



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
(Σ.Β.Α.Κ.)
του Δήμου Αθηναίων

«ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ»

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2021



Περιεχόμενα

Συντακτική ομάδα του «Σχεδίου Δράσης»	2
1. Μέτρα Κινητικότητας	3
2. Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	66
2.1 Εισαγωγή	66
2.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης.....	74
3. Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή	88
4. Χρηματοδοτικά εργαλεία	100
4.1 Περιφερειακά και Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα	100
4.2 Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα	104
4.3 Ευρωπαϊκά ταμεία	109
4.4 Εθνικά ταμεία	109
4.5 Καινοτόμα εργαλεία χρηματοδότησης	112

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 2.1: Δείκτες και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων	70
Πίνακας 3.1: Συνολικός Πίνακας Μέτρων	89
Πίνακας 4.1: Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο (όπως προς το παρόν έχουν προταθεί από την Επιτροπή)	103
Πίνακας 4.2: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ	105

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 2.1: Βήματα αξιολόγησης και παρακολούθησης	67
Εικόνα 4.1: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ	106



Συντακτική ομάδα του «Σχεδίου Δράσης»

- Σταθόπουλος Φώτης, Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Env), «LEVER A.E.».
- Πολύκαρπος Καρκαβίτσας, Πολεοδόμος Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng), «LEVER A.E.».
- Ραφαήλ Κατκαδίγκας, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος MSc, «LEVER A.E.».
- Αναστασία Φούντα, Πολιτικός Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Env), «LEVER A.E.».
- Ελένη Τριανταφυλλοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος MSc, «LEVER A.E.».
- Κάτια Χάγιου, Αρχιτέκτονας Μηχανικός MSc, «LEVER A.E.».
- Νίκος Κουτρομπής, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, MSc, «LEVER A.E.».
- Κώστας Τακατζόγλου, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, MSc, «LEVER A.E.»
- Γεώργιος Μπάρμπας, Πολιτικός Μηχανικός, «LEVER A.E.».
- Δημήτριος Τσακίρης, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, «LEVER A.E.».
- Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π., Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Καρολεμέας Χρήστος, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, MSc, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Κωνσταντίνος Κεπαπτσόγλου, Επίκουρος Καθηγητής, Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.
- Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), MSc (Fin), «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Άννα Μαυρογεώργη, Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Μεταξία Σμαΐλη, Αγρ. Τοπ. Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Όλγα Ρεϊτζοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».
- Ευανθία Κώση, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, «ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.».

1. Μέτρα Κινητικότητας

Προτεραιότητα 1: Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 1.1: Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις τοπικές οδούς της πόλης
Περιγραφή	Όλες οι οδοί που έχουν τοπικά χαρακτηριστικά, δηλαδή έχουν μικρούς φόρτους οχημάτων και χαμηλές ταχύτητες, διότι εξυπηρετούν κυρίως την παραμονή (στάθμευση) και την πρόσβαση σε θέσεις στάθμευσης και όχι τη σύνδεση μεταξύ περιοχών, εφόσον δε διαθέτουν τουλάχιστον 1,5 μέτρο πεζοδρόμιο ελεύθερης όδευσης για την ασφαλή κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο, μετατρέπονται σε οδούς συνύπαρξης οχημάτων και πεζών (οδοί ήπιας κυκλοφορίας) με όριο ταχύτητας τα 20 χλμ./ώρα ή πεζόδρομους.
Τεκμηρίωση	Στις πρώτες διαβουλεύσεις προβλήθηκε ιδιαίτερα από τους κοινωνικούς φορείς και τους κατοίκους της πόλης η δυσκολία κίνησης πεζή στην πόλη ή της κίνησης με αμαξίδιο. Διεθνώς αυτό που προβάλλεται ως η πιο ενδεδειγμένη λύση για τη βελτίωση της ποιότητας κίνησης των πεζών, των ΑΜΕΑ, αλλά και για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τον περιορισμό των ατυχημάτων είναι το μοίρασμα του οδικού χώρου μεταξύ των μηχανοκίνητων οχημάτων, των ποδηλάτων και των πεζών. Σε συνθήκες συνύπαρξης τα αυτοκίνητα αναγκάζονται να κινούνται με μικρότερες ταχύτητες, ενώ και ο πεζός, οι ποδηλάτες και τα άτομα με περιορισμούς κινητικότητας απολαμβάνουν μεγαλύτερες ελευθερίες στην κίνησή τους, καθώς το σύνολο του οδικού χώρου διατίθεται κατά προτεραιότητα σε αυτούς. Σε περίπτωση που μπορούν να διατεθούν μεγαλύτερα κονδύλια ή είναι εφικτή η απομάκρυνση της στάθμευσης προτείνεται η πεζοδρόμηση των δρόμων αυτών.
Αποτελέσματα Διαβούλευσης	 Χαρακτηρισμός οδών από τους τοπικούς δρόμους δεν έχουν πεζοδρόμια πλάτους τουλάχιστον 1,5... Αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων (συντήρηση - ανακατασκευή) για τη διασφάλιση πρόσβασης στ... Ανάπτυξη ενός συστήματος πινακίδων, που θα καλύπτει όλα τα επιθυμητά σημεία ενδιαφέροντος... Στην παραπάνω εικόνα φαίνονται οι ουδέτερες (γαλάζιο χρώμα), θετικές (με μπλε ανοιχτό και σκούρο χρώμα) και αρνητικές ψήφοι (ροζ, πορτοκαλί) για τα τρία μέτρα της προτεραιότητας 1 των 45 πολιτών και εκπροσώπων των κοινωνικών φορέων που αξιολόγησαν τα μέτρα. Όπως φαίνεται και τα τρία μέτρα της προτεραιότητας 1 έχουν σχεδόν καθολική αποδοχή. Το μέτρο 1.1 συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη διαφωνία (16 %: 2 ερωτώμενοι εκφράζουν απόλυτη διαφωνία, ενώ 5 διαφωνούν μερικώς). Μερικά σχόλια που εκφράστηκαν ήταν τα εξής: «Ράμπες σε όλα τα πεζοδρόμια. Παντού σε όλες τις γειτονιές. Για να κινούνται άνετα, ηλικιωμένοι, μαμάδες με καρότσια, άτομα με αναπηρία, παιδιά, γενικά εμποδιζόμενα άτομα.» «Πρέπει να υπολογιστεί σοβαρά η δυνατότητα κίνησης χωρίς κανένα

απολύτως εμπόδιο: 1) Οχημάτων Άμεσης Ανάγκης 2) Μεταφορά (με όχημα) ηλικιωμένων ή ανήμπορων»

«Δεν έχει νόημα ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας στην Ελλάδα όπου δεν υπάρχει αστυνόμευση, μόνο πεζόδρομους να κάνετε για να αποκλειστούν τα οχήματα σε συγκεκριμένους δρόμους (οι οποίοι έτσι και αλλιώς δεν κάνουν για δρόμοι) αλλά και για να μπορείτε να φυτεύεται δέντρα»

«Τα πεζοδρόμια πρέπει να είναι προσβάσιμα από τους πεζούς»

«Αν οι τοπικοί δρόμοι χαρακτηριστούν ως πεζόδρομοι να μην μετατραπούν σε χώρους στάθμευσης και να είναι εξασφαλισμένη η επιτήρηση της μη διέλευσης οχημάτων, κάτι το οποίο συμβαίνει με τους ήδη υπάρχοντες πεζοδρόμους του εμπορικού τριγώνου για παράδειγμα. Επίσης σε κάθε περίπτωση να καταγραφεί και να εξασφαλιστεί πάρκινγκ για τα αυτοκίνητα των κατοίκων των συγκεκριμένων δρόμων.»

«Καλύτερη αστυνόμευση της παρανομής σταθμευσης επι των πεζοδρομίων , και έλεγχος από την πολεοδομία των αυθαιρεσιών που γίνονται με τις ραμπες εισόδου στα γκαραζ των πολυκατοικιών. Συχνά οι εργολάβοι ειδικά στις νέες οικοδομές , χρησιμοποιούν το πεζοδρομιο σαν μέρος της ραμπας δίνοντας του έντονη κλίση για να διευκολύνουν την εισοδο/εξοδο των αυτοκινητων απο/προς το γκαραζ της πολυκατοικίας , με αποτέλεσμα έως την παραμορφωση του πεζοδρομίου και την αυξηστης επικινδυνότητας για τους πεζούς»

«Η εμπειρία έχει δείξει πως η πεζοδρόμηση οδών δεν έχει βελτιώσει τη διέλευση των εμποδιζόμενων ατόμων, αλλά επιτρέπει την διαρκή αύξηση τραπεζοκαθισμάτων σε κοινόχρηστους χώρους. Πρέπει να απαιτηθεί η δημιουργία εξωτερικών χώρων σε καταστήματα υγιεινομικού χαρακτήρα μόνο σε ιδιόκτητους χώρους»

«Θα ήθελα όπου υπάρχει σταθμός ΗΣΑΠ/METPO να πεζοδρομηθούν σε απόσταση το ελάχιστο 2χλμ προς κάθε κατεύθυνση (ή έστω να κόψουν τα παρκαρισμένα μεγαλώνοντας τα πεζοδρόμια) οι κάθετοι δρόμοι που διέρχονται/ καταλήγουν στον αντίστοιχο σταθμό. Με αυτόν τον τρόπο θα διευκολυνθεί η πρόσβαση προς τα ΜΜΜ. Αν θέλει μάλιστα κάποιος να το πάει και λίγο παραπέρα θα μπορούσε και στους κάθετους του πεζοδρόμου που προτείνω (δηλαδή των παράλληλων των γραμμών) και ανα 3 δρόμους πχ να αντικαταστήσει την μια μεριά παρκαρισμένων με πεζόδρομο. Χρησιμοποιούσα για χρόνια τον ΗΣΑΠ για την διαδρομή Μαρούσι - Ταύρος. Η εργασία μου ήταν Καλλιθέα επί της Συγγρού. Το μεγάλο πρόβλημα δεν ήταν η απόσταση που έπρεπε να καλύψω αλλά το ότι δεν υπήρχε χώρος να περπατήσει κάποιος.»

«Πιο πολλούς πεζόδρομους , λιγότερα αυτοκίνητα».

«Αυστηρότερη εφαρμογή ορίων ταχύτητας.»

«Τα αθηναϊκά πεζοδρόμια εφόσον δεν μπορούν να διαπλατυνθούν, δεν προσφέρονται για όλους. Ίσως περισσότεροι πεζοδρομοι να εξυπηρετούν καλύτερα το σύνολο-πλειονότητα κ μειονότητα. Καθώς και καθαριότητα γιατί αλλιώς δεν είναι προσβάσιμα από κανέναν.»

Η πλειονότητα στέκεται θετικά στο μέτρο, ενώ αρκετοί επιθυμούν μία πιο ριζοσπαστική πολιτική, η οποία ωστόσο είναι ανέφικτη εξαιτίας του μεγάλου κόστους και της μεγάλης πίεσης στάθμευσης που υπάρχει.

Βήματα Υλοποίησης	Το οδικό δίκτυο του δήμου Αθηναίων έχει ιεραρχηθεί από πλήθος θεσμοθετημένων χωρικών σχεδίων που ορίζουν: α) Το Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής που αποτελείται από άξονες διαπεριφερειακής σημασίας και πρωτεύοντες και δευτερεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας που θεσμοθετήθηκαν από το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014). β) Το Βασικό Οδικό Δίκτυο Νομού Αττικής με βάση την 62556/5073/9-10-1990 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 701/Δ/13.12.1990) που περιλαμβάνει τις οδούς εντός του δήμου Αθηναίων, οι οποίοι έχουν ευρύτερη χωρική σημασία για το Λεκανοπέδιο και περιλαμβάνει τις περισσότερες αρτηρίες και κύριες συλλεκτρίες εντός του δήμου. γ) Τις Ελεύθερες Λεωφόρους, Πρωτεύουσες, Δευτερεύουσες Αρτηρίες και τις Συλλεκτρίες οδούς εντός του δήμου Αθηναίων, με βάση το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας που εγκρίθηκε με την υπ' αριθμ. 255/45/1988 (Δ' 80) απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Με βάση τα παραπάνω δυνητικά όλες οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο τοπικό οδικό δίκτυο. Η εφαρμογή του μέτρου 1.1, δηλαδή η μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΦΕΚ 57/Α'/23.3.1999) πρέπει να συνοδεύεται από μία κυκλοφοριακή μελέτη, η οποία εγκρίνεται από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του δήμου. Η κυκλοφοριακή αυτή μελέτη συστήνεται να εξετάζει τις περιοχές που ορίζονται περιμετρικά από συλλεκτρίες οδούς και αρτηρίες των παραπάνω αποφάσεων, οι οποίες δημιουργούν στο εσωτερικό τους ένα δίκτυο οδών με τοπική σημασία, το οποίο θα έπρεπε να είναι προστατευμένο από τη διαμπερή κυκλοφορία (να αποτελεί «κυκλοφοριακή κυψέλη»). Αντικείμενο της κυκλοφοριακής μελέτης είναι να διασφαλίσει ότι οι οδοί που μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας έχουν πραγματικά σήμερα τοπική λειτουργία, δηλαδή εξυπηρετούν σήμερα κυρίως την ανάγκη της πρόσβασης και της παραμονής και όχι της σύνδεσης (ομάδα οδών Δ ή Ε σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων) ή με συμπληρωματικά κυκλοφοριακά μέτρα να τις μετατρέψει σε τέτοιες. Το μέτρο μπορεί να υλοποιηθεί μετά την έγκριση της κυκλοφοριακής μελέτης από το δήμο με τοποθέτηση σχετικής σήμανσης.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης σε όλες τις γειτονιές του δήμου και της τοποθέτησης πληροφοριακής και ρυθμιστικής (για την ταχύτητα) κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης σε κάθε οδικό τμήμα ενός τοπικού δρόμου. Εναλλακτικά –εάν υπάρχουν διαθέσιμα περισσότερα κονδύλια – μπορεί σε κάποιες οδούς να γίνουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις με στόχο α) τον περιορισμό των ταχυτήτων, β) την εξασφάλιση διέλευσης οχημάτων έκτακτης ανάγκης και γ) τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που τονίζει την προτεραιότητα των πεζών έναντι των οχημάτων. Επιπλέον μπορεί να γίνει πλήρης πεζοδρόμηση (βλέπε εικόνα). 



Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο δεν αλλάζει σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου, δηλαδή ανήκει στα «ήπια μέτρα» και μπορεί να υλοποιηθεί εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ - Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ - Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας - Μήκος τοπικού οδικού δικτύου που δεν έχει εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 1,5 μέτρων και δεν είναι χαρακτηρισμένο ως οδός ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομος

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 1.2: Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης
Περιγραφή	Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) που κινούνται με αμαξίδιο ή με την υποβοήθηση μπάστουνιού έχουν την ελευθερία να χρησιμοποιήσουν όλους τους κοινόχρηστους χώρους της πόλης. Η υλοποίηση του μέτρου 1.1. εξασφαλίζει τη δυνατότητα κίνησης τους στο τοπικό οδικό δίκτυο. Το μέτρο 1.2 περιλαμβάνει τη δημιουργία υποδομών για πεζούς και ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο (πεζοδρόμια) με επαρκές πλάτος σε συλλεκτήριες οδούς ή αρτηρίες της πόλης, όπου δεν είναι ασφαλές, άνετο και λειτουργικό να υπάρχει συνύπαρξη στο οδόστρωμα. Επιπλέον πρέπει να δημιουργηθούν σχετικές υποδομές για την κίνησή των ΑΜΕΑ εντός των πλατειών. Ακόμη στο πλαίσιο της διαβούλευσης του μέτρου προτάθηκε η συμπλήρωση των παραπάνω με δημιουργία δικτύου φωτεινών σηματοδοτών (φανάρια) με χρονομέτρηση και ήχο. Τέλος, το μέτρο εκτός από την ανακατασκευή περιλαμβάνει και τη συντήρηση των πλατειών για τη διασφάλιση πρόσβασης στα "εμποδιζόμενα άτομα" και την διέλευση/παραμονή τους σε ένα περιβάλλον περισσότερο ασφαλές και περισσότερο φιλικό.
Τεκμηρίωση	Στη διαβούλευση προβλήθηκε ιδιαίτερα από τους κοινωνικούς φορείς και τους κατοίκους της πόλης η δυσκολία κίνησης πεζή στην πόλη ή της κίνησης με αμαξίδιο. Η λύση της συνύπαρξης (μέτρο 1.1) δε μπορεί να εφαρμοστεί σε οδούς που έχουν ως κύρια λειτουργία τη σύνδεση (συλλεκτήριες οδοί και αρτηρίες), διότι δεν εξασφαλίζεται ένα ελκυστικό περιβάλλον για την κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ. Στις οδούς αυτές πρέπει να δημιουργηθούν πεζοδρόμια με επαρκείς διαστάσεις για την κίνηση πεζών και ΑΜΕΑ (με ελεύθερη όδευση τουλάχιστον 1.5 μέτρου). Υποδομές – όπου δεν υπάρχουν – πρέπει να δημιουργηθούν και στις πλατείες της πόλης. Απαραίτητο στοιχείο εκτός από την κατασκευή υποδομών είναι και η συντήρηση των ήδη υπαρχόντων.
Αποτελέσματα Διαβούλευσης	Υπάρχει καθολική αποδοχή του μέτρου. Χαρακτηριστικά είναι τα παρακάτω σχόλια: «Το ότι [...] είναι υπό διαπραγμάτευση δείχνει το επίπεδο του πολιτισμού μας. Αν είναι δυνατόν να συζητάμε στα πλαίσια



	δημόσιας διαβούλευσης (τέτοια είναι το ΣΒΑΚ) το αν δικαιούνται να κυκλοφορούν οι συμπολίτες μας με κινητικά προβλήματα.» «Καμπάνια ενημέρωσης για την τήρηση των παραπάνω μέτρων ειδικά στα θέματα πρόσβασης (ράμπες κτλ)». «Πεζοδρόμηση λωρίδας δρόμων όπου συνήθως είναι δύο λωρίδες κλειστές λόγω διπλοπαρκκαρισμένων. Το διπλοπαρκκάρισμα δημιουργεί μεγάλες καθυστερήσεις και είναι παράνομο καλύτερα να αποδωθεί περισσότερος χώρος στο πεζοδρόμιο, χωρίς αλλαγή διαθέσιμων λωρίδων κίνησης οχημάτων».
Βήματα Υλοποίησης	Κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν εντοπιστεί οι οδοί που δεν έχουν το θεσμοθετημένο πλάτος πεζοδρομίων και ανήκουν στο οδικό δίκτυο που έχουν ως κύρια λειτουργία τη σύνδεση. Το οδικό δίκτυο του δήμου Αθηναίων έχει ιεραρχηθεί από πλήθος θεσμοθετημένων χωρικών σχεδίων (βλέπε μέτρο 1.1). Η αρμοδιότητα της δημιουργίας υποδομών στο ιεραρχικά ανώτερο οδικό δίκτυο δεν ανήκει στο δήμο Αθηναίων, οπότε ο δήμος Αθηναίων στην περίπτωση αυτή πρέπει να κάνει μία πρόταση ή μία κυκλοφοριακή μελέτη, η οποία να εγκριθεί από τον αρμόδιο φορέα που έχει την ευθύνη του οδικού τμήματος. Στις πλατείες της πόλης και στις συλλεκτήριες οδούς, οι οποίες δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο νομού Αττικής (ΦΕΚ 701/Δ/13.12.1990) η αρμοδιότητα ανήκει στο δήμο Αθηναίων. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να γίνει προκαταρκτική κυκλοφοριακή μελέτη που θα αντιμετωπίζει τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις από τη δημιουργία των υποδομών (περιορισμός στο χώρο κίνησης και τη στάθμευση των αυτοκινήτων) και στη συνέχεια οριστική μελέτη για την υλοποίηση των υποδομών. Στις πλατείες της πόλης η υλοποίηση της υποδομής είναι φθηνότερη και έχει μικρότερες επιπτώσεις. Για τη συντήρηση των ήδη υφιστάμενων υποδομών δεν απαιτείται η εκπόνηση μελέτης, το έργο βέβαια πρέπει να προκηρυχθεί για να υπάρξει ανάδοχος.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την εκπόνηση προκαταρκτικής κυκλοφοριακής μελέτης, την έγκρισή της από τους αρμόδιους φορείς, τη εκπόνηση οριστικής μελέτης, την έγκρισή της από τους αρμόδιους φορείς και την υλοποίηση ακριβών υποδομών (διεύρυνση πεζοδρομίου). Η συντήρηση του οδικού δικτύου και η υλοποίηση υποδομών σε υφιστάμενες πλατείες είναι σημαντικά φθηνότερη. Στη διαβούλευση προτάθηκε το κόστος για τη συντήρηση των υποδομών να καλυφθεί από την ιδιωτική πρωτοβουλία: «Να διασφαλιστούν οι πόροι διαρκούς συντήρησης των κοινόχρηστων πόρων με ανταποδοτικό τρόπο, πχ παρέχοντας δυνατότητα σε ιδιώτες να ασκούν κάποια οικονομική δραστηριότητα (τραπεζοκαθίσματα, καφε, ενοικίαση χώρων για εκδηλώσεις, εμπορικές χρήσεις ή άλλο) με έσοδα που θα κατευθύνονται αποκλειστικά στη συντήρηση των εν λόγω

	ελεύθερων χώρων (self sustained spaces)».
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται υψηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 10ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β) - Μήκος πεζοδρομίων κατά μήκος συλλεκτριών οδών με πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο των 1,5 μέτρων -Μήκος πεζοδρομίων με υποδομές για ΑΜΕΑ -Αριθμός πλατειών προσβάσιμες από ΑΜΕΑ

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 1.3: Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπτυξη ενός συστήματος πινακίδων, που θα καλύπτει όλα τα επιθυμητά σημεία ενδιαφέροντος, για την ολοκληρωμένη παροχή πληροφόρησης, σε συνδυασμό με την παροχή ασφαλών και αξιόπιστων οδηγιών προς τους «ενεργούς» μετακινούμενους, δηλαδή πεζούς, ποδηλάτες ή κατόχους οχημάτων μικροκινητικότητας (ηλεκτρικών πατινιών κοκ). Εντάσσεται ως μέτρο ευαισθητοποίησης, διότι αναδεικνύει την πληθώρα των σημείων ενδιαφέροντος στην πόλη που μπορούν να προσεγγιστούν χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου.
Τεκμηρίωση	Το μέτρο αναμένεται να έχει πολλαπλασιαστικά οφέλη στην τοπική οικονομία και στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας: (α) Ανάδειξη του πολιτιστικού, ιστορικού, θρησκευτικού και τουριστικού προϊόντος της πόλης, (β) Αύξηση της ελκυστικότητας και προσπελασιμότητας της και γ) Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσα από την ενθάρρυνση και υποστήριξη της πεζής μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο. Σχετικά μέτρα υλοποιούνται σε όλη την Ευρώπη (εικόνα). 
Αποτελέσματα Διαβούλευσης	Η συντριπτική πλειονότητα των εκπροσώπων των πολιτών και των κοινωνικών φορέων που συμμετείχαν στο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο



	ήταν υπέρ του μέτρου. Μόνο δύο συμμετέχοντες διαφώνησαν: «Η οπτική 'φασαρία' με πινακίδες για τα προφανή δεν είναι μέρος μιας σύγχρονης πόλης που αποσκοπεί σε λιγότερο αστικό πνίξιμο. Χρησιμοποιούμε apps πια.» Η οπτική του εκπροσώπου που έκανε το παραπάνω σχόλιο δείχνει τη μεγάλη σημασία του αισθητικά άρτιου σχεδιασμού των πινακίδων και της προσεκτικής χωροθέτησής τους.
Βήματα Υλοποίησης	Προτείνεται η εκπόνηση μελέτης για την αναγνώριση των κύριων χώρων συγκέντρωσης πεζών και την τοποθέτηση των πινακίδων σε σημεία που να μην αποτελούν εμπόδιο για οποιοδήποτε χρήστη και να είναι εύκολα ορατές. Επιπλέον έχει μεγάλη σημασία ο ενιαίος σχεδιασμός των σημείων πληροφόρησης τα οποία μπορεί να είναι συμβατικά (με απλές πινακίδες) ή και ψηφιακά.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την εκπόνηση της μελέτης και την αγορά και τοποθέτηση των σημείων πληροφόρησης.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο δεν έχει επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β) - Αριθμός σημείων τοποθέτησης πινακίδων πληροφόρησης

Προτεραιότητα 2: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς (ΜΣΜ)

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.1: Κίνητρα για τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη σύνδεση της κατοχής κάρτας απεριόριστων διαδρομών συλλογικών μέσων μεταφορών με εκπτώσεις στο κόστος ενοικίασης κοινής χρήσης ποδηλάτων.
Τεκμηρίωση	Τα μέσα συλλογικής μεταφοράς, όταν κινούνται σε αποκλειστικό διάδρομο (προαστιακός, μετρό, τραμ, λεωφορεία σε λεωφορειολωρίδες) είναι γρηγορότερα από το ΙΧ. Ιδιαίτερα στα πυκνοδομημένα τμήματα της πόλης αποτελούν ανταγωνιστική επιλογή. Μεγάλο τους μειονέκτημα σε σχέση με την εξυπηρέτηση που προσφέρει το ΙΧ είναι ότι οι μετακινούμενοι δε μπορούν να κινηθούν από την αρχική τους αφετηρία μέχρι τον τελικό τους προορισμό χωρίς χρονοβόρες μετεπιβιβάσεις, δηλαδή δεν προσφέρουν αυτό που περιγράφεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως door to door service (εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα). Αυτό που κυρίως λείπει για να καταστούν τα συλλογικά μέσα



	μεταφοράς ισότιμη του ΙΧ επιλογή είναι μία γρήγορη εξυπηρέτηση από το σταθμό αποβίβασης μέχρι τον τελικό προορισμό. Σήμερα αυτό που προσφέρεται από τον ΟΑΣΑ είναι οι λεγόμενες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές, δηλαδή ο μετακινούμενος φθάνει με ταχύτητα μεγαλύτερη του αυτοκινήτου στο σταθμό αποβίβασης του μετρό και στη συνέχεια αναμένει αρκετή ώρα τη λεωφορειακή γραμμή που θα τον μεταφέρει στον τελικό του προορισμό. Το κοινόχρηστο ποδήλατο αποτελεί μία ταχύτερη και πιο αξιόπιστη λύση για την κάλυψη αυτού του είδους της σύνδεσης μεταξύ σταθμού συλλογικού μέσου μεταφοράς και τελικού προορισμού του μετακινούμενου. Η σύνδεση της κατοχής κάρτας απεριόριστων διαδρομών με εκπτώσεις ενοικίασης κοινής χρήσης ποδηλάτων θα ενθαρρύνει περισσότερο τη συνεργασία μεταξύ ποδηλάτου και συλλογικού μέσου μεταφοράς προσφέροντας μία ισότιμη από πλευράς ταχύτητας, φθηνότερη και περιβαλλοντικά φιλική εναλλακτική του αυτοκινήτου λύση με χαρακτηριστικά εξυπηρέτησης από πόρτα σε πόρτα.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 2^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 46 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Μόνο 3 εκδήλωσαν διαφωνία. Ενδεικτικό αρνητικής άποψης παρακάτω σχόλιο: <i>«[...] ποιός θα πληρώνει τις συγκοινωνίες για την αντιστάθμιση του ποσού της έκπτωσης που θα δίνει για ενοικίαση ποδηλάτων; Θα καρπώνεται το έσοδο ο ενοικιαστής και τις συγκοινωνίες θα τις πληρώνει ο φορολογούμενος; Να υπάρχει άλλο κίνητρο ανεξάρτητο, ή κάποιος να αναλάβει το κόστος και αυτός να μην είναι ο φορολογούμενος άλλης περιφέρειας από αυτή στην οποία απευθύνεται το μέτρο.»</i> Και η εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ εξέφρασε τον προβληματισμό της με την ανάληψη του κόστους από τον ΟΑΣΑ. Η ανάληψη του κόστους από τον ΟΑΣΑ δεν αποτελεί το μοναδικό τρόπο χρηματοδότησης του μέτρου αυτού. Ακόμα και αυτή η λύση όμως δεν είναι άδικη, γιατί ο ΟΑΣΑ αναμένεται να αυξήσει τα έσοδά του από την εφαρμογή της λύσης αυτής, εξαιτίας της βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης που θα προσφέρεται στους χρήστες που επιλέγουν συλλογικές λύσεις μετακίνησης. Η διαβούλευση έδειξε ότι υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού.
Βήματα Υλοποίησης	Το μέτρο απαιτεί τη συνεργασία του ΟΑΣΑ με την εταιρεία που θα προσφέρει τα κοινόχρηστα ποδήλατα, ώστε η κατοχή κάρτας ΟΑΣΑ να προσφέρει προνόμια στους όρους ενοικίασης του κοινόχρηστου ποδηλάτου. Ο δήμος Αθηναίων θα μπορούσε να ενθαρρύνει και να συντονίσει τη συνεργασία είτε βάζοντας σχετικό όρο κατά την αδειοδότηση συστήματος ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων είτε χρηματοδοτώντας το κόστος της έκπτωσης ή προτείνοντας στον ΟΑΣΑ να καλύψει το κόστος.

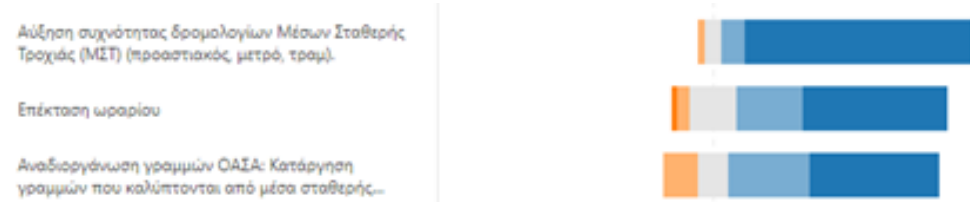
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την κάλυψη του κόστους της έκπτωσης, η οποία μπορεί να μην επιβαρύνει το δήμο Αθηναίων εάν υπάρχει ενδιαφέρον από το φορέα ενοικίασης ποδηλάτων ή τον ΟΑΣΑ.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων που κινούνται με συλλογικά μέσα μεταφοράς ή θέλουν να κινηθούν με κοινόχρηστο ποδήλατο, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	- Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς - Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς - Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο - Σύστημα ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων που δέχεται κάρτα ΟΑΣΑ.

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.2: Info Kiosks
Περιγραφή	Τοποθέτηση ηλεκτρονικών περιπτέρων για τη διάχυση πληροφορίας για τους τρόπους μετακίνησης στην πόλη, ενημέρωση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα αξιοθέατα σε προκαθορισμένα κεντρικά σημεία (Σύνταγμα, Μουσείο Ακρόπολης, Πλάκα).
Τεκμηρίωση	Η κίνηση με τα μέσα συλλογικής μεταφοράς προϋποθέτει γνώση του δικτύου και των εναλλακτικών επιλογών για τη μετακίνηση από ένα σημείο προς ένα άλλο. Η τοποθέτηση ηλεκτρονικών περιπτέρων θα δώσει την ευκαιρία γρήγορης εξοικείωσης των επισκεπτών της πόλης με το δίκτυο συλλογικών μετακινήσεων, αλλά και οι κάτοικοι θα έχουν τη δυνατότητα πληροφόρησης για τις δυνατότητες που έχουν να κινηθούν με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα σε τακτικές καθημερινές ή έκτακτες διαδρομές. Αναμένεται να βελτιώσει την εικόνα της Αθήνας σε κατοίκους και επισκέπτες.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή. Από τους 46 συμμετέχοντες στη διαβούλευση, μόνο 3 εξέφρασαν τη διαφωνία τους. Ο εκπρόσωπος των ατόμων με κινητικές δυσκολίες κατέδειξε την ανάγκη σωστής επιλογής του σχήματος και των διαστάσεων του ηλεκτρονικού περιπτέρου, ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από ανθρώπους με κινητικές δυσκολίες.
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται προμήθεια των ηλεκτρονικών περιπτέρων, μελέτη της ακριβούς χωροθέτησής τους και των απαραίτητων ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων και αδειοδότηση από το δήμο.
Κόστος	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την αγορά των ηλεκτρονικών



υλοποίησης	περιπτέρων και τη μελέτη για την τοποθέτησή τους.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	- Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης - Info Kiosks - Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς - Αριθμός ηλεκτρονικών περιπτέρων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.3: Αύξηση επιπέδου εξυπηρέτησης μέσω συλλογικής μεταφοράς
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την αύξηση συχνότητας των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) (προαστιακός, μετρό, τραμ) και την επέκταση του ωραρίου τους. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται βελτίωση συχνότητας τις ώρες αιχμής στο μετρό, στο τραμ και στον άξονα Αθήνα – ΣΚΑ του προαστιακού. Επιπλέον στο μέτρο εντάσσεται και η αναδιοργάνωση των γραμμών ΟΑΣΑ, ώστε να καταργηθούν γραμμές που αλληλοεπικαλύπτονται με τα μέσα σταθερής τροχιάς και να δημιουργηθούν νέες ή να βελτιωθούν υφιστάμενες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές. Τέλος στο μέτρο αυτό εντάσσεται – κατόπιν πρότασης που κατατέθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης – και η λήψη και εφαρμογή μέτρων που θα επιτρέψουν στο τραμ να κινείται με μεγαλύτερες ταχύτητες κάνοντάς το πιο ελκυστικό μέσο μαζικής μεταφοράς, όπως είναι η παροχή προτεραιότητας στο τραμ σε σηματοδοτούμενους κόμβους.
Τεκμηρίωση	Τα μέσα σταθερής τροχιάς αποτελούν τον ταχύτερο τρόπο μετακίνησης στον πυκνοδομημένο δήμο Αθηναίων. Το δίκτυο αποτελείται από 3 γραμμές μετρό που καλύπτουν μεγάλο τμήμα του δήμου, ιδιαίτερο το κέντρο, και το συνδέουν με τους υπόλοιπους δήμους του Λεκανοπεδίου. Στη σύνδεση αυτή συμβάλλουν και η γραμμή τραμ και προαστιακού. Εξαιτίας της καλής ποιότητας εξυπηρέτησης που προσφέρουν τα μέσα αυτά παρατηρήθηκε πριν την εκδήλωση της υγειονομικής κρίσης από τον κορωνοϊό συνωστισμός στις γραμμές του μετρό. Απαιτείται βελτίωση της συχνότητας κίνησης για να αμβλυνθούν τα φαινόμενα αυτά στο μέλλον όταν θα υπάρχουν γραμμές άμυνας απέναντι στον ιό, αλλά και βραχυπρόθεσμα κατά τη διάρκεια της τήρησης μέτρων προφύλαξης για τη διασφάλιση χαμηλής πληρότητας στα οχήματα των μέσων σταθερής τροχιάς. Στο τραμ και τον προαστιακό οι συχνότητες χαρακτηρίζονται ως χαμηλές και συμβάλλουν σημαντικά στη μείωση της ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητας των μέσων αυτών για μετακινήσεις εκτός δήμου Αθηναίων.

	Η αύξηση της συχνότητας του τραμ μπορεί να επιτευχθεί χωρίς σημαντικό κόστος για το φορέα λειτουργίας εάν επιτευχθεί αύξηση της ταχύτητας του μέσου μέσων της παροχής προτεραιότητας σε σηματοδοτούμενους κόμβους. Το μέτρο αυτό θα αυξήσει και την ελκυστικότητα και ανταγωνιστικότητα του μέσου. Η επέκταση του ωραρίου συμβάλλει στην μείωση της εξάρτησης από το ΙΧ τις νυχτερινές ώρες. Η αναδιοργάνωση των γραμμών ΟΑΣΑ, ώστε να καταργηθούν γραμμές που αλληλοεπικαλύπτονται με τα μέσα σταθερής τροχιάς και να δημιουργηθούν νέες ή να βελτιωθούν υφιστάμενες τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές είναι επιβεβλημένη για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης που προσφέρει το σύστημα συλλογικών μετακινήσεων χωρίς αύξηση του κόστους λειτουργίας του.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Στην παρακάτω εικόνα φαίνονται οι ουδέτερες (γαλάζιο χρώμα), θετικές (με μπλε ανοιχτό και σκούρο χρώμα) και αρνητικές ψήφοι (ροζ, πορτοκαλί) για τα τρία από τα υπο-μέτρα που διαμορφώνουν το μέτρο 2.3. Υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή των μέτρων αυτών με τις περισσότερες ενστάσεις (μόλις 6) να συγκεντρώνονται για την κατάργηση των γραμμών που καλύπτονται από μέσα σταθερής τροχιάς. Ενδεικτικό της οπτικής των ανθρώπων που διαφωνούν το παρακάτω σχόλιο: <i>«Καλό θα ήταν η διαβούλευση να γίνεται για ζητήματα που μπορεί να επηρεαστούν, και όχι για προειλημμένες αποφάσεις και πολιτικές του ΟΑΣΑ.»</i>  Όπως φαίνεται, το παραπάνω σχόλιο δεν αφορά διαφωνία επί της ουσίας του μέτρου, αλλά διαφωνία για την ένταξη μέτρων αρμοδιότητας συγκοινωνιακών φορέων στο ΣΒΑΚ του δήμου Αθηναίων. Μία τέτοια προσέγγιση είναι όμως αποδεκτή σύμφωνα με το θεσμικό πλαίσιο εκπόνησης των ΣΒΑΚ. Ενώ χαρακτηριστικό σχόλιο της διαβούλευσης που φαίνεται να υποστηρίζει το μέτρο της ενίσχυσης των τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών είναι το παρακάτω: <i>«Προσθήκη Τροφοδοτικής Λεωφορειακής Γραμμής Λόφος Πατάσους-Πανόρμου όπως προβλέπεται από τον σχεδιασμό του ΟΑΣΑ»</i> Στη διαβούλευση κατατέθηκαν σχόλια που υποστηρίζουν και την αναδιοργάνωση των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ: <i>«Εκλογίκευση δρομολογίων ΜΜΜ & ΟΑΣΑ»</i>



Βήματα Υλοποίησης	Σε σχέση με την βελτίωση της συχνότητας απαιτείται προμήθεια συρμών και πρόσληψη προσωπικού από τους φορείς λειτουργίας των μέσων σταθερής τροχιάς (ΣΤΑ.ΣΥ.). Ο δήμος Αθηναίων εμπλέκεται κυρίως στο ζήτημα της αναδιοργάνωσης των λεωφορειακών γραμμών, όπου πρέπει να συνδράμει στο έργο του εντοπισμού λεωφορειακών γραμμών που αλληλεπικαλύπτονται από άλλα μέσα και των οποίων η κατάργηση δε θα δημιουργούσε ιδιαίτερα προβλήματα. Απαιτείται ωστόσο για όλα τα ζητήματα η άσκηση πολιτικής πίεσης προς τους αρμόδιους φορείς.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την προμήθεια των συρμών και την κάλυψη του ετήσιου κόστους για την αύξηση του προσωπικού του φορέα λειτουργίας μέσων σταθερής τροχιάς (ΣΤΑΣΥ) για την αύξηση των συχνοτήτων και την επέκταση του ωραρίου. Επιπλέον περιλαμβάνει το κόστος για την εκπόνηση μελέτης σηματοδότησης για την παροχή προτεραιότητας στο τραμ και την αγορά του αναγκαίου εξοπλισμού και λογισμικού τηλεματικής.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς - Βελτίωση συχνότητας μέσων σταθερής τροχιάς - Μέση συχνότητα στη γραμμή 1, 2 και 3 του μετρό - Μέση συχνότητα στη γραμμή Σύνταγμα - Νέα Σμύρνη του τραμ - Μέση συχνότητα στον κλάδο Πειραιάς - ΣΚΑ του προαστιακού - Μέση συχνότητα τροφοδοτικών λεωφορειακών γραμμών (που διέρχονται από σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς και δεν ακολουθούν παράλληλη πορεία)

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.4: Βελτίωση αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μεταφοράς
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει όλες τις δράσεις για τη βελτίωση της αξιοπιστίας που προσφέρουν τα συλλογικά μέσα μεταφοράς: την επέκταση των στάσεων τηλεματικής, την αναγγελία καθυστερήσεων και την αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων.
Τεκμηρίωση	Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης αναφέρθηκαν παράπονα ως προς την αξιοπιστία των δρομολογίων. Η πληροφόρηση που προσφέρουν οι στάσεις τηλεματικής για το χρόνο άφιξης είναι σημαντική προς την κατεύθυνση βελτίωσης της αξιοπιστίας τους, οπότε προτείνεται η επέκτασή τους, ενώ προτείνεται να αξιοποιούνται συμπληρωματικά οι στάσεις δυναμικής πληροφόρησης (τηλεματικής), ώστε να ειδοποιούνται



	οι επιβάτες των λεωφορείων για γεγονότα που προκαλούν καθυστερήσεις στην εξυπηρέτησή τους. Τέτοια πληροφόρηση προσφέρεται σήμερα στους επιβάτες του μετρό ή με δυναμικές πινακίδες πληροφόρησης στο κύριο οδικό δίκτυο της Αθήνας. Σημαντική καθυστέρηση στη λειτουργία των λεωφορειακών γραμμών προκαλείται και από την παράνομη κίνηση ΙΧ αυτοκινήτων στις λεωφορειολωρίδες. Το φαινόμενο είναι εκτεταμένο, όπως κατέδειξε η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης που έγινε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ. Η αστυνόμευση των λεωφορειολωρίδων αρμοδιότητας Τροχαίας είναι ένα μέτρο που επιτρέπει στον ΟΑΣΑ να βελτιώσει τον προγραμματισμό του, να αυξήσει τις συχνότητες και να βελτιώσει την αξιοπιστία και την εικόνα του συμβάλλοντας στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Υπάρχει καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού. Δεν εκφράστηκε καμία αντίθετη άποψη, ωστόσο μερικοί ερωτώμενοι δήλωσαν ότι στέκονται αδιάφορα απέναντι στο μέτρο αυτό. Ενδεικτικά τα παρακάτω σχόλια: «Καλή επιτυχία!» «Η πανδημία του κορωνοϊού απέδειξε πως δεν μπορεί να λειτουργήσει δημόσια συγκοινωνία με αραιά δρομολόγια. Ενώ η πολιτική προστασία προτείνει χρήση ΙΧ, οι δήμοι μιλούν για λεωφορειολωρίδες. Καλύτερο συντονισμό παρακαλούμε.» Όπως φαίνεται, υπάρχει μία δικαιολογημένη επιφύλαξη ως προς την σκοπιμότητα βραχυπρόθεσμα αστυνόμευσης των περιορισμών για το ΙΧ την ίδια στιγμή που η πολιτεία καλεί τους πολίτες να αποφεύγουν να συνοσίζονται στα μέσα συλλογικής μεταφοράς. Το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα σχέδιο σε επίπεδο πενταετίας-δεκαετίας. Σύμφωνα με την πορεία άλλων κορωνοϊών αναμένεται το διάστημα αυτό να έχει αποκατασταθεί η δυνατότητα συνύπαρξης σε μέσα συλλογικής μεταφοράς.
Βήματα Υλοποίησης	Το μέτρο αυτό όσον αφορά την τηλεματική προτείνεται να δρομολογηθεί από τον ΟΑΣΑ που έχει τη σχετική τεχνογνωσία με τη συνεργασία του δήμου Αθηναίων ως προς την υπόδειξη σημείων στα οποία πρέπει να γίνουν επεμβάσεις. Απαιτείται η προμήθεια στάσεων τηλεματικής και η επέκταση των εφαρμογών για την αναγγελία καθυστερήσεων. Όσον αφορά την αύξηση της αστυνόμευσης των λεωφορειολωρίδων, πρέπει να αξιοποιηθεί και η δημοτική αστυνομία, αλλά να υπάρξει πίεση και στην Τροχαία.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης περιλαμβάνει την προμήθεια του αναγκαίου εξοπλισμού τηλεματικής.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και το κόστος υλοποίησης χαρακτηρίζεται χαμηλό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν

	εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς - Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο - Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας - Αριθμός στάσεων τηλεματικής - Αριθμός παραβάσεων στις λεωφορειολωρίδες

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.5: Επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς σε συνδυασμό με αναπλάσεις
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την επέκταση των μέσων σταθερής τροχιάς σε συνδυασμό με αναπλάσεις που περιορίζουν το χώρο που διατίθεται για το ΙΧ κατά μήκος των νέων γραμμών. Οι προτεινόμενες επεκτάσεις περιλαμβάνουν: Α) Επέκταση της γραμμής τραμ έως τα Άνω Πατήσια. Β) Ανάπτυξη γραμμής τραμ κατά μήκος της λεωφόρου Αλεξάνδρας από Σταθμό Λαρίσης μέχρι Νοσοκομείο Παίδων (πρόταση που κατατέθηκε στη διαβούλευση) Γ) Ανάπτυξη κλάδου μέσου σταθερής τροχιάς (τραμ ή μετρό) για Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου. Δ) Κατασκευή και λειτουργία Τμήματος Α' της Γραμμής 4 του Μετρό
Τεκμηρίωση	Τα μέσα σταθερής τροχιάς αποτελούν τους στυλοβάτες της βιώσιμης κινητικότητας σε μία μητροπολιτική περιοχή, όπως είναι αυτή της Αθήνας, που οι αποστάσεις μεταξύ προορισμών είναι μεγάλες. Εκτός από τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης απαιτείται και η επέκτασή τους για την αύξηση των περιοχών που καλύπτουν. Παράλληλα προτείνεται να γίνουν διαμορφώσεις στο οδικό δίκτυο κατά μήκος του οποίου κινούνται, ώστε να περιορίζεται ο χώρος που διατίθεται στο ΙΧ. Μία τέτοια προσέγγιση θα είναι πιο αποτελεσματική για τη μείωση της χρήσης του ΙΧ και την στροφή περισσότερων κατοίκων προς τα συλλογικά μέσα μετακίνησης.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό κυριαρχούν οι θετικές γνώμες. Ενδεικτικό το παρακάτω σχόλιο: «Θα προσέθετα τη λέξη άμεσα στη λειτουργία της γραμμής 4» Εξαιτίας προφανώς της περιοριστικής πολιτικής που προτείνεται για το αυτοκίνητο για το μέτρο αυτό υπήρχαν 11 αρνητικές γνώμες.
Βήματα	Οι μελέτες για τη γραμμή 4 έχουν ολοκληρωθεί και υπάρχει και χρηματοδότηση για το έργο, η διαδικασία ωστόσο έχει σταματήσει



Υλοποίησης	εξαιτίας δικαστικών εμπλοκών. Ο δήμος πρέπει να παρακολουθεί και να πιέζει προς την κατεύθυνση υλοποίησης του έργου, διότι η γραμμή 4 αναμένεται να καλύψει σημαντικές περιοχές που σήμερα δεν εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς. Η υλοποίηση των επεκτάσεων του τραμ και η υλοποίηση της γραμμής 4 του μετρό προβλέπεται στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) (Άρθρο 30, παράγραφος 2 ^ε). Για το τραμ απαιτείται να εκπονηθεί η μελέτη σκοπιμότητας, η οριστική μελέτη και η μελέτη εφαρμογής από τη ΣΤΑΣΥ που έχει την τεχνογνωσία για τις επεκτάσεις του τραμ, να εγκριθούν οι περιβαλλοντικοί όροι και στη συνέχεια να προκηρυχθεί το έργο. Αποτελεί ένα ακριβό έργο για τα δεδομένα του δήμου, ο οποίος μπορεί μόνο να ασκήσει πολιτική πίεση προς αυτήν την κατεύθυνση και να βοηθήσει την υλοποίηση του έργου μέσα από τη γρήγορη γνωμοδότηση και πολιτική υποστήριξη του έργου. Η επέκταση προς το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος δεν προβλέπεται από το θεσμοθετημένο χωρικό σχεδιασμό, οπότε απαιτείται επιπρόσθετα των παραπάνω και συγκοινωνιακή μελέτη για τη χωροθέτηση του έργου (επιλογή διαδρόμων χάραξης μεταξύ εναλλακτικών λύσεων). Είναι το πιο ανώριμο από τα προτεινόμενα έργα.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι πολύ μεγάλο για τα δεδομένα του δήμου, καθώς πρόκειται για έργα με ακριβές υποδομές. Είναι έργα δημοτικού επιπέδου και οι φορείς για τη χρηματοδότησή τους πρέπει να αναζητηθούν στο υπερτοπικό επίπεδο.
Χρονικός ορίζοντας	Τα έργα αυτά απαιτούν σημαντικό χρόνο για την κατασκευή τους, οπότε ο χρονικός ορίζοντας για την υλοποίησή τους τίθεται στη δεκαετία.
Δείκτης παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς - Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό) - Μήκος γραμμών μέσων σταθερής τροχιάς στο δήμο Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.6: Απόδοση μέρους του κόστους στους ιδιοκτήτες ΙΧ για την ανάπτυξη και λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει δράσεις με σκοπό την εύρεση πόρων για την αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία μέσα από την τιμολόγηση της χρήσης του ΙΧ, δηλαδή της εφαρμογής ο ρυπαίνων πληρώνει: Α) Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, δηλαδή τιμολόγηση της στάθμευσης σε περιοχές που αντιμετωπίζουν πίεση στάθμευσης και είναι επιθυμητό να μειωθεί ο μέσος χρόνος στάθμευσης των οχημάτων. Β) Επιβολή τέλους στάθμευσης σε μεγάλες επιχειρήσεις χωρίς συμφωνία με τον ΟΑΣΑ για μαζική αγορά καρτών απεριορίστων διαδρομών και χωρίς σύστημα συλλογικής μετακίνησης των εργαζομένων, δηλαδή επιβολή ενός «περιβαλλοντικού τέλους» σε



	επιχειρήσεις που προσελκύουν ένα μεγάλο αριθμό εργαζομένων και δε δίνουν κίνητρα ώστε αυτοί να μην προσέρχονται στην εργασία τους με το ΙΧ. Γ) Ανάπτυξη αστικών διοδίων, δηλαδή τιμολόγηση της εισόδου με το ΙΧ στο κυκλοφοριακά φορτισμένο κέντρο της πόλης
Τεκμηρίωση	Ο στόχος της τιμολόγησης της χρήσης ΙΧ για την εύρεση πόρων για την αναβάθμιση του συστήματος συλλογικών μετακινήσεων είναι διττός. Αφενός επιδιώκεται να αυξηθεί το κόστος χρήσης του ΙΧ, ώστε όσοι επιλέγουν αυτή τη λύση για την καθημερινή ή έκτακτη μετακίνησή τους να επωμίζονται και το πραγματικό κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος της επιλογής τους και αφετέρου επιδιώκεται η δημιουργία ενός ταμείου, ώστε στη δύσκολη δημοσιονομική κατάσταση που διαμορφώνεται παγκοσμίως να υπάρχουν πόροι για την εφαρμογή των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Διεθνώς έχει αποδειχθεί ότι τα συστήματα συλλογικών μετακινήσεων δεν είναι οικονομικά ανταποδοτικά και πρέπει να υπάρχουν σταθεροί οικονομικοί πόροι για τη χρηματοδότησή τους.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο συγκεντρώνει τις περισσότερες αρνητικές γνώμες από όλα τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Από τους κοινωνικούς φορείς και τους πολίτες που συμμετείχαν στη διαβούλευση προκρίνεται η χρηματοδότηση της δημόσιας συγκοινωνίας από τις μεγάλες επιχειρήσεις ή η τιμολόγηση της στάθμευσης, ενώ η δημιουργία διοδίων για την είσοδο στο κέντρο της πόλης δεν είναι επιθυμητή. Ενδεικτικά κάποια σχόλια: «Το μέτρο για τα διόδια εισόδου στην πόλη θα ήταν κατάλληλο να εφαρμοστεί αρκετά μετά από την αναβάθμιση των ΜΜΜ και όχι για τους μόνιμους κατοίκους.» «Μεγάλο πρόβλημα δημιουργείται από τα παρκαρισμένα. Αφενός πιάνουν χώρο αφετέρου η αναζήτηση παρκιν συμβάλει στην κυκλοφοριακή συμφόρηση. Πρέπει να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης και σταδιακά να αποτραπεί το δωρεάν παρκιν στον δρόμο. Οι χώροι στάθμευσης να μην είναι δημόσιοι αλλά να υποχρεωθούν οι εταιρίες που εδρεύουν κοντά να προμηθευθούν θέσεις ανάλογα με το προσωπικό τους» «Να μπαίνουν στο δακτύλιο μέσα μόνο υβριδικά». Τα σχόλια δείχνουν ότι υπάρχει ακόμα και σε αυτούς που διαφωνούν με το μέτρο των αστικών διοδίων μία βάση συζήτησης, καθώς αποδέχονται την ανάγκη περιορισμού της κίνησης του ΙΧ στο κέντρο της πόλης. Η υπερβολική «κυκλοφοριακή φορολόγηση» των επιχειρήσεων θα έχει επιπτώσεις στην ελκυστικότητα του κέντρου της πόλης για τις επιχειρήσεις αυτές και θα επηρεάσει την οικονομική ανάπτυξη του δήμου, οπότε για να μην είναι η βιώσιμη κινητικότητα υποχρηματοδοτούμενη πρέπει να προωθηθούν όλες οι δυνατές πηγές συγκέντρωσης πόρων. Χρηματοδότηση δημόσιας συγκοινωνίας: επιβολή τέλους στάθμευσης σε μεγάλες επιχειρήσεις χωρίς... Χρηματοδότηση δημόσιας συγκοινωνίας: Ανάπτυξη αστικών διοδίων (διόδια για την είσοδο στο κέντρο...



Βήματα Υλοποίησης	Το μέτρο των αστικών διοδίων και της επιβολής τέλους στις μεγάλες επιχειρήσεις είναι τα πιο ανώριμα για υλοποίηση. Ενώ υπάρχουν αρκετές πόλεις στο εξωτερικό που το έχουν εφαρμόσει εδώ και πολλά χρόνια αστικά διόδια (το Λονδίνο από το 2003, η Σιγκαπούρη από το 1998, το Μιλάνο από το 2008), στην Ελλάδα δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα σε καμία πόλη ένα τέτοιο σύστημα. Οπότε απουσιάζει νομοθετικό πλαίσιο για την εφαρμογή του. Απαιτείται κρατική νομοθετική παρέμβαση, μελέτη του έργου, προκήρυξή του, επιλογή αναδόχου και κατασκευή. Παρόμοια είναι η κατάσταση για τη «κυκλοφοριακή φορολόγηση» μεγάλων επιχειρήσεων. Δεν έχει εφαρμοστεί πουθενά στην Ελλάδα μία τέτοια πολιτική. Στο εξωτερικό που δίνεται μεγαλύτερη αυτονομία στην τοπική αυτοδιοίκηση έχει εφαρμοστεί κυρίως στις ΗΠΑ. Στο Berkeley για παράδειγμα δίνονται φορολογικές απαλλαγές σε επιχειρήσεις που εφαρμόζουν σχέδια κινητικότητας των εργαζομένων τους. Από τη διαβούλευση ωστόσο φάνηκε ότι μία τέτοια πολιτική στην Ελλάδα είναι αποδεκτή. Το μέτρο για να υλοποιηθεί δεν έχει κόστος για το δήμο, αλλά απαιτείται και για αυτό το έργο κρατική νομοθετική παρέμβαση.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης των έργων αυτών είναι χαμηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή δεν υπάρχουν αντίστοιχα παραδείγματα στον ελληνικό χώρο κρίνεται ότι ο χρόνος ωρίμανσης των μέτρων αυτών πρέπει να είναι μεγάλος, οπότε ο χρονικός ορίζοντας για την υλοποίησή τους τίθεται στη δεκαετία.
Δείκτης παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης - Χρήματα σε € που συγκεντρώνονται από τις 3 δράσεις του μέτρου 2.6

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 2.7: Ενίσχυση συλλογικών τρόπων μετακίνηση προς την εργασία (car pooling)
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει φορολογικά κίνητρα σε μεγάλες επιχειρήσεις που ενθαρρύνουν τη συλλογική μετακίνηση με το ίδιο όχημα των εργαζομένων τους προς την εργασία.
Τεκμηρίωση	Η μετακίνηση με το ίδιο αυτοκίνητο ανθρώπων που έχουν κοινή αφετηρία και προορισμό, που περιγράφεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως car pooling, εφαρμόζεται κυρίως σε οικογενειακό επίπεδο σε όλο τον κόσμο, καθώς είναι πιο δύσκολο να δεχτείς να μεταφέρεις έναν άγνωστο στο όχημά σου ή και να δεχτεί κάποιος να μπει σε ένα άγνωστο αυτοκίνητο στις σύγχρονες πόλεις που κυριαρχεί ο φόβος για τον πλησίον. Μετά την οικογένεια, στην οποία είναι εξαιρετικά εύκολο να διαμορφωθεί η καθημερινότητά της, ώστε μεγάλο μέρος της διαδρομής να γίνεται από κοινού, η εργασία αποτελεί ένα ακόμη προνομιακό πεδίο



	για την εφαρμογή των πολιτικών αυτών, καθώς συνήθως άνθρωποι που μοιράζονται τον ίδιο χώρο εργασίας γνωρίζονται μεταξύ τους και αποκτούν κοινωνικές σχέσεις. Σε μεγάλες επιχειρήσεις είναι σύνηθες αρκετοί εργαζόμενοι να μοιράζονται κοινή αφετηρία και προορισμό. Είναι αυτονόητη η μεγάλη ενεργειακή εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται από την εφαρμογή των πολιτικών αυτών. Πιλοτική έρευνα για τους δημοτικούς υπαλλήλους του δήμου Ζωγράφου (που έχει παρόμοια πολεοδομικά χαρακτηριστικά με το δήμο Αθηναίων) έδειξε ότι η εφαρμογή ενός συστήματος car pooling μεταξύ των υπαλλήλων θα περιόριζε τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα εξαιτίας της μετακίνησης των εργαζομένων κατά 58 %. Παράλληλα μειώνεται το κόστος της καθημερινής μετακίνησης των εργαζομένων με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο οικογενειακός προϋπολογισμός και να μετατίθεται η κατανάλωση από το πετρέλαιο που εισάγεται προς τοπικές οικονομικές δραστηριότητες με αποτέλεσμα να βελτιώνεται η τοπική οικονομία.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Η πλειονότητα των συμμετεχόντων στη διαβούλευση τάχθηκε υπέρ του μέτρου, ωστόσο είναι αξιοσημείωτο το ποσοστό εκείνων που διαφωνούν (περίπου 1 στους 5). Ενδεικτικά κάποιο σχόλιο: <i>«Προτεραιότητα πρέπει να αποτελέσει η δραστική μείωση χρήσης του αυτοκινήτου και η ενίσχυση της χρήσης ΜΜΜ & ποδηλάτων. Οποιοδήποτε κίνητρο, έστω και μειωμένης χρήσης ΙΧ (car pooling) δεν αποτελεί βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση.»</i> Υπάρχει πράγματι ο κίνδυνος και έχει επιβεβαιωθεί από έρευνες στο εξωτερικό να μεταπηδήσει ο χρήστης της δημόσιας συγκοινωνίας προς το car pooling, καθώς του προσφέρεται ένας πιο άνετος και γρήγορος τρόπος μετακίνησης προς την εργασία προσφέρεται ένας πιο γρήγορος και άνετος τρόπος μετακίνησης προς την εργασία και μάλιστα με κόστος μικρό, οπότε ενδεχομένως τα αποτελέσματα σε σχέση με την ενεργειακή εξοικονόμηση που επιτυγχάνεται να μην είναι μεγάλα σε περιοχές που έχουν καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Ωστόσο η ανάλυση της περίπτωσης των δημοτικών υπαλλήλων στο δήμο Ζωγράφου (βλέπε παραπάνω) έδειξε ότι κάτι τέτοιο δε θα συμβεί, διότι σε πολύ πυκνοδομημένες περιοχές συχνά οι χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας μετακινούνται με υψηλότερες ταχύτητες σε σχέση με όσους κινούνται με το αυτοκίνητο, οπότε δε θεωρείται πιθανό να είναι μεγάλο το ποσοστό εκείνων που θα μεταπηδήσουν από τη δημόσια συγκοινωνία προς το car pooling παρά μόνο εάν το μήκος μετακίνησής του είναι πολύ μεγάλο.
Βήματα Υλοποίησης	Δεν υπάρχει επίσημη κρατική πολιτική και νομοθεσία για την παροχή κινήτρων και τη διάδοση της ομαδικής μετακίνησης προς την εργασία, ενώ οι δήμοι δεν διαθέτουν το νομοθετικό πλαίσιο για να εφαρμόσουν μία πολιτική κινήτρων. Απαιτείται κρατική νομοθετική παρέμβαση για την υλοποίηση του μέτρου αυτού.



Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του μέτρου αυτού είναι χαμηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή δεν υπάρχουν αντίστοιχα παραδείγματα στον ελληνικό χώρο κρίνεται ότι ο χρόνος ωρίμανσης των μέτρων αυτών πρέπει να είναι μεγάλος, οπότε ο χρονικός ορίζοντας για την υλοποίησή τους τίθεται στη δεκαετία.
Δείκτες παρακολούθησης	- Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς - Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό μετακινήσεων με αφετηρία ή προορισμό το δήμο Αθηναίων με αυτοκίνητο ως επιβάτης (όχι οδηγός)

Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.1: Ανάπλαση πλατείας Θεάτρου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πλήρη ανάπλαση της περιοχής γύρω από την πλατεία Θεάτρου στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας και την πεζοδρόμηση των δρόμων. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την οδό Θεάτρου, την οδό Διπλάρη, των δύο καθέτων στην οδό Μενάνδρου οδών που απολήγουν στην πλατεία Θεάτρου και περιβάλλουν τη Διπλάρειο Σχολή – καθώς και την οδό Σωκράτους από Ευριπίδου έως Σοφοκλέους.
Τεκμηρίωση	Το ιστορικό κέντρο αποτελεί σε όλες τις πόλεις την οικονομική και κοινωνική καρδιά τους. Η περιοχή Γέρανι της Αθήνας, όπου ανήκει η πλατεία Θεάτρου είναι τα τελευταία χρόνια μία πολύ υποβαθμισμένη περιοχή, εστία εγκληματικότητας και χρήσης ναρκωτικών μέσα στο ιστορικό κέντρο νότια της οδού Πειραιώς. Πριν γίνει εστία ανομίας, παραδοσιακά, στην περιοχή της πλατείας Θεάτρου φιλοξενούνταν πλήθος δραστηριοτήτων και εμπορικών επιχειρήσεων που δημιουργούσαν ζωντάνια και ανθρώπινη παρουσία στους δρόμους. Η περιοχή της πλατείας Θεάτρου εξαιτίας της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής δεν μπορεί να ακολουθήσει την οικονομική ανάπτυξη των υπόλοιπων περιοχών του ιστορικού κέντρου. Αποτελεί μεγάλο πρόβλημα για την Αθήνα και την εικόνα της να συνορεύει μία τόσο υποβαθμισμένη περιοχή στις υπόλοιπες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος εντός του ιστορικού κέντρου κατά συνέπεια προτείνεται η κατά προτεραιότητα αναβάθμισή της.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Η πρόταση για ανάπλαση της πλατείας Θεάτρου αποτελούσε πρόταση που εκφράστηκε από τους πολίτες κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης και δεν είχε συμπεριληφθεί αρχικά στα μέτρα προς διαβούλευση.
Βήματα Υλοποίησης	Για την πλατεία έχει ήδη γίνει αρχιτεκτονικός σχεδιασμός και υπάρχει προμελέτη. Απομένει η σύνταξη της μελέτης εφαρμογής και η προκήρυξη για την επιλογή αναδόχου για την κατασκευή της.



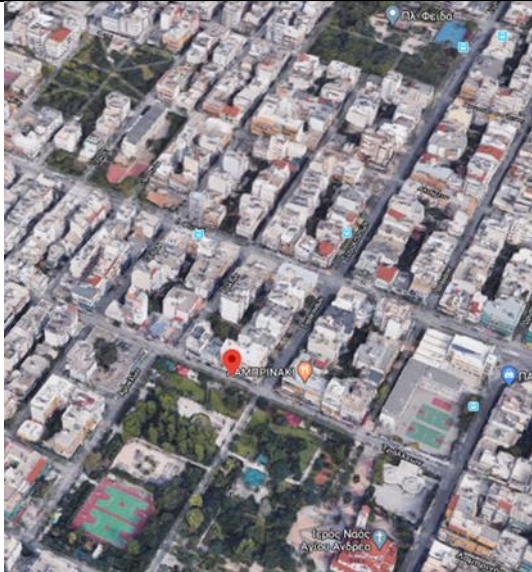
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, ωστόσο πρόκειται για μία επένδυση που θα αναβαθμίσει την εικόνα της Αθήνας και θα τροφοδοτήσει την οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής που είναι σήμερα υποβαθμισμένη.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ είναι και μελετητικά ώριμο, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος πεζοδρόμων στο ισοτρικό κέντρο

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.2: Ανάπλαση πλατείας Αγίου Γεωργίου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πλήρη ανάπλαση της πλατείας Αγίου Γεωργίου στην Ακαδημία Πλάτωνος με βιοκλιματικό σχεδιασμό και πεζοδρόμηση των τοπικών οδών πέριξ της πλατείας.
Τεκμηρίωση	Η δημιουργία ισχυρών τοπικών κέντρων αποτελεί μία πολεοδομική πολιτική πολύ σημαντική για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Ισχυρά τοπικά κέντρα περιορίζουν τα μήκη των μετακινήσεων και ωθούν τους κατοίκους να κινούνται περισσότερο πεζή ή με ποδήλατο ή με ηλεκτροκίνητα μέσα. Η Αθήνα απολαμβάνει ένα πυκνό πολεοδομικό περιβάλλον. Σήμερα εξαιτίας της κυριαρχίας της μηχανοκίνητης μετακίνησης αναδεικνύονται τα μειονεκτήματα από την πυκνή συνοίκηση. Ωστόσο τα πλεονεκτήματα από την ύπαρξη υψηλών πυκνοτήτων είναι σημαντικά. Ένα από αυτά είναι ότι οι υψηλές πυκνότητες διασφαλίζουν την οικονομική βιωσιμότητα πολλών τοπικών κέντρων, καθώς γύρω από αυτά υπάρχει ένας πολύ μεγάλος αριθμός κατοίκων που στηρίζουν τα καταστήματα αυτά. Αποτελεί λοιπόν συστατικό στοιχείο του ΣΒΑΚ η ενίσχυση των τοπικών κέντρων. Επιλέγονται οι πλατείες που αποτελούν ήδη τοπικούς πόλους για την ενίσχυσή τους. Η αύξηση της ανθρώπινης παρουσίας στις πλατείες περνάει μέσα από την απομάκρυνση της στάθμευσης και κίνησης των αυτοκινήτων.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 3^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 61 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Μόνο 6 εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Οι περισσότεροι ζήτησαν επέκταση σχετικών μέτρων και σε άλλες περιοχές ή και επέκταση των χώρων πρασίνου με άλλους τρόπους: «Περισσότεροι Πεζόδρομοι, χώροι πρασίνου: Κάτω Πατήσια, Τρεις Γέφυρες, Άγιο Ελευθέριο» «Ανάπλαση Πλατείας Θεάτρου» «Πεδίον Αρεως: ανάπλαση και συντήρηση.» «Θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν και διάφοροι άλλοι αναξιοποίητοι χώροι πχ. ταράτσες κτηρίων να γίνουν πράσινες, ή αυλές σχολείων, όπως στο πρόγραμμα cours oasis στο Παρίσι κτλ. Επίσης, αν και δεν συνάδει πλήρως με την προτεραιότητα 3, θα ήταν ωραίο να δωθεί κάποιο κίνητρο/χρηματοδότηση για μετατροπή των ταρτσών των πολυκατοικιών σε πράσινες ταράτσες με μεγάλα



	οφέλη για το μικροκλίμα -θερμοκρασία, ρύποι κτλ.» «Ανάπλαση της οδού Καλιρρόης με ανάδειξη της υπόγειας κοίτης κατά το παράδειγμα του Cheonggyecheon στη Σεούλ. Κάτι αντίστοιχο μπορεί να γίνει και στην Αλεξάνδρας, κάποτε ήταν φυσική ρεματιά» «Δημιουργία και Ανάπλαση Πάρκου Οδού Όλγας Κωνσταντινίδου στην Κυπρίων Άνω Κυψέλης μεταξύ Οδού Όλγας Κωνσταντινίδου και Περιφερειακού Αττικού Άλσους». «Θα ήθελα να προτείνω και την αναβάθμιση και δενδροφύτευση του Λόφου Αλεπότρυπας στην Κυψέλη.» Για όσους στέκονται αρνητικά στις αναπλάσεις πλατειών ενδεικτικό είναι το παρακάτω σχόλιο: «Αναπλάσεις πλατειών που μειώνουν θέσεις δημόσιας στάθμευσης είναι μεροληπτικές κατά των ιδιοκτητών οχημάτων (που πληρώνουν τέλη κυκλοφορίας και στάθμευσης).»
Βήματα Υλοποίησης	Για την πλατεία έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη. Απομένει η οριστικοποίηση της μελέτης και η προκήρυξη για την επιλογή αναδόχου για την κατασκευή της.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό. Ενδιαφέρουσα είναι η πρόταση που κατατέθηκε στη διαβούλευση εκτός από τη δημόσια χρηματοδότηση να υπάρχει ανταποδοτικό κόστος για αυτούς για τους οποίους θα υπάρξει εύλογη αύξηση εμπορικής αξίας στα ακίνητά τους, ως όμορα των παρεμβάσεων.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων, ενώ είναι και μελετητικά ώριμο, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος πεζοδρόμων στην Ακαδημία Πλάτωνος

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.3: Ανάπλαση πλατείας Έλληνα Εργάτη και σύνδεση πλατειών στη Λαμπρινή
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση της πλατείας Έλληνα Εργάτη στη Λαμπρινή και μετατροπή των οδών Πανδοσίας (από Τραλλέων έως Αλιάρτου) και Αλιάρτου (από Πανδοσίας έως Σιτάκης) που συνδέουν δύο πλατείες της Λαμπρινής σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

	
Τεκμηρίωση	Η Αθήνα διαθέτει πολλούς μικρούς σκόρπιους δημόσιους χώρους – πλατείες, οι οποίες δεν είναι ικανές εξαιτίας του μικρού μεγέθους τους να δημιουργήσουν ένα σημαντικό πόλο συγκέντρωσης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων. Η σύνδεση των χώρων αυτών με μεγάλες πλατείες που αποτελούν σημαντικούς χώρους κοινωνικοποίησης θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για αύξηση της επισκεψιμότητάς τους και θα τροφοδοτήσει την οικονομική ανάπτυξη περιμετρικά τους. Η δημιουργία πράσινων συνδέσεων τροφοδοτεί την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου και του περπατήματος για τοπικές μετακινήσεις.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή. Ελάχιστοι εξέφρασαν τη διαφωνία τους.
Βήματα Υλοποίησης	Για το έργο αυτό έχει εκπονηθεί μελέτη. Απομένει η οριστικοποίησή της και η προκήρυξη του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, καθώς θα γίνει σημαντικό κατασκευαστικό έργο για την αντικατάσταση του οδοστρώματος από φιλικότερα ενεργειακά υλικά.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, ενώ και μελετητικά είναι ώριμο, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας στη Λαμπρινή

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.4: Σύνδεση Στρέφη – Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη μετατροπή της οδού Τοσίτσα (από Μπουμπουλίνας έως Ζωσιμάδων) στα Εξάρχεια που χωρίζει το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο σε οδό ήπιας κυκλοφορίας και την πεζοδρόμηση της οδού Ζωσιμάδων που ενώνει την οδό Τοσίτσα με το λόφο του Στρέφη. Το πρώτο τμήμα της οδού Τοσίτσα από Πατησίων μέχρι Μπουμπουλίνας πεζοδρομείται. Με



	τον τρόπο αυτό συνδέεται το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο με το λόφο του Στρέφη.
Τεκμηρίωση	Οι λόφοι της Αθήνας αποτελούν ένα εξαιρετικό σημείο ενδιαφέροντος και πόλο για την αναψυχή των γύρω κατοίκων. Η παρέμβαση αυτή αναμένεται να αυξήσει την επισκεψιμότητα του λόφου του Στρέφη από επισκέπτες της πόλης και τη γνωριμία με το ιδιαίτερο ανάγλυφο της Αθήνας. Παράλληλα αναμένεται να δημιουργήσει μία ποιοτική διαδρομή για την επικοινωνία των Εξαρχείων με την οδό Πατησίων που αποτελεί τον κύριο συγκοινωνιακό άξονα της περιοχής.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Ελάχιστοι εκπρόσωποι και πολίτες αξιολόγησαν αρνητικά το μέτρο αυτό. Στη διαβούλευση προτάθηκε μάλιστα και άλλη συμπληρωματική πρόταση για δημιουργία πράσινων αξόνων που αναδεικνύουν το ανάγλυφο και τη φυσική ιστορία της Αθήνας: <i>«Ανάπλαση της οδού Καλλιρρόης με ανάδειξη της υπόγειας κοίτης κατά το παράδειγμα του Cheonggyecheon στη Σεούλ. Κάτι αντίστοιχο μπορεί να γίνει και στην Αλεξάνδρας, κάποτε ήταν φυσική ρεματιά.»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Για το έργο έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη. Απομένει η οριστικοποίησή της, η προκήρυξη του έργου και η υλοποίησή του.
Κόστος υλοποίησης	Πρέπει να διατεθούν αρκετά χρήματα ώστε να υλοποιηθεί ένα έργο που να είναι ελκυστικό σε κατοίκους και επισκέπτες.
Χρονικός ορίζοντας	Δεδομένης της ωριμότητας των μελετών και της θετικής επίπτωσης που προκαλεί το έργο στην καθημερινότητα των κατοίκων προτείνεται να υλοποιηθεί σε βάθος 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος πεζοδρόμων στα Εξάρχεια - Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας στα Εξάρχεια

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.5: Ανάπλαση πλατείας Αγίου Νικολάου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πλήρη ανάπλαση της πλατείας Αγίου Νικολάου στα Κάτω Πατήσια με εφαρμογή βιοκλιματικού σχεδιασμού και την πεζοδρόμηση των τοπικών οδών πέρας της πλατείας.
Τεκμηρίωση	Η Αθήνα είναι μία πυκνοδομημένη περιοχή και οι δρόμοι της σφύζουν από ανθρώπινη παρουσία, καθώς το πολεοδομικό περιβάλλον ευνοεί την κίνηση πεζή. Οι αναγκαίες χρήσεις για την καθημερινότητα των κατοίκων βρίσκονται σε απόσταση βαδίσματος. Ωστόσο το περπάτημα εκδηλώνεται σε χώρους που έχουν αποδοθεί στην κίνηση του αυτοκινήτου και γι' αυτό η έντονη ανθρώπινη παρουσία δε συνοδεύεται από έντονη κοινωνικότητα στους δρόμους. Η δημιουργία μικρών τοπικών κέντρων που θα έχουν τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά ώστε να μετατραπούν σε κοινωνικούς πόλους των συνοικιών της Αθήνας αποτελεί αναγκαίο βήμα ώστε να αισθάνονται οι κάτοικοι ότι απολαμβάνουν υψηλή ποιότητα ζωής και να ανακοπεί η τάση φυγής των κατοίκων της Αθήνας προς τα προάστια που τροφοδοτεί την κίνηση με το αυτοκίνητο.



Αποτελέσματα διαβούλευσης	Ελάχιστοι ήταν οι πολίτες ή οι κοινωνικοί εκπρόσωποι που αξιολόγησαν αρνητικά το παραπάνω μέτρο. Ενδεικτικά ένα σχόλιο που αφορά τις αρχιτεκτονικές μελέτες που έπονται του ΣΒΑΚ: <i>«Οι αναπλάσεις πρέπει να αυξάνουν τη συνολική επιφάνεια πρασίνου και τον απόλυτο αριθμό των δέντρων και όχι να αυξάνουν το τσιμέντο. Πρέπει να τοποθετηθούν περισσότερα παγκάκια σε όλες τις πλατείες»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Υπάρχει μελέτη για το έργο. Απομένει η οριστικοποίησή της και η κατασκευή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, καθώς αναπλάσεις χωρίς την εφαρμογή ποιοτικών υλικών δεν είναι νοητή.
Χρονικός ορίζοντας	Εξαιτίας της ωριμότητας του έργου προτείνεται η υλοποίησή του εντός της επόμενης 5ετίας .
Δείκτες παρακολούθησης	- Επιφάνεια πλατείας με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά στον Άγιο Νικόλαο Κάτω Πατησίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.6: Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως και σύνδεση με Ακαδημία Πλάτωνος
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την αξιοποίηση του χώρου που θα ελευθερωθεί μετά την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών και τη δημιουργία εγκάρσιων συνδέσεων προς τον λόφο Σκουζέ, τον Ιππία Κολωνό και την Ακαδημία Πλάτωνος για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
Τεκμηρίωση	Η οδός Κωνσταντινουπόλεως αποτελεί τον άξονα του υπεραστικού σιδηροδρομικού δικτύου που διασχίζει πυκνοδομημένες περιοχές του δήμου Αθηναίων. Παράλληλα αποτελεί τον άξονα κίνησης του προαστιακού σιδηροδρόμου που συνδέει με φιλικό στο περιβάλλον τρόπο το δήμο Αθηναίων με τον Πειραιά και πλήθος προαστίων. Ο ΟΣΕ έχει δρομολογήσει την υπογειοποίηση του άξονα αυτού. Απαιτείται άμεσα ο δήμος Αθηναίων να δρομολογήσει μία μελέτη για την δημιουργία ενός πόλου αναψυχής – πρασίνου πάνω από τις υπογειοποιημένες γραμμές. Σε διαφορετική περίπτωση υπάρχει ο κίνδυνος να αξιοποιηθεί ο νέος ελεύθερος διάδρομος που θα προκύψει για τη διοχέτευση της κορεσμένης κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να υποβαθμιστούν περαιτέρω οι συνοικίες που βρίσκονται περιμετρικά των γραμμών του τρένου. Ο νέος πράσινος άξονας που θα δημιουργηθεί συνδέει τα Σεπόλια, τις Τρεις Γέφυρες, τον Κολωνό, με το Μεταξουργείο, τον Κεραμεικό και το Γκάζι που αποτελούν πόλους συγκέντρωσης δραστηριοτήτων δημιουργώντας μία ενδιαφέρουσα διαδρομή που μπορεί να παρακινήσει τους κατοίκους των συνοικιών αυτών να κινηθούν πεζή ή με ποδήλατο προς το κέντρο της πόλης. Η σύνδεση του άξονα αυτού με πόλους πολιτιστικού ενδιαφέροντος,



	όπως ο λόφος Σκουζέ, ο Ίππιος Κολωνός και η Ακαδημία Πλάτωνος θα δημιουργήσει μία διαδρομή πολιτιστικού ενδιαφέροντος ωθώντας στην οικονομική ανάπτυξη των περιοχών αυτών και θα φέρει σε επαφή τους κατοίκους του δήμου Αθηναίων με την ιστορία τους ενισχύοντας την τοπική τους ταυτότητα και την ποιότητα ζωής τους.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό κυριαρχούν οι θετικές γνώμες. Δεν αναφέρθηκε κανένα αρνητικό σχόλιο κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, παρ' όλα αυτά ένα περίπου 10 % των συμμετεχόντων στο ερωτηματολόγιο αξιολόγησε αρνητικά το μέτρο αυτό.
Βήματα Υλοποίησης	Πρέπει σε συνεργασία με τη ΓΑΙΟΣΕ να εκπονηθεί μία προκαταρκτική μελέτη για την ανάπλαση του χώρου πάνω από τις σιδηροδρομικές γραμμές. Μετά ακολουθεί η οριστική μελέτη και η προκήρυξη του έργου για την κατασκευή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι πολύ μεγάλο για τα δεδομένα του δήμου, καθώς πρόκειται για έργο με ακριβές υποδομές. Είναι έργα διαδημοτικού επιπέδου και οι φορείς για τη χρηματοδότησή τους πρέπει να αναζητηθούν στο υπερτοπικό επίπεδο. Ενδιαφέρουσα είναι η πρόταση που κατατέθηκε στη διαβούλευση εκτός από τη δημόσια χρηματοδότηση να υπάρχει ανταποδοτικό κόστος για αυτούς για τους οποίους θα υπάρξει εύλογη αύξηση εμπορικής αξίας στα ακίνητά τους, ως όμορα των παρεμβάσεων.
Χρονικός ορίζοντας	Ο χώρος πάνω από τις γραμμές του ΟΣΕ μπορεί να αποδοθεί εντός της επόμενης πενταετίας στους πεζούς και στους ποδηλάτες με μικρές τροποποιήσεις της υφιστάμενης μελέτης για την υπογειοποίηση των γραμμών. Η ολοκλήρωση του συνόλου του πράσινου – πολιτιστικού άξονα τοποθετείται εντός της επόμενης 10ετίας
Δείκτες παρακολούθησης	- Μήκος πράσινης διαδρομής κατά μήκος της οδού Κωνσταντινουπόλεως - Μήκος εγκάρσιων «πράσινων διαδρομών» για τη σύνδεση της οδού Κωνσταντινουπόλεως με πόλους ενδιαφέροντος στις δυτικές συνοικίες της Αθήνας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.7: Υλοποίηση έργου «Διπλή Ανάπλαση»
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση της λεωφόρου Αλεξάνδρας στο ύψος του γηπέδου του Παναθηναϊκού με παράλληλα μεταφορά του γηπέδου στον Ελαιώνα, σύμφωνα με τη μελέτη όπως θα εγκριθεί. Στη θέση του γηπέδου του Παναθηναϊκού θα δημιουργηθεί ένας χώρος αναψυχής, ο οποίος προτείνεται να συνδεθεί με τον απέναντι χώρο των Προσφυγικών Πολυκατοικιών δημιουργώντας μία μεγάλη πλατεία.
Τεκμηρίωση	Η περιοχή των Αμπελοκήπων αποτελεί μία πυκνοδομημένη περιοχή που αποκόπτεται από μεγάλους άξονες, όπως οι λεωφόροι Αλεξάνδρας, Κηφισίας, Βασιλίσσης Σοφίας. Παράλληλα υπάρχει έλλειψη ελεύθερων χώρων, πλατειών. Οι προσφυγικές κατοικίες προκαλούν αισθητική



	υποβάθμιση στο ήδη βεβαρυμένο πολεοδομικό περιβάλλον, καθώς δεν έχει γίνει καμία επέμβαση για την αποκατάσταση των φθορών στις προσόψεις τους. Η απομάκρυνση του γηπέδου του Παναθηναϊκού και η μεταφορά του στον Ελαιώνα δημιουργεί μία μεγάλη ευκαιρία για την ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής. Ο πόλος αναψυχής – πλατεία που θα δημιουργηθεί στη θέση του θα πρέπει να είναι προσβάσιμος από το σύνολο της περιοχής.. Η δημιουργία ενός νέου κοινωνικού πόλου στην περιοχή αναμένεται να κάνει ελκυστικότερες της περιοχές κατοικίας και να ανακόψει τη φυγή των κατοίκων στα προάστια που τροφοδοτεί ένα φαύλο κύκλο εξάρτησής τους από το αυτοκίνητο.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο συγκεντρώνει τις περισσότερες αρνητικές γνώμες (16.4 %) από όλα τα μέτρα της προτεραιότητας 3, ωστόσο οι θετικές γνώμες είναι αυτές που είναι πλειονότητα. Ενδεικτικά κάποια σχόλια: «Και μετατροπή των προσφυγικών σε χώρο πρασίνου. Όλοι ξέρουμε ότι δεν έχουν καμία αρχιτεκτονική αξία μόνο ιδεολογικές αγκυλώσεις.» «Εφόσον στη Διπλή Ανάπλαση προβλέπεται υπογειοποίηση της Λεωφόρου Αλεξάνδρας, μπορεί κάλλιστα το γήπεδο του Παναθηναϊκού να μείνει στην ιστορική του έδρα με αναστροφή του, μεταφορά των σχολείων στα Προσφυγικά και σύνδεση με το πράσινο του Λυκαβηττού! Η υπογειοποίηση της Λεωφόρου διασφαλίζει την ομαλή εκτόνωση και προσέλευση του κόσμου σε μέρες που θα έχει αγώνα. Τα υπόλοιπα τα είπε ο Κίμων Βενερης στην παρουσίαση του Παναθηναϊκού Κινήματος το Δεκέμβρη του 2013» «Οι υπογειοποιήσεις δεν λύνουν γενικά αλλά μόνο τοπικά προβλήματα - όμως το κόστος τους το πληρώνουν και οι "μη ωφελούμενοι"». Είναι πράγματι γεγονός ότι οι υπογειοποιήσεις που εξασφαλίζουν τοπικά την επικοινωνία μεταξύ των εκατέρωθεν πλευρών του δρόμου δημιουργούν πρόκληση ανάντη και κατόντη εξαιτίας του μεγάλου μήκους του ορύγματος που είναι απαραίτητο για την υπογειοποίηση της κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της λεωφόρου Αλεξάνδρας εξαιτίας του ιδιαίτερου αναγλύφου ενδεχομένως να απαιτείται μικρότερο μήκος ορύγματος. Είναι καλό να εξεταστούν όλες οι λύσεις για τη σύνδεση του νέου πόλου αναψυχής στους Αμπελοκήπους και να επιλεγεί εκείνη με τις λιγότερες επιπτώσεις στην κίνηση πεζών και ποδηλάτων.
Βήματα Υλοποίησης	Έχει ήδη δημοσιευθεί (εδώ και 8 χρόνια) το Προεδρικό Διάταγμα που ορίζει τους πολεοδομικούς όρους για το νέο γήπεδο του Παναθηναϊκού στον Ελαιώνα και για τον πόλο αναψυχής που θα δημιουργηθεί στους Αμπελοκήπους. Απομένει να εκδοθούν οι οικοδομικές άδειες και να γίνει μελέτη για τον τρόπο σύνδεσης του νέου πόλου αναψυχής στη θέση του παλιού γηπέδου του Παναθηναϊκού με τις συνοικίες που βρίσκονται βόρεια της λεωφόρου Αλεξάνδρας. Επόμενο βήμα είναι η εκπόνηση οριστικής μελέτης, η έγκριση περιβαλλοντικών όρων και η προκήρυξη του έργου.
Κόστος	Το κόστος υλοποίησης του έργου της διπλής ανάπλασης είναι ιδιαίτερα



υλοποίησης	υψηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή υπάρχει έντονο επιχειρηματικό ενδιαφέρον για την υλοποίηση του έργου είναι εφικτή η υλοποίηση του έργου τα επόμενα 5 χρόνια. Ωστόσο είναι ανώριμες μελετητικά οι επεμβάσεις στη λεωφόρο Αλεξάνδρας, οπότε το σύνολο του έργου θα υλοποιηθεί εντός της επόμενης δεκαετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Προσβασιμότητα (επιφάνεια που βρίσκεται στην ισόχρονη 20 λεπτών με τα πόδια) του πόλου αναψυχής στη θέση του παλιού γηπέδου του Παναθηναϊκού.

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 3.8: Ενοποίηση πνευματικού τριγώνου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ενοποίηση των εμβληματικών χρήσεων (Εθνικός Κήπος, το Προεδρικό Μέγαρο και Μέγαρο Μαξίμου) και των σημείων πολιτιστικού ενδιαφέροντος που υπάρχουν κατά μήκος της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου, της λεωφόρου Βασιλίσσης Αμαλίας και στα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται ανάμεσα στις δύο λεωφόρους (μεγάλο αριθμός μουσείων και ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη), δηλαδή την άρση της αποκοπής που προκαλεί η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, μια σειρά μικρότερων έργων ανάπτυξης των εσωτερικών δρόμων του Πνευματικού Τριγώνου, όπως των Ρηγίλλης και Ριζάρη, θα χρειαστεί να γίνουν προοδευτικά για να περιοριστεί η στάθμευση στον δρόμο και η κυκλοφορία και να διαμορφωθεί το κατάλληλο περιβάλλον προβολής του Λυκείου του Αριστοτέλη και των μουσείων. Ως προς τα μουσεία, που βρίσκονται στην απέναντι πλευρά των λ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κων/νου μία γεφύρωση είναι αναγκαία, αυτή που θα εξασφάλιζε τουλάχιστον τη σύνδεση της Πινακοθήκης με το Πνευματικό Τρίγωνο και ως προς τους αρχαιολογικούς χώρους ακόμη δύο για τη σύνδεση του Παναθηναϊκού Σταδίου με τον Εθνικό Κήπο και της Ακρόπολης (και του μουσείου της) με το Ολυμπείο.

	
Τεκμηρίωση	Αποτελεί πρόβλημα αρχιτεκτονικής και σχεδιασμού της κυκλοφορίας το πώς, ξεπερνώντας το φράγμα των αρτηριών που αποτελούν οι λ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κων/νου, θα δοθεί η δυνατότητα στους επισκέπτες της Πινακοθήκης, των δύο μουσείων Γουλανδρή, του μουσείου Μπενάκη, του Εθνικού Κήπου, του Ζαππείου, του Παναθηναϊκού Σταδίου να περνούν ανεμπόδια στο εσωτερικό του Πνευματικού Τριγώνου και αντίστροφα. Ως προς το εσωτερικό της, η επιφάνεια του Πνευματικού Τριγώνου, αντίθετα με τον Εθνικό Κήπο, διακόπτεται κυρίως από δύο δρόμους, που έχουν τη μεγαλύτερη κυκλοφορία, τις Ρηγίλλης και Ριζάρη. Η σημερινή λειτουργία και διαμόρφωσή τους εμποδίζουν το Πνευματικό Τρίγωνο να γίνεται αντιληπτό ως ενιαίος χώρος και κατ'επέκτασιν περιορίζουν την εμβέλεια των εμβληματικών χώρων που φιλοξενεί. Θα ήταν σημαντικό να αλλάξουν χαρακτήρα. Ο φόρτος της Ρηγίλλης είναι μικρός και τοπικού χαρακτήρα, γιατί ουσιαστικά τη χρησιμοποιούν, για να βγαίνουν στη Βασ. Σοφίας, οχήματα που προέρχονται από έναν ελάχιστο αριθμό οικοδομικών τετραγώνων, εκείνων που βρίσκονται μεταξύ Ηρώδου Αττικού και Βασ. Κων/νου. Επομένως χάρις σε μικρής κλίμακας κυκλοφοριακές και κατασκευαστικές παρεμβάσεις, θα ήταν εφικτό να λειτουργήσει ως ήπιας κυκλοφορίας. Στην περίπτωση της Ριζάρη, τα πράγματα είναι διαφορετικά. Ο φόρτος της είναι μεγάλος αν και θα μπορούσε να είναι μηδενικός. Ουσιαστικά οφείλεται σε αυτοκίνητα που κατευθύνονται προς τη Βασ. Κων/νου και αποφεύγοντας τον κόμβο του Χίλτον, συντομεύουν τη διαδρομή τους κατά 390 μ, περίπου κατά 1 λεπτό (διαδρομή ΔΕ – σχέδιο κάτω). Θα μπορούσε λοιπόν ανάλογα εύκολα και η Ριζάρη να γίνει δρόμος ήπιας κυκλοφορίας αν παίρνονταν αυστηρά μέτρα μείωσης ταχύτητας, σε βαθμό που η εναλλακτική διαδρομή από τον κόμβο Χίλτον, λόγω του μικρού επιπλέον μήκους της,

	να γινόταν ανταγωνιστική. Αν οι Ρηγίλλης και Ριζάρη επηρεάζουν αρνητικά την ταυτότητα του Πνευματικού Τριγώνου, η Ηρώδου Αττικού, ως έχει σήμερα, τραυματίζει την ταυτότητα και των δύο, τόσο Εθνικού Κήπου όσο και Πνευματικού Τριγώνου, διακόπτοντας τη συνέχειά τους. Πράγματι, χαρακτηρίζεται επίσης από υπερτοπικές διελεύσεις, αλλά προστίθενται σε αυτές και εμπλοκές στη ροή λόγω των δύο Μεγάρων τα οποία, όπως η μεγάλη πλειονότητα των δραστηριοτήτων στην Ελλάδα, μεταθέτουν στον δημόσιο χώρο του δρόμου λειτουργίες που δεν τον αφορούν. Ωστόσο το μεγαλύτερο πρόβλημα που προκαλείται από την Ηρώδου Αττικού οφείλεται στη θέση της, την οποία έπρεπε να κατείχε κάτι που να συνδέει ισχυρά Εθνικό Κήπο και Πνευματικό Τρίγωνο και όχι, όπως σήμερα, που να χωρίζει. Ως προς τα μουσεία, που βρίσκονται στην απέναντι πλευρά των λ. Βασ. Σοφίας και Βασ. Κων/νου μία γεφύρωση είναι αναγκαία, αυτή που θα εξασφάλιζε τουλάχιστον τη σύνδεση της Πινακοθήκης με το Πνευματικό Τρίγωνο και ως προς τους αρχαιολογικούς χώρους ακόμη δύο για τη σύνδεση του Παναθηναϊκού Σταδίου με τον Εθνικό Κήπο και της Ακρόπολης (και του μουσείου της) με το Ολυμπείο). 
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Σχεδόν όλοι οι 61 εκπρόσωποι κοινωνικών φορέων και πολίτες που αξιολόγησαν την πρόταση για δημιουργία διαβάσεων / ηπιοποίηση της λεωφόρου Βασιλέως Κωνσταντίνου τάχθηκαν θετικά υπέρ του μέτρου. Μόνο το 13 % εξέφρασε διαφωνία. Ενδεικτικά κάποια αρνητικά σχόλια: «Είναι πολύ καλή ιδέα η ανάπλαση των πράσινων και πολιτιστικών χώρων της Αθήνας αλλά η πόλη έχει και σοβαρό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό πρόβλημα το οποίο θα πρέπει να παρθεί υπόψιν και τροποποιηθεί κατάλληλα έτσι ώστε να πραγματοποιηθούν και οι αναπλάσεις.» «Καμία υπογειοποίηση, ηπιοποίηση ή πεζοδρόμηση εάν δε διασφαλίζεται

	ότι στους δρόμους που θα εκτρέπεται η κυκλοφορία των δρόμων στους οποίους θα γίνουν οι παραπάνω παρεμβάσεις, δε θα υπάρξει αύξηση της χρονοαπόστασης των μετακινήσεων, είτε η αυτή οφείλεται σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης είτε σε οποιαδήποτε άλλον παράγοντα.» «Έλεος με τις πεζοδρομήσεις! Η Αθήνα είναι μια πόλη με ΤΕΡΑΣΤΙΕΣ αποστάσεις, δεν προσφέρεται για βόλτες και σουλάτσα! Εκτός και θέλετε να φύγουν οι κάτοικοι και να μείνουν μόνο τουρίστες.» «Τα αμάξια δεν γίνονται ελικόπτερα. Όχι άλλες Πεζοδρομήσεις». Είναι προφανές ότι τα αρνητικά σχόλια εστιάζουν στις κυκλοφοριακές επιπτώσεις από τη λήψη μέτρων περιορισμού της αποκοπής που προκαλεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Ωστόσο η διαβούλευση επί των μέτρων έδειξε ότι η πλειονότητα του κόσμου δίνει προτεραιότητα στη βελτίωση των συνθηκών γύρω από χώρους πρασίνου παρά στην εξυπηρέτηση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η εκπόνηση ενός Ειδικού Χωρικού Σχεδίου, το οποίο θα συνοδεύεται από μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων για την σημαντική αυτή περιοχή θα έδινε το πολεοδομικό πλαίσιο για την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Στη συνέχεια τα κυκλοφοριακά έργα και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που θα προβλεφθούν στο πλαίσιο του ευρύτερου σχεδίου θα πρέπει να προκηρυχθούν. Βραχυπρόθεσμα θα μπορούσε πιλοτικά να περιοριστεί η κυκλοφορία στο εσωτερικό του Πνευματικού Τριγώνου με μία επέκταση των ρυθμίσεων που προβλέπονται στο πλαίσιο του «Μεγάλου Περιπάτου».
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του μέτρου αυτού είναι υψηλό, καθώς οι δρόμοι που θα γίνουν ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομοι θα διαμορφωθούν σε ενιαία στάθμη και θα πλακοστρωθεί. Η κατάργηση των πεζοδρομίων συναντάται στην πλειονότητα των αναπλάσεων στις ευρωπαϊκές πόλεις, διότι θεωρείται αυτονόητη λύση σε έργα που στοχεύουν να καταστήσουν την κίνηση του πεζού ασφαλέστερη, μειώνοντας την ταχύτητα των αυτοκινήτων. Σημειώνεται ότι η ενιαία στάθμη κάνει τον χώρο να φαίνεται πιο μεγάλος και είναι στην πράξη πιο ελεύθερος για τους πεζούς..
Χρονικός ορίζοντας	Είναι φανερό από το κόστος του έργου και τις διαδικασίες υλοποίησής του ότι το έργο έχει μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα (10ετία).
Δείκτες παρακολούθησης	- Αριθμός διαβάσεων που αναβαθμίζονται κατά μήκος των λεωφόρων Βασιλίσσης Σοφίας και Βασιλέως Κωνσταντίνου - Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας ή πεζοδρόμων μεταξύ των λεωφόρων Βασιλίσσης Σοφίας και Βασιλέως Κωνσταντίνου

Προτεραιότητα 4: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιαδήποτε μέσο

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 4.1: Αναπροσαρμογή οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την εκπόνηση εξειδικευμένων μελετών οδικής



	ασφάλειας σε περιοχές με αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων.
Τεκμηρίωση	Η ανθρώπινη ζωή και υγεία αποτελούν το πρωταρχικό μέλημα κάθε κοινωνίας. Ο δήμος οφείλει να σκύψει στις περιοχές που εντοπίζονται τα περισσότερα προβλήματα οδικής ασφάλειας και να εκπονήσει μελέτες που θα εξειδικεύουν τις ελλείψεις και αναγκαίες συμπληρώσεις της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης που είναι απαραίτητες για τη μείωση των ατυχημάτων.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 4^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Κανένας δεν εκδήλωσε διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Από το κοινό κατατέθηκαν συμπληρωματικές προτάσεις για την αύξηση της οδικής ασφάλειας: «Αποτελεσματική παιδεία εποχούμενων πολιτών σε θέματα πεζών και αντιστρόφως» «Αστυνόμευση και αυστηρή απαγόρευση κυκλοφορίας και σταθμευσης δίκυκλων σε πεζόδρομους και πεζοδρόμια.» «Κλαδεψτε πρώτα τα κλαδιά από τα ● stop.» «Ανάπτυξη της οριζόντιας σήμανσης και μείωση της κάθετης όπου είναι δυνατόν. Για παράδειγμα οι πινακίδες για την απαγόρευση στάσης και στάθμευσης να αντικατασταθούν με κίτρινες γραμμές επι του οδοστρώματος.»
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη της μελέτης, η εκπόνησή της, η έγκριση της από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το δημοτικό συμβούλιο και από τις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας και του Υπουργείου Υποδομών εάν δεν ανήκουν στο οδικό δίκτυο αρμοδιότητας δήμου, η προκήρυξη για την εύρεση αναδόχου για την υλοποίηση του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης δεν είναι σημαντικό.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο δεν επηρεάζει τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων, και είναι πολύ σημαντικό να υλοποιηθεί άμεσα, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης δετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 4.2: Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την πρόβλεψη ηλεκτροφωτισμού σε περιοχές ελλιπούς φωτισμού και συντήρηση και ενεργειακή αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με χρήση νέων τεχνολογιών σύγχρονου φωτισμού (LED)



Τεκμηρίωση	Από όλες τις έρευνες έχει βρεθεί ισχυρή συσχέτιση μεταξύ συνθηκών φωτισμού και αριθμού ατυχημάτων. Τις νυχτερινές ώρες η δυσκολία όρασης αποτελεί αίτιο πολλών ατυχημάτων.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει καθολική αποδοχή. Κανένας δεν εξέρφασε τη διαφωνία του. Μερικά σχόλια με συμπληρωματικές προτάσεις: <i>«Αναβαθμιση σηματοδοτών με led».</i> <i>«Ανάψτε τον υπάρχοντα δημοτικό φωτισμό, οι γειτονιές το βράδυ είναι στο σκοτάδι.»</i> <i>«Τα LED να λειτουργούν με διακόπτες λυκόφωτος, στην Ελλάδα έχουμε φωσ πολύ.»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την εκπόνηση ηλεκτρομηχανολογικής μελέτης, την έγκρισή της και την προκήρυξη και την υλοποίηση του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και στους επισκέπτες, και οι διαδικασίες που απαιτούνται δεν είναι χρονοβόρες, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων - Μέση φωτεινότητα σε δρόμους της Αθήνας τις νυχτερινές ώρες

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 4.3: Ανάπτυξη σχεδίου δράσης για την βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προτάσεων και παρεμβάσεων που αφορούν την αύξηση της οδικής ασφάλειας μαθητών και προσωπικού γύρω από σχολικούς χώρους και τη δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών με περπάτημα ή ποδήλατο μέσω υποδομών ή ομαδικών κοινωνικών δράσεων σε όλες τις γειτονιές γύρω από σχολικά συγκροτήματα του δήμου. Οι υποδομές περιλαμβάνουν την αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας που οδηγούν προς τα σχολεία, ενώ οι ομαδικές κοινωνικές δράσεις την εφαρμογή μέσα από τον εθελοντισμό των γονέων δράσεων, όπως η ομαδική μετακίνηση με τα πόδια ή με ποδήλατο προς το σχολείο. Η δράση αυτή επειδή προσομοιάζει με σχολικό λεωφορείο, μόνο που οι «οδηγοί» είναι οι γονείς που συνοδεύουν τα παιδιά με τα πόδια ή με το

	ποδήλατο αναφέρεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως «walking bus» ή «cycling bus».  
Τεκμηρίωση	Το περπάτημα και το ποδήλατο είναι οι πιο φυσικοί τρόποι μετακίνησης. Προσφέρουν σε όσους επιλέγουν αυτές τις μορφές μετακίνησης σωματική και ψυχική υγεία. Έρευνες έχουν αποδείξει ότι μαθητές που συνοδεύουν τη μετακίνηση προς το σχολείο με σωματική άσκηση έχουν καλύτερη απόδοση στο σχολείο. Στις σύγχρονες πόλεις του αυτοκινήτου πολλές φορές οι μαθητές δε μπορούν να χαρούν τα οφέλη του περπατήματος ή της ποδηλασίας προς το σχολείο. Τα παιδιά θα ήθελαν να επιλέγουν αυτούς τους τρόπους μετακίνησης για δύο λόγους: Για να συνδυάζουν τη μετακίνησή τους με παιχνίδι, διότι το ποδήλατο ή το περπάτημα δίνει την ευκαιρία για παιχνίδι, και για να μετακινούνται παρέα με άλλα παιδιά. Οι γονείς όμως φοβισμένοι από την ανασφάλεια που προκαλούν τα οχήματα στις σύγχρονες πόλεις, αλλά και από την αύξηση της εγκληματικότητας, αρνούνται να αφήνουν τα παιδιά τους μόνα στους δρόμους. Το μέτρο αναμένεται να συμβάλλει στην αύξηση των ενεργών μορφών μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο) για τη μετακίνηση των μαθητών προς τα σχολεία.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Σχεδόν κανένας δεν αξιολόγησε αρνητικά το μέτρο αυτό κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Ενδεικτικά κάποια συμπληρωματικά σχόλια: «Ολοκλήρωση Φωτεινής Σηματοδότησης στη Συμβολή των Οδών Καυκάσου, Ερνέστου Κουρτίου και Φαιδριάδων για την προστασία των μετακινούμενων μαθητών και συνοδών τους από το Σχολικό Συγκρότημα 123 Νηπιαγωγείου & 33 Δημοτικού και 72 Γυμνασίου Αθηνών στην Άνω Κυψέλη» «Πρέπει να δημιουργηθούν πεζόδρομοι στους χώρους που τώρα σταθμεύουν τα αυτοκίνητα στους δρόμους που περνάνε μπροστά από σχολεία, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε αυτό των μαθητών». «Να γίνουν ομάδες μετακινήσεων μαθητών με ποδήλατα».
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται να γίνει μελέτη που θα εξετάζει μεμονωμένα ή συνολικά τα σχολικά συγκροτήματα της Αθήνας, την περιοχή ευθύνης τους, τις βασικές διαδρομές των παιδιών και θα αξιολογεί θέματα οδικής ασφάλειας και θα προτείνει παρεμβάσεις κατασκευαστικές και σε



	επίπεδο σήμανσης. Οι ομαδικές δράσεις μπορούν να γίνουν άμεσα εθελοντικά από συλλόγους γονέων.
Κόστος υλοποίησης	Πρέπει να διατεθούν αρκετά χρήματα ώστε να περιοριστούν με κατασκευαστικές παρεμβάσεις οι ταχύτητες γύρω από όλα τα σχολεία. Οι εθελοντικές δράσεις δεν απαιτούν χρήματα
Χρονικός ορίζοντας	Δεδομένης της αναγκαιότητας άμεσης υλοποίησης του μέτρου 4.3 και της μεγάλης σημασίας του για την ασφάλεια των μαθητών προτείνεται να υλοποιηθεί σε βάθος 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία - Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων - Αριθμός σχολείων με σχέδιο ασφαλών διαδρομών για την πρόσβαση των μαθητών

Προτεραιότητα 5: Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 5.1: Αντιμετώπιση παράνομης στάθμευσης
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την σύνταξη ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης στο δήμο Αθηναίων που αντιμετωπίζουν όλα τα εξειδικευμένα θέματα (π.χ. για τουριστικά λεωφορεία, τροφοδοσία καταστημάτων, ταξί, στάθμευση κατοίκων σε πυκνοδομημένες περιοχές), ώστε να περιοριστεί το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης σε συνδυασμό με αστυνόμευση.
Τεκμηρίωση	Από το δήμο απουσιάζει ένα σχέδιο για την κάλυψη αναγκών στάθμευσης οχημάτων συγκεκριμένων επαγγελματικών κατηγοριών, όπως είναι τα τουριστικά λεωφορεία, τα οχήματα τροφοδοσίας, ενώ για άλλες επαγγελματικές κατηγορίες, όπως είναι τα ταξί τα σχέδια χρήζουν επικαιροποίησης. Τέλος πρέπει να μελετηθεί το πρόβλημα της στάθμευσης των μόνιμων κατοίκων και να δοθούν κατευθύνσεις, διότι η ανάγκη της κάλυψης των αναγκών στάθμευσης αποτελεί τη μεγαλύτερη τροχοπέδη για την απόδοση χώρου σε πεζούς και ποδηλάτες.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 5^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Σχεδόν κανένας δεν εκδήλωσε διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Από το κοινό κατατέθηκαν συμπληρωματικές προτάσεις για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης: «Ειδικά για τα τουριστικά λεωφορεία, δημιουργούν - εκτός από άσχημη αισθητικά εικόνα όταν βρίσκονται παρκαρισμένα στο κέντρο της πόλης - και μεγάλο πρόβλημα ηχορύπανσης κατά τη διελευση τους από το κέντρο. Σημείωση, ότι η ηχορύπανση αποτελεί τεράστιο πρόβλημα στην Αθήνα, το οποίο σχεδόν πάντα υποβαθμίζεται και πιστεύω ότι πρέπει να



	ληφθεί σοβαρά υπ' όψιν» «Περισσότερη αστυνόμευση και ποινές για παράνομη στάθμευση τόσο για αυτοκίνητα όσο και για δίκυκλα (ιδιαίτερα επί των πεζοδρομίων). Για παράδειγμα, στην οδό Αχαρνών η μία λωρίδα ανά κατεύθυνση ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ (από Πλατεία Βάθης μέχρι διασταύρωση για Ν. Φιλαδέλφεια στη Χαλκηδόνα) χρησιμοποιείται εδώ και δεκαετίες αποκλειστικά σαν λωρίδα στάθμευσης παρά τη σήμανση για το αντίθετο. Τόσο οι αρχές όσο και οι οδηγοί αδιαφορούν παντελώς για τη σήμανση, με το δρόμο να μπλοκάρει εύκολα ιδιαίτερα από οχήματα τροφοδοσίας και πολλούς οδηγούς να εισέρχονται στο αντίθετο ρεύμα.» «Ενοποίηση και άνοιγμα των κοινόχρηστων χώρων που περιβάλλουν τα σχολεία της Γκράβας, το αθλητικό κέντρο και τον παρακείμενο λόφο / πάρκο, ο οποίος παρουσιάζει εμφανή σημάδια εγκατάλειψης» «Πρέπει να δημιουργηθούν πάρκιν με κρατική δαπάνη τα οποία μετά να μεταπωληθούν σε ιδιώτες. Μακροπρόθεσμος στόχος θα πρέπει να είναι να μην μπορείς να κατέχεις αυτοκίνητο (ή έστω 2ο) εάν δεν έχεις και θέση παρκιν.» «Πρέπει να ξεκινήσουν προγράμματα car-sharing προκειμένου να μειωθεί η ανάγκη στάθμευσης. Δωρεάν χώροι στάθμευσης σε περιφερειακούς σταθμούς μετρο και 24ωρη λειτουργία των ΜΜΜ τις Παρασκευές και τα Σάββατα μπορούν να βοηθήσουν στο πρόβλημα της στάθμευσης»
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη της μελέτης, η εκπόνησή της, η έγκριση της από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής και το δημοτικό συμβούλιο και στη συνέχεια η επιλογή αναδόχου για την υλοποίησή της.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος εκπόνησης της μελέτης δεν είναι σημαντικό. Η υλοποίηση του σχεδίου εξαρτάται από τα πορίσματα της μελέτης. Μπορεί να είναι δαπανηρό εάν απαιτείται η δημιουργία υποδομών στάθμευσης εκτός οδού, ωστόσο μπορεί να γίνει σε σύμπραξη με ιδιώτες που θα εκμεταλλεύονται τους χώρους στάθμευσης.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου αποτελεί σημαντική επένδυση για την υλοποίηση και των υπολοίπων έργων του ΣΒΑΚ, και γι' αυτό κατατάσσεται στα έργα α' φάσης εφαρμογής του ΣΒΑΚ εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης - Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες) - Αριθμός κατοίκων που παρκάρουν εκτός οδού - Αριθμός θέσεων στάθμευσης για ειδικές επαγγελματικές κατηγορίες

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 5.2: Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης που λειτουργεί σήμερα επιτυχημένα στις συνοικίες γύρω από το κέντρο της πόλης σε άλλες πυκνοδομημένες περιοχές που αντιμετωπίζουν πρόβλημα ικανοποίησης της ανάγκης στάθμευσης των κατοίκων και παράλληλα συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό επισκεπτών, όπως είναι το Παγκράτι, ο Κεραμικός, η Πανόρμου, τα Άνω Πατήσια, η Κυψέλη, το Κουκάκι, η περιοχή του Μακρυγιάννη.
Τεκμηρίωση	Τα τοπικά κέντρα του δήμου Αθηναίων συγκεντρώνουν υψηλό αριθμό επισκεπτών και παράλληλα οι ανάγκες της στάθμευσης των κατοίκων δε μπορούν να καλυφθούν. Η ελεγχόμενη στάθμευση θα αμβλύνει το πρόβλημα και παράλληλα θα συγκεντρωθούν χρήματα που μπορούν να κατευθυνθούν σε άλλες δράσεις βιώσιμης κινητικότητας.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Η πλειονότητα όσων συμμετείχαν στη διαβούλευση το αξιολόγησε θετικά. Υπήρχαν ωστόσο και αυτοί που διαφωνούν. Συγκεντρώθηκαν τα παρακάτω σχόλια τα οποία στην πλειονότητά τους ήταν συμπληρωματικά του μέτρου: «Σωστή η ελεγχόμενη στάθμευση στις πυκνοκατοικημένες περιοχές έτσι ώστε να καλυφθούν οι κάτοικοι. Οι επισκέπτες όμως θα μπορέσουν να βρουν χώρο στάθμευσης;». «Καθαρισμός παρατημένων ΙΧ στις προαναφερθείσες περιοχές » «Καμπάνια ενημέρωσης τρόπου χρήσης και πληρωμής ελεγχόμενης στάθμευσης.» «Ελεγχόμενη Στάθμευση στους μελλοντικούς σταθμούς μετρό Κυψέλης, Ελικώνος και Δικαστηρίων» «Παροχή δωρεάν θέσεων στάθμευσης σε εργαζόμενους που ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες, για τις ώρες και τις ημέρες της εργασίας τους, ενδεχομένως να χρησιμοποιηθούν για αυτό και θέσεις μόνιμων κατοίκων που εκείνες τις ώρες εργάζονται σε άλλες περιοχές.» «Οι κάτοικοι να έχουν με αυτοκόλλητα προτεραιότητα στη στάθμευση.» Υπήρχαν και αρνητικά σχόλια: «Μόνο εισπρακτικά τα προτεινόμενα μέτρα. Σκεφτείτε για κίνητρα δημιουργίας θέσεων στάθμευσης.» «Αν δεν υπάρξει ολοκληρωμένο σχέδιο δημιουργίας θέσεων στάθμευσης σε περιοχές «με έντονη ζήτηση» οποιοδήποτε μέτρο ελέγχου στάθμευσης είναι αρνητικά μεροληπτικό και τελικά προκαλεί αυτοαναίρεση».
Βήματα Υλοποίησης	Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την εκπόνηση ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης

	κατοίκων και επισκεπτών.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων και δεν προκαλεί ιδιαίτερη επιβάρυνση στους επισκέπτες, και οι διαδικασίες που απαιτούνται δεν είναι χρονοβόρες, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης - Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες) - Επιφάνεια του δήμου που καλύπτεται από σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης

Προτεραιότητα 6: Διαχείριση της κυκλοφορίας και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 6.1: Κυκλοφορία των οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο σε χαμηλό όριο ταχύτητας
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα, όπου επιβάλλεται συνύπαρξη με πεζούς (σε τοπικούς δρόμους με πεζοδρόμια μικρότερα του 1,5 μέτρου) και 30 χλμ./ώρα στους υπόλοιπους τοπικούς δρόμους για να εξασφαλίζεται συνύπαρξη με τους ποδηλάτες. Συμπληρωματικά προτείνεται όπου η γεωμετρία του οδικού δικτύου επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων την κατασκευή μειωτήρων ταχύτητας (σαμαράκια), έργο που προτάθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης.
Τεκμηρίωση	Το μέτρο είναι συμπληρωματικό του μέτρου 1.1. Δε νοείται συνύπαρξη οχημάτων με πεζούς, όταν τα οχήματα κινούνται με ταχύτητα μεγαλύτερη των 20 χλμ./ώρα, διότι στην περίπτωση αυτή ο πεζός νιώθει να απειλείται από τα αυτοκίνητα. Κατά συνέπεια στα οδικά τμήματα που είναι επιθυμητό ο πεζός να κινείται στο οδόστρωμα επιβάλλεται η θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα. Εκεί που το θεσμοθετημένο όριο αναμένεται να παραβιαστεί λόγω της γεωμετρίας του οδικού δικτύου είναι απαραίτητη η κατασκευή συμπληρωματικών κατασκευαστικών παρεμβάσεων για την εξασφάλιση της τήρησης του μέτρου. Σε σχέση με τη δημιουργία υποδομών ποδηλάτου, αυτές δε συνιστάται να κατασκευάζονται σε τοπικούς δρόμους στους οποίους ο ποδηλάτης δεν αισθάνεται ότι απειλείται από τα αυτοκίνητα, καθώς αυτά έχουν μικρό φόρτο. Η μείωση ορίου ταχύτητας στα 30 χλμ./ώρα θα κάνει το τοπικό οδικό δίκτυο του δήμου ακόμα φιλικότερο στους ποδηλάτες.

Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 6^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Λίγοι (μόνο 6) εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Χαρακτηριστικά είναι τα σχόλια που κατατέθηκαν: «Τσ 20 χλμ. είναι υπερβολικά χαμηλή ταχύτητα. Τα 30 χλμ. είναι αρκετά. Και πάλι όμως, αν δεν υπάρχει σύστημα επιβολής προστίμων δεν πρόκειται να τηρηθεί το μέτρο» «Τοποθέτηση ηλεκτρονικών μέσων για έλεγχο ταχύτητας και τακτικές θορυβομετρήσεις από συνεργεία της Τροχαίας» «Μείωση ταχύτητας στον περιφερειακό Αττικού Άλσους» «Δεν έχουν νόημα αυτά τα μέτρα γιατί δεν πρόκειται κανείς να τα επιβάλει..»
Βήματα Υλοποίησης	Τα αναγκαία βήματα για την ιεράρχηση του οδικού δικτύου της Αθήνας, την αναγνώριση των τοπικών δρόμων και την εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, στις οποίες συμπεριλαμβάνεται και η εφαρμογή μειωτήρων ταχύτητας στο οδικό δίκτυο περιγράφονται στο μέτρο 1.1.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του μέτρου δεν είναι σημαντικό.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου είναι σημαντική και για την υλοποίηση του μέτρου 1.1, και γι' αυτό κατατάσσεται στα έργα α' φάσης εφαρμογής του ΣΒΑΚ εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Περιοχές/ Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας - Μήκος οδών με θεσμοθετημένο όριο ταχύτητα 20 χλμ./ώρα - Μήκος οδών με θεσμοθετημένο όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 6.2: Τοποθέτηση σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την τοποθέτηση κατακόρυφης (P 66-α) και οριζόντιας σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Επαναλαμβάνεται ότι προτείνεται με βάση το μέτρο 1.1 όλες οι τοπικές οδοί της πόλης, εφόσον δε διαθέτουν τουλάχιστον 1,5 μέτρο πεζοδρόμιο ελεύθερης όδευσης για την ασφαλή κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο, να μετατραπούν σε οδούς συνύπαρξης οχημάτων και πεζών (οδοί ήπιας κυκλοφορίας). 
Τεκμηρίωση	Το ποδήλατο επιτρέπεται να κινείται στο σύνολο του οδικού δικτύου σύμφωνα με τον ΚΟΚ. Παρ' όλα αυτά για πολλές δεκαετίες το ποδήλατο δεν εμφανιζόταν στο οδικό δίκτυο της Αθήνας εξαιτίας της έλλειψης σχετικής κουλτούρας. Οι ποδηλάτες που εμφανίστηκαν τα τελευταία



	χρόνια αντιμετωπίζονται συχνά εχθρικά από τους οδηγούς και αυτό είναι μία αιτία που πολλοί ακόμα δε διαννούνται να χρησιμοποιήσουν ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους. Το ποσοστό χρήσης ποδηλάτου στο δήμο Αθηναίων είναι εξαιρετικά χαμηλό. Τη μη φιλικότητα του οδικού δικτύου έναντι των ποδηλατών εντείνει και ο ΚΟΚ που αντιμετωπίζει το ποδήλατο ως «εμπόδιο» για την απρόσκοπτη κίνηση των αυτοκινήτων και επιβάλλει – σε αντίθεση με όλους τους κανόνες οδικής ασφάλειας – στους ποδηλάτες να κινούνται στην άκρη του οδοστρώματος, ώστε να μπορούν να τους προσπερνούν τα αυτοκίνητα. Συχνά στο τοπικό οδικό δίκτυο της Αθήνας με την πυκνή στάθμευση εκατέρωθεν είναι αδύνατη η προσπέραση των ποδηλατών, οπότε οι οδηγοί επιβάλλουν στους ποδηλάτες να κάνουν στην άκρη μέσα από απρεπή οδηγική συμπεριφορά (χρήση κόρνας, μη τήρηση αποστάσεων). Η τοποθέτηση της κατακόρυφης σήμανσης Ρ 66-α και οριζόντιας σήμανσης συνύπαρξης πεζών-ποδηλάτων θα δώσει ένα επιπλέον μήνυμα στους οδηγούς ότι οι ποδηλάτες δικαιούνται να ρίχνουν τις ταχύτητές τους και στους ποδηλάτες ότι δικαιούνται να κινούνται στο δρόμο.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Η πλειονότητα όσων συμμετείχαν στη διαβούλευση το αξιολόγησε θετικά. Ελάχιστες ήταν οι αρνητικές αξιολογήσεις: «Ποδήλατο χωρίς ποδηλατόδρομο δεν είναι ασφαλές.». «Υπάρχει ήδη ο ΚΟΚ. Εφαρμόστε τον, αρκεί αυτό.» «Δεν χρειάζονται πινακίδες που να ειδοποιούν για ποδήλατα διότι το σκεπτικό είναι το ποδήλατο να θεωρείται συμβατικό μέσο μετακίνησης που το συναντάς παντού, και όχι εναλλακτικό μέσο (εξαίρεση)»
Βήματα Υλοποίησης	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού ακολουθεί τα ίδια βήματα με την υλοποίηση του μέτρου 1.1 και 6.1.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει θετικές επιπτώσεις, οι διαδικασίες που απαιτούνται δεν είναι χρονοβόρες και το κόστος μικρό, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων - Αριθμός οδικών τμημάτων με σήμανση κατακόρυφη Ρ-66^α - Αριθμός οδικών τμημάτων με οριζόντια σήμανση συνύπαρξης οχημάτων-ποδηλάτων

Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.1: Δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου από τις γειτονιές του Δήμου στο κέντρο της πόλης
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για τη δημιουργία πλήρους δικτύου στον δήμο Αθηναίων. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται το παρακάτω δίκτυο υποδομών ποδηλάτου: Α) Μητροπολιτικός άξονας Θησείο - Κηφισιά (βόρειος άξονας) στα όρια του Δήμου Αθηναίων (Ερμού, Αθηνάς, Γ' Σεπτεμβρίου, Φωκίωνος Νέγρη, Αγίας Ζώνης, Ταυγέτου, Χαλεπά, Μαρκορά, Ολοφύτου, Κρώμνης, Λάρνειας, Ζήλων), Β) Κατά μήκος των υπογειοποιημένων γραμμών ΟΣΕ της οδού Κωνσταντινουπόλεως από Ρούφ έως Τρεις Γέφυρες, Γ) Άξονας Άνω Πατήσια - Σεπολίων (π.χ. μέσω Τράλλων, γραμμών ΗΣΑΠ (Ιωνίας), Δαγκλή), Δ) Άξονας Κυψέλης - Κάτω Πατησίων (π.χ. μέσω των οδών Πυθίας, Πύθωνος, Λέσβου, Κνωσού, Φολέγανδρου), Ε) Άξονας Κάτω Πατησίων - Σταθμού Λαρίσης (π.χ. Μιχαήλ Βόδα - Ιουλιανού), ΣΤ) Πεδίο του Άρεως - σύνδεση με Γ' Σεπτεμβρίου, Ζ) Άξονας Ακαδημίας Πλάτωνος - Πανεπιστημιούπολης - Πολυτεχνειούπολης (Αρχαιολογική Διαδρομή: Μοναστηρίου, Σαλαμίνας, Αγίων Ασμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αεροπαγίτου, Βασιλίσσης Όλγας, Ησιόδου, Πλ. Σκουζέ, Ωδείο Αθηνών, άξονας Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη - Πολυτεχνειούπολη - σταθμός μετρό Κατεχάκη μητροπολιτικού δικτύου), Η) Πειραιώς, Θ) Πανεπιστημίου, Ι) Βασιλίσσης Αμαλίας, ΙΑ) Άξονας Παναθηναϊκού Σταδίου - πλατεία Κολωνακίου - πλατείας Εξαρχείων (π.χ. Ηρώδου Αττικού, Σκουφά, Ναυαρίνου, Σολωμού), ΙΒ) Εγκάρσια Σύνδεση Τριλογίας (πλατεία Κλαυθμώνος - Πανεπιστήμιο - Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων), ΙΓ) Άξονας Κουκάκι - Ιστορικό Κέντρο (Σικελίας - Φαλήρου - Μακρυγιάννη), ΙΔ) Άξονας Πετραλώνων - Ιστορικού Κέντρου (Τρώων), ΙΕ) Άξονας Εξάρχεια - Γκύζη (Ζωοδόχου Πηγής, Στ. Κουμανούδη), ΙΣΤ) Άξονας Γκύζη - Αμπελοκήπων - Διπλής Ανάπλασης (π.χ.

	Μομφεράτου, Κάλβου, Κεδρηνών, Λουκάρεως, Κόνιαρη, Λάμπρου Κατσώνη), ΙΖ) Άξονας Διπλής Ανάπλασης - Κολωνακίου (π.χ. Φιλήμονος - Γέλωνος - Δεινοκράτους - Ιατρίδου - Σουηδίας - Γενναδίου), ΙΗ) Άξονας στ. μετρό Αγίου Ιωάννη - Ιστορικού Κέντρου (π.χ. Πυθέου - Μenaίχμου), ΙΘ) Ιερά Οδός, Κ) Περιφερειακή Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. μέσω Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Άργους)
Τεκμηρίωση	Διεθνώς έχει αποδειχθεί ότι η δημιουργία ποδηλατικών υποδομών που δημιουργούν ασφαλείς διαδρομές για την κίνηση του ποδηλάτου μεταξύ όλων των τμημάτων μίας πόλης είναι ο μόνος τρόπος για την αύξηση της κίνησης του ποδηλάτου.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 7^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 54 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Ελάχιστοι ήταν όσοι εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο. Από το κοινό κατατέθηκαν συμπληρωματικές προτάσεις για την αύξηση της ταχύτητας υλοποίησης και αποτελεσματικότητας του μέτρου: «Σημεία στάθμευσης ποδηλάτων όπου να μπορεί να κλειδώνει ο κορμός με λουκέτο τύπου "πέταλο"»



	«Υλοποίηση πρόχειρων-προσωρινών ποδηλατόδρομων (σαν τους popup bike lanes που έφτιαξαν πολλές μεγαλουπόλεις στην Ευρώπη εν μέσω κορωνοϊού) στους δρόμους όπου θα κατασκευαστούν αργότερα οι κανονικοί ποδηλατόδρομοι. Έτσι θα υπάρξει και καλύτερη προσαρμογή του κοινού.» «Ενημέρωση των οδηγών με σποτάκια στην τηλεόραση ώστε να καταλάβουν τελικά ότι τα ποδήλατα είναι μέσα μεταφοράς και βρίσκονται νόμιμα στους δρόμους, ώστε να αρχίσουν να τα σέβονται και να μην προσπαθούν να εξοντώσουν τους ποδηλάτες.. (τήρηση ορίων ταχύτητας, ασφαλής προσπέραση είναι τα βασικά)». «Ποδήλατο δρόμους παντού για να μπορεί κάποιος όντως να μετακινηθεί με το ποδήλατο». «Να επιδοτηθούν πχ με έκπτωση στα δημοτικά τέλη επιχειρήσεις που οι εργαζόμενοι μετακινούνται κυρίως με ποδήλατο.» Κατατέθηκαν και τρία αρνητικά σχόλια: «Σε άλλους δήμους είχε αποτύχει». «Πρέπει πρώτα να εξασφαλισθεί η σωστή χρήση (ηλεκτρικού ή μη) ποδηλάτου, με ανάλογη κυκλοφοριακή παιδεία από τους ποδηλάτες και μετά να δοθούν προνόμια ή προτεραιότητες». «Διευκολύνετε τα αυτοκίνητα, αλλιώς μόνο ποδηλατάδες θα σας ψηφίσουν.»
Βήματα Υλοποίησης	Ο δήμος ήδη έχει εκπονήσει μελέτη για την υλοποίηση μέρους του παραπάνω δικτύου, ενώ και το Υπουργείο Περιβάλλοντος έχει εγκρίνει οριστική μελέτη για την υλοποίηση του βόρειου μητροπολιτικού άξονα από Θησείο μέχρι Ριζούπολη. Απαιτείται η εκπόνηση οριστικών μελετών, όπου δεν υπάρχουν και η προκήρυξη του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, καθώς σε συλλεκτήριες οδούς ή / και αρτηρίες πρέπει να υλοποιηθούν διαχωρισμένες υποδομές. Ωστόσο επειδή το μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου ικανοποιεί μητροπολιτικές ανάγκες κρίνεται μπορεί ο δήμος να διεκδικήσει την υλοποίηση του έργου από υπερτοπικούς φορείς (π.χ. Περιφέρεια).
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο επηρεάζει τη διαμόρφωση του οδικού δικτύου, ωστόσο είναι πολύ σημαντικό να δρομολογηθεί άμεσα, καθώς αποτελεί το πιο σημαντικό μέτρο για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο - Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων - Μήκος υποδομών αποκλειστικά για ποδηλάτες στο δήμο



	Αθηναίων με φυσικό διαχωρισμό από την κυκλοφορία των λοιπών οχημάτων και των πεζών (διάδρομος ποδηλάτων) - Μήκος υποδομών αποκλειστικά για ποδηλάτες στο δήμο Αθηναίων χωρίς φυσικό διαχωρισμό (π.χ. λωρίδα ποδηλάτου)
--	---

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.2: Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, Πύκνωση Δικτύου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την υλοποίηση του συνόλου του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου που προβλέπεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας εντός του δήμου Αθηναίων. Επιπλέον προβλέπεται πύκνωση του δικτύου ποδηλάτου, ώστε να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη πυκνότητα υποδομών στα σημεία της πόλης που υπάρχουν κενά. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται: Α) Δημιουργία ποδηλατικού άξονα στο Παγκράτι (π.χ. Ιφικράτους - Ευτυχίδου - Ερτοσθένους), Β) στο Μετς (π.χ. Καφαντάρη - Φρύνωνος - Μουσούρου - Λογγίνου - Αναπαύσεως), Γ) Η υλοποίηση του νότιου μητροπολιτικού άξονα εντός του δήμου Αθηναίων (Αθανασίου Διάκου - λεωφόρου Βουλιαγμένης), Δ) Η υλοποίηση του μητροπολιτικού άξονα Καλλιρρόης - Αρδητιού - Βασιλέως Κωνσταντίνου - λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας - λεωφόρος Μεσογείων Ε) Η υλοποίηση του μητροπολιτικού άξονα λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας – λεωφόρος Κηφισίας, ΣΤ) άξονας Αμπελοκήπων - Γουδή (π.χ. Σούτσου - Πανόρμου - Λαρίσης - Τρικάλων), Λένορμαν, Ζ) Περιφερειακή Σύνδεση Κάτω Πατησίων - Κολοκυνθούς - Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. άξονας Αγίου Μελετίου - Κρέοντος)
Τεκμηρίωση	Η υλοποίηση του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου θα δώσει μία φιλική στο περιβάλλον εναλλακτική λύση για τη μετακίνηση στο λεκανοπέδιο. Η αναγκαιότητα του δικτύου θα αυξάνει όσο θα μεγαλώνει ο στόλος των ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων (ποδήλατα, πατίνια), τα οποία θα εξασφαλίζουν στους χρήστες τους υψηλές ταχύτητες μετακίνησης χωρίς κόπο. Ωστόσο οι μειωμένες συνθήκες ασφάλειας στους δρόμους, δηλαδή η έλλειψη υποδομών για ποδήλατα, όπου θα μπορούν να κινηθούν προστατευμένοι από τους πεζούς και τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, θα εμποδίσει την ανάπτυξη των μέσων αυτών και την ευρεία χρήση τους για μεγάλου ή μικρότερου μήκους μετακινήσεων.



Αποτελέσματα διαβούλευσης	Και για το μέτρο αυτό υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή.
Βήματα Υλοποίησης	Κάποια οδικά τμήματα αρμοδιότητας δήμου Αθηναίων έχουν μελετηθεί ήδη, ωστόσο το τμήμα του οδικού δικτύου που είναι πάνω σε βασικές αρτηρίες είναι ακόμα ανώριμο μελετητικά. Απαιτείται η εκπόνηση συγκοινωνιακής προμελέτης, η έγκρισή του από τις αρμόδιες υπηρεσίες, η εκπόνηση οριστικών μελετών και η προκήρυξη του έργου για την κατασκευή τους.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μεγάλο, διότι η υλοποίηση υποδομών σε βασικές αρτηρίες προϋποθέτει πλήρη αναδιάταξη του οδικού δικτύου. Καθώς το έργο αναμένεται να καλύψει μητροπολιτικές ανάγκες μετακίνησης προτείνεται η χρηματοδότησή του από την Περιφέρεια.
Χρονικός ορίζοντας	Το έργο είναι ανώριμο μελετητικά, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 10ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο - Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων - Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο για μετακινήσεις που εκκινούν από το δήμο Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.3: Ποδήλατα πόλης κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την αδειοδότηση 150 σημείων σε όλο τον Δήμο για τοποθέτηση 900 κοινόχρηστων ποδηλάτων χωρίς σταθερό σταθμό (dockless), 30% ηλεκτρικά με έμφαση σε σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς.
Τεκμηρίωση	Το κοινόχρηστο ποδήλατο αποτελεί μία επανάσταση για την κινητικότητα στην πόλη και δυστυχώς στη χώρα μας εξαιτίας των πενιχρών πόρων που έχουν διατεθεί για τη δημιουργία λειψών συστημάτων δεν έχει γίνει ευρέως γνωστός ο σημαντικός συγκοινωνιακός τους ρόλος. Προσφέρουν άπλετη ελευθερή και μεγαλύτερη ταχύτητα σε όσους αποφασίζουν να μετακινηθούν σε μία μητροπολιτική περιοχή χωρίς το αυτοκίνητό τους, καθώς μπορούν εκεί που τα μέσα συλλογικής μεταφοράς είναι γρηγορότερα από το αυτοκίνητο να μετακινούνται με αυτά και να προσεγγίζουν τον τελικό τους προορισμό χωρίς χρονοβόρες μετεπιβιβάσεις. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα συμβάλλουν κατά συνέπεια στην αύξηση της χρήσης ποδηλάτου, καθώς δεν προϋποθέτει η χρήση του ποδηλάτου τη πραγματοποίηση μιας μεγάλης διαδρομής, και στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, καθώς αυξάνουν την ταχύτητα και την ελευθερία επιλογών σε όσους δεν κάνουν χρήση του αυτοκινήτου.



Αποτελέσματα διαβούλευσης	Λίγοι ήταν εκείνοι που αξιολόγησαν αρνητικά το μέτρο αυτό κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης. Η πλεινότητα κατέθεσε ότι το υποστηρίζει. Ενδεικτικά κάποια σχόλια: «Το σύστημα dockless δημιουργεί ένα αίσθημα χάους διότι ο καθένας αφήνει το ποδήλατο ή πατίνι κ.λ.π. όπου να'ναι.» «Να κανουμε πάρκινγκ δίπλα στους σταθμούς για ποδήλατα». «Θα φτάσουν τα 900 κοινόχρηστα ποδήλατα?».
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται να γίνει μελέτη που θα χωρθετεί τα σημεία που ο χρήστης θα μπορεί να αφήνει το ποδήλατό του, καθώς δεν είναι επιθυμητό – όπως αναφέρθηκε και στη διαβούλευση – να μπορεί ο καθένας να τα αφήνει όπου θέλει.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης δεν είναι ιδιαίτερο υψηλό, και μπορεί να το αναλάβει ο ιδιώτης ο οποίος θα εκμεταλλεύεται το στόλο κοινόχρηστων ποδηλάτων.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο 7.3 δεν προϋποθέτει αλλαγή της καθημερινότητας μετακίνησης και είναι χαμηλού κόστους, ενώ θα έχει άμεση επίδραση στη χρήση του ποδηλάτου, κατά συνέπεια προτείνεται η υλοποίησή του εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο - Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 7.4: Είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση δυνατότητας εισόδου του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες.
Τεκμηρίωση	Σε βασικούς κεντρικούς δρόμους, στους οποίους από τον ΚΟΚ οι ποδηλάτες έχουν δικαίωμα να κυκλοφορούν, δεν τους επιτρέπεται να χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες και εκ των πραγμάτων υποχρεώνονται να κινούνται στη μεσαία λωρίδα, που έχουν πολλαπλάσια φόρτιση και πολύ υψηλότερες ταχύτητες. Οι ποδηλάτες δεν το τηρούν και επιμένουν να τις χρησιμοποιούν. Για την ασφάλειά τους λοιπόν, με το επιχείρημα ότι οι λεωφορειολωρίδες έχουν ανεπαρκές πλάτος για ποδήλατα και λεωφορεία μαζί, υποχρεώνονται οι ποδηλάτες από τη νομοθεσία να εμπλέκονται στις πολύ πιο ανασφαλείς συνθήκες που επικρατούν στις λωρίδες των αυτοκινήτων. Το πλάτος των λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα κυμαίνεται κατά κανόνα μεταξύ 3,3-3,6μ. και είναι το ίδιο με το σύνηθες των λεωφορειολωρίδων σε Παρίσι και Λονδίνο, όπου η κίνηση των ποδηλάτων επιτρέπεται. Το παράδειγμα των πόλεων αυτών αποδεικνύει ότι τα 3,3μ είναι επαρκή για συνύπαρξη ποδηλάτων και λεωφορείων. Στους δρόμους που προβλέπεται από το ΣΒΑΚ η κατασκευή ποδηλατόδρομου (μέτρο 7.1 ή 7.2) προβλέπεται η εφαρμογή του μέτρου 7.4 ως προσωρινού μέχρι την υλοποίηση των υπόλοιπων μέτρων.

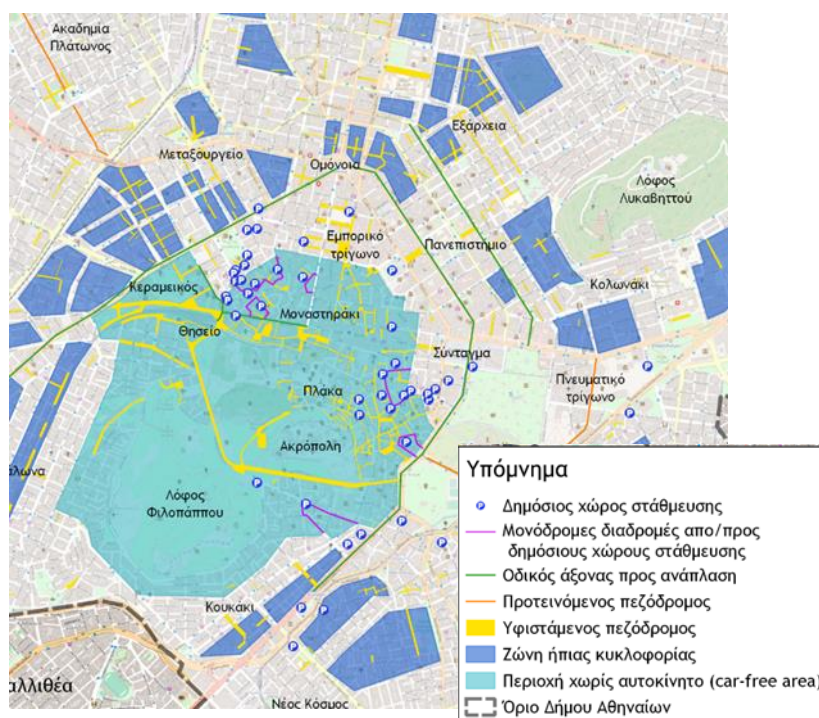
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο 7.4 συγκέντρωσε τα περισσότερα αρνητικά σχόλια, 1 στις 3 αξιολογήσεις ήταν αρνητικές, ωστόσο και πάλι η πλειονότητα κατέθεσε ότι το υποστηρίζει. Ενδεικτικά κάποια αρνητικά σχόλια: «Κάκιστη λύση η συνύπαρξη ποδηλάτων με λεωφορεία, σε καμία περίπτωση δεν θα οδηγήσει στην υιοθέτηση του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς το να μετακινείται με ένα όχημα 50 τόνων στην πλάτη σου. Όσο για το δίκτυο, φωνάζουμε χρόνια τώρα..» «Οι ποδηλατόδρομοι δεν πρέπει να αναμειγνύονται στις λωρίδες που χρησιμοποιούν το τραμ, τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ». «Το να μοιράζονται τα ποδήλατα τον ίδιο χώρο με τα λεωφορεία θέτει σε κίνδυνο τα πρώτα και καθυστερεί τα δεύτερα.».
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται να γίνει κρατική νομοθετική παρέμβαση.
Κόστος υλοποίησης	Δεν υπάρχει κόστος υλοποίησης.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο 7.4 δεν προϋποθέτει αλλαγή της καθημερινότητας μετακίνησης και είναι χαμηλού κόστους, ενώ θα έχει άμεση επίδραση στην αύξηση της ασφάλειας σε όσους κινούνται με ποδήλατο σε αρτηρίες με λεωφορειολωρίδες, κατά συνέπεια προτείνεται η υλοποίησή του εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο - Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης) - Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο - Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης - Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων - Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων - Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου - Μήκος λωρίδων κοινής χρήσης ποδηλάτων – λεωφορείων

Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

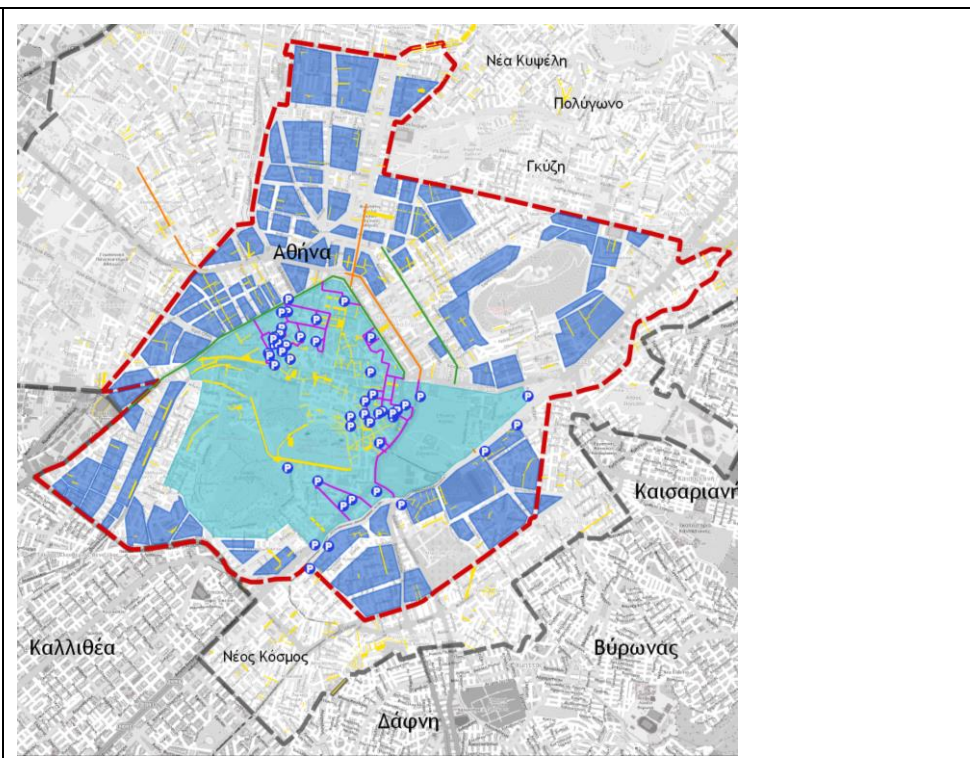
Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.1: Ανακήρυξη Ιστορικού Κέντρου σε Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την απαγόρευση της διέλευσης και της στάθμευσης οχημάτων πλην ταξί, συλλογικών μέσων μεταφοράς, μικρών οχημάτων τροφοδοσίας στις γειτονιές γύρω από την ιστορική καρδιά της Αθήνας, την Ακρόπολη, δηλαδή στου Ψυρρή, στο Εμπορικό Τρίγωνο, στην Ακρόπολη, στην Πλάκα, στου Φιλοπάππου, στο Θησείο, στον Κεραμεικό. Πιο συγκεκριμένα η περιοχή προστασίας έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ορίζεται, για τον χρονικό ορίζοντα της 5ετίας, από τις οδούς Αγίων Ασωμάτων- Σαρρή - Ευρυπίδου - Παλαιών Πατρών Γερμανού - Παρνασσού - Καρύτση - Χρήστου Λαδά - Σταδίου - Κολοκοτρώνη -

Βουλής - Καραγιώργη Σερβίας - Φιλελλήνων - Ξενοφώντος - Νίκης- Βασιλίσσης Αμαλίας - Συγγρού - Χατζηχρήστου - Βεΐκου - Τσάμη Καρατάσου - Ζαχαρίτσα - Διοβουνιώτου - Γενναίου Κολοκοτρώνη - Αχαιών - Δημοφώντος - Ηρακλειδών - Περσεφόνης - Πειραιώς - Αγίων Ασωμάτων.

Στο εσωτερικό της περιοχής αυτής δημιουργούνται αποκλειστικά μη διαμπερείς διαδρομές πρόσβασης προς δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού για κατοίκους και επισκέπτες.



Για τον ορίζοντα δεκαετίας η περιοχή προστασίας έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ορίζεται από τις οδούς Αχαιών- Γενναίου Κολοκοτρώνη- Διοβουνιώτη- Ζαχαρίτσα- Τούσα Μπότσαρη- Αρδητού- Βασιλέως Κωνσταντίνου- Ριζάρη- Βασιλίσσης Σοφίας- Σταδίου - Πειραιώς- Δημοφώντος- Αχαιών.

	
Τεκμηρίωση	Όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις προφυλάσσουν τα ιστορικά τους κέντρα, δηλαδή την ιστορία τους. Η ιστορία μίας πόλης τροφοδοτεί την τοπική ταυτότητα, ενώνει τους κατοίκους της, δημιουργεί κοινές αξίες και προσδοκίες και τονώνει το ενδιαφέρον των πολιτών για τοπικά ζητήματα. Η Αθήνα έχει ευθύνη μεγαλύτερη από άλλες πόλεις να διαφυλάξει την ιστορία της, καθώς αποτελεί σημείο αναφοράς για όλη την Ευρώπη, η οποία αναγνωρίζει στον ελληνικό πολιτισμό την πνευματική της κληρονομιά. Η μηχανοκίνητη μετακίνηση είναι ασύμβατη με το ιστορικό περιβάλλον των πόλεων. Οι πόλεις δομήθηκαν παραδοσιακά στηριζόμενες στην πεζή μετακίνηση με στενούς δρόμους και πυκνό δίκτυο, εντελώς ακατάλληλο για τη στάθμευση και κίνηση αυτοκινήτων που έχουν πολύ μεγάλες ανάγκες σε χώρο. Η κίνηση και στάθμευση αυτοκινήτων στον ιστορικό πυρήνα των πόλεων προκαλεί μεγάλη όχληση και γι' αυτό το λόγο διεθνώς η απαγόρευση της στάθμευσης και κίνησης αυτοκινήτων αποτελεί ένα βασικό μέτρο για την προστασία των ιστορικών πυρήνων των πόλεων. Η πεζοδρόμηση του ιστορικού πυρήνα θα δημιουργήσει ελκυστικές συνθήκες για περπάτημα και ποδήλατο που αναμένεται σε συνδυασμό με την υλοποίηση των μέτρων της προτεραιότητας 7 να αυξήσει το μερίδιό τους στις καθημερινές μετακινήσεις.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 8^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 54 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Μόνο 3 εκδήλωσαν διαφωνία στο μέτρο αυτό. Η διαβούλευση έδειξε ότι υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού.

Βήματα Υλοποίησης	Το μέτρο απαιτεί την εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης, η οποία πρέπει να εγκριθεί από τους αρμόδιους συγκοινωνιακούς φορείς, καθώς η Αθηνάς, η Ερμού και η Μητροπόλεως ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο Ν. Αττικής (ΦΕΚ 701/Δ/1990). Ακόμα καλύτερη θεσμικά θα ήταν η έγκριση ενός Ειδικού Χωρικού Σχεδίου που θα εξέταζε πιο ολοκληρωμένα τις πολεοδομικές και κοινωνικές πτυχές του μέτρου αυτού. Κατόπιν πρέπει να προκηρυχθεί μελέτη που θα καθορίζει τις αναγκαίες αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις για την εφαρμογή του ευρύτερου σχεδίου. Στη συνέχεια απαιτείται η προκήρυξη του έργου και η υλοποίησή του. Ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να μειωθεί σημαντικά εάν παρθούν μόνο κυκλοφοριακά μέτρα και δε γίνουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης μπορεί να είναι πολύ μικρό, εάν απαγορευτεί με μικρές διαμορφώσεις στην είσοδο της περιοχής προστασίας η είσοδος των αυτοκινήτων.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο έχει σημαντικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα κατοίκων και επισκεπτών της Αθήνας, ωστόσο η εφαρμογή κάποιων από τις προβλέψεις του μέτρου στο πλαίσιο των έκτακτων περιοριστικών κυκλοφοριακών μέτρων για την αντιμετώπιση του κορωνοϊού, καθώς και τα αποτελέσματα της διαβούλευσης του ΣΒΑΚ, δίνουν την εικόνα ότι το έργο είναι ώριμο κοινωνικά. Προτείνεται η εφαρμογή του εντός 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ - Επιφάνεια της πόλης με ειδικές περιοριστικές πολιτικές για το αυτοκίνητο (car-free area).

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.2: Μεγάλος Περίπατος
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου στην Αθήνα που θα επεκτείνει τον διεθνούς ακτινοβολίας αρχαιολογικό πεζόδρομο της Αθήνας και θα τον συνδέει με σημαντικούς πόλους: το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, την Τριλογία επί της Πανεπιστημίου, το Ζάππειο, τον Εθνικό Κήπο, το Παναθηναϊκό Στάδιο. Ο περίπατος υλοποιείται με την (μόνιμη) πεζοδρόμηση των Λεωφόρων Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Επιπλέον, προτείνεται η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με εξαίρεση διέλευσης ποδηλατοδρόμου, μίας λωρίδας για διελεύσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης και αμφίδρομη διέλευση τραμ. Συνοδευτικά προτείνεται η ανάπλαση της Πατησίων με διέλευση τραμ μέχρι το τέλος του δρόμου, ανάπλαση της Αθηνάς και ανάπλαση της Αμαλίας. Το ανοδικό τμήμα της Συγγρού από το Μουσείο Φιξ μέχρι τους στύλους του Ολυμπίου Διός



	πεζοδρομείται με εξαίρεση μίας λωρίδας. Η Ακαδημίας αντιδρομείται.
Τεκμηρίωση	Η χρήση του άξονα της Πανεπιστημίου για τη δημιουργία ενός βουλεβάρτου κίνησης των πεζών αποτυπώνεται και στα δύο Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας του 1983 και του 2014. Πιο συγκεκριμένα στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η σύνδεση του Νέου Μουσείου της Ακρόπολης με το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο μέσω της οδού Πανεπιστημίου. Επιπλέον προτείνεται η σύνδεση του Ολυμπίου του Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης Φιξ, της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών, της Νέας Λυρικής Σκηνής και του Φαλήρου μέσω του άξονα της Συγγρού. Η επιλογή της Πανεπιστημίου παρέχει σε πεζούς και ποδηλάτες έναν τεράστιο ελεύθερο χώρο στην καρδιά των δραστηριοτήτων της πρωτεύουσας, τόσο ισχυρό ώστε να δώσει γενικότερα ώθηση στο περπάτημα και στο ποδήλατο στην ευρύτερη Αθήνα. Η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου θα έχει προεκτάσεις σε όλο το Λεκανοπέδιο, καθώς σήμερα αποτελεί έναν άξονα διαμπερούς κίνησης μητροπολιτικής σημασίας. Οπότε όλοι οι δήμοι της Αττικής θα επηρεαστούν από τη μείωση των κατοίκων που θα αποφασίσουν να μετακινηθούν προς το κέντρο της Αθήνας χωρίς αυτοκίνητο. Το κέντρο θα απελευθερωθεί σημαντικά από την υποβάθμιση που προκαλεί η εκτεταμένη χρήση αυτοκινήτου για την πρόσβαση σε αυτό και η εικόνα του κέντρου της πόλης θα αναβαθμιστεί και σε κατοίκους και σε επισκέπτες τροφοδοτώντας περαιτέρω την οικονομική ανάπτυξη της Αθήνας.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Η διαβούλευση έδειξε ότι και για το μέτρο αυτό υπάρχει αποδοχή στην πλειονότητα πολιτών και κοινωνικών φορέων. Από τους 54 συμμετέχοντες στη διαβούλευση, 10 εξέφρασαν τη διαφωνία τους. Ενδεικτικά τα παρακάτω σχόλια: «Τα πεζοδρόμια σε Ακαδημίας-Πανεπιστημίου-Σταδίου είναι αρκετά φαρδιά για τον όγκο πεζών που δέχονται. Η Πανεπιστημίου θα ήταν καλύτερο να πεζοδρομηθεί πλήρως αφού πρώτα υπογειοποιηθεί» «Όνειρα θερινής νυκτός τα όσα αναφέρονται σε αυτή την ενότητα. Τον σχεδιασμό για τραμ στα πλαίσια του μεγάλου περίπατου καλούμαστε να τον σχολιάσουμε, αλλά δεν τον είδαμε ποτε στην πράξη.» «Αθήνα δεν είναι μόνο ο Δήμος Αθηναίων, αλλά ακόμη και ο Δήμος έχει μεγάλη έκταση. Φυσικά και θα γίνεται χρήση οδικών αξόνων από διερχόμενους οδηγούς, δεν είναι νησί! Οι εργαζόμενοι πρέπει να πάνε στις δουλειές τους, όχι να κάνουν μικρούς ή μεγάλους περιπάτους.»
Βήματα Υλοποίησης	Το έργο είναι ώριμο μελετητικά, καθώς έχει εκπονηθεί οριστική μελέτη με αναλύση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων και έχουν εγκριθεί οι περιβαλλοντικοί όροι του έργου. Απαιτείται η ένταξη

	του σε πλαίσιο χρηματοδότησης και η προκήρυξή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, αλλά επειδή είναι ένα έργο υπερτοπικής, εάν όχι διεθνούς σημασίας πρέπει να ενταχθεί σε ευρύτερο πλαίσιο χρηματοδότησης.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή το μέτρο είναι ώριμο μελετητικά, παρ' όλο που προβλέπει σημαντικές αλλαγές στην καθημερινότητα όλων των κατοίκων του Λεκανοπεδίου, προτείνεται να υλοποιηθεί εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου - Κυκλοφοριακός φόρτος εισόδου στο κέντρο της Αθήνας - Επιφάνεια αναπλάσεων στο κέντρο της Αθήνας

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.3: Επέκταση Μεγάλου Περιπάτου: Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λύκειο Αριστοτέλη
Περιγραφή	Το μέτρο προβλέπει τη δημιουργία μιας εξαιρετικής σημασίας αρχαιολογική διαδρομή, με προσανατολισμό ανατολή-δύση, που συνδέει το Λύκειο του Αριστοτέλη με την Ακαδημία Πλάτωνος. Ο άξονας υλοποιείται με υποδομή αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ). Οι δύο εναλλακτικές πορείες που μπορεί να ακολουθήσει είναι: Λυκείου, Ηρώδου Αττικού, λ. Βασ. Σοφίας, Ερμού, Μοναστηριού (1η και πιο σύντομη εκδοχή) ή από τις Λυκείου, Ηρώδου Αττικού, Βασ. Όλγας, Διον. Αρεοπαγίτου, Απ. Παύλου, Μοναστηριού (2η εκδοχή). 



Τεκμηρίωση	Ο Πλάτωνας και ο Αριστοτέλης είναι προσωπικότητες πνευματικές οι οποίες αναγνωρίζονται διεθνώς ως στυλοβάτες της ανθρώπινης σκέψης και φιλοσοφίας. Μία διαδρομή Πλάτωνας – Αριστοτέλης θα συγκέντρωνε το διεθνές ενδιαφέρον και σημαντική κίνηση επισκεπτών προκαλώντας οικονομική ανάπτυξη στις περιοχές γύρω από την Ακαδημία Πλάτωνος (διότι η περιοχή γύρω από το Λύκειο του Αριστοτέλη είναι ήδη η πιο ακριβή περιοχή της Αθήνας). Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η σύνδεση Κεραμεικού και Ακαδημίας Πλάτωνος μέσου του ζεύγους Σαλαμίνος – Πλαταιών, ενώ προβλέπεται και ενοποίηση της περιοχής από τον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπίου έως την Εθνική Πινακοθήκη (Πνευματικό Τρίγωνο στο οποίο εντάσσεται ο αρχαιολογικός χώρος του Λυκείου του Αριστοτέλη).
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Υπάρχει σχεδόν καθολική αποδοχή του μέτρου αυτού, όπως έδειξε η διαβούλευση.
Βήματα Υλοποίησης	Για τη σύνδεση Κεραμεικού – Ακαδημίας Πλάτωνος έχει εκπονηθεί μελέτη από την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας (ΕΑΧΑ), ενώ και η πεζοδρόμηση των Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού προβλέπεται στα έκτακτα μέτρα για την αντιμετώπιση του κορωνοϊού και εντάσσεται στον προγραμματισμό του δήμου. Απαιτείται η εκπόνηση αρχιτεκτονικής μελέτης για το τμήμα αυτό και η προκήρυξη του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι σημαντικό, αποτελεί όμως ένα μέτρο διεθνούς ενδιαφέροντος και δεν αναμένεται να είναι δύσκολη η ένταξή του σε πλαίσιο χρηματοδότησης.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο δεν τροποποιεί σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων και η προτεραιότητά του χαρακτηρίζεται υψηλή, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου - Μήκος «πράσινων διαδρομών» στην Αθήνα πολιτιστικού ενδιαφέροντος

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.4: Ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου, ώστε να μειωθεί η διατομή της κίνησης των αυτοκινήτων και να δημιουργηθεί ένας αναβαθμισμένος διάδρομος για την κίνηση πεζών – ποδηλάτων.



Τεκμηρίωση	Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η άρθρωση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας με τους αρχαιολογικούς χώρους του Πειραιά μέσα από τον πολιτιστικό άξονα της Πειραιώς. Η οδός Πειραιώς χαρακτηρίζεται στο άρθρο 11, παράγραφο 2.2 ως αναπτυξιακός άξονας μητροπολιτικής ακτινοβολίας με έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες και δραστηριότητες αναψυχής. Αναφέρεται ότι επιδιώκεται η ανάδειξη της Πειραιώς «<i>ως βασικών στοιχείων της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης ως διεθνούς πολιτιστικής και τουριστικής μητρόπολης.</i>» Είναι φανερό ότι η σημερινή εικόνα της οδού Πειραιώς απέχει πολύ από τους στόχους που έχουν τεθεί σε πολεοδομικό επίπεδο. Παράλληλα στην οδό Πειραιώς έχει χωροθετηθεί από το Ρυθμιστικό Σχέδιο μητροπολιτικός άξονας ποδηλάτου. Εντάσσεται στο ΣΒΑΚ η ανάπτυξη του άξονα με μείωση της διατομής κυκλοφορίας και ένταξη δικτύου ποδηλάτου ώστε να τροφοδοτηθεί οικονομική ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα που είναι αναγκαία για την αλλαγή της εικόνας της. Αντίθετα η εικόνα της οδού Σταδίου είναι καλή. Ωστόσο επειδή οριοθετεί την περιοχή προστασίας του ιστορικού κέντρου, αποτελεί προέκταση του άξονα της οδού Σταδίου εντάσσεται και σήμερα αποκόπτει την επικοινωνία της Πανεπιστημίου με το ιστορικό κέντρο προτείνεται η μείωση της διατομής της, ώστε να μην αποτελεί φράγμα στην ευαίσθητη αυτή περιοχή.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Ενώ για την οδό Πειραιώς ήταν σχεδόν καθολική η αποδοχή της ανάγκης ανάπτυξής της για την οδό Σταδίου ήταν σημαντικά μεγαλύτερος ο αριθμός των πολιτών και των κοινωνικών φορέων που εξέφρασε τη διαφωνία του. Αυτό προφανώς οφείλεται στην κυκλοφοριακή σημασία της Σταδίου ως δακτύλιος της περιοχής προστασίας. Ωστόσο και στην περίπτωση της οδού Σταδίου η πλειονότητα των αξιολογήσεων ήταν θετική.
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης, η ανάλυση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την ανάπτυξη του άξονα Πειραιώς – Σταδίου, η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων από το κράτος, η οριστική μελέτη και η δημοπράτηση του έργου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι αρκετά υψηλό. Εξαιτίας της μητροπολιτικής σημασίας του άξονα προτείνεται η χρηματοδότηση της ανάπτυξης από την Περιφέρεια Αττικής.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο χαρακτηρίζεται ως υψηλής προτεραιότητας, διότι εντάσσεται σε μία ευρύτερη προσπάθεια αναβάθμισης της εικόνας του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας, δηλαδή ανήκει στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.

Δείκτης παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ - Επιφάνεια οδικού χώρου στις οδούς Πειραιώς και Σταδίου που αποδίδεται σε πεζούς και ποδηλάτες
-------------------------------	--

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.5: Ανάπλαση της οδού Σόλωνος
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την μείωση της διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην οδό Σόλωνος προς όφελος των πεζών και των ποδηλατών
Τεκμηρίωση	Η εικόνα της οδού Σόλωνος δεν μπορεί να είναι αποδεκτή από το δήμο. Πρόκειται για ένα δρόμο με πολύ υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, υψηλές ταχύτητες κίνησης και ανεπαρκή υποδομή για πεζούς και για ΑΜΕΑ σε μία από τις πιο κεντρικές και ζωντανές περιοχές της Αθήνας. Πρέπει να αποτελέσει υψηλή προτεραιότητα για το δήμο Αθηναίων η αλλαγή της εικόνας της οδού.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Αρκετά ήταν τα σχόλια στη διαβούλευση που στέκονταν αρνητικά στην προοπτική μείωσης του χώρου που διατίθεται στη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Αυτό προφανώς οφείλεται στην κυκλοφοριακή της σημασία. Ωστόσο η πλειονότητα των πολιτών και των κοινωνικών φορέων που συμμετείχε στη διαβούλευση είναι υπέρ του μέτρου.
Βήματα Υλοποίησης	Η οδός είναι χαρακτηρισμένη ως βασικό οδικό δίκτυο, οπότε η μελέτη που πρέπει να εκπονηθεί, πρέπει να εγκριθεί από τους αρμόδιους φορείς ελέγχου της κυκλοφορίας. Μετά τις εγκρίσεις είναι δυνατή η προκήρυξη του έργου, η επιλογή αναδόχου και η κατασκευή του.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι υψηλό, καθώς η οδός Σόλωνος έχει μεγάλο μήκος. Ωστόσο θα μπορούσε να καλυφθεί ακόμα και με ίδια χρηματοδότηση.
Χρονικός ορίζοντας	Εξαιτίας της σημασίας και της υψηλής προτεραιότητας που έχει η κατασκευή του έργου αυτού, εντάσσεται στα έργα 5ετίας.
Δείκτης παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ - Μήκος πεζοδρομίων οδού Σόλωνος με πλάτος τουλάχιστον 1.5 μέτρων - Μήκος πεζοδρομίων οδού Σόλωνος με υποδομές για ΑΜΕΑ

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.6: Ανάπλαση της Ιεράς Οδού
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης



	πεζών και ποδηλάτων (με μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) στην Ιερά Οδό.
Τεκμηρίωση	Στο Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΦΕΚ 156/Α/2014) στο άρθρο 15 παράγραφος 5 προτείνεται η σύνδεση ιστορικού κέντρου Αθήνας – Κεραμεικού με τον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας μέσω της Ιεράς Οδού. Προβλέπεται η ανάδειξη της Ιεράς Οδού ως ιστορικό άξονα σε όλο το μήκος της από τον Κεραμεικό έως την Ελευσίνα. Μάλιστα αναφέρεται ότι «<i>Η δημιουργία πολιτιστικής διαδρομής Ελευσίνας – Αθήνας μέσω της Ιεράς Οδού επεκτείνει τον αρχαιολογικό περίπατο της Αθήνας μέχρι τα δυτικά όρια της αρχαίας πόλεως κράτους συνδέοντας το άστυ με το σημαντικότερο εξωαστικό του ιερό</i>». Για το λόγο αυτό έχει προβλεφθεί κατά μήκος της Ιεράς Οδού από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας η χάραξη μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου. Είναι φανερό ότι και για την περίπτωση της Ιεράς Οδού η σημερινή της εικόνα δε συνάδει με τους στόχους που έχουν τεθεί σε πολεοδομικό επίπεδο. Επιπλέον στη διαβούλευση τονίστηκε από τους εκπροσώπους του Γεωπονικού Πανεπιστημίου η μεγάλη σημασία για την πρόσβαση που έχει στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο η Ιερά Οδός, καθώς το συνδέει με τους κοντινότερους σταθμούς του Ελαιώνα και του Κεραμεικού. Με βάση τα παραπάνω χαρακτηρίζεται η ανάπλαση της Ιεράς Οδού ως έργο προτεραιότητας για το ΣΒΑΚ που εξυπηρετεί μητροπολιτικής σημασίας πολεοδομικούς στόχους και συμβάλλει στην ανάδειξη της εικόνας της Αθήνας.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο συγκεντρώνει τις αρκετές αρνητικές γνώμες, προφανώς λόγω της κυκλοφοριακής σημασίας της Ιεράς Οδού, ωστόσο η πλειονότητα των κατοίκων και των κοινωνικών φορέων τάχθηκε υπέρ του μέτρου. Ενδεικτικό το παρακάτω απόσπασμα: <i>«Με ολοκλήρωση της Διπλής Ανάπλασης στον Βοτανικό , θα μειώσουμε το πλάτος της Ιεράς Οδού ;;;»</i>
Βήματα Υλοποίησης	Η ανάπλαση της Ιεράς Οδού πρέπει να ακολουθήσει όλη τη διαδικασία που περιγράφεται και για την ανάπλαση της οδού Πειραιώς (μέτρο 8.4) .
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του έργου αυτού είναι πολύ υψηλό. Εξαιτίας της μητροπολιτικής σημασίας της παρέμβασης προτείνεται η χρηματοδότησή του από την Περιφέρεια.
Χρονικός ορίζοντας	Επειδή το έργο χαρακτηρίζεται ως υψηλής προτεραιότητας από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας εντάσσεται στα έργα προς υλοποίηση εντός 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ - Περιοχές/ Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας - Επιφάνεια οδικού χώρου που αποδίδεται σε πεζούς και ποδηλάτες στην Ιερά Οδό

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.7: Μικροί περίπατοι στα κέντρα των γειτονιών
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα που να συνδέει τα κέντρα των γειτονιών και σημεία ενδιαφέροντος
Τεκμηρίωση	Η βιώσιμη κινητικότητα είναι απαραίτητο να διαχυθεί σε όλες τις γειτονιές της Αθήνας για την ενίσχυση των τοπικών κέντρων και τον περιορισμό του μήκους των μετακινήσεων. Κάθε γειτονιά της Αθήνας έχει να επιδείξει το δικό της «Περίπατο» που συνδέει σημεία ενδιαφέροντος κατά μήκος μία ενδιαφέρουσας διαδρομής. Με τον τρόπο αυτό τονώνεται η τοπική ταυτότητα κάθε περιοχής και οι κάτοικοι μαθαίνουν να αναγνωρίζουν τα τοπόσημα που αποτελούν την ιστορία της συνοικίας τους. Προτείνεται η υλοποίηση μελέτης που θα αναγνωρίζει τις διαδρομές αυτές και θα υλοποιεί άξονες κίνησης πεζών-ποδηλάτων ενισχύοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο συγκεντρώνει σχεδόν καθολική αποδοχή. Ελάχιστα ήταν τα αρνητικά σχόλια: <i>«Οι πεζοδρομήσεις να είναι με σεβασμό στις ανάγκες διαβίωσης, κυκλοφορίας και στάθμευσης των κατοίκων περιοχών.»</i> <i>«Που θα πάνε τ αυτοκίνητα; οέο; κάπου θα πάνε δεν εξαυλώνονται!».</i>
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η εκπόνηση ειδικής συγκοινωνιακής – πολεοδομικής μελέτης που θα αναγνωρίζει τις διαδρομές αυτές και θα προτείνει τις αναγκαίες επεμβάσεις για την υλοποίηση «μικρών περιπάτων» στις γειτονιές της Αθήνας. Μετά την έγκριση των μελετών από το δημοτικό συμβούλιο απαιτείται η προκήρυξη του έργου και η επιλογή αναδόχου.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης των έργων αυτών θα είναι υψηλό εάν επιδιώκεται ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος κατά μήκος του «περιπάτου»
Χρονικός ορίζοντας	Τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν σε δύο φάσεις. Εντός 5ετίας να χαραχθούν οι διαδρομές και να εξασφαλιστεί ο διάδρομος κίνησης πεζών – ποδηλάτων με ήπια μέσα και εντός 10ετίας να ολοκληρωθούν τα μόνιμα έργα που θα εξασφαλίζουν την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη μόνιμη προστασία του διαδρόμου κίνησης πεζών-ποδηλάτων.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου - Μήκος «πράσινων αξόνων» πεζών – ποδηλάτων στο δήμο Αθηναίων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 8.8: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει σε περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη συγκέντρωση πεζών την ενοποίηση των οικοδομικών τετραγώνων, δηλαδή τον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε μία ομάδα οικοδομικών τετραγώνων. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται θύλακες ήπιας κυκλοφορίας, όπου ο πεζός και ο ποδηλάτης μπορούν να κινούνται με άνεση, ακόμα και τα παιδιά να παίζουν στους δρόμους. Η εφαρμογή προτείνεται να γίνει: Α) Σε περιοχές με έντονες δραστηριότητες και παρουσία πεζών και σε περιοχές που περιβάλλουν την περιοχή προστασίας του ιστορικού κέντρου, ώστε να προστατευθούν οι περιοχές κατοικίας από διαμπερείς κίνησης που έχουν σκοπό να παρακάμψουν την περιοχή προστασίας. Οι περιοχές αυτές είναι Μεταξουργείο, Ομόνοια, Πλατεία Αμερικής, Κυψέλη, Εξάρχεια, Δεξαμενή, Κολωνάκι, Πανόρμου, Ρηγίλλης, Παγκράτι, Κουκάκι, Άνω Πετράλωνα, Γκάζι, Κεραμεικός. Β) Σε περιοχές γύρω από σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Οι σταθμοί αυτοί είναι Άνω Πατήσια, Άγιος Ελευθέριος, Κάτω Πατήσια, Άγιος Νικόλαος, Αττική, Βικτώρια, Κάτω Πετράλωνα, Άγιος Ιωάννης, Νέος Κόσμος, Φιξ, Σταθμός Λαρίσης, Σεπόλια, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Κατεχάκη.
Τεκμηρίωση	Το μέτρο της ενοποίησης των οικοδομικών τετραγώνων για την τόνωση της ανθρώπινης παρουσίας στο δρόμο και την ενίσχυση της κοινωνικότητας στις γειτονιές έχει εφαρμοστεί με μεγάλη επιτυχία στο εξωτερικό με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα στη Βαρκελώνη. Η πυκνή δόμηση της Αθήνας ευνοεί τις λύσεις που δίνουν έμφαση στην ανθρώπινη παρουσία στο δρόμο. Η Αθήνα έχει εμπειρία σε πεζοδρομήσεις και κατάργηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας σε τοπικούς δρόμους, ωστόσο αυτές οι παρεμβάσεις μέχρι σήμερα ήταν αποσπασματικές και δε δημιουργούσαν μία οριοθετημένη μεγαλύτερη περιοχή στην οποία ο πεζός απολάμβανε καλύτερες ποιότητες.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Η πλειονότητα των συμμετεχόντων στη διαβούλευση τάχθηκε υπέρ του μέτρου, και ελάχιστοι ήταν εκείνοι που διαφωνούσαν. Ενδεικτικά κάποια σχόλια: «Σε όλες τις προτεινόμενες παρεμβάσεις να καταμετρηθούν τα ΙΧ και οι θέσεις πάρκινγκ που θίγονται από αυτές, και να δοθεί μια εναλλακτική. Δεν πρέπει να νιώσει τιμωρημένος ο κάτοικος, ο οποίος είχε την ατυχία να μη διαθέτει ιδιωτική θέση πάρκινγκ, στο μέτρο που αυτό είναι δυνατό βέβαια, γιατί η μετάβαση σε μια νέα κυκλοφοριακή πραγματικότητα απαιτεί και θυσίες και αλλαγή νοοτροπίας»

	«Έμφαση στις γειτονιές» Είναι φανερό ότι οι κάτοικοι ανησυχούν για τις θέσεις στάθμευσης, οπότε η εφαρμογή του μέτρου αυτού απαιτεί παράλληλες δράσεις για την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης (προτεραιότητα 5).
Βήματα Υλοποίησης	Καθώς το οδικό δίκτυο που ηπιοποιείται είναι τοπικής σημασίας δεν απαιτείται η εμπλοκή υπηρεσιακών παραγόντων εκτός δήμου. Πρέπει να μελετηθεί η ακριβής οριοθέτηση της περιοχής και η αξιολόγηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων και η απαρίθμηση των απαραίτητων παρεμβάσεων μέσα από μία κυκλοφοριακή μελέτη, να εγκριθεί αυτή από το δήμο και στην συνέχεια να εκπονηθεί η οριστική αρχιτεκτονική μελέτη, να γίνει προκήρυξη του έργου, αν επιλεγεί ο ανάδοχος και να κατασκευαστεί.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης του μέτρου αυτού είναι αρκετά υψηλό γιατί αφορά ένα μεγάλο μήκος του οδικού δικτύου της Αθήνας.
Χρονικός ορίζοντας	Τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν σε δύο φάσεις. Εντός 5ετίας να χαραχθούν οι περιοχές προστασίας και να παρθούν τα πρώτα μέτρα ηπιοποίησης της κυκλοφορίας και εντός 10ετίας να ολοκληρωθούν τα μόνιμα έργα που θα εξασφαλίζουν την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη μόνιμη προστασία του χώρου για την απρόσκοπτη κίνηση πεζών-ποδηλάτων.
Δείκτες παρακολούθησης	- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων εντός του δήμου Αθηναίων - Ποσοστό μετακινήσεων πεζή - Μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας στο δήμο Αθηναίων - Μήκος πεζόδρομων στο δήμο Αθηναίων

Προτεραιότητα 9: Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης αυτοκινήτου

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 9.1: Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δρομολόγηση 300 αυτοκινήτων σε 150 ομοιόμορφα κατανεμημένα σημεία σε όλο τον Δήμο, το 30% εκ των οποίων είναι ηλεκτρικά. Η χωροθέτηση θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε η ακτίνα βαδίσματος για την εξεύρεση τους να είναι 5 λεπτά.
Τεκμηρίωση	Τα κοινόχρηστα αυτοκίνητα αποτελούν μία λύση για την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης σε περιοχές πυκνοδομημένες που έχουν καλή εξυπηρέτηση από τη δημόσια συγκοινωνία. Πίσω από την ιδέα του κοινόχρηστου αυτοκινήτου βρίσκεται η διαπίστωση ότι το αυτοκίνητο είναι τις περισσότερες ώρες σταθμευμένο ακίνητο και χρησιμοποιείται για μικρό διάστημα της ημέρας. Στην Αθήνα που έχει μικρό ποσοστό κατοίκων που σταθμεύουν εκτός οδού, το

	όχημα που δε χρησιμοποιείται δεσμεύει συνεχώς και υποβαθμίζει το δημόσιο χώρο του δρόμου που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για την εξυπηρέτηση άλλων χρηστών (ποδηλατών, πεζών). Εφόσον το αυτοκίνητο χρησιμοποιείται για λίγο διάστημα θα μπορούσε αντί να είναι σταθμευμένο να είναι διαθέσιμο σε περισσότερους χρήστες, οπότε η ιδέα είναι να μην έχει ο καθένας το δικό του αυτοκίνητο, αλλά να μοιράζονται ένα κοινό αυτοκίνητο. Η εταιρείες που διαχειρίζονται στόλους κοινόχρηστων αυτοκινήτων προσφέρουν σε κατοίκους που δεν διαθέτουν δικό τους αυτοκίνητο ένα αυτοκίνητο όποτε το χρειάζονται και για όποιο σκοπό το χρειάζονται με αντάλλαγμα μία ετήσια συνδρομή και χρέωση χιλιομετρική. Η χρήση κοινόχρηστου αυτοκινήτου συμφέρει όταν το αυτοκίνητο δεν είναι απαραίτητο καθημερινά προϋποθέτει δηλαδή ότι οι κάτοικοι της περιοχής αυτής στηρίζονται σε εναλλακτικές λύσεις για την καθημερινή τους μετακίνηση. Όπως προέκυψε από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ένα πολύ μεγάλο ποσοστό των κατοίκων του δήμου Αθηναίων δε χρησιμοποιεί καθημερινά το αυτοκίνητο, ενώ ο δήμος αντιμετωπίζει οξύ πρόβλημα στάθμευσης κατά συνέπεια η ανάπτυξη συστημάτων κοινόχρηστων αυτοκινήτων μοιάζει ιδανική για την περίπτωση της Αθήνας. Το σύστημα προτείνεται να χωροθετηθεί σε απόσταση 5 λεπτών από όλα τα σημεία του πυκνοδομημένου αστικού ιστού, ώστε όλοι να αισθάνονται ότι έχουν στη διάθεσή τους ένα κοινόχρηστο αυτοκίνητο στην εμβέλεια που σταθμεύουν συνήθως το ιδιωτικό τους όχημα.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 9^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 52 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. 9 άτομα εκδήλωσαν διαφωνία στο συγκεκριμένο μέτρο, ενώ η πλειονότητα τάχθηκε υπέρ. Χαρακτηριστικές είναι ο σχολιασμός της πρότασης: <i>«Να μπουν και ηλεκτρικές μηχανές στο πρόγραμμα»</i> <i>«30% ηλεκτρικά; Εν ετεί 2020; Ίσως το 100% να ήταν πιο ρεαλιστικός στόχος.»</i> <i>«Η δρομολόγηση των οχημάτων κοινής χρήσης μπορεί να γίνει από ιδιώτη πάροχο ενέργειας μετά από διαγωνισμό, εφόσον διασφαλίσει ο Δήμος τα σημεία τοποθέτησης και μάλιστα ο ιδιώτης εφόσον έχει κέρδος, θα πρέπει να πληρώνει ενοίκιο στο δήμο για τη χρήση του.. Δεν υπάρχει λόγος να σπαταλάται δημόσιο χρήμα. Αν δεν υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον από ιδιώτες, τότε σημαίνει ότι δεν είναι η ώρα να γίνει.»</i> <i>«Η κοινή χρήση δημόσιων επιβατηγών στο κέντρο μητροπολιτικών περιοχών απαιτεί παιδεία πολιτών και ανάλογη μακροχρόνια υποστήριξη από το δημόσιο. Επίσης επιβάλλεται να είναι φιλική σε όλες τις ηλικίες – αλλά δεν είναι. Αφετέρου, η εφαρμογή βιώσιμης αστικής κινητικότητας αν δεν εξυπηρετεί όλους τους κατοίκους (κινητικά αυτόνομους ή μη) / επισκέπτες είναι κακή (και δαπανηρή) επιλογή.»</i>



	«Τα 300 κοινόχρηστα είναι καλά για επαρχιακή κωμόπολη και όχι για τον Δήμο Αθηναίων. Χρειάζονται σίγουρα περισσότερα». Όπως φαίνεται από τα σχόλια οι περισσότεροι συμφωνούν απλά καταθέτουν προτάσεις βελτίωσης του συστήματος.
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη του έργου κατόπιν μελέτης τεχνοοικονομικής που θα διερευνά τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης της αγοράς και εκμετάλλευσης στόλου κοινόχρηστων αυτοκινήτων και κατόπιν μελέτης και έγκρισης των θέσεων που θα σταθμεύουν.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος εφαρμογής του συστήματος είναι σημαντικό και πρέπει να διερευνηθεί η δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου αποτελεί σημαντική επένδυση για την υλοποίηση και των υπολοίπων έργων του ΣΒΑΚ, και γι' αυτό προτείνεται άμεσα η εφαρμογή του εντός της επόμενης 5ετίας, ενώ το σύστημα θα μπορούσε να αναπτυχθεί στην πλήρη του μορφή εντός της επόμενης δεκαετίας όταν βελτιωθεί ακόμα περισσότερο οι συνθήκες κίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα μεταφοράς.
Δείκτες παρακολούθησης	- Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing) - Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης - Στόλος κοινόχρηστων αυτοκινήτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 9.2: Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει το σχεδιασμό - προγραμματισμό, την οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης μέσω τύπου, ραδιοφώνου, αλλά και εκπαιδευτικών δράσεων στα σχολεία στην κατεύθυνση της υιοθέτησης μέτρων και συμπεριφορών που εξυπηρετούν τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της οδικής ασφάλειας
Τεκμηρίωση	Βιώσιμη κινητικότητα χωρίς συμμετοχή και ευαισθητοποίηση του κόσμου δε νοείται. Η μετάβαση προς φιλικότερα στο περιβάλλον μέσα μεταφοράς προϋποθέτει ότι ο κόσμος είναι ευαισθητοποιημένος για το οικουμενικό πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής, ότι κατανοεί τα οφέλη για την υγεία του από την καθημερινή άσκηση και οραματίζεται μέσα από τις επιλογές καθημερινής του μετακίνησης μία πιο όμορφη πόλη.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο έχει καθολική αποδοχή. Δεν υπήρχε κανένας που να διαφωνεί με αυτό.
Βήματα Υλοποίησης	Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την προκήρυξη για την πρόσληψη συμβούλου – εξωτερικού συνεργάτη του δήμου που θα αναλάβει να δρομολογήσει τις δράσεις ενημέρωσης και



	ευαισθητοποίησης των πολιτών.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι μικρό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο είναι ίσως το σημαντικότερο στην κατεύθυνση προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στο δήμο, διότι εάν οι άνθρωποι δε χρησιμοποιούσαν το αυτοκίνητο, όλοι οι δρόμοι θα ήταν φιλικόι στον πεζό και τον ποδηλάτη, όπως καταδείχθηκε και κατά τη διάρκεια του εγκλεισμού για την αποφυγή διάδοσης του κορωνοϊού. Εντάσσεται στα μέτρα που προτείνεται να υλοποιηθούν εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος - Ποσοστό μετακινήσεων με car-sharing - Αριθμός αποδεκτών (ατόμων) εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης

Προτεραιότητα 10: Προώθηση καθαρών οχημάτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 10.1: Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία 50 θέσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων.
Τεκμηρίωση	Τα ηλεκτροκίνητα οχήματα έχουν καλύτερη ενεργειακή απόδοση και η χρήση τους συντελεί στον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Επιπλέον δεν εκπέμπουν ρύπους και συντελούν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος ιδιαίτερα σε πυκνοδομημένες περιοχές, όπως είναι η Αθήνα. Σήμερα δεν αποτελούν ελκυστική επιλογή και ένας από τους λόγους είναι ότι το πετρελαιοκίνητο ή βενζινοκίνητο όχημα διαθέτει ένα πολύ πυκνό δίκτυο για τον ανεφοδιασμό του, κάτι που δεν ισχύει για το ηλεκτροκίνητο. Η δημιουργία σημείων ανεφοδιασμού θα βελτίωνε την ελκυστικότητα των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.
Αποτέλεσμα διαβούλευσης	Τα μέτρα της 10^{ης} προτεραιότητας αξιολογήθηκαν από 53 εκπροσώπους πολιτών και κοινωνικών φορέων. Έχουν καθολική αποδοχή (κανένας δεν τα αξιολόγησε αρνητικά). Σχόλια που κατατέθηκαν είναι τα παρακάτω: «Για το πρώτο δεν πρέπει να γίνει και κάποια έρευνα της αγοράς ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων; Πόσοι στην Ελλάδα έχουν τη δυνατότητα μέσα στα επόμενα 10 χρόνια να αγοράσουν τέτοιο αυτοκίνητο (δεν μιλάω για αυτούς που μπορούν να έχουν σύστημα φόρτισης ακόμα και στο σπίτι τους); Το αναφέρω επίσης διότι σκέφτομαι ότι άλλο είναι το φαίνεσθαι και άλλο το είναι (όσον αφορά τις ενέργειες και την εικόνα του δήμου). Με το να δημιουργηθούν τέτοιοι σταθμοί θα φαίνεται η Αθήνα πιο Βιέννη αλλά προφανέστατα δεν είναι (ούτε από άποψη βιοτικού επιπέδου του λαού, ούτε από άποψη γενικότερης οργάνωσης). Έχετε όντως



	μεγάλες βλέψεις για τη πόλη και αυτό είναι καλό, η Αθήνα πρέπει να εξελιχθεί επιτέλους, απλά να έχετε υπόψιν ότι θέλει πολύ δουλειά από κάτω προς τα πάνω κι όχι το αντίθετο.» «Ελπίζω σε μείωση κίνησης αυτοκινήτων.» «Διασφάλιση πόρων για την αντικατάσταση του στόλου. Η δημιουργία των θέσεων φόρτισης μπορεί να γίνει από ιδιώτη πάροχο ενέργειας μετά από διαγωνισμό, εφόσον διασφαλίσει ο Δήμος τα σημεία τοποθέτησης. Ο ιδιώτης αναλαμβάνοντας τη συντήρηση του εξοπλισμού και την αδιάλειπτη παροχή ρεύματος, εφόσον θα έχει έσοδα από αυτό, θα πρέπει να πληρώνει τη Δήμο για τον παραχωρημένο χώρο. Εάν δεν υπάρχει εμπορικό ενδιαφέρον από ιδιώτες, τότε σημαίνει ότι δεν είναι η ώρα να γίνει.» «Οι 50 θέσεις είναι λίγες και θα γίνουν πολύ σύντομα ακόμη λιγότερες με την αύξηση των ηλεκτροκίνητων.» «Αγορά – Συντήρηση – Χρήση ηλεκτρικών οχημάτων: Χωρίς σοβαρά οικονομικά κίνητρα θα είναι ημίμετρο. Ερώτημα πολύ σοβαρό: Η περιβαλλοντική αντιμετώπιση αυτών των οχημάτων μετά την απόσυρσή τους (τέλος κύκλου ζωής).» «Δεν φτάνουν 50 θέσεις, πρέπει να δείξουμε ότι χρειάζονται 300...» Όπως φαίνεται από τα σχόλια οι περισσότεροι συμφωνούν απλά καταθέτουν προτάσεις βελτίωσης της πρότασης.
Βήματα Υλοποίησης	Απαιτείται η προκήρυξη του έργου κατόπιν μελέτης τεχνοοικονομικής που θα διερευνά τη δυνατότητα αυτοχρηματοδότησης της εκμετάλλευσης των σημείων φόρτισης και κατόπιν μελέτης και έγκρισης των θέσεων που θα σταθμεύουν.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος εφαρμογής του συστήματος δεν είναι απαγορευτικό για τα οικονομικά δεδομένα του δήμου.
Χρονικός ορίζοντας	Η υλοποίηση του μέτρου αποτελεί μία πολιτική αιχμής για την Ευρωπαϊκή Ένωση και θεωρείται ότι μπορεί εύκολα να εξασφαλιστεί από χρηματοδοτικά προγράμματα, και γι' αυτό προτείνεται άμεσα η εφαρμογή του εντός της επόμενης 5ετίας.
Δείκτες παρακολούθησης	- Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων

Τίτλος Μέτρου	Μέτρο 10.2: Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ΕΘΕΛ, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα (π.χ. ηλεκτρικά)
Περιγραφή	Το μέτρο περιλαμβάνει την αντικατάσταση 10% του στόλου των θερμικών λεωφορείων της ΕΘΕΛ με νέες τεχνολογίας – μη ρυπογόνα οχήματα.
Τεκμηρίωση	Η αντικατάσταση του στόλου των θερμικών λεωφορείων της ΕΘΕΛ από



	νέας τεχνολογίας συμβάλλει στην εξοικονόμηση ενέργειας και στη βελτίωση του περιβάλλοντος της πόλης με θετικές επιπτώσεις στην υγεία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Ιδιαίτερα οι ποδηλάτες και οι πεζοί επειδή αναπνεύουν βαθύτερα και πιο γρήγορα εξαιτίας της άσκησης είναι πιο ευαίσθητοι στις εκπομπές των πετρελαιοκίνητων θερμικών λεωφορείων.
Αποτελέσματα διαβούλευσης	Το μέτρο έχει καθολική αποδοχή. Δεν υπήρχε κανένας που να διαφωνεί με αυτό. Κατατέθηκε ένα σχόλιο που πρότεινε την επέκταση του μέτρου και στα ταξί και ένα που ζήτησε τη διατήρηση των τρόλεϊ: «Κίνητρα για αντικατάσταση του στόλου ταξί με ηλεκτρικά και απαγόρευση μη ηλεκτρικών ταξί στο δακτύλιο.» «Τα ηλεκτρικά λεωφορεία δεν πρέπει να αντικαταστήσουν τα οικολογικά ημισταθερής τροχιάς τρόλεϊ.»
Βήματα Υλοποίησης	Τα βήματα υλοποίησης περιλαμβάνουν την προκήρυξη για την αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων. Ο δήμος δεν εμπλέκεται άμεσα με το έργο.
Κόστος υλοποίησης	Το κόστος υλοποίησης είναι αρκετά υψηλό.
Χρονικός ορίζοντας	Το μέτρο μπορεί να υλοποιηθεί σε δύο φάσεις με τελικό χρονικό ορίζοντα τη 10ετία.
Δείκτες παρακολούθησης	- Προώθηση "καθαρών" οχημάτων ΜΣΜ (ΜΣΤ & ΕΘΕΛ) - Αριθμός λεωφορείων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας

2. Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης

2.1 Εισαγωγή

Η αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ στηρίζεται κατά πολύ στη συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία της πορείας υλοποίησής του. Πράγματι, βάσει και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, η τέταρτη και τελευταία φάση του κύκλου εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν αφορά μόνο στην υλοποίηση των μέτρων που ορίζονται από το σχέδιο αλλά και στις διαδικασίες παρακολούθησης, αξιολόγησης και επικοινωνίας.

Από τη μια πλευρά, η παρακολούθηση συμβάλλει, καθώς διασφαλίζει ότι οι απαραίτητες ενέργειες που ορίζει το ΣΒΑΚ θα πραγματοποιηθούν βάσει περιγραφής και προγραμματισμού (χρονικού και οικονομικού). Από την άλλη, η αξιολόγηση των εφαρμοσμένων μέτρων παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για την τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας ή μη του ΣΒΑΚ, βοηθά στο να προσδιοριστούν τα περισσότερα και λιγότερα επιτυχημένα σημεία του και τέλος διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων μακροπρόθεσμα αποφεύγοντας τα λάθη του παρελθόντος.

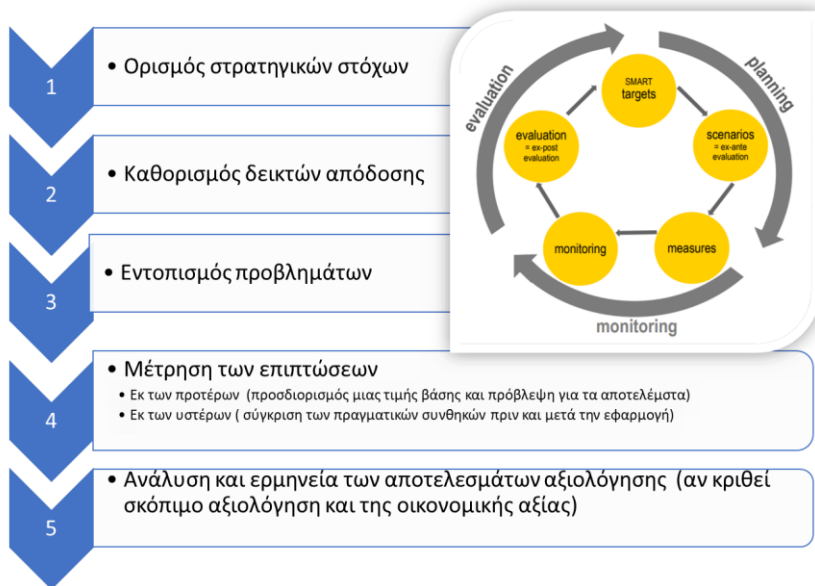
Ο προσδιορισμός της μεθοδολογίας που θα ακολουθηθεί για τις διαδικασίες αυτές στην επόμενη φάση, αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της κατάρτισης του Σχεδίου και αντικείμενο της παρούσας παραγράφου.

Βασικές μεθοδολογικές αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Η παρακολούθηση υλοποίησης και εφαρμογής του σχεδίου θα πρέπει να πραγματοποιείται σε συντομότερα χρονικά διαστήματα και στηρίζεται στις εξής βασικές δραστηριότητες:

- ο Στη συστηματική συλλογή δεδομένων σχετικά με συγκεκριμένους δείκτες – ενδείξεις για την έκταση της προόδου υλοποίησης και της επίτευξης των στόχων
- ο Στην ενημέρωση σχετικά με την πρόοδο υλοποίησης στη διοίκηση του Δήμου και γενικότερα στα εμπλεκόμενα μέρη για την υλοποίηση των μέτρων
- ο Στην παροχή των απαραίτητων πληροφοριών για πιθανές προσαρμογές και επανασχεδιασμό κατά τη διάρκεια της πορείας υλοποίησης
- ο Η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας των μέτρων και των υπόλοιπων δράσεων του ΣΒΑΚ είναι πιο στρατηγικής σημασίας και πραγματοποιείται στο τέλος ενός προγραμματισμένου κύκλου υλοποιήσεων (π.χ. στην 5ετία). Συγκεκριμένα σκοπό έχει:
- ο Την αποτίμηση των μέτρων, πακέτων μέτρων, και του ΣΒΑΚ συνολικά ως προς την αποτελεσματικότητά του (επιτεύχθηκαν οι στόχοι στο προγραμματισμένο χρόνο και κόστος;)
- ο Την παροχή πληροφοριών για τη βελτίωση των μελλοντικών σχεδίων
- ο Αποτελεί τη βάση (baseline assessment) για την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της 10ετίας

Βήματα αξιολόγησης



Εικόνα 2.1: Βήματα αξιολόγησης και παρακολούθησης

Συγκεκριμένα, η διαδικασία αξιολόγησης και παρακολούθησης επιδιώκει να απαντήσει στα παρακάτω ερωτήματα:

- Το SUMP εφαρμόστηκε όπως είχε προγραμματιστεί;
- Η πόλη και οι στοχευμένες ομάδες πληθυσμού επωφελήθηκαν από το ΣΒΑΚ;
- Ήταν αποδοτικό το ΣΒΑΚ από πλευράς κόστους;
- Μπορούν να αποδοθούν στο ΣΒΑΚ οικονομικά, περιβαλλοντικά ή κοινωνικά οφέλη που προέκυψαν;
- Ποια μέτρα ήταν περισσότερα και ποια λιγότερο αποτελεσματικά;
- Μπορούν τα μέτρα να μεταφερθούν ή να κλιμακωθούν;

Οι σημαντικές αυτές διαδικασίες καλούνται να ξεπεράσουν διάφορες προκλήσεις που μπορούν τα συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία:

- Έλλειψη οικονομικών πόρων και ανθρώπινου δυναμικού (κόστος παρακολούθησης και αξιολόγησης)
- Λόγω έλλειψης πόρων δίνεται συνήθως μεγαλύτερη σημασία στην αξιολόγηση από ότι στην παρακολούθηση
- Παρουσιάζονται θεσμικοί φραγμοί και προκλήσεις στο πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ αρχών, φορέων και ιδιωτών
- Υπάρχει σχετικά μικρή ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με το ποιος θα πρέπει να κάνει αυτές τις διαδικασίες και πως
- Υπάρχει έλλειψη συνοχής μεταξύ στόχων άλλων προγραμμάτων π.χ. για την υγεία, την κοινωνική συνοχή, της χρήσης γης κτλ.
- Παρουσιάζονται ζητήματα προστασίας ιδιωτικών δεδομένων κατά τη διάρκεια της συλλογής τους
- Θεωρείται μια δύσκολη και δυνητικά επιρρεπής στις πιέσεις των ομάδων συμφερόντων διαδικασία

Συνοπτικά, τόσο οι δείκτες όσο και οι ποσοτικοί στόχοι αυτών πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με την ανάγκη προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να ακολουθούν τις προτεραιότητες και τους σκοπούς του προγράμματος, ενώ, ακόμη, οφείλουν να είναι σαφείς, ακριβείς, ειδικοί και να εδράζονται σε ποσοτικούς και ποιοτικούς όρους, εύκολα κατανοητούς από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Επιπλέον, πρέπει να είναι εύκολα μετρήσιμοι, ενώ οι διαθέσιμες πηγές πρωτογενών δεδομένων πρέπει να επαρκούν, ώστε να καθίσταται δυνατή η αποτύπωση των πιθανών μελλοντικών μεταβολών. Τέλος, ο ορισμός των δεικτών και των στόχων ενός συστήματος παρακολούθησης και αξιολόγησης πρέπει να τίθεται σε μια ρεαλιστική χρονικά και οικονομοτεχνικά βάση, καθώς πρέπει να λαμβάνει υπόψη την τεχνική, λειτουργική και οικονομική ικανότητα που διαθέτει ο επισπεύδων φορέας.

Τύποι δεικτών

Οι δείκτες αποτελούν το βασικό εργαλείο βάσει του οποίου μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο η παρακολούθηση όσο και η αξιολόγηση. Η ποσοτική διάσταση των δεικτών διευκολύνει τόσο την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών φάσεων. Οι δείκτες κατηγοριοποιούνται σε 5 βασικές κατηγορίες όπως φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα. Οι δείκτες αποτελεσμάτων και οι ενδιάμεσοι δείκτες αφορούν στο αντίκτυπο που είχε η υλοποίηση των μέτρων στο σύνολο τους, κυρίως ως προς τους «έξυπνους» στόχους που τέθηκαν σε προηγούμενο στάδιο. Οι δείκτες εκροών και εισροών αφορούν κυρίως στον τρόπο που εξελίχθηκε και αξιοποιήθηκε το κάθε μέτρο ξεχωριστά ή ο συνδυασμός, ενώ αποσαφηνίζουν τον τρόπο με τον οποίο το κάθε ένα μέτρο από αυτά συνέβαλε στην επιτυχία του Σχεδίου.

Σημαντικοί είναι και οι δείκτες του ευρύτερου περιβάλλοντος καθώς χωρίς αυτούς είναι δύσκολο να αποτιμηθεί η συμβολή του ΣΒΑΚ στη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου καθώς και να προσδιοριστούν οι παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιτυχία ή αποτυχία αυτού.

Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).

Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων (δείκτες μεταφορών): περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).

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).

Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων, σε χλμ).

Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.

Α
ξ
ι
ο
λ
ό
γ
η
σ
η

Π
α
ρ
α
κ
ο
λ
ο
ύ
θ
η
σ
η

Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Στο πλαίσιο του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης για το ΣΒΑΚ του Δήμου επιλέχθηκαν .. δείκτες που περιγράφουν χαρακτηριστικά του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας και εκτιμούν/ επιδιώκουν τις αντίστοιχες τιμές σε μελλοντικούς στόχους.

Αναφορικά με τις τιμές βάσης και τους μελλοντικούς στόχους που αποδίδονται στους δείκτες, οι πρώτες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από τους άξονες προτεραιότητας, τα προγραμματισμένα μέτρα και τις παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ.

Για τον υπολογισμό των τιμών βάσης (2019) αντλήθηκαν δεδομένα από:

- Επίσημα στοιχεία της Τροχαίας, των παροχών συγκοινωνιακού έργου και άλλων φορέων
- Επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή του 2011, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων για τα έτη 2012-2017
- Στοιχεία από τη διαδικασία πρωτοβάθμιας συλλογής δεδομένων
- Στοιχεία από την έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Για την εκτίμηση των τιμών στόχων (2025- 2030) λήφθηκαν υπόψη:

- Η ανάλυση SWOT της υφιστάμενης κατάστασης
- Οι τάσεις εξέλιξης σε Διεθνές, Ευρωπαϊκό & Εθνικό Επίπεδο
- Τα αποτελέσματα της ανάπτυξης του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας (Παραδοτέο Γ)
- Οι προτεραιότητες των εμπλεκομένων
- Η ρεαλιστικότητα επίτευξης της τιμής στόχου στο διαθέσιμο χρονικό πλαίσιο

Ο υπολογισμός των τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα επιτρέπει τον εντοπισμό των αποκλίσεων ή μη από τους στόχους καθώς και την εύρεση των αδυναμιών αλλά και των δυνατών σημείων.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο τελικός κατάλογος δεικτών για το ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων.



Πίνακας 2.1: Δείκτες και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
Δείκτες εκροών						
1	Ποσοστό επέκτασης παρόδιας ελεγχόμενης στάθμευσης	Επέκταση συστήματος σε σχέση με το έτος βάσης	11.314 θέσεις	Κατά 15%	Κατά 25%	5.1, 5.2, 2.6
2	Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)	Ποσοστό του δικτύου χωρίς ελεγχόμενη στάθμευση ή πεζόδρομο(%)	38,80%	30%	24%	5.1, 5.2
3	Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου	Εμβαδόν υφιστάμενων πεζόδρομων	493.584,73τ.μ.	561.000 τ.μ.	625.000 τ.μ.	3.1, 3.3, 3.4, 8.2, 8.3, 8.7
		Ποσοστό υφιστάμενων πεζόδρομων (%)	1,31%	1,49%	1,66%	
4	Περιοχές/ Ούλακες ήπιας κυκλοφορίας	Έκταση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας/Συνολική έκταση Δήμου (%)	-	13,50%	17,60%	8.8, 6.1, 3.2, 3.5, 3.6
5	Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ	Έκταση περιοχής περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ /Συνολική έκταση Δήμου (%)	0%	6,50%	6,6%	8.1, 3.7
6	Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Μήκος ποδηλατοδρόμων / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου Δήμου	0,28%	6,24%	11,90%	6.2, 7.1, 7.2, 7.4
7	Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου	Μήκος λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου/Συνολικό μήκος λεωφορειολωρίδων	-	30%	50%	7.4
8	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ / Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	-	25%	10%	1.1, 8.4, 8.5, 8.6
9	Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ	Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ/Σύνολο διαβάσεων δικτύου	-	30%	50%	1.1
10	Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας	Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας/Σύνολο των στάσεων	-	20%	40%	2.4, 1.1



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αθηναίων
«Σχέδιο Δράσης»



Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
11	Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων	Αριθμός σημείων για τοποθέτηση κοινόχρηστων ποδηλάτων προς ενοικίαση στο Δήμο	0	70	150	7.3
12	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων/Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	0	15%	30%	7.3
13	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)	Σημείο ανά κάτοικο		1 σημείο/ 6600 κατοίκους	1 σημείο / 2200 κατοίκους	9.1
14	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων/Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης	0	15%	30%	9.1
15	Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων	Πλήθος σταθμών φόρτισης	0	50	70	10.1
Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας						
16	Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό)	Μήκος γραμμής σε χιλιόμετρα (εντός του Δήμου)	32,2 χλμ	39,2 χλμ	56,2 χλμ	2.5
17	Βελτίωση συχνότητας μέσων σταθερής τροχιάς	Μέση συχνότητα δρομολογίων /ώρα στις ώρες αιχμής	μετρό 6 λεπτά, τραμ 10 λεπτά, προαστιακός: 30 λεπτά	μετρό: 4 λεπτά, τραμ: 10 λεπτά, προαστιακός: 25 λεπτά	μετρό: 3λεπτά, τραμ: 10 λεπτά, προαστιακός: 20 λεπτά	2.3
18	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	11,34%	12,50%	14,50%	3.1-3.7, 8,1-8,5, 8.7, 8.8
19	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	1,09%	2,50%	4,50%	7.1-7.4
20	Ποσοστό μετακινήσεων με λεωφορείο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	25,15%	25,77%	24%	2.1,2.4,
21	Ποσοστό μετακινήσεων με μέσα σταθερής τροχιάς	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	26,88%	27%	29%	2.1, 2.3, 2.4, 2.5
22	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	30,42%	27,84%	22,30%	2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 7.1-7.4, 2.6, 2.7, 5.1, 5.2
23	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	5,12%	4,31%	3,20%	2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 7.1-7.4, 2.6, 2.7



Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
24	Ποσοστό μετακινήσεων με car-sharing	Ποσοστό στην κατανομή κατά μέσο(%)	0,00%	0,08%	2,50%	9.1
Δείκτες αποτελεσμάτων						
25	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)	Πλήθος σημείων ενδιαφέροντος με τον ελάχιστο προβλεπόμενο αριθμό θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος	0	25,00%	50,00%	1.2
26	Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης (συνολικά έχουν εντοπιστεί 1768 σημεία ενδιαφέροντος εντός της πόλης βλ. παραδοτέο Β)	Πλήθος χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος		25,00%	50,00%	1.3
27	Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης - Info Kiosks	Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης	0	3	5	2.2
28	Προώθηση "καθαρών" οχημάτων ΜΣΜ (ΜΣΤ & ΕΘΕΛ)	Ποσοστό καθαρών οχημάτων επί του συνόλου	-	5,00%	10,00%	10.2
29	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος	Πλήθος θανατηφόρων και σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων	33	20	10	4.1, 4.2, 4.3, 7.1, 8.8, 6.2
30	Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων	Πλήθος τροχαίων το εξεταζόμενο έτος – Πλήθος τροχαίων ατυχημάτων το έτος βάσης προς το πλήθος των τροχαίων το έτος βάσης	1192	35%	70%	4.1, 4.2, 4.3, 7.1, 8.8, 6.2
31	Δράσεις πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	Πλήθος δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης ανά έτος	0	1	2	9.2, 2.7



Α/Α	Δείκτης	Ορισμός	Έτος Βάσης	Στόχος		Σχετικά μέτρα
				5ετία	10ετία	
32	Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία	Αριθμός σχολείων με διαμορφωμένους σχολικούς δακτυλίους/ Συνολικός αριθμός σχολείων	0	20%	40%	4.3
Δείκτες Εισροών						
33	Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς (προτεραιότητα)	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς (προτεραιότητα)	0	Προτεραιότητα 1: 25 εκ. € Προτεραιότητα 2: 16.500 € Προτεραιότητα 3: 107 εκ. € Προτεραιότητα 4: 20,2 εκ. € Προτεραιότητα 5: 50.000 € Προτεραιότητα 6: 1,8 εκ. € Προτεραιότητα 7: 9,9 εκ. € Προτεραιότητα 8: 114 εκ. € Προτεραιότητα 9: 6,6 εκ. € Προτεραιότητα 10: 2,25 εκ. €	Προτεραιότητα 1: 4,55 εκ. € Προτεραιότητα 2: - Προτεραιότητα 3: 87,8 εκ. € Προτεραιότητα 4: - Προτεραιότητα 5: - Προτεραιότητα 6: - Προτεραιότητα 7: 4,5 εκ. € Προτεραιότητα 8: - Προτεραιότητα 9: 3,3 εκ. € Προτεραιότητα 10: 3,34 εκ. €	
34	Παροχή κινήτρων για την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς	Ύψος κινήτρων (σε €)	0			2.1, 2,7

2.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης

Για την σωστή παρακολούθηση του σχεδίου, δεν επαρκεί η αναγνώριση των καταλληλότερων δεικτών. Η διαδικασία υπολογισμού των δεικτών από τα στελέχη του Δήμου κατά την διάρκεια της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό αντικείμενο. Το σχέδιο παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει επαρκείς πληροφορίες προκειμένου διαφορετικά στελέχη του δήμου, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές να είναι σε θέση να εκτελέσουν την αξιολόγηση της προόδου του Σχεδίου.

Για τον σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε από την ομάδα έργου, μια λεπτομερής δομή των προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης με την μορφή πίνακα, ο οποίος περιλαμβάνει τα εξής πεδία πληροφορίας:

- Ονομασία Δείκτη
- Μονάδα μέτρησης
- Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα
- Βασικά Βήματα Υπολογισμού
- Απαιτούμενα Λογισμικά
- Πηγές πρωτογενών δεδομένων
- Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό

Στην συνέχεια ακολουθούν οι πίνακες για το σύνολο των δεικτών παρακολούθησης.

Δείκτες εκρών

Ονομασία Δείκτη	1. Παρόδια ελεγχόμενη στάθμευση
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) επέκτασης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χωρικά δεδομένα 2) Δεδομένα του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Καταμέτρηση των συνολικών θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης 3) Υπολογισμός του ποσοστού επέκτασης σε σχέση με το έτος βάσης [(Τελικό – Αρχικό)/Αρχικό]
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Ειδική εφαρμογή για το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (πιθανόν ένα smart system)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Ειδική εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	2. Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) του δικτύου χωρίς ελεγχόμενη στάθμευση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Συνολική προσφορά στάθμευσης 2) Δεδομένα του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Ψηφιοποίηση του δικτύου 2) Υπολογισμός της συνολικής προσφοράς στάθμευσης 3) Καταμέτρηση των συνολικών θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης

Ονομασία Δείκτη	2. Παρόδια ελεύθερη στάθμευση στο ιεραρχημένο δίκτυο (εξαιρούνται ρυθμίσεις με πινακίδες)
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Ειδική εφαρμογή για το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (πιθανόν ένα smart system)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Ειδική εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	3. Πεζόδρομοι στο οδικό δίκτυο του Δήμου
Μονάδα μέτρησης	1) Εμβαδόν πεζοδρομίων 2) Ποσοστό (%) μήκους πεζοδρόμων ως προς το συνολικό μήκος οδικού δικτύου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος οδικού δικτύου 2) Μήκος πεζοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός της έκτασης του οδικού δικτύου της περιοχής 2) Υπολογισμός του μήκους των πεζοδρόμων 3) Υπολογισμός του ποσοστού μήκους των πεζοδρόμων στο σύνολο του δικτύου 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	4. Περιοχές/θύλακες ήπιας κυκλοφορίας
Μονάδα μέτρησης	Έκταση περιοχής ήπιας κυκλοφορίας/ Συνολική έκταση Δήμου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χωρικά δεδομένα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικής έκτασης περιοχής 2) Υπολογισμός της έκτασης της περιοχής που έχει μετατραπεί σε ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός του ποσοστού της έκτασης που έχει μετατραπεί σε ήπιας κυκλοφορίας 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	5. Περιοχή περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ
Μονάδα μέτρησης	Έκταση περιοχής περιορισμένης πρόσβασης ΙΧ οχημάτων προς συνολική έκταση Δήμου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χωρικά δεδομένα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικής έκτασης περιοχής 2) Υπολογισμός της έκτασης της περιοχής που είναι περιορισμένη η πρόσβαση για τα ΙΧ οχήματα 3) Υπολογισμός του ποσοστού της έκτασης που είναι περιορισμένη η πρόσβαση για τα ΙΧ οχήματα 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	6. Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου με δίκτυο ποδηλατοδρόμων
Μονάδα μέτρησης	Μήκος ποδηλατοδρόμων / συνολικό μήκος οδικού δικτύου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος Οδικού δικτύου 2) Μήκος δικτύου ποδηλατοδρόμων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους κύριου οδικού δικτύου 2) Υπολογισμός του μήκους του δικτύου ποδηλατοδρόμων 3) Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του οδικού δικτύου με ποδηλατόδρομο 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Ποδηλατικοί οργανισμοί - ενώσεις
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	7. Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου
Μονάδα μέτρησης	Μήκος λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου/Συνολικό μήκος λεωφορειολωρίδων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος λεωφορειολωρίδων 2) Μήκος ποδηλατόδρομου μέσα στη λεωφορειολωρίδα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους λεωφορειολωρίδων 2) Υπολογισμός του μήκους ποδηλατοδρόμων στις λεωφορειολωρίδες 3) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων



Ονομασία Δείκτη	7. Ποσοστό λεωφορειολωρίδων με ύπαρξη ποδηλάτου
	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	8. Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ
Μονάδα μέτρησης	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ / Συνολικό μήκος πεζοδρομίων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος <1,5μ 2) Συνολικό μήκος πεζοδρομίων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους του δικτύου πεζοδρομίων 2) Υπολογισμός του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 3) Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	9. Διαβάσεις με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ / Σύνολο διαβάσεων δικτύου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος διαβάσεων με κατάλληλες υποδομές υποστήριξης ΑμεΑ 2) Σύνολο διαβάσεων δικτύου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού μήκους του δικτύου πεζοδρομίων 2) Υπολογισμός του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 3) Υπολογισμός του ποσοστού του μήκους του δικτύου πεζοδρομίων με πλάτος μικρότερο του 1,5μ 4) Ψηφιοποίηση του δικτύου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Αυτοτελές Τμήμα Προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	10. Ποσοστό στάσεων με κατάλληλα χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας / Σύνολο των στάσεων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος στάσεων με επαρκή χαρακτηριστικά άνεσης και ασφάλειας 2) Σύνολο των στάσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των στάσεων αστικής συγκοινωνίας 2) Εντοπισμός των στάσεων που αναβαθμίζονται 3) Υπολογισμός του ποσοστού των στάσεων που έχουν αναβαθμιστεί 4) Ψηφιοποίηση των στάσεων στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	11. Εγκατάσταση συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός σημείων για τοποθέτηση κοινόχρηστων ποδηλάτων προς ενοικίαση στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των σημείων ενοικίασης στάθμευσης ποδηλάτου 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	12. Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων/Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Αριθμός ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων 2) Συνολικός αριθμός ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Καταμέτρηση στόλου ηλεκτρικών ποδηλάτων 2) Καταμέτρηση συνολικού στόλου ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Λογισμικό της/των Εταιρείας/ών διαχείρισης του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	12. Ποσοστό ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
	Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος ενοικίασης ποδηλάτων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	13. Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός σημείων car-sharing
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος σημείων car-sharing
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός σημείων car-sharing 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο οδικό δίκτυο 3) Υπολογισμός της αναλογίας σημείων προς το σύνολο του πληθυσμού
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Λογισμικά της/των Εταιρείας/ών διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	14. Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων/Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων 2) Συνολικός αριθμός οχημάτων στο σύστημα κοινής χρήσης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Καταμέτρηση στόλου ηλεκτρικών αυτοκινήτων 2) Καταμέτρηση συνολικού στόλου αυτοκινήτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel Λογισμικά της/των Εταιρείας/ών διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος car-sharing
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία Δείκτη	15. Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός εγκαταστημένων και λειτουργικών σταθμών φόρτισης αυτοκινήτων

Ονομασία Δείκτη	15. Πλήθος σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος σταθμών φόρτισης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός των σημείων φόρτισης 2) Ψηφιοποίηση του σημείων φόρτισης στο οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Διαχειριστές Δικτύου Ρεύματος
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας

Ονομασία δείκτη	16. Επέκταση δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό)
Μονάδα μέτρησης	Χιλιόμετρα
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Χιλιόμετρα υλοποιημένων γραμμών του δικτύου των μέσων σταθερής τροχιάς (μετρό και τραμ)
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός του συνολικού μήκους του δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	17. Μέση συχνότητα μέσων σταθερής τροχιάς στις ώρες αιχμής
Μονάδα μέτρησης	Δρομολόγιο / Λεπτά
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πίνακας με τις γραμμές του τραμ και του μετρό που εξυπηρετούν τον Δήμο και τις συχνότητες αυτών
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός του πλήθους δρομολογίων της κάθε γραμμής του κάθε μέσου την ώρα αιχμής (π.χ. 10 δρομολόγια την ώρα αιχμής) 2) Υπολογισμός της μέσης συχνότητας για κάθε γραμμή και για το κάθε μέσο (τραμ, μετρό) εντός των ορίων του Δήμου για τις ώρες αιχμής
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	18. Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων πεζή
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	19. Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ποδήλατο
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	20. Ποσοστό μετακινήσεων με Λεωφορεία στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου 2) Στοιχεία του ΟΑΣΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΜΜΜ

Ονομασία δείκτη	20. Ποσοστό μετακινήσεων με Λεωφορεία στην κατανομή κατά μέσο
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	21. Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΣΤ στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου 2) Στοιχεία του ΟΑΣΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΜΜΜ
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	22. Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με ΙΧ
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	23. Ποσοστό μετακινήσεων με μηχανοκίνητο δίκυκλο στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Στατιστική επεξεργασία των αποτελεσμάτων της σχετικής ερώτησης και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με μηχανοκίνητο δίκυκλο
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	24. Ποσοστό μετακινήσεων με σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων στην κατανομή κατά μέσο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Απαντήσεις προερχόμενες από σχετική έρευνα ερωτηματολογίου 2) Στοιχεία από την/τις εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εκπόνηση έρευνας ερωτηματολογίου προς τους κατοίκους του Δήμου 2) Συλλογή δεδομένων χρήσης από την/τις εταιρεία/ες διαχείρισης του συστήματος 3) Στατιστική επεξεργασία των δεδομένων και υπολογισμός του ποσοστού μετακινήσεων με σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel Λογισμικό στατιστικής ανάλυσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Δείκτες αποτελεσμάτων

Ονομασία δείκτη	25. Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση των ΑμεΑ
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση ΑμεΑ (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος Σημείων Ενδιαφέροντος 2) Πλήθος Σημείων Ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται πρόσβαση σε ΑμεΑ (πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ)

Ονομασία δείκτη	25. Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση των ΑμεΑ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης όλων των σημείων ενδιαφέροντος εντός των ορίων του Δήμου 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο δίκτυο (ΣΓΠ) 3) Εντοπισμός των σημείων ενδιαφέροντος όπου διασφαλίζεται η πρόσβαση σε ΑμεΑ
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Λογιστικά φύλλα π.χ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	26. Ποσοστό κοινόχρηστων χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος χώρων και σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης / προς το συνολικό πλήθος των σημείων ενδιαφέροντος (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος Σημείων Ενδιαφέροντος 2) Πλήθος Σημείων με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των σημείων ενδιαφέροντος εντός των ορίων του Δήμου 2) Ψηφιοποίηση των σημείων στο δίκτυο (ΣΓΠ) 3) Εντοπισμός των σημείων ενδιαφέροντος με τον κατάλληλο εξοπλισμό πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών) Λογιστικά φύλλα π.χ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	27. Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης ευαισθητοποίησης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης ευαισθητοποίησης
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των νέων ελεύθερων χώρων ενημέρωσης ευαισθητοποίησης εντός των ορίων του Δήμου
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα π.χ. Excel



Ονομασία δείκτη	27. Διαμόρφωση έξυπνων χώρων ενημέρωσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	28. Προώθηση "καθαρών" οχημάτων σε ΜΣΜ
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος μη ρυπογόνων οχημάτων στο σύνολο του στόλου (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Πλήθος ηλεκτροκίνητων οχημάτων και νέας τεχνολογίας συρμών εντός του στόλου 2) Συνολικός αριθμός οχημάτων και συρμών του στόλου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνόλου οχημάτων και συρμών σε ΜΣΤ & ΕΘΕΛ 2) Εντοπισμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων και συρμών εντός του στόλου
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	ΟΑΣΑ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	29. Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά έτος
Μονάδα μέτρησης	Ατυχήματα
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Οδικά τροχαία ατυχήματα που έχουν λάβει χώρα κατά τα προηγούμενα έτη
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων που έχουν λάβει χώρα εντός των ορίων του Δήμου 2) Επιλογή από τα ανωτέρω των οδικών τροχαίων ατυχημάτων με νεκρούς και τραυματίες 3) Υπολογισμός του αριθμού των νεκρών και τραυματιών
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας ΕΛΣΤΑΤ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	30. Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό μείωσης τροχαίων (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή	1) Οδικά τροχαία ατυχήματα που έχουν λάβει χώρα κατά το

Ονομασία δείκτη	30. Ποσοστό μείωσης ετήσιου αριθμός τροχαίων συμβάντων
δεδομένα	προηγούμενο έτος
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των οδικών τροχαίων ατυχημάτων που έχουν λάβει χώρα εντός των ορίων του Δήμου για κάθε έτος 2) Υπολογισμός του ποσοστού μείωσης των ατυχημάτων σε σχέση με το έτος βάσης μέσω του τύπου [(Τελικό – Αρχικό)/ Αρχικό]
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Διεύθυνση Τροχαίας Αστυνομίας ΕΛΣΤΑΤ
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	31. Δράσεις Ενημέρωσης και Ευαισθητοποίησης ανά έτος
Μονάδα μέτρησης	Πλήθος ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Στρατηγική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης 2) Ετήσιο πρόγραμμα δράσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Επικοινωνία – συλλογή δεδομένων από αρμόδια τμήματα και φορείς 2) Απολογισμός δράσεων
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Σχετικοί Φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	32. Βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό σχολείων με διαμορφωμένους σχολικούς δακτυλίους (%)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Θέσεις σχολικών εγκαταστάσεων στο σύνολο του Δήμου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Εντοπισμός βάσει της γεωγραφικής τους θέσης των σχολικών εγκαταστάσεων εντός του Δήμου 2) Εντοπισμός των σχολικών εγκαταστάσεων που βρίσκονται εντός δακτυλίου ήπιας κυκλοφορίας (ή με διαμορφωμένες σχολικές διαδρομές)
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων



Ονομασία δείκτη	33. Κόστος επενδύσεων για νέες /βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Κόστος επενδύσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός κόστους επενδύσεων ανά μέσο μεταφορά κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων Σχετικοί Φορείς
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

Ονομασία δείκτη	34. Ύψος κινήτρων για την προώθηση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) κινήτρων / έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	1) Κόστος κινήτρων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός συνολικού ύψους κινήτρων ανά έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Λογιστικά φύλλα πχ. Excel
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Αθηναίων
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Αθηναίων

3. Κοστολόγηση Μέτρων και Περιγραφή

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται με την μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Τον άξονα προτεραιότητας στον οποίο υπάγεται το εξεταζόμενο μέτρο
- Τον τίτλο του μέτρου που εξετάζεται
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο / δράση
- Τις απαιτούμενες ενέργειες για την υλοποίηση του μέτρου/ της δράσης
- Τους φορείς που εμπλέκονται
- Την εκτίμηση του κόστους υλοποίησης του εξεταζόμενου έργου, η οποία αποτελείται από:
 - ο Την εκτιμώμενη ποσότητα της προτεινόμενης παρέμβασης
 - ο Την μονάδα μέτρησης της ποσότητας
 - ο Την εκτιμώμενη τιμή μονάδος (€) του εξεταζόμενου στοιχείου παρέμβασης
 - ο Την συνολική δαπάνη της προτεινόμενης παρέμβασης



Πίνακας 3.1: Συνολικός Πίνακας Μέτρων

Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή
				5ετία	10ετία					
Προτεραιότητα 1: Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας										
1.1	Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις τοπικές οδούς της πόλης	Χαρακτηρισμός όσων από τοις τοπικές οδούς δεν έχουν πεζοδρόμια πλάτους τουλάχιστον 1,5 μέτρου ως οδών ήπιας κυκλοφορίας και συνύπαρξης πεζών - οχημάτων με όριο ταχύτητας 20 χλμ./ώρα ή πεζοδρόμων.	Αφορά το τοπικό οδικό δίκτυο.	v		Δεν υπάρχουν καταγραφές πεζοδρομίων για όλο το οδικό δίκτυο		24.000.000,00	Δημοπρατείται έργο με τίτλο: "Ενεργειακή αναβάθμιση μέσω της αναβάθμισης βατότητας πεζοδρομίων και οδών από την 1η έως την 7η Δ.Κ.", προϋπολογισμού 24.000.000,00€ για την επόμενη τριετία	
1.2	Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης	Αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων (συντήρηση - ανακατασκευή) για τη διασφάλιση πρόσβασης στα "εμποδιζόμενα άτομα" και την διέλευση/ παραμονή τους σε ένα περιβάλλον περισσότερο ασφαλές και περισσότερο φιλικό.	Αφορά όλους τους κοινόχρηστους χώρους του δήμου.		v			9.000.000,00	Δημοπρατείται έργο με τίτλο: "Αποκαταστάσεις–Ανακατασκευές-Αναπλάσεις Κοινοχρήστων Χώρων του Δ. Αθηναίων", προϋπολογισμού 9.000.000,00€ για την επόμενη τριετία	Στο Τεχνικό Πρόγραμμα του Δήμου υπάρχει έργο με τίτλο: Έργα Ελαιώνα (Διάνοιξη οδών και ασφαλτοστρώσεων, Κατασκευή Η/Μ δικτύων, Πράσινο, περιβάλλον χώρος και εξοπλισμός, Φωτισμός), προϋπολογισμού 21.500.000,00€
1.3	Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών	Ανάπτυξη ενός συστήματος πινακίδων, που θα καλύπτει όλα τα επιθυμητά σημεία ενδιαφέροντος, για την ολοκληρωμένη παροχή πληροφόρησης, σε συνδυασμό με την παροχή ασφαλών και αξιόπιστων οδηγιών προς τους μετακινούμενους που το χρησιμοποιούν για την επίτευξη της: (α) Ανάδειξης του πολιτιστικού, ιστορικού, θρησκευτικού και τουριστικού προϊόντος της πόλης, (β) αύξησης της ελκυστικότητας και προσπελασιμότητάς της και (γ) προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσα από την ενθάρρυνση και υποστήριξη της πεζή μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο	Σε όλη την έκταση της πόλης	v					Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων	



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 2: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς (ΜΣΜ)											
2.1	Κίνητρα για τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς	Σύνδεση της κατοχής κάρτας απεριορίστων διαδρομών συλλογικών μέσων μεταφορών με εκπτώσεις στο κόστος ενοικίασης κοινής χρήσης ποδηλάτων	Μεταφορικό δίκτυο αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v					Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ		
2.2	Info Kiosks	Διάχυση πληροφορίας για τους τρόπους μετακίνησης στην πόλη, ενημέρωση για τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα αξιοθέατα	Σε προκαθορισμένα κεντρικά σημεία (Σύνταγμα, Μουσείο Ακρόπολης, Πλάκα)	v		3	5.500,00	16.500,00			
2.3	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) (προαστιακός, μετρό, τραμ), Επέκταση ωραρίου	Συχνότητα ανά 3 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής στο μετρό, 10 λεπτά στο τραμ, ανά 20 λεπτά προαστιακός στον άξονα Αθήνα - ΣΚΑ, Κατάργηση γραμμών που καλύπτονται από μέσα σταθερής τροχιάς, δημιουργία τροφοδοτικών γραμμών (αναδιοργάνωση γραμμών ΟΑΣΑ)	Μεταφορικό δίκτυο αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v	v				Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ		
2.4	Βελτίωση αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μεταφοράς	Επέκταση στάσεων τηλεματικής, αναγγελία καθυστερήσεων, αστυνόμευση λεωφορειολωρίδων	Αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, τροχαίας, δημοτικής αστυνομίας	v	v				Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ		
2.5	Επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς (ΜΣΤ) σε συνδυασμό με αναπλάσεις	Επέκταση της γραμμής τραμ έως τα Άνω Πατήσια. Ανάπτυξη γραμμής τραμ κατά μήκος της Λεωφόρου Αλεξάνδρας από Σταθμό Λαρίσης μέχρι Νοσοκομείο Παίδων. Ανάπτυξη κλάδου ΜΣΤ για Κέντρο Πολιτισμού Ιδρύματος Σταύρου Νιάρχου. Κατασκευή και λειτουργία Τμήματος Α' της Γραμμής 4 του Μετρό.	Οδός Πανεπιστημίου - Οδός Πατησίων - Οδός Συγγρού - Άξονας Γραμμής 4 μετρό (Κυψέλη - Δικαστήρια - Εξάρχεια - Πανεπιστήμιο - Κολωνάκι - Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη)		v				Αρμοδιότητα ΣΤΑ.ΣΥ.		
2.6	Απόδοση μέρους του κόστους στους ιδιοκτήτες ΙΧ για την ανάπτυξη και λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας.	Επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, επιβολή τέλους στάθμευσης σε μεγάλες επιχειρήσεις χωρίς συμφωνία με τον ΟΑΣΑ για μαζική αγορά καρτών απεριορίστων διαδρομών, ανάπτυξη αστικών διοδίων	Απαιτεί κρατική νομοθετική παρέμβαση		v				Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ		
2.7	Ενίσχυση συλλογικών τρόπων μετακίνηση προς την εργασία (car pooling)	Φορολογικά κίνητρα σε μεγάλες επιχειρήσεις που ενθαρρύνουν τη συλλογική μετακίνηση των εργαζομένων τους προς την εργασία	Απαιτεί κρατική νομοθετική παρέμβαση		v				Δεν κοστολογείται, διοικητικό ζήτημα		



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου											
3.1	Ανάπλαση Πλατείας Θεάτρου	Πλήρης ανάπλαση της περιοχής γύρω από την πλατεία Θεάτρου και πεζοδρόμηση των οδών πέριξ αυτής. Η ανάπλαση περιλαμβάνει την οδό Θεάτρου, την οδό Διπλάρη, τις δύο κάθετες στην οδό Μενάνδρου οδούς που απολήγουν στην πλατεία Θεάτρου και περιβάλλουν τη Διπλάρειο Σχολή – καθώς και την οδό Σωκράτους από Ευριπίδου έως Σοφοκλέους.	Περιοχή γύρω από την πλατεία Θεάτρου στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας	v				2.500.000,00			
3.2	Ανάπλαση Πλατείας Αγίου Γεωργίου	Πλήρης ανάπλαση της πλατείας με βιοκλιματικό σχεδιασμό και πεζοδρόμηση οδών πέριξ της πλατείας	Πλατεία Αγίου Γεωργίου στην Ακαδημία Πλάτωνος	v		0.4 he		11.100.000,00	ΟΡΘΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ: Δημιουργία πράσινων διαδρομών με ανάπλαση της πλατείας Αγ. Γεωργίου και των πεζοδρόμων Τιμαίου και Μοναστηρίου και διαμόρφωση των οδών Τιμαίου και Μοναστηρίου σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας στην 4η Δ.Κ. - Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 2.500.000,00€	ΕΡΓΑ ΠΡΑΣΙΝΟΥ: Στο Τεχνικό Πρόγραμμα υπάρχει έργο με τίτλο: "Διαμόρφωση Κοινοχρήστων Χώρων στην περιοχή Ελαιώνα/ διαμόρφωση χώρου πρασίνου στα ο.τ. 17 και ο.τ. 29 του Δήμου Αθηναίων" -Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 8.600.000,00€	
3.3	Ανάπλαση Πλατείας Έλληνα Εργάτη	Ανάπλαση πλατείας Έλληνα Εργάτη και μετατροπή των οδών Πανδοσίας (από Τραλλέων έως Αλιάρτου) και Αλιάρτου (από Πανδοσίας έως Σιτάκης) σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Λαμπρινή	v		0.35 he		2.500.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 2.500.000,00€		
3.4	Σύνδεση Στρέφη - Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου	Μετατροπή της οδού Τοσίτσα (από Μπουμπουλίνας έως Ζωσιμάδων) σε οδό ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμηση της οδού Ζωσιμάδων. Το πρώτο τμήμα της οδού Τοσίτσα από Πατησίων μέχρι Μπουμπουλίνας πεζοδρομείται.	Εξάρχεια	v		1 km		3.500.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 3.500.000,00€		
3.5	Ανάπλαση Πλατείας Αγ. Νικολάου	Πλήρης ανάπλαση της πλατείας με βιοκλιματικό σχεδιασμό και πεζοδρόμηση οδών πέριξ της πλατείας	Πλατεία Αγ. Νικολάου	v		0.05 he		2.500.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 2.500.000,00€		
3.6	Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως και σύνδεση με Ακαδημία Πλάτωνος	Αξιοποίηση του χώρου που θα ελευθερωθεί μετά την υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών και δημιουργία εγκάρσιων συνδέσεων προς τον λόφο Σκουζέ, τον Ιππία Κολωνό και την Ακαδημία Πλάτωνος για τη δημιουργία πράσινων διαδρομών	Οδός Κωνσταντινουπόλεως από "Τρεις Γέφυρες" έως "Σταθμό Πελοποννήσου", Ίππιος Κολωνός, Ακαδημία Πλάτωνος	v	v	1.5 km	3.800.000,00	5.700.000,00		Διαμόρφωση οδού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας συμπεριλαμβανομένων των στοιχείων για την εξυπηρέτηση Α.με.Α (δημιουργία ζώνης όδευσης τυφλών και ράμπες) και των λοιπών στοιχείων εξυπηρέτησης όπως σήμανση, φωτισμός, αστικός εξοπλισμός και φύτευση	https://www.the-ssalia-espa.gr/attachments/article/586/5054095.PDF



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου											
3.7	Υλοποίηση έργου "Διπλή Ανάπλαση"	Υπογειοποίηση Λ/ Αλεξάνδρας και μεταφορά του γηπέδου του Παναθηναϊκού στον Ελαιώνα, σύμφωνα με τη μελέτη, όπως θα εγκριθεί.	Λεωφόρος Αλεξάνδρας, Ελαιώνας	v	v			170.000.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός 170.000.000,00€		https://ypodomes.com/stin-telikeytheia-to-neo-gipedo-toy-paoston-votaniko/
3.8	Ενοποίηση Πνευματικού Τριγώνου	Μερική άρση της αποκοπής που προκαλεί η Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου (π.χ. μέσω νέων διαβάσεων πεζών ή περιορισμού της ταχύτητας των οχημάτων ή στένωσης της διατομής)	Περιβάλλοντας Χώρος Πινακοθήκης, Πολεμικού και Βυζαντινού Μουσείου, Ωδείου, Ζαπτείου		v	23 he					
Προτεραιότητα 4: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιαδήποτε μέσο											
4.1	Αναπροσαρμογή οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Σε περιοχές με αυξημένη συχνότητα ατυχημάτων (όπως περιγράφονται στη μελέτη) και ύστερα από εξειδικευμένες μελέτες οδικής ασφάλειας	Σε όλη την έκταση του δήμου	v				250.000,00	Αμοιβές μελετών	Η υλοποίηση δεν κοστολογείται - απαιτείται καταγραφή των αναγκών	
4.2	Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού	Πρόβλεψη ηλεκτροφωτισμού σε περιοχές ελλιπούς φωτισμού (για παράδειγμα στην οδό Πατησίων) και συντήρηση και ενεργειακή αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με χρήση νέων τεχνολογιών σύγχρονου φωτισμού (LED)	Σε όλη την έκταση του δήμου	v				20.000.000,00	- Ενδεικτικός προϋπολογισμός: 20.000.000,00€		
4.3	Ανάπτυξη σχεδίου δράσης για την βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία	Εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προτάσεων και παρεμβάσεων που αφορούν στην αύξηση της οδικής ασφάλειας μαθητών και προσωπικού γύρω από σχολικούς χώρους και δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών με περπάτημα ή ποδήλατο μέσω υποδομών ή ομαδικών κοινωνικών δράσεων.	Σε όλες τις γειτονιές γύρω από σχολικά συγκροτήματα του δήμου	v					Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων		



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 5: Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης											
5.1	Αντιμετώπιση Παράνομης Στάθμευσης	Αστυνόμηση, Σύμβαση ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης που αντιμετωπίζουν όλα τα εξειδικευμένα θέματα (π.χ. για τουριστικά λεωφορεία, τροφοδοσία καταστημάτων, ταξί, στάθμευση κατοίκων σε πυκνοδομημένες περιοχές)	Σε σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος, εμπορικών χρήσεων και στις πυκνοδομημένες γειτονιές	v					Δεν κοστολογείται, διοικητικό ζήτημα		
5.2	Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Στην περιμετρική του ιστορικού κέντρου περιοχή	v				50.000,00	Μελέτη 50.000	Προμήθεια και εγκατάσταση συστήματος έξυπνης στάθμευσης για Δήμο Αθηναίων Προμήθεια 1000 αισθητήρων στάθμευσης, τοποθέτηση στο οδόστρωμα, εξοπλισμός διαδικτυακής σύνδεσης, άδειες χρήσης πλατφόρμας έξυπνης πόλης, υπηρεσίες εγκατάστασης και εκπαίδευσης 550000€ ανά 1000 θέσεις	https://e-thessalia.gr/ana-deichthike-prosorinos-meiodotis-gia-ti-meleti-toy-neoy-systimatos-elegchomenis-stathmeysis-ston-dimo-voloy/
Προτεραιότητα 6: Διαχείριση της κυκλοφορίας και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας											
6.1	Κυκλοφορία των οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο σε χαμηλό όριο ταχύτητας	Θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα, όπου επιβάλλεται συνύπαρξη με πεζούς (σε δρόμους με πεζοδρόμια μικρότερα του 1,5 μέτρου) και 30 χλμ./ώρα στους υπόλοιπους τοπικούς δρόμους για να εξασφαλίζεται συνύπαρξη με τους ποδηλάτες. Συμπληρωματικά προτείνεται όπου η γεωμετρία του οδικού δικτύου επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων την κατασκευή μειωτήρων ταχύτητας (σαμαράκια).	Σε όλες τις τοπικές οδούς	v		600km		560.000,00	Κυκλοφοριακή μελέτη – Επιτροπή ποιότητας ζωής – Απόφαση δημοτικού συμβουλίου – Έκδοση κανονιστικής απόφασης – Έγκριση αποκεντρωμένης διοίκησης – ΦΕΚ Προμήθεια εξοπλισμού – Υλοποίηση Ενδεικτικό κόστος για τα Γρεβενά 59.000	Τοποθέτηση κατακόρυφης σήμανσης στο δίκτυο & τοποθέτηση ηλεκτρονικών πινακίδων στις εισόδους της ζώνης	http://dimosgrevonon.gr/attachments/article/2566/%CE%A0.3.%20CE%9F%CE%A1%CE%91%CE%9C%CE%91%20CE%A3%CE%A4%CE%9F%CE%A7%CE%9F%CE%99%20CE%9C%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%91_v6.pdf
6.2	Τοποθέτηση σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που ειδοποιεί για την παρουσία ποδηλάτων	Σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας	v		0.5km	2.500.000	1.250.000,00	Διαμόρφωση	Ήπια κυκλοφορία	https://www.larissapress.gr/2019/12/13/ti-schediazai-i-dimotiki-archi-gia-to-2020-sti-larisa/



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου											
7.1	Δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου από τις γειτονιές του Δήμου στο κέντρο της πόλης	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για τη δημιουργία πλήρους δικτύου στον δήμο Αθηναίων	Μητροπολιτικός άξονας Θησείο - Κηφισιά (βόρειος άξονας) στα όρια του Δήμου Αθηναίων (Ερμού, Αθηνάς, Γ' Σεπτεμβρίου, Φωκίωνος Νέγρη, Αγίας Ζώνης, Ταυγέτου, Χαλεπά, Μαρκορά, Ολοφύτου, Κρώμνης, Λάρνειας, Ζήλων), Κατά μήκος των υπογειοποιημένων γραμμών ΟΣΕ της οδού Κωνσταντινουπόλεως από Ρούφ έως Τρεις Γέφυρες, Άξονας Άνω Πατήσια - Σεπολίων (π.χ. μέσω Τράλλων, γραμμών ΗΣΑΠ (Ιωνίας), Δαγκλή), Άξονας Κυψέλης - Κάτω Πατησίων (π.χ. μέσω των οδών Πυθίας, Πύθωνος, Λέσβου, Κνωσού, Φολέγανδρου), Άξονας Κάτω Πατησίων - Σταθμού Λαρίσης (π.χ. Μιχαήλ Βόδα - Ιουλιανού), Πεδίον του Άρεως - σύνδεση με Γ' Σεπτεμβρίου, Άξονας Ακαδημίας Πλάτωνος - Πανεπιστημιούπολης- Πολυτεχνειούπολης (Αρχαιολογική Διαδρομή: Μοναστηρίου, Σαλαμίνας, Αγίων Ασμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αεροπαγίτου, Βασιλίσσης Όλγας, Ησιόδου, Πλ. Σκουζέ, Ωδείο Αθηνών, άξονας Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη - Πολυτεχνειούπολη - σταθμός μετρό Κατεχάκη μητροπολιτικού δικτύου), Πειραιώς, Πανεπιστημίου, Βασιλίσσης Αμαλίας, Άξονας Παναθηναϊκού Σταδίου - πλατεία Κολωνακίου - πλατείας Εξαρχείων (π.χ. Ηρώδου Αττικού, Σκουφά, Ναυαρίνου, Σολωμού), Εγκάρσια Σύνδεση Τριλογίας (πλατεία Κλαυθμώνος - Πανεπιστήμιο - Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων), Άξονας Κουκάκι - Ιστορικό Κέντρο (Σικελίας - Φαλήρου - Μακρυγιάννη), Άξονας Πετραλώνων - Ιστορικού Κέντρου (Τρώων) άξονας Εξάρχεια - Γκύζη (Ζωοδόχου Πηγής, Στ. Κουμανούδη), άξονας Γκύζη - Αμπελοκήπων - Διπλής Ανάπλασης (π.χ. Μομφεράτου, Κάλβου, Κεδρητών, Λουκάρεως, Κόνιαρη, Λάμπρου Κατσώνη), Άξονας Διπλής Ανάπλασης - Κολωνακίου (π.χ. Φιλήμονος - Γέλωνος - Δεινοκράτους - Ιατρίδου - Σουηδίας - Γενναδίου), Άξονας στ. μετρό Αγίου Ιωάννη - Ιστορικού Κέντρου (π.χ. Πυθέου - Μεναίχμου), Ιερά Οδός, Περιφερειακή Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. μέσω Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Άργους)	v		49 km	100.000	4.900.000,00	Μελέτη, σχεδιασμός και κατασκευή	ΣΟΑΠ Αθηνών (Α2) 2013	
7.2	Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, Πύκνωση Δικτύου	Υλοποίηση των προβλέψεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου και πύκνωση του δικτύου μέσω τοπικών δικτύων στο εσωτερικό του δήμου	Δημιουργία ποδηλατικού άξονα στο Παγκράτι (π.χ. Ιφικράτους - Ευτυχίδου - Ερτοσθένους), στο Μετς (π.χ. Καφαντάρη - Φρύνωνος - Μουσούρου - Λογγίνου - Αναπαύσεως), Αθανασίου Διάκου - λεωφόρου Βουλιαγμένης, Καλλιρρόης - Αρδηπτού - Βασιλέως Κωνσταντίνου - λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας - λεωφόρου Μεσογείων - λεωφόρου Κηφισίας, άξονας Αμπελοκήπων - Γουδή (π.χ. Σούτσου - Πανόρμου - Λαρίσης - Τρικάλων), Λένορμαν, Περιφερειακή Σύνδεση Κάτω Πατησίων - Κολοκυνθούς - Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. άξονας Αγίου Μελετίου - Κρέοντος)	v	v	93.5 km	100.000	9.350.000,00	Μελέτη, σχεδιασμός και κατασκευή	ΣΟΑΠ Αθηνών (Α2) 2013	



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου											
7.3	Ποδήλατα πόλης κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά	Αδειοδότηση 150 σημείων σε όλο τον Δήμο για τοποθέτηση 900 κοινόχρηστων ποδηλάτων χωρίς σταθερό σταθμό (dockless), 30% ηλεκτρικά με έμφαση σε σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς	Σε όλη την έκταση του Δήμου. Η χωροθέτηση θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε η ακτίνα βαδίσματος για την εξεύρεσή τους να είναι 5 λεπτά.	v		900	510	459.000,00	Μέση τιμή αγοράς e-bikes 1000 Μέση τιμή αγοράς bikes 300	Απαιτείται ετήσιο κόστος συντήρησης - την υλοποίηση του μέτρου μπορεί να την αναλάβει ιδιώτης	http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/PROSPERITY_InnovationBrief_Regulating_dockless_bike_sharing_GR.pdf
7.4	Είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες	Θεσμοθέτηση δυνατότητας εισόδου του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες	Λεωφορειολωρίδες αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v					Δεν κοστολογείται διοικητικό ζήτημα		
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας											
8.1	Ανακήρυξη Ιστορικού Κέντρου σε Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ	Απαγορεύεται η διέλευση και η στάθμευση οχημάτων πλην ταξί, συλλογικών μέσων μεταφοράς και μικρών οχημάτων τροφοδοσίας. Εξαιρούνται επίσης μη διαμπερείς διαδρομές πρόσβασης προς δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού για κατοίκους και επισκέπτες	Σε ορίζοντα 5ετίας: Ψυρρή - Εμπορικό Τρίγωνο - Ακρόπολη - Πλάκα - Φιλοπάππου- Θησείο - Κεραμικός (Περιοχή περικλειόμενη από οδούς Αγίων Ασωμάτων- Σαρρή - Ευρυπίδου - Παλαιών Πατρών Γερμανού - Παρνασσού - Καρύτση - Χρήστου Λαδά - Σταδίου - Κολοκοτρώνη - Βουλής - Καραγιώργη Σερβίας - Φιλελλήνων - Ξενοφώντος - Νίκης- Βασιλίσσης Αμαλίας - Συγγρού - Χατζηχρήστου - Βεΐκου - Τσάμη Καρατάσου - Ζαχαρίτσα - Δυοβουνιώτου - Γενναίου Κολοκοτρώνη - Αχαιών - Δημοφώντος - Ηρακλειδών - Περσεφόνης - Πειραιώς - Αγίων Ασωμάτων). Σε ορίζοντα 10ετίας: Περιοχή περικλειόμενη από τις οδούς Αχαιών- Γενναίου Κολοκοτρώνη- Δυοβουνιώτη- Ζαχαρίτσα- Τούσα Μπότσαρη- Αρδητιού- Βασιλέως Κωνσταντίνου- Ριζάρη- Βασιλίσσης Σοφίας- Σταδίου -Πειραιώς- Δημοφώντος- Αχαιών	v	v	245 he		10.000.000,00	Δημοπρατείται έργο με τίτλο: "Αποκατάσταση πεζοδρόμων και πεζοδρομίων στο εμπορικό κέντρο", προϋπολογισμού 10.000.000,00€		



Κατηγορία Παραμβάσεων/ Μέτρα	Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
			5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας										
8.2	Μεγάλος Περίπατος	Πεζοδρόμηση των Λ. Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Περιορισμός της κίνησης των ΙΧ οχημάτων στην Πανεπιστημίου σε 2 λωρίδες κυκλοφορίας. Η δημόσια συγκοινωνία χρησιμοποιεί μία μονόδρομη λωρίδα και προστίθεται ποδηλατόδρομος. Μείωση της Αμαλίας κατά 2 λωρίδες και προσθήκη ποδηλατόδρομου, ανάπλαση της Πατησίων από Πανεπιστημίου μέχρι Αρχαιολογικό Μουσείο	Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού ----- Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Συγγρού - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού			6.8 km		2.000.000	Κόστος κατασκευής στα πλαίσια Υπουργικής Απόφασης 179 - ΦΕΚ 3481/Β/21-8-2020	Κοινή Υπουργική Απόφαση για «την επιβολή προσωρινών κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσεων στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας προς αντιμετώπιση του κινδύνου διασποράς του κορωνοϊού COVID-19»
		Μακροπρόθεσμα Πεζοδρόμηση των Λ. Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με εξαίρεση διέλευσης ποδηλατόδρομου και μίας λωρίδας για διελεύσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Αμφίδρομη διέλευση τραμ. Συνοδευτικά, ανάπλαση της Πατησίων με διέλευση τραμ μέχρι το τέλος του δρόμου και ανάπλαση της Αμαλίας. Το ανοδικό τμήμα της Συγγρού από το Μουσείο Φιξ μέχρι τους στύλους του Ολυμπίου Διός πεζοδρομείται με εξαίρεση μίας λωρίδας. Η Ακαδημίας αντιδρομείται.	Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού ----- Πανεπιστημίου - Λεωφόρος Αμαλίας - Συγγρού - Πατησίων - Βασιλίσσης Όλγας - Ηρώδου Αττικού	v		6.8+3.5 km		70.588.000	= 50.000.000* + 20588000 (= 50.000.000 X 3.5 / (3.5 + 5))	https://www.iefime.gr/sites/default/files/2020-05/%CE%9F%20%CE%9C%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CF%82%20%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%AF%CF%80%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82.pdf
8.3	Επέκταση Μεγάλου Περιπάτου: Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λύκειο Αριστοτέλη	Δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων που να εκκινεί από την Ακαδημία Πλάτωνος και να καταλήγει στο Λύκειο του Αριστοτέλη (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ)	Μοναστηρίου, Σαλαμίνας, Αγίων Ασωμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Λ. Βασ. Αμαλίας, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Ρηγίλλης	v		5 km		29.412.000	= 50.000.000 X 5 / (3.5 + 5)	29.411.764 megalosperipatos.cityofathens.gr



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας											
8.4	Ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου	Μείωση διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας προς όφελος των πεζών και των ποδηλάτων - ενοποίηση με το Ιστορικό Κέντρο - Δημιουργία πολιτιστικής διαδρομής	Οδοί Πειραιώς και Σταδίου	v		1 km	900.000	900.000,00	Διαμόρφωση – διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για την προσθήκη λωρίδας ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης, πλάτους 1,50 μ., αντίθετης με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς και προσθήκη προστατευτικής λωρίδας 0,75 μ. μεταξύ του ποδηλάτου και του αυτοκινήτου, η οποία περιλαμβάνει φύτευση, φωτισμό και αστικό εξοπλισμό	https://www.thessalia-espa.gr/attachments/article/585/5055343.PDF Ε	
8.5	Ανάπλαση της οδού Σόλωνος	Μείωση διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας προς όφελος των πεζών και των ποδηλατών	Οδός Σόλωνος	v		1.3 km	900.000	1.170.000,00	Διαμόρφωση – διαπλάτυνση των πεζοδρομίων για την προσθήκη λωρίδας ποδηλάτου μονής κατεύθυνσης, πλάτους 1,50 μ., αντίθετης με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς και προσθήκη προστατευτικής λωρίδας 0,75 μ. μεταξύ του ποδηλάτου και του αυτοκινήτου, η οποία περιλαμβάνει φύτευση, φωτισμό και αστικό εξοπλισμό	https://www.thessalia-espa.gr/attachments/article/585/5055343.PDF Ε	
8.6	Ανάπλαση της Ιεράς Οδού	Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) στην Ιερά Οδό.							Το κόστος υλοποίησης του έργου αυτού είναι πολύ υψηλό. Εξαιτίας της μητροπολιτικής σημασίας της παρέμβασης προτείνεται η χρηματοδότησή του από την Περιφέρεια.		
8.7	ΜΙΚΡΟΙ ΠΕΡΙΠΑΤΟΙ στα κέντρα των γειτονιών	Δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα που να συνδέει τα κέντρα των γειτονιών και σημεία ενδιαφέροντος	Ένας μεγάλος άξονας σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα	v	v				Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων		



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή
				5ετία	10ετία					
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας										
8.8	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας	Η ενοποίηση μπορεί να γίνει με πεζοδρομήσεις ή κατάργηση της διαμπερούς κυκλοφορίας με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διατήρηση της κίνησης εντός των ενοποιημένων οικοδομικών τετραγώνων με χαμηλά όρια ταχύτητας.	Εφαρμογή σε περιοχές με έντονες δραστηριότητες και παρουσία πεζών και σε περιοχές που περιβάλλουν την περιοχή προστασίας (Μεταξουργείο, Ομόνοια, Πλατεία Αμερικής, Κυψέλη, Εξάρχεια, Δεξαμενή, Κολωνάκι, Πανόρμου, Ρηγίλλης, Παγκράτι, Κουκάκι, Άνω Πετράλωνα, Γκάζι, Κεραμεικός) και σε περιοχές γύρω από σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς (Άνω Πατήσια, Άγιος Ελευθέριος, Κάτω Πατήσια, Άγιος Νικόλαος, Αττική, Βικτώρια, Κάτω Πετράλωνα, Άγιος Ιωάννης, Νέος Κόσμος, Φίξ, Σταθμός Λαρίσης, Σεπόλια, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Κατεχάκη)	v	v	5ετία: 210 he, 10ετία: 360 he		20.000,00	Ενδεικτική τιμή για αρχική - πιλοτική εφαρμογή του προγράμματος - Εξαρτάται από το είδος την έκταση και την μορφή των παρεμβάσεων	https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/cycling-guidance/innovation-brief_superblocks_2017.pdf
Προτεραιότητα 9: Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης αυτοκινήτου										
9.1	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)	300 αυτοκίνητα σε 150 ομοιόμορφα κατανεμημένα σημεία σε όλο τον Δήμο, το 30% ηλεκτρικά	Σε όλη την έκταση του Δήμου. Η χωροθέτηση θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε η ακτίνα βαδίσματος για την εξεύρεση τους να είναι 5 λεπτά.	v	v	300	22.300	6.690.000,00	Την υλοποίηση του μέτρου μπορεί να την αναλάβει ιδιώτης	https://www.nextdeal.gr/epikairoti/aytokini-to/115485/enaprotoporiako-programma-car-sharing-apo-dimo-varis-voylas
9.2	Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών	Σχεδιασμός - προγραμματισμός - οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης μέσω τύπου, ραδιοφώνου, αλλά και εκπαιδευτικές δράσεις στα σχολεία στην κατεύθυνση της υιοθέτησης μέτρων και συμπεριφορών που εξυπηρετούν τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Σε όλο τον Δήμο	v				3.320.230,00	Δεν κοστολογείται - εξαρτάται από το είδος και το μέγεθος των δράσεων	Ενδεικτική αξία 5€/ άτομο Χ 664.046 (πληθυσμός Δήμου) = 3.320.230€



Κατηγορία Παρεμβάσεων/ Μέτρα		Περιγραφή Μέτρου	Περιοχή Παρέμβασης	Χρονικός Ορίζοντας		Ποσότητα	Μοναδιαίο Κόστος	Ενδεικτικός προϋπολογισμός (€)	Παρατηρήσεις	Πηγή	
				5ετία	10ετία						
Προτεραιότητα 10: Προώθηση καθαρών οχημάτων											
10.1	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους	Δημιουργία 50 θέσεων φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Σε όλη την έκταση του Δήμου	v		50 σημεία φόρτισης	45000	2.250.000,00	Αγορά εξοπλισμού Μελέτη σκοπιμότητας	Παροχή συμβουλευτικών και υποστηρικτικών υπηρεσιών για την εκπόνηση μελέτης ενθάρρυνσης της χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων ως μέσου μετακίνησης στον Δήμο Αθηναίων Μπακογιάννης et al, 2017	
10.2	Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ΕΘΕΛ, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα (π.χ. ηλεκτρικά)	Αντικατάσταση 10% του στόλου του ΟΑΣΑ με ηλεκτρικά οχήματα	Δίκτυο αρμοδιότητας ΟΑΣΑ	v	v				Αρμοδιότητα ΟΑΣΑ		
	ΣΥΝΟΛΟ							393.985.730,00			

4. Χρηματοδοτικά εργαλεία

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην ανάπτυξη και υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων χρηματικών πόρων για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Η χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας στις περισσότερες πόλεις είναι συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, με μερική μόνο χρηματοδότηση από την κεντρική κυβέρνηση, αν και αυτό ποικίλλει ανάλογα με τις χώρες και τις γεωπολιτικές δομές τους.

Η πιθανή δυσκολία εξεύρεσης πόρων αφορά κυρίως στα έργα που σχετίζονται με τη δημιουργία ή την επέκταση μεταφορικής υποδομής (π.χ. αναβάθμιση οδικού δικτύου, διαμόρφωση διασταυρώσεων, προμήθεια και εκσυγχρονισμός στόλου οχημάτων, πεζοδρομήσεις κ.λπ.) και λιγότερο στις άλλου τύπου παρεμβάσεις που απαιτούν συγκριτικά μικρότερη δαπάνη υλοποίησης (π.χ. θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων, σημειακές παρεμβάσεις στη σήμανση και στις υποδομές μετακίνησης κ.λπ.).

Αρκετές προσπάθειες υλοποίησης ΣΒΑΚ αποτυγχάνουν εξαιτίας είτε της δυσκολίας εξεύρεσης πόρων για έργα μεγάλης σημασίας και απήχησης είτε επειδή δεν εξασφαλίζεται άλλοτε ή σύνδεση και άλλοτε η χρηματοδότηση από τα (ούτως ή άλλως) περιορισμένα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας.

Αναγνωρίζοντας αυτήν την αδυναμία υλοποίησης των ΣΒΑΚ, θα επιχειρηθεί η διερεύνηση καινοτόμων τρόπων και διαδικασιών χρηματοδότησης παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στη διερεύνηση πηγών χρηματοδότησης που συγκεντρώνουν πόρους από το σύστημα μετακινήσεων και οι οποίοι, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, θα έπρεπε να διοχετευτούν στην υλοποίηση και υποστήριξη μέτρων που ικανοποιούν την πολιτική και τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.



4.1 Περιφερειακά και Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία συγχρηματοδοτείται το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2014-2020, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα.

Τα Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο.

Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2014-2020 προβλέπει:

- 7 Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (συμπεριλαμβανομένων των προγραμμάτων για την Αγροτική Ανάπτυξη και την Αλιεία) που αφορούν ένα ή περισσότερους τομείς και έχουν ως γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής όλη τη χώρα και
- 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μία από τις 13 διοικητικές Περιφέρειες της χώρας, που περιλαμβάνουν δράσεις περιφερειακής εμβέλειας



Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα

Κάθε μία από τις ελληνικές Περιφέρειες αποτελεί αντικείμενο ενός περιφερειακού προγράμματος που περιλαμβάνει έργα και δράσεις περιφερειακής κλίμακας, αξιοποιεί τα τοπικά πλεονεκτήματα και χρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Τα 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι:

- ΠΕΠ Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης
- ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Δυτικής Μακεδονίας
- ΠΕΠ Ηπείρου
- ΠΕΠ Θεσσαλίας
- ΠΕΠ Ιονίων Νήσων
- ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας
- ΠΕΠ Στερεάς Ελλάδας
- ΠΕΠ Αττικής
- ΠΕΠ Πελοποννήσου
- ΠΕΠ Βορείου Αιγαίου
- ΠΕΠ Νοτίου Αιγαίου
- ΠΕΠ Κρήτης

Το κοινό τους σημείο είναι η ενίσχυση της δυνατότητας των περιφερειακών και τοπικών αρχών να εφαρμόσουν ένα πλήρες φάσμα δράσεων που στοχεύουν να εξυπηρετήσουν τις κύριες προτεραιότητες του ΕΣΠΑ.

Επιπλέον, στις Περιφέρειες εκχωρείται η διαχείριση σημαντικών πόρων του Ταμείου Συνοχής για το Περιβάλλον και κυρίως πόρων που αφορούν την κάλυψη των υποχρεώσεων της χώρας και των Περιφερειών που αφορούν στα υγρά απόβλητα. Επίσης στις 13 Περιφέρειες εκχωρείται επίσης από το Τομεακό Πρόγραμμα της Αγροτικής Ανάπτυξης η διαχείριση περίπου 30% των πόρων του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης.

Τομεακά Επιχειρησιακά προγράμματα

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα – Επιχειρηματικότητα – Καινοτομία

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία» (ΕΠΑνΕΚ) αποτελεί ένα από τα επτά τομεακά και δεκατρία Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ για την περίοδο 2014 -2020. Η 2η Αναθεώρηση του ΕΠΑΝΕΚ για το έτος 2018 είχε ως σκοπό να συμβάλλει στη βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων που διατίθενται στη χώρα για έξυπνη και διατηρήσιμη ανάπτυξη. Η Αναθεώρηση εγκρίθηκε στις 12/12/2018 με την υπ' αριθμ. C (2018) 8855 final Εκτελεστική Απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το ΕΠΑνΕΚ καλύπτει γεωγραφικά το σύνολο της Χώρας και διαθέτει προϋπολογισμό 4,72 δις ευρώ δημόσιας δαπάνης (3,69 δις ευρώ Ενωσιακής Συνδρομής). Κεντρικός στρατηγικός στόχος του ΕΠΑνΕΚ είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, η μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και την αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την Ανταγωνιστικότητα, την Επιχειρηματικότητα και την Καινοτομία κατέχει κεντρική θέση στην προσπάθεια της Χώρας για τη δημιουργία και στήριξη ενός παραγωγικού μοντέλου που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, με τη μόχλευση ιδιωτικών πόρων.



Το μοντέλο αυτό αναδεικνύει σε κεντρικό ρόλο παραγωγικούς, ανταγωνιστικούς και εξωστρεφείς τομείς της οικονομίας όπως τουρισμό, ενέργεια, αγροδιατροφή, περιβάλλον, εφοδιαστική αλυσίδα, τεχνολογίες πληροφορικής & επικοινωνιών, υγεία και φαρμακευτική βιομηχανία, δημιουργικές και πολιτιστικές βιομηχανίες, υλικά – κατασκευές.

Μέσω του ΕΠΑΝΕΚ και σε συνέργεια με τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα υλοποιείται η στρατηγική της Έξυπνης Εξειδίκευσης με στόχο τη σύνδεση της έρευνας και της καινοτομίας με την επιχειρηματικότητα και την ενίσχυση/ανάπτυξη των υφιστάμενων ή/και νέων ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Χώρας και των Περιφερειών της.

Το ΕΠΑΝΕΚ δομείται στους παρακάτω βασικούς Αξονες Προτεραιότητας:

- «Ανάπτυξη επιχειρηματικότητας με Τομεακές προτεραιότητες» συνολικού προϋπολογισμού 2.356,2 εκ. Ευρώ
- «Προσαρμογή εργαζομένων, επιχειρήσεων και επιχειρηματικού περιβάλλοντος στις νέες αναπτυξιακές απαιτήσεις» συνολικού προϋπολογισμού 729,9 εκ. Ευρώ
- «Ανάπτυξη μηχανισμών στήριξης της επιχειρηματικότητας» συνολικού προϋπολογισμού 1.534,5 εκ. Ευρώ
- «Τεχνική Συνδρομή ΕΤΠΑ» συνολικού προϋπολογισμού 79,5 εκ. Ευρώ
- «Τεχνική Συνδρομή ΕΚΤ» συνολικού προϋπολογισμού 16 εκ. Ευρώ

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος

Ειδικά για τις μεταφορές περιλαμβάνει τα κάτωθι:

- Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).
- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.
- Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών: Η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.
- Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων): Βασική προτεραιότητα είναι η σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς με την κατασκευή-ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).
- Η Αστική Αναζωογόνηση -Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα Βασικές προτεραιότητες: Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης, Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής, Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

**Νέα Προγραμματική Περίοδος 2021-2027¹**

Στο πλαίσιο του σχεδιασμού της αναπτυξιακής στρατηγικής για τη νέα προγραμματική περίοδο 2021 – 2027, οι αρμόδιοι εθνικοί και περιφερειακοί φορείς θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους μια σειρά από ουσιαστικές πολιτικοοικονομικές και θεσμικές εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα στο εθνικό και το κοινοτικό περιβάλλον. Οι κυριότερες εξελίξεις είναι η έξοδος της χώρας από τα προγράμματα στήριξης και η είσοδος της στον θεσμό του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου, οι δεσμεύσεις και οι μεταμνημονιακές υποχρεώσεις της χώρας που αποτυπώνονται σε κείμενα συμφωνιών, οι κατευθυντήριες γραμμές για το νέο Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι νέοι στόχοι πολιτικής των Ταμείων καθώς και η εγκεκριμένη Εθνική Αναπτυξιακή Στρατηγική της χώρας.

Σύμφωνα με την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στη χώρα μας κατανέμονται 19,2 δις € (τιμές 2018) για το 2021-2027 έναντι 17,8 δις € (τιμές 2018) για το 2014-2020, δηλαδή, σημειώνεται αύξηση των πόρων από την Πολιτική Συνοχής κατά €1,4 δις (+8%), σε σχέση με την τρέχουσα δημοσιονομική περίοδο.

Με βάση την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για το Πολυετές Δημοσιονομικό Πλαίσιο για την περίοδο 2021-2027, το παράρτημα Δ' της Έκθεσης για την Ελλάδα παρουσιάζει τις επενδυτικές προτεραιότητες που θα πρέπει να ακολουθήσει η χώρα, καθώς και τους όρους αποτελεσματικής υλοποίησης των επενδυτικών αυτών προτεραιοτήτων σε σχέση με τους πέντε (5) στόχους πολιτικής της πολιτικής συνοχής 2021-2027. Τόσο η Έκθεση όσο και οι εν λόγω στόχοι, παρέχουν τη βάση για διάλογο μεταξύ της Ελλάδας και των υπηρεσιών της Επιτροπής, ενόψει του προγραμματισμού των πόρων της πολιτικής συνοχής και ως εκ τούτου θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τη σύνταξη των προτάσεων.

Ανάμεσα σε αυτούς περιλαμβάνονται και στόχοι σχετίζονται με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Πιο συγκεκριμένα είναι οι ακόλουθοι:

Πίνακας 4.1: Στόχοι πολιτικής και ειδικοί στόχοι ανά Ταμείο (όπως προς το παρόν έχουν προταθεί από την Επιτροπή)

Στόχοι πολιτικής	Ταμείο	Ειδικοί στόχοι
2. Μια πιο πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέσω της προώθησης της δίκαιης μετάβασης σε καθαρές μορφές ενέργειας, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της	ΕΤΠΑ/ΤΣ	i. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης· ii. Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας iii. Ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο iv. Προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές v. Προαγωγή της βιώσιμης διαχείρισης του

¹ Πηγή: Υπουργείο Οικονομίας & Ανάπτυξης, Γενική Γραμματεία Δημόσιων Επενδύσεων και ΕΣΠΑ (06.06.2019), «1η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ για το σχεδιασμό του νέου Εταιρικού Συμφώνου για το Πλαίσιο Ανάπτυξης: ΕΣΠΑ 2021-2027 στο πλαίσιο του αναπτυξιακού προγραμματισμού.»



Στόχοι πολιτικής	Ταμείο	Ειδικοί στόχοι
		νερού· vi. Προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία vii. Ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης
3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων»	ΕΤΠΑ/ΤΣ	i. Ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας· ii. Ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ ·iii. Ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυννοριακή κινητικότητα· iv. Προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας
5. Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών, καθώς και μέσω της στήριξης	ΕΤΠΑ	i. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας στις αστικές περιοχές· ii. Ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής τοπικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών και των παράκτιων περιοχών μέσω της τοπικής ανάπτυξης με πρωτοβουλία των τοπικών κοινοτήτων

4.2 Σύμπραξη Δημόσιου - Ιδιωτικού Τομέα

Οι κυβερνήσεις έχουν χρησιμοποιήσει ένα τέτοιο μείγμα δημόσιων και ιδιωτικών προσπαθειών σε όλη την ιστορία. Ωστόσο, στα τέλη του 20ού αιώνα και στις αρχές του 21ου αιώνα παρατηρήθηκε μια σαφής τάση να αξιοποιήσουν περισσότερο τις διάφορες συμφωνίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα είναι μια συμφωνία συνεργασίας μεταξύ δύο ή περισσότερων δημόσιων και ιδιωτικών τομέων, συνήθως μακροπρόθεσμου χαρακτήρα. Και οι δύο οντότητες συμφωνούν να μοιραστούν τις δεξιότητές τους και τα περιουσιακά τους στοιχεία για να διευκολύνουν το ευρύ κοινό μέσα από τις υπηρεσίες του.



Πίνακας 4.2: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο	Πράσινη Βίβλος (Green Paper), σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης.
	Ανακοίνωση (Communication) της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης της 15.11.2005.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/17/EC.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/18/EC.
	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2013.
	Το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τις ΣΔΙΤ στην Ευρώπη χαρακτηρίζεται, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Δήμων και Περιφερειών (CEMR), από την απουσία πρόνοιας για έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΤΑ)
Εθνικό πλαίσιο	ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
	ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3483/2006 (ΦΕΚ Α' 169) Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση, διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις – Άρθρο 16 παρ. 1.
	Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 59: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ »περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε (ΦΕΚ Α 63)
	Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 60: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ »περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005 (ΦΕΚ Α 64).
	Νόμος 3389/2005 «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (ΦΕΚ Α' 232/22-9-2005) (όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το Νόμο 3483/2006, ΦΕΚ Α' 169/7.8.2006).
	Παρατηρείται ότι το ελληνικό θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ είναι ήδη απαρχαιωμένο. Χρειάζεται: α) κωδικοποίηση, β) απλούστευση, γ) εξειδίκευση και δ) πρέπει να λάβει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες και προοπτικές της ΤΑ.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
- Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο



Εικόνα 4.1: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ

Τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δυο κατηγορίες. Σε συμπράξεις για έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα και σε συμπράξεις για έργα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα.

Ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα για τα οποία το Δημόσιο δεν επιβαρύνεται οικονομικά, αλλά αντίθετα εισπράττει μίσθωμα από τη σύμπραξη. Πρόκειται για έργα ή προσφερόμενες υπηρεσίες των οποίων το προϊόν μπορεί να τιμολογηθεί και να αποφέρει έσοδα. Ο συμπράττων ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή, τη λειτουργική και οικονομική εκμετάλλευση του έργου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένους όρους έτσι, ώστε από τα έσοδα να επιτύχει την απόσβεση και την επιθυμητή απόδοση των κεφαλαίων που επένδυσε στο έργο. Αυτού του τύπου τα έργα ενδείκνυνται για την αξιοποίηση της ανεκμετάλλευτης Δημόσιας περιουσίας. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 χρόνια ως συνάρτηση της προβλεπόμενης περιόδου επιστροφής των επενδυμένων κεφαλαίων αυξημένων ως προς το ύψος της συμφωνηθείσας απόδοσης των κεφαλαίων του ιδιώτη. Μπορεί να υπάρχει ρήτρα, σε περίπτωση που ο ιδιώτης από τα έσοδα της σύμπραξης αποσβέσει τα κεφάλαια που επένδυσε, η σύμπραξη να ολοκληρώνεται και το έργο να περιέρχεται στο Δημόσιο νωρίτερα. Ο βαθμός συμμετοχής του Δημοσίου στη σύμπραξη συνήθως περιορίζεται στην εκχώρηση της γης και στη διευκόλυνση για την εξασφάλιση των αδειοδοτήσεων του έργου.

Μη ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα εκείνα για τα οποία το Δημόσιο καταβάλει πληρωμή στον ιδιώτη. Είναι κυρίως έργα δημόσιου χαρακτήρα (λ.χ. Δημαρχείο, Παιδικοί Σταθμοί, Σχολεία, Πολιτιστικά και Αθλητικά Κέντρα, κ.λπ.) τα οποία αφορούν στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως δημόσιο αγαθό. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή του έργου και στη συνέχεια το Δημόσιο καταβάλει ετήσια πληρωμή που καλύπτει: το αρχικό κόστος της επένδυσης, το κόστος συντήρησης του έργου, το κόστος λειτουργίας και το κόστος διαχείρισης (εφόσον συμφωνηθεί ότι αυτά αποτελούν ευθύνη του ιδιώτη). Τα έργα ενδείκνυνται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το Δημόσιο επιθυμεί να προβεί σε μείωση των επιβαρύνσεων του προϋπολογισμού στο παρόν και μετάθεση των εκροών στο μέλλον. Με την



εξοικονόμηση πόρων το Δημόσιο επιτρέπει να υλοποιηθούν στον παρόντα χρόνο περισσότερα έργα. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 έτη.

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Η πρόταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΔΙΤ

- Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
- Ενδεικτικό προϋπολογισμό
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης (είσπραξη τελών από χρήστες ή Δημόσιο, χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου κλπ)
- Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση.
- Άλλα θέματα που μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση του έργου, όπως, νομικά, περιβαλλοντικά κλπ.

Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκών τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Πλεονεκτήματα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ και την υλοποίησή τους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα από την εφαρμογή των ΣΔΙΤ αφορά το αμοιβαίο όφελος των δύο πλευρών καθώς η μεταξύ τους συνεργασία οδηγεί στη δόμηση μιας νέας σχέσης δημοσίου και ιδιωτικού που να είναι επωφελής και για τα δυο μέρη (win – win) με ταυτόχρονη μεταφορά των επενδυτικών κινδύνων στον ιδιώτη επενδυτή και πολύ λιγότερο στο δημόσιο. Η συνεργασία των δημοσίων αρχών με τις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα καλύπτει πολυάριθμα πεδία δραστηριότητας στον τομέα του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της παραγωγής, διαχείρισης, διοίκησης, επιχειρησιακής λειτουργίας, ανακαίνισης, συντήρησης, κ.λπ. των νέων ή υφισταμένων έργων και υποδομών μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας. Στο ίδιο πλαίσιο συμπεριλαμβάνονται ζητήματα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα της οικονομίας καθώς και συμβάσεις τύπου outsourcing όπου εκχωρείται σε ιδιώτες η παροχή υπηρεσιών (οι οποίες, χωρίς τη σύμπραξη του ιδιωτικού τομέα, θα ήταν αμιγώς δημοσίου χαρακτήρα και κοινής ωφελείας). Στη συνεργασία η παραχωρησιούχος εταιρία, δηλαδή ο ανάδοχος του συγχρηματοδοτούμενου έργου, είναι συνήθως κοινοπραξία ή άλλου τύπου νομική συνεργασία πολλών επιχειρήσεων με διακριτούς τομείς δραστηριότητας και τεχνογνωσίας, όπως: κατασκευαστικές εταιρίες, τραπεζικά και οικονομικά ιδρύματα, ανεξάρτητοι χρηματοδότες, εξειδικευμένες κατά περίπτωση επιχειρήσεις, εταιρίες συμβούλων, προμηθευτών, κ.λπ.

- Η μέθοδος ΣΔΙΤ αφορά την παραγωγή μεγάλων και σύνθετων έργων υψηλών απαιτήσεων καθώς και έργων μεγάλης χωρικής και υπερτοπικής εμβέλειας. Ιδιαίτερα όταν η οικονομία μιας χώρας δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τη μελέτη, την κατασκευή, τη διασφάλιση της ποιότητας, το διαρκή έλεγχο, την επιχειρησιακή λειτουργία και αδυνατεί να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα των έργων σε βάθος χρόνου. Όταν η Διοίκηση αφενός δε γνωρίζει και αφετέρου αδυνατεί να προχωρήσει στην έγκαιρη Μελέτη, Ωρίμανση και Δημοπράτηση των έργων. Ακόμη περισσότερο όταν η Διοίκηση, εξαιτίας του μεγέθους, της διαχειριστικής συνθετότητας και της επιστημονικο- τεχνολογικής πολυπλοκότητας των έργων, δε μπορεί να ανταπεξέλθει εκ των προτέρων στις απαιτήσεις των Μελετών και της Κατάρτισης των Τευχών Δημοπράτησης ούτε, φυσικά, να Διασφαλίσει την Ποιότητα και την Οικονομικότητα των Έργων.
- Με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, τα έργα δεν ιδιωτικοποιούνται ούτε αποκρατικοποιