

ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και Τελικού Τεύχους ΣΒΑΚ



ΣΒΑΚ
ΒΥΡΩΝΑ

Ανάδοχοι:

ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ISO CODE: 2102-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-04-0

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΕΓΓΡΑΦΟΥ: ISO CODE: 2102-00-10-ΠΥ-ΤΕ-ΣΒΑΚ-04-0

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ: ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜ/ΝΙΑ	ΣΥΝΤΑΞΗ	ΕΛΕΓΧΟΣ	ΕΓΚΡΙΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
Έκδοση 0	ΔΕΚ. 2023	ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ	ΚΟΣΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ	Πακέτο Εργασίας 4

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1 Συμβατικά	1
1.2 Αντικείμενο της μελέτης	1
1.3 Ομάδα μελέτης	6
2. ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ (ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ).....	7
2.1 Προσδιορισμός Ολοκληρωμένων Πακέτων Μέτρων	7
2.1.1 Γενικές Αρχές.....	8
2.1.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση).....	10
2.1.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	16
2.1.4 Διαχείριση Στάθμευσης	18
2.1.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	23
2.1.6 Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας	25
2.1.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι	35
2.1.8 Εμπορικές Μεταφορές	38
2.1.9 Κατανάλωση Ενέργειας	39
2.1.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα.....	39
2.1.11 Πίνακας Μέτρων Τελικού Σεναρίου	40
3. 3 ^Η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	49
3.1 Απολογισμός 3 ^{ης} Ανοιχτής Εκδήλωσης για το ΣΒΑΚ Βύρωνα	49
4. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ.....	54
4.1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων.....	54
5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕΤΡΩΝ	76
6. ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΥΠΕΥΘΥΝΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΜΕΤΡΩΝ	88
7. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ.....	91
7.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης	91
8. ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΒΑΚ.....	96
9. ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΚΑΘ' ΥΛΗΝ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	98
Παράρτημα Ι: Παρουσίαση 3 ^{ης} Διαβούλευσης.....	99

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1-1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019).....	2
Εικόνα 2-1: Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στη στροφή της οδού	10
Εικόνα 2-2: Ενδεικτική διαμόρφωση εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης	11
Εικόνα 2-3: Ανάπλαση Πλατείας Αγ. Λαζάρου	13
Εικόνα 2-4: Ανασχεδιασμός κόμβου Ν. Ελβετίας	14
Εικόνα 2-5: Προτεινόμενοι κυκλικοί κόμβοι προς διαμόρφωση (Τελικό Σενάριο)	17
Εικόνα 2-6: Βελτίωση ισόπεδου κόμβου (Τελικό Σενάριο)	17
Εικόνα 2-7: Συνδρομητικό Σύστημα Υπηρεσιών Κινητικότητας (Mobility as a Service)	20
Εικόνα 2-8: Δίκτυο Micromobility Hubs.....	21
Εικόνα 2-9: Προστατευμένη από την κυκλοφορία περιοχή κατοικίας στο Freiburg (οικισμός Vauban)	28
Εικόνα 2-10: Προστατευμένο από την κυκλοφορία κέντρο του Leuven. Στύλος με φωτεινές ενδείξεις επιτρεπόμενων οχημάτων ανάλογα με την ώρα της ημέρας	28
Εικόνα 2-11: Ενδεικτικές τυπικές διατομές	29
Εικόνα 2-12: Ενδεικτικές τυπικές διατομές με διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου	30
Εικόνα 2-13: Ενδεικτική τυπική διατομή μικτής χρήσης οχημάτων – ποδηλάτων.....	31
Εικόνα 2-14: Η κεντρική πλατεία της Σιένα.....	35
Εικόνα 2-15: Ανελκυστήρας πλαγιάς στη Βέρνη	36
Εικόνα 2-16: Καθημερινές δουλειές στην Κοπεγχάγη με cargobikes	37
Εικόνα 2-17: Ηλεκτρικά μικροοχήματα για μεταφορά ατόμων μειωμένης κινητικότητας στο πεζοδρομημένο κέντρο της Λιουμπλιάνας.....	38

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα Υλοποίησης (5ετία, 10ετία, 15+ετία).....	41
Πίνακας 4-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)	55
Πίνακας 5-1: Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ	78
Πίνακας 5-2: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1	82
Πίνακας 5-3: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2	82
Πίνακας 5-4: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3	82
Πίνακας 5-5: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4	83
Πίνακας 5-6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5	83
Πίνακας 5-7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6	83
Πίνακας 5-8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.7	83
Πίνακας 5-9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.8	84
Πίνακας 5-10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.9	84
Πίνακας 5-11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.10	84
Πίνακας 5-12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.11	84
Πίνακας 5-13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.12	85
Πίνακας 5-14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.13	85
Πίνακας 5-15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.1	85
Πίνακας 5-16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.2	85
Πίνακας 5-17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.3	86
Πίνακας 5-18: Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης	87

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Διαχείριση Στάθμευσης	22
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Προτεινόμενο δίκτυο ήπιας κινητικότητας Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Βύρωνα.....	34

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

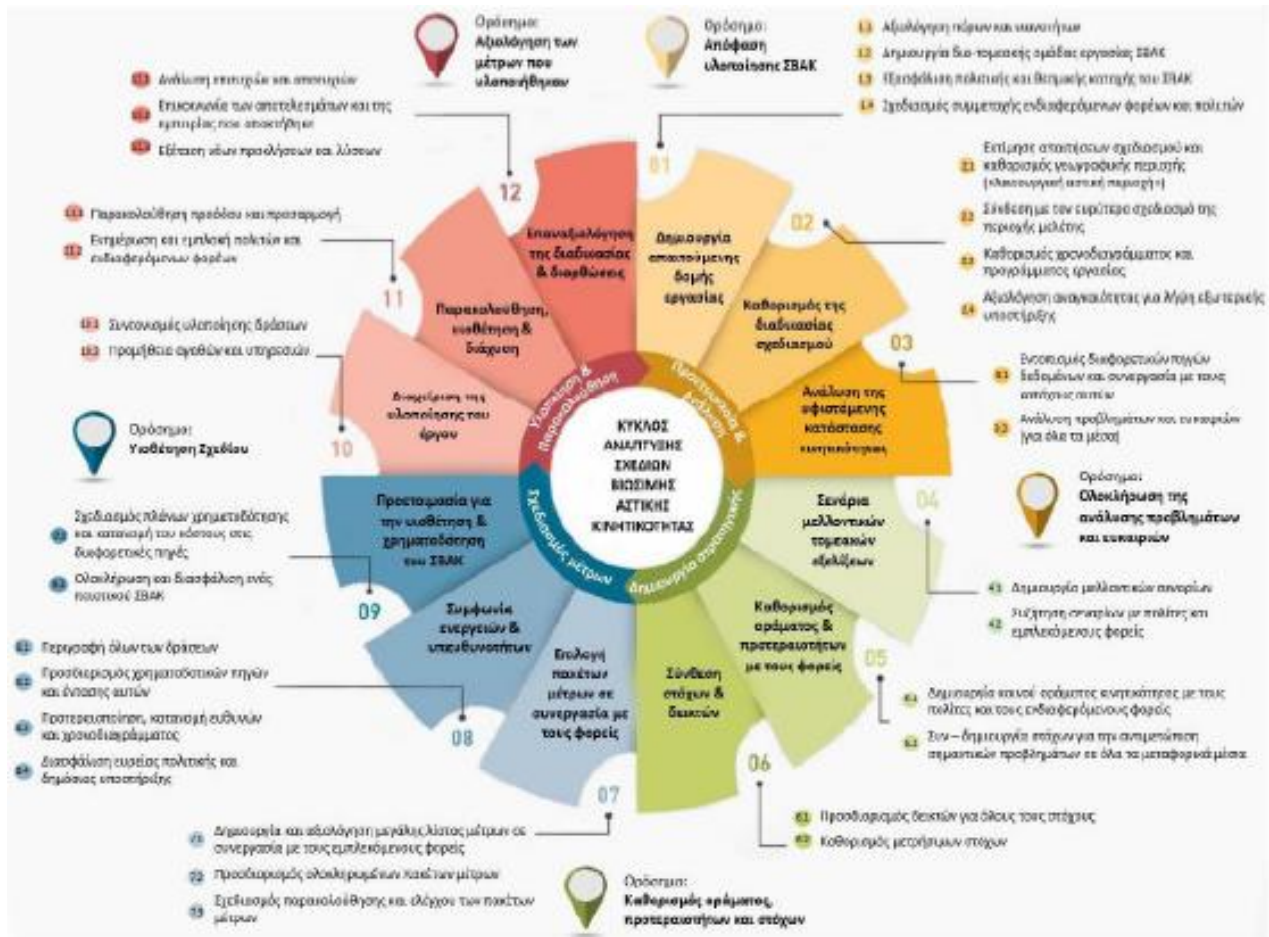
Σύμφωνα με την από 23/07/2021 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 13404) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Βύρωνα κ. **Γρηγόριο Κατωπόδη** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΣΜΑΣ του ΣΙΜΟΥ», η «**Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Βύρωνα**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί το **Πακέτο Εργασίας 4** (εκ των έξι πακέτων εργασίας) **τμήμα της εν λόγω παροχής υπηρεσιών και αφορά στην Σύνταξη Σχεδίου Δράσης και του Τελικού Τεύχους ΣΒΑΚ**.

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Σύμφωνα με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εκπόνηση και εφαρμογή των ΣΒΑΚ, προκύπτουν οι ακόλουθες κωδικοποιημένες οδηγίες εκπόνησης (με τις αναγκαίες προσαρμογές στα ελληνικά δεδομένα και τη σχετική ορολογία), τις οποίες οφείλει να ακολουθήσει ο Δήμος προκειμένου το ΣΒΑΚ που θα εκπονήσει να είναι αποδεκτό από τους ευρωπαϊκούς φορείς αξιολόγησης και ο Δήμος έτσι να είναι επιλέξιμος για τη συμμετοχή του σε σχετικά Ευρωπαϊκά Προγράμματα. Η κωδικοποίηση και μετάφραση των οδηγιών έχει γίνει με ευθύνη του Συμβούλου από το πρωτότυπο έγγραφο της ΕΕ. Από το 2013 έως τον Οκτώβριο του 2019, οι Οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ELTIS) που ήταν σε ισχύ, ήταν οι «Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2013). Το ELTIS, βασιζόμενο στην εμπειρία από την εκπόνηση ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκές πόλεις, προχώρησε στην επανεξέταση και ενημέρωση των οδηγιών με νέες προδιαγραφές, όπως αναθεωρήθηκαν από τον Οκτώβριο του 2019, με το Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2nd Edition.

Παρακάτω παρουσιάζεται ο νέος «Κύκλος ΣΒΑΚ» που βασίζεται στις πρόσφατες αυτές προδιαγραφές. Ο νέος κύκλος ΣΒΑΚ διαχωρίζεται σε 4 φάσεις, 12 βήματα και 32 δραστηριότητες. Επίσης υπάρχουν και 5 ορόσημα, από τα οποία τα 4 βρίσκονται στο τέλος στη κάθε φάσης και το 1 στην αρχή της εκπόνησης.



Εικόνα 1-1: Νέος κύκλος ΣΒΑΚ (2019)

Αντικείμενο της παρούσας σύμβασης είναι η υποβοήθηση της Υπηρεσίας του Δήμου Βύρωνα στην εκπόνηση των Βημάτων 1-9 του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, τα οποία απαιτούν τη συγκρότηση μιας διεπιστημονικής ομάδας επιστημόνων υψηλού επιπέδου και ειδικευσης.

Οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται σε κάθε ΣΒΑΚ πρέπει να απευθύνονται σε όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των δημόσιων και ιδιωτικών, επιβατικών και εμπορευματικών, μηχανοκίνητων και μη, καθώς και τη μετακίνηση και τη στάθμευση. Κάθε ΣΒΑΚ αποτελεί μια στρατηγική για την αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση προβλημάτων μεταφορών σε αστικές περιοχές, με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα νομικά πλαίσια των κρατών-μελών.

Τα ΣΒΑΚ αντιμετωπίζουν πιο αποτελεσματικά τα προβλήματα που σχετίζονται με τις μεταφορές, στις αστικές περιοχές. Είναι το αποτέλεσμα μιας δομημένης διαδικασίας, τα στάδια της οποίας θα περιγραφούν αναλυτικά στη συνέχεια.

Με βάση τις υφιστάμενες πρακτικές και τα ρυθμιστικά πλαίσια, τα βασικά χαρακτηριστικά ενός ΣΒΑΚ είναι:

- Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο εφαρμογής
- Συμμετοχική προσέγγιση με εμπλοκή πολιτών και τοπικών φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων
- Ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μέσων μετακίνησης
- Ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλους τους χρήστες

- Οριζόντια και κάθετη ολοκλήρωση (μετακινήσεις σε δίκτυο, συνεχείς ροές, όχι αποσπασματικότητα μετακινήσεων)
- Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων
- Τακτική παρακολούθηση, αξιολόγηση και υποβολή εκθέσεων
- Εξέταση του εξωτερικού κόστους για όλους τους τρόπους μεταφοράς

Στις αστικές περιοχές, οι πολιτικές και τα μέτρα που καθορίζονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας πρέπει να καλύπτουν όλους τους τρόπους και τις μορφές των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των:

- δημόσιων ή ιδιωτικών μεταφορών,
- των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών,
- των μεταφορών με μηχανοκίνητα ή μη-μηχανοκίνητα μέσα,
- την κίνηση και τη στάθμευση.
- Πρόσθετα θα πρέπει να καλύπτονται οι ανάγκες όλων των χρηστών εξασφαλίζοντας την ισότιμη πρόσβαση και την προσπελασιμότητα της πόλης, όπως:
- των κατοίκων
- των εργαζομένων
- των επισκεπτών ή και τουριστών
- των ατόμων με ειδικές ανάγκες (άτομα με αναπηρία, άτομα με μειωμένη δυνατότητα κινητικότητας, τυφλοί, κλπ.)
- των λοιπών εμποδιζόμενων ατόμων (ηλικιωμένοι, υπερήλικες, γονείς με μικρά παιδιά, έγκυες γυναίκες, νήπια και μικρά παιδιά, κλπ.)

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Βύρωνα θα αποτελεί ένα κείμενο στρατηγικής με ειδικό περιεχόμενο. Η αποστολή του είναι να επιφέρει τη στροφή του Δήμου προς τη βιώσιμη κινητικότητα.

Αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο με τη βοήθεια του οποίου μπορούν να επιτευχθούν τα ακόλουθα:

1. Καλύτερη Ποιότητα Ζωής
2. Εξοικονόμηση κόστους για τις καθημερινές μετακινήσεις
3. Πλεονεκτήματα για το περιβάλλον και την υγεία
4. Απρόσκοπτες μετακινήσεις και βελτιωμένη προσβασιμότητα
5. Αποτελεσματική χρήση των πόρων
6. Δημόσια υποστήριξη
7. Στροφή προς μια νέα κουλτούρα αστικής κινητικότητας
8. Προετοιμασία καλύτερων μελετών και σχεδίων για κάθε επιμέρους θέμα κινητικότητας
9. Αξιοποίηση συνεργειών
10. Μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα και πρόσβαση σε χρηματοδοτήσεις

Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν θα πρέπει να αιτιολογούνται με γνώμονα τη συνεισφορά της κάθε μίας στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που θα έχουν εντοπιστεί από την ανάλυση και στην επίτευξη των περιβαλλοντικών και άλλων στόχων του έργου και ειδικότερα των γενικότερων στόχων εθνικού επιπέδου. Κάθε παρέμβαση θα διατυπωθεί σε αδρές γραμμές, αλλά με τρόπο ώστε να προκύπτει το φυσικό της αντικείμενο και τα τεχνικά και λειτουργικά της χαρακτηριστικά. Η περιγραφή κάθε παρέμβασης θα πρέπει να γίνει με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η εκτίμηση των επιπτώσεων της σε προκαταρκτικό επίπεδο με αναφορά στους δείκτες αξιολόγησης που θα έχουν τεθεί. Οι παρεμβάσεις θα λάβουν υπόψη τους τα υπό εκτέλεση και προγραμματισμένα έργα

υποδομής και τις υφιστάμενες και προγραμματισμένες πολεοδομικές πολιτικές και παρεμβάσεις. Επίσης θα παρουσιαστούν συνολικά συμπεράσματα των προτεινόμενων παρεμβάσεων σε βραχύ, μέσο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα για κάθε περιοχή. Αναφορικά με τη διερεύνηση επίλυσης τοπικών κυκλοφοριακών προβλημάτων οι προτάσεις και εναλλακτικές λύσεις θα πρέπει να είναι πλήρως τεκμηριωμένες.

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 1: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

1.1 Διαμόρφωση των Δομών Εργασίας

- 1.1.1. Δεξιότητες και διαθέσιμοι πόροι
- 1.1.2. Η Ομάδα του ΣΒΑΚ
- 1.1.3. Διασφάλιση πολιτικής και θεσμικής αποδοχής και υποστήριξης
- 1.1.4. Σχέδιο συμμετοχής φορέων και πολιτών

1.2. Προσδιορισμός Πλαισίου Σχεδιασμού

- 1.2.1. Δεσμεύσεις του σχεδιασμού και προσδιορισμός της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ
- 1.2.2. Σύνδεση με άλλες διαδικασίες σχεδιασμού
- 1.2.3. Χρονοδιάγραμμα και διάγραμμα εργασίας
- 1.2.4. Τεκμηρίωση ανάγκης συνεργασίας με εξωτερικό σύμβουλο

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

2.1 Πηγές Πληροφορίας και Δεδομένων

2.2 Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ, ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΣΤΟΧΩΝ, ΔΕΙΚΤΩΝ ΚΑΙ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1 Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων

- 3.1.1 Πιθανά σενάρια μελλοντικής ανάπτυξης
- 3.1.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Επικρατέστερο σενάριο

3.2 Ανάπτυξη Οράματος και Γενικών Στόχων του ΣΒΑΚ

- 3.2.1 Όραμα
- 3.2.2 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης - Γενικοί στόχοι

3.3 Προσδιορισμός Ειδικών Στόχων και Δεικτών Παρακολούθησης

- 3.3.1 Δείκτες παρακολούθησης
- 3.3.2 Ειδικοί στόχοι

3.4 Πακέτα Μέτρων

- 3.4.1 Διαδικασίες και αποτελέσματα διαβούλευσης – Λίστα μέτρων
- 3.4.2 Προσδιορισμός ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
- 3.4.3 Πρόγραμμα παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

4.1 Σχέδιο Δράσης

- 4.1.1 Ενέργειες
- 4.1.2 Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης
- 4.1.3 Προτεραιότητες, καθήκοντα και χρονοδιάγραμμα
- 4.1.4 Διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης

4.2 Προετοιμασία για υιοθέτηση και χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ

- 4.2.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης
- 4.2.2 Διασφάλιση ποιότητας
- 4.2.3 Τελικό έγγραφο διαβούλευσης του ΣΒΑΚ

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 5: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΨΗΦΙΑΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

- 5.1. Δημιουργία και διαχείριση social media (facebook group)
- 5.2. Ανάπτυξη και διαχείριση ειδικής ιστοσελίδας ενημέρωσης και πληθοπορισμού

ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 6: ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΑΝΟΙΚΤΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

- 6.1 Διοργάνωση ανοικτών εκδηλώσεων διαβούλευσης (4)

1.3 Ομάδα μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας υπηρεσίας συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng), MSc (Fin), Ανάδοχος Μελέτης – Κοινός Εκπρόσωπος
Κοσμάς Αναγνωστόπουλος,	Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος - Πολεοδόμος Msc, Ανάδοχος Μελέτης – Αναπληρωτής Εκπρόσωπος
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Γεωργία Προμπονά,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, Συγκοινωνιολόγος
Στέργιος - Ζήκος Πασχαλίδης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng)
Αλεξάνδρα Βάσιλα,	Περιβαλλοντολόγος Παν. Αιγαίου, MSc στη Πολεοδομία και Χωροταξία ΕΜΠ
Χρήστος Γιολλάσης,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, PhD
Μαρία Καλαντζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος ΕΜΠ, Πολεοδόμος – Χωροτάκτρια ΜΔΕ ΕΜΠ, MSc LSE
Κατερίνα Νικολοπούλου,	Πολιτική Επιστήμων, Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ματίνα Μελά,	Απόφοιτη Τμήματος Δημοσιογραφίας & Μ.Μ.Ε., ΑΠΘ
Εύα Φιλανθρωποπούλου	Ψυχοθεραπεύτρια, Πιστοποιημένη Εκπαιδεύτρια Ενηλίκων
Ελένη Καραπάνου	Μηχανικός Πληροφορικής
Φωτεινή Χωνιανάκη	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc
Σπυρίδων Παπαγιαννάκης,	Υποψήφιος Διδάκτορας Πολεοδομίας & Χωροταξίας, ΕΜΠ/ Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πτυχιούχος ΜΔΕ Πολεοδομίας & Χωροταξίας - MSc ΕΜΠ
Ζωή Χριστοφόρου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, με MSc Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού (Université Paris-Est, FR) και MSc Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού της Σχολής Αρχιτεκτονικής ΕΜΠ, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ και Δρ. Συγκοινωνιολόγος της Σχολής Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC) της Γαλλίας

2. ΠΑΚΕΤΑ ΜΕΤΡΩΝ (ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)

2.1 Προσδιορισμός Ολοκληρωμένων Πακέτων Μέτρων

Στο προηγούμενο Πακέτο Εργασίας μελετήθηκαν εναλλακτικά σενάρια για όλους τους τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο Τάσεων (Do Nothing or Business As Usual)**
- ✓ **Ήπιο Σενάριο (Do Something)**
- ✓ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)**

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Βύρωνα, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν προταθεί. Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά Σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου.

Στη συνέχεια περιγράφεται το Τελικό Σενάριο με εξειδίκευση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο πλαίσιο οριστικοποίησης του ΣΒΑΚ Βύρωνα. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

2.1.1 Γενικές Αρχές

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Πακέτο Εργασίας σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, Βασικό Οδικό Δίκτυο Ν. Αττικής, το Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής, Ζώνες Προστασίας του Υμηττού, Πληθυσμιακή Εξέλιξη, Οικονομικές Εξελίξεις, Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, ΜΜΜ, Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, Κατανάλωση Ενέργειας, Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).
- ✓ Στο παρόν Σενάριο επιδιώκεται η βέλτιστη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών, με ήπιες παρεμβάσεις, χωρίς ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών.
- ✓ Όσον αφορά στα σχεδιαζόμενα έργα του υπερκειμένου σχεδιασμού (ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής), υλοποιούνται οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις που επηρεάζουν συνολικά τις μετακινήσεις στο λεκανοπέδιο. Υλοποιείται η ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών εντός του Δήμου.
- ✓ Υλοποίηση των προβλεπόμενων θεσμοθετημένων μέτρων προστασία για το Όρος Υμηττού, όπου κρίνεται ότι υπάρχουν παραλείψεις/ παρεκκλίσεις.
- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης -ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων- στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της πόλης. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- ✓ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο την πόλη, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.
- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
- ✓ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας. Επιτυγχάνεται με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια, πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο.
- ✓ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.

- ✓ Οι υποδομές Αστικής Συγκοινωνίας (ΟΑΣΑ) λειτουργούν με αναβαθμισμένες υπηρεσίες σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις), βελτιώνοντας ουσιαστικά το επίπεδο εξυπηρέτησης. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας έργου και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ✓ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο.**

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

2.1.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

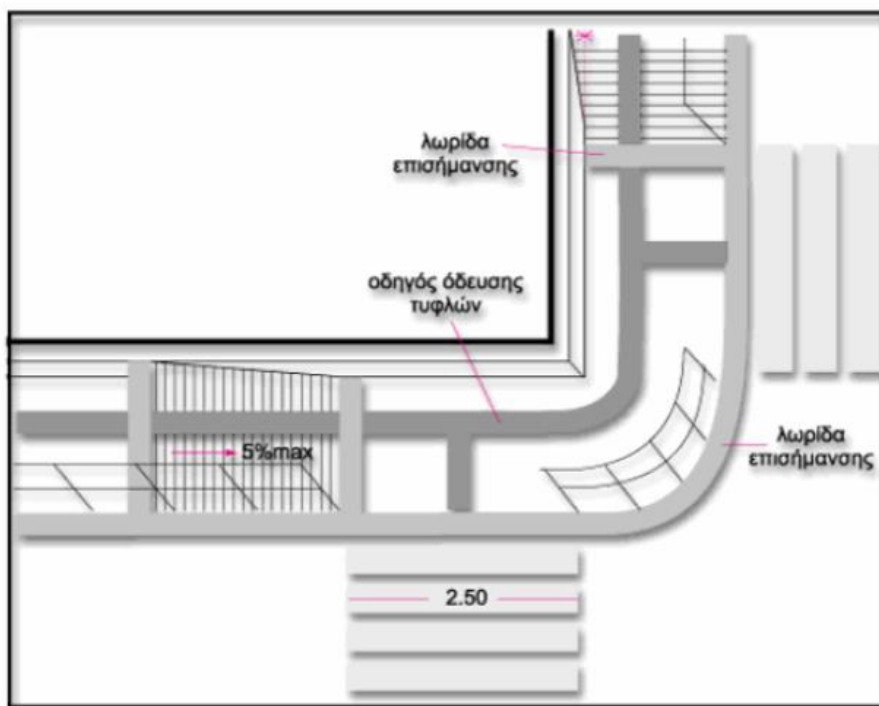
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

❖ Ορίζοντας 5ετίας

Η προτεινόμενη λειτουργία της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου -ιδιαίτερα του ιεραρχημένου- στόχο έχει την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

1. Όσον αφορά στην υποδομή του οδικού δικτύου, με έμφαση στο ιεραρχημένο δίκτυο, προτείνεται αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων. Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ σε ΌΛΟΥΣ, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.). Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων. Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των πεζοδρομίων για τη 15+ετία.

Στα προτεινόμενα πεζοδρόμια προβλέπεται η τοποθέτηση της απαιτούμενης υποδομής για την ασφαλή μετακίνηση των ΑΜΕΑ (κεκλιμένα επίπεδα στη στροφή της οδού, οδεύση τυφλών, κλπ.)



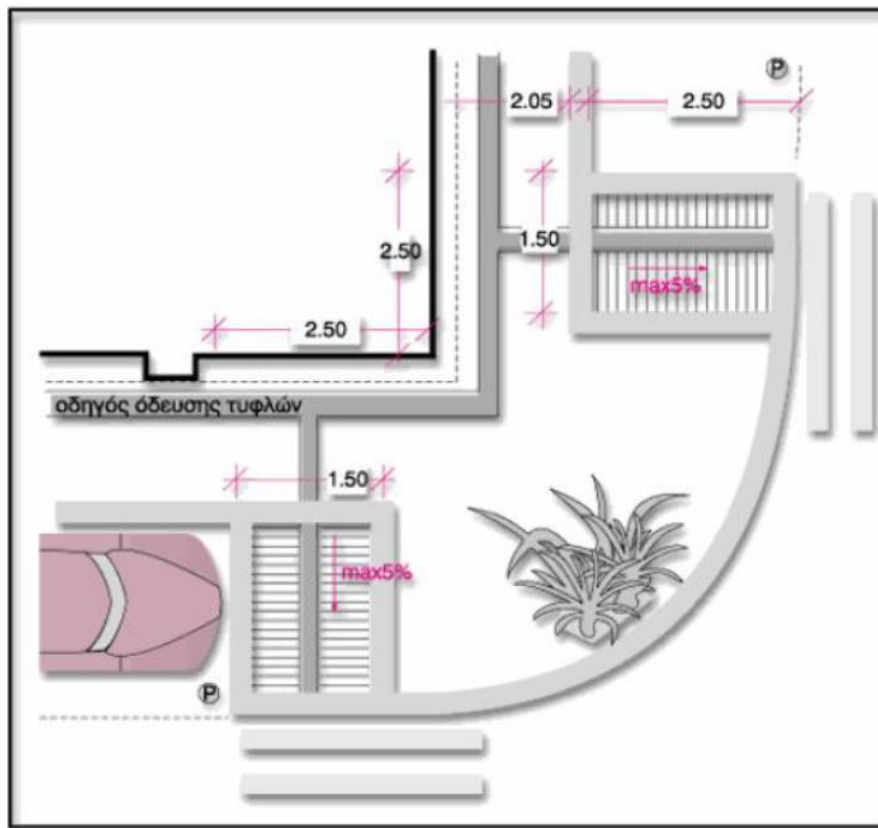
Εικόνα 2-1: Κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) στη στροφή της οδού

Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. 1998

2. Μείωση των ορίων ταχύτητας, με στόχο τα 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.

3. Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

Με τον εγκιβωτισμό των θέσεων στάθμευσης, εξασφαλίζεται η ορθή εφαρμογή των κανονισμών του ΚΟΚ υπέρ της οδικής ασφάλειας, όπως το απαιτούμενο ελεύθερο μήκος για ορατότητα από διασταυρώσεις και STOP, το απαιτούμενο ελεύθερο μήκος επι-αποβίβασης σε στάσεις λεωφορείων, κλπ.



Εικόνα 2-2: Ενδεικτική διαμόρφωση εγκιβωτισμού θέσεων στάθμευσης

Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιασμός για όλους», Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. 1998

4. Απαγόρευση της διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.
5. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.
- Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)
 - Ενδεικτικά προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται σε οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκιβωτισμένες θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης και φυσικά μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.

Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των εξεταζόμενων οδών για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των οδών για τη 15+ετία.

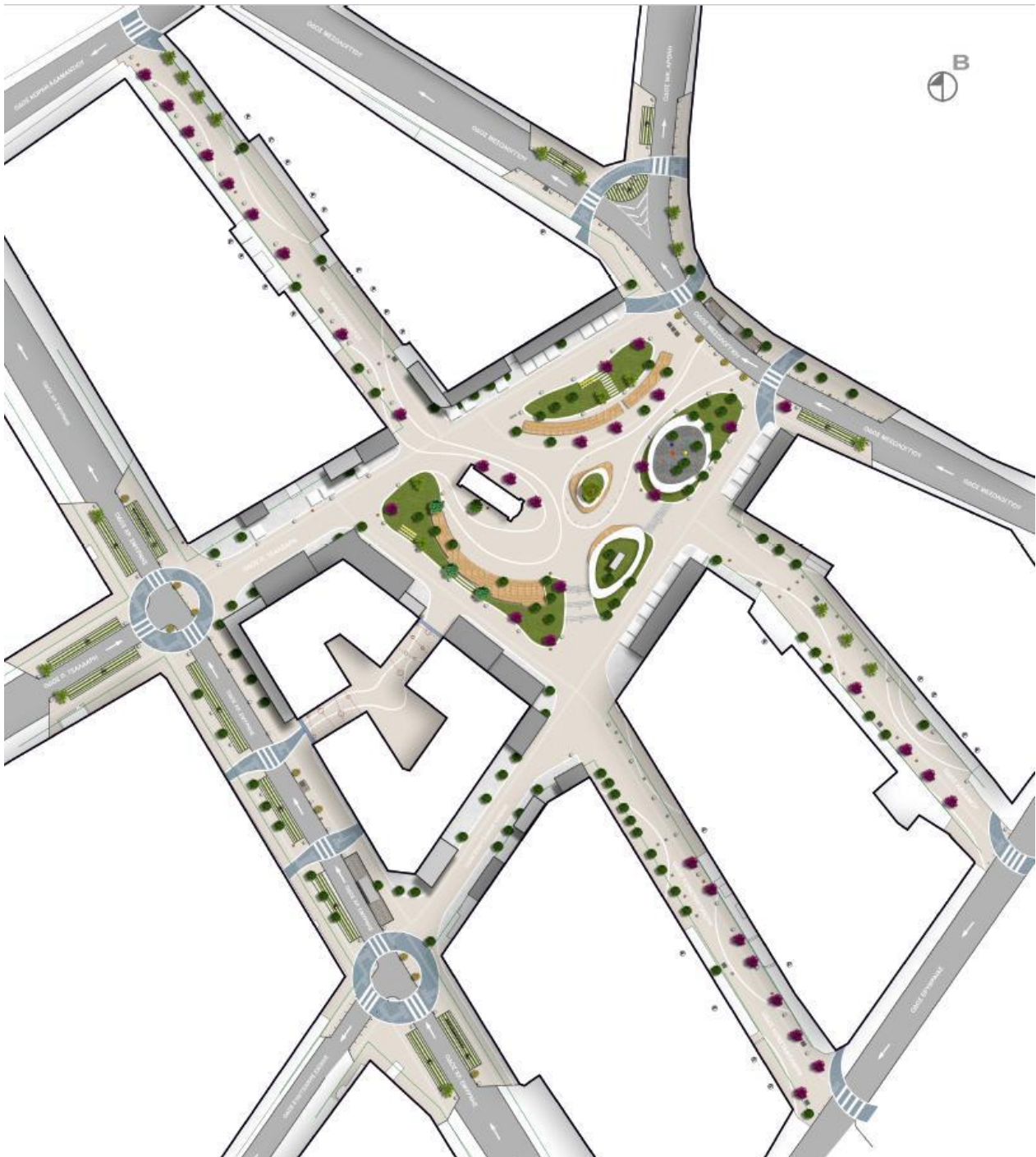
6. Για τις περιοχές γειτονιάς προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
7. Υλοποιούνται μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες¹ για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
8. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εστιάζουν στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων, με άμεση εφαρμογή σε ακτίνα 300μ. και εντός του Ορίζοντα 5ετίας της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).
9. Εφαρμόζεται σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Το «κοινόχρηστο αυτοκίνητο» (car sharing) αποτελεί μια εναλλακτική λύση που απαλλάσσει από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης επιβατικού Ι.Χ. Πρόκειται για μια λύση ελκυστική μόνο σε πόλεις καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία και δίκτυα ποδηλάτου, δηλαδή εκεί όπου το περπάτημα είναι ασφαλές και ευχάριστο και όπου το αυτοκίνητο δεν εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες (π.χ. για δουλειά) αλλά χρησιμοποιείται για αναψυχή ή έκτακτες μετακινήσεις (υγεία κ.λπ.).
10. Συνδυαστικά με το «κοινόχρηστο αυτοκίνητο - car sharing» εφαρμόζονται τα «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» και τα «κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης» (όπως στο Παρίσι), τα οποία γίνονται μια μορφή εξοπλισμού του κέντρου. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία ή/και σε κάποιες περιπτώσεις με αυτή αποκτάται πρόσβαση και σε συστήματα κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ δημόσιας συγκοινωνίας άλλων πόλεων ακόμη και διαφορετικών χωρών. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling).

11. **Ανάπλαση Πλατείας Αγίου Λαζάρου**

Προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών που καταλήγουν στην πλατεία, επιτρέποντας την πρόσβαση μόνο στους περίοικους που διαθέτουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, όπως και στα οχήματα τροφοδοσίας και έκτακτης ανάγκης.

Οι οδοί κύριας κυκλοφορίας αναπλάθονται με τέτοιο τρόπο ώστε το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία να εξυπηρετούνται με άνεση και ασφάλεια, ενώ ενισχύονται οι διαβάσεις πεζών μέσα από έναν ιδιαίτερο/ χαρακτηριστικό σχεδιασμό οριζόντιας διαγράμμισης βάσει διεθνών βέλτιστων πρακτικών.

¹ «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

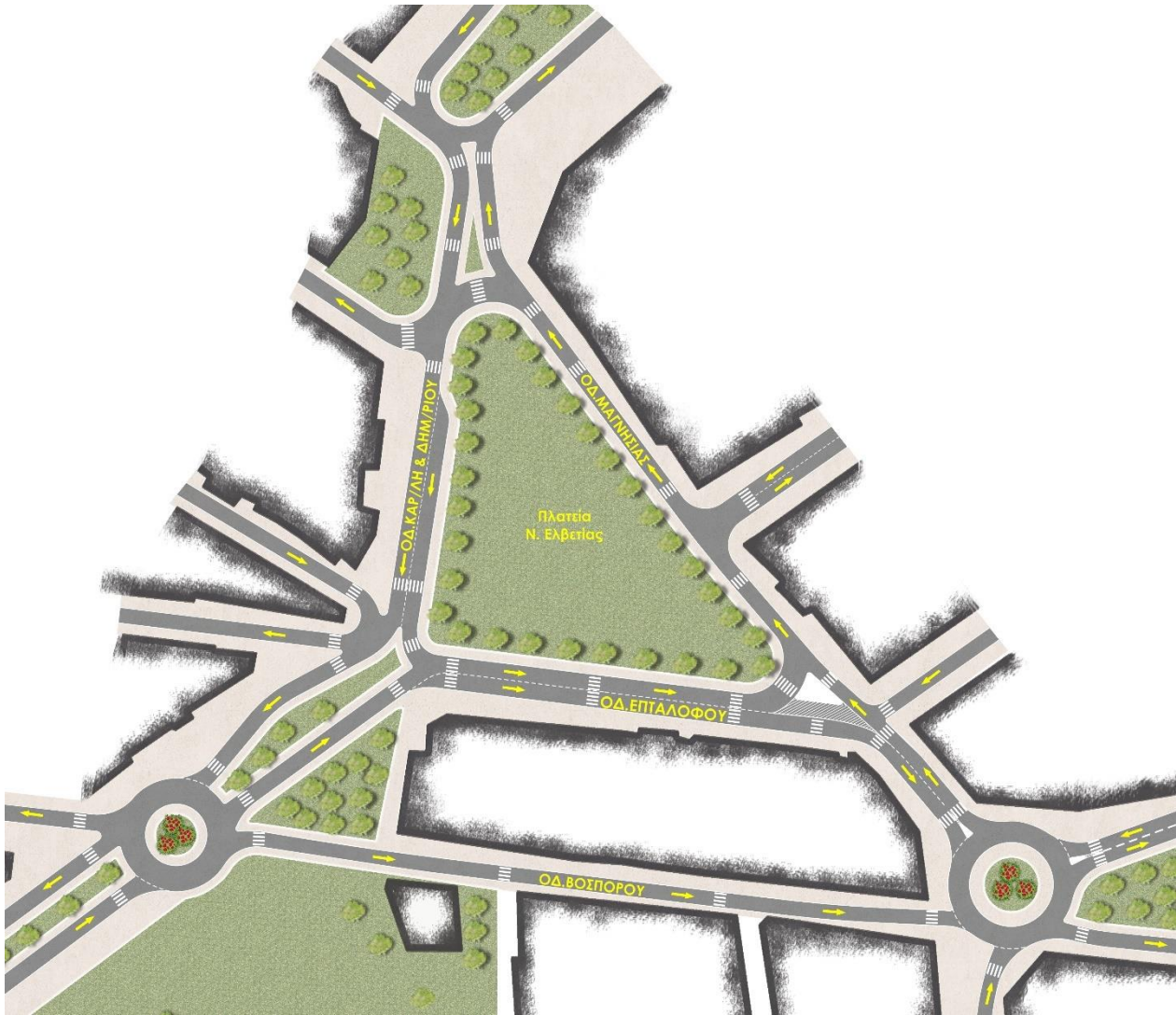


Εικόνα 2-3: Ανάπλαση Πλατείας Αγ. Λαζάρου

12. Ανασχεδιασμός κόμβου Ν. Ελβετίας

Αναδιαμόρφωση του κόμβου της Νέας Ελβετίας, ώστε να κυριαρχούν οι κυκλικές κινήσεις μονής κατεύθυνσης, έναντι των διασταυρούμενων ροών διπλής κατεύθυνσης.

Επομένως, η Πλατεία Νέας Ελβετίας αποκτά κυκλική ροή, ενώ διαμορφώνονται δύο επιπλέον κυκλικοί κόμβοι στα άκρα της οδού Βοσπόρου. Με τη διαμόρφωση κατάλληλων νησίδων, χώρων στάσης και στάθμευσης, οριζόντιας διαγράμμισης και διαβάσεων πεζών, οι ευάλωτοι χρήστες αποκτούν μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση κατά την κίνησή τους.



Εικόνα 2-4: Ανασχεδιασμός κόμβου Ν. Ελβετίας

13. Ανασχεδιασμός του κόμβου Καραολή Δημητρίου - Μαγνησίας & Κωνσταντινουπόλεως, όπως και του κόμβου Τμώλου – Βοσπόρου & Ωλένης.
14. Διερεύνηση εφικτότητας μονοδρόμησης των οδών Φορμίωνος, Νικηφορίδη, Τμώλου, Μαγνησίας και Αγ. Σοφίας.
15. Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης για τον Δήμο Βύρωνα.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται παρακάτω στο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών.
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου. Ως πρώτο βήμα μπορεί απλώς να εφαρμοστεί η νομοθεσία που ορίζει ότι κάθε δρόμος πλάτους μικρότερου των 6μ. είναι πεζόδρομος.
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.

Ενδεικτικά, προτείνονται πεζοδρομήσεις περιοχών:

- πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
- πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπόσημων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Επέκταση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου της περιοχής παρέμβασης.
 - ο Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης.
 - ο Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 300% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου της πόλης.

Σηματοδότηση

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
2. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, προτεραιότητα δίνεται στην προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων. Συνεπώς, προτείνεται να εφαρμοστούν ηχητικά συστήματα για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια.
3. Επίσης, προτείνεται τα πεζοφάναρα και τα φανάρια των κόμβων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου να περιλαμβάνουν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες (π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το που βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε»).

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.
2. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.

2.1.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ Ορίζοντας 5ετίας

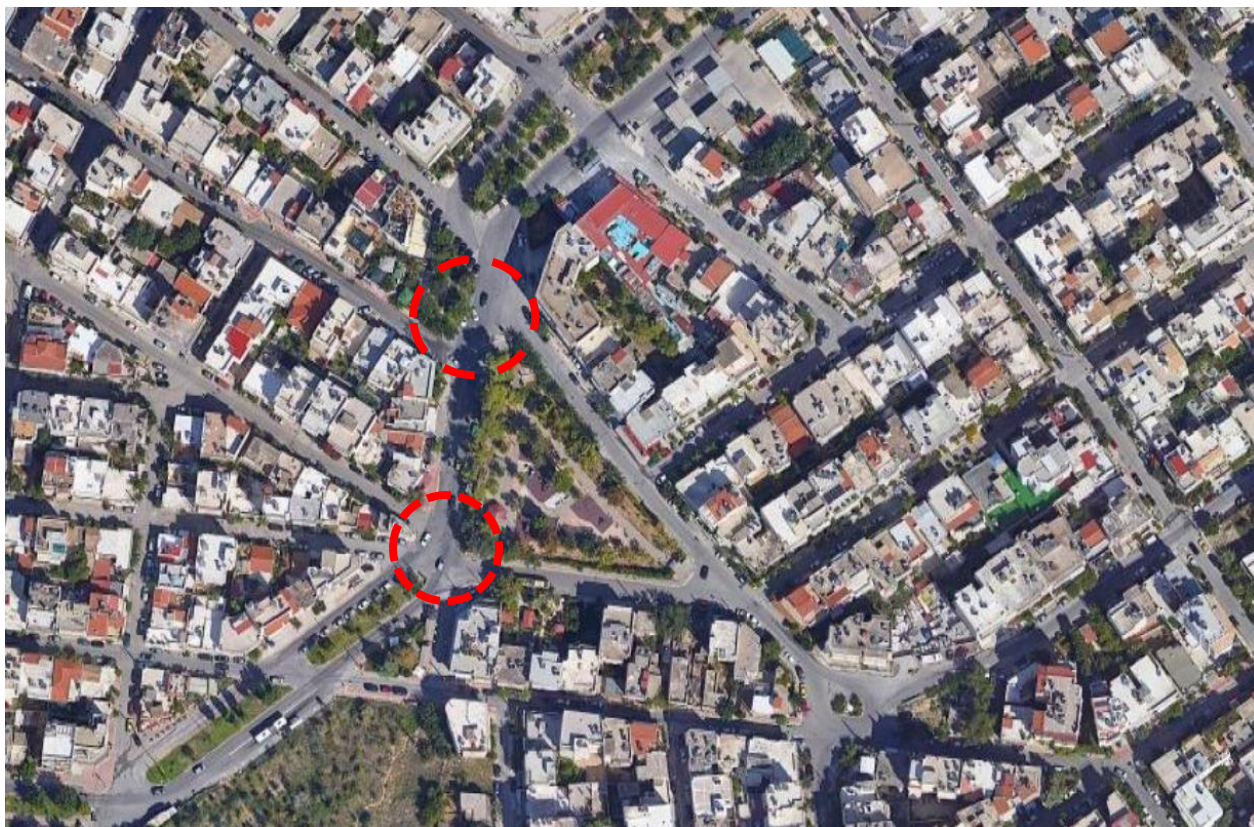
1. Δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout) σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. και εφόσον υπάρχει διαθέσιμος χώρος. Κατά προτεραιότητα:
 - Καραολή και Δημητρίου – Ταταούλων – Επταλόφου
 - Καραολή και Δημητρίου - Μαγνησίας - Κωνσταντινουπόλεως
2. Πραγματοποιούνται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που μειώνουν την επικινδυνότητά τους. Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, διαβάσεις πεζών κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ και οδεύσεις τυφλών. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 30% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια. Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα:
 - Φορμίωνος & Λ. Παπανδρέου

❖ Ορίζοντας 10ετίας

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%.



Εικόνα 2-5: Προτεινόμενοι κυκλικοί κόμβοι προς διαμόρφωση (Τελικό Σενάριο)



Εικόνα 2-6: Βελτίωση ισόπεδου κόμβου (Τελικό Σενάριο)

2.1.4 Διαχείριση Στάθμευσης

Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων της πόλης. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/ κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διαρκείας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).

- ➔ Σε συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας, οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο πρέπει να είναι πολύ λιγότερες από τις σημερινές και να διατίθενται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους στους κατοίκους, καθώς κάθε θέση στάθμευσης αποτελεί πόλο έλξης για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να συνοδεύεται από μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με σχετικές διαμορφώσεις στους πέριξ δρόμους.

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Επιβολή της απαγόρευσης της παράνομης παρόδιας στάθμευσης σε όλο το οδικό δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Ήπιου Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

Υλοποίηση των παρεμβάσεων σε ποσοστό 30% εντός της 5ετίας, σε ποσοστό 70% στη 10ετία και σε ποσοστό 100% στη 15+ετία.

2. **Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου**, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Ενδεικτικά, προτείνεται η εφαρμογή του ΣΕΣ πέριξ του εμπορικού κέντρου και στα όρια με τον Δήμο Παγκρατίου.

Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών, στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες, με ταυτόχρονη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Προτείνεται η εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης της παρά την οδό και της εκτός οδού στάθμευσης. Με εφαρμογή τηλεματικής, δίνεται η δυνατότητα παροχής πληροφορίας στον οδηγό σε πραγματικό χρόνο (real time) για τη συνολική προσφορά και τη θέση διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης.

3. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε κεντρικές στάσεις λεωφορείων αλλά και μελλοντικά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).

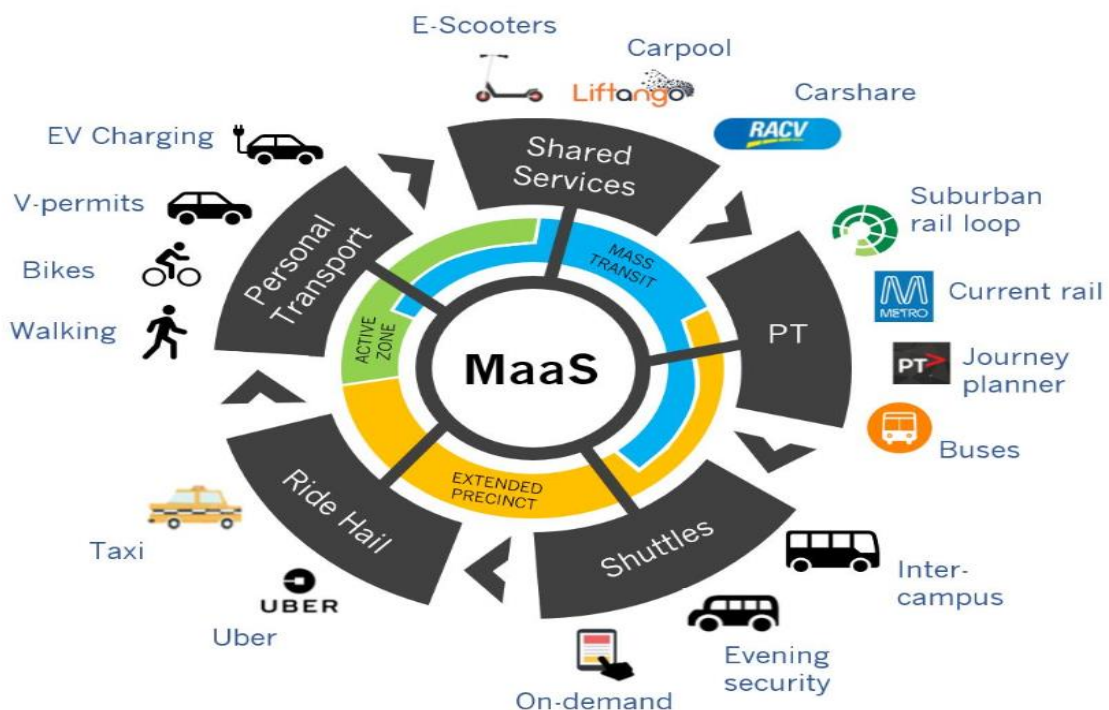
4. Γίνεται η παραδοχή ότι, βάσει του εκτιμώμενου ΑΕΠ παραμένει υψηλός ο δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου και επακόλουθα, αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης.
5. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σε ποσοστό 10% του συνόλου των θέσεων.
6. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιμετρικά των κεντρικών και εμπορικών περιοχών του Δήμου. Ενδεικτικά, προτείνεται η δημιουργία:
 - ✓ Κάτω από το Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα
 - ✓ Κάτω από τα γήπεδα ποδοσφαίρου στο Θέατρο ΒράχωνΟι χώροι στάθμευσης θα λειτουργήσουν εξυπηρετώντας συνδυασμένες μορφές μετακίνησης, ήτοι IX - shuttle bus και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.
7. Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως:
 - ☐ χώροι στάθμευσης δικύκλων
 - ☐ χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει οχημάτων μικροκινητικότητας
 - ☐ χώρων στάθμευσης ταξί (πιάτσες)
 - ☐ αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση.
8. Χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Προτείνεται -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- η χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων στις εξής περιοχές:
 - Οδός Φώκαιας (διασταύρωση με την οδό Στ. Σαράφη)
 - Πλατεία Φατσέα
 - Καραοή Δημητρίου - Βοσπόρου - Ταταούλων
 - Πάρκο Χρ. Λαδά
 - Πάρκο Ανάληψης
 - Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης
 - Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου
 - Καισαρείας - Νέας Ελβετίας
 - Πλατεία Ταπητουργείου
 - Πλατεία Τσιρακοπούλου
 - Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης
9. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
10. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτήρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.
11. Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης για τον Δήμο Βύρωνα.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

1. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης.
2. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 40% του συνόλου των θέσεων.
3. Συνδρομητικό Σύστημα Υπηρεσιών Κινητικότητας (Mobility as a Service).

Το σύστημα αυτό θα λειτουργήσει πιθανά με πρωτοβουλία Ιδιωτικού τομέα σε μητροπολιτική κλίμακα και σε συνεργασία με τους Δήμους του λεκανοπεδίου. Σε αυτό θα περιλαμβάνονται κοινόχρηστα αυτοκίνητα, οχήματα μικροκινητικότητας (συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα, cargo bikes, πατίνια, κ.ά.), ταξί και συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας. Τυχόν, συστήματα car sharing ή bike sharing που θα ιδρυθούν το επόμενο διάστημα στον Δήμο θα ενταχθούν σε αυτό όταν τεθεί σε λειτουργία.

Ένα τέτοιο σύστημα θα δώσει στους πολίτες τη δυνατότητα να μην διατηρούν πολλά ή καθόλου οχήματα στην ιδιοκτησία τους, χρησιμοποιώντας τον κατάλληλο τύπο κοινόχρηστου ή μαζικού μέσου μεταφοράς για τη μετακίνηση που θέλουν να εκτελέσουν κάθε φορά.



Εικόνα 2-7: Συνδρομητικό Σύστημα Υπηρεσιών Κινητικότητας (Mobility as a Service)

4. Δημιουργία Δικτυού Micromobility Hubs.

Το σύστημα αυτό θα μπορούσε να λειτουργήσει είτε με πρωτοβουλία του Δήμου, είτε σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα. Σε αυτό θα περιλαμβάνονται κλειστοί και ανοιχτοί αυτοματοποιημένοι χώροι στάθμευσης οχημάτων μικροκινητικότητας, στους οποίους θα βρίσκονται κοινόχρηστα μικρό-οχήματα ή θα σταθμεύουν και θα φορτίζουν με ασφάλεια τα ιδιωτικά μικρο-οχήματα. Στους χώρους αυτούς θα υπάρχουν και μικροί σταθμοί επισκευής με εργαλεία και αντλία αέρα.

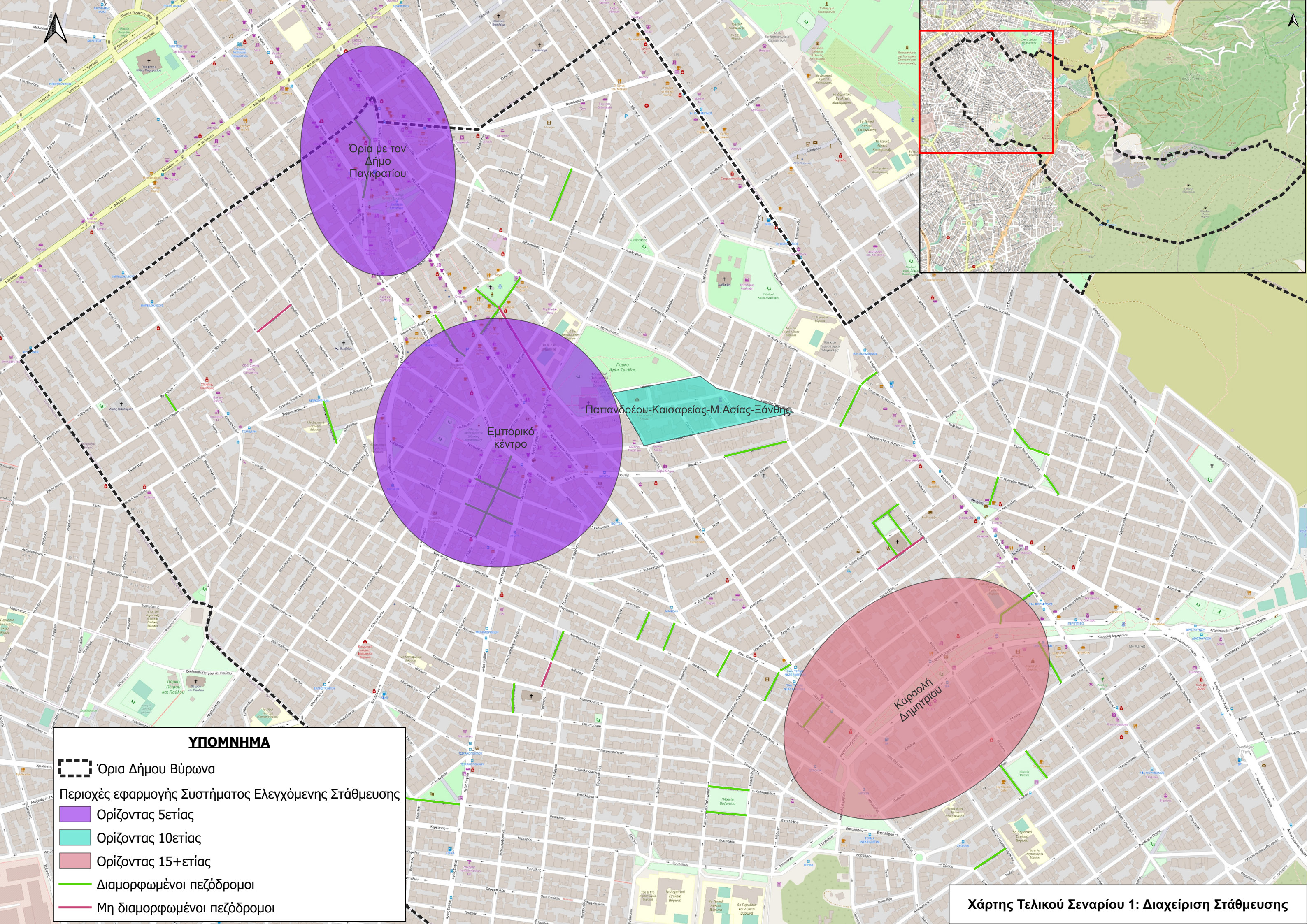
Οι χώροι θα ιδρύονται κατά προτεραιότητα πλησίον στάσεων και σταθμών ΜΜΜ.



Εικόνα 2-8: Δίκτυο Micromobility Hubs

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

1. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης εκατέρωθεν του άξονα Καραολή και Δημητρίου.
2. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 70% του συνόλου των θέσεων.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όρια Δήμου Βύρωνα
- Περιοχές εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
 - Οριζοντας 5ετίας
 - Οριζοντας 10ετίας
 - Οριζοντας 15+ετίας
- Διαμορφωμένοι πεζόδρομοι
- Μη διαμορφωμένοι πεζόδρομοι

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Διαχείριση Στάθμευσης

2.1.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ Ορίζοντας 5ετίας

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Ωράριο λειτουργίας Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής: Δευτέρα – Παρασκευή / 07:00 - 18:00, Σάββατο-Κυριακή / 08:00 - 16:00
2. Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης των υφιστάμενων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 20' λεπτά.
3. Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος MMM είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές, όπου απαιτείται, τόσο της Δημοτικής Συγκοινωνίας, όσο και των λεωφορείων του ΟΑΣΑ.
4. Εκπόνηση Μελέτης Δημοτικής Συγκοινωνίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ. Ενδεικτικά, προτείνεται συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη των 10' σε ώρες αιχμής για τις γραμμές με αυξημένη ζήτηση και μικρότερη των 20' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας για όλες τις γραμμές. Στόχος είναι να αποτελούν τα MMM δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 40%.
4. Εφαρμογή τηλεματικής στο 40% των στάσεων του ΟΑΣΑ, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Βύρωνα. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
5. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.

☞ Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.). Στόχος του εν λόγω μέτρου είναι αφενός η δημιουργία κινήτρου για να επιλέγουν οι μετακινούμενοι τα MMM και αφετέρου η σωστή χρήση επικύρωσης των εισιτηρίων, καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση οι χρήστες των λεωφορείων επικυρώνουν τα εισιτήρια μόνο κατά την είσοδο τους στα λεωφορεία και όχι και κατά την έξοδο από αυτά. Με την εφαρμογή των ηλεκτρονικών εισιτηρίων και την ορθή χρήση τους από τους μετακινούμενους είναι εφικτό πλέον να καταμετρώνται ηλεκτρονικά οι επιβιβάσεις-αποβιβάσεις (μετρήσεις “on-off”), που αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση του μεταφορικού έργου.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Ωράριο λειτουργίας Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής: Δευτέρα-Κυριακή/ 07:00 - 18:00
2. Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

3. Ανανέωση του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με νέα εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 70% του δημοτικού στόλου.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
2. Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων του ΟΑΣΑ, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Βύρωνα. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 70%.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Ωράριο λειτουργίας Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών: Δευτέρα-Κυριακή/ 07:00 - 21:00
2. Εφαρμογή τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.
3. Ανανέωση του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με νέα εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
2. Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων του ΟΑΣΑ, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Βύρωνα. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.

2.1.6 Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας

Στην έκταση του Δήμου υπάρχουν εδώ και χρόνια πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις οδών, χωρίς όμως να συνιστούν δίκτυο. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας είναι η ενοποίηση αυτών σε ένα δίκτυο που θα εκτείνεται σε όλη την περιοχή του Δήμου και θα εξυπηρετεί με μεγαλύτερη πυκνότητα τις γειτονιές του, έτσι ώστε το περπάτημα και το ποδήλατο να αποτελέσουν κύρια μέσα μετακίνησης εντός του Δήμου.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας έχει ως σκοπό να προσφέρει άνετη και ασφαλή πρόσβαση με τα πόδια και το ποδήλατο (συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μικροκινητικότητας) σε όλους σχεδόν τους σημαντικούς πόλους έλξης, τις κοινωφελείς και κοινόχρηστες εγκαταστάσεις και χώρους του Δήμου. Τέτοιες είναι τα σχολεία, οι αθλητικές εγκαταστάσεις, τα εμπορικά σημεία, οι πλατείες, οι χώροι πρασίνου και αναψυχής, τα δημοτικά κτήρια, οι εκκλησίες, οι στάσεις των ΜΜΜ, οι χώροι πολιτισμού, οι χώροι ορεινής αναψυχής κτλ.

Η πρόσβαση αυτή δεν προτείνεται να γίνει με μονοδιάστατο τρόπο (π.χ. με ένα δίκτυο μόνο πεζοδρόμων ή ποδηλατοδρόμων ή με παράλληλα και ασύμπτωτα τέτοια δίκτυα), αλλά με ένα μείγμα οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και οδών με πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους. Για τον λόγο αυτό στο δίκτυο εντάσσονται και οδοί μεγάλης και ταχείας κυκλοφορίας στις οποίες το περπάτημα και το ποδήλατο θα πρέπει να επιστρέψει με ασφάλεια. Η κατάλληλη διαμόρφωση κάθε οδού του δικτύου θα προκύψει από μελέτη οδικής ανάπλασης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Σημαντική κρίνεται η σύνδεση του Δικτύου αυτού με τους όμορους Δήμους, είτε με αντίστοιχα δίκτυα είτε με σημαντικούς πόλους έλξης. Στο δίκτυο αυτό εντάσσεται το τμήμα του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών που προβλέπει το ΡΣΑ Αθήνας/Αττικής για την περιοχή του Δήμου.

Στο δίκτυο αυτό θα πρέπει κατά προτεραιότητα να:

- Υλοποιηθεί η θεσμική και κατασκευαστική μείωση των ταχυτήτων στα 30χλμ/ώρα
- Υλοποιηθούν οι απαγορεύσεις στάθμευσης του άρθρου 34 του ΚΟΚ με κατασκευαστικό τρόπο
- Αναπτυχθούν ασφαλείς χώροι στάθμευσης ιδιωτικών και κοινόχρηστων οχημάτων μικροκινητικότητας (micromobility hubs)
- Υλοποιηθούν παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας
- Υπάρξει οργανωμένη διαχείριση της στάθμευσης
- Υλοποιηθούν οι αναγκαίες ειδικές διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, όπως π.χ. ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών, έξυπνες διαβάσεις κτλ.

Το δίκτυο αυτό απεικονίζεται στον παρακάτω Χάρτη, μαζί με τις περιοχές μηδενικών εκπομπών και ατυχημάτων.

Χαρακτηρισμός Περιοχών της Πόλης ως «Μηδενικών Εκπομπών και Ατυχημάτων»

Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο αφενός να προστατέψει κάποιες περιοχές της πόλης που συγκεντρώνουν ευαίσθητες δραστηριότητες και προσελκύουν ευάλωτους χρήστες της οδού, αφετέρου να δημιουργήσει στον Δήμο κάποιες περιοχές πρότυπα βιώσιμης κινητικότητας που θα μπορούσαν να κινητοποιήσουν και άλλες γειτονιές στο μέλλον να ακολουθήσουν το παράδειγμά τους.

Ως «προστασία» νοείται:

1. η αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας
2. η αποθάρρυνση της στάθμευσης των μη μόνιμων κατοίκων της πόλης
3. η πλήρης εφαρμογή με κατασκευαστικό τρόπο του άρθρου 34 του ΚΟΚ σχετικά με τη στάθμευση
4. η απαγόρευση της διέλευσης και στάθμευσης βαρέων οχημάτων
5. η απαγόρευση και η αδυναμία ανάπτυξης ταχυτήτων άνω των 30 χλμ/ώρα για όλα τα οχήματα
6. η παροχή προτεραιότητας και επαρκούς δημόσιου οδικού χώρου για την ασφαλή κίνηση πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητότητας και την ασφαλή στάθμευση των τελευταίων
7. η απόλυτα ασφαλής κυκλοφορία και ευχάριστη παραμονή στον δημόσιο χώρο των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑμεΑ, νέοι γονείς, γυναίκες, ΛΟΑΤΚΙ+)
8. η χρήση κυρίως οχημάτων με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές θορύβου και ρύπων

Οι περιοχές του Δήμου που προτείνεται να χαρακτηριστούν ως «Μηδενικών Εκπομπών και Ατυχημάτων» επισημαίνονται στον Χάρτη «Προτεινόμενο Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα».

Τόσο τα όρια όσο και οι κανόνες λειτουργίας των περιοχών που ακολουθούν είναι ενδεικτικά, καθώς για κάθε περιοχή πρέπει να ακολουθήσει αναλυτική τεχνική μελέτη που θα περιλαμβάνει ανασχεδιασμό του συνόλου των οδών, όπως και λεπτομερή διατύπωση των πολιτικών, των κανονιστικών αποφάσεων και των τεχνολογικών μέτρων που θα εφαρμοστούν σε αυτήν.

Ακολουθούν ενδεικτικά μέτρα που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν στις περιοχές αυτές:

- Θεσμοθέτηση γενικού ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα
- Διαμορφώσεις του συνόλου των οδών σε ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους, εκτός από τις οδούς που ανήκουν στο Κύριο Οδικό Δίκτυο του Δήμου
- Διαμόρφωση συστήματος μονοδρομήσεων με τρόπο τέτοιο ώστε να αποκλείονται οι διαμπερείς κινήσεις, εκτός από τις οδούς που ανήκουν στο Κύριο Οδικό Δίκτυο του Δήμου και διαθέτουν ρόλο εξυπηρέτησης της διαμπερούς κυκλοφορίας
- Κατασκευαστική υλοποίηση του άρθρου 34 του ΚΟΚ σε όλες τις σχετικές θέσεις του οδικού δικτύου (αποκλεισμός στάθμευσης σε ευαίσθητα σημεία των οδών, όπως διασταυρώσεις, διαβάσεις, στάσεις ΜΜΜ)
- Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης για διασφάλιση των θέσεων μόνιμων κατοίκων
- Σύστημα ελέγχου της εισόδου μηχανοκίνητων οχημάτων στην οριοθετημένη περιοχή με βυθιζόμενα κολωνάκια

- Χωροθέτηση micromobility hubs για την ασφαλή στάθμευση των οχημάτων μικροκινητικότητας των κατοίκων και για τη βραχυχρόνια χρήση κοινόχρηστων οχημάτων
- Χωροθέτηση δημόσιων φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων
- Επιδότηση της απόσυρσης ρυπογόνων μέσων μετακίνησης για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής
- Επιδότηση ή δωρεά οχημάτων μικροκινητικότητας (ηλεκτρικών και συμβατικών) για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής
- Χωροθέτηση στάσεων της μητροπολιτικής και της δημοτικής συγκοινωνίας
- Επιδότηση ή δωρεά καρτών απεριορίστων διαδρομών δημόσιας συγκοινωνίας για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής
- Εγκατάσταση τεχνολογικού εξοπλισμού για τη μέτρηση κυκλοφοριακών φόρτων κάθε είδους οχημάτων (συμπερ. πεζών και ποδηλάτων) και περιβαλλοντικών δεδομένων (ρύποι, θόρυβος)
- Αύξηση πρασίνου και δημόσιων-κοινόχρηστων χώρων δωρεάν χρήσης (χωρίς τραπεζοκαθίσματα)
- Ενίσχυση φωτισμού και ορατότητας για την ασφαλή διέλευση και παραμονή ευάλωτων χρηστών της οδού (παιδιά, γυναίκες, ηλικιωμένοι)
- Υλοποίηση όλων των αναγκαίων μέτρων προσβασιμότητας που προβλέπονται για τα Άτομα με Αναπηρίες.

Για να οριστούν οι περιοχές που θα υλοποιηθούν πρώτα τα μέτρα αυτά, όπως και το ακριβές μείγμα των μέτρων, προτείνεται να εφαρμοστεί μια εκτεταμένη διαδικασία διαβουλεύσεων ανά γειτονιά και ανοιχτή πρόσκληση στους κατοίκους και τους φορείς που ενδιαφέρονται για την κατά προτεραιότητα υλοποίηση των παραπάνω στη γειτονιά τους.

Πόλεις όπως το Χρονινγκεν, το Φράϊμπουργκ, η Λιουμπλιάνα, η Βαρκελώνη, το Λεβεν και η Λάρισα μπορούν να προσφέρουν εμπειρίες, δοκιμασμένες λύσεις και τεχνογνωσία σχετικά με το θέμα αυτό. Συγκεκριμένα, η Βαρκελώνη εφαρμόζει μια αντίστοιχη λύση που ονομάζεται Superblocks.



Εικόνα 2-9: Προστατευμένη από την κυκλοφορία περιοχή κατοικίας στο Freiburg (οικισμός Vauban)

(Πηγή: <https://www.freiburg.de/>)



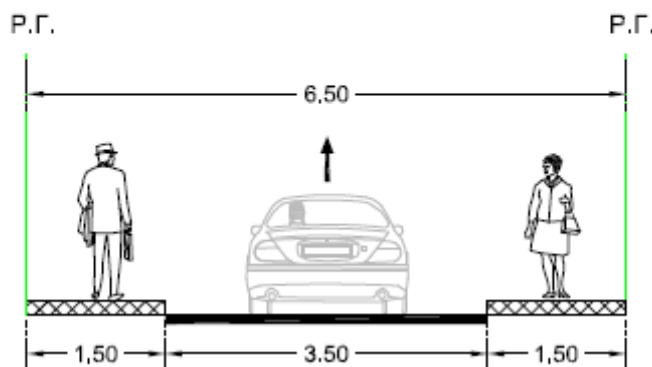
Εικόνα 2-10: Προστατευμένο από την κυκλοφορία κέντρο του Λευεν. Στύλος με φωτεινές ενδείξεις επιτρεπόμενων οχημάτων ανάλογα με την ώρα της ημέρας

(Πηγή: CIVINET Greece-Cyprus)

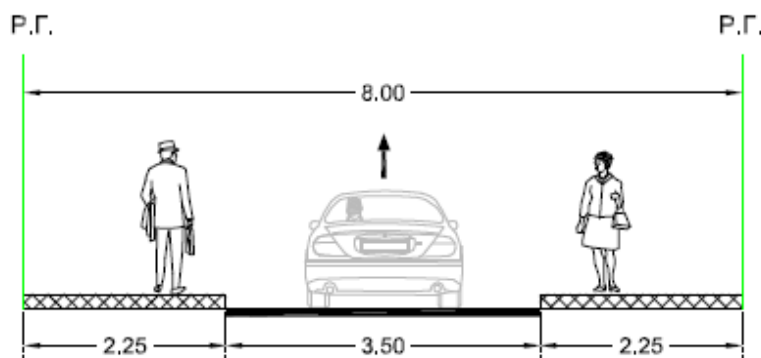
❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Υλοποίηση του προτεινόμενου Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας, σε ποσοστό 30%. Στο παρόν Σενάριο θεωρείται ότι υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο. Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει σύνδεση με σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις και πόλους έλξης.

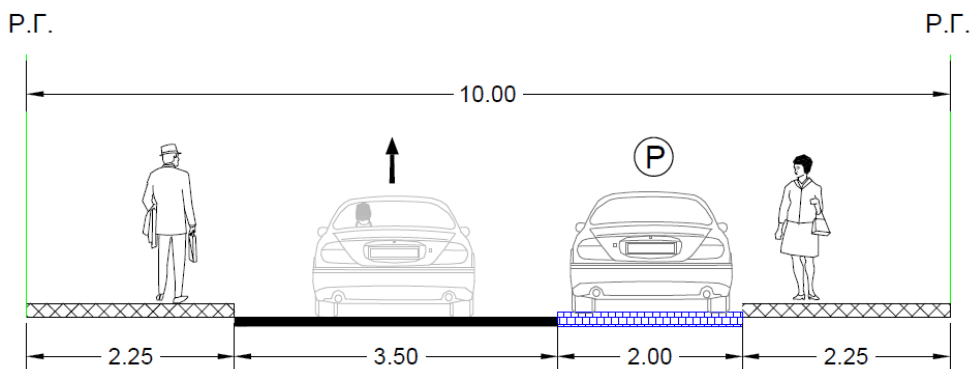
ΟΔΟΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΜΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΠΛΑΤΟΥΣ 6,50 Μ



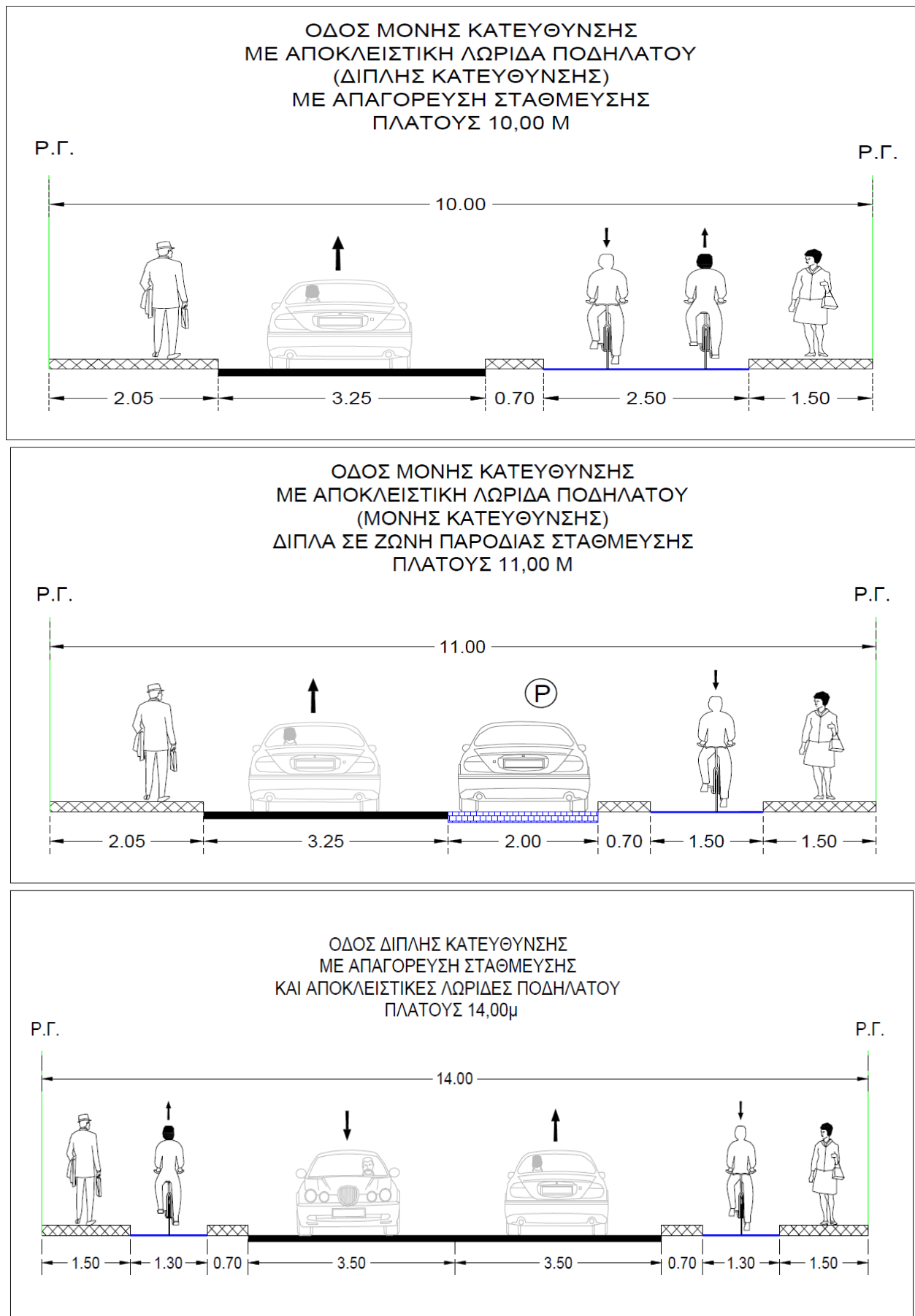
ΟΔΟΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΜΕ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΠΛΑΤΟΥΣ 8,00 Μ



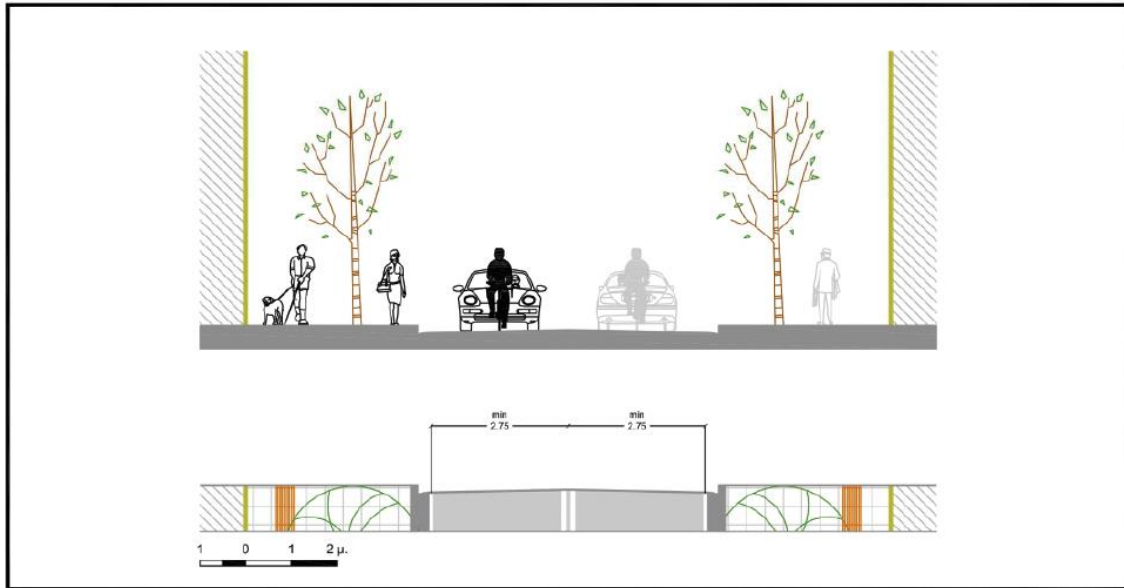
ΟΔΟΣ ΜΟΝΗΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ
ΜΕ ΖΩΝΗ ΠΑΡΟΔΙΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΠΟ ΜΙΑ ΠΛΕΥΡΑ
ΠΛΑΤΟΥΣ 10,00μ



Εικόνα 2-11: Ενδεικτικές τυπικές διατομές



Εικόνα 2-12: Ενδεικτικές τυπικές διατομές με διαμόρφωση ποδηλατοδρόμου



Εικόνα 2-13: Ενδεικτική τυπική διατομή μικτής χρήσης οχημάτων – ποδηλάτων
(Πηγή: ΦΕΚ 1053/Β/14.4.2016)

2. Πρόταση για νέες διαδρομές ποδηλατοδρόμων βάσει και των προτεινόμενων αναπλάσεων. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με:
 - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει.
 - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.
3. Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.
4. Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
5. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).
6. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλάτων) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου τουλάχιστον στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλάτυνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.
7. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με

διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου Βύρωνα.

8. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε κεντρικά σημεία του Δήμου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ενδεικτικά, προτείνεται η χωροθέτηση στο:

- Πάρκο Βύρωνα
- Πλατεία Ν. Ελβετίας
- Άλσος Αγ. Τριάδος
- Πλατεία Φατσέα
- Καραοή Δημητρίου – Βοσπόρου – Ταταούλων
- Πάρκο Χρ. Λαδά
- Πάρκο Ανάληψης
- Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου
- Καισαρείας – Νέας Ελβετίας
- Πλατεία Ταπητουργείου
- Πλατεία Τσιρακοπούλου
- Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης

9. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους που δεν έχουν χαρακτηριστεί ως τέτοιοι, και πρέπει να ενσωματωθούν στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).
10. Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) – Βάσει του Ν. 4819/2021 οι Δήμοι Μητροπολιτικών Κέντρων, οι Μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι, οι Δήμοι Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων, καθώς και οι μεγάλοι και Μεσαίοι Νησιωτικοί Δήμοι πρέπει να εκπονήσουν Σ.Α.Π. υποχρεωτικά έως την 31^η.12.2022.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

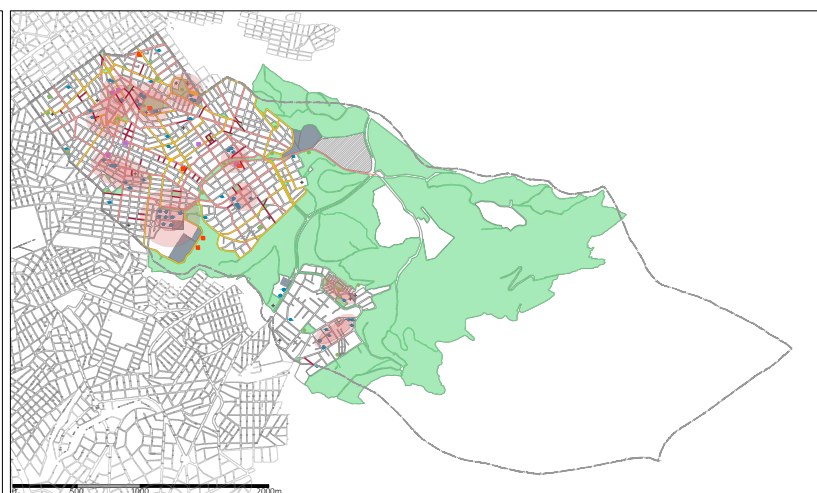
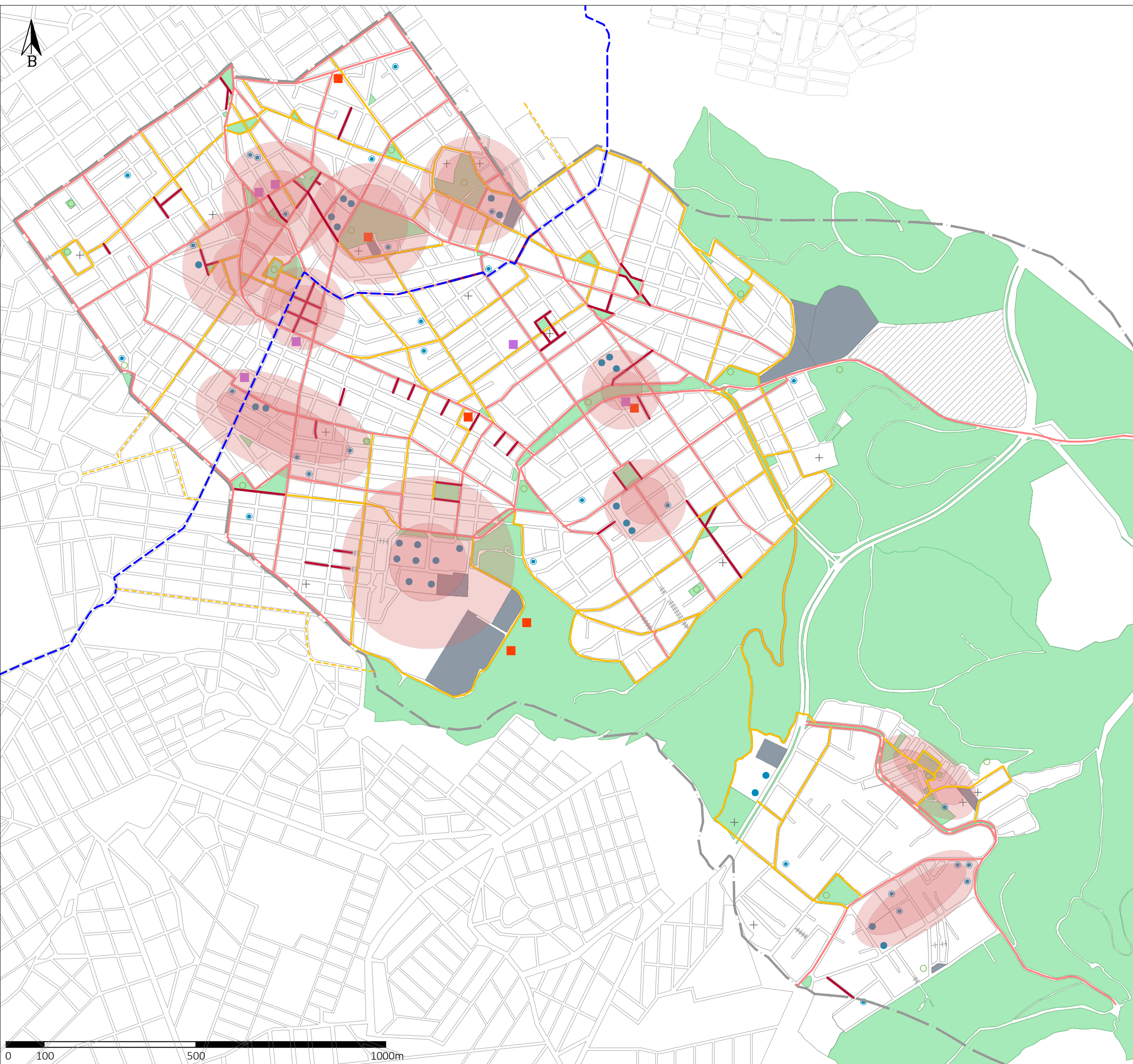
1. Υλοποίηση Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας σε ποσοστό 70% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλάτων) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου στο 70% του οδικού δικτύου του Δήμου.
3. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε στάσεις λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα, αλλά και σε σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.

Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

4. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) & Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Επέκταση του μέτρου με εφαρμογή σε περιοχές:
 - πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
 - πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπώσεων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς
5. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 70% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Υλοποίηση Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο (100%) των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
3. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου στο 100% του οδικού δικτύου του Δήμου.
4. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
5. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:150.000

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΗΠΙΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

ΠΡΩΤΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

ΔΕΥΤΕΡΗΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΚΤΥΟ ΟΜΟΡΩΝ ΔΗΜΩΝ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ-
ΟΔΟΙ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΣΚΑΛΙΑ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

ΟΡΙΑ ΔΗΜΟΥ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΜΗΔΕΝΙΚΩΝ
ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ

ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ-
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ

ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

ΠΡΟΝΟΙΑ

ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ

ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ
ΗΠΙΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ 1:25.000

2.1.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
2. Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
3. Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.
4. Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.

5. Βελτίωση της Κινητικότητας στις Πλατείες και στα Πάρκα της πόλης

Οι πλατείες και τα πάρκα της πόλης είναι κάποια από τα σημαντικότερα σημεία έλξης των ευάλωτων πολιτών του Δήμου. Αποτελούν αδόμητους χώρους με πολύ πράσινο που στο εσωτερικό τους η μετακίνηση με τα πόδια και το ποδήλατο είναι ο μόνος αποδεκτός τρόπος. Τα σημεία αυτά της πόλης πρέπει να απελευθερωθούν πλήρως από κάθε μορφή ρύπανσης, θορύβου και οδικής ανασφάλειας, και να αποτελέσουν τα απόλυτα σημεία χαλάρωσης, συνάντησης και αναψυχής των πολιτών. Στο πλαίσιο αυτό η επέκταση της επιρροής και της λειτουργίας τους μέχρι τις όψεις των κτηρίων που τα περιβάλλουν είναι υψίστης σημασίας. Εύκολα μπορεί κανείς να παρατηρήσει ότι οι πιο επιτυχημένες πλατείες και πάρκα των ευρωπαϊκών πόλεων ικανοποιούν τη συνθήκη αυτή. Κατά τον διεθνή φήμη πολιοδόμο Jan Gehl, η εικονιζόμενη πλατεία της Σιένα είναι η πλέον επιτυχημένη πλατεία του κόσμου, εξαιτίας και του γεγονότος ότι δεν μεσολαβούν δρόμοι ανάμεσα από την πλατεία και τα κτήρια.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνουμε την εξέταση στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής μελέτης που θα ακολουθήσει το ΣΒΑΚ την πεζοδρόμηση/ ηπιοποίηση του συνόλου ή σημαντικού αριθμού οδών που περιβάλλουν τις πλατείες και τα πάρκα της πόλης.



Εικόνα 2-14: Η κεντρική πλατεία της Σιένα
(Πηγή: <https://www.visittuscany.com/>)

6. Ειδικές παρεμβάσεις σε περιοχές με μεγάλες κλίσεις

Ο Δήμος λόγω της μορφολογίας του διαθέτει πολλές γειτονιές οι οποίες εμφανίζουν οριακές κλίσεις για την κυκλοφορία και στάθμευση των μηχανοκίνητων μέσων, οι οποίες ταυτόχρονα αποθαρρύνουν πλήρως το περπάτημα και το ποδήλατο και αποκλείουν τα υφιστάμενα οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας.

Για τις περιοχές αυτές μπορούν να εφαρμοστούν οι ακόλουθες λύσεις:

- A) Συστήματα μηχανικής ανέλκυσης
- B) Ενθάρρυνση των ηλεκτρικών ποδηλάτων
- Γ) Υπηρεσία δωρεάν μετακίνησης με ηλεκτρικά οχήματα μικρού μεγέθους

Σχετικά με το (A), πρόκειται για μια σχετικά ακριβή λύση, η οποία εφαρμόζεται ενδεικτικά σε πόλεις όπως η Λισαβόνα, η Βαρκελώνη, κ.α., και δεν μπορεί παρά να αφορά περιορισμένο αριθμό οδών, στις οποίες οι υποδομές μηχανικής ανέλκυσης θα εγκατασταθούν προκειμένου να εξυπηρετήσουν μια ολόκληρη λοφώδη περιοχή. Τέτοιες υποδομές θα μπορούσαν να είναι οι δημόσιοι κάθετοι ανελκυστήρες, οι ανελκυστήρες πλαγιάς, οι κυλιόμενες σκάλες ή ακόμα και μικροί οδοντωτοί ή καλωδιωτά μέσα. Εκτός από το μεγάλο αρχικό κόστος εγκατάστασης και τις περίπλοκες διαδικασίες αδειοδότησης, οι υποδομές αυτές απαιτούν διαρκή συντήρηση και προσωπικό που θα απασχολείται σχεδόν αποκλειστικά με σκοπό την εύρυθμη λειτουργία τους. Στο πλαίσιο αυτό, και για περιοχές κατοικίας που δεν αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης με μεγάλο αριθμό μετακινούμενων, δεν προτείνεται η επιλογή τους.



Εικόνα 2-15: Ανελκυστήρας πλαγιάς στη Βέρνη
(Πηγή: <https://crearailing.com/>)

Η επιλογή (B) είναι κάτι που ούτως ή άλλως θα πρέπει να υλοποιηθεί στον Δήμο, ο οποίος έχει ένα έντονο ανάγλυφο σε όλη του την έκταση. Τα ηλεκτρικά ποδήλατα έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν στον αναβάτη την εμπειρία μιας επίπεδης πόλης ανεξαρτήτως ανάγλυφου, καθώς η υποβοήθηση που προσφέρουν κάνει ακόμα και την πιο μεγάλη ανηφόρα μια προσίτη διαδρομή.

Ειδικά στις περιοχές με μεγάλες κλίσεις, τα ηλεκτρικά ποδήλατα θα πρέπει να ενθαρρυνθούν τόσο με κατάλληλες υποδομές κυκλοφορίας και στάθμευσης, όσο και με επιδότηση της αγοράς και της χρήσης τους. Έξυπνα συστήματα επιβράβευσης της χρήσης, όπως π.χ. εφαρμογές σαν το PinBike, μπορούν να βοηθήσουν στην κατεύθυνση αυτή. Ηλεκτρικά ποδήλατα που μεταφέρουν φορτία, ζώα και παιδιά, όπως τα cargobikes, μπορούν πραγματικά να δώσουν απαντήσεις σε διάφορες κατηγορίες χρηστών. Ωστόσο, τα ηλεκτρικά ποδήλατα θα αργήσουν στην Ελλάδα να αποτελέσουν μια λύση για το σύνολο του πληθυσμού και για το σύνολο των μετακινήσεων. Επομένως, αν και απαραίτητη λύση, δεν μπορεί να αποτελεί τη μοναδική.



Εικόνα 2-16: Καθημερινές δουλειές στην Κοπεγχάγη με cargobikes
(Πηγή: <https://bit.ly/3Owr1JE>)

Η επιλογή (Γ) είναι μια λύση στην οποία πρέπει να εστιάσουν Δήμοι όπως ο Βύρωνας, οι οποίοι δαπανούν σημαντικά ποσά στη δημοτική συγκοινωνία, χωρίς αυτά να επιφέρουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα. Ένα περισσότερο ευέλικτο σύστημα δημοτικής συγκοινωνίας, με κάποια σταθερά δρομολόγια (π.χ. αυτά που εξυπηρετούν τις σχολικές μετακινήσεις) και κάποια κατ' απαίτηση (on demand) δρομολόγια που θα γίνονται με μικρά, ηλεκτρικά, ευέλικτα οχήματα είναι κάτι που πρέπει να διερευνηθεί περαιτέρω. Παραδείγματα, όπως αυτά της Λισαβόνας (ηλεκτρικά tuk-tuk) και της Λιουμπλιάνας (ηλεκτρικά μικροοχήματα για ΑμεΑ), μπορούν να προσφέρουν πιθανές, δοκιμασμένες λύσεις, στον Δήμο.



Εικόνα 2-17: Ηλεκτρικά μικροοχήματα για μεταφορά ατόμων μειωμένης κινητικότητας στο πεζοδρομημένο κέντρο της Λιουμπλιάνας
(Πηγή: CIVINET Greece-Cyprus)

2.1.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και άλλους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.
 - Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση των μεγάλων οχημάτων μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00).
 - Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
 - Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων.
 - Χωροθέτηση smart θέσεων τροφοδοσίας με βυθιζόμενα κολωνάκια ή ανακλινόμενα "Π"
 - Εγκατάσταση τεχνολογικής εφαρμογής για τη διαχείριση των θέσεων τροφοδοσίας και την κράτησή τους για συγκεκριμένες ώρες από τους καταστηματάρχες

- Απαγόρευση χωροθέτησης εντός περιοχών κατοικίας και εμπορικών περιοχών επιχειρήσεων που προσελκύουν βαρέα οχήματα
 - Σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων τέτοιων επιχειρήσεων σε άλλες περιοχές, εκτός Δήμου
 - Ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων διανομής (smart lockers, μικρές αποθήκες εντός περιοχών με περιορισμούς κτλ),
 - Ενθάρρυνση ή υποχρέωση χρήσης καθαρών μικρών οχημάτων (ηλεκτρικά τρίκυκλα, cargo bikes, μικρού μεγέθους ηλεκτρικά φορτηγά κτλ) στις περιοχές με περιορισμούς
2. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.
 3. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.
 4. Διαμόρφωση ενός (1) αστικού κέντρου διανομής, λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου.

2.1.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.
2. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.
3. Ανανέωση/ Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.

2.1.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας (EEK) και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περεταίρω ενημέρωση των πολιτών. Ενδεχομένως να αξιοποιηθεί και ως ετήσιο ορόσημο για δείκτες – μετρήσιμους στόχους.
2. Ενίσχυση της Κινητικότητας των Ευάλωτων Πολιτών. Εκτός όσων έχουν ήδη αναφερθεί σε προαναφερθέντα μέτρα, προτείνονται επιπλέον:
 - school streets (πεζοδρόμηση οδών που οδηγούν σε σχολεία κατά τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των μαθητών)
 - ασφαλείς χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντός των σχολείων
 - συνεργασία με την εκκλησία για την ανάπλαση των δρόμων που οδηγούν στις εκκλησίες του Δήμου και στα ΚΑΠΗ
 - ίδρυση θεσμού "βοηθού κινητικότητας" (mobility assistant), με 24ωρη τηλεφωνική γραμμή και προσωπικό που θα παρεμβαίνει όπου χρειάζεται, κατά τα πρότυπα του «βοήθεια στο σπίτι»

- δημιουργία on demand υπηρεσίας μεταφοράς ευάλωτων πολιτών με μικρά ολιγοθέσια ηλεκτρικά οχήματα
3. Ενημέρωση, Εκπαίδευση και Ευαισθητοποίηση των Πολιτών, των Μαθητών και των Επαγγελματιών, διαμέσου:
- μαθήματα eco-driving και ασφαλούς οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς του Δήμου (δημοτικούς υπαλλήλους, αλλά και κατοίκους ή εργαζόμενους στην περιοχή)
 - καθιέρωση σχολικών projects και εκδηλώσεων για θέματα κινητικότητας
 - δράσεις πιλοτικών εφαρμογών κατά τη διάρκεια της ΕΕΚ
 - παρεμβάσεις asphalt art
 - καθιέρωση School Bus (δηλαδή ραντεβού μαθητών και γονέων που μένουν στις ίδιες γειτονιές μια φορά την εβδομάδα για να πηγαίνουν όλοι μαζί στο σχολείο με το ποδήλατο)
 - αξιοποίηση υφιστάμενου πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής
 - καθιέρωση ημέρας χωρίς αυτοκίνητο (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
4. Μέτρα εκπαίδευσης και ενίσχυσης του ρόλου των σωμάτων ασφαλείας, όπως:
- Εκπαίδευση των στελεχών της αρμόδιας Τροχαίας σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.
 - Πύκνωση των ελέγχων των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
 - Βελτίωση του συστήματος καταγραφής και συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων
 - Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης (π.χ. για την εφαρμογή απαγόρευσης της διέλευσης βαριάς κυκλοφορίας από το τοπικό οδικό δίκτυο) - Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης
 - Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ - Πυροσβεστικής.

2.1.11 Πίνακας Μέτρων Τελικού Σεναρίου

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτεινόμενες παρεμβάσεις ανά Θεματική Κατηγορία, ενώ -όπου κρίνεται απαραίτητο- υπάρχει σύντομη περιγραφή για την εξειδίκευση της εκάστοτε παρέμβασης.

Πίνακας 2-1: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα Υλοποίησης (5ετία, 10ετία, 15+ετία)

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)				
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ				
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	Πλάτος πεζοδρομίων τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,10μ. (εφόσον υπάρχει αστικός εξοπλισμός). Προσβασιμότητα σε όλους, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.) Προτεραιότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Εφαρμογή μονοδρομήσεων/ Διερεύνηση εφικτότητας μέσω εκπόνησης Κυκλοφοριακής Μελέτης	Διερεύνηση εφικτότητας μονοδρόμησης των οδών Φορμίννος, Νικηφορίδη, Τμώλου, Μαγνησίας και Αγ. Σοφίας.	✓	-	-
Μείωση των ορίων ταχύτητας	40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	✓	-	-
Απαγόρευση διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων	Στο τοπικό δίκτυο, κατά τις ώρες αιχμής.	✓	✓	✓
Ανάπλαση Πλατείας Αγίου Λαζάρου	Προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών που καταλήγουν στην πλατεία, επιτρέποντας την πρόσβαση μόνο στους περίοικους που διαθέτουν ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, όπως και στα οχήματα τροφοδοσίας και έκτακτης ανάγκης. Οι οδοί κύριας κυκλοφορίας αναπλάθονται με τέτοιο τρόπο ώστε το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία να εξυπηρετούνται με άνεση και ασφάλεια, ενώ ενισχύονται οι διαβάσεις πεζών μέσα από έναν ιδιαίτερο/ χαρακτηριστικό σχεδιασμό οριζόντιας διαγράμμισης βάσει διεθνών βέλτιστων πρακτικών.	✓	-	-
Ανασχεδιασμός κόμβου Ν. Ελβετίας	Αναδιαμόρφωση του κόμβου της Νέας Ελβετίας, ώστε να κυριαρχούν οι κυκλικές κινήσεις μονής κατεύθυνσης, έναντι των διασταυρούμενων ροών διπλής κατεύθυνσης. Επομένως, η Πλατείας Νέας Ελβετίας αποκτά κυκλική ροή, ενώ διαμορφώνονται δύο επιπλέον κυκλικοί κόμβοι στα άκρα της οδού Βοσπόρου. Με τη διαμόρφωση κατάλληλων νησίδων, χώρων στάσης και στάθμευσης, οριζόντιας διαγράμμισης και διαβάσεων πεζών, οι ευάλωτοι χρήστες αποκτούν μεγαλύτερη ασφάλεια και άνεση κατά την κίνησή τους.	✓	-	-
Ανασχεδιασμός κόμβων	Ανασχεδιασμός του κόμβου Καραολή Δημητρίου - Μαγνησίας & Κωνσταντινουπόλεως και του κόμβου Τμώλου – Βοσπόρου & Ωλένης.	✓	-	-

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.	Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με ενιαίο οδόστρωμα και εγκιβωτισμένες θέσεις στάθμευσης. Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κ.α.)	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Bike sharing: «κοινόχρηστα ποδήλατα» & «κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα»	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα.	✓	✓	✓
Car sharing: «κοινόχρηστα αυτοκίνητα» & «κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα»	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα.	✓	✓	✓
Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης	Για τον Δήμο Βύρωνα	✓	-	-
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				
Τοποθέτηση φαναριών/πεζοφάναρων	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών, κ.α.	✓	-	-
Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων	Εφαρμογή ηχητικών συστημάτων για τη διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών	-	✓	✓
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ)				
Βελτίωση οδικής ασφάλειας κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας	Μέτρα βελτίωσης, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Αναδιαμόρφωση/ Βελτίωση ισόπεδων κόμβων	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα, στους κόμβους ❖ Φορμίωνος & Λ. Παπανδρέου	✓	-	-
Διαμόρφωση κυκλικών κόμβων (roundabout)	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ❖ Καραολή και Δημητρίου – Ταταούλων – Επταλόφου ❖ Καραολή και Δημητρίου - Μαγνησίας - Κωνσταντινουπόλεως	✓	-	-

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Ενδεικτικά, προτείνεται η εφαρμογή του ΣΕΣ εκατέρωθεν του άξονα Καραολή και Δημητρίου, στα όρια με τον Δήμο Παγκρατίου, στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης και πέριξ του εμπορικού κέντρου.	✓	✓	✓
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	Ενδεικτικά, προτείνεται η δημιουργία: ✓ Κάτω από το Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα ✓ Κάτω από τα γήπεδα ποδοσφαίρου στο Θέατρο Βράχων Οι χώροι στάθμευσης θα λειτουργήσουν εξυπηρετώντας συνδυασμένες μορφές μετακίνησης, ήτοι ΙΧ – shuttle bus και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.	✓	-	-
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης	Διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ	Σε όλον τον Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής	✓	-	-
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητικότητας	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-
Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση	Δυνατότητα Παρακολούθησης μέσω Τηλεματικής για κάλυψη ή όχι των χώρων φορτοεκφόρτωσης. Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓	-	-

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων	Προτείνεται –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων στις έξης περιοχές/ θέσεις: ❖ Οδός Φώκαιας (διασταύρωση με την οδό Στ. Σαράφη) ❖ Πλατεία Φατσέα ❖ Καραοή Δημητρίου - Βοσπόρου - Ταταούλων ❖ Πάρκο Χρ. Λαδά ❖ Πάρκο Ανάληψης ❖ Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης ❖ Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου ❖ Καισαρείας - Νέας Ελβετίας ❖ Πλατεία Ταπητουργείου ❖ Πλατεία Τσιρακοπούλου ❖ Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης	✓	-	-
Συνδρομητικό Σύστημα Υπηρεσιών Κινητικότητας (Mobility as a Service)	Το σύστημα αυτό θα λειτουργήσει πιθανά με πρωτοβουλία Ιδιωτικού τομέα σε μητροπολιτική κλίμακα και σε συνεργασία με τους Δήμους του λεκανοπεδίου. Σε αυτό θα περιλαμβάνονται κοινόχρηστα αυτοκίνητα, οχήματα μικροκινητικότητας (συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα, cargo bikes, πατίνια, κ.ά.), ταξί και συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας. Τυχόν, συστήματα car sharing ή bike sharing που θα ιδρυθούν το επόμενο διάστημα στον Δήμο θα ενταχθούν σε αυτό όταν τεθεί σε λειτουργία. Ένα τέτοιο σύστημα θα δώσει στους πολίτες τη δυνατότητα να μην διατηρούν πολλά ή καθόλου οχήματα στην ιδιοκτησία τους, χρησιμοποιώντας τον κατάλληλο τύπο κοινόχρηστου ή μαζικού μέσου μεταφοράς για τη μετακίνηση που θέλουν να εκτελέσουν κάθε φορά.	-	✓	-
Δίκτυο Mobility Hubs	Το σύστημα αυτό θα μπορούσε να λειτουργήσει είτε με πρωτοβουλία του Δήμου, είτε σε συνεργασία με τον ιδιωτικό τομέα. Σε αυτό θα περιλαμβάνονται κλειστοί και ανοιχτοί αυτοματοποιημένοι χώροι στάθμευσης οχημάτων μικροκινητικότητας, στους οποίους θα βρίσκονται κοινόχρηστα μικρό-οχήματα ή θα σταθμεύουν και θα φορτίζουν με ασφάλεια τα ιδιωτικά μικρο-οχήματα. Στους χώρους αυτούς θα υπάρχουν και μικροί σταθμοί επισκευής με εργαλεία και αντλία αέρα. Οι χώροι θα ιδρύονται κατά προτεραιότητα πλησίον στάσεων και σταθμών ΜΜΜ.	-	✓	-
Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων		✓	-	-
Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων		✓	✓	✓
Εκπόνηση μελέτης στάθμευσης		✓	-	-

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
Βελτίωση των υπηρεσιών του ΟΑΣΑ	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων, Βελτίωση αξιοπιστίας	✓	✓	✓
Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη	Εξοπλισμός στόλου λεωφορείων ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ		✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις (ΟΑΣΑ & Δημοτική). Βελτίωση αξιοπιστίας. Αξιοποίηση των δεδομένων της τηλεματικής για βελτίωση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Δημοτική Συγκοινωνία	Αναδιάρθρωση γραμμών, αύξηση συχνοτήτων, αγορά ηλεκτρικών λεωφορείων, κλπ. Σύνδεση με πλησιέστερους σταθμούς μετρό (π.χ. Αγ. Ιωάννης, Συγγρού-Φιξ, Σύνταγμα)	✓	-	-
Εκπόνηση Μελέτης Δημοτικής Συγκοινωνίας	Για τον Δήμο Βύρωνα	✓	-	-
Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία.	✓	✓	✓
Ελεύθερη κίνησης λεωφορείων σε πεζοδρομημένες οδούς	Τόσο των λεωφορείων της Δημοτικής Συγκοινωνίας, όσο και των λεωφορείων του ΟΑΣΑ	✓	✓	✓
ΔΙΚΤΥΟ ΗΠΙΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ				
Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας	Πρόκειται για δίκτυο που ενώνει όλους τους σημαντικούς πόλους έλξης του Δήμου μεταξύ τους (κοινόχρηστοι χώροι, κοινωφελή κτήρια, κτήρια διοίκησης, σχολεία, χώροι λατρείας, αθλητικοί χώροι, χώροι πολιτισμού, εμπορικές πιάτσες, στάσεις μαζικών μεταφορών, κτλ.) αναδιαμορφώνοντας τις οδούς με τρόπο τέτοιο ώστε να ενθαρρύνουν τη μετακίνηση με τα πόδια, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, περιορίζοντας στο ελάχιστο αναγκαίο τη χρήση και τη στάθμευση ΙΧ.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, τμήμα του οποίου διέρχεται από τον Δήμο.	✓	-	-
Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα περίχ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων	Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πόλης.	✓	-	-
Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)	Εκπόνηση Υπηρεσίας	✓	-	-

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	Ενδεικτικά, προτείνεται η χωροθέτηση στο: ➤ Πάρκο Βύρωνα ➤ Πλατεία Ν. Ελβετίας ➤ Άλσος Αγ. Τριάδος ➤ Πλατεία Φατσέα ➤ Καραολή Δημητρίου – Βοσπόρου – Ταταούλων ➤ Πάρκο Χρ. Λαδά ➤ Πάρκο Ανάληψης ➤ Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης ➤ Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου ➤ Καισαρείας – Νέας Ελβετίας ➤ Πλατεία Ταπητουργείου ➤ Πλατεία Τσιρακοπούλου ➤ Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης	✓	-	-
Ενίσχυση της κινητικότητας των ευάλωτων πολιτών	▪ Οδικοί Δακτύλιοι (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) ▪ School Streets (πεζοδρόμηση οδών που οδηγούν σε σχολεία κατά τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των μαθητών) ▪ Ασφαλείς χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντός των σχολείων ▪ Ίδρυση θεσμού «βοηθού κινητικότητας» (mobility assistant), με 24^{ωρη} τηλεφωνική γραμμή και προσωπικό που θα παρεμβαίνει όπου χρειάζεται, κατά τα πρότυπα του «βοήθεια στο σπίτι» ▪ Δημιουργία on demand υπηρεσίας μεταφοράς ευάλωτων πολιτών	✓	-	-
Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορά σε εν λειτουργία πεζοδρόμους		✓	-	-
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				
Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων που βρίσκονται εντός του Δήμου		✓	-	-
Δημιουργία πάρκων τσέπης		✓ (2)	✓ (4)	✓ (10)
Δημιουργία αστικών κερκίδων		✓ (1)	✓ (2)	✓ (5)
Αύξηση πρασίνου		✓	✓	✓
Βελτίωση της Κινητικότητας στις Πλατείες και στα Πάρκα της πόλης		✓	✓	✓

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
Ειδικές παρεμβάσεις σε περιοχές με μεγάλες κλίσεις	A) Συστήματα μηχανικής ανέλκυσης B) Ενθάρρυνση των ηλεκτρικών ποδηλάτων Γ) Υπηρεσία δωρεάν μετακίνησης με ηλεκτρικά οχήματα μικρού μεγέθους	-	✓	✓
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				
Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	- Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση των μεγάλων οχημάτων μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00). - Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης. - Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων. - Χωροθέτηση smart θέσεων τροφοδοσίας με βυθιζόμενα κολωνάκια ή ανακλινόμενα "Π" - Εγκατάσταση τεχνολογικής εφαρμογής για τη διαχείριση των θέσεων τροφοδοσίας - Απαγόρευση χωροθέτησης επιχειρήσεων που προσελκύουν βαρέα οχήματα - Σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων τέτοιων επιχειρήσεων σε άλλες περιοχές - Ανάπτυξη έξυπνων συστημάτων διανομής (smart lockers, μικρές αποθήκες εντός περιοχών με περιορισμούς κτλ), - Ενθάρρυνση ή υποχρέωση χρήσης καθαρών μικρών οχημάτων (ηλεκτρικά τρίκυκλα, cargobikes, μικρού μεγέθους ηλεκτρικά φορτηγά κτλ) στις περιοχές με περιορισμούς	✓	-	-
Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	Ένα (1) κέντρο διανομής.	-	✓	-
Επιβράβευση (bonus) επιχειρήσεων με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών		✓	-	-
Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems)		✓	-	-

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ				
Εφαρμογή ΣΦΗΟ		✓	-	-
Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά	Προώθηση πράσινων τεχνολογιών κινητικότητας - Ανάπτυξη τεχνογνωσίας - Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Eco driving	✓ (50%)	✓ (100%)	-
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση των πολιτών, των μαθητών και των επαγγελματιών	▪ Μαθήματα eco-driving σε επαγγελματίες οδηγούς ▪ Καθιέρωση σχολικών projects και εκδηλώσεων για θέματα κινητικότητας ▪ Δράσεις πιλοτικών εφαρμογών κατά τη διάρκεια της ΕΕΚ ▪ Παρεμβάσεις asphalt art ▪ Καθιέρωση School Bus (δηλαδή ραντεβού μαθητών και γονέων που μένουν στις ίδιες γειτονιές μια φορά την εβδομάδα για να πηγαίνουν όλοι μαζί στο σχολείο με το ποδήλατο)	✓	-	-
Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	Σταθερή συμμετοχή και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περαιτέρω ενημέρωση των πολιτών. Ενδεχομένως να αξιοποιηθεί και ως ετήσιο ορόσημο για δείκτες – μετρήσιμους στόχους.	✓	-	-

3. 3^Η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

3.1 Απολογισμός 3^{ης} Ανοιχτής Εκδήλωσης για το ΣΒΑΚ Βύρωνα

Τη Δευτέρα 13 Νοεμβρίου στις 18:00 στην Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου πραγματοποιήθηκε η 3^η Ανοιχτή Εκδήλωση Ενημέρωσης και Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ Βύρωνα.

Παραβρέθηκαν και συμμετείχαν ενεργά στη συζήτηση εκπρόσωποι των δημοτικών παρατάξεων, υπάλληλοι του Δήμου, εκπρόσωποι φορέων και απλοί πολίτες.



ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΚΔΗΛΩΣΗΣ

Όντας στο τελικό στάδιο του ΣΒΑΚ, στόχος της εκδήλωσης ήταν η ενημέρωση και διαβούλευση επί των προτάσεων του Σχεδίου. Οι κύριοι στόχοι της διαβούλευσης ήταν:

1. Να ενημερωθούν οι πολίτες για τις τελευταίες εργασίες και το πρόσφατο παραδοτέο του ΣΒΑΚ
2. Να γίνει παρουσίαση και διαβούλευση επί των προτάσεων του ΣΒΑΚ

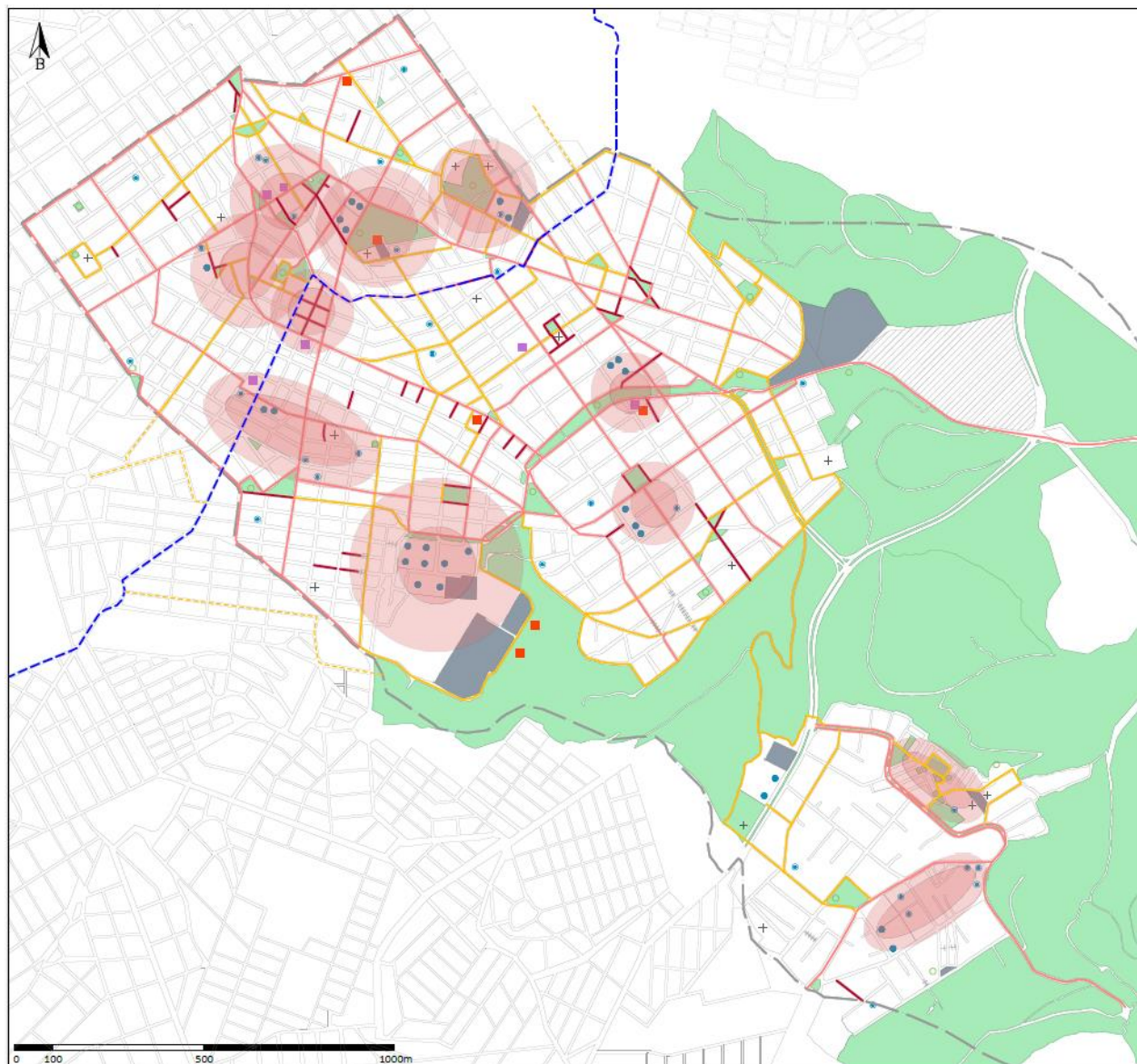
Να προκριθούν και να μπουν σε προτεραιότητα οι σημαντικότερες αυτών με βάση τις τοπικές ανάγκες.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Η εκδήλωση ξεκίνησε με καλωσόρισμα των συμμετεχόντων από τον Δήμαρχο Βύρωνα κ. Α. Κατωπόδη. Ακολούθησε το πρώτο μέρος της εκδήλωσης με τις παρουσιάσεις των αναδόχων.

Οι παρουσιάσεις μοιράστηκαν μεταξύ των αναδόχων, κ. Θοδωρή Μαυρογεώργη (MSM Consulting) και κ. Κοσμά Αναγνωστόπουλου (CIVINET Greece-Cyprus).

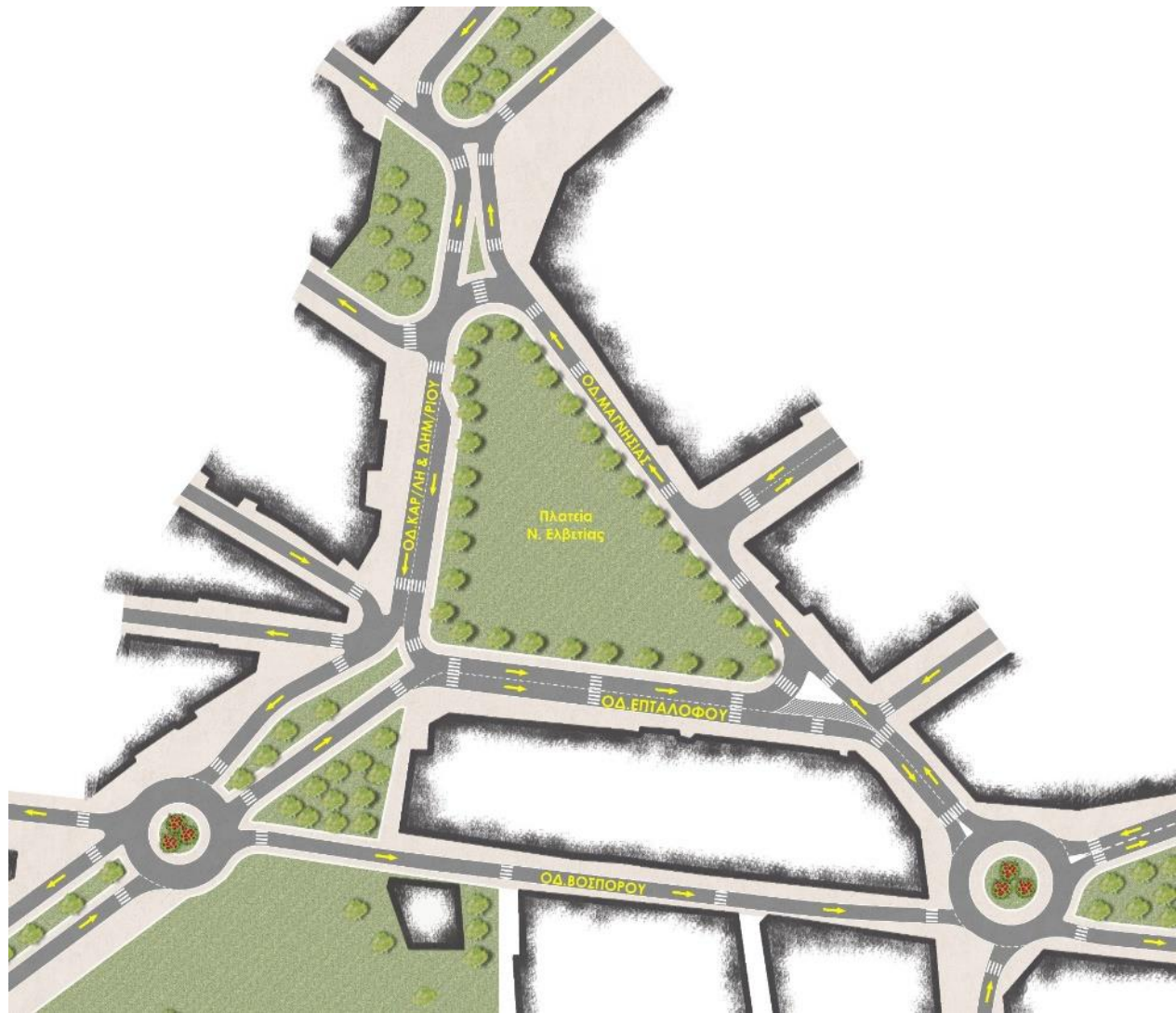
Η παρουσίαση της Διαβούλευσης παρουσιάζεται στο Παράρτημα Ι.



Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας



Πρόταση για την πλατεία Αγ. Λαζάρου



Πρόταση για τον κόμβο Νέας Ελβετίας

Στο 2^ο μέρος της εκδήλωσης πραγματοποιήθηκε συζήτηση και αξιολόγηση των πακέτων μέτρων από τους συμμετέχοντες σχετικά με την σκοπιμότητα, την εφικτότητα και προτεραιότητά τους.



Ομόφωνα σύμφωνη γνώμη με εποικοδομητικά σχόλια από τους παριστάμενους υπήρξε για όλα τα πακέτα μέτρων που προτάθηκαν από τους αναδόχους.

ΓΙΑ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Μπορείτε να ενημερώνεστε μέσω:

- της ιστοσελίδας του έργου: <https://vyronas.sump.gr/>
- του Facebook page: <https://www.facebook.com/vyronassump>
- των ενημερωτικών δελτίων που στέλνει η ομάδα έργου του ΣΒΑΚ (εφόσον εγγραφείτε σε αυτά διαμέσου της ιστοσελίδας)

Για οποιοδήποτε θέμα σχετικό με το ΣΒΑΚ μπορείτε να αποστείλετε email στο vyronas.sump@gmail.com ή να καλέσετε στο τηλ 2107710979.

Υπεύθυνος Διαβούλευσης: Κοσμάς Αναγνωστόπουλος

4. ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

4.1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων

Στη παρούσα ενότητα προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους. Γίνεται εκτίμηση του -ενδεικτικού- κόστους των προτάσεων του ΣΒΑΚ, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Βύρωνα από την υλοποίηση μελετών και έργων.

Η επιτυχής υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ στηρίζεται στην κατανομή των αρμοδιοτήτων του κάθε φορέα ώστε να είναι σαφώς αποτυπωμένο το ποιος είναι υπεύθυνος για την κάθε ενέργεια. Η παραπάνω διαδικασία σε συνδυασμό με τη διερεύνηση διαθέσιμων πόρων αποτελεί βασικό ζήτημα το οποίο μνημονεύεται από τις οδηγίες του ELTIS (2019), ως απαιτούμενο μετά τον καθορισμό της τελικής δέσμης μέτρων που συγκροτούν το πρόγραμμα δράσης. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει αγνοώντας το αναμενόμενο κόστος εφαρμογής εκάστου μέτρου, το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί. Για όλα τα παραπάνω απαιτείται συντονισμός και διαβούλευση μεταξύ των φορέων που συμβάλουν στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή. Ο τρόπος με τον οποίο επιλέχτηκε να γίνει η παρουσίασή τους στηρίζεται στην πινακοποίηση, όπου κάθε μέτρο παρουσιάζεται, **ανά θεματική κατηγορία και χρονική προτεραιότητα**, σε έναν πίνακα σε συνδυασμό με **το εκτιμώμενο κόστος, την ενδεικτική πηγή χρηματοδότησης και τον φορέα που θα αναλάβει την εφαρμογή του εκάστοτε μέτρου**. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής ζητήματα:

- Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου 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 (ενδ. ΟΑΣΑ).
- Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης του ΣΒΑΚ, ως απόρροια της ανάγκης για συνέργεια διαφορετικών φορέων, δεν βαρύνει αποκλειστικά τον Δήμο Βύρωνα και τις υπηρεσίες του. Ένα μέρος του κόστους αφορά σε δαπάνες των φορέων μεταφορικού έργου (ΟΑΣΑ). Τόσο τα κόστη αυτά όσο και η υλοποίηση των έργων επαφίεται στη συνεργασία των φορέων, αφού ορισμένα μέτρα δεν αρκούν να προταθούν μέσω του ΣΒΑΚ αλλά πρέπει να εγκριθούν και από τους ανάλογους φορείς που καλούνται να τα υλοποιήσουν και να τα χρηματοδοτήσουν.
- Το εκτιμώμενο κόστος κάθε μέτρου είναι ενδεικτικό. Περιλαμβάνει συνήθως την κατάρτιση σχετικών μελετών, την προκήρυξή τους και τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, όπου αυτό απαιτείται. Στο κόστος, όμως, επιδιώκεται να συνυπολογιστούν κόστη υλοποίησης των αναγκαίων έργων, κάτι που, όμως, δεν μπορεί να γίνει με ακρίβεια -πρόκειται, άλλωστε, για εκτίμηση- αφού χωρίς τη μελέτη εφαρμογής του κάθε έργου δεν δύναται να προκύψει ακριβής κοστολόγηση του κάθε έργου.
- Η συνέργεια των φορέων που παρουσιάζεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0/5 (καμία συνεργασία) έως 5/5 (υπογραφή συμφώνου συνεργασίας), προκύπτει, επίσης, από σχετική εκτίμηση.

Πίνακας 4-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Κυκλοφοριακή Οργάνωση	Ορίζοντας 5ετίας	1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων <i>Υλοποίηση στο 30% των πεζοδρομίων.</i>	4/5	25€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
		2. Μετατροπή οδών με πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους. <i>Υλοποίηση στο 30% των εξεταζόμενων οδών.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		3. Μείωση των ορίων ταχύτητας σε 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και σε 30km/h στις συλλεκτήριες και τοπικές οδούς	3/5	80€/πινακίδα (για τοποθέτηση σήμανσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Απαγόρευση της διέλευσης (και της στάθμευσης) των βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.	2/5	5.000€ (Το κόστος αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης και δράσεις ενημέρωσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
		5. Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα πέριξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων.	4/5	10.000€/σχολικό συγκρότημα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		6. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) αυτοκινήτων πόλης (car sharing)	5/5	Ενδεικτικό κόστος για car sharing system: 100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
		7. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης (συμβατικών και ηλεκτρικών) ποδηλάτων πόλης (bike sharing)	5/5	Ενδεικτικό κόστος για bike sharing system: 2.000€ (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) Αρχική εφαρμογή: 150.000 € (100 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική Πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
		8. Ανάπλαση Πλατείας Αγίου Λαζάρου	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		9. Ανασχεδιασμός κόμβου Ν. Ελβετίας	4/5	<u>Ενδεικτικό κόστος:</u> 50.000 €/ κόμβο 100.000€/κυκλικό κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		10. Ανασχεδιασμός του κόμβου Καραολή & Δημητρίου - Μαγνησίας & Κωνσταντινουπόλεως, όπως και του κόμβου Τμώλου – Βοσπόρου & Ωλένης.	4/5	<u>Ενδεικτικό κόστος:</u> 50.000 €/ κόμβο 100.000€/κυκλικό κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		11. Διερεύνηση εφικτότητας μονοδρόμησης των οδών Φορμίωνος, Νικηφορίδη, Τμήλου, Μαγνησίας και Αγ. Σοφίας.	1/5	Το κόστος ενσωματώνεται σε κόστος άλλων μέτρων (Θεματική: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Κυκλοφοριακή Οργάνωση/ Ορίζοντας: 5ετίας, Μέτρο 12,)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		12. Εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης για τον Δήμο Βύρωνα.	1/5	100.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων <i>Υλοποίηση στο 70% των πεζοδρομίων.</i>	4/5	25€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
		2. Μετατροπή οδών με πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους. <i>Υλοποίηση στο 70% των εξεταζόμενων οδών.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων <i>Υλοποίηση στο 100% των πεζοδρομίων.</i>	4/5	25€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Μετατροπή οδών με πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους. <i>Υλοποίηση στο 100% των εξεταζόμενων οδών.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ Σηματοδότηση	Ορίζοντας 5ετίας	1. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτικές και τις τοπικές οδούς.	5/5	10.000€/σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
		2. Εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών στα πεζοφάναρα και τα φανάρια των κόμβων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου	5/5	12.000€/σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
	Ορίζοντας 10ετίας/ 15ετίας	1. Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένη οδική κυκλοφορία και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών, κ.α.	5/5	10.000€/σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών
		2. Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/ προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων	5/5	12.000€/σηματοδότη	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	10 ^ο έτος & 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	Ορίζοντας 5ετίας	1. Δημιουργία κυκλικών κόμβων (roundabout). Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➤ Καραολή & Δημητρίου – Ταταούλων – Επταλόφου ➤ Καραολή & Δημητρίου - Μαγνησίας - Κωνσταντινιούπόλεως	5/5	100.000€/ κυκλικό κόμβο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		2. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ). <i>Υλοποίηση στο 30% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.</i>	5/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		3. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: ➤ Φορμίωνος & Λ. Παπανδρέου	5/5	50.000 € (= 50.000 €/ κόμβο * 1 κόμβο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ). <i>Υλοποίηση στο 70% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.</i>	5/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ). <i>Υλοποίηση στο 100% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.</i>	5/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Ορίζοντας 5ετίας	1. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης της οδού που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση. <i>Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Ενδεικτικά, προτείνεται η εφαρμογή του ΣΕΣ περίξ του εμπορικού κέντρου και στα όρια με τον Δήμο Παγκρατίου.	4/5	200.000 € <i>Αφορά σε εφαρμογή με ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) - smart systems. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων κατοίκων - επισκεπτών, ΑΜΕΑ, ταξί, τροφοδοσίας, δικύκλων ή άλλων ειδικών θέσεων στάθμευσης.</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
		2. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ σε σημεία με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ.	4/5	50.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		3. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σε ποσοστό 10% του συνόλου των θέσεων.	4/5	18.000€/φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking) Ενδεικτικά, προτείνεται η δημιουργία: ✓ Κάτω από το Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα ✓ Κάτω από τα γήπεδα ποδοσφαίρου στο Θέατρο Βράχων	5/5	<u>Μελέτη:</u> 20.000€/ επίγειο χώρο 150.000€/ υπόγειο χώρο <u>Ενδεικτικό κόστος:</u> 50.000€/ χώρο για διαμόρφωση επίγειου parking & 700.000 €/χώρο για διαμόρφωση υπόγειου parking	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Δημιουργία χώρων στάθμευσης δικύκλων.	4/5	Το κόστος ενσωματώνεται σε κόστος άλλων μέτρων (Θεματική: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ/ Ορίζοντας: 5ετίας, Μέτρο 2, Ορίζοντας: 10ετίας, Μέτρο 2, Ορίζοντας: 15+ετίας/ Μέτρο: 1)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		5. Δημιουργία χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει οχημάτων μικροκινητικότητας.	4/5	2.000€ (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα vi. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ταξί (πιάτσες).	5/5	5.000€/ «πιάτσα»	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα Πράσινο Ταμείο	Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών	5 ^ο έτος	Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		6. Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων. 5. Υλοποίηση στο 30% στην 5ετία.	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		7. Χωροθέτηση χώρων/σημείων φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων. Ενδεικτικά, κι όχι περιοριστικά, προτείνεται: ➤ Οδός Φώκαιας (διασταύρωση με την οδό Στ. Σαράφη) ➤ Πλατεία Φατσέα ➤ Καραοή & Δημητρίου - Βοσπόρου - Ταταούλων ➤ Πάρκο Χρ. Λαδά ➤ Πάρκο Ανάληψης ➤ Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης ➤ Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου ➤ Καισαρείας - Νέας Ελβετίας ➤ Πλατεία Ταπητουργείου ➤ Πλατεία Τσιρακοπούλου ➤ Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης	5/5	2.000€ (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) + 1.500€/ποδήλατο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
		8. Εκπόνηση Μελέτης Στάθμευσης για τον Δήμο Βύρωνα	1/5	50.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα vi. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		9. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών	1 ^ο έτος	Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		10. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών	1 ^ο έτος	Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση. <i>Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα i. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		2. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης.	4/5	200.000 € <i>Αφορά σε εφαρμογή με ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) - smart systems. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων κατοίκων - επισκεπτών, ΑΜΕΑ, ταξί, τροφοδοσίας, δικύκλων ή άλλων ειδικών θέσεων στάθμευσης.</i>	ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
		3. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σε ποσοστό 40% του συνόλου των θέσεων.	4/5	18.000€/φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		4. Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων. <i>Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		5. Δημιουργία Δικτύου Micromobility Hubs	5/5	Ενδεικτικό κόστος: 7.500€ (για 4-6 θέσεις με φωτοβολταϊκό και σύστημα επιβράβευσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης εκατέρωθεν του άξονα Καραολή και Δημητρίου.	4/5	200.000 € <i>Αφορά σε εφαρμογή με ενσωμάτωση των ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) - smart systems. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων κατοίκων - επισκεπτών, ΑΜΕΑ, ταξί, τροφοδοσίας, δίκυκλων ή άλλων ειδικών θέσεων στάθμευσης.</i>	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
		2. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σε ποσοστό 70% του συνόλου των θέσεων.	4/5	18.000€/φορτιστή	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης, με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση. <i>Υλοποίηση στο 100% στην 15+ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων. <i>Υλοποίηση στο 100% στην 15ετία.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	Οριζοντας 5ετίας	<u>Δημοτική Συγκοινωνία</u> Πύκνωση συχνότητας λεωφορειακών γραμμών και επέκταση ωραρίου λειτουργίας.	3/5	400.000 €/υβριδικό λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι Δήμου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία</u> Επέκταση ωραρίου λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	5/5	50.000/ έτος	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία</u> Εκπόνηση μελέτης Δημοτικής Συγκοινωνίας	1/5	50.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		<u>Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ</u> Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ. <i>Υλοποίηση στο 40% στην 5ετία.</i>	3/5	1.000 €/στάση (Το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ Α.Ε.)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη. <i>Υλοποίηση στο 40% στην 5ετία.</i>	3/5	400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	5° έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
		Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ Τηλεματική. <i>Υλοποίηση στο 40% στην 5ετία.</i>	5/5	1.000 €/στάση (Το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ Α.Ε.)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	5° έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
		Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου.	5/5	200.000 € (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) + 1.500€/ ποδήλατο	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	5° έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
	Ορίζοντας 10ετίας	Δημοτική Συγκοινωνία Επέκταση ωραρίου λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	5/5	50.000/ έτος	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		Δημοτική Συγκοινωνία Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας	5/5	1.000 €/στάση	i. Ίδιοι Πόροι Δήμου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10° έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		Δημοτική Συγκοινωνία Ανανέωση του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με νέα εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 70% του δημοτικού στόλου.	3/5	400.000 €/υβριδικό λεωφορείο 100.000€/αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι Δήμου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ. Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.	3/5	1.000 €/στάση (Το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ Α.Ε.)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
		Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη. Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.	3/5	400.000 €/υβριδικό λεωφορείο 100.000€/αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
		Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ Τηλεματική. Υλοποίηση στο 70% στην 10ετία.	3/5	1.000 €/στάση (Το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ Α.Ε.)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
	Ορίζοντας 15+ετίας	Δημοτική Συγκοινωνία Επέκταση ωραρίου λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	5/5	50.000/ έτος	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία</u> Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας	5/5	1.000 €/στάση	i. Ίδιοι Πόροι Δήμου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία</u> Ανανέωση του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με νέα εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου.	3/5	400.000 €/υβριδικό λεωφορείο 100.000€/αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι Δήμου ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		<u>Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ</u> Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ. Υλοποίηση στο 100% στην 15ετία.	3/5	1.000 €/στάση (Το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ Α.Ε.)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	15 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
		<u>Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ</u> Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα / μη θορυβώδη. Υλοποίηση στο 100% στην 15ετία.	3/5	400.000 €/υβριδικό λεωφορείο 100.000€/αναβαθμισμένο λεωφορείο	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	15 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.
		<u>Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ</u> Τηλεματική. Υλοποίηση στο 100% στην 15ετία.	3/5	1.000 €/στάση (Το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ Α.Ε.)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ Α.Ε ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Α.Ε.	15 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Α.Ε.

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΔΙΚΤΥΟ ΉΠΙΑΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	Ορίζοντας 5ετίας	1. Υλοποίηση Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας <i>Υλοποίηση σε ποσοστό 30%.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		2. Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		3. Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων.	4/5	10.000€/σχολικό συγκρότημα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε κεντρικά σημεία του Δήμου. Ενδεικτικά, προτείνεται η χωροθέτηση στο: ➢ Πάρκο Βύρωνα ➢ Πλατεία Ν. Ελβετίας ➢ Άλσος Αγ. Τριάδος ➢ Πλατεία Φατσέα ➢ Καραοή Δημητρίου – Βοσπόρου – Ταταούλων ➢ Πάρκο Χρ. Λαδά ➢ Πάρκο Ανάληψης ➢ Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης ➢ Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου ➢ Καισαρείας – Νέας Ελβετίας ➢ Πλατεία Ταπητουργείου ➢ Πλατεία Τσιρακοπούλου ➢ Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης	5/5	2.000€ (για την εγκατάσταση ποδηλατοστασίου) + 1.500€/ποδήλατο	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Υλοποίηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)	1/5	74.400€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		6. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Υλοποίηση Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας <i>Υλοποίηση σε ποσοστό 70%.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		2. Επέκταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε στάσεις λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα, αλλά και σε σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.	5/5	150.000 € (100 ποδήλατα * 1.500 €/ ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Υλοποίηση Δικτύου Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας <i>Υλοποίηση σε ποσοστό 100%.</i>	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ – ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ		2. Επέκταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).	5/5	150.000 € (100 ποδήλατα * 1.500 €/ ποδήλατο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Τμήμα Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής
		3. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)						
	Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας / 15+ετίας	1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		2. Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 πάρκων τσέπης στην 10ετία και 10 πάρκων τσέπης στην 15ετία.	3/5	200€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος – 10 ^ο έτος -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		3. Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία	3/5	5.000€/αστική κερκίδα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος – 10 ^ο έτος -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Αύξηση πρασίνου	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Πρασίνου Δήμου Βύρωνα Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Βελτίωση της Κινητικότητας στις Πλατείες και στα Πάρκα της πόλης	4/5	100€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		6. Για περιοχές με μεγάλες κλίσεις μπορούν να εφαρμοστούν οι ακόλουθες λύσεις: Α) Συστήματα μηχανικής ανέλκυσης Β) Ενθάρρυνση των ηλεκτρικών ποδηλάτων Γ) Υπηρεσία δωρεάν μετακίνησης με ηλεκτρικά οχήματα μικρού μεγέθους	5/5	500.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος -10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	Οριζοντας 5ετίας/10ετίας/ 15+ετίας	1. Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	3/5	-	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα Αυτοτελές Τμήμα Δημοτικής Αστυνομίας ή/ και Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
		2. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		3. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.	4/5	Το κόστος ενσωματώνεται σε κόστος άλλων μέτρων (Θεματική: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ/ Ορίζοντας: 5ετίας, Μέτρο 2, Ορίζοντας: 10ετίας, Μέτρο 2, Ορίζοντας: 15+ετίας/ Μέτρο: 1)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		4. Διαμόρφωση ενός (1) αστικού κέντρου διανομής	4/5	Κόστος κατασκευής = 360.000€ + Κόστος λειτουργίας = 60.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/ 15+ετίας	1. Εφαρμογή Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	3/5	810.000 € (= 45 θέσεις *18.000 €/φορτιστής)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		2. Αντικατάσταση των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά <i>Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.</i>	2/5	400.000 €/υβριδικό	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
ΠΡΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ	Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας / 15+Ετίας	1. Ενημέρωση, Εκπαίδευση και Ευαισθητοποίηση των Πολιτών, των Μαθητών και των Επαγγελματιών	2/5	30.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»

Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενου/ αρμόδιους φορείς & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και έγκρισης	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		2. Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	2/5	-	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα
		3. Ενίσχυση της Κινητικότητας των Ευάλωτων Πολιτών. Εκτός όσων έχουν ήδη αναφερθεί σε προαναφερθέντα μέτρα, προτείνονται επιπλέον: o school streets (πεζοδρόμηση οδών που οδηγούν σε σχολεία κατά τις ώρες άφιξης και αναχώρησης των μαθητών) o ασφαλείς χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντός των σχολείων o συνεργασία με την εκκλησία για την ανάπλαση των δρόμων που οδηγούν στις εκκλησίες του Δήμου και στα ΚΑΠΗ o ίδρυση θεσμού "βοηθού κινητικότητας" (mobility assistant), με 24ωρη τηλεφωνική γραμμή και προσωπικό που θα παρεμβαίνει όπου χρειάζεται, κατά τα πρότυπα του «βοήθεια στο σπίτι»	2/5	30.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα	5 ^ο έτος - 10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Βύρωνα

5. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕΤΡΩΝ

Στα επόμενα έτη, η παρακολούθηση και η συχνή αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ **πρόκειται να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα του εν λόγω σχεδίου.**

Είναι λοιπόν επιτακτική η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, το οποίο θα επιτρέψει στους εμπλεκόμενους φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα στην περίπτωση όπου η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί από το ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου εργαλείου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, καθώς επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντικοί 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 διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης. Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια 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 (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακινήτων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση, αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Βύρωνα και των άλλων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα (Πίνακας 5-1). Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Ανά δείκτη ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 5-1: Πλαίσιο παρακολούθησης ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2022)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων					
A.1. Μήκος πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων	Μήκος (m) πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων	2,3 km	20 χλμ συνολικό δίκτυο ήπιας κινητικότητας, αθροίζοντας τα μήκη πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας	30 χλμ συνολικό δίκτυο ήπιας κινητικότητας, αθροίζοντας τα μήκη πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας	35 χλμ συνολικό δίκτυο ήπιας κινητικότητας, αθροίζοντας τα μήκη πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
A.2. Θάνατοι και βαρείς τραυματισμοί από τροχαία συμβάντα	Συνολικός αριθμός θανάτων και βαρέων τραυματισμών	2012-2019: 14, ήτοι 1,75 άτομα/ έτος	1 άτομο/ έτος	1 άτομο/ έτος	0
A.3. Αριθμός τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό	2010-2019: 82, ήτοι 10,25 τροχαία συμβάντα/ έτος	8 άτομα/ έτος	5 άτομα/ έτος	0
A.4. Παράνομη στάθμευση	Ποσοστό (%) παράνομης στάθμευσης	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: - 355 νόμιμα (64,4%) - 196 παράνομα (35,6%)	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - 80% νόμιμα - 20% παράνομα	μηδενισμός των παράνομων σταθμεύσεων στην περιοχή καταγραφής	μηδενισμός των παράνομων σταθμεύσεων στην περιοχή καταγραφής
A.5. Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: 0 θέσεις ΑμεΑ	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 2% οι θέσεις ΑμεΑ επί του συνόλου των νόμιμων θέσεων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 5% οι θέσεις ΑμεΑ επί του συνόλου των νόμιμων θέσεων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 8% οι θέσεις ΑμεΑ επί του συνόλου των νόμιμων θέσεων
A.6. Ράμπες ΑμεΑ	Αριθμός πεζοδρομίων με ράμπα ΑμεΑ	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: 8,6% των πεζοδρομίων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 30% των πεζοδρομίων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 60% των πεζοδρομίων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 100% των πεζοδρομίων
A.7. Οδεύσεις τυφλών	Αριθμός πεζοδρομίων με όδευση τυφλών	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: 9,2% των πεζοδρομίων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 30% των πεζοδρομίων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 60% των πεζοδρομίων	Στην ίδια περιοχή απογραφής: 100% των πεζοδρομίων

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2022)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
A.8. Πλάτος πεζοδρομίων	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων μέσα στην πόλη	Σε σύνολο τριών περιοχών απογραφής: - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0% - < 1μ.: 21,3% - 1 - 1,50μ.: 25,7% - 1,5 - 2 μ.: 30,1% - 2 - 2,5μ.: 11,8% - > 2,5μ.: 11,0%	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0% - < 1μ.: 0% - 1 - 1,50μ.: 25% - 1,5 - 2 μ.: 45% - 2 - 2,5μ.: 15% - > 2,5μ.: 15%	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0% - < 1μ.: 0% - 1 - 1,50μ.: 20% - 1,5 - 2 μ.: 40% - 2 - 2,5μ.: 20% - > 2,5μ.: 20%	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0% - < 1μ.: 0% - 1 - 1,50μ.: 10% - 1,5 - 2 μ.: 45% - 2 - 2,5μ.: 25% - > 2,5μ.: 30%
A.9. Κατάσταση πεζοδρομίων	Ποιοτικός δείκτης	Κατάσταση πεζοδρομίων: - Καλή: 25,8% - Μέτρια: 37,1% - Κακή: 37,1% - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0%	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - Καλή: 40% - Μέτρια: 35% - Κακή: 25% - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0%	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - Καλή: 70% - Μέτρια: 30% - Κακή: 0% - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0%	Στην ίδια περιοχή απογραφής: - Καλή: 90% - Μέτρια: 10% - Κακή: 0% - Χωρίς πεζοδρόμιο: 0%
A.10. Στάσεις MMM με τηλεματική	Ποιοτικός δείκτης	17,4%	30%	50%	100%
A.11. Στάσεις MMM με ράμπα ΑμεΑ	Ποιοτικός δείκτης	8,1%	50%	100%	100%
A.12. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί γρήγορης φόρτισης στον Δήμο.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, σύμφωνα με το ΣΦΗΟ.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 5%.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 15%.
A.13. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Σήμερα, δεν υπάρχουν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων	Εγκατάσταση τουλάχιστον 4 σταθμών bike-sharing και ανάπτυξη υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)	Εγκατάσταση τουλάχιστον 8 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)	Εγκατάσταση τουλάχιστον 12 σταθμών bike-sharing και λειτουργία υπηρεσιών συλλογικών μετακινήσεων (car-pooling ή car-sharing)

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2022)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας					
Β.1. Κυκλοφοριακός φόρτος βαρέων οχημάτων	Ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας (%)	Ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας: - ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ & ΜΥΣΙΑΣ & Λ. ΚΑΡΕΑ & Λ. ΑΡΧ. ΑΘΗΝΩΝ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ: 4,79% - ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ & ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: 6,61% - ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ & ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: 5,12% - ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ & ΜΥΣΙΑΣ & ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ: 4,91% - ΦΟΡΜΙΩΝΟΣ & ΝΙΚΗΦΟΡΙΔΗ: 10,38% - ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ & ΠΑΝ. ΤΣΑΛΔΑΡΗ: 5,20% - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ & ΧΕΙΜΑΡΑΣ: 5,93% - ΑΓΙΑΣ ΣΟΦΙΑΣ & ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ: 6,79% - ΜΥΣΙΑΣ & ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ: 4,93% - ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ & ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ: 5,05% - ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ & ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ & ΑΓ. ΣΟΦΙΑΣ: 2,13% - ΝΕΑΣ ΕΛΒΕΤΙΑΣ & ΑΙΝΟΥ: 50,0% - ΤΑΤΑΟΥΛΩΝ & ΚΑΜΝΗΝΩΝ: 11,11%	Μείωση κατά 30% του ποσοστού των βαρέων οχημάτων σε κάθε κόμβο	Μείωση κατά 50% του ποσοστού των βαρέων οχημάτων σε κάθε κόμβο	Μείωση κατά 80% του ποσοστού των βαρέων οχημάτων σε κάθε κόμβο

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΒΥΡΩΝΑ»
Πακέτο Εργασίας 4: ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΚΑΙ ΤΕΛΙΚΟΥ ΤΕΥΧΟΥΣ ΣΒΑΚ

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2022)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15+ετία
Β.2. Χρήση πράσινων μέσων μεταφοράς (Ενήλικες)	Ποσοστό (%) επί του συνόλου των μετακινήσεων	46,54%, ήτοι: - Περπάτημα: 26,23% - Μικροκινητικότητα: 1,38% - ΜΜΜ: 18,93%	50%, ήτοι: - Περπάτημα: 27% - Μικροκινητικότητα: 3% - ΜΜΜ: 20%	60%, ήτοι: - Περπάτημα: 30% - Μικροκινητικότητα: 10% - ΜΜΜ: 20%	80%, ήτοι: - Περπάτημα: 40% - Μικροκινητικότητα: 15% - ΜΜΜ: 25%
Β.3. Χρήση ρυπογόνων μέσων μεταφοράς (Ενήλικες)	Ποσοστό (%) επί του συνόλου των μετακινήσεων	53,05%, ήτοι - ΙΧ: 45,95% - Μηχανή: 5,92% - Ταξί: 1,18%	45%, ήτοι: - ΙΧ: 40% - Μηχανή: 4% - Ταξί: 1%	40%, ήτοι: - ΙΧ: 35% - Μηχανή: 4% - Ταξί: 1%	30%, ήτοι: - ΙΧ: 25% - Μηχανή: 4% - Ταξί: 1%

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

Πίνακας 5-2: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1

Ονομασία Δείκτη	A.1. Μήκος πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων
Μονάδα μέτρησης	Μέτρα μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων 3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-3: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2

Ονομασία Δείκτη	A.2. Θάνατοι και βαρείς τραυματισμοί από τροχαία συμβάντα
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-4: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3

Ονομασία Δείκτη	A.3. Αριθμός τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, εμπλοκή πεζού
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-5: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4

Ονομασία Δείκτη	Α.4. Παράνομη στάθμευση
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός παράνομων σταθμεύσεων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρήσεις απογραφών στάθμευσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Καταγραφή των παράνομων σταθμεύσεων
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 5-6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5

Ονομασία Δείκτη	Α.5. Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλήθος θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Βύρωνα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ 2) Ψηφιοποίηση των θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6

Ονομασία Δείκτη	Α.6. Ράμπες ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ραμπών ΑμεΑ
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλήθος ραμπών ΑμεΑ
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των ραμπών ΑμεΑ 2) Ψηφιοποίηση των ραμπών ΑμεΑ στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.7

Ονομασία Δείκτη	Α.7. Οδεύσεις τυφλών
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός οδεύσεων τυφλών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλήθος οδεύσεων τυφλών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των οδεύσεων τυφλών 2) Ψηφιοποίηση των οδεύσεων τυφλών στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.8

Ονομασία Δείκτη	Α.8. Πλάτος πεζοδρομίων
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός της πόλης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.9

Ονομασία Δείκτη	Α.9. Κατάσταση πεζοδρομίων
Μονάδα μέτρησης	Ποιοτικός δείκτης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κατάσταση πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή κατάστασης πεζοδρομίου που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.10

Ονομασία Δείκτη	Α.10. Στάσεις ΜΜΜ με τηλεματική
Μονάδα μέτρησης	Ποιοτικός δείκτης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Στάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ, Δήμος Βύρωνα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή των στάσεων ΜΜΜ με τηλεματική 3) Υπολογισμός ποσοστού στάσεων ΜΜΜ με τηλεματική
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.11

Ονομασία Δείκτη	Α.11. Στάσεις ΜΜΜ με ράμπα ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Ποιοτικός δείκτης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Στάσεις ΜΜΜ με ράμπα ΑμεΑ
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ, Δήμος Βύρωνα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή των στάσεων ΜΜΜ με ράμπα ΑμεΑ 3) Υπολογισμός ποσοστού στάσεων ΜΜΜ με ράμπα ΑμεΑ
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης A.12

Ονομασία Δείκτη	A.12. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 5-14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης A.13

Ονομασία Δείκτη	A.13. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Βύρωνα
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα

Πίνακας 5-15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης B.1

Ονομασία Δείκτη	B.1. Κυκλοφοριακός φόρτος βαρέων οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) βαριάς κυκλοφορίας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κυκλοφοριακοί φόρτοι
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Κυκλοφοριακές μετρήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 3) Υπολογισμός ποσοστού βαριάς κυκλοφορίας
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 5-16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης B.2

Ονομασία Δείκτη	B.2. Χρήση πράσινων μέσων μεταφοράς (Ενήλικες)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρήσης πράσινων μέσων μεταφοράς, όπως το περπάτημα, η μικροκινητικότητα και η δημόσια συγκοινωνία
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών χρήσης πράσινων μέσων μεταφοράς
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 5-17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.3

Ονομασία Δείκτη	Β.3. Χρήση ρυπογόνων μέσων μεταφοράς (Ενήλικες)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ρυπογόνων μέσων μεταφοράς στο σύνολο των μετακινήσεων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών ρυπογόνων μέσων μεταφοράς επί του συνόλου των μετακινήσεων
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Βύρωνα, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Βύρωνα οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών.

Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου προτείνεται να πραγματοποιείται κάθε 4 χρόνια την επόμενη 15ετία. Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων. Επίσης θα πρέπει να ελέγχεται ανά έτος το κόστος των δημόσιων επενδύσεων υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας. Στην εξίσωση αυτή θα πρέπει να συνυπολογίζεται και το λειτουργικό κόστος των υποδομών όπως επίσης και πιθανές επιχορηγήσεις που πιθανότατα να δοθούν στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων. Ο επόμενος πίνακας περιέχει ένα χρονοδιάγραμμα τύπου GANTT πραγματοποίησης εργασιών παρακολούθησης.

Πίνακας 5-18: Διάγραμμα GANTT εργασιών παρακολούθησης

Δείκτες	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038
A.1. Μήκος πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων															
A.2. Θάνατοι και βαρείς τραυματισμοί από τροχαία συμβάντα															
A.3. Αριθμός τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό															
A.4. Παράνομη στάθμευση															
A.5. Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ															
A.6. Ράμπες ΑμεΑ															
A.7. Οδεύσεις τυφλών															
A.8. Πλάτος πεζοδρομίων															
A.9. Κατάσταση πεζοδρομίων															
A.10. Στάσεις MMM με τηλεματική															
A.11. Στάσεις MMM με ράμπα ΑμεΑ															
A.12. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων															
A.13. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων															
B.1. Κυκλοφοριακός φόρτος βαρέων οχημάτων															
B.2. Χρήση πράσινων μέσων μεταφοράς (Ενήλικες)															
B.3. Χρήση ρυπογόνων μέσων μεταφοράς(Ενήλικες)															

6. ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΣΥΜΦΩΝΙΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΥΠΕΥΘΥΝΩΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ & ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΜΕΤΡΩΝ

Η παρακολούθηση (όπως και η εκπόνηση) του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη συμμετοχή στη διαδικασία των διάφορων φορέων (αυτοδιοίκηση, μελετητές, ερευνητικά εργαστήρια, φορείς συγκοινωνιακού έργου, εμπορικοί σύλλογοι κ.α.), οι οποίοι σχετίζονται με την περιοχή του Δήμου Βύρωνα ή έχουν αρμοδιότητα ως προς τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου γενικότερα.

Το Δίκτυο Φορέων απαρτίζεται από τον Δήμο Βύρωνα, την Περιφέρεια Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής, τον ΟΑΣΑ και την Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών.

Το Δίκτυο Φορέων μέσα από τη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων του ΣΒΑΚ. Έχοντας κατανοήσει σε βάθος τις έννοιες και τις αρχές τα βιώσιμης κινητικότητας αλλά και τη διαδικασία του ΣΒΑΚ, το Δίκτυο Φορέων εποπτεύει τους εκτελούντες τη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (αναδόχους) και παρεμβαίνει συμβουλευτικά τόσο σε επίπεδο εφαρμογής και υλοποίησης των παρεμβάσεων όσο και σε επίπεδο παρακολούθησης αυτών. **Σημείο κλειδί στο στάδιο της Υλοποίησης & Παρακολούθησης είναι η υπογραφή των μελών του Δικτύου Φορέων και του ΟΤΑ του Συμφώνου Συνεργασίας.**

Το Υπόδειγμα για το «ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΒΥΡΩΝΑ» που προτείνεται (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) να υπογραφεί μεταξύ του Δήμου Βύρωνα και του εκάστοτε Φορέα που σχετίζεται με την υλοποίηση των μέτρων, παρουσιάζεται ως εξής:

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΔΗΜΟΥ ΒΥΡΩΝΑ

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΦΟΡΕΑ

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΒΥΡΩΝΑ

Οι υπογράφωντες το παρόν Σύμφωνο, και ειδικότερα:

ο **ΔΗΜΟΣ ΒΥΡΩΝΑ** νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον
(αρμόδιο), (ιδιότητα), και

ο φορέας, που αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δικαίου
(ΝΠΙΔ ή ΝΠΔΔ ή άλλο), νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον/την
.....

έχοντας υπόψη:

1. Τον Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Δήμου Βύρωνα
2. Τη με αριθμ. απόφαση με οποία ορίστηκε η Ομάδα Εργασίας του Δήμου για τη σύνταξη του ΣΒΑΚ Βύρωνα
3. Τη με αριθμ. απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Βύρωνα για την έγκριση του Συμφώνου Συνεργασίας του Δήμου και των φορέων συνεργασίας
4. Τη με αριθμ. απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Βύρωνα για την έγκριση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Βύρωνα
5. Τα περιεχόμενα του ΣΒΑΚ Βύρωνα και ειδικότερα το Σχέδιο Δράσης αυτού
6. Το Αναλυτικό Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Βύρωνα

επιθυμούν, και οριοθετούν με το παρόν, τη στενότερη συνεργασία τους σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με το ΣΒΑΚ Βύρωνα, όπως ειδικότερα αυτά προσδιορίζονται στα παρακάτω σημεία.

Ειδικότερα οι παραπάνω συμφωνούμε στα παρακάτω:

A. Η συνεργασία των δύο φορέων αφορά στην ανάληψη κοινών δράσεων στο πλαίσιο ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού μετακινήσεων για την ανάδειξη του Δήμου Βύρωνα ως μια πόλη που υιοθετεί αποτελεσματικά μέτρα και δράσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα με βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.

Ειδικότερη έμφαση δίνεται στην υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ του Δήμου Βύρωνα και συγκεκριμένα στα ακόλουθα αντικείμενα:

- I. Δράσεις προώθησης της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, κινητικότητας και αναζωογόνησης καθώς και βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος και της περιβαλλοντικής διαχείρισης.** - Ο φορέας αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Βύρωνα στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα του ΣΒΑΚ
- II. Δράσεις συμβουλευτικής υποστήριξης για την εισαγωγή έξυπνων "smart" υποδομών, υπηρεσιών και λύσεων για τις μετακινήσεις στην πόλη.** - Ο φορέας αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Βύρωνα στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα του ΣΒΑΚ
- III.**
- IV.**

(Ανάλογα με τον φορέα μπορούν να προστεθούν ή να αφαιρεθούν δράσεις στο παρόν άρθρο)

B. Για την υλοποίηση επιμέρους δράσεων θα χρησιμοποιηθούν οι παρακάτω τρόποι και διαδικασίες:

- i.** Εκπόνηση μεμονωμένων ή κοινών δράσεων προετοιμασίας, ωρίμανσης ή υλοποίησης μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ

- ii. Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/ εκθέσεων προόδου με σκοπό την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω
- iii. Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/εκθέσεων προόδου με σκοπό την επικαιροποίηση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω
- iv. Συνεργασία για τη σύνταξη προτάσεων ή δράσεων με σκοπό την υποβολή κοινών προτάσεων για χρηματοδότηση μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ από λοιπές πηγές χρηματοδότησης (ΠΕΠ, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά Προγράμματα).
- v. Διασύνδεση εργασιών μεταξύ των εργαζομένων του Δήμου Βύρωνα και του συμπεριλαμβανομένων δράσεων εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

Γ. Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασία θα ισχύει μέχρι ρητής κατάργησής της, ή μέχρι την εκπόνηση νέου ΣΒΑΚ.

Η διάρκεια της Συμφωνίας Συνεργασίας μπορεί να λυθεί με νεότερη συμφωνία ή και μονομερώς με έγγραφη δήλωση του ενός φορέα προς τον άλλον, η οποία επιφέρει αποτελέσματα μετά από έξι μήνες, χωρίς αυτό να ανατρέπει τυχόν υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί.

Δ. Παρακολούθηση της υλοποίησης των δράσεων

- i. Για την εποπτεία της πορείας υλοποίησης της παρούσας συμφωνίας συνεργασίας και την ομαλή διεκπεραίωση των δράσεων, αρμόδιος από πλευράς του φορέα είναι ο (ιδιότητα - αρμόδιος), με αναπληρωτή του τ... (ιδιότητα - αρμόδιος). Από πλευράς Δήμου Βύρωνα είναι (ιδιότητα - αρμόδιος) με αναπληρωτή του (ιδιότητα - αρμόδιος).
- ii. Η παρακολούθηση της εφαρμογής και της προόδου στην επίτευξη των όρων της παρούσας Συμφωνίας Συνεργασίας γίνεται από τους ανωτέρω υπευθύνους ή τους αναπληρωτές τους σε τακτική βάση με συναντήσεις τους οι οποίες λαμβάνουν χώρα όταν αυτό απαιτείται ή κατ' ελάχιστον (μία/ δύο/ τρεις) φορές ανά εξάμηνο.

Ε. Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασία αποτελεί πλαίσιο αναφοράς και το περιεχόμενό της μπορεί να εξειδικεύεται περαιτέρω με ειδικότερες συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλομένων, αν αυτό κριθεί αναγκαίο.

Οι συνεργαζόμενοι φορείς

Για τον Δήμο Βύρωνα

Για τον φορέα

Ο Δήμαρχος / Ο Αντιδήμαρχος

.....
(όνομα – υπογραφή)

.....
(όνομα – υπογραφή)

7. ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ

7.1 Σχέδιο συν-χρηματοδότησης

Οι οικονομικοί πόροι του έργου περιλαμβάνουν εκείνους που αναφέρονται στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς και εκείνους που σχετίζονται με την υλοποίηση των δράσεων και των μέτρων του σχεδίου. Η ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καλύπτεται από ίδιους πόρους του Δήμου, ενώ η υλοποίηση των επιμέρους δράσεων του ΣΒΑΚ απαιτεί την αξιοποίηση πόρων από διάφορες άλλες πηγές.

Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικά εθνικά και μη χρηματοδοτικά εργαλεία στα οποία διαπιστώνεται συνάφεια των αντικειμένων τους, με το περιεχόμενο των μέτρων του ΣΒΑΚ και επομένως εντοπίζεται η δυνατότητα αξιοποίησης των πόρων. Ο τελικός προϋπολογισμός του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται αναλυτικά σε επόμενο παραδοτέο όπου και προσδιορίζονται οι επιμέρους πηγές χρηματοδότησης των έργων.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» - Πρόγραμμα Μεταφορές

Στις 22 Ιουλίου 2023 εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το πρόγραμμα «Μεταφορών 2021-27» με προϋπολογισμό 2,2 δις ευρώ, αρμοδιότητας της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Προγραμμάτων ΕΤΠΑ & ΤΣ, του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Το Πρόγραμμα χρηματοδοτείται με Κοινοτική Συμμετοχή ύψους 1.854 εκ. ευρώ, εκ των οποίων 1.289 εκ. ευρώ από το ΤΣ και 565 εκ. ευρώ από το ΕΤΠΑ. Η αναλογούσα Εθνική Συμμετοχή είναι 370 εκ. ευρώ. Η συνολική ΣΔΔ (Συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη) του Προγράμματος ανέρχεται σε 2.224 εκ. ευρώ.

Ενδεικτικά 760 εκατ. ευρώ προβλέπονται για την ανάπτυξη βιώσιμων αστικών μεταφορών, 688 εκατ. ευρώ για την ολοκλήρωση και αναβάθμιση οδικού δικτύου και τη βελτίωση οδικής ασφάλειας, 485 εκατ. ευρώ για την ολοκλήρωση/ ανάπτυξη κεντρικού και προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου, 181 εκατ. ευρώ για τη βελτίωση προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας νησιών και 89 εκατ. ευρώ για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας.

Οι επενδυτικές ανάγκες στον τομέα των Μεταφορών κατά την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, συνδέονται με την Πολιτική Συνοχής της χώρας καθώς και με τους εξής πέντε (5) Εθνικούς Στρατηγικούς Στόχους (Σ.Σ.) του ΕΣΣΜ:

- Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό Επίπεδο
- Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών
- Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών
- Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Αναλυτικότερα κατά την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, με την αξιοποίηση και των πόρων του Προγράμματος «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027», θα υλοποιηθούν ώριμες παρεμβάσεις του μεσοπρόθεσμου ορίζοντα του ΕΣΣΜ, εστιάζοντας σε απαιτήσεις για:

- βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του συστήματος Μεταφορών της χώρας
- αύξηση της αποδοτικότητας του
- ενίσχυση της συνδεσιμότητάς και της ασφαλείας του,

με παράλληλη επιδίωξη τη συμβολή στην οικονομική ανάκαμψη της χώρας και τη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των Περιφερειών.

Στο πλαίσιο αυτό θα γίνουν επενδύσεις για:

- την περαιτέρω ανάπτυξη των βιώσιμων αστικών μεταφορών στα δύο μητροπολιτικά κέντρα και -πιλοτικά – σε άλλους περιφερειακούς δήμους της χώρας
- ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της διαλειτουργικότητας του
- την ενίσχυση της χρήσης ενός περιβαλλοντικά βιώσιμου ηλεκτροκινούμενου σιδηροδρομικού δικτύου (υπεραστικού και προαστιακού)
- ολοκλήρωση του κεντρικού ΔΟΔ
- στοχευμένη περαιτέρω ανάπτυξη και διασύνδεση του αναλυτικού ΔΟΔ
- αναβάθμιση/ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών και οδικών διασυννοριακών προσβάσεων
- ενίσχυση του επιπέδου πολυτροπικότητας του συστήματος
- ενίσχυση της περιφερειακής ηπειρωτικής και νησιωτικής συνδεσιμότητας
- βελτίωση της ασφάλειας χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών.

ΠΕΠ Αττικής 2021 – 2027

Ο προγραμματισμός της Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027 για την Περιφέρεια Αττικής συμπίπτει με τη διαδικασία ολοκλήρωσης του ΠΕΠ Αττικής 2014-2020, το οποίο παρουσιάζει αποτελέσματα με προστιθέμενη αξία.

Η προτεραιότητα 2B του προγράμματος περιλαμβάνει: Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε μια οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Ειδικός στόχος αστικής κινητικότητας που καθορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο viii. του κανονισμού ΕΤΠΑ και του κανονισμού για το Ταμείο Συνοχής).

Ο ειδικός στόχος της προτεραιότητας είναι: Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (ΕΤΠΑ).

Η επιλογή του Ειδικού Στόχου συνδέεται με το πρόβλημα του υψηλού επιπέδου εκπομπών άνθρακα και θορύβου στην Αττική, εξυπηρετώντας τις ανάγκες προώθησης των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, της βελτίωσης των ροών κίνησης και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον.

Η κάλυψη των αναγκών αφορά σε παρεμβάσεις βελτίωσης της τοπικής κινητικότητας, με ενίσχυση/προαγωγή των μετακινήσεων που βασίζονται στην ανθρώπινη ενέργεια μέσα από την επέκταση ήπιων δικτύων μεταφοράς (δίκτυο πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων κτλ.) με στόχο την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου. Σε όλες τις σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην ανάγκη ενίσχυσης της προσβασιμότητας των υποδομών και των μέσων για τα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.

Οι παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα λαμβάνουν υπόψη τους, κατά τον σχεδιασμό, και τους λιμένες ως σημείο διασύνδεσης, ενώ θα ενθαρρυνθεί η διάσταση της ηλεκτροκίνησης πιλοτικά μέσα από τη δημιουργία επιμέρους υποδομών επαναφόρτισης.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου εντάσσονται στην Στρατηγική Προτεραιότητα 2B και οι δράσεις που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Επενδύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και δικτύου ποδηλατοδρόμων (Βόρειος Ποδηλατικός Άξονας Αττικής).
- Ενίσχυση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (σημεία ανεφοδιασμού / επαναφόρτισης) – Πιλοτικές δράσεις προώθησης της ηλεκτροκίνησης στην Περιφέρεια Αττικής.
- Υποδομές τραμ.

Οι δράσεις του Ειδικού Στόχου σχεδιάζονται και θα υλοποιηθούν υπό το πρίσμα της νέας αναπτυξιακής στρατηγικής για τη μετατροπή της Ευρώπης στην πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρο έως το 2050 και το μετασχηματισμό της ΕΕ σε μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία και σε συνέργεια με το εθνικό ΕΣΠΑ 2021-2027, τον Αναπτυξιακό Στόχο 'Πράσινη Ανάπτυξη' του ΕΠΑ 2021-2025, τον Πυλώνα 'Πράσινη Μετάβαση' του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), τα τομεακά προγράμματα ΠΕΚΑ και Μεταφορών με γνώμονα τη συνάφεια με τις δράσεις που προβλέπουν τα ΣΒΑΚ της Περιφέρειας.

Οι ΟΤΑ Α' & Β' βαθμού, καθώς και οι Δημόσιοι Οργανισμοί αποτελούν ομάδες - στόχους της εν λόγω προτεραιότητας.

Δράσεις Πράσινου Ταμείου

Το Πράσινο Ταμείο μπορεί να χρηματοδοτεί προγράμματα που καταρτίζονται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ή άλλα Υπουργεία και τους εποπτευόμενους οργανισμούς τους, αποκεντρωμένες γενικές διοικήσεις, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημοσίου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται από τις διατάξεις του άρθρου 1 του Ν. 1256/1982, και σωματεία ή άλλης μορφής ενώσεις νομικών και φυσικών προσώπων, τα οποία στοχεύουν σύμφωνα με τους καταστατικούς τους σκοπούς στην προστασία, αναβάθμιση και αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

Δομή Προγραμμάτων

Η βασική δομή των χρηματοδοτικών προγραμμάτων μπορεί να περιλαμβάνει ενδεικτικώς:

1. Άξονες προτεραιότητας που εξειδικεύουν την εθνική περιβαλλοντική στρατηγική
2. Μέτρα τα οποία εξειδικεύουν τους άξονες προτεραιότητας
3. Δράσεις που εξειδικεύουν τα μέτρα και στις οποίες εντάσσονται οι πράξεις και τα έργα που υλοποιούν οι δικαιούχοι.

Προϋπολογισμός Προγραμμάτων

Κάθε χρηματοδοτικό πρόγραμμα προϋπολογιζόμενης δαπάνης, χωρίς φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ), ποσού μεγαλύτερου ή ίσου των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ύστερα από πρόταση του διοικητικού συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου. Κάθε χρηματοδοτικό πρόγραμμα προϋπολογιζόμενης δαπάνης, χωρίς ΦΠΑ, ποσού μικρότερου των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ εγκρίνεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ταμείου. Με τις αποφάσεις αυτές καθορίζονται το ύψος και ο τρόπος καταβολής των επιχορηγήσεων ή δανείων, οι διαδικασίες και οι όροι καταβολής καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των προγραμμάτων.

Κριτήρια Αξιολόγησης - Κριτήρια επιλογής πράξεων και έργων

Τα κριτήρια αξιολόγησης και επιλογής πράξεων και έργων μπορεί να εξειδικεύονται ως προς τη φύση και το είδος των δράσεων ανά πρόγραμμα. Στα κριτήρια αυτά περιλαμβάνονται υποχρεωτικά η επιλεξιμότητα, ωριμότητα, πληρότητα, σκοπιμότητα του προγράμματος, η συνεκτικότητά του με τις εκάστοτε εθνικές και κοινοτικές πολιτικές, την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, καθώς και η διαχειριστική ικανότητα του φορέα υλοποίησης.

Πιο συγκεκριμένα το Πράσινο Ταμείο για τα έτη 2023-2024 καλεί Όλους τους Δήμους της χώρας, να υποβάλλουν τις προτάσεις τους, σύμφωνα με τον Οδηγό Διαχείρισης για τη χρηματοδότηση δράσεων στον Άξονα Προτεραιότητας 2 «Αστική Αναζωογόνηση & Λοιπές δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» για τα έτη 2023-2024.

Η συνολική διάρκεια της πρόσκλησης εκτείνεται στα ημερολογιακά έτη 2023-2024. Επισημαίνεται ότι, στο διάστημα αυτό δε θα εκδοθεί άλλη πρόσκληση. Για κάθε Δήμο ισχύει ο περιορισμός της υποβολής έως δύο προτάσεων για τα διοικητικά του όρια στο ίδιο Μέτρο, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στον Οδηγό Διαχείρισης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος.

1. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ: Οι δράσεις οι οποίες θα χρηματοδοτηθούν καθορίζονται στο πλαίσιο των μέτρων του προγράμματος ως εξής:

ΜΕΤΡΟ 1: Σύνθετες αστικές αναπλάσεις

Στο Μέτρο 1, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου ή δίκτυο αυτών. Ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας των αναπλάσεων περιλαμβάνει:

α. μεμονωμένους κοινόχρηστους χώρους σημαντικού μεγέθους ή/ και με αυξημένη σημασία για το σύνολο του οικιστικού συνόλου/ οικιστικής περιοχής στο οποίο εντάσσονται,

β. σημαντικά ενιαία δίκτυα παρεμβάσεων με στόχο την απόδοση στο κοινό του ελεύθερου δημόσιου χώρου, αυξάνοντας την ελκυστικότητα, προσβασιμότητα και λειτουργικότητά του. Περιλαμβάνονται δίκτυα πεζοδρόμων που συνθέτουν ένα ενιαίο σύνολο.

γ. έργα διευθέτησης ρεμάτων με σεβασμό στην χλωρίδα και την πανίδα του τοπικού οικοσυστήματος κατόπιν σχετικής απόφασης οριοθέτησης

δ. έργα αποκάλυψης (stream daylighting) και αποκατάστασης ρεμάτων. ε. ενίσχυση της φύτευσης γραμμικά σε συνδυασμό με φύτευση σε χώρους πρασίνου, για την βελτίωση της θερμικής άνεσης και του δροσισμού των αστικών φαραγγιών.

στ. συνδυασμό δράσεων, από τις προτεινόμενες στο Μέτρο 2 «Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο» σε απόσταση μικρότερη των 200μ. (με τις προϋποθέσεις που αναλύονται στον Οδηγό).

1.2. α. Αποκατάσταση/ επανάχρηση δημόσιων κτιρίων χαρακτηρισμένων ως διατηρητέα ή/ και μνημεία.

β. Συνδυασμός των δράσεων 2.5 και 2.6 του Μέρους 2 (με τις προϋποθέσεις που αναλύονται στον Οδηγό).

ΜΕΤΡΟ 2: Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο

Στο Μέτρο 2, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- 2.1. Διαμόρφωση νέων κοινόχρηστων χώρων και αναδιαμόρφωση υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων, χώρων πρασίνου και υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, με έμφαση στη συμπλήρωση των φυτεύσεων.
- 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.
- 2.3. Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων παιδικών χαρών και πάρκων δραστηριοτήτων (όπως πάρκα σκύλων και άλλα θεματικά πάρκα).
- 2.4. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρομών και πεζοδρομίων ή και δημιουργία νέων.
- 2.5. Ανακαίνιση και διαμόρφωση κτιρίων που βρίσκονται στην ιδιοκτησία Ο.Τ.Α./ Δικαιούχου, ή έχουν εκμισθωθεί/παραχωρηθεί σε ΟΤΑ/ Δικαιούχο από φορείς που συγκαταλέγονται στους εν δυνάμει δικαιούχους του Πράσινου Ταμείου για χρονική διάρκεια τουλάχιστον 15 ετών, δηλαδή πρόκειται κτίρια εγκαταλειμμένα ή αχρησιμοποίητα με στόχο την επανάχρησή τους για την κάλυψη αναγκών εγκατάστασης κοινωνικών, πολιτιστικών σε συνδυασμό με αναπτυξιακές δραστηριότητες.
- 2.6. Αισθητική αναβάθμιση όψεων κτιρίων που βρίσκονται στην ιδιοκτησία Ο.Τ.Α./ Δικαιούχου ή έχουν εκμισθωθεί/ παραχωρηθεί σε ΟΤΑ/Δικαιούχο από φορείς που συγκαταλέγονται στους εν δυνάμει δικαιούχους του Πράσινου Ταμείου για χρονική διάρκεια τουλάχιστον 15 ετών, σε αξιολογικά τουριστικά, κοινωνικά ή πολιτιστικά σημεία της πόλης ή του δήμου, όπως σε κεντρικές πλατείες, καθώς και κτιρίων κεντρικών αξόνων και παραλιακών μετώπων.
- 2.7. Διαμόρφωση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπέργειων και υπαίθριων με βιοκλιματικά υλικά, όπως και υπόγειων.
- 2.8. Αναβάθμιση ενεργειακή, αισθητική και λειτουργική σχολικών κτιρίων καθώς και αναβάθμιση των υπαίθριων χώρων.

2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ: Η συνολική δημόσια δαπάνη που διατίθεται για την πρόσκληση αυτή προεκτιμάται σε **55.520.000,00 €** για τα έτη 2023-2024.

Horizon Europe 2021 - 2027

Ο Ορίζοντας Ευρώπη είναι το 9^ο κατά σειρά πρόγραμμα πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την έρευνα και την καινοτομία για την περίοδο 2021-2027, με προϋπολογισμό 95,5 δισ. ευρώ και αποτελεί το διάδοχο του 8^{ου} προγράμματος πλαίσιο Ορίζοντας 2020 (2014-2020).

Το πρόγραμμα χρηματοδότησης της Έρευνας και Καινοτομίας είναι μέρος της προσπάθειας για τη βελτίωση της ανάπτυξης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Έχει ως στόχο να συμβάλει στην ενίσχυση της επιστημονικής και τεχνολογικής βάσης της ΕΕ, στην αναμόρφωση του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας (ΕΧΕ) και στην βελτίωση της ικανότητας της ΕΕ να καινοτομεί.

Αποσκοπεί στη σύνδεση της έρευνας και καινοτομίας με έξι βασικές ευρωπαϊκές προτεραιότητες, που αφορούν στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, στον ψηφιακό μετασχηματισμό των κοινωνιών και της οικονομίας, στην ευημερία και ασφάλεια των πολιτών, καθώς και στην προστασία της ευρωπαϊκής δημοκρατίας.

8. ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΒΑΚ

Στο πέρας του Πακέτου Εργασίας 4, αξιοποιώντας τα ευρήματα όλων των προηγούμενων Παραδοτέων, συντάσσεται το πλήρες κείμενο εγγράφου (τελικού) ΣΒΑΚ.

Το στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού (Σχέδιο Δράσης) και τη διαδικασία Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τα οποία αφορούν στο παρόν Στάδιο 5 της μελέτης του ΣΒΑΚ.

Το τελικό έγγραφο του ΣΒΑΚ θα δοθεί για έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Βύρωνα.

Επιπλέον, σύμφωνα με τον Νόμο υπ' αριθμ. 4784 ΦΕΚ Α 40/16.3.2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Μικροκινητικότητα Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις», ο χαρακτηρισμός του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ως «ολοκληρωμένο» προϋποθέτει την υποβολή της αναφοράς του κύκλου ΣΒΑΚ στο τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Συγκεκριμένα στο άρθρο 8, του Ν. 4784/2021 (*Διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού Σ.Β.Α.Κ.*) αναφέρει:

1. Η αναφορά κύκλου Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.
2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.
3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πληρότητας των ανωτέρω προϋποθέσεων.

9. ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ ΣΤΙΣ ΚΑΘ' ΥΛΗΝ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Βάσει το Ν. 4784/2021 «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Μικροκινητικότητα Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις», ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το Σχέδιο Δράσης:

- i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας
- ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας
- iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης

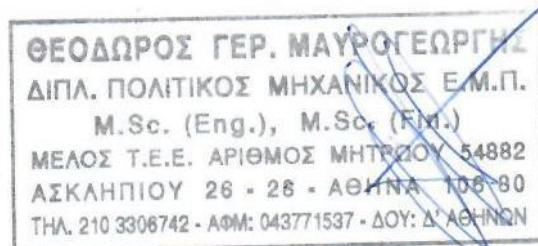
Ο Δήμος Βύρωνα θα κοινοποιήσει το Σχέδιο Δράσης στους ακόλουθους Φορείς:

Α/α	ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ
1	Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής
2	Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών Περιφερειακής Ενότητας Κεντρικού Τομέα Αθηνών Περιφέρειας Αττικής
3	Περιφέρεια Αττικής - Διεύθυνση Κατασκευής Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (Δι.Κ.Ε.Σ.Ο.)
4	ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ Διεύθυνση Οδικών Υποδομών (Δ13)
5	Υποδιεύθυνση Τροχαίας Αθηνών
6	Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών Διεύθυνση Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας (Δ30) Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Ασφάλειας
7	ΟΑΣΑ Α.Ε.
8	Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας Γενική Γραμματεία Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος

Αθήνα, Δεκέμβριος 2023

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων

«ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./
ΚΟΣΜΑΣ Σ. ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ»



Θεόδωρος Μαυρογεώργης

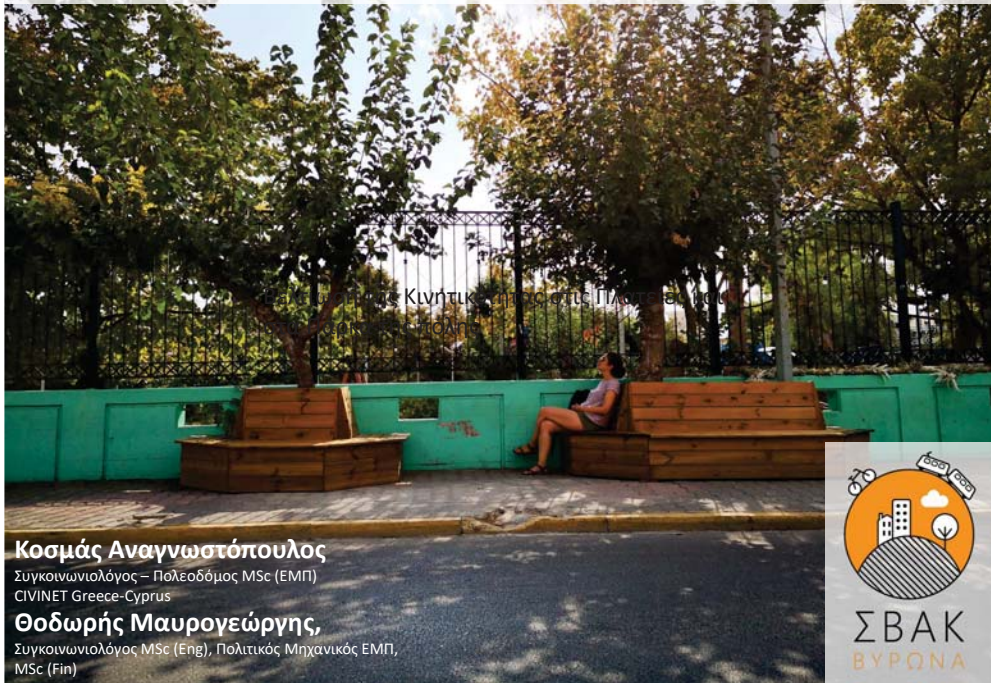
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng.), MSc (Fin)

Νόμιμος Εκπρόσωπος και Συντονιστής της Ένωσης Οικονομικών Φορέων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Παράρτημα Ι: Παρουσίαση 3^{ης} Διαβούλευσης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Βύρωνα



Κοσμάς Αναγνωστόπουλος

Συγκοινωνιολόγος – Πολεοδόμος MSc (ΕΜΠ)
CIVINET Greece-Cyprus

Θοδωρής Μαυρογεώργης,

Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ,
MSc (Fin)

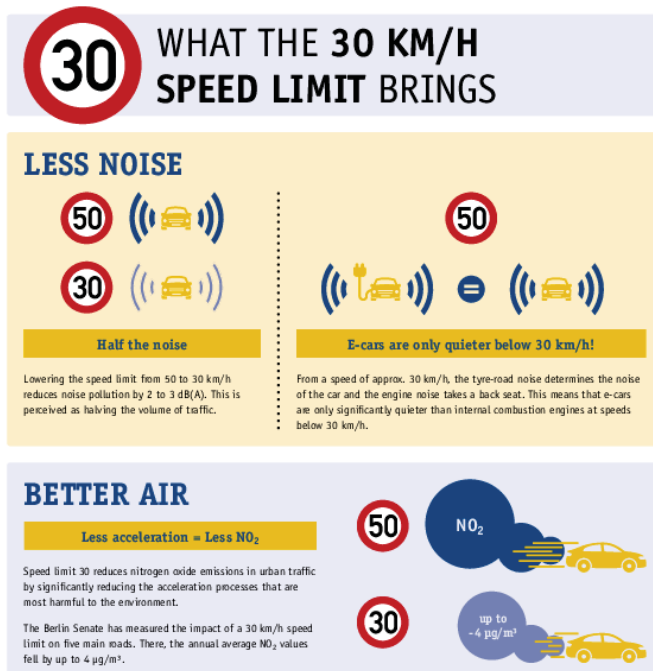


ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΕΤΡΩΝ

1. ΟΡΙΖΟΝΤΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟ
2. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΔΙΚΤΥΑ ΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
3. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
4. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ
5. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

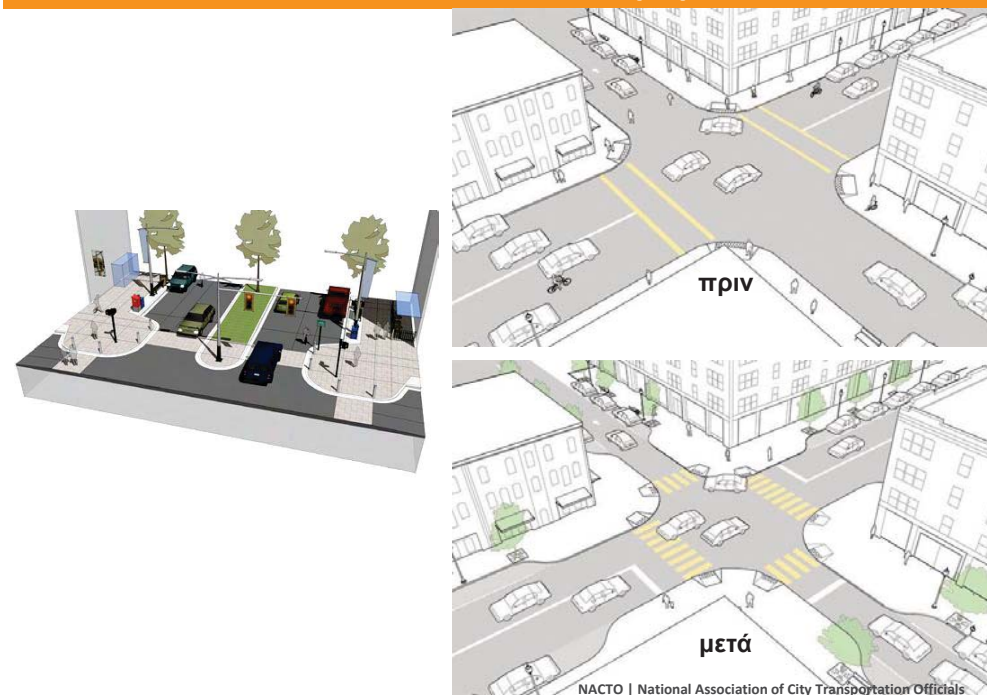
Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα



Όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα



Κατασκευαστική Υλοποίηση Άρθρου 34 ΚΟΚ



Δημοτική Συγκοινωνία

- Επέκταση του ωραρίου λειτουργίας της Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής.
- Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης των υφιστάμενων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.
- Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.
- Ανανέωση του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με νέα εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.



Συστήματα Κοινόχρηστων Ποδηλάτων και Αυτοκινήτων

Σταθμοί ποδηλάτων:

- Οδός Φώκαιας (διασταύρ. με την οδό Στ. Σαράφη)
- Πλατεία Φατοσέα
- Καρασή Δημητρίου - Βοσπόρου - Ταταούλων
- Πάρκο Χρ. Λαδά
- Πάρκο Ανάληψης

- Πλ. Χρυσοστόμου Σμύρνης
- Αρχιεπισκόπου Χρυσοστόμου
- Καισαρείας - Νέας Ελβετίας
- Πλατεία Ταπτηουργείου
- Πλατεία Τσιρακοπούλου
- Λ. Ιωάννου Καρέα & Δάφνης

Κοινή χρήση
Bike sharing
Car pooling

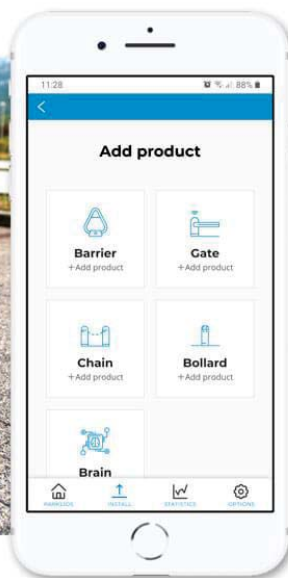


Micromobility Hubs

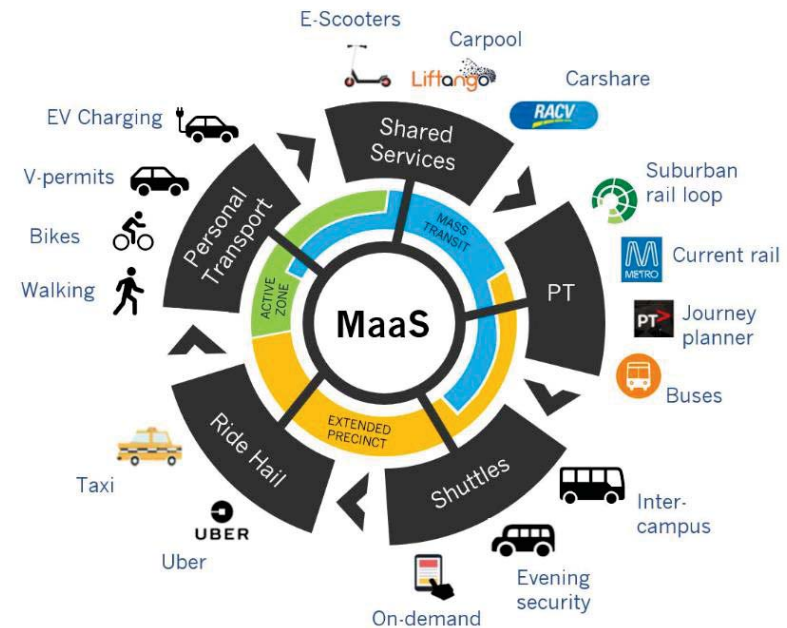


Καθαρές και Έξυπνες Εμπορευματικές Μεταφορές

- Ωράριο φορτοεκφόρτωσης
- Smart θέσεις τροφοδοσίας
- Απαγόρευση επιχειρήσεων που προσελκύουν βαρέα οχήματα σε περιοχές κατοικίας και στο κέντρο - σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων
- Έξυπνα συστήματα διανομής (smart lockers, pick-up points, κέντρα διανομής κτλ),
- Καθαρά και μικρά οχήματα εντός περιοχών απαγόρευσης βαρέων οχημάτων (ηλεκτρικά τρίκυκλα, cargo bikes, μικρού μεγέθους ηλεκτρικά φορτηγά κτλ)
- Κίνητρα σε επιχειρήσεις με πράσινα logistics
- Sustainable Urban Logistics Plan (SULP)



Συνδρομητικό Σύστημα Υπηρεσιών Κινητικότητας (Mobility as a Service)



Συμπεριληπτικές μεταφορές

- School streets
- Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων εντός των σχολείων
- Ίδρυση επιτροπής γυναικών για την προώθηση πολιτικών για το φύλο
- Ίδρυση θεσμού "βοηθού κινητικότητας" (mobility assistant), κατά τα πρότυπα του «βοήθεια στο σπίτι»
- Δημιουργία on demand υπηρεσίας μεταφοράς εύαλτων πολιτών με μικρά ολιγοθέσια ηλεκτρικά οχήματα
- Συνεργασία με την εκκλησία για την ανάπτυξη των δρόμων που οδηγούν στις εκκλησίες του Δήμου και στα ΚΑΠΗ



Ενημέρωση, εκπαίδευση, ευαισθητοποίηση

- Eco-driving για επαγγελματίες οδηγούς
- Ενθάρρυνση σχολικών projects για θέματα κινητικότητας
- Δράσεις πιλοτικών εφαρμογών κατά την διάρκεια της ΕΕΚ
- Καθιέρωση ημέρας χωρίς αυτοκίνητο
- Παρεμβάσεις Asphalt Art
- Καθιέρωση BiciBus
- Αξιοποίηση πάρκου κυκλοφοριακής αγωγής για εκπαίδευση μαθητών στο πως να μετακινούνται στην πόλη → «δίπλωμα κινητικότητας»



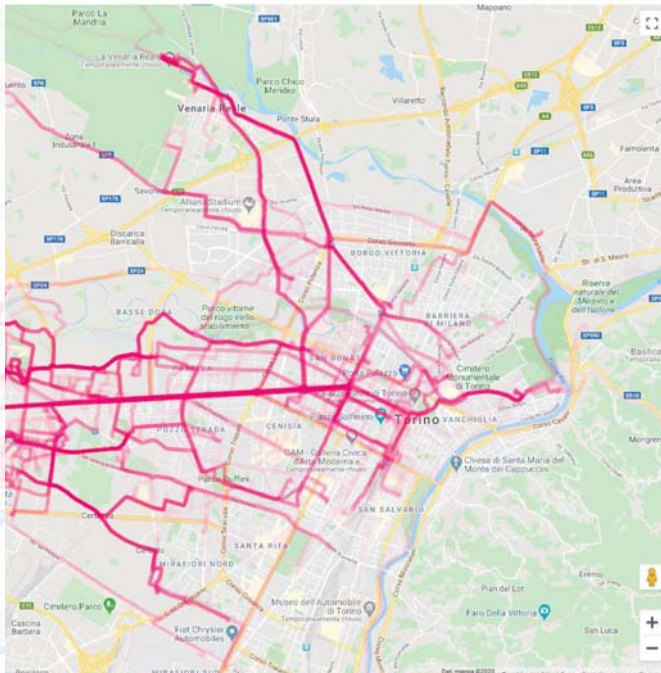
Συμμετοχή

- Παρατηρητήριο Κινητικότητας και Δημόσιων Χώρων εντός του Δήμου, σε συνεργασία με την Κοινωνία των Πολιτών
- Συμμετοχικός Προϋπολογισμός για την υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ
- Χρήση τεχνητής νοημοσύνης στον ανασχεδιασμό των οδών



Κίνητρα και αντικίνητρα

- Σύστημα ανταπόδοσης για χρήση πράσινων μέσων μεταφοράς
- Ετήσιος διαγωνισμός κινητικότητας για επιχειρήσεις
- Μείωση δημοτικών τελών για πολίτες που αποσύρουν υφιστάμενα μηχανοκίνητα οχήματα και δεν αποκτούν νέα
- Ίδρυση αποκλειστικών θέσεων στάθμευσης για μικρά και καθαρά οχήματα



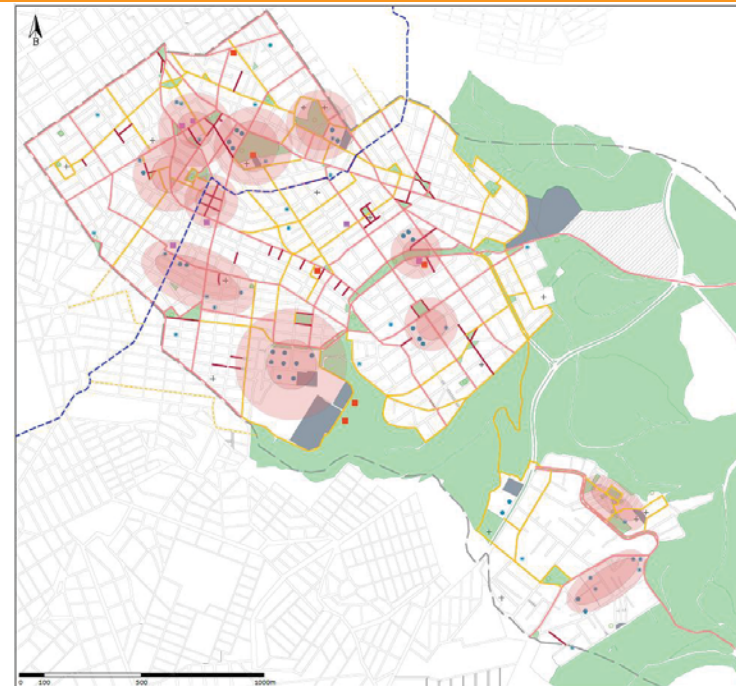
Μελέτες

- Κυκλοφοριακή Μελέτη
- Μελέτη Στάθμευσης
- Μελέτη Δημοτικής Συγκοινωνίας

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΔΙΚΤΥΑ ΟΔΩΝ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Δίκτυο Ήπιας Κινητικότητας και Προσβασιμότητας

- Θεσμική και κατασκευαστική μείωση των ταχυτήτων στα 30χλμ/ώρα
- Υλοποίηση άρθρου 34 του ΚΟΚ με κατασκευαστικό τρόπο
- Ασφαλείς χώροι στάθμευσης ιδιωτικών και κοινόχρηστων οχημάτων μικροκινητικότητας (micromobility hubs)
- Παρεμβάσεις οδικής ασφάλειας – traffic calming
- Οργανωμένη διαχείριση της στάθμευσης
- Πλήρεις διαμορφώσεις για την κίνηση των ΑμεΑ & ΑΜΚ



ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Περιοχές "Μηδενικών Εκπομπών και Ατυχημάτων"

1. όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα
2. πλήρης εφαρμογή του άρθρου 34 του ΚΟΚ σχετικά με τη στάθμευση
3. αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας
4. αποθάρρυνση στάθμευσης μη μόνιμων κατοίκων
5. απαγόρευση διέλευσης και στάθμευσης βαρέων οχημάτων
6. παροχή προτεραιότητας και υποδομών για την ασφαλή κίνηση πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας και την ασφαλή στάθμευση των τελευταίων
7. ασφαλής και ευχάριστη κυκλοφορία των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων
8. κίνητρα για χρήση οχημάτων με χαμηλές ή μηδενικές εκπομπές θορύβου και ρύπων

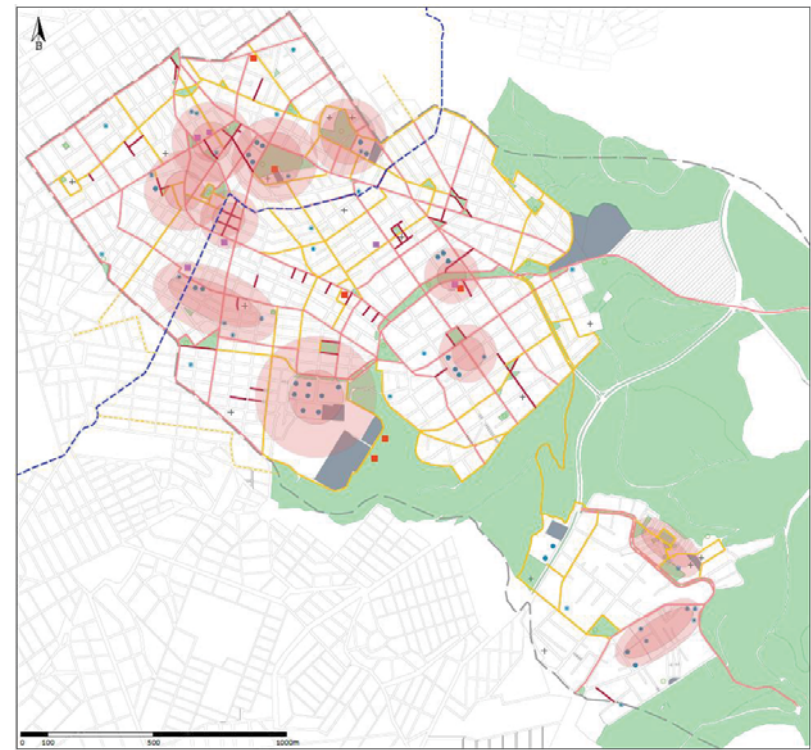


Leuven, Βέλγιο

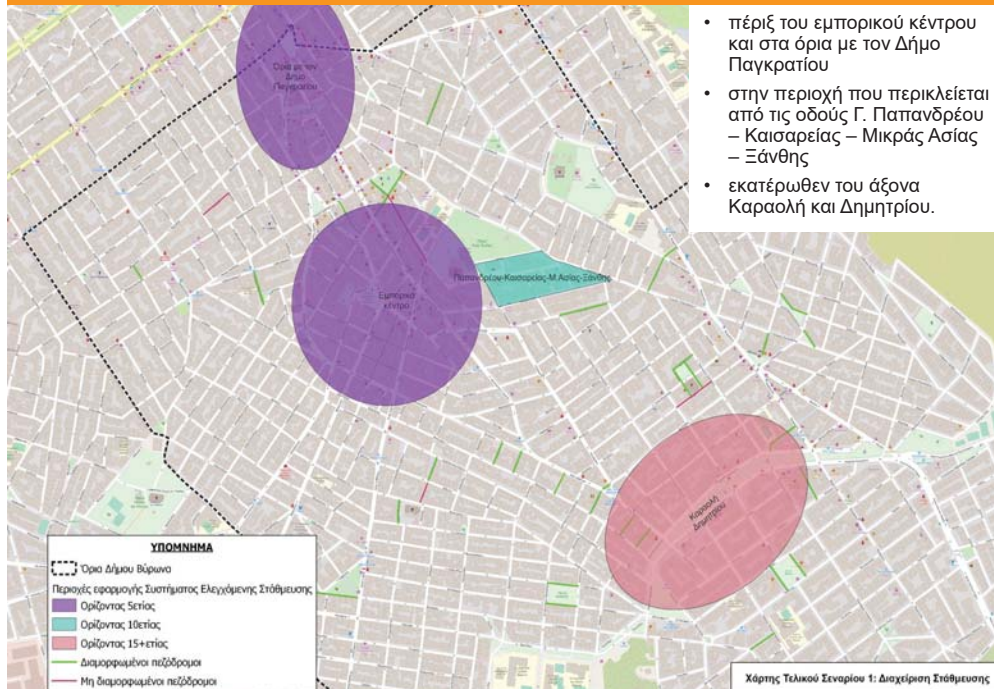
Περιοχές "Μηδενικών Εκπομπών και Ατυχημάτων"



Vauban, Freiburg, Γερμανία



Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης



- περίξ του εμπορικού κέντρου και στα όρια με τον Δήμο Παγκρατίου
- στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Καισαρείας – Μικράς Ασίας – Ξάνθης
- εκατέρωθεν του άξονα Καραολή και Δημητρίου.

Ειδικές Παρεμβάσεις σε Περιοχές με Μεγάλες Κλίσεις



Βαρκελώνη, Ισπανία



Βέρνη, Ελβετία

Ειδικές Παρεμβάσεις σε Περιοχές με Μεγάλες Κλίσεις



Κοπεγχάγη, Δανία

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΑΞΟΝΕΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Ειδικές Παρεμβάσεις σε Περιοχές με Μεγάλες Κλίσεις



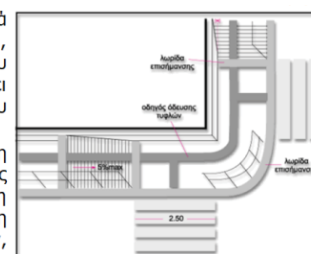
Λιουμπλιάνα, Σλοβενία

Παρεμβάσεις σε άξονες της πόλης

Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων: Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ σε ΌΛΟΥΣ, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.).

Οι τυπικές διατομές εξυπηρετούν, κατά προτεραιότητα, την πεζή μετακίνηση, με την κατασκευή πεζοδρομίων που εξασφαλίζουν την ελάχιστη, βάσει προδιαγραφών, «καθαρή» όδευση του 1,50μ (ή 2,05μ με οδικό εξοπλισμό).

Στα πεζοδρόμια προβλέπεται η τοποθέτηση της απαιτούμενης υποδομής για την ασφαλή μετακίνηση των ΑΜΕΑ (κεκλιμένα επίπεδα στη στροφή της οδού, όδευση τυφλών, κλπ.).

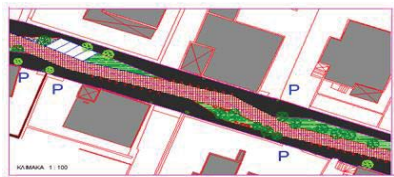


Πηγή: Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 1998

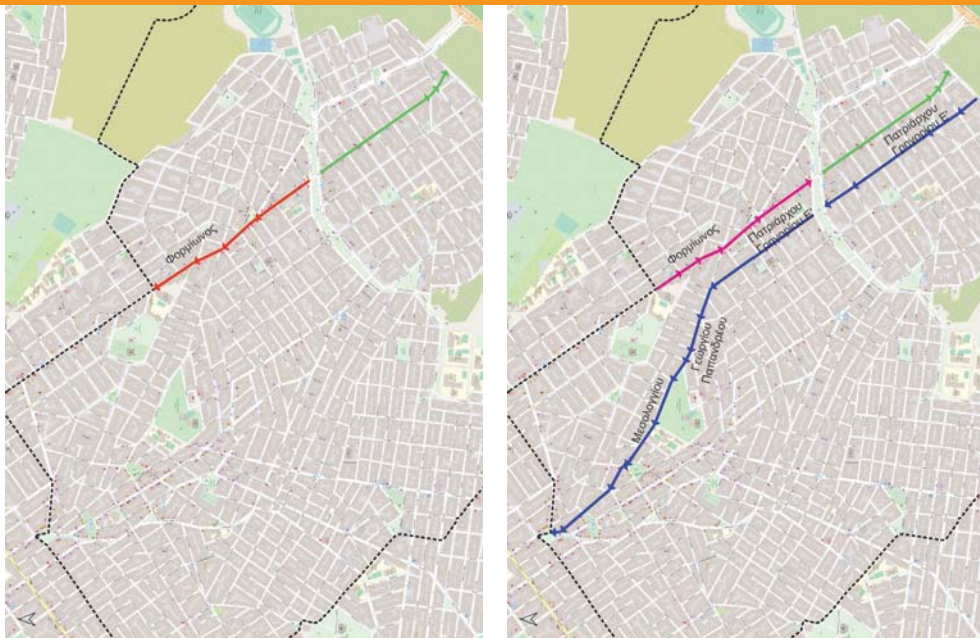
Παρεμβάσεις σε άξονες της πόλης

- Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου από 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους

Ήπιας Κυκλοφορίας



Μονοδρομήσεις



Εναλλακτικά σενάρια μονοδρομήσεων της οδού Φορμίωνος

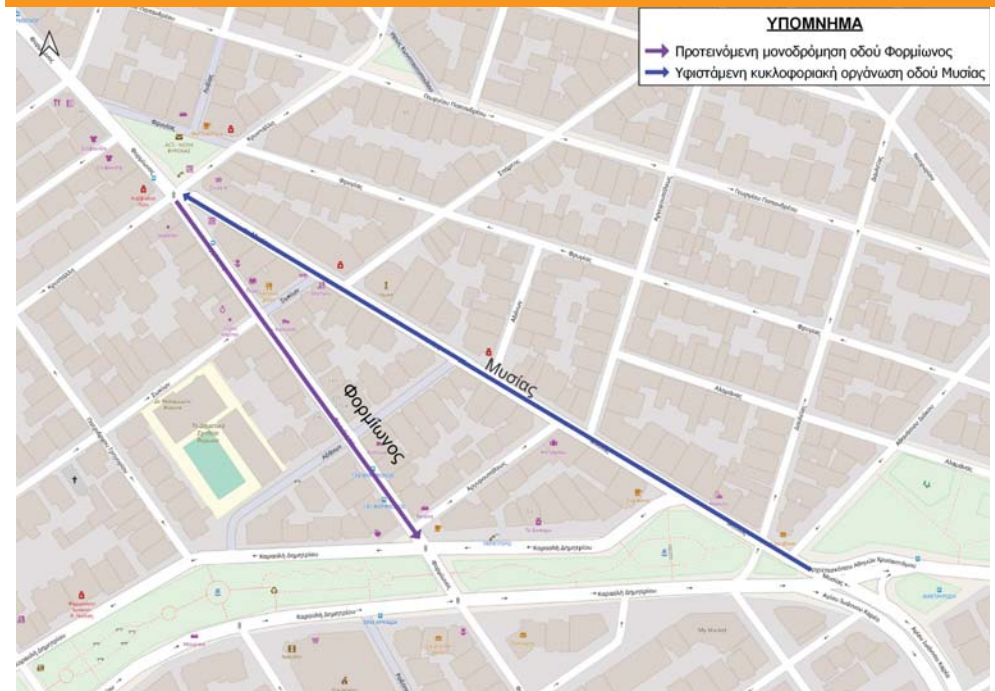
Μονοδρομήσεις

Διερεύνηση εφικτότητας μονοδρομησης των οδών:

Φορμίωνος, Νικηφορίδη, Τμώλου, Μαγνησίας, Αγ.Σοφίας.

Η φορά των μονοδρομήσεων καθώς και το σύνολο των δρόμων που θα μονοδρομηθούν θα καθοριστεί από Κυκλοφοριακή Μελέτη.

Μονοδρομήσεις



ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΕ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Πρόταση για την πλατεία Αγ. Λαζάρου



Βελτίωση της Κινητικότητας στις Πλατείες και στα Πάρκα

Η πιο επιτυχημένη πλατεία του κόσμου κατά τον Jan Gehl



Σιένα, Ιταλία

Πρόταση για την πλατεία Αγ. Λαζάρου

- Επεκτείνεται ο χώρος για τους πεζόντες με την πεζοδρομική των οδών Κωνσταντίνου, Ερμού και Αναστάσης, ως τμήματος της Παναγής Τσακδάρη, ενώ παράλληλα διασφαλίζεται η πρόσβαση στην πλατεία
- Αναβαθμίζεται ο δημόσιος χώρος με τη δημιουργία επιμέρους σημείων συνάντησης (αμφιθέατρο, χώρο με παιχνίδια και τραπέζι, χώρος παιχνιδιού)
- Διασφαλίζεται η πρόσβαση από τον μεσοκλήμα
- Αποσκοπείται τεχνικές βιοκλιματικές σχεδιασμού για τη βελτίωση του μικροκλίματος με τη χρήση υγρών υλικών και τη φύτευση νέων φυτών, δέντρων και θάμνων φυτών



αμφιθέατρο



οπτική από την οδό Παναγής Τσακδάρη

οπτική από τη διασταύρωση των οδών Κωνσταντίνου και Ερμού



Επιλογή φύτευσης



οπτική από την οδό Μεσοκλήμα

Ισόπεδοι κόμβοι

- Διαμορφώσεις ισόπεδων κόμβων. Το εν λόγω μέτρο θα υλοποιηθεί σε διασταυρώσεις με μειωμένη οδική ασφάλεια. Ενδεικτικά:

☐ Φορμίννος & Λ. Παπανδρέου



Οδική ασφάλεια



Πρόταση για τον κόμβο Νέας Ελβετίας



Φωτεινοί σηματοδότες

- Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτρίες και τις τοπικές οδούς.
- Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών.

Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης

Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιμετρικά των κεντρικών και εμπορικών περιοχών του Δήμου. Ενδεικτικά, προτείνεται η δημιουργία:

- Κάτω από το Δημοτικό Στάδιο Βύρωνα
- Κάτω από τα γήπεδα ποδοσφαίρου στο Θέατρο Βράχων

Οι χώροι στάθμευσης θα λειτουργήσουν εξυπηρετώντας συνδυασμένες μορφές μετακίνησης, ήτοι ΙΧ - shuttle bus και κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα.

Πάρκα τσέπης

- Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
- Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.



Αστικές κερκίδες

