

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΣΒΑΚ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΟΣΧΑΤΟΥ - ΤΑΥΡΟΥ



ΤΕΥΧΟΣ Δ' – ΠΕ 4 ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΒΑΚ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ



ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2020

Περιεχόμενα

<i>Εισαγωγή.....</i>	<i>4</i>
<i>Αντικείμενο Σύμβασης – Αντικείμενο παραδοτέου Δ – Συσχετισμός Αντικειμένου παραδοτέου Δ με φάσεις ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες της Ε.Ε.....</i>	<i>6</i>
<i>Περίληψη περιεχομένων παραδοτέου</i>	<i>8</i>
<i>Τι έχει ολοκληρωθεί μέχρι και σήμερα για το ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου.....</i>	<i>9</i>
<i>Σχέδιο Δράσης – υλοποίησης και Θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ / Κατευθύνσεις Αναθεώρησης του ΣΒΑΚ.....</i>	<i>10</i>
<i>Οριστικοποίηση μέτρων.....</i>	<i>11</i>
<i>Δημιουργία πακέτων μέτρων.....</i>	<i>11</i>
<i>Συσχέτιση στόχων και μέτρων ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου / η σημασία για τη σωστή οργάνωση και παρακολούθηση του ΣΒΑΚ.....</i>	<i>15</i>
<i>Αξιολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ με χρήση Πολυκριτηριακής Ανάλυσης.....</i>	<i>35</i>
<i>Παρουσίαση μέτρων.....</i>	<i>35</i>
<i>Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων.....</i>	<i>38</i>
<i>Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων των μέτρων</i>	<i>38</i>
<i>Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης επιλεγμένων μέτρων</i>	<i>41</i>
<i>Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης</i>	<i>47</i>
<i>Δραστηριότητα 7.1: Αναθεώρηση Αρμοδιοτήτων και Πόρων.....</i>	<i>47</i>
<i>Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης και Προϋπολογισμού</i>	<i>58</i>
<i>Σχέδιο Δράσης</i>	<i>58</i>
<i>Προτεραιότητες ΣΒΑΚ.....</i>	<i>59</i>
<i>Στόχοι ΣΒΑΚ.....</i>	<i>59</i>
<i>Πακέτα μέτρων</i>	<i>61</i>
<i>Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ</i>	<i>64</i>
<i>Συνοπτική περιγραφή σεναρίων με σταδιακή εφαρμογή μέτρων.....</i>	<i>74</i>
<i>Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων</i>	<i>91</i>
<i>Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων.....</i>	<i>92</i>
<i>Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ</i>	<i>103</i>
<i>Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης</i>	<i>103</i>
<i>Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκρισης ΣΒΑΚ.....</i>	<i>115</i>
<i>Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου.....</i>	<i>115</i>
<i>Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου</i>	<i>116</i>

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου.....	116
<i>Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ.....</i>	<i>118</i>
Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου	118
Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών	119
Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων.....	120
Δραστηριότητα 11.1 έως 11.3: Ενημέρωση σχεδίου κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας νέες προκλήσεις	122
<i>Βιβλιογραφία</i>	<i>125</i>

Εισαγωγή

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

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

Ο Δήμος Μοσχάτου - Ταύρου αναγνωρίζοντας σημαντικές ασυνέχειες αναφορικά με το πολεοδομικό, περιβαλλοντικό και συγκοινωνιακό του περιβάλλον, αποφάσισε να αλλάξει πορεία, να μειώσει την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και να στοχεύσει στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα 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 του.

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

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».

Αντικείμενο Σύμβασης – Αντικείμενο παραδοτέου Δ – Συσχετισμός Αντικειμένου παραδοτέου Δ 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».

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

Αντικείμενο του παρόντος είναι η παροχή τεχνικής υποστήριξης στα άτομα που συγκροτούν την Ομάδα Εργασίας του Δήμου για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής 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 Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του Στρατηγικού Σχεδίου.

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

Σε αυτό το παραδοτέο με τίτλο: «**Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων**» περιλαμβάνονται συμβατικά τα κάτωθι:

- Συσχετισμός Στόχων και Μέτρων ΣΒΑΚ
- Πολυκριτηριακή Ανάλυση για τα Μέτρα
- Το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ
- Το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ
- Και τέλος την παρουσίαση των διαδικασιών θεσμοθέτησης, έγκρισης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ.

Το παραδοτέο Δ, σύμφωνα με τα παραπάνω βασικά περιεχόμενα, αποτελεί την **ολοκλήρωση της Γ' Φάσης** εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ κατά τις οδηγίες του ELTIS (2014)¹ – ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ - καθώς και **την υποστήριξη για την εκπόνηση της Δ' φάσης του ΣΒΑΚ – ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ-** 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.**

Περίληψη περιεχομένων παραδοτέου

Το παρόν τεύχος αποτελεί το Δ' Παραδοτέο της Σύμβασης με τίτλο «Σύμβαση Υπηρεσιών για την Κατάρτιση Σχεδίου ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου» και περιλαμβάνει την ανάπτυξη του σχεδίου δράσης και παρακολούθησης, καθώς και τις διαδικασίες έγκρισης και θεσμοθέτησης του ΣΒΑΚ.

Ύστερα από την οριστικοποίηση των μέτρων και των αντίστοιχων πακέτων, για την καλύτερη αξιολόγηση του ΣΒΑΚ στα επόμενα στάδια, πραγματοποιείται συσχέτιση των στόχων που έχουν τεθεί με τα προτεινόμενα μέτρα. Επιπλέον, χρησιμοποιείται ως εργαλείο η πολυκριτηριακή ανάλυση για την αξιολόγηση των μέτρων.

Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ το οποίο περιλαμβάνει τις προτεραιότητες, τους στόχους και τα πακέτα μέτρων που προέκυψαν ύστερα από τη συνεργασία της Ομάδας Εργασίας με το Δήμο Μοσχάτου - Ταύρου, το δίκτυο Φορέων και των πολιτών μέσω των διαδικασιών διαβούλευσης. Επίσης, στο Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνεται η χρονική υλοποίηση των μέτρων ανά 5ετία, 10ετία και 15ετία καθώς και ενδεικτική κοστολόγηση αυτών με τις αντίστοιχες πιθανές πηγές χρηματοδότησης.

Στο επόμενο βήμα, παρουσιάζεται το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης το οποίο αποτελεί ένα εργαλείο μέσω του οποίου το ΣΒΑΚ αξιολογείται κατά την υλοποίηση των μέτρων του. Η αξιολόγηση αυτή προκύπτει μέσω της δημιουργίας δεικτών οι οποίοι θα πρέπει να επιτευχθούν ανά χρονικό ορίζοντα.

Τέλος, το παραδοτέο περιλαμβάνει καθοδήγηση για τις διαδικασίες θεσμοθέτησης, έγκρισης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με το εν ισχύ νομικό πλαίσιο.

Τι έχει ολοκληρωθεί μέχρι και σήμερα για το ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου

Σύμφωνα με τη μέχρι σήμερα εξέλιξη του ΣΒΑΚ έχουν ολοκληρωθεί με επιτυχία τα παρακάτω διακριτά στοιχεία – απαραίτητα για να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ άρτιο και τεχνικά ολοκληρωμένο:

- ✚ Καθορισμός και σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ,
- ✚ Σύσταση Δικτύου Φορέων & Υπογραφή συμφώνου συνεργασίας,
- ✚ Καθορισμός περιοχής παρέμβασης,
- ✚ Σχεδιασμός μεθοδολογίας διαβούλευσης και συμμετοχής στο σχεδιασμό,
- ✚ Σχεδιασμός μεθοδολογίας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης κοινού και φορέων,
- ✚ Αξιολόγηση συνόλου σχεδιασμών που επηρεάζουν το ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου (υπερκείμενου, επιχειρησιακού, τοπικών σχεδίων, στρατηγικών κ.α.),
- ✚ Αξιολόγηση και εντοπισμός πόρων (ανθρώπινων και οικονομικών),
- ✚ Αυτοαξιολόγηση κατάστασης κινητικότητας,
- ✚ Καθορισμός χρονοδιαγράμματος εκπόνησης,
- ✚ Ανάλυση Υφιστάμενης κατάστασης και διαμόρφωση προφίλ κινητικότητας του Δήμου με τη συμβολή του κοινού και των φορέων στον εντοπισμό αναγκών,
- ✚ Δημιουργία σεναρίων για το μέλλον της κινητικότητας - Επιλογή βέλτιστου σεναρίου,
- ✚ Ανάπτυξη κοινού οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων - Επιλογή τελικών σύμφωνα με τη συμμετοχική διαδικασία,
- ✚ Καταρχήν προσδιορισμός μέτρων με έρευνα καλών πρακτικών και τοπικών αναγκών,
- ✚ Καταρχήν προσδιορισμός πακέτων μέτρων εξειδικευμένων στην περιοχή παρέμβασης.

Σχέδιο Δράσης – υλοποίησης και Θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ | Κατευθύνσεις Αναθεώρησης του ΣΒΑΚ

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται οι απαιτούμενες εργασίες και τα βασικά περιεχόμενα των φάσεων Γ και Δ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014) όπως εκπονήθηκαν ή θα προχωρήσουν στο άμεσο μέλλον από την Ο.Ε. ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι για τα παρακάτω λήφθηκαν υπόψη και οι νέες οδηγίες για την εκπόνηση ΣΒΑΚ όπως αυτές δημοσιεύτηκαν τον Οκτώβριο 2019.

Ειδικότερα για την Υποστήριξη εκπόνησης του **Γ1** παρουσιάζεται ο σκελετός της **Δραστηριότητας 7.1: Ανάθεση Αρμοδιοτήτων και Πόρων.**

Για την Υποστήριξη εκπόνησης του Γ2 παρουσιάζεται ο σκελετός της **Δραστηριότητας 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.**

Στη συνέχεια για την Υποστήριξη της εκπόνησης του **Γ3** σύμφωνα με το Γενικό Διάγραμμα ΣΒΑΚ της σύμβασης παρουσιάζεται ο σκελετός της **Δραστηριότητας 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης**, όπως αυτό έχει επισημανθεί από τις οδηγίες του ELTIS (2014).

Η έγκριση και η θεσμοθέτηση του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται στο πλαίσιο της ενότητας Υποστήριξη εκπόνησης του **Γ4** και ακολουθεί τα πρότυπα εκπόνησης των **Δραστηριοτήτων 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου, 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου και 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου**, καθώς και τον πρόσφατο Ν. 4599/2019 σύμφωνα με τον οποίο εγκρίνεται ένα ΣΒΑΚ στην Ελλάδα.

Τέλος στο πλαίσιο της ενότητας Υποστήριξης εκπόνησης **Δ1 & Δ2** παρουσιάζεται ο κύκλος της Δ φάσης του ΣΒΑΚ (κατά ELTIS) για την εφαρμογή και την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ όπως αυτή θα παρακολουθείται και θα εφαρμόζεται από την Ο.Ε ΣΒΑΚ, ήτοι οι **Δραστηριότητες 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου, 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών, 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων, 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση, 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων - Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας - 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ.**

Οριστικοποίηση μέτρων

Στην παρούσα δραστηριότητα παρουσιάζονται τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ – όπως αυτά προέκυψαν από διαβουλεύσεις και συμμετοχικές διαδικασίες, οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τα μέτρα αυτά αποτελούν συνδυασμό των μέτρων εκείνων που κρίνονται ως **εφικτά** και **αποτελεσματικά** για την επίτευξη των στόχων.

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 δημοσίου χώρου**
- 3. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών**
- 4. Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης και του επιπέδου οδικής ασφάλειας**

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

Σημειώνεται ότι στα διάφορα επιμέρους πακέτα εντοπίζονται μέτρα τα οποία έχουν χωρική και μη διάσταση, με σκοπό την σύνθεση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου σχεδιασμού.

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

Ομάδα μέτρων 3 – πολιτικές προώθησης:

- 1.3.1 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο
- 1.3.2 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις
- 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 1.3.4 Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ
- 1.3.5 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία 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 φιλικών προς το περιβάλλον επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου.

Ομάδα μέτρων 1 – κίνητρα:

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

Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών / ρυθμίσεις:

- 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

-2.2.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

-2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

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

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

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

Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

-3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

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

Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:

-3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

-3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων

-3.2.3 Δημιουργία Superblocks

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

-3.2.5 Δημιουργία Parklets

-3.2.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

-3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο

-3.2.8 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

Ομάδα μέτρων 3 – πολεοδομικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις:

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

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

Το τέταρτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα που αποσκοπούν τόσο στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης μέσα στον Δήμο, όσο και στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας (μείωση τροχαίων συμβάντων, καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, κ.λπ.).

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

Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

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

Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:

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

Συσχέτιση στόχων και μέτρων ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου | η σημασία για τη σωστή οργάνωση και παρακολούθηση του ΣΒΑΚ

Είναι σαφές ότι τα μέτρα, δηλαδή οι παρεμβάσεις και οι αλλαγές που προτείνει ένα ΣΒΑΚ, έχουν μία σαφή στόχευση που αφορά στην αλλαγή του μοντέλου των μετακινήσεων στο δήμο Μοσχάτου- Ταύρου. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η συσχέτιση μεταξύ των επιμέρους μέτρων και των στόχων, ώστε να γίνει σαφές ανάλογα με την εφαρμογή των δράσεων και παρεμβάσεων σε ποιο πεδίο στόχων άρα και δεικτών αναμένεται να υπάρχουν μεταβολές.

Σημειώνεται ότι σε επόμενη δραστηριότητα όπου θα παρουσιάζεται το σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (Δραστηριότητα 8.1) επεξηγείται περαιτέρω η συσχέτιση μέτρων και επιμέρους στόχων και δεικτών καθώς και οι εκτιμώμενες μεταβολές.

Πίνακας 1: Συσχέτιση μέτρων και στόχων

Στόχος	Συσχέτιση με μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου	Πακέτο Μέτρων	Συσχέτιση με δείκτες αξιολόγησης των στόχων
Στόχος 1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Μέτρο 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 3.1.2 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3	
Στόχος 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	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων		
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου		
	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων		
	Μέτρο 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων		
Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας			

	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	3	
	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας		
	Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
	Μέτρο 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	4	
	Μέτρο 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης		
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
	Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων		
	Μέτρο 4.2.4 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες		
Στόχος 2.1: Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων		
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής		

	συγκοινωνίας		
	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου		
	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		
	Μέτρο 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	
	Μέτρο 2.1.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		
	Μέτρο 2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων		
	Μέτρο 3.1.2 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3	
Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων			
Στόχος 2.2: Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο	Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
	Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		

	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 3.2.5 Δημιουργία Parklets		
	Μέτρο 3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο		
Στόχος 2.3: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Μέτρο 3.2.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	3	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
Στόχος 2.4: Μείωση θορύβου σε κεντρικές περιοχές και σε γειτονιές	Μέτρο 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου		
	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		
	Μέτρο 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	
	Μέτρο 2.1.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		
	Μέτρο 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων		
Μέτρο 2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων			

	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
	Μέτρο 3.1.2 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων		
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 4.1.2 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών	4	
Στόχος 3.1: Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονίες, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	3	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
Στόχος 3.2: Κατάργηση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονίες, κέντρο και ευαίσθητες περιοχές	3	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
	Μέτρο 3.2.1 Δημιουργία Parklets		
	Μέτρο 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	4	
Στόχος 3.3: Αύξηση της αντιληπτής ελκυστικότητας του οδικού περιβάλλοντος	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων		

Μέτρο 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων		3
Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		
Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου		
Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		
Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
Μέτρο 3.2.5 Δημιουργία Parklets		
Μέτρο 3.2.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου		
Μέτρο 3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	4	
Μέτρο 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα		
Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		
Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων		

	Μέτρο 4.2.4 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες		
Στόχος 3.4: Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων		
	Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου		
	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
	Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
	Μέτρο 3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο		
	Μέτρο 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	4	
	Μέτρο 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς		
	Μέτρο 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα		
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
	Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		

	Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων		
Στόχος 3.5: Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών ανά κάτοικο	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	3	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
	Μέτρο 3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο		
	Μέτρο 3.2.8 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου		
	Μέτρο 3.3.1 <u>Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα</u> πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.		
	Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	4	
Στόχος 3.6: Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Μέτρο 2.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		
	Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου		
	Μέτρο 3.2.2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	3	
Στόχος 4.1: Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων		

τυφλών κ.α)	Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	3	
	Μέτρο 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	4	
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
Στόχος 4.2: Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων		
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις		
Στόχος 5.1: Αύξηση περπατήματος και χρήσης ποδηλάτου	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.3 Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων		
	Μέτρο 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων		
	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		

Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου		
Μέτρο 1.3.5 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών		
Μέτρο 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	
Μέτρο 2.1.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		
Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
Μέτρο 3.1.2 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων		
Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης		
Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
Μέτρο 3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο		
<u>Μέτρο 3.3.1 Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.</u>		
Μέτρο 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	4	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
Μέτρο 4.1.2 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών		

	Μέτρο 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς		
	Μέτρο 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα		
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
	Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		
	Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων		
Στόχος 5.2: Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων		
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 4.1.5 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	4	
Στόχος 5.3: Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου		
	Μέτρο 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων		

	Μέτρο 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	
	Μέτρο 2.1.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		
	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
	Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον		
	<u>Μέτρο 3.3.1 Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.</u>		
	Μέτρο 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	4	
	Μέτρο 4.1.2 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών		
	Μέτρο 4.1.3 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα		
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
	Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		
Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων			
Στόχος 6.1: Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στο Δήμο	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)

	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	4	
	Μέτρο 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης		
Στόχος 6.2: Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων		
Στόχος 7.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		
	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
	Μέτρο 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	4	
	Μέτρο 4.1.2 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών		
	Μέτρο 4.1.5 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα		
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
		Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	
Στόχος 7.2: Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων	Μέτρο 4.1.5 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	4	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)

	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
	Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		
Στόχος 7.3: Μείωση των ορίων ταχύτητας	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών	4	
	Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων		
Στόχος 8.1: Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Μέτρο 1.3.1 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.3.2 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις		
	Μέτρο 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις		
	Μέτρο 1.3.4 Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ		
	Μέτρο 1.3.5 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού		
	Μέτρο 1.3.6 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών		
Στόχος 9.1: Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημοτικής συγκοινωνίας	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων		
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		

	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις		
Στόχος 9.2: Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων		
Στόχος 9.3: Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου		
	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		

	Μέτρο 1.3.1 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο		
	Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	3	
Στόχος 9.4: Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων		
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου		
	Μέτρο 1.2.3 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης		
	Μέτρο 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων		
	Μέτρο 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων		
	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους		
	Μέτρο 1.3.1 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο		

Μέτρο 1.3.2 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις		
Μέτρο 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων		
Μέτρο 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	2	
Μέτρο 2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων		
Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας		
Μέτρο 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	3	
Μέτρο 3.2.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων		
Μέτρο 3.2.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου		
Μέτρο 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο		
Μέτρο 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς		
Μέτρο 4.1.5 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα		
Μέτρο 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	4	
Μέτρο 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών		
Μέτρο 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης		
Μέτρο 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων		

	Μέτρο 4.2.4 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες		
Στόχος 9.5: Αύξηση της ανάκτησης του κόστους (cost recovery) στις λειτουργίες του συστήματος μεταφορών (επιβατικές και εμπορευμάτων)	Μέτρο 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών		
	Μέτρο 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας		
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας		
	Μέτρο 2.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις		
	Μέτρο 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	2	
Μέτρο 2.2.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας			
Στόχος 10.1: Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων	Μέτρο 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	
	Μέτρο 21.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		
	Μέτρο 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3	
	Μέτρο 3.2.3 Δημιουργία Superblocks		
Μέτρο 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον			

	<u>Μέτρο 3.3.1 Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.</u>		
Στόχος 10.2: Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Μέτρο 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	2	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων		
	Μέτρο 2.2.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας		
	Μέτρο 2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων		
Στόχος 11.1: Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	Μέτρο 1.2.3 Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	4	
Στόχος 11.2: Μείωση του κόστους συντήρησης των μεταφορικών υποδομών της πόλης	Μέτρο 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	1	Βλ. Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (Δραστ. 8.1)
	Μέτρο 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)		
	Μέτρο 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις		
	Μέτρο 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	4	

Αξιολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ με χρήση Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

Η αξιολόγηση των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί με ανάλυση κόστους-οφέλους (cost-benefit analysis ή CBA), η οποία από μαθηματική άποψη αποτελεί μια εύκολα κατανοητή μέθοδο. Ωστόσο, η εκτίμηση των μελλοντικών οφελών σε χρηματικές αξίες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση που μπορεί να εκπονηθεί στο πλαίσιο της παρούσας υπηρεσίας. Ειδικότερα απαιτείται η ύπαρξη προβλέψεων σχετικά με την κινητικότητα του μέλλοντος με εκτίμηση δεικτών σε επίπεδο κράτους που δεν είναι διαθέσιμοι. Τις περισσότερες φορές διενεργείται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη ώστε να εκτιμηθούν αυτές οι μελλοντικές μεταβολές. Η χρήση κυκλοφοριακών προσομοιώσεων ενδείκνυται για την εκτίμηση των μελλοντικών εξελίξεων στους κυκλοφοριακούς φόρτους. Για το λόγο αυτό, οι οδηγίες ΣΒΑΚ προτείνουν την αξιοποίηση εναλλακτικών εργαλείων αξιολόγησης όπως η Πολυκριτηριακή Ανάλυση (Multi-Criteria Analysis η MCA) που επιτρέπουν την χρήση όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών εκτιμήσεων.

