον παρόν προϋπολογισμό, π.χ. πύκνωση διαβάσεων, πεζοδρομήσεις, κ.α.
4.2.4	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	3 χρόνια	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου	15.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στη βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανση σε όλες τις οδούς του Δήμου

Διαβουλευτικές διεργασίες για την υιοθέτηση οράματος, στόχων, προτεραιοτήτων και μέτρων

Την Δευτέρα 01/06/2020 στο πολιτιστικό κέντρο του δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, πραγματοποιήθηκε η δεύτερη διαβούλευση, στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σκοπός της διαβούλευσης είναι η ενημέρωση των φορέων και των πολιτών για τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και η παρουσίαση των προτεινόμενων σεναρίων, μέσω των οποίων θα επιτευχθεί το όραμα. Για την καλύτερη απεικόνιση του σχεδιασμού παρουσιάστηκαν οι πρώτοι χάρτες σεναρίων. Στη διαβούλευση συμμετείχαν οι παρακάτω φορείς:

- Εμπορικός Σύλλογος Μοσχάτου
- Αθλητικός Σύλλογος Σ.ΦΙΓ.ΜΟΣ
- 2^ο Σύστημα Προσκόπων Μοσχάτου
- Επιτροπή Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού
- Μεσοποταμία Μοσχάτου
- Πνευματικός Σύνδεσμος Κρητών Μοσχάτου- Ταύρου

Μετά από το καλωσόρισμα από τη Δημοτική Αρχή στη δεύτερη διαβούλευση, η ομάδα του αναδόχου επισήμανε το σκοπό της διαβούλευσης και τη σημασία της συμμετοχής των πολιτών, κάνοντας μια μικρή αναφορά και στην πρώτη διαβούλευση. Ο κ. Βλαστός τόνισε ότι τα ΣΒΑΚ είναι στρατηγικά σχέδια τα οποία χρηματοδοτούνται από το Πράσινο Ταμείο και αναβαθμίζουν τη ποιότητα ζωής των κατοίκων μέσω της ενίσχυσης των βιώσιμων μετακινήσεων. Εξάλλου, η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και η μείωση των εκπομπών των αερίων αποτελεί μια από τις προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης η οποία έχει δηλώσει ότι δεν θα χρηματοδοτεί άλλα έργα που δεν θα συνάδουν με τους στόχους της. Αποτελεί, δηλαδή, ζήτημα ευθύνης των κατοίκων τόσο ως προς το παγκόσμιο όσο και ως προς τον ελλαδικό χώρο να επιτευχθούν αυτές οι προτεραιότητες.

Ακολούθησε, από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, με τη συμβολή του εξωτερικού συνεργάτη-αναδόχου, η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης με βάση την οποία προέκυψαν βασικά προβλήματα αλλά και ευκαιρίες. Αναφέρθηκε ότι ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου διαθέτει φράγματα (Λεωφόρος Κηφισός, Ιλισός, Γραμμή ΗΣΑΠ) από όλες τις πλευρές με αποτέλεσμα να περιορίζεται η επικοινωνία με τους όμορους δήμους. Υπάρχει επίσης έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση των βασικών αρτηριών λόγω υπερτοπικών διαμπερών ροών, με αποτέλεσμα να φορτίζεται το τοπικό δίκτυο (οδός Μακρυγιάννη).

Οι κάτοικοι του δήμου αλλά και οι Δημοτικοί σύμβουλοι θεώρησαν πως η οδός Μακρυγιάννη δεν αποτελεί δευτερεύουσα οδική αρτηρία (όπως παρουσιάστηκε στην υφιστάμενη κατάσταση) αλλά πρωτεύουσα, παρόλο που το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο δεν την έχει εντάξει στο βασικό οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής.

Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων, η ποιότητα ζωής των κατοίκων υποβαθμίζεται. Οι χώροι πρασίνου στο δήμο είναι ελάχιστοι και δεν υπάρχει κάποιο δίκτυο πεζόδρομων ή ποδηλατόδρομων που να τους συνδέει.

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

Επίσης, παρουσιάστηκε ένα μέρος των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων που είχαν διεξαχθεί σε γονείς και μαθητές.

Στην ερώτηση αν ήταν επαρκής ο αριθμός συμμετεχόντων στα παραπάνω ερωτηματολόγια, η απάντηση ήταν θετική και τονίσθηκε πως οι συμμετέχοντες ήταν τρεις φορές περισσότεροι από τους ελάχιστους απαιτούμενους.

Στη συνέχεια ο κ. Βλαστός παρουσίασε το προτεινόμενο όραμα για τον Δήμο και τα σενάρια μέσω των οποίων αυτό θα επιτευχθεί. Το όραμα εστιάζει στην επαφή με τους όμορους δήμους μέσω της δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών έτσι ώστε ο δήμος να αποτελέσει έναν ομοιογενή δήμο κοινωνικά συνεκτικό, προσβάσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον, στον οποίο θα ενισχυθεί η ταυτότητά του. Ταυτόχρονα, θα δοθεί έμφαση στην ενσωμάτωση του παραλιακού μετώπου με λειτουργικό τρόπο στο αστικό περιβάλλον και στο γεγονός ότι οι ανερχόμενες ροές των επισκεπτών δεν θα υποβαθμίσουν το περιβάλλον. Σε αυτό το πλαίσιο, δομήθηκαν και παρουσιάστηκαν τα σενάρια, τα οποία χωρίζονται σε συντηρητικό και ριζοσπαστικό και κάθε ένα από αυτά περιλαμβάνει δύο χρονικούς ορίζοντες (5ετίας, 10ετίας).

Έπειτα η ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ ρωτήθηκε αν μπορεί να αποτελέσει κέντρο η αγορά ενός δήμου φέρνοντας ως παράδειγμα την οδό Μακρυγιάννη στην οποία κυριαρχεί η εμπορική χρήση γης. Ενώ, στη συνέχεια έγινε αναφορά στα προσφυγικά τα οποία καταλαμβάνουν μεγάλο χώρο του βόρειου δήμου, εμποδίζοντας την ανάπτυξη κέντρου στον Ταύρο. Η ομάδα εργασίας, απάντησε πως το κέντρο μιας περιοχής τείνει να ταυτίζεται με την εμπορική χρήση, καθώς αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες.

Στη συνέχεια, έγινε αναφορά από έναν δημότη στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του δήμου, το οποίο περιλαμβάνει σχέδια για τη χάραξη ποδηλατοδρόμων τα οποία δεν ταυτίζονται με αυτά που παρουσιάστηκαν στο ΣΒΑΚ. Ο κ. Βλαστός τόνισε πως ποδηλατόδρομοι μπορούν να προταθούν σχεδόν παντού διότι δεν υπάρχουν αυστηροί περιορισμοί (π.χ. απαγορεύονται μόνο σε αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας). Οι ποδηλατόδρομοι του επιχειρησιακού δεν υλοποιήθηκαν διότι δεν βρέθηκαν οι κατάλληλοι πόροι. Η διαφορά των προτεινόμενων ποδηλατόδρομων του ΣΒΑΚ με αυτών του επιχειρησιακού προγράμματος είναι πως στο πρώτο λήφθηκε σοβαρά υπόψη η ασφάλεια των χρηστών των ποδηλατόδρομων.

Δημοτικοί Σύμβουλοι του Μοσχάτου-Ταύρου, θεώρησαν πως η παρουσίαση του ΣΒΑΚ είχε εστίασει στην περιοχή του Μοσχάτου και πως στην παρουσίαση των θεσμοθετημένων χρήσεων γης δεν λήφθηκε υπόψη το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Ταύρου καθώς επίσης επισήμαναν ότι δεν συμπεριλήφθηκε στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ η κυκλοφοριακή μελέτη που έχει εκπονηθεί για τον Ταύρο. Ο κ. Βλαστός δήλωσε ότι ο Ταύρος αποτελεί εκκρεμότητα για το ΣΒΑΚ και περιμένει να κατατεθούν προτάσεις από τους κατοίκους και τους εκπροσώπους αυτής της περιοχής. Έδειξε επίσης το ενδιαφέρον του για αυτές τις μελέτες και ζήτησε να του αποσταλούν προκειμένου να τις εξετάσει, δηλώνοντας διατεθειμένος να αλλάξει τα σενάρια του ΣΒΑΚ αν αυτό κριθεί απαραίτητο. Τόνισε επίσης, πως η παρούσα διαβούλευση είχε στόχο την συνεργασία της ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ με

όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε να ακουστούν οι ανησυχίες και οι προτάσεις τους, προκειμένου να επιτευχθεί το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού.

Οι πολίτες του δήμου έδειξαν την ανησυχία τους για τους χώρους στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα, δήλωσαν πως είναι σύμφωνοι με τις διαπλατύνσεις πεζοδρομίων που προτάθηκαν αλλά αυτό θα καταργήσει τη στάθμευση παρά την οδό και θα δημιουργήσει ελλείψεις χώρων στάθμευσης. Μια επιπλέον ανησυχία που εξέφρασαν αφορά τις πεζοδρομήσεις που προτάθηκαν εντός των ορίων του δήμου και το κατά πόσο θα μπορούν να διέρχονται τα οχήματα εκτάκτου ανάγκης από τις πεζοδρομημένες οδούς. Ο κ. Βλαστός τους καθησύχασε, βεβαιώνοντάς τους πως οι πεζοδρομήσεις δεν πρόκειται να αποκλείουν την είσοδο στα συγκεκριμένα οχήματα.

Ο επικεφαλής της μείζονος αντιπολίτευσης, πήρε τον λόγο και γνωστοποίησε πως η αναμόρφωση και ανακατασκευή των πεζοδρομίων στο Μοσχάτο και τον Ταύρο αλλά και η αναμόρφωση της οδού Μακρυγιάννη και του κέντρου του Μοσχάτου θα αποτελούσε κύριο μέλημά της αντιπολίτευσης επισυνάπτοντάς στην ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ τα σχετικά έγγραφα που επεδείκνυαν τους ισχυρισμούς του.

Πολίτης του δήμου και εκπαιδευτής οδήγησης, μίλησε για την εμπειρία του μέσα από τη δουλειά του και για την συμπεριφορά των οδηγών στο δήμο που τον οδήγησε στο να συγγράψει τη δική του μελέτη σχετικά με την κυκλοφοριακή αγωγή στο Μοσχάτο και τον Ταύρο, την οποία θέλησε να μοιραστεί με την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, τόνισε πως η οδός Μακρυγιάννη είναι ιδανική για τη δημιουργία κυκλικών κόμβων, σε αρκετές διασταυρώσεις, οι οποίοι θα βοηθήσουν στη μείωση των ταχυτήτων ενώ, επίσης, υποστήριξε πως οι διαβάσεις θα ήταν χρήσιμο να υλοποιηθούν στο ύψος του πεζοδρομίου, με απώτερο σκοπό και πάλι τη μείωση των ταχυτήτων και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Αναφέρθηκε επίσης στην αναγκαιότητα ύπαρξης αστυνόμευσης προκειμένου να λειτουργήσει ορθά το ΣΒΑΚ και να αποτραπούν οι παρανομίες.

Πολίτης και χρόνια ποδηλάτης, δήλωσε αγανακτισμένος, καθώς έχει προταθεί σε προηγούμενα χρόνια η δημιουργία ποδηλατόδρομου εντός ορίων του δήμου όμως δεν έχει υλοποιηθεί. Ευχόμενος να υλοποιηθούν οι προτάσεις του ΣΒΑΚ, εξέφρασε την επιθυμία του να ποδηλατεί με ασφάλεια στον δήμο του.

Συμπερασματικά, το κυριότερο πρόβλημα που εντοπίστηκε ομόφωνα από όλους σχεδόν του παρευρισκόμενους και ευθύνεται για την υπάρχουσα κατάσταση, είναι η νοοτροπία των Ελλήνων. Θεωρήθηκε απαραίτητη η αλλαγή νοοτροπίας των κατοίκων αλλά και γενικότερα των επισκεπτών του δήμου, ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

Η δημοτική αρχή, ευχαρίστησε τους παρευρισκόμενους και υποσχέθηκε τον συντονισμό μιας τρίτης διαβούλευσης στο προσεχές μέλλον, προκειμένου να ληφθούν υπόψη στον σχεδιασμό τα ζητήματα και οι ανησυχίες που τέθηκαν κατά τη διεξαγωγή της δεύτερης διαβούλευσης.

Βιβλιογραφία

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου

Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, ΕΜΠ (2018) Ηλεκτρονικός Οδηγός για τα ΣΒΑΚ
<https://www.svak.gr/parakoloythisi-sxedioy>

Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής 2014-2020

AECOM (2009) Evaluation of Better Use Interventions – Evaluation Framework Report. Report for the Department of Transport.

<http://assets.dft.gov.uk/publications/cycling-city-and-towns-evaluation-approach/frameworkreport.pdf>

Barham, P. et al. (2012) State of the Art of Urban Mobility Assessment. QUEST Quality management toll for Urban Energy efficient Sustainable Transport. Deliverable 3.1

http://www.quest-project.eu/files/upload/files/QUEST_State_of_the_Art_of_urban_mobility_assessment.pdf

Bickel, P. et al. (2004) HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment: Deliverable 5 - Proposal for Harmonised Guidelines. <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de>

DEFRA (Department for Environment, Food & Rural Affairs) (2013) Sustainable Development Indicators July 2013.

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/223992/0_SDIs_final_2_.pdf

Department for Communities and Local Government, UK (2009) Multi-criteria analysis: a manual.

<https://www.gov.uk/government/publications/multi-criteria-analysis-manual-for-making-government-policy>

Department for Transport (2011) Transport Appraisal And The Treasury Green Book, TAG Unit 2.7.1, April 2011. Department for Transport - Transport Analysis Guidance (TAG)
<http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/pdf/unit2.7.1.pdf>

Hill, M. (1968). A Goals-Achievement Matrix for Evaluation of Alternative Plans. Journal of the American Institute of Planners 36, p. 19-29.

HM Treasury (2003) The Green Book – Appraisal and Evaluation in Central Government. 2003 edition, updated July 2011.

<https://www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government>

ITS KONSULT Decision Maker’s Guidebook.

<http://www.konsult.leeds.ac.uk/public/level1/sec01/index.htm>

Joumard R. & Gudmundsson H. (eds) (2010) Indicators of environmental sustainability in transport: an interdisciplinary approach to methods. INRETS report, Recherches R282, Bron, France, 422 p.

<http://cost356.inrets.fr>

Lautso, K. et al. (2004) PROPOLIS – Planning and Research of Policies for Land Use and Transport for Increasing Urban Sustainability. Final Report, second edition, February 2004 http://www.transport-research.info/web/projects/project_details.cfm?ID=4385

Lichfield, N. (1996) Community Impact Evaluation. London: UCL Press

Litman, T. (2011) Sustainability and Livability: Summary of Definitions, Goals, Objectives and Performance Indicators. Monograph Victoria Transport Policy Institute.

http://www.vtpi.org/sus_liv.pdf

Litman, T. (2012) Well Measured: Developing Indicators for Sustainable and Livable Transport Planning. Monograph Victoria Transport Policy Institute.

<http://www.vtpi.org/wellmeas.pdf>

Manaugh, K. & El-Geneidy, A. (2011) Validating walkability indices: How do different households respond to the walkability of their neighborhood?, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 16, Issue 4, June 2011, Pages 309-315

Marsden, G. et al. (2005) Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning. DISTILLATE Deliverable C1 – Sustainable Transport Indicators: Selection and Use. Leeds, York, 2005 <http://www.distillate.ac.uk/outputs/reports.php>

Marsden, G. et al. (2006a) CityMobil - Towards advanced transport for the urban environment: Evaluation framework. Deliverable 5.1.1

http://www.citymobil-project.eu/site/en/documenten_deliverables.php

Nijkamp, P. & van Delft, A (1977) Multi-Criteria Analysis and Regional Decision-Making. Studies in Applied Regional Science. Springer Verlag

Odgaard, T. et al. (2005) Current practice in project appraisal in Europe – Analysis of country reports. HEATCO Deliverable 1 <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/hd1final.pdf>

Tavistock Institute & AECOM (2010) Guidance for transport impact evaluations: choosing an evaluation approach to achieve better attribution. Report for the Department of Transport.

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20110202223908/http://www.dft.gov.uk/pgr/evaluation/evaluationguidance/transportimpact/>

The Global Fund to Fight AIDS, Tuberculosis and Malaria (2011) Monitoring And Evaluation Toolkit - HIV, Tuberculosis, Malaria and Health and Community Systems Strengthening. <http://www.theglobalfund.org/en/me/documents/toolkit/>

«Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς»

van der Voet, M. et al. (2013) Sustainable Urban Transport Planning. The QUEST management tool and the ADVANCE Audit Scheme – a review of two practical tools to improve mobility planning. Discussion paper.

<http://www.quest-project.eu/files/7/d-8.1-quest-advance-discussion-paper.pdf>

Wefering, F. et al. (2013) Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. December 2013.

http://mobilityplans.eu/docs/file/guidelines_developing-and-implementing-a-sump_final_december_2013.pdf

Guidelines For Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. Second Edition

https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines-2019_mediumres.pdf