Για την αξιολόγηση των μέτρων του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου, όπως αυτά παρουσιάστηκαν στο προηγούμενα κεφάλαια, αξιοποιήθηκε η Πολυκριτηριακή Ανάλυση. Το κόστος των μέτρων ήταν ο βασικός ποσοτικός παράγοντας που λήφθηκε υπόψη στην ανάλυση αυτή. Τα οφέλη εκτιμήθηκαν ποιοτικά συνυπολογίζοντας διάφορα κριτήρια που σχετίζονται με το όραμα και τους στόχους που θέτει η βιώσιμη κινητικότητα. Αυτά είναι: ατμοσφαιρική ρύπανση, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, επίπεδα θορύβου, ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, κόστος καθημερινών μετακινήσεων, κυκλοφοριακή συμφόρηση, τοπική οικονομία, υγεία βάση φυσικής κατάστασης, επίπεδο οδικής ασφάλειας, βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας, προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών. Ο συνολικός αριθμός τους είναι 11 και προέρχονται από τους τρεις κύκλους της βιωσιμότητας, δηλαδή: περιβάλλον, οικονομία και κοινωνία.

Παρουσίαση μέτρων

Για την πραγματοποίηση της αξιολόγησης, είναι αναγκαίο τα διάφορα μέτρα να μεταφραστούν σε ομάδες παρεμβάσεων. Δημιουργήθηκαν 7 ομάδες παρεμβάσεων, αυτές είναι: 1) παρεμβάσεις για μείωση των διαμπερών ροών στο οδικό δίκτυο, 2) δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, 3) βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς, 4) δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών για βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού και των ευάλωτων χρηστών, 5) πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, 6) παρεμβάσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας και 7) δράσεις προώθησης. Τα μέτρα που εμπεριέχονται σε κάθε ομάδα παρουσιάζονται αναλυτικά στον Πίνακα 2. Στον πίνακα αυτό, δεν εμπεριέχονται οι δράσεις προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, όπως για παράδειγμα η διοργάνωση workshop ή η ανάπτυξη πλατφόρμας κατάθεσης ιδεών. Για κάθε μέτρο, οφείλεται να γίνουν οι αναγκαίες επιμετρήσεις προκειμένου να υπολογιστεί το συνολικό κόστος της κάθε ομάδας παρεμβάσεων στο επόμενο βήμα της ανάλυσης.

Πίνακας 2: Συνοπτικός πίνακας μέτρων βιώσιμης κινητικότητας

Κωδικός μέτρου	Μέτρα ΣΒΑΚ
A	Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο
2.2.3	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων
3.1.1	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
3.1.2	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
3.2.6	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
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
4.2.1	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του
4.2.3	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
4.2.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων
B	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών
1.2.2	Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου
1.2.3	Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης
1.2.4	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους
1.2.9	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρόμων διασύνδεσης με όμορους Δήμους.
4.2.5	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες
Γ	Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς
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

1.2.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας
1.2.5	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)
1.2.8	Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας
1.3.6	Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων
Δ	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών για βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού και των ευάλωτων χρηστών
1.2.6	Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
1.2.7	Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
3.2.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων
3.2.4	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον
Ε	Πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος
3.2.3	Δημιουργία Superblocks
3.2.5	Δημιουργία Parklets
3.2.7	Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο
3.2.8	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου
3.3.1	Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ.επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.
ΣΤ	Παρεμβάσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας
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
2.2.1	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
2.2.2	Δημιουργία κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας
Ζ	Δράσεις προώθησης
1.3.1	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο
1.3.2	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις
1.3.3	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
1.3.4	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ

Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Το συνολικό κόστος των προτεινόμενων παρεμβάσεων αγγίζει τα 28,523,275.00 €. Το 36.04% του συνολικού κόστους αφορά παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο, το 28.64% τη βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού, το 19.85% τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, το 7.29% τη βελτίωση του επίπεδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς, το 5.71% τις πολεοδομικές παρεμβάσεις, το 2.45% τις παρεμβάσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας και το 0.11% τις δράσεις προώθησης.

Πίνακας 3: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων βιώσιμης κινητικότητας

Παρεμβάσεις	Συνολικό κόστος
Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο	10,280,775.00 €
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	5,662,500.00 €
Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς	2,050,000.00 €
Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών για βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού και των ευάλωτων χρηστών	8,170,000.00 €
Πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	1,630,000.00 €
Παρεμβάσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας	700,000.00 €
Δράσεις προώθησης	30,000.00 €
Συνολικό κόστος μέτρων ΣΒΑΚ	28,523,275.00 €

Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων των μέτρων

Για τις 6 ομάδες παρεμβάσεων, εκτιμήθηκαν ποιοτικά οι επιπτώσεις τους στο περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Στην ανάλυση αυτή λήφθηκαν υπόψη τόσο άμεσες όσο και έμμεσες επιπτώσεις από την εφαρμογή της κάθε ομάδας παρεμβάσεων.

Πίνακας 4: Ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων ανά επιλεγμένο μέτρο

Παρεμβάσεις	Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Οικονομικά Κριτήρια	Κοινωνικά Κριτήρια
Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο	Η νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου, η εφαρμογή των μονοδρομήσεων και η μείωση των ορίων ταχύτητας πρόκειται να θωρακίσει τον Δήμο έναντι των διαμπερών ροών που επιβαρύνουν την ποιότητα του αέρα και αυξάνουν τα επίπεδα θορύβου	Με την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που εμφανίζονται στον Δήμο οι καθυστερήσεις εντός των δρόμων του Μοσχάτου-Ταύρου θα μειωθούν με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να φθάνουν γρηγορότερα στο προορισμό τους.	Οι σημειακές βελτιώσεις επιλεγμένων κόμβων, η ενίσχυση της οριζόντιας σήμανσης και οι παρεμβάσεις ανάπλασης πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων θα επηρεάσουν θετικά την οδική ασφάλεια. Ως συνέπεια το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί συνολικά στον Δήμο.
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	Η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η χρήση ποδηλάτου αντί αυτοκινήτου για καθημερινές μετακινήσεις εντός του Δήμου θα συμβάλει στη μείωση του αστικού θορύβου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα	Έμμεσες επιπτώσεις θα υπάρξουν στην τοπική οικονομία από τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων καθώς το κόστος μετακίνησης με ποδήλατο είναι σαφώς χαμηλότερο σε σχέση με άλλα μέσα. Προβλήματα συμφόρησης αναμένεται να αμβλυνθούν από τη χρήση ποδηλάτου. Ιδιώτες δύναται να ωφεληθούν από την εγκατάσταση συστημάτων bike-sharing και μικροκινητικότητας αλλά και από την αλλαγή χρήσης μέσου για υπηρεσίες delivery	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί καθώς η οδική ασφάλεια και θα βελτιωθεί συνολικά. Θετικές επιπτώσεις αναμένονται και στην υγεία των κατοίκων μέσα από τη χρήση του ποδηλάτου καθώς θα βελτιωθεί η φυσική τους κατάσταση. Υποδομές στάθμευσης πέριξ των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς θα συμβάλουν στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας.

Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς	Βελτίωση των υπηρεσιών ΔΣ σημαίνει αυτόματα λιγότερα ταξίδια με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Αυτό οδηγεί στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στην μείωση του αστικού θορύβου	Αποδοτικές υπηρεσίες ΔΣ σημαίνει επίσης χαμηλότερο κόστος καθημερινής μετακίνησης για τους κατοίκους και λιγότερα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός Δήμου	Το επίπεδο εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας θα βελτιωθεί ειδικά με την εφαρμογή συστημάτων ανταποκρινόμενα στη ζήτηση. Επίσης η προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, όπως: ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑΜΕΑ κλπ. θα βελτιωθεί.
Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών για βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού και των ευάλωτων χρηστών	Η δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών θα αλλάξει προς το καλύτερο τη φυσιογνωμία των αστικών οδών και της πόλης γενικότερα.	Έμμεσες επιπτώσεις θα υπάρξουν στην τοπική οικονομία από τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και την επέκταση των πεζοδρόμων	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί καθώς η οδική ασφάλεια και η προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών θα βελτιωθεί συνολικά. Θετικές επιπτώσεις αναμένονται και στην υγεία των κατοίκων, καθώς το δίκτυο πράσινων διαδρομών δύναται για τη καθημερινή άσκηση των κατοίκων.
Πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Οι αστικές αναπλάσεις στο κέντρο της πόλης, η αύξηση των χώρων πρασίνου και η δημιουργία superblocs θα βελτιώσει σημαντικά τη φυσιογνωμία της πόλης	Η τοπική οικονομία και επιχειρηματικότητα αναμένεται να επωφεληθεί από την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος του Δήμου	Η αύξηση του αστικού πρασίνου στην πόλη καθιστά πιο ελκυστική τη μετακίνηση με ποδήλατο ή περπάτημα εντός της πόλης
Παρεμβάσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας	Η ύπαρξη κινήτρων προς επιχειρήσεις φιλικές προς το περιβάλλον θα βοηθήσει στη μείωση των κυκλοφοριακών ροών και στην αλλαγή της σύνθεσης των μέσων. Αυτό σημαίνει ότι ο αστικός θόρυβος θα μειωθεί και η ποιότητα του αέρα θα βελτιωθεί.	Η μείωση των ταξιδιών με αυτοκίνητο προς τους χώρους εργασίας θα συμβάλει στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Η μείωση των δημοτικών τελών θα βοηθήσει την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας	Στο κοινωνικό επίπεδο δεν αναμένονται σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις, πέραν των αναμενόμενων από τη βελτίωση των οικονομικών/νοικοκυριό που μεταφράζονται σε καλύτερες συνθήκες ποιότητας ζωής.

Δράσεις προώθησης	Οι πολιτικές προώθησης θα συμβάλουν στην αύξηση των ενεργών και των συλλογικών μετακινήσεων προσφέροντας έμμεσα οφέλη στο περιβάλλον	Στο οικονομικό επίπεδο δεν αναμένονται αξιοσημείωτες θετικές επιπτώσεις από το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων.	Οι πολιτικές προώθησης θα συμβάλουν στην αύξηση των μετακινήσεων με περπάτημα ή ποδήλατο. Έτσι θα βελτιωθεί η υγεία των κατοίκων.
--------------------------	--	--	---

Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης επιλεγμένων μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, για την αξιολόγηση των μέτρων εφαρμόστηκε η Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης. Αξιοποιήθηκε μια κλίμακα από το 0 έως το 10 προκειμένου να περιγραφούν ποσοτικά οι επιδράσεις των παρεμβάσεων στην κινητικότητα του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου. Για να πραγματοποιηθεί η διαδικασία αυτή με τον πιο αντικειμενικό τρόπο καταρτίστηκε ο Πίνακας 5, ο οποίος βοηθά τον βαθμολογητή να επιλέξει τη σωστή βαθμολογία. Ο βαθμός 5 υποδηλώνει ότι μέτρο δεν έχει καμία επίπτωση στο συγκεκριμένο κριτήριο, ενώ βαθμολογίες μικρότερες από 5 υποδηλώνουν ότι το μέτρο συμβάλει αρνητικά. Όταν ο βαθμός είναι μεγαλύτερος από 5 τότε οι επιπτώσεις αναμένονται θετικές.

Πίνακας 5: Κλίμακες βαθμολόγησης

Κριτήριο		Κλίμακα 0-10		
		Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
Περιβαλλοντικά κριτήρια	Ατμοσφαιρική ρύπανση	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (κλιματική αλλαγή)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
	Επίπεδα θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση επιπέδων αστικού θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων αστικού θορύβου

	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
Οικονομικά κριτήρια	Κόστος καθημερινών μετακινήσεων	Πολύ υψηλή μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Πολύ υψηλή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
	Τοπική οικονομία	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.	Καμία συμβολή του μέτρου στη ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.
Κοινωνικά κριτήρια	Υγεία βάση φυσικής κατάστασης μετακινούμενων	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη αύξηση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων φυσικής κατάστασης	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων
	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Πολύ μεγάλη μείωση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση του αριθμού τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου
	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Πολύ μεγάλη αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου

Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, κλπ.)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών
--	---	--	---

Για την αντιστοίχιση του συνολικού κόστους των μέτρων με τον αντίστοιχο βαθμό, χρησιμοποιήθηκε η κλίμακα βαθμολόγησης που παρουσιάζεται στον Πίνακα 6.

Πίνακας 6: Κλίμακα βαθμολόγησης κόστους κατασκευής-υλοποίησης πακέτων μέτρων

	Βαθμός
Μικρότερο από 2 εκατομμύρια ευρώ	10
Μικρότερο από 4 εκατομμύρια ευρώ	9
Μικρότερο από 6 εκατομμύρια ευρώ	8
Μικρότερο από 8 εκατομμύρια ευρώ	7
Μικρότερο από 10 εκατομμύρια ευρώ	6
Μικρότερο από 12 εκατομμύρια ευρώ	5
Μικρότερο από 14 εκατομμύρια ευρώ	4
Μικρότερο από 16 εκατομμύρια ευρώ	3
Μικρότερο από 18 εκατομμύρια ευρώ	2
Μικρότερο από 20 εκατομμύρια ευρώ	1
Μεγαλύτερο ή ίσο με 20 εκατομμύρια ευρώ	0

Για τον υπολογισμό των τελικών βαθμολογιών, σε πρώτη φάση, το κόστος κατασκευής-υλοποίησης του κάθε πακέτου μέτρων αποτελεί το 15% της τελικής βαθμολογίας, ενώ το υπόλοιπο 85% μοιράζεται ισοβαρώς στα υπόλοιπα κριτήρια. Στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκαν τρία διαφορετικά σεντ βαρών, τα οποία σχετίζονται με τις προτεραιότητες που τίθενται από την εκάστοτε πολιτική ηγεσία. Το πρώτο σεντ βαρών δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον, το δεύτερο στην οικονομία και το τρίτο στην κοινωνία. Οι τιμές των βαρών παρουσιάζονται στον Πίνακα 7. Το άθροισμα των βαρών των κριτηρίων με προτεραιότητα είναι ίσο με 50%, ενώ των υπολοίπων πεδίων ίσο με 17.5%.

Πίνακας 7: Παρουσίαση σετ βαρών

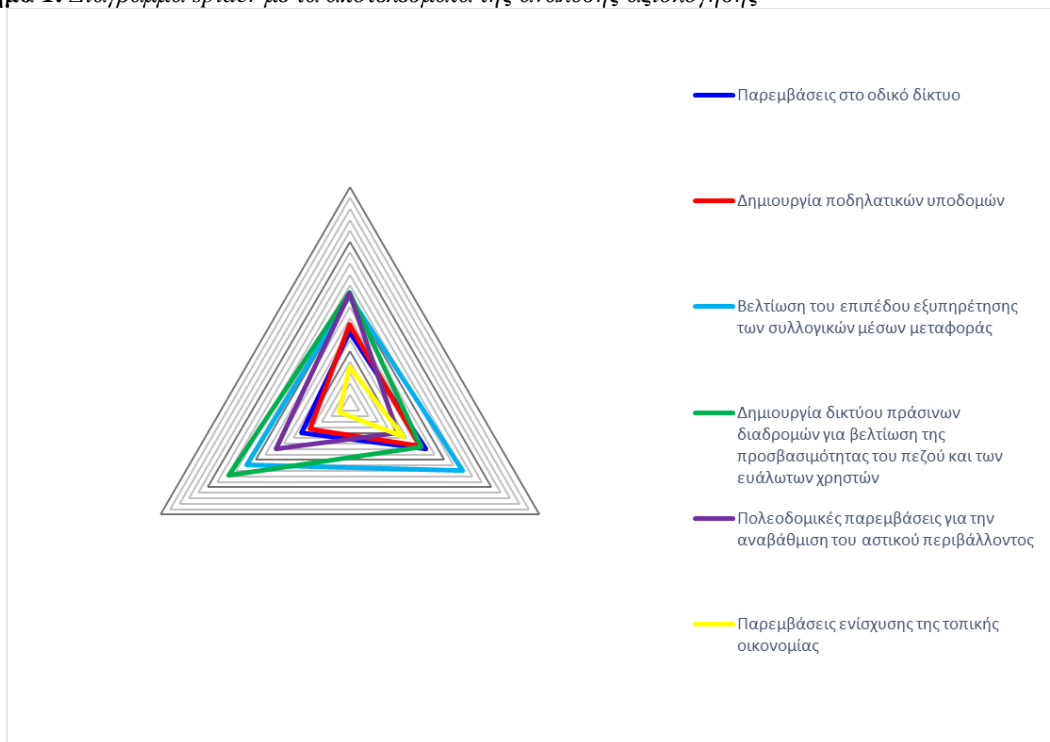
	Κόστος κατασκευής-υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια			
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
Σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	0.150	0.125	0.125	0.125	0.125	0.058	0.058	0.058	0.044	0.044	0.044	0.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	0.150	0.044	0.044	0.044	0.044	0.167	0.167	0.167	0.044	0.044	0.044	0.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία	0.150	0.044	0.044	0.044	0.044	0.058	0.058	0.058	0.125	0.125	0.125	0.125

Πίνακας 8: Παρουσίαση βαθμολογιών ανά ομάδα παρεμβάσεων και τελικές βαθμολογίες

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια				Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών				
Παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο	5	7	7	8	6	7	9	6	5	9	6	6	6.62	6.67	6.80	6.51
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών	8	7	7	7	6	7	7	6	7	5	6	5	6.61	6.75	6.74	6.42
Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς	9	7	7	7	5	8	7	6	5	6	9	7	7.07	7.01	7.19	7.09
Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών για βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού και των ευάλωτων χρηστών	6	7	7	7	8	6	6	7	9	8	6	9	7.08	7.04	6.76	7.28
Πολεοδομικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	10	6	6	7	9	5	5	6	7	6	5	7	6.83	7.03	6.50	6.79
Παρεμβάσεις ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας	10	6	6	6	5	5	6	8	5	5	5	5	6.29	6.36	6.57	6.11
Δράσεις προώθησης	10	6	6	6	5	5	5	5	7	6	5	5	6.21	6.26	6.03	6.26

Οι παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο που αποσκοπούν στη βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών έχουν την υψηλότερη γενική βαθμολογία σε σχέση με τις υπόλοιπες ομάδες παρεμβάσεων. Μπορεί το κόστος τους σε σύγκριση με τις άλλες ομάδες παρεμβάσεων να είναι υψηλό, όμως προσφέρουν αρκετά κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη στην πόλη. Η υλοποίηση των μέτρων για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των συλλογικών μέσων μεταφοράς αποτελεί μια στρατηγική επιλογή για τον Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου. Το κόστος αυτών των μέτρων δεν είναι ιδιαίτερα υψηλό και χρειάζεται μεταξύ άλλων την ορθή συνεννόηση με τους φορείς παροχής μεταφορικού έργου. Τα μέτρα αυτά θα συμβάλλουν στην επίτευξη των περιβαλλοντικών, οικονομικών και κοινωνικών προτεραιοτήτων που τίθενται από το παρόν ΣΒΑΚ. Οι ήπιες πολεοδομικές παρεμβάσεις που προτείνονται έχουν την ικανότητα να αναβαθμίσουν το αστικό περιβάλλον της περιοχής και να συμβάλουν στη μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου. Τα μέτρα αυτά θα πρέπει να εφαρμοστούν συνδυαστικά με τα μέτρα βελτίωσης της προσβασιμότητας του πεζού ώστε να πολλαπλασιαστούν τα οφέλη. Η εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων θα επιλύσει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που εμφανίζονται κυρίως στις περιοχές του Ταύρου. Τέλος η βελτίωση των ποδηλατικών υποδομών θα αναβαθμίσει το επίπεδο της οδικής ασφάλειας με αποτέλεσμα να αυξηθεί το μερίδιο των ταξιδιών με ποδήλατο.

Σχήμα 1: Διάγραμμα spider με τα αποτελέσματα της ανάλυσης αξιολόγησης



Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Αναθεώρηση Αρμοδιοτήτων και Πόρων

Όταν η τελική δέσμη μέτρων επιλεγεί, είναι αναγκαίο να καθοριστούν οι αρμοδιότητες και οι διαθέσιμοι πόροι. Η σαφής εικόνα για το ποιος είναι υπεύθυνος για μία ενέργεια και από που θα χρηματοδοτηθεί αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο για κάθε ΣΒΑΚ. Αυτό απαιτεί στενό συντονισμό και διαβούλευση μεταξύ όλων των φορέων οι οποίοι θα έχουν ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των μέτρων ή των πακέτων μέτρων.

Στην παρούσα δραστηριότητα καθίσταται σαφές το πλαίσιο αρμοδιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου σχετικά με τα επιμέρους μέτρα, ενώ παράλληλα πραγματοποιείται εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων για την ανάπτυξη των πακέτων μέτρων αναφορικά με τις επιμέρους πολιτικές και παρεμβάσεις που αυτά προσδιορίζουν. Τα προτεινόμενα μέτρα στα επιμέρους πακέτα μέτρων εξετάστηκαν με το Δίκτυο Φορέων και επαναδιατυπώθηκαν ή οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.

Στον Πίνακας 9 παρουσιάζεται αναλυτικά η ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων η οποία σχετίζεται με το σύνολο των μέτρων, ενώ αποσαφηνίζεται και το επίπεδο συμφωνίας των εμπλεκόμενων μερών που έχουν άμεση σχέση τόσο με την υλοποίηση όσο και με τη χρηματοδότηση των έργων και των πολιτικών του σχεδίου. Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη) καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.

Πίνακας 9: Συσχετισμοί μέτρων και πόρων-αρμοδιοτήτων

Πακέτα μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων
ΠΜ1: Προώθηση και ενίσχυση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης	1.1.1: Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ,	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΟΑΣΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις, ΕΣΠΑ κ.α.	ΟΑΣΑ, Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	1.1.2: Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΟΑΣΑ, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία
	1.1.3: Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	1.2.1: Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

	Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων Υπ. Εσωτερικών, ΕΣΠΑ κ.α.	
1.2.2: Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά προγράμματα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (δημοτικό/τοπικό δίκτυο ποδηλάτου), Περιφέρεια Αττικής (μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου),
1.2.3: Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
1.2.4: Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
1.2.5: Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΟΑΣΑ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΟΑΣΑ
1.2.6: Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής για βασικό οδικό δίκτυο, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου,	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των

	ΕΣΠΑ, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά προγράμματα κ.α.	δρόμων)
1.2.7: Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής
1.2.8: Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΟΑΣΑ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (δημοτική συγκοινωνία) ΟΑΣΑ (λεωφορειακό δίκτυο ΟΑΣΑ)
1.2.9: Δημιουργία ποδηλατικών διαδρόμων διασύνδεσης με όμορους Δήμους.	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων κ.α.	Περιφέρεια Αττικής (μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου)
1.2.10: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	ΠΕΠ Αττικής , Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων,	Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

	ΕΣΠΑ, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.	
1.3.1: Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
1.3.2: Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
1.3.3: Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Σύμπραξη με ιδιώτη κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
1.3.4: Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
1.3.5: Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφ. Διεύθυνση Α' και Β' βάθμιας Εκπαίδευσης
1.3.6: Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων, ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

ΠΜ2: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών	2.1.1: Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Εμπορικός Σύλλογος
	2.1.2: Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Εμπορικός Σύλλογος
	2.2.1: Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Εμπορικός Σύλλογος
	2.2.2 Δημιουργία κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Εμπορικός Σύλλογος Περιφέρεια Αττικής ΥΠΟΜΕ
	2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής ΥΠΟΜΕ
ΠΜ3: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και	3.1.1: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής,	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

ενίσχυση του δημόσιου χώρου		ΕΣΠΑ, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.	
	3.1.2: Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	3.2.1: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α), Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	3.2.2: Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	3.2.3: Δημιουργία Superblocks	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής, Συναρμόδια Υπουργεία

	3.2.4: Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Περιφέρεια Αττικής
	3.2.5: Δημιουργία Parklets	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις, Ευρωπαϊκά προγράμματα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	3.2.6: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
	3.2.7: Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, Συναρμόδια υπουργεία

	3.2.8: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ κ.α.	Περιφέρεια Αττικής, Συναρμόδια υπουργεία
	<u>3.3.1: επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.</u>	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
ΠΜ4: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και των συνθηκών μετακίνησης	4.1.1: Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΤΤ Τροχαίας
	4.1.2: Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου
	4.1.3: Αύξηση χρόνου πράσινου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)

	4.1.4: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής
	4.1.5: Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), Πόροι Π. Αττικής κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής
	4.1.6: Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), Πόροι Π. Αττικής κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής
	4.2.1: Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής
	4.2.3: Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής κ.α.	Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής

	<p>4.2.4: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, Έκτακτες κρατικές ενισχύσεις κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου</p>
	<p>4.2.5: Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α), ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ κ.α.</p>	<p>Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου</p>

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία Σχεδίου Δράσης και Προϋπολογισμού

Σύμφωνα με το αρ. 22, παρ. 2 του πρόσφατου Νόμου 4599/2019 το σχέδιο δράσης ενός ΣΒΑΚ περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ELTIS, το Σχέδιο Δράσης αποτελεί μία αναλυτική έκθεση που περιλαμβάνει λεπτομερή σύνοψη του οράματος, των στόχων και προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ, των μέτρων, των προτεραιοτήτων υλοποίησης και των χρονοδιαγραμμάτων συνδυαστικά με τους πόρους που απαιτούνται για την ολοκλήρωσή του. Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται το Σχέδιο Δράσης το οποίο θα επισημοποιηθεί μετά την διαβούλευση και έγκρισή του από το ΔΣ καθώς και μετά το σύνολο των ενεργειών για τον χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ ως ολοκληρωμένου.

Σχέδιο Δράσης

Το **όραμα** του ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσα από τις κατάλληλες διαδικασίες (ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, διαβούλευση με φορείς και πολίτες κ.α.) συνθέτει ορισμένες κρίσιμες προτεραιότητες για την περιοχή.

Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και εξειδικεύουν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στη συνέχεια, οι προτεραιότητες αυτές οδηγούν στον προσδιορισμό **διακριτών** και **εφικτών** στόχων. Η επίτευξη των εν λόγω στόχων, σε εύλογο χρονικό διάστημα, θα συμβάλει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου.

Διαπιστώνεται λοιπόν πως το ΣΒΑΚ απαρτίζεται από μια αλυσιδωτή διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει τα εξής στάδια: **Όραμα → Προτεραιότητες → Στόχοι → Μέτρα**. Η διαδικασία αυτή εξασφαλίζει την αποδοτικότητα, την άρτια οργάνωση καθώς την λειτουργικότητα του σχεδίου και περιλαμβάνεται ουσιαστικά στο **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**, το οποίο αποτελεί ενδεχομένως και το σημαντικότερο τμήμα του σχεδίου. Ένα ΣΒΑΚ που φιλοδοξεί να μετασχηματίσει πραγματικά τις πόλεις προς μια βιώσιμη κατεύθυνση, οφείλει να δημιουργήσει ένα καινοτόμο, κατανοητό αλλά και συγχρόνως ρεαλιστικό **Σχέδιο Δράσης**.

Τέλος, αξίζει να τονιστεί πως τα μέτρα του ΣΒΑΚ δεν υλοποιούνται όλα **ταυτόχρονα**, αντίθετα, στο πλαίσιο του σχεδίου προσδιορίζεται ένας **χρονικός ορίζοντας υλοποίησης**, ο οποίος ιεραρχεί τα μέτρα και τη σειρά που αυτά θα πραγματοποιηθούν.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι προτεραιότητες, οι στόχοι που απορρέουν από αυτές καθώς και τα μέτρα που προτείνονται για την υλοποίηση των στόχων.

Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Οι βασικές προτεραιότητες στη βάση των οποίων αναπτύχθηκε το Σύνολο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 10: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

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

Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου όπως καθορίστηκαν στην δραστηριότητα 5.2 παρουσιάζονται στον Πίνακα, που ακολουθεί.

Πίνακας 11: Παρουσίαση στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

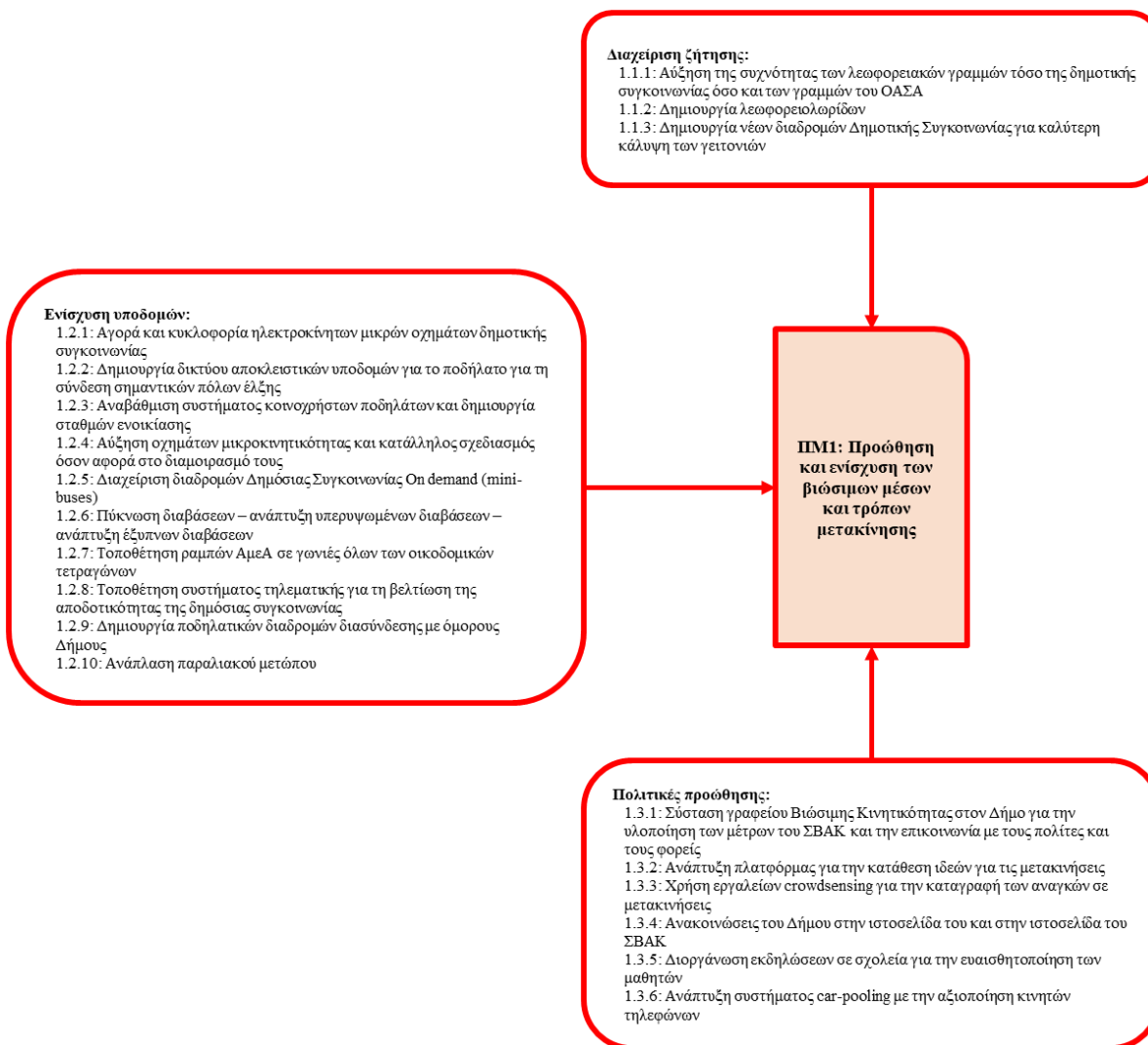
Προτεραιότητες	Στόχοι ΣΒΑΚ
1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις	1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου και στην ιδιωτική μετακίνηση
	1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και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

από τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στις γειτονιές του Δήμου	2.2. Αύξηση της έκτασης πρασίνου ανά κάτοικο
	2.3 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης
	2.4 Μείωση θορύβου σε κεντρικές περιοχές και σε γειτονιές
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
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
5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	5.1 Αύξηση περπατήματος και χρήσης ποδηλάτου
	5.2 Αύξηση χρήσης δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων
	5.3 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης
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.)
7. Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας	7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
	7.2 Αναβάθμιση και βελτίωση επικίνδυνων κόμβων
	7.3 Μείωση των ορίων ταχύτητας
8. Ενίσχυση 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
9. Δημιουργία λειτουργικού 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)
10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	10.1 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων
	10.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
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

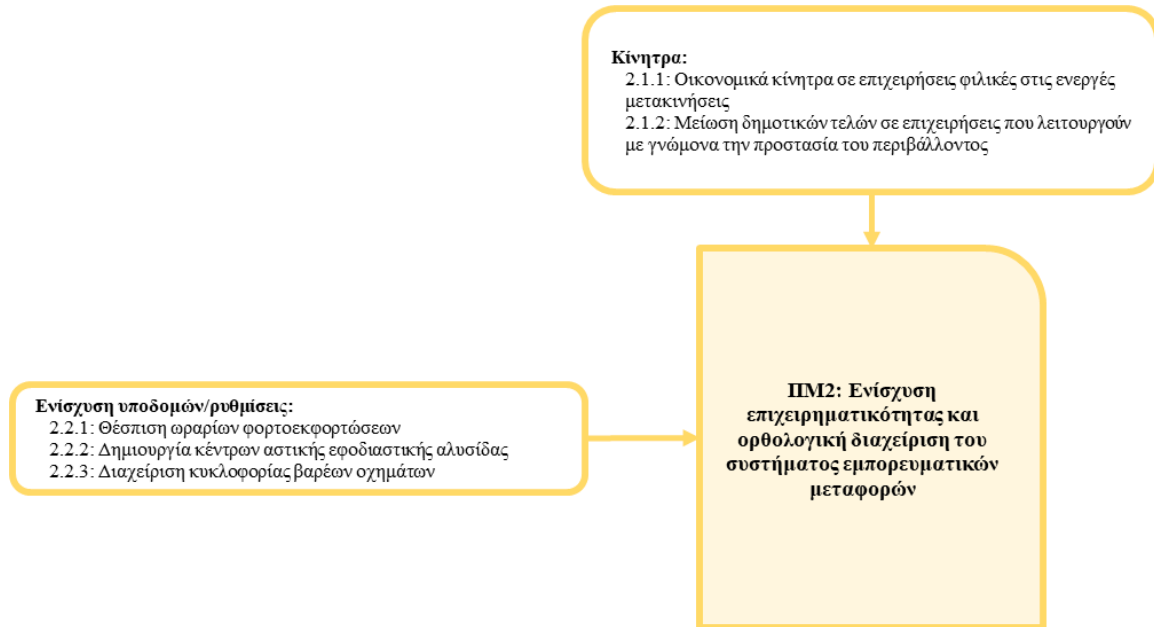
Πακέτα μέτρων

Τα Πακέτα Μέτρων που θα υλοποιούνται σταδιακά και με ειδικό προγραμματισμό καθώς και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες. Είναι συνολικά 4 και παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω:



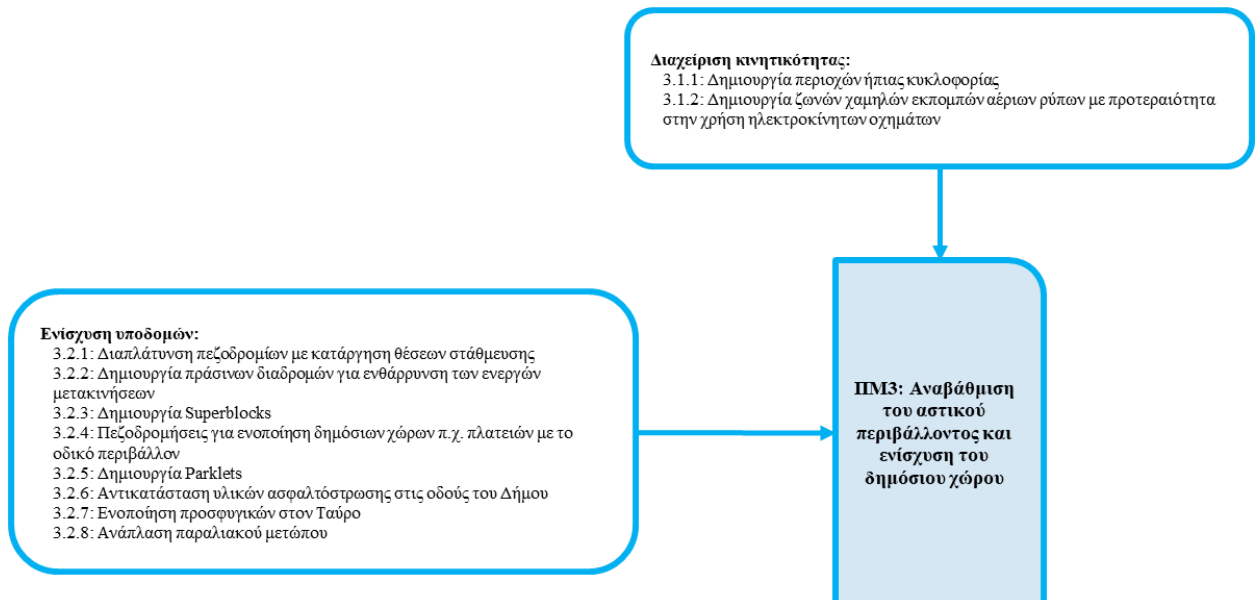
Σχήμα 2: Πακέτο μέτρων 1

Πακέτο μέτρων 2: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών



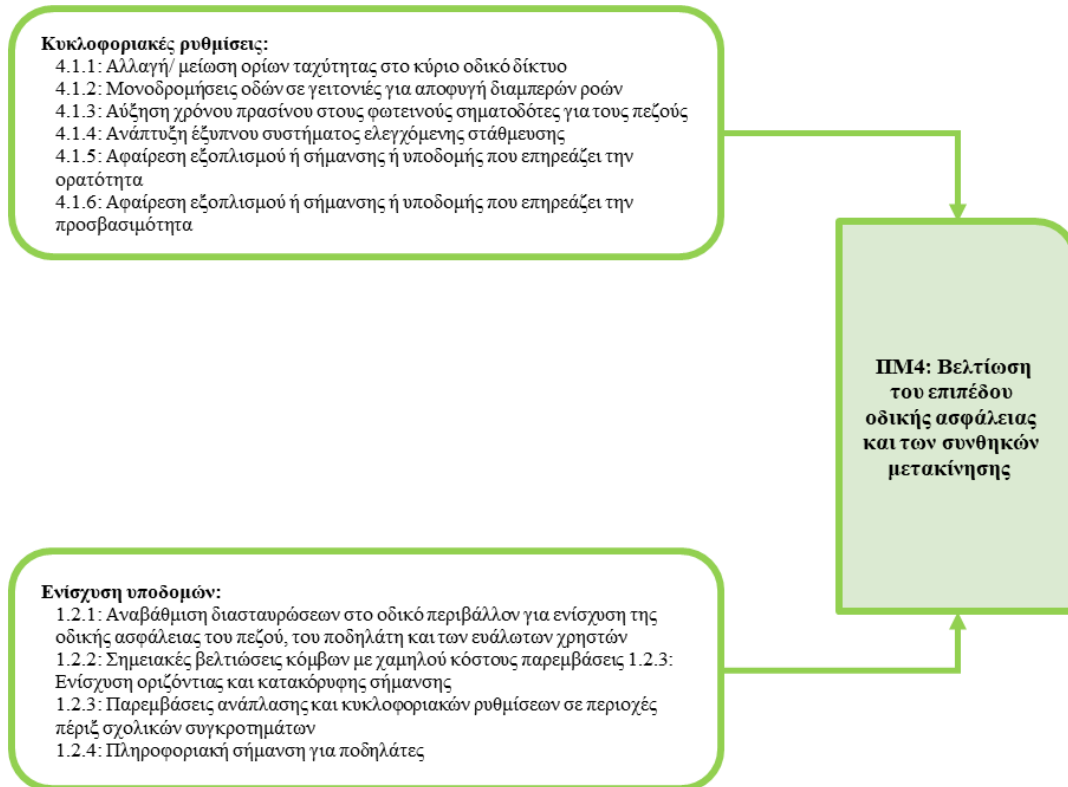
Σχήμα 3: Πακέτο μέτρων 2

Πακέτο μέτρων 3: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου



Σχήμα 4: Πακέτο μέτρων 3

Πακέτο μέτρων 4: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και των συνθηκών μετακίνησης



Σχήμα 5: Πακέτο μέτρων 4

Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2021 έως και το έτος 2025. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2030, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται και μετά τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μελετών και έργων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 12: Προγραμματισμός μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου

Τελικά μέτρα	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	Σχολιασμός
1.1.1: Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1															Το μέτρο αύξησης της συχνότητας των δρομολογίων της δημοτικής συγκοινωνίας, αλλά και της τροποποίησης των δρομολογίων του ΟΑΣΑ έχει χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μόλις ένα έτος – με την προϋπόθεση ύπαρξης σχετικής μελέτης από την Ο.Ε., καθώς οι δράσεις που προβλέπει μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα
1.1.2: Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	1	2	3													Το μέτρο αυτό μπορεί να ολοκληρώνεται στα πρώτα 3 έτη, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
1.1.3: Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών	1															Σύμφωνα με το σχεδιασμό που προτείνεται, ξεκινά άμεσα η λειτουργία των νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας
1.2.1: Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας	1	2	3	4	5											Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 5 ετών.
1.2.2: Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών

1.2.3: Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	1	2																	Το εν λόγω μέτρο απαιτεί σχετικά μικρό χρόνο ωρίμανσης και η περίοδος υλοποίησής του εκτείνεται χρονικά στα πρώτα 2 έτη. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο.
1.2.4: Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους	1	2																	Το εν λόγω μέτρο απαιτεί σχετικά μικρό χρόνο ωρίμανσης και η περίοδος υλοποίησής του εκτείνεται χρονικά στα πρώτα 2 έτη. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο.
1.2.5: Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)	1	2	3																Το εν λόγω μέτρο απαιτεί σχετικά μικρό χρόνο αρχικής υλοποίησης και η περίοδος υλοποίησής του εκτείνεται χρονικά στα πρώτα 3 έτη
1.2.6: Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων - ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3	4															Οι σχετικές διαδικασίες διαμόρφωσης υπερυψωμένων διαβάσεων ή ανάπτυξης έξυπνων διαβάσεων ολοκληρώνονται κατά τα πρώτα 4 έτη στις υφιστάμενες υποδομές.
1.2.7: Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	1	2	3	4	5	6													Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του σε νέες και παλαιές υποδομές δικτύου. Σημειώνεται ότι ο αυξημένος χρόνος σχετίζεται με την απουσία πεζοδρομίων σε πληθώρα σημείων εντός δήμου καθώς και με το πολύπλοκο καθεστώς παρέμβασης σε πεζοδρόμια που έχουν κατασκευαστεί από διαφορετικούς ιδιώτες.

1.2.8: Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	1	2																			Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα με την ανάπτυξη εφαρμογής για τη Δημοτική Συγκοινωνία και την αναβάθμιση των υπηρεσιών τηλεματικής σε στάσεις του ΟΑΣΑ που σήμερα δεν διαθέτουν
1.2.9: Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	1	2	3	4	5	6	7	8													Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών ωρίμανσης.
1.2.10: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	2	3																		Τα έργα ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου (Φαληρικός Όρμος) βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Η ολοκλήρωση προβλέπεται εντός της πρώτης Ζετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
1.3.1: Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1	2																			Η ίδρυση του γραφείου που είναι υπεύθυνο για την ενημέρωση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, αλλά και σε θέματα που αφορούν στην πορεία υλοποίησης του παρόντος ΣΒΑΚ, πραγματοποιείται κατά τα πρώτα 2 έτη από υφιστάμενο δυναμικό του δήμου ή και εξωτερικούς συνεργάτες. Η ενδεχόμενη απαίτηση τροποποίησης του ΟΕΥ μπορεί να αυξήσει το χρόνο υλοποίησής του.
1.3.2: Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1	2																			Το μέτρο που προβλέπει την ανάπτυξη πλατφόρμας προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών για τη πιλοτική εφαρμογή των μέτρων ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη.

1.3.3: Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1	2																		Το μέτρο που προβλέπει την χρήση εργαλείων crowdsensing προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται και κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.
1.3.4: Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					Ο δήμος ενημερώνει συστηματικά για όλα τα στάδια εφαρμογής του ΣΒΑΚ καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης/ υλοποίησης και αναθεώρησης του ΣΒΑΚ
1.3.6: Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων
1.3.7: Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1	2	3																	Το εν λόγω μέτρο απαιτεί σχετικά μικρό χρόνο αρχικής υλοποίησης και η περίοδος υλοποίησής του εκτείνεται χρονικά στα πρώτα 3 έτη
2.1.1: Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2																		Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 2 έτη. Αναλόγως του ενδιαφέροντος από τοπικούς φορείς μπορεί να παρατείνεται στη 10ετία.

2.1.2: Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1	2																		Όλες οι προβλεπόμενες δράσεις που αποσκοπούν στην παροχή οικονομικών κινήτρων σε επιχειρήσεις που επιλέγουν φιλοπεριβαλλοντικές μετακινήσεις, υλοποιούνται κατά τα 2 πρώτα έτη.
2.2.1: Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2																		Το εν λόγω μέτρο έχει χρονικό ορίζοντα υλοποίησης μόλις δύο έτη, καθώς οι δράσεις που προβλέπει μπορούν να υλοποιηθούν άμεσα με έκδοση σχετικής κανονιστικής απόφασης
2.2.2: Δημιουργία κέντρου εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10										Η αναβάθμιση των υποδομών των εμπορευματικών μεταφορών εντός του Δήμου απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης και διάφορα έργα κατασκευής που θα προκύψουν (συμπ. Και μελετών).
2.2.3: Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	1	2	3	4	5															Η διαχείριση της κυκλοφορίας μπορεί να πραγματοποιηθεί με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και συστήματα παρακολούθησης. Απαιτείται και αναβάθμιση των υποδομών ώστε να υλοποιηθεί αυτό το μέτρο.
3.1.1: Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15					Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών στο τέλος της 15ετίας μετά και την εφαρμογή των παράλληλων μέτρων που απαιτούνται.

3.1.2: Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών ρύπων μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών γειτονιάς στο τέλος της 15ετίας.
3.2.1: Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	1	2	3	4	5	6										Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του ενώ το μέτρο υλοποιείται παράλληλα με λοιπά μέτρα που αφορούν βελτίωση του δημόσιου χώρου.
3.2.2: Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του και την ολοκλήρωση των μελετών ωρίμανσης.
3.2.3: Δημιουργία Superblocks	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η δημιουργία superblocks μπορεί να υλοποιηθεί πιλοτικά στα πρώτα 5 έτη σε επιλεγμένες περιοχές και να αναβαθμίζεται στα επόμενα έτη μέχρι την πλήρη ένταξη όλων των περιοχών στο τέλος της 15ετίας. Με δεδομένο ότι το μέτρο απαιτεί και πολεοδομικές ρυθμίσεις ο χρόνος είναι αυξημένος.
3.2.4: Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8								Τα διάφορα έργα πεζοδρόμησης της κεντρικής περιοχής του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου προβλέπεται να υλοποιηθούν εντός της 10ετίας (στο χρόνο περιλαμβάνονται και οι μελέτες, δημοπράτηση, κατασκευή).
3.2.5: Δημιουργία Parklets	1	2	3													Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση μικρών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου

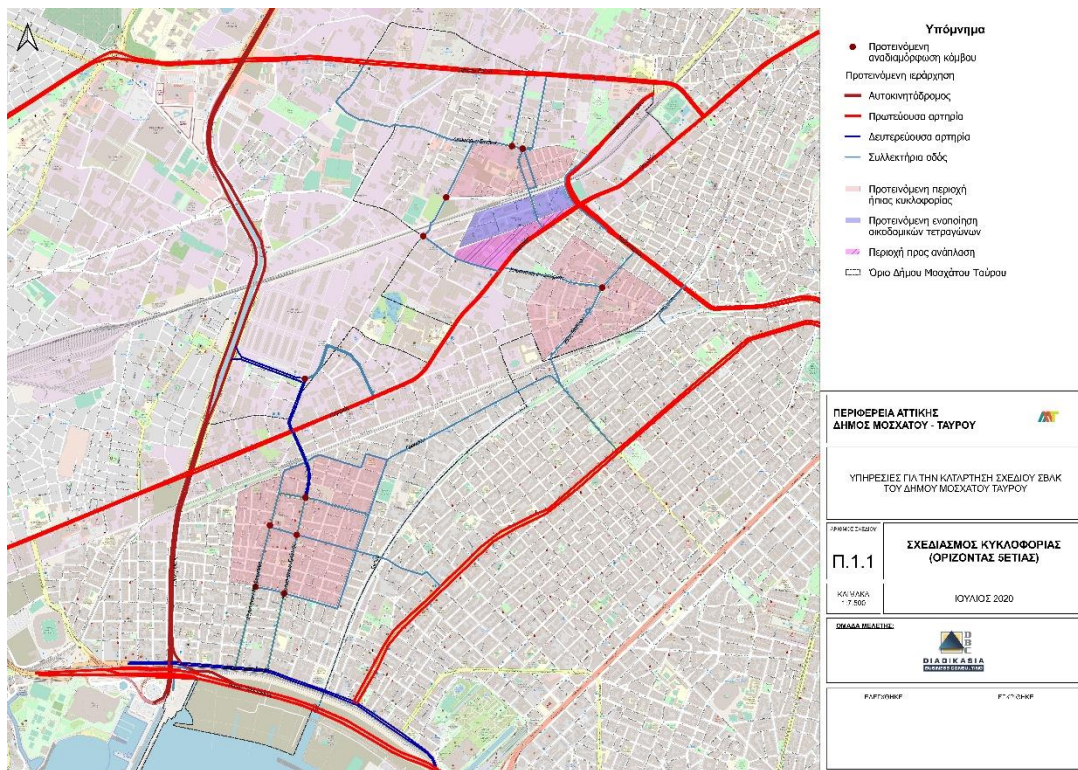
3.2.6: Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10								Το μέτρο της αντικατάστασης των υλικών ασφαλτόστρωσης παρουσιάζει μεγάλο χρόνο ωρίμανσης. Προτεραιότητα δίνεται στα πιο κεντρικά σημεία του Δήμου, εκεί όπου η αντικατάσταση υλικών μπορεί να συνδυαστεί και με άλλα μέτρα (πεζοδρόμηση, χαρακτηρισμός ως ήπιας κυκλοφορίας, κ.α.)
3.2.7: Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	1	2	3	4	5	6	7	8										Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις και πολεοδομικές ρυθμίσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του
3.3.1: Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			Η υλοποίηση των πολεοδομικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων απαιτεί έναν διευρυμένο χρονικό ορίζοντα. Επομένως είναι απαραίτητη η αξιοποίηση του συνόλου της 15ετίας.
3.2.8: Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1	2	3														Τα έργα ανάπλασης του παραλιακού μετώπου (Φαληρικός Όρμος) βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Η ολοκλήρωση προβλέπεται εντός της πρώτης 3ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.	

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

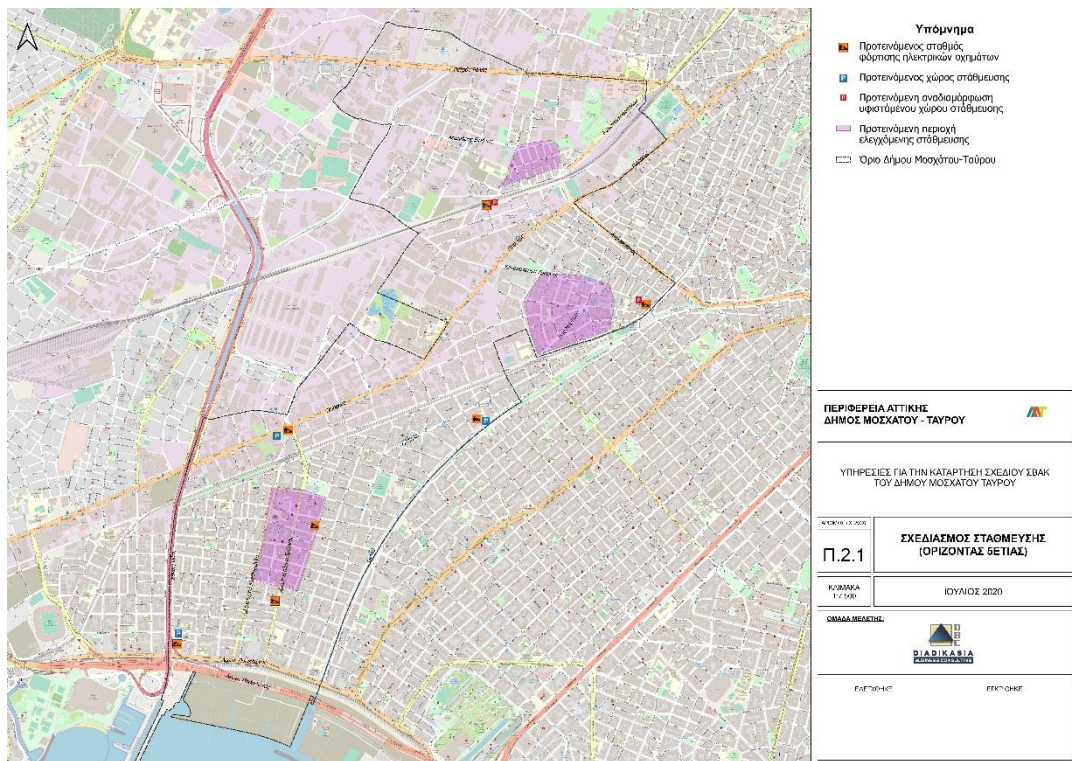
Συνοπτική περιγραφή σεναρίων με σταδιακή εφαρμογή μέτρων

Κατά την πρώτη 5ετία προβλέπονται

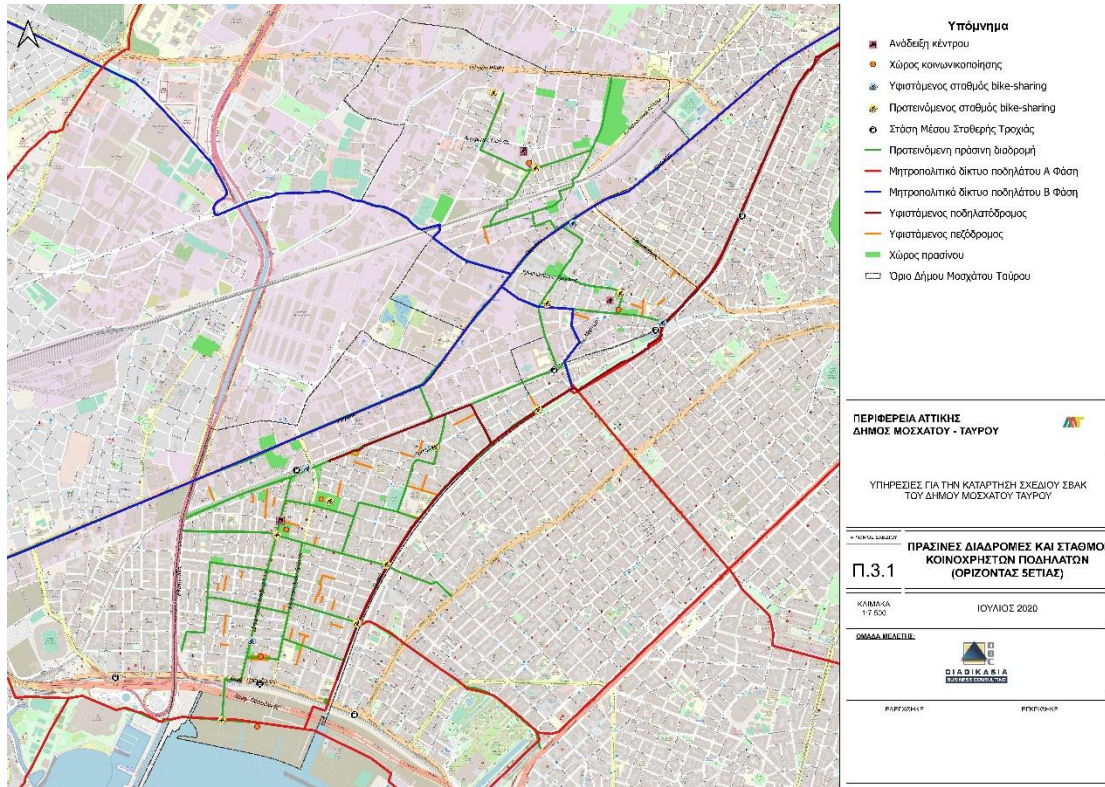
- Νέα Ιεράρχηση Μοσχάτου-Ταύρου:
 - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
 - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Λεωφόρος Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Αίαντος, Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος), Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25^{ης} Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Μακρυγιάννη έως Ιλισού), Πύργου και Τζον Κένεντυ
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Έκταση: 983,3 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (11)
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης: αριθμός (3)
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση (Έκταση: 417,7 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 25749,4 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (15), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας με ακτίνα 250μ (Έκταση: 1971,29 στρ.)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (7)
- Ενίσχυση κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Έκταση: 90,5 στρ.)
- Περιοχή προς ανάπλαση (Έκταση: 70,7 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (6)



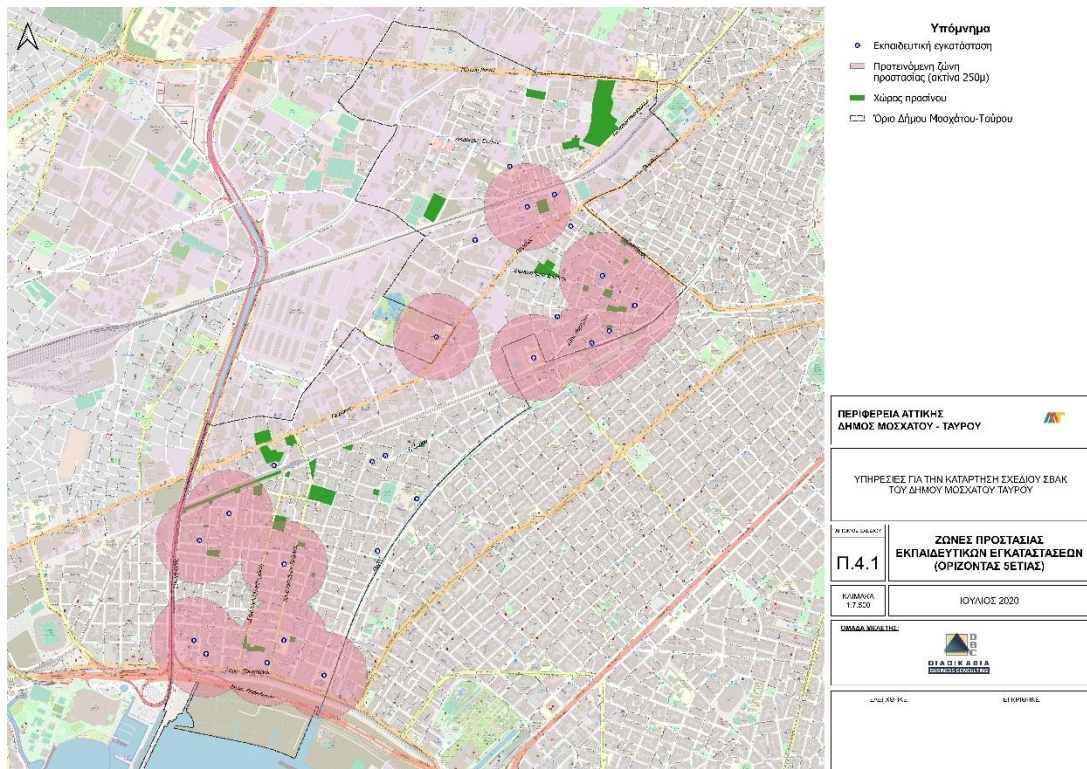
Εικόνα 1 – Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)



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



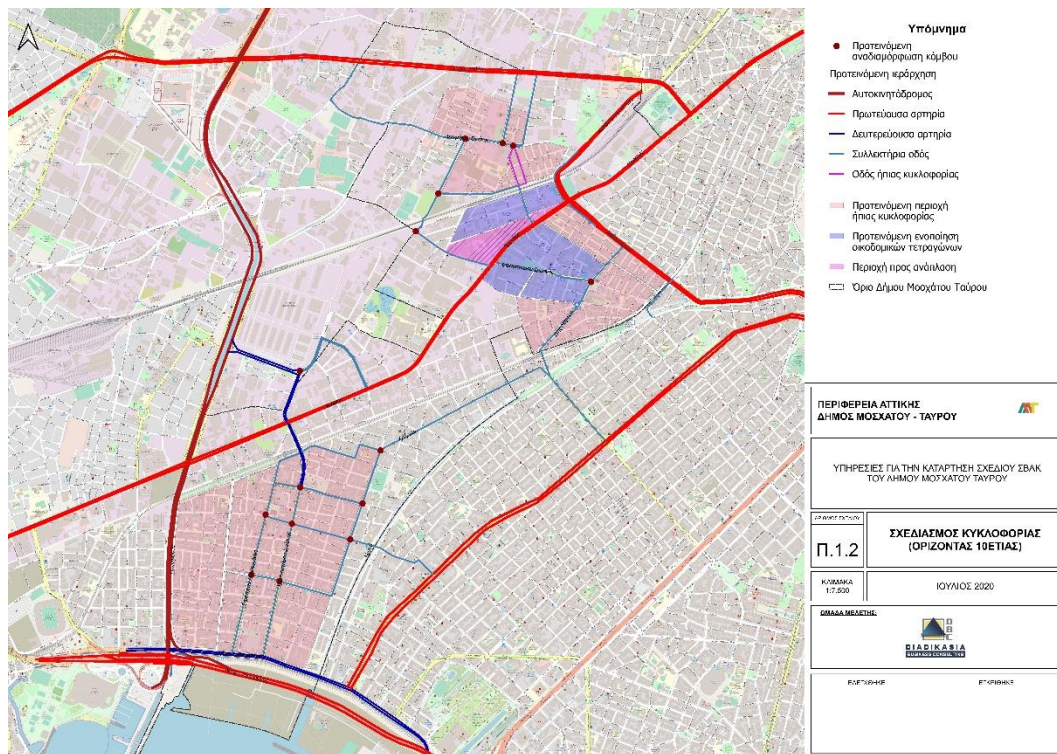
Εικόνα 3 – Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (5ετία)



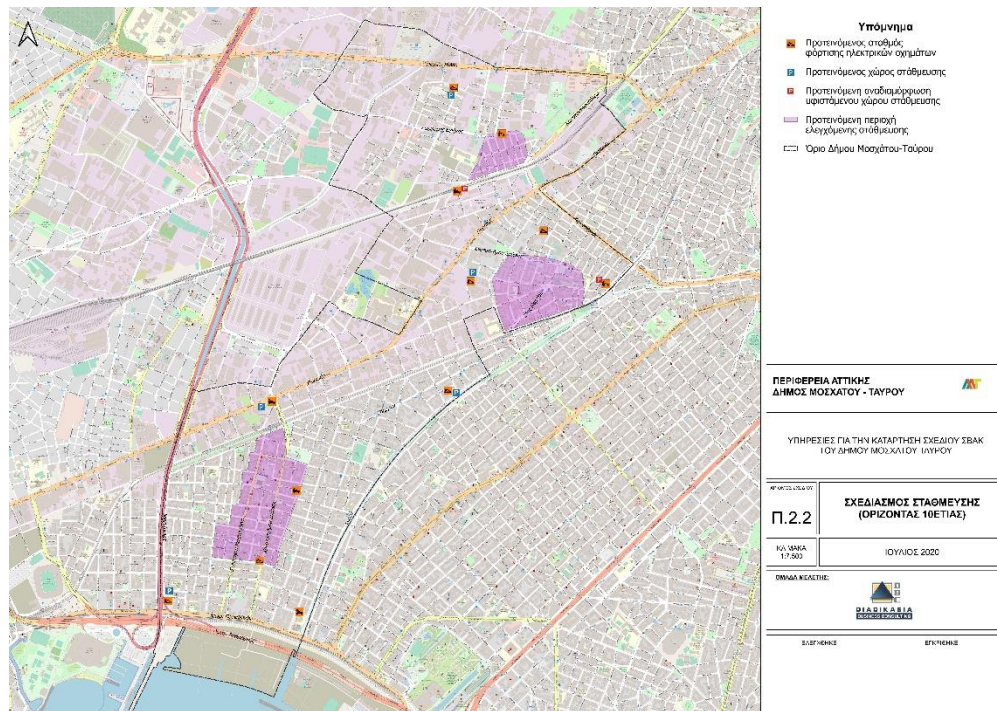
Με το πέρας της 10ετίας προβλέπονται

- Νέα Ιεράρχηση Μοσχάτου-Ταύρου:
 - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
 - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Κορυτσάς και Κωνσταντινουπόλεως στον Λεωφόρο Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25^{ης} Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Μακρυγιάννη έως Ιλισού), Πύργου και Τζον Κένεντυ
 - Ήπιας κυκλοφορίας: Αίαντος, Μακεδονίας (από Ειρήνης έως Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο), Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Έκταση: 1598,44 στρ, δηλαδή αύξηση κατά 615,14 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (15), δηλαδή προσθήκη (4) νέων
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης: αριθμός (5), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση (Έκταση: 554,7 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 137 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 27040,1 m, δηλαδή αύξηση κατά 1290,7 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (19), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι και 4 νέοι
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας με ακτίνα 250μ (Έκταση: 2766,85 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 1774,94 στρ.)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (12), δηλαδή προσθήκη (5) νέων
- Ενίσχυση κέντρου (συνέχιση διαδικασιών ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης): αριθμός (3)

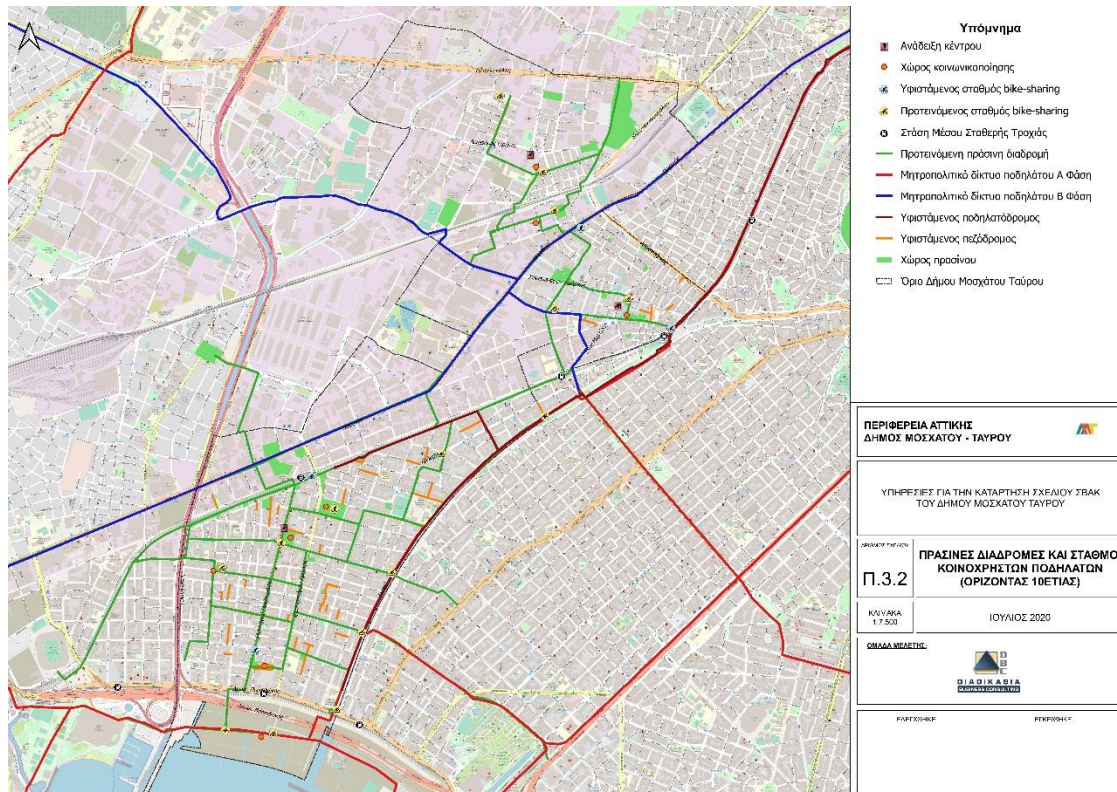
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Έκταση: 284, 6 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 194,1 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (8), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
- Περιοχή προς ανάπλαση (Έκταση: 70,7 στρ.)
- Σταδιακή ολοκλήρωση πολεοδομικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, πολεοδομικές μελέτες κτλ.



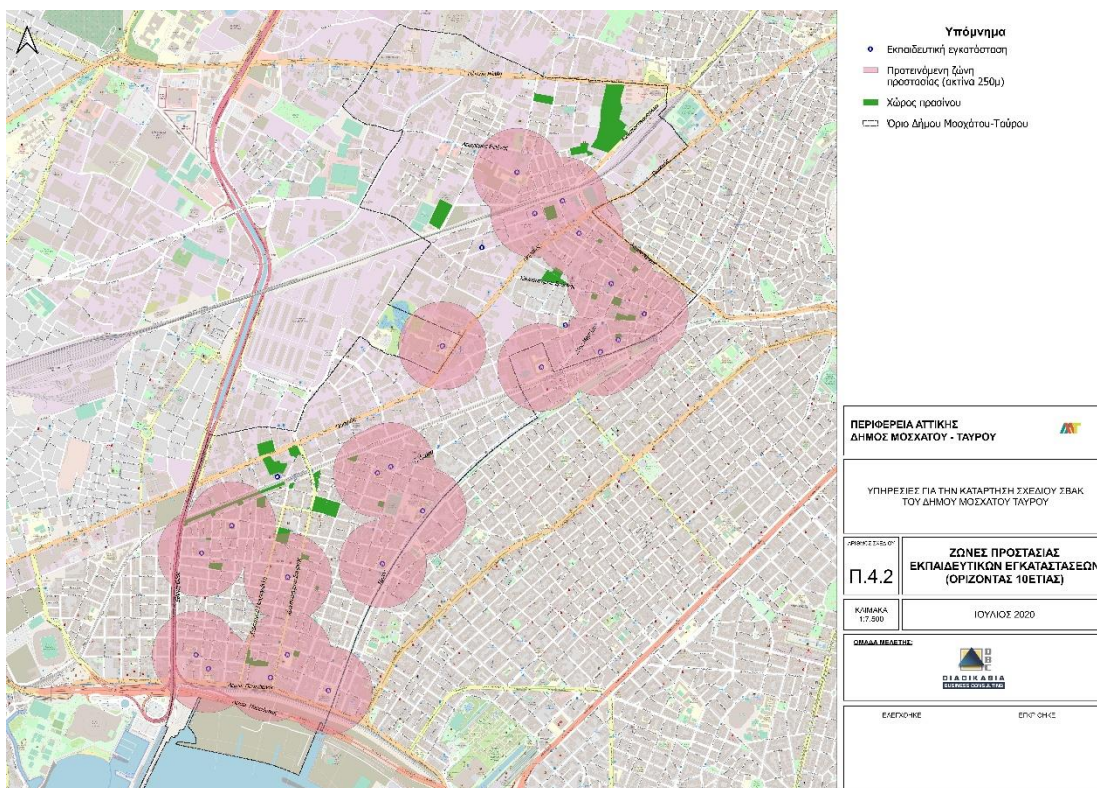
Εικόνα 5 – Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



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



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



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

Με το πέρας της 15ετίας προβλέπονται

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

- Ήπιας κυκλοφορίας: Αίαντος, Μακεδονίας (από Ειρήνης έως Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο), Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος), Μακρυγιάννη (από Θερμοπυλών έως Σολωμού), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Θερμοπυλών έως Σολωμού) και Μεταμορφώσεως (από Πίνδου έως Αργοστολίου)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Έκταση: 2124, 62 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 526,18 στρ.)
 - Μοσχάτο: Περιοχή 1 η οποία περικλείεται από τις οδούς Ποσειδώνος, Κατσώνη, Ιλισού και Χρυσοστόμου Σμύρνης
 - Μοσχάτο: Περιοχή 2 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Καποδιστρίου, Μεταμορφώσεως και Ιλισού
 - Μοσχάτο: Περιοχή 3 που περικλείεται από τις οδούς Μακρυγιάννη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ποσειδώνος και Κατσώνη
 - Μοσχάτο: Περιοχή 4 που περικλείεται από τις οδούς Πίνδου, Κατσώνη, Μακρυγιάννη και Ποσειδώνος
 - Μοσχάτο: Περιοχή 5 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Ποσειδώνος, Κηφισού και Πίνδου
 - Μοσχάτο: Περιοχή 6 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Κηφισού, Καραολή και Δημητρίου και Πίνδου
 - Μοσχάτο: Περιοχή 7 που περικλείεται από τις οδούς Μεταμορφώσεως, Χειμάρας, Καποδιστρίου και Ιλισού
 - Μοσχάτο: Περιοχή 8 που περικλείεται από τις οδούς Χειμάρας, Γράμμου, Ιλισού και Πλωμαρίου
 - Μοσχάτο: Περιοχή 9 που περικλείεται από τις οδούς Πλωμαρίου, Γράμμου, Ιλισού και Φορνέζη
 - Μοσχάτο: Περιοχή 10 που περικλείεται από τις οδούς Πλωμαρίου, Γράμμου, Θεσσαλονίκης και Φορνέζη
 - Μοσχάτο: Περιοχή 11 που περικλείεται από τις οδούς Καποδιστρίου, Θεσσαλονίκης, Γράμμου και Πλωμαρίου
 - Μοσχάτο: Περιοχή 12 που περικλείεται από τις οδούς Θεσσαλονίκης, Καποδιστρίου, Χειμάρας και Μιαούλη
 - Μοσχάτο: Περιοχή 13 που περικλείεται από τις οδούς Χρυσοστόμου Σμύρνης, Μιαούλη, Χειμάρας, Καποδιστρίου και Κοραή
 - Μοσχάτο: Περιοχή 14 που περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κοραή και Μακρυγιάννη
 - Μοσχάτο: Περιοχή 15 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Πίνδου, Μακρυγιάννη και Σολωμού

- Μοσχάτο: Περιοχή 16 που περικλείεται από τις οδούς Μακρυγάννη, Σολωμού, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κατσώνη
- Μοσχάτο: Περιοχή 17 που περικλείεται από τις οδούς Κατσώνη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Καποδιστρίου, Μεταμορφώσεως, Αργοστολίου και Σολωμού
- Μοσχάτο: Περιοχή 18 που περικλείεται από τις οδούς Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κοραή, Καποδιστρίου, Μεταμορφώσεως, Αργοστολίου και Θερμοπυλών
- Μοσχάτο: Περιοχή 19 που περικλείεται από τις οδούς Πίνδου, Θερμοπυλών, Μακρυγιάννη, Κοραή, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Θερμοπυλών, Αργοστολίου και Σολωμού
- Ταύρος: Περιοχή 1 που περικλείεται από τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου, Αναξαγόρα και Θεσσαλονίκης
- Ταύρος: Περιοχή 2 που περικλείεται από τις οδούς Αναξαγόρα, 25^{ης} Μαρτίου και Αρχιμηδούς
- Ταύρος: Περιοχή 3 που περικλείεται από τις οδούς Αναξαγόρα, Θεσσαλονίκης, Γρ. Λαμπράκη, 25^{ης} Μαρτίου, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κλειούς
- Ταύρος: Περιοχή 4 που περικλείεται από τις οδούς Γρ. Λαμπράκη, Θεσσαλονίκης, Χαμοστέρνας και 25^{ης} Μαρτίου
- Ταύρος: Περιοχή 5 που περικλείεται από τις οδούς Θράκης, 25^{ης} Μαρτίου, Χαμοστέρνας και Πειραιώς
- Ταύρος: Περιοχή 6 που περικλείεται από τις οδούς Ειρήνης, Δωρίδος, Πόντου και Τριανταφύλλου
- Ταύρος: Περιοχή 7 που περικλείεται από τις οδούς Παναγίτσας Πλατάνας, Υψηλάντου, Δωρίδος και Ειρήνης
- Ταύρος: Περιοχή 8 που περικλείεται από τις οδούς Ήρας, Ταύρου, Κωνσταντινουπόλεως, Δήμητρας και Ειρήνης
- Ταύρος: Περιοχή 9 που περικλείεται από τις οδούς Κορυτσάς, Θεσσαλονίκης και Δήμητρας
- Ταύρος: Περιοχή 10 που περικλείεται από τις οδούς Δήμητρας, Ειρήνης, Μακεδονίας και Κορυτσάς
- Ταύρος: Περιοχή 11 που περικλείεται από τις οδούς Μακεδονίας, Ειρήνης, Μενελάου και Κωνσταντινουπόλεως
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (24), δηλαδή προσθήκη (9) νέων
 - Κόμβος 1: 25^{ης} Μαρτίου, Τσακάλωφ και Τεώ

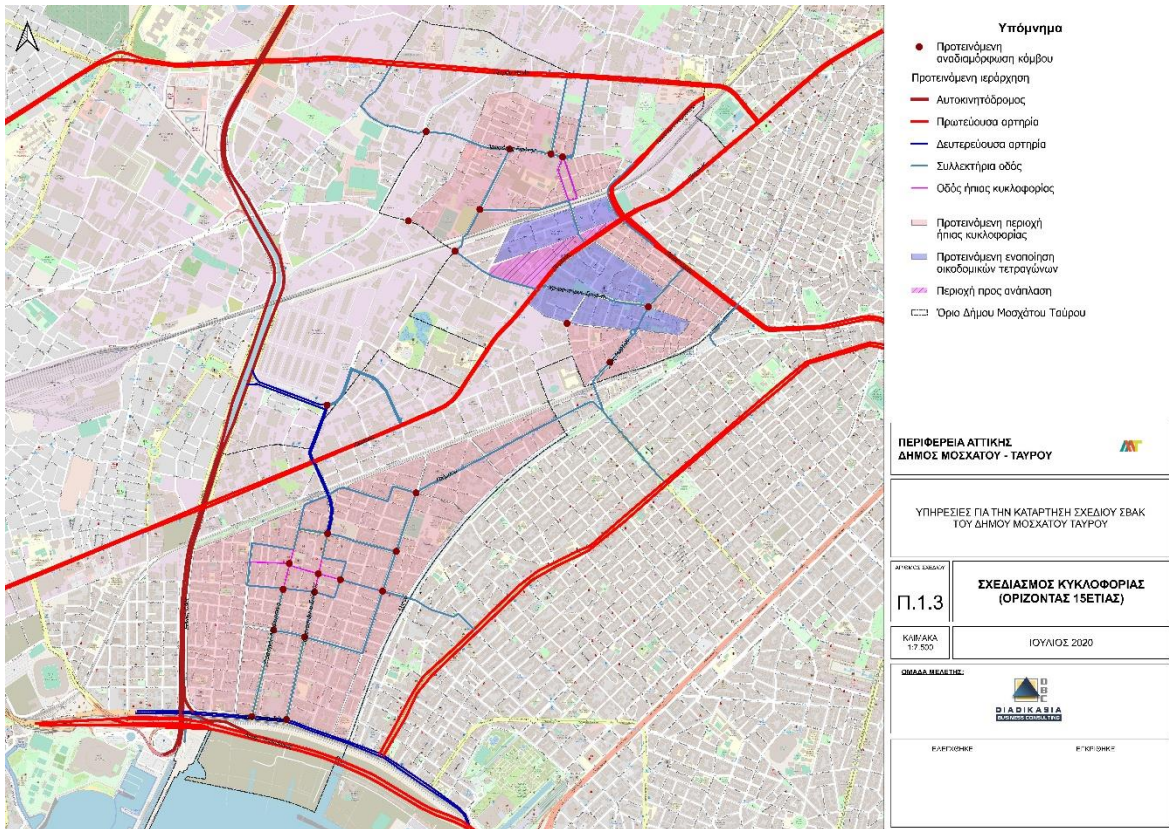
- Κόμβος 2: 25^{ης} Μαρτίου και Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Κόμβος 3: Αναξαγόρα και Αρχιμήδους
- Κόμβος 4: Μακεδονίας και Ειρήνης
- Κόμβος 5: Ειρήνης και Δωρίδος
- Κόμβος 6: Ειρήνης και Δήμητρας
- Κόμβος 7: Δήμητρας και Κορυτσάς
- Κόμβος 8: Κωνσταντινουπόλεως και Ταύρου
- Κόμβος 9: Ήρας και Ταύρου
- Κόμβος 10: Ειρήνης και Προφήτου Δανιήλ
- Κόμβος 11: Γ. Παπανδρέου και Τζ. Κένεντυ
- Κόμβος 12: Γράμμου και Καποδιστρίου
- Κόμβος 13: Καποδιστρίου και Κοραή
- Κόμβος 14: Καποδιστρίου και Μεταμορφώσεως
- Κόμβος 15: Μεταμορφώσεως και Αργοστολίου
- Κόμβος 16: Μεταμορφώσεως και Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Κόμβος 17: Μεταμορφώσεως και Μακρυγιάννη
- Κόμβος 18: Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κοραή
- Κόμβος 19: Μακρυγιάννη και Σολωμού
- Κόμβος 20: Χρυσοστόμου Σμύρνης και Σολωμού
- Κόμβος 21: Μακρυγιάννη και Κατσώνη
- Κόμβος 22: Χρυσοστόμου Σμύρνης και Κατσώνη
- Κόμβος 23: Ποσειδώνος και Μακρυγιάννη
- Κόμβος 24: Ποσειδώνος και Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης: αριθμός (7), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
 - Χώρος στάθμευσης 1: Μακρυγιάννη, Υψηλάντου και Δήμητρας
 - Χώρος στάθμευσης 2: Δήμητρας και Κωνσταντινουπόλεως (κενό οικόπεδο)
 - Χώρος στάθμευσης 3: Αναξαγόρα και Λεβιδίου (κενό οικόπεδο)
 - Χώρος στάθμευσης 4: Ιλισού και Άνδρου
 - Χώρος στάθμευσης 5: Πειραιώς και Χρυσοστόμου Σμύρνης

- Χώρος στάθμευσης 6: Στο ΟΤ που περικλείεται από τη λεωφόρο Κηφισού, την Αχιλλέως, τη Ρήγα Φεραίου και την Λάμπρου Κατσώνη και συγκεκριμένα επί της Κηφισού στο μέσο της πλευράς του ΟΤ
- Χώρος στάθμευσης 7: Λεωφόρος Κηφισού και Αγίου Κωνσταντίνου (κενό οικόπεδο)
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
 - Χώρος στάθμευσης 1: Σταθμός Ταύρου
 - Χώρος στάθμευσης 2: Μαραθώνος, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Θεσσαλονίκης
- Ελεγχόμενη στάθμευση (Έκταση: 707,2 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 152,5 στρ.)
 - Ταύρος: Περιοχή 1 η οποία περικλείεται από τις οδούς Βρυούλων, Συγγρού, Αγίας Σοφίας, Ανδρούτσου, Τιμοθέου Ευγενικού, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κλαζομένων και Αρχιμήδους
 - Ταύρος: Περιοχή 2 η οποία περικλείεται από τις οδούς Ειρήνης, Πριάμου, Κωνσταντινουπόλεως, Εσταυρωμένου και Μακεδονίας
 - Ταύρος: Περιοχή 3 η οποία περικλείεται από τις οδούς Καραολή και Δημητρίου, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κοραή, Πλάτωνος, Κανάρη και Πίνδου
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 29869m, δηλαδή αύξηση κατά 2828,9 m)
 - Διαδρομή 1: Πάρκο Ηρώων-Αριστοτέλους-Θάσου-Δωρίδος-Υψηλάντου-Δήμητρας-Αφροδίτης
 - Διαδρομή 2: Αχιλλέως-Μενελάου-Κωνσταντινουπόλεως-Μυρακτής=Πλατεία Βακαλόπουλου-Ελ. Βενιζέλου
 - Διαδρομή 3: Εσταυρωμένου-Κορυτσάς
 - Διαδρομή 4: Κωνσταντινουπόλεως-Ελ. Βενιζέλου-Σμύρνης-Μενεμένης
 - Διαδρομή 5: Αγίου Γεωργίου-Σμύρνης-Μακεδονίας
 - Διαδρομή 6: Θράκης-Κλαζομένων-Αρχιμήδους
 - Διαδρομή 7: Χαρμανλή-Πατριάρχου Ιωακείμ-Αγίας Σοφίας-Γρ. Λαμπράκη-Ευδοξίας-Χρυσοστόμου Σμύρνης
 - Διαδρομή 8: Αναξαγόρα
 - Διαδρομή 9: Ύδρας-Κύπρου
 - Διαδρομή 10: Θεσσαλονίκης
 - Διαδρομή 11: Μυτιλήνης
 - Διαδρομή 12: Αδελφών Γιαννίδη-Θεσσαλονίκης-Μακρυγιάννη-Ποσειδώνος-θαλάσσιο μέτωπο

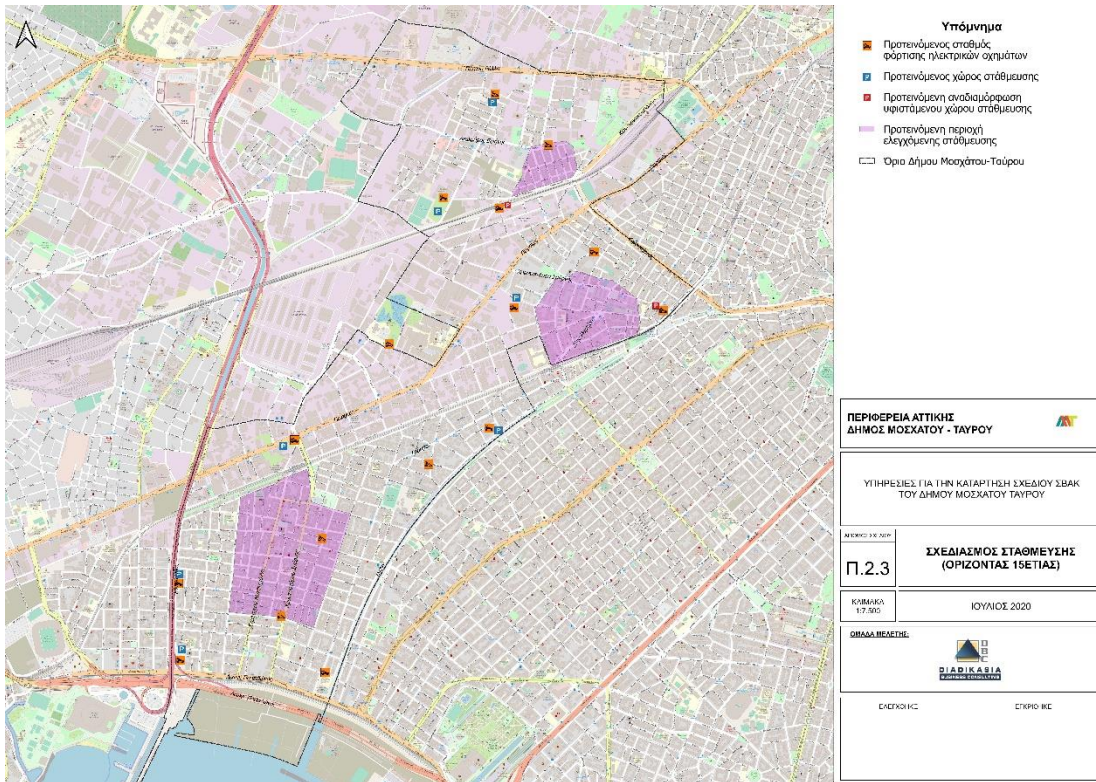
- Διαδρομή 13: Αρτέμιδος-Καμπούρη-Ταξιαρχών
- Διαδρομή 14: Κεφαλληνίας-Πλάτωνος
- Διαδρομή 15: Κοραή
- Διαδρομή 16: Μεταμορφώσεως
- Διαδρομή 17: Χρυσοστόμου Σμύρνης-Τήνου-Αγίου Κωνσταντίνου
- Διαδρομή 18: Κατσώνη
- Διαδρομή 19: Φλέμινγκ
- Διαδρομή 20: Ομήρου
- Διαδρομή 21: Λαγκαδιών
- Διαδρομή 22: Καραολή και Δημητρίου-Κηφισού
- Διαδρομή 23: Σολωμού-Κωνσταντινουπόλεως-Φλέμινγκ-Αραχώβης
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (29), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι και 6 νέοι (παρουσιάζονται οι νέοι)
 - Σταθμός 1: Μακρυγιάννη, Υψηλάντου και Δήμητρας
 - Σταθμός 2: Πάρκο Ηρώων
 - Σταθμός 3: Πλατεία Εσταυρωμένου
 - Σταθμός 4: Πλατεία Βακαλόπουλου
 - Σταθμός 5: Δήμητρας και Κωνσταντινουπόλεως (κενό οικόπεδο)
 - Σταθμός 6: Πάρκο Τριγωνάκι
 - Σταθμός 7: Χαρμανλή και Τσαλδάρη
 - Σταθμός 8: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου (Μοσχάτο)
 - Σταθμός 9: Αναξαγόρα και Αρχιμήδους
 - Σταθμός 10: Ιλισού και Φορνέζη
 - Σταθμός 11: Ιλισού και Πάτμου
 - Σταθμός 12: Αρτέμιδος και Γράμμου
 - Σταθμός 13: Θεσσαλονίκης και Αργοστολίου
 - Σταθμός 14: Κηφισού και Αγίου Κωνσταντίνου
 - Σταθμός 15: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου (Μοσχάτο)
 - Σταθμός 16: Ιλισού και Κεφαλληνίας
 - Σταθμός 17: Ιλισού και Μεταμορφώσεως

- Σταθμός 18: Πλατεία Μεταμορφώσεως Χριστού
- Σταθμός 19: Καραολή και Δημητρίου και Κηφισού
- Σταθμός 20: Πλατεία Γεννηματά
- Σταθμός 21: Ομήρου και Αργοστολίου
- Σταθμός 22: Ιλισού και Κατσώνη
- Σταθμός 23: Ιλισού και Ποσειδώνος
- Σταθμός 24: Παραλιακό Μέτωπο I
- Σταθμός 25: Παραλιακό Μέτωπο II
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας με ακτίνα 250μ (Έκταση: 3194,85 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 428 στρ.)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (16), δηλαδή προσθήκη (4) νέων
 - Σταθμός φόρτισης 1: Μακρυγιάννη, Υψηλάντου και Δήμητρας
 - Σταθμός φόρτισης 2: Δήμητρας και Κωνσταντινουπόλεως (κενό οικόπεδο)
 - Σταθμός φόρτισης 3: Αναξαγόρα και Λεβιδίου (κενό οικόπεδο)
 - Σταθμός φόρτισης 4: Ιλισού και Άνδρου
 - Σταθμός φόρτισης 5: Πειραιώς και Χρυσοστόμου Σμύρνης
 - Σταθμός φόρτισης 6: Στο ΟΤ που περικλείεται από τη λεωφόρο Κηφισού, την Αχιλλέως, τη Ρήγα Φεραίου και την Λάμπρου Κατσώνη και συγκεκριμένα επί της Κηφισού στο μέσο της πλευράς του ΟΤ
 - Σταθμός φόρτισης 7: Λεωφόρος Κηφισού και Αγίου Κωνσταντίνου (κενό οικόπεδο)
 - Σταθμός φόρτισης 8: Σταθμός Ταύρου
 - Σταθμός φόρτισης 9: Μαραθώνος, Χρυσοστόμου Σμύρνης και Θεσσαλονίκης
 - Σταθμός φόρτισης 10: Ειρήνης και Ελένης
 - Σταθμός φόρτισης 11: Θράκης και Τιμοθέου Ευγενικού
 - Σταθμός φόρτισης 12: Πολυκράτους πλησίον ΑΣΚΤ
 - Σταθμός φόρτισης 13: Καποδιστρίου και Καμπούρη
 - Σταθμός φόρτισης 14: Αγίου Κωνσταντίνου και Καποδιστρίου
 - Σταθμός φόρτισης 15: Κανάρη και Χρυσοστόμου Σμύρνης
 - Σταθμός φόρτισης 16: Μεταμορφώσεως και Χρυσοστόμου Σμύρνης

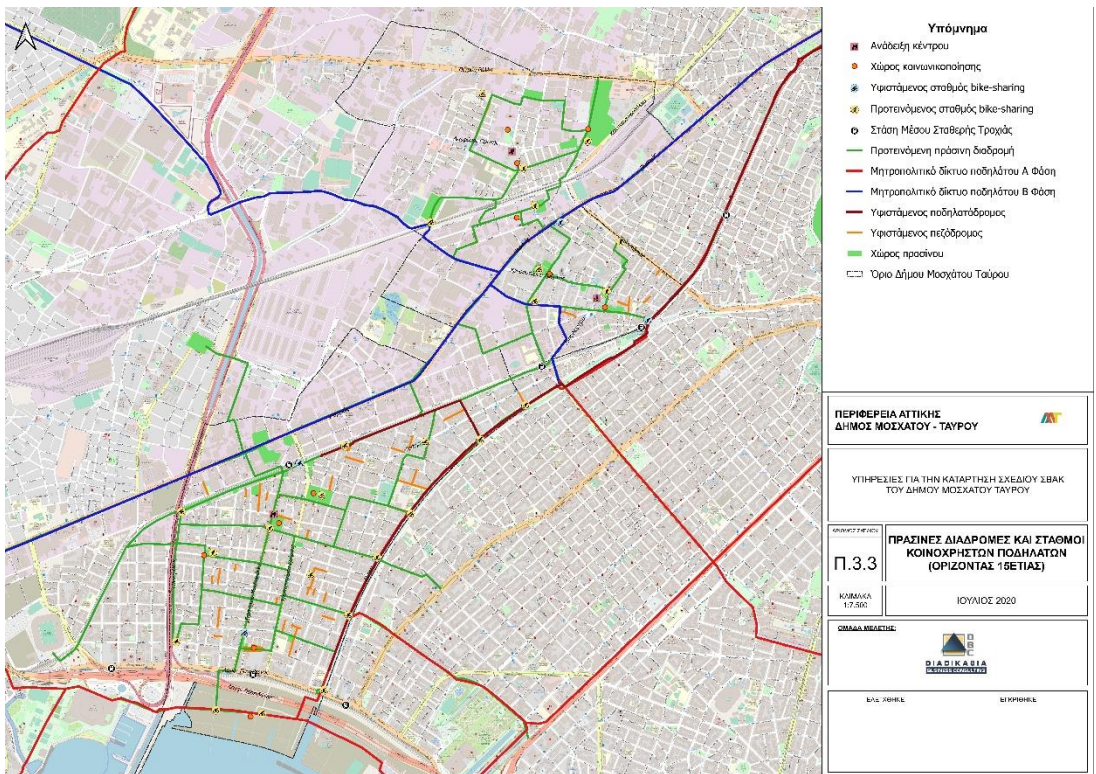
- Ενίσχυση κέντρου (ολοκλήρωση διαδικασιών ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Έκταση: 309,2 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 24,6 στρ.)
 - Περιοχή 1: Μαινεμένης, Κωνσταντινουπόλεως, Τσαλδάρη και Σμύρνης
 - Περιοχή 2: Πειραιώς, Θράκης, 25^{ης} Μαρτίου και Χρυσοστόμου Σμύρνης
 - Περιοχής 3: Πειραιώς, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κλειούς και Αναξαγόρα
- Περιοχή προς ανάπλαση (Έκταση: 70,7 στρ.)
 - Περιοχή 1: Μαινεμένης, Σμύρνης, Ταύρου και Πειραιώς
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (11), δηλαδή προσθήκη (3) νέων
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 1: Πάρκο Λαού
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 2: Πλατεία Εσταυρωμένου
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 3: Πάρκο Ηρώων
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 4: Πλατεία Εθνικής Αντιστάσεως
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 5: Πάρκο Τριγωνάκι
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 6: Πλατεία Ανδρ. Συγγρού
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 7: Πλατεία Μεταμορφώσεως Σωτήρος
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 8: Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου-Δημαρχείου
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 9: Πλατεία Γεννηματά
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 10: Πάρκο Τήνου και Αθανάσιου Διάκου
 - Χώρος κοινωνικοποίησης 11: Παραλιακό Μέτωπο
- Συνέχιση ολοκλήρωσης πολεοδομικών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, πολεοδομικές μελέτες κτλ.



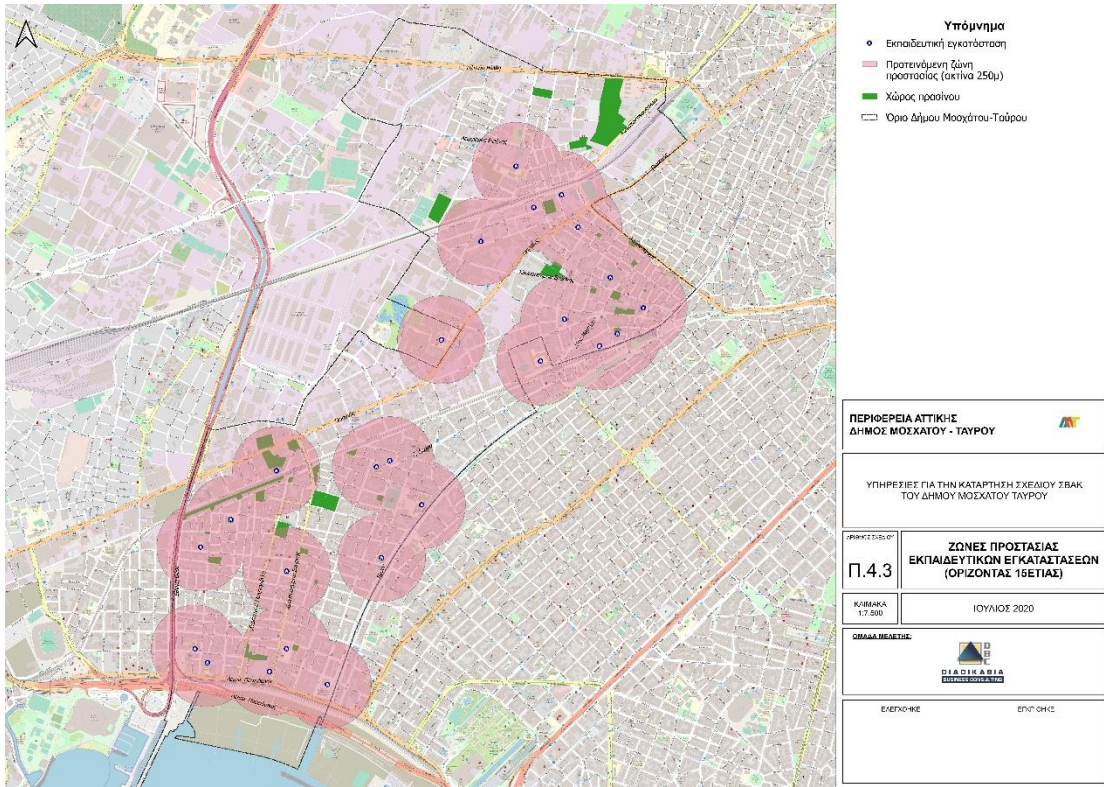
Εικόνα 9 – Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



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



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



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

Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα διάφορα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και πηγή χρηματοδότησης. Η διαδικασία της χρηματοδότησης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα σημεία του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019), καθώς καθορίζει δραστικά την πιθανότητα εφαρμογής μέτρων και πολιτικών αλλά και των ενδεχόμενων παρεμβάσεων. **Κατ' ουσία η διαδικασία της χρηματοδότησης διαδραματίζει το ρόλο συνδεδετικού κρίκου ανάμεσα στην «θεωρία και στην πράξη».** Ως εκ τούτου πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά την εκπόνηση του σχεδίου, αποσκοπώντας στη διαμόρφωση ενός σχετικού πλαισίου που χαρακτηρίζεται από σαφήνεια και λειτουργικότητα.

Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν, γεγονός που δίνει μια ευελιξία στο ΣΒΑΚ να αντλήσει χρηματικούς πόρους με διάφορους τρόπους, μεγιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την αρμονική εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων. Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ (Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures-ELTIS, 2019), οι δύο βασικοί τρόποι χρηματοδότησης είναι αφενός η αύξηση του κρατικού προϋπολογισμού και αφετέρου η μείωση του κόστους των έργων και μελετών που αφορούν στον κρατικό προϋπολογισμό. Αναφορικά με τον πρώτο τρόπο, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής: α) Δημοτικά έσοδα πχ δημοτικά τέλη, έσοδα από ελεγχόμενη στάθμευση κ.α. β) Εθνική ή Περιφερειακή χρηματοδότηση (ΕΣΠΑ, ειδικές κρατικές ενισχύσεις, Πράσινο Ταμείο, προγράμματα ΥΠΕΣ κ.α.) γ) Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και δ) εξωτερικοί τρόποι χρηματοδότησης πχ δάνεια, δημοτικά ή πράσινα ομόλογα. Σχετικά με τον δεύτερο τρόπο, σημειώνεται πως έχει μεγάλη σημασία η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση μέρους των πολιτικών ή των έργων (πχ ΣΔΙΤ ή απλή ιδιωτική πρωτοβουλία, κτλ).

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

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

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 13: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ

Κωδικός μέτρου	Μέτρο	Χρόνια υλοποίησης	Πιθανή Πηγή χρηματοδότησης	Προϋπολογισμός
1.1.1	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1 χρόνος	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α) ΟΑΣΑ	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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α) ΟΑΣΑ	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	1 χρόνος	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	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	5 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	1.000.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά 4 λεωφορείων και αναβάθμιση υφιστάμενου στόλου δημοτικής συγκοινωνίας.
1.2.2	Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών και μικτών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης εντός του Δήμου	5 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	125.000 ευρώ/km ποδηλατόδρομου Η χρηματοδότηση αφορά το κόστος κατασκευής των νέων ποδηλατικών υποδομών.
1.2.3	Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Περιφέρεια Αττικής 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.
1.2.4	Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	50.000 ευρώ

	διαμοιρασμό τους		Ιδιωτική πρωτοβουλία	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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Ιδιωτική πρωτοβουλία	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	4 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής για βασικό οδικό δίκτυο ΠΕΠ 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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής	20.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην κατασκευή ραμπών για ΑμεΑ.
1.2.8	Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά	250.000 ευρώ

	δημόσιας συγκοινωνίας		προγράμματα κ.α) ΟΑΣΑ	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 διαδρόμων διασύνδεσης με όμορους Δήμους	8 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	125.000 ευρώ/km ποδηλατόδρομου Η χρηματοδότηση αφορά το κόστος κατασκευής των νέων ποδηλατικών υποδομών.
1.2.10	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	3 χρόνια	ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Το έργο ήδη υλοποιείται
1.3.1	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας	2 χρόνος	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)	Κανένα επιπρόσθετο κόστος
1.3.2	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)	15.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε διαμόρφωση και ανάπτυξη εκστρατείας βιώσιμης κινητικότητας και στην ανάπτυξη πλατφόρμας κατάθεσης ιδεών.
1.3.3	Χρήση εργαλείων crowd-sensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)	5.000 ευρώ

			Σύμπραξη με ιδιώτη	Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη εργαλείων crowdsensing
1.3.4	Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ	Σε όλη τη 15ετία	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)	Κανένα επιπρόσθετο κόστος
1.3.5	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	Σε όλη τη 15ετία	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά Τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α)	10.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στη διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία.
1.3.6	Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	3 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων Ιδιωτική πρωτοβουλία	50.000 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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Ιδιωτική πρωτοβουλία	100.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην παροχή οικονομικών κινήτρων.
2.1.2	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής	Κανένα επιπρόσθετο κόστος
2.2.1	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Κανένα επιπρόσθετο κόστος
2.2.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	10 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου ΠΕΠ Αττικής	600.000 ευρώ ανά κέντρο

			Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευής μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας.
2.2.3	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	5 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	35.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην τοποθέτηση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο οδικό δίκτυο. Περιλαμβάνεται και η εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (π.χ. μπάρες) που περιορίζουν την είσοδο βαρέων οχημάτων.
3.1.1	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Πλήρης ολοκλήρωση στο τέλος της 15ετίας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ 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	Πλήρης ολοκλήρωση στο τέλος της 15ετίας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	250.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην αγορά και εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (π.χ. μπάρες, κολωνάκια), τοποθέτησης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που περιορίζουν ή απαγορεύουν την είσοδο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στις συγκεκριμένες

				περιοχές.
3.2.1	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	6 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικό πρόγραμμα κ.α) Χρηματοδοτήσεις σχετικών αξόνων του ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Ιδιωτική πρωτοβουλία	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	10 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	150.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα κατασκευή για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών εντός του Δήμου.
3.2.3	Δημιουργία Superblocks	15 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	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	3 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	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	10 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου	300.000 ευρώ Ενδεικτικό κόστος για 15 km οδών σε αστικό οδικό δίκτυο
3.2.7	Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο	8 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	1.500.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην πραγματοποίηση έργων ανάπλασης.
3.2.8	Ανάπλαση παραλιακού μετώπου	3 χρόνια	ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Το έργο βρίσκεται ήδη σε εξέλιξη.
3.3.1	<u>Επικαιροποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στη βιώσιμη κινητικότητα</u> πχ επικαιροποίηση ΓΠΣ, νέες πολεοδομικές μελέτες, ολοκλήρωση εκκρεμών πράξεων εφαρμογής, ολοκλήρωση εκκρεμοτήτων για ρέματα κ.α.	15 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδότηση πράσινου ταμείου, ΕΣΠΑ κ.α.	250.000 ευρώ
4.1.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	3 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	50 ευρώ ανά πινακίδα (μέσο κόστος)

			Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	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	1 χρόνος	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	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	Πλήρης ανάπτυξη στο τέλος της 15ετίας	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	60.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στην ανάπτυξη ενός έξυπνου συστήματος στάθμευσης με χρήση διαδικτυακών εφαρμογών και στην αγορά ειδικού εξοπλισμού.
4.1.5	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά	75.000 ευρώ

			προγράμματα κ.α)	Η χρηματοδότηση αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις σε «επικίνδυνα» σημεία και κόμβους.
4.1.6	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	75.000 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	6 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αν πρόκειται για δημοτικό δίκτυο & ίδιοι πόροι Περιφέρειας για βασικό οδικό δίκτυο ΠΕΠ Αττικής Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	100.000 ευρώ ανά κόμβο Η χρηματοδότηση αφορά σε σημειακές παρεμβάσεις σε «επικίνδυνα» σημεία και κόμβους.
4.2.2	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	25.000 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	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α) ΠΕΠ Αττικής	200.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά σε έργα ανάπλασης πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων του Δήμου.
4.2.4	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2 χρόνια	Ίδιοι πόροι Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου (προερχ. από Δημοτικά τέλη, Τεχνικά προγράμματα κ.α)	15.000 ευρώ Η χρηματοδότηση αφορά στη

			ΠΕΠ Αττικής	βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανση σε όλες τις οδούς του Δήμου
--	--	--	-------------	---

Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

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

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

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

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η αξιολόγηση της επίτευξης ενός δείκτη κινητικότητας συνδυαστικά με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα της κάθε επένδυσης για κάθε μέτρο. Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια λίστα δεικτών, χρήσιμοι για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

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

είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.

- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος:** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον Πίνακα 15. Οι δείκτες αυτοί θεωρούνται καθοριστικοί για την επιτυχία ενός ΣΒΑΚ σε βάθος χρόνου. Έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν παραπάνω. Ποσοτικά στοιχεία βάσης δεν έχουν εντοπιστεί για μερικούς από τους δείκτες αυτούς. Σε αυτές τις περιπτώσεις, δίνονται μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι δεν περιγράφουν κάποια μεταβολή σε σχέση με κάποιο στοιχείο βάσης αλλά ένα επιθυμητό μελλοντικό επίπεδο.

Σπουδαιότερη στήλη του Πίνακα 14 είναι αυτή που εμπεριέχει τις **μεθόδους συλλογής πληροφοριών** ώστε να υπολογιστούν οι νέες τιμές δεικτών. Ειδικότερα, ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών (GIS), η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει σημαντικά την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών.

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

Πίνακας 14: Αναγκαίες διαδικασίες παρακολούθησης και αρμοδιότητα ανά διαδικασία

A/A	Διαδικασία παρακολούθησης	Αρμοδία υπηρεσία
A	Επικαιροποίηση χωρικών δεδομένων GIS και εκ νέου υπολογισμός στατιστικών στοιχείων	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδιους πόρους ή εξωτερική ανάθεση σε εμπειρογνώμονα για επικαιροποίηση δεδομένων
B	Έρευνες ερωτηματολογίου	
B.1	Αξιολόγηση αντιληπτής ασφάλειας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή εξωτερική

		ανάθεση σε εξειδικευμένο προσωπικό
B.2	Επιλογές μετακίνησης εντός Δήμου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή εξωτερική ανάθεση σε εξειδικευμένο προσωπικό
B.3	Ελκυστικότητα αστικού περιβάλλοντος	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή εξωτερική ανάθεση σε εξειδικευμένο προσωπικό
B.4	Εύρεση καθημερινού κόστους μετακίνησης ανά κάτοικο	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού/ ανθρώπινου δυναμικού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου με ίδια επεξεργασία ή εξωτερική ανάθεση σε εξειδικευμένο προσωπικό
B.5	Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Συγκοινωνίες Αθηνών για αστικά λεωφορεία-Τεχνική υπηρεσία Δήμου για Δημοτική Συγκοινωνία ή συνδυαστικά με τα παραπάνω ανάθεση σε εξωτερικό σύμβουλο
Γ	Μετρήσεις/Καταγραφές	
Γ.1	Κυκλοφοριακού φόρτου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ή εξωτερική ανάθεση
Γ.2	Θορύβου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ή εξωτερική ανάθεση
Γ.3	Επιτυχημένων δρομολόγια	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ή εξωτερική ανάθεση
Γ.4	Τροχαίων συμβάντων	Καταγραφή από αρμόδια τροχαία-ανάλυση νέων ατυχημάτων από Τεχνική Υπηρεσία ή ανάθεση
Δ	Αναλύσεις Κόστους Επενδύσεων	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου Μοσχάτου-Ταύρου ή εξωτερική ανάθεση

Ο Δήμος οφείλει να πραγματοποιεί συστηματικά νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και άλλων δεδομένων σύνθεσης κυκλοφορίας, μεταβολών στο αστικό περιβάλλον, περιβαλλοντικά δεδομένα κ.α.. Είναι ακόμα αναγκαία μια μελέτη επιπέδων θορύβου ανά γειτονιά του Μοσχάτου-Ταύρου. Η αξιοπιστία των δρομολογίων της Δημοτικής Συγκοινωνίας απαιτείται να ελέγχεται συστηματικά με μέτρηση των αποκλίσεων (από την

προγραμματισμένη άφιξη) σε 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ καθώς και μέσω των ερωτηματολογίων για την αξιοπιστία της.

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

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

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

Πίνακας 15: Πλαίσιο παρακολούθησης

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

Ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Στην έρευνα ερωτηματολογίου, αποτυπώθηκαν αρκετά παράπονα σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση των πεζοδρομίων, των χώρων πρασίνου και του οδικού δικτύου γενικότερα	> 50% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 80% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 90% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος από τους κατοίκους σε σχετικοί έρευνα ερωτηματολογίου
Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων	Ποσοστό (%) οδών ήπιας κυκλοφορίας επί του συνολικού μήκους του οδικού δικτύου	Στο Δήμο δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Εντοπίστηκαν όμως πεζόδρομοι τους οποίους επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης και των παρόδιων ιδιοκτητών.	Τουλάχιστον το 5% του οδικού δικτύου	Τουλάχιστον το 25% του οδικού δικτύου	Τουλάχιστον 50% του οδικού δικτύου	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
Βαδισιμότητα	Ποσοστό μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Μόλις το 3.7% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων έχει πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m.	Τουλάχιστον το 10% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Τουλάχιστον το 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Τουλάχιστον το 40% του συνολικού μήκους πεζοδρομίων με πλάτος μεγαλύτερο από 2.1 m	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.

A.3 Περιβάλλον (Environment)

Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (TN CO2) στο Δήμο	Οι συνολικές εκπομπές CO2 από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ανέρχονται στου 128.464,85 tn σε διάρκεια ενός έτους.	Μείωση 15% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 30% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Μείωση 50% στο σύνολο του Δήμου σε σχέση με σήμερα	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους
Επίπεδα θορύβου κυκλοφορίας	Ποσοστό οικοδομικών με χαμηλά επίπεδα θορύβου (<50 dB).	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα επιτρεπόμενα όρια σε τετράγωνα γύρω από σημαντικούς οδικούς άξονες.	Τουλάχιστον το 10% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Τουλάχιστον το 30% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Τουλάχιστον το 60% των οικοδομικών τετραγώνων με μέσο επίπεδο θορύβου μικρότερο από 50 dB.	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
Μήκος δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Μήκος (σε km) πράσινων διαδρομών που συνδέουν τους χώρους πρασίνου της περιοχής.	Στο Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου δεν υπάρχουν σήμερα πράσινες διαδρομές διασύνδεσης. Οι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν το 4.12% του οδικού δικτύου, ενώ οι ποδηλατόδρομοι το 5.23%,	Αύξηση κατά τουλάχιστον 20 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 5 km του μήκους ποδηλατόδρομων	Αύξηση κατά τουλάχιστον 30 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 10 km του μήκους ποδηλατόδρομων.	Αύξηση κατά τουλάχιστον 35 km του μήκους των πράσινων διαδρομών και κατά τουλάχιστον 15km του μήκους ποδηλατόδρομων.	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους

A.5 Ασφάλεια (Safety)

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

		συγκοινωνία, το 15.73% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 5.34% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 0.66% το ποδήλατο.				
A.7 Άλλοι (Other)						
Περιοχή επιρροής-εξυπηρέτησης εναλλακτικών κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Ποσοστό των κατοίκων του Δήμου που βρίσκονται εντός της ζώνης επιρροής των σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων βρίσκεται εκτός λειτουργίας σήμερα.	> 20% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	> 40% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	> 60% των κατοίκων εντός της ζώνης επιρροής (R: 250 km) σταθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων.	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)						
Κυκλοφοριακός φόρτος σε συγκεκριμένες διαδρομές	Κυκλοφοριακός φόρτος σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία σήμερα.	Κυκλοφοριακοί φόρτοι μεγαλύτερη από 2000 MEA/h κατά τις ώρες αιχμής σε κόμβους των κεντρικών περιοχών Μοσχάτου και Ταύρου.	Μείωση φόρτου κατά 15% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου κατά 30% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Μείωση φόρτου κατά 40% σε όλες τις (υφιστάμενες) συλλεκτήριες και δευτερεύουσες αρτηρίες	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	Το 31.92% των κατοίκων χρησιμοποιεί αυτοκίνητο για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 46.35% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 15.73% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 5.34% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 0.66% το ποδήλατο.	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 50% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 60% τουλάχιστον	Ποσοστό πολυτροπικών (περπάτημα/ποδήλατο + δημόσια συγκοινωνία) ίσο με 65% τουλάχιστον	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων
Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	Συνολική κάλυψη δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας ίση με 64.93% σήμερα. Η μέση συχνότητα όλων των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας αγγίζει τα 24 λεπτά ενώ φτάνει στα 60 λεπτά τις υπόλοιπες ώρες πλην των νυχτερινών.	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 10%	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 20%	Αύξηση ικανοποιημένων (ερωτώμενων) χρηστών κατά 50%	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης

Γ. Δείκτες Εκροών (Output Indicators)

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

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

Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκρισης ΣΒΑΚ

Το τελικό ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014), συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων, χωρίς αναλυτικές λεπτομέρειες.

Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και του σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους, ήτοι για τα δεδομένα του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου από το Δημοτικό Συμβούλιο.

Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών.

Το βήμα 9 – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στην **υιοθέτηση του ΣΒΑΚ και την «επίσημη αποδοχή» του από τα όργανα του φορέα εκπόνησης και το δίκτυο φορέων**. Σε αυτό το βήμα περιλαμβάνονται **3 διακριτές δραστηριότητες** που αφορούν στον **έλεγχο ποιότητας του σχεδίου** (Δ9.1), στην **υιοθέτηση του σχεδίου** (Δ9.2) και τέλος στην **θεμελίωση της κυριότητας του σχεδίου** (Δ9.3).

Σημειώνεται ότι με πρόσφατη νομοθεσία της Ελλάδας το Ν. 4599/2019 (ΦΕΚ 40/Α/2019) και ειδικότερα το αρ.22 παρ. 9 « **το ΣΒΑΚ εγκρίνεται από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης. Μετά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ και εφόσον έχουν ολοκληρωθεί οι διαβουλευτικές διαδικασίες, το ΣΒΑΚ κοινοποιείται πριν από την έγκρισή του: α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3, β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης, γ) στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, σε όλους τους φορείς της αυτοδιοίκησης και του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή και θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις διαδικασίες και τις προθεσμίες που προβλέπονται στην απόφαση της παραγράφου 12. Σε κάθε περίπτωση, για την έγκριση του ΣΒΑΚ λαμβάνονται υπόψη οι απόψεις και οι γνωμοδοτήσεις όλων των ανωτέρω φορέων**».

Να τονιστεί ότι το ανωτέρω άρθρο (αρ. 22) του Ν. 4599/2019 υπόκεινται σε διαδικασία τροποποίησης σύμφωνα με την οποία αναμένεται να διευκολυνθεί ή και να απλουστευθεί η διαδικασία έγκρισης του ΣΒΑΚ. Παρακάτω αναλύονται οι δραστηριότητες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο σύνταξης του παρόντος και περιγράφονται συνοπτικά οι δραστηριότητες που απαιτούνται στη συνέχεια για την υποβολή της Ομάδας Εργασίας του Δήμου.

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Κατά τη δραστηριότητα αυτή εξασφαλίζεται η διασφάλιση της υψηλής ποιότητας του τελικού παραδοτέου ΣΒΑΚ, τόσο από τους βασικούς εμπλεκόμενους φορείς που

απαρτίζουν το Δίκτυο φορέων όσο και από τους φορείς ελέγχου και γνωμοδότησης επί αυτού.

Σύμφωνα με το αρ.22 του Ν. 4599/19 σε αυτό το στάδιο αναμένεται να πραγματοποιηθεί η τελική διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων και τους πολίτες του δήμου και αμέσως μετά να κοινοποιηθεί το τελικό ΣΒΑΚ για έλεγχο ποιότητας/ γνωμοδότηση στους παρακάτω φορείς:

α) στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για τον χαρακτηρισμό του ή μη ως ολοκληρωμένου σύμφωνα με την παράγραφο 3 του αρ. 22,

β) στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, για διατύπωση γνώμης,

γ) στην Αποκεντρωμένη Διοίκηση της Περιφέρειας Αττικής για διατύπωση γνώμης,

δ) στην Περιφέρεια Αττικής για διατύπωση γνώμης,

ε) στις Περιφερειακές Διευθύνσεις Α' και Β' βάθμιας Εκπαίδευσης της Περ. Αττικής για διατύπωση γνώμης,

ζ) και ενδεχόμενα σε λοιπούς φορείς του ευρύτερου δημόσιου τομέα που επηρεάζονται από την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ ή θα κληθούν μεταγενέστερα να εγκρίνουν κατά την κείμενη νομοθεσία τα μέτρα, έργα ή ρυθμίσεις που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.

Ο έλεγχος ποιότητας ακολουθεί σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014) από κατάλληλο αξιολογητή με την καθοδήγηση της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ Μοσχάτου – Ταύρου.

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου

Με το πέρας του παραπάνω ελέγχου ποιότητας του ΣΒΑΚ, η ομάδα εργασίας θα πραγματοποιήσει τις τελικές τροποποιήσεις και θα καταρτίσει το τελικό σχέδιο εγγράφου του ΣΒΑΚ. Το τελικό σχέδιο ΣΒΑΚ είναι ένα συνοπτικό αρχείο που περιγράφει τους στόχους, τις προτεραιότητες, το όραμα και τα μέτρα για την αναβάθμιση της περιοχής μελέτης, συνοδευόμενο από σημαντικά στοιχεία που αφορούν τον τρόπο υλοποίησής του (βλ. Σχ. Δράσης, Παρακολούθησης κ.α.).

Στη συνέχεια, σύμφωνα με το αρ. 22 του Ν. 4599/19, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εγκριθεί εκ νέου μετά από τυχόν τροποποιήσεις από τα αρμόδια όργανα του φορέα εκπόνησης, ήτοι το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου. Η έγκριση αυτή από το ΔΣ θα αποτελέσει και την **επίσημη και οριστική υιοθέτηση και νομιμοποίηση του ΣΒΑΚ** από τους εκλεγμένους πολιτικούς εκπροσώπους του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου.

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Όπως σημειώνεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014), η επίσημη έγκριση του σχεδίου, όπως θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της παραπάνω δραστηριότητας, είναι ένα σημαντικό βήμα.

Ωστόσο, πριν από αυτήν, κατά την διάρκεια, αλλά και μετά από την έγκριση είναι απαραίτητο να ενημερώνονται και να συμμετέχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες για να εξασφαλιστεί ευρεία αποδοχή του ΣΒΑΚ.

Όλοι θα πρέπει να έχουν την αίσθηση ότι το ΣΒΑΚ είναι το σχέδιο – **κτήμα** των πολιτών του δήμου, που αποσκοπεί στη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής για όλους και όχι απλά άλλο ένα έγγραφο/ σχέδιο/ πολιτική που εγκρίθηκε σε πολιτικό επίπεδο και αφορά σε τροποποιήσεις του χώρου όπου οι κάτοικοι δεν είναι κοινωνοί.

Για την εξασφάλιση λοιπόν της αποδοχής του ΣΒΑΚ από τους πολίτες και τους φορείς του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου, καθώς και τη δημιουργία του «αισθήματος ιδιοκτησίας» του σχεδίου απαιτείται σε αμέσως επόμενο χρόνο η **επικοινωνία** αφενός της διαδικασίας σχεδιασμού του ΣΒΑΚ με τα στοιχεία συμμετοχικότητας του και αφετέρου το σύνολο των έργων και πολιτικών που περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ.

Η επικοινωνία του συνόλου του έργου του ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων και του σχεδίου δράσης με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού,
2. Δημιουργία συνοπτικών video,
3. Ημερίδες, ομιλίες σε κομβικές ημερομηνίες (ενδ. Παγκόσμια Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο, Ημέρα Ποδηλάτου, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας),
4. Δημιουργία Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ <https://moschatotavros.wixsite.com/svak>
5. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ΣΒΑΚ και σχετικά με τα επιμέρους μέτρα του.

Σημειώνεται ότι όλες οι παραπάνω δραστηριότητες (9.1 - 9.3) πραγματοποιούνται από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου.

Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ

Ο κάθε δήμος υλοποιεί και αναθεωρεί το ΣΒΑΚ του σύμφωνα με τις τοπικές ανάγκες, τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους και το Σχέδιο Δράσης που έχει καθορίσει η Ομάδα Εργασίας του. Σημαντικές διαφοροποιήσεις μπορεί να υπάρχουν ανάλογα με το πλαίσιο εφαρμογής που έχει θέσει, τους στόχους και τις προτεραιότητες, τα επιλεγμένα πακέτα μέτρων, καθώς και τις διαδικασίες εφαρμογής των επιμέρους μέτρων μέσα από προγράμματα και έργα.

Το τελικό ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014), συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων.

Μετά την οριστική υιοθέτηση/ έγκρισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο ξεκινά η διαδικασία της ΕΓΚΡΙΣΗΣ και έπειτα της ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ του.

Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που παρέχει το σύνολο των κατευθύνσεων σχεδιασμού για το Δήμο Μοσχάτου - Ταύρου, σε αυτό το στάδιο η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ θα κληθεί να επαναπροσδιορίσει με λεπτομέρεια τα διάφορα μέτρα, να εφαρμόσει όσα απαιτούν μικρό ορίζοντα υλοποίησης, να προετοιμάσει μελέτες εφαρμογής ή να ωριμάσει υφιστάμενες μελέτες για το **πως τα διάφορα μέτρα θα μπορέσουν να εφαρμοστούν**.

Το βήμα 10, δηλαδή η Διασφάλιση της Ορθής Διαχείρισης και Επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου) – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στη **διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου (Δ10.1)**, στην **ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών (Δ10.2)**, και τέλος στον **Έλεγχο της προόδου προς την επίτευξη των στόχων (Δ10.3)**.

Στη συνέχεια το βήμα 11, δηλαδή η Αφομοίωση των μαθημάτων/ αποτίμηση εμπειριών – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ- αφορά στην **ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση (Δ11.1)**, στην **επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας (Δ11.2)** και τέλος στον **προσδιορισμό των νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ (Δ11.3)**.

Σε αυτή την ενότητα του παρόντος αναλύονται περιγραφικά οι βασικές δραστηριότητες που θα πρέπει να ακολουθήσουν μετά την οριστική έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ για την υποβοήθηση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου².

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Η διαχείριση ενός έργου αφορά το συνολικό προγραμματισμό και συντονισμό του, από την έναρξή του μέχρι και την ολοκλήρωσή του. Το σχέδιο **διαχείρισης** θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις των υπευθύνων λήψης αποφάσεων ή του αναθέτοντος

² Οι δραστηριότητες αυτές πραγματοποιούνται και αφορούν στη Δεκαετία Υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Για την υλοποίησή τους η Ομάδα Εργασίας του Δήμου μπορεί κατά περίπτωση να λαμβάνει βοήθεια από εξωτερικούς συνεργάτες και έκτακτο προσωπικό.

φορέα πληρούνται εφόσον επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση του σχεδίου **εντός του προγραμματισμένου χρόνου, εντός προϋπολογισμού** και πληρώντας **όλα τα προαπαιτούμενα** πρότυπα ποιότητας.

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας καλείται η Ομάδα Εργασίας του Δήμου να εξετάσει λεπτομερώς το ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητα 7.2) και να πραγματοποιήσει τα παρακάτω:

A. Οριοθέτηση – Σχεδιασμού των επιμέρους έργων

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει να εξετάσει τα πιθανά εμπόδια που έχουν ήδη εντοπιστεί, τους κινδύνους και να προσδιορίσει τη στρατηγική προώθησης των λύσεων, να προσδιορίσει τα στάδια των επιμέρους έργων, να εξειδικεύσει τις απαιτήσεις σε πόρους – οικονομικούς και ανθρώπινους, να καθορίσει τις βασικές δεξιότητες των εμπλεκομένων.

B. Ομάδα Έργου

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να εντοπίσει τα κατάλληλα άτομα ανά έργο/ μέτρο/ πολιτική και να οριστικοποιήσει τη χρηματοδότησή της αν απαιτείται – π.χ. εάν πρόκειται για μέτρο του ΣΒΑΚ που αφορά σε μία πεζοδρόμηση, θα πρέπει να εντοπιστούν οι τεχνικοί που θα ετοιμάσουν τη μελέτη εφαρμογής και εάν δεν εντοπίζονται στο δυναμικό του δήμου θα πρέπει να βρεθούν οι κατάλληλοι εξωτερικοί συνεργάτες για το Δήμο.

Γ. Προετοιμασία & Δ. Υλοποίηση

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ – μαζί με τους κατά περίπτωση συνεργάτες - να προετοιμάζει και υλοποιεί τα διάφορα επιμέρους έργα/ πολιτικές/ δράσεις που προδιαγράφονται στα 4 πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ. Ειδικότερα σε αυτό το στάδιο οριστικοποιούνται οι μελέτες, οι προμετρήσεις, οι αναθέσεις και οι εργολαβίες και παρακολουθείται και ΑΞΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ η υλοποίηση των αναλυτικών μέτρων.

Σε αυτό το στάδιο καλείται επιπλέον η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να διασφαλίσει τη διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των μέτρων, **ενώ κρίνεται σκόπιμο να συνδέσει τη διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.**

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Μοσχάτου - Ταύρου παράλληλα με την ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ και ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ των μέτρων του ΣΒΑΚ οφείλει να ενημερώνει αναλυτικά το γενικό κοινό όσο και τα **επιμέρους υποσύνολα** του κοινού που σχετίζονται με επιμέρους δράσεις και μέτρα του ΣΒΑΚ κατά την πρόοδο του έργου.

Η ενημέρωση αυτή σχετίζεται με τις ευκαιρίες που θα προκύψουν από το/ τα έργο/α (ωφέλειες), αλλά και με τους περιορισμούς που θα προκύπτουν καθ' όλη τη διάρκεια υλοποίησής τους. Σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να γίνονται όλοι κοινωνοί είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των επιμέρους στοιχείων του έργου/ των έργων.

Η επικοινωνία της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με το κοινό ή τα υποσύνολα κοινού που σχετίζονται με τις διάφορες δράσεις/ μέτρα του ΣΒΑΚ κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού για το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
2. Δημιουργία συνοπτικών video για συνολικές παρεμβάσεις και τη μελλοντική εικόνα της περιοχής,
3. Επικαιροποίηση των υφιστάμενων Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ <https://moschatotavros.wixsite.com/svak> αναφορικά με το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
4. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ειδικότερου προς υλοποίηση έργου – μέρους του ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Η ορθή διαχείριση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ υλοποιείται κατά τα προβλεπόμενα του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 7.2) και κατά τα προβλεπόμενα της διαχείρισης του κάθε έργου (βλ. δραστηριότητα 10.1), σύμφωνα με τα οποία έχουν ήδη αποτυπωθεί οι διαδικασίες διαχείρισης και οι ευθύνες/ ρόλοι των εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση των μέτρων, οι διαδικασίες διασφάλισης του συντονισμού τους, ο μηχανισμός διαχείρισης πιθανών κινδύνων και το Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 8.1).

Σε αυτό το πλαίσιο, καλείται ο Δήμος δια μέσου της Ομάδας Εργασίας του να εξετάζει κατ' έτος ή και συχνότερα αν απαιτείται την **πρόοδο του έργου** και να συντάσσει **Εκθέσεις Προόδου (Ε.Π.)** με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπου θα παρουσιάζεται αναλυτικά:

1. Η πορεία εφαρμογής των διάφορων μέτρων του ΣΒΑΚ και οι επικαιροποιημένοι δείκτες εφόσον υπάρχει μεταβολή,
2. Οι τυχόν αδυναμίες ή τα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την εφαρμογή των μέτρων και παρεμβάσεων που προβλέπονταν να έχουν υλοποιηθεί στο διάστημα αξιολόγησης,
3. Τα κατάλληλα μέτρα ή οι όποιες εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίησή τους ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

Η Έκθεση Προόδου συντάσσεται από την Ομάδα Εργασίας με τη συνεργασία όλων των απαραίτητων εμπλεκόμενων φορέων και δημοσιοποιείται μέσα από τα παραπάνω εργαλεία (βλ. δραστηριότητα 10.2).

Σημειώνεται εδώ ότι οι εκθέσεις προόδου και το επικαιροποιημένο σχέδιο δράσης που μπορεί να προκύπτει από αυτές – σύμφωνα με το Ν. 4599/2019- κοινοποιείται στους φορείς του τρίτου εδαφίου της παραγράφου 8³.

Τα γενικά περιεχόμενα της Έκθεσης Προόδου της Ομάδας Εργασίας παρουσιάζονται παρακάτω με συνοπτικές κατευθύνσεις για το περιεχόμενο της κάθε ενότητας.

i. Εισαγωγή

(μπορεί να περιλαμβάνει μικρή εισαγωγή σχετικά με το σκοπό σύνταξης της Ε.Π., δηλαδή την αξιολόγηση του πρώτου/ δεύτερου/ κ.ο.κ. έτους εφαρμογής του ΣΒΑΚ, την επισήμανση των επιτυχημένων συνεργειών και των πιθανών κινδύνων από τη μη εφαρμογή επιμέρους μέτρων, την πορεία υλοποίησής τους και τον τρόπο διασφάλισης της εφαρμογής του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ στα επόμενα στάδια)

ii. Συνοπτική παρουσίαση ΣΒΑΚ - Σχεδίου Δράσης - Πίνακα Μέτρων του ΣΒΑΚ

(μπορεί να περιλαμβάνει συνοπτική αναφορά στο ΣΒΑΚ, στις προτεραιότητες του και στα μέτρα που πρόκειται να υλοποιηθούν σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης με διακριτή αναφορά στα μέτρα που αναμένεται να υλοποιηθούν κατά το έτος ελέγχου της Έκθεσης Προόδου)

iii. Παρουσίαση σε πίνακα της πορείας εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονταν για το έτος ελέγχου σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης (Υλοποιημένα- Μη Υλοποιημένα- Προγραμματιζόμενα- Εν εξελίξει) με συνοπτική αναφορά στις τυχόν αδυναμίες που προέκυψαν,

*(μπορεί να περιλαμβάνει τους πίνακες του Σχεδίου Δράσης - βλ. δραστηριότητα 7.2- με **επιπλέον στήλη σχολιασμού** για το επίπεδο υλοποίησής τους και **στήλη περιγραφής** των όποιων επιτυχιών/ αδυναμιών που εντοπίζονται με ειδική αναφορά σε προβλήματα εγκρίσεων, ωριμότητας κ.α.,*

*Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνει **τεύχος εικόνων και διαγραμμάτων** για τα έργα που υλοποιούνται με αναλυτικές περιγραφές της διαχείρισής τους και του χρονοδιαγράμματός τους καθώς και για τα έργα που δεν εφαρμόζονται σύμφωνα με τη διαχειριστική πρόβλεψη)*

iv. Παρουσίαση σε πίνακα των δεικτών και της επικαιροποίησής τους (εφόσον υπάρχει μεταβολή),

³ Στις αρμόδιες Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, στις αρμόδιες υπηρεσίες των Υπουργείων Εσωτερικών, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Υποδομών και Μεταφορών, καθώς επίσης και στον οικείο Ο.Τ.Α. β' βαθμού αν ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή σύνδεσμος Ο.Τ.Α. α' βαθμού ή ΠΕΔ ή, εφόσον ο φορέας εκπόνησης είναι Ο.Τ.Α. β' βαθμού, στους οικείους Ο.Τ.Α. α' βαθμού που εντάσσονται ή επηρεάζονται από το ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης

(μπορεί να περιλαμβάνει τους πίνακες του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης – βλ. δραστηριότητα 8.1- με **επιπλέον στήλη αναφοράς** των νέων τιμών μέτρησης του κάθε δείκτη που **ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ** να έχει μεταβληθεί κατά το έτος σύνταξης και **στήλη σχολιασμού** της μεταβολής που προκύπτει ή της αιτίας που δεν καταγράφεται η μεταβολή ή και της τάσης για μεταβολή κ.ο.κ.)

- v. Ανάλυση τρόπων αντιμετώπισης των προβλημάτων/ αδυναμιών που εντοπίστηκαν από την Ο.Ε. και το Δήμο Μοσχάτου - Ταύρου ώστε να εφαρμοστούν τα μέτρα που δεν υλοποιήθηκαν,

(μπορεί να περιλαμβάνει αναφορά των τρόπων/ μεθόδων αποκατάστασης των προβλημάτων ή αδυναμιών που εντοπίστηκαν σε όσα μέτρα προβλέπονταν να έχουν υλοποιηθεί κατά το έτος σύνταξης της Ε.Π. – σε περίπτωση που έχουν υλοποιηθεί όλα τα προβλεπόμενα μπορεί να παραλείπεται η παρούσα ενότητα.

- vi. Συνοπτική παρουσίαση επικείμενων δράσεων για το **επόμενο** έτος ελέγχου.

(μπορεί να περιλαμβάνει παρουσίαση των μέτρων που σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ αναμένεται να εφαρμοστούν στο επόμενο έτος ελέγχου και συνοπτική περιγραφή για όσα από αυτά έχουν ήδη ξεκινήσει διαχειριστικά και σε επίπεδο ωρίμανσης και εγκρίσεων).

Δραστηριότητα 11.1 έως 11.3: Ενημέρωση σχεδίου | κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας | νέες προκλήσεις

Όπως σημειώνεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014), τα αποτελέσματα της αξιολόγησης (βλ. Δραστηριότητα 10.3) θα πρέπει να **ανατροφοδοτούν** σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που ακολουθεί μεν μία πορεία εφαρμογής αλλά μπορεί να μεταβάλλεται, να επικαιροποιείται και να προσαρμόζεται στα διάφορα δεδομένα που προκύπτουν από τη διαχείριση των έργων και των νέων προκλήσεων.

Σύμφωνα με την πρόσφατη ελληνική νομοθεσία Ν. 4599/2019- έργο του φορέα εκπόνησης είναι η επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης **όποτε κρίνεται αναγκαίο** και η αναθεώρησή του σύμφωνα με την παρ. 10 του αρ. 22. Ειδικότερα το ΣΒΑΚ προβλέπεται ότι «μπορεί να αναθεωρείται κάθε πέντε (5) έτη και πάντως όχι αργότερα από την πάροδο δεκαετίας, εφόσον κρίνεται σκόπιμο από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή, εφόσον προκύψουν νέα δεδομένα και εξελίξεις, ιδίως ως προς τα θέματα της παραγράφου 2».

Στο παραπάνω πλαίσιο – και με δεδομένο ότι η Ο.Ε. του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου θα προωθεί και θα παρακολουθεί εντατικά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ετήσια βάση, κρίνεται σκόπιμη η ενημέρωση- επικαιροποίησή του ανά 5ετία ώστε να αξιολογηθούν τα όποια επιτεύγματα και οι αποτυχίες εφαρμογής, οι δυσκολίες εφαρμογής των μέτρων, και να αναφερθούν οι νέες συνθήκες- προκλήσεις στην περιοχή παρέμβασης.

Στόχος αυτού του σταδίου είναι η ενημέρωση- επικαιροποίηση του τρέχοντος ΣΒΑΚ στην 5ετία εφαρμογής του, η **ορθολογική αναθεώρησή** του και η παρουσίαση των ειδικών αναγκών και προκλήσεων για ολιστική ή όχι αναθεώρησή του στη δεκαετία.

Έργο της Ο.Ε. του Δήμου στη φάση αυτή είναι η συλλογή του συνόλου των Εκθέσεων Προόδου, η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής και η σύνταξη του Αναθεωρημένου ΣΒΑΚ – εάν απαιτείται.

Με τη συνεργασία του Δικτύου Φορέων, των πολιτών και εξωτερικών αναδόχων κρίνεται σκόπιμο να συνταχθεί η **Έκθεση Επικαιροποίησης/ Αναθεώρησης** του ΣΒΑΚ όπου θα παρουσιάζονται ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ τα παρακάτω:

1. Εισαγωγή

(μπορεί να περιλαμβάνει μικρή εισαγωγή σχετικά με το σκοπό της αναθεώρησης του ΣΒΑΚ Μοσχάτου - Ταύρου, των νέων δεδομένων, των αστοχιών του παλαιού ΣΒΑΚ ή του σχεδίου δράσης του κ.α.),

2. Η αναλυτική πορεία εφαρμογής των μέτρων του πρώτου ΣΒΑΚ και οι επικαιροποιημένοι δείκτες με συνοπτική αναφορά στις δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την εκπόνησή του και η αξιολόγηση της επίδρασης του κάθε μέτρου του ΣΒΑΚ

(μπορεί να περιλαμβάνει πίνακες σχετικά με τα μέτρα που υλοποιήθηκαν, το βαθμό ολοκλήρωσης/ εφαρμογής των μέτρων, το βαθμό αποδοχής τους από τους κατοίκους και επισκέπτες του Μοσχάτου - Ταύρου κ.α.),

3. Κατάλογος στόχων που τέθηκαν κατά το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, του βαθμού επίτευξης των δεικτών και αξιολόγηση επίδρασης κάθε μέτρου σε ΠΟΙΟΤΙΚΟ και ΠΟΣΟΤΙΚΟ επίπεδο

(μπορεί να περιλαμβάνει πέρα από το βαθμό επίτευξης των στόχων και δεικτών και σχολιασμό για την επιτυχία ή αποτυχία των στόχων, τη διαχείριση υλοποίησης των μέτρων με τις ενδεχόμενες αστοχίες και το βαθμό συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων),

4. Αναφορά σε νέα δεδομένα σχετικά με την περιοχή παρέμβασης

(μπορεί να περιλαμβάνει νέα δεδομένα που σχετίζονται με την περιοχή παρέμβασης του Μοσχάτου - Ταύρου που τυχόν δεν ελήφθησαν υπόψη κατά τη σύνταξη του ΣΒΑΚ αρχικά ή που προέκυψαν εκ των υστέρων. Τα νέα αυτά δεδομένα μπορεί να σχετίζονται με πολεοδομικά- κυκλοφοριακά- κοινωνικά- περιβαλλοντικά ζητήματα, νέες αναπτύξεις, έναν νέο πόλο έλξης- παραγωγής μετακινήσεων, μία νέα διάνοιξη οδού, τον εντοπισμό περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε δεδομένη περιοχή, τις τάσεις του εξειδικευμένου τουρισμού, του περιπατητικού τουρισμού ή άλλων στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής, μία χωροθέτηση ενός νέου σχολικού συγκροτήματος, μιας νέας επιχείρησης ή ενός φορέα, τη συγκέντρωση τροχαίων συγκρούσεων σε σημείο που μέχρι πρότινος δεν είχε αξιολογηθεί ως

σημαντικό και πολλά άλλα ζητήματα που μπορούν να συμβούν σε μια περιοχή σε διάστημα 5ετίας),

5. Πλαίσιο επικαιροποίησης ΣΒΑΚ με αναφορά σε περαιτέρω πολιτικές, στόχους, προτεραιότητες και μέτρα

(μπορεί να περιλαμβάνει αρχικά το σύνολο των δραστηριοτήτων διαβούλευσης και εμπλοκής κοινού και Δικτύου Φορέων για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ. Σε αυτή την ενότητα θα πρέπει να καταγράφονται όλες οι **διαδικασίες** που πραγματοποιήθηκαν με τη συμμετοχή φορέων και κοινού για την αξιολόγηση των δεδομένων, οι απόψεις των φορέων και η ενσωμάτωσή τους στην αναγνώριση νέων προκλήσεων και νέων μέτρων, οι διαδικασίες ενημέρωσης από την Ο.Ε. κ.α.

Στη συνέχεια σε αυτή την ενότητα θα παρουσιάζεται αναλυτικά το πλαίσιο επικαιροποίησης του ΣΒΑΚ και **το νέο αναθεωρημένο πλέον ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου** με διεξοδική αναφορά σε προτεραιότητες- στόχους- νέους δείκτες- νέα μέτρα και αναλυτικό Σχέδιο Δράσης και επικαιροποιημένο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης).

Στόχος της παραπάνω Έκθεσης - ΠΡΟΤΥΠΟΥ είναι να αποτελέσει το πρότυπο στο οποίο η Ομάδα Εργασίας θα δημιουργήσει το επικαιροποιημένο- αναθεωρημένο ΣΒΑΚ του Δήμου Μοσχάτου - Ταύρου, το οποίο θα πρέπει να είναι σε συμφωνία με το Δίκτυο Φορέων και να εγκριθεί αρμοδίως - κατά τα οριζόμενα της παρ. 10, αρ.22 του Ν. 4599/2019- μέσω των θεσμικών διαδικασιών από ΟΤΑ και λοιπούς φορείς ελέγχου.

Βιβλιογραφία

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Μοσχάτου – Ταύρου

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

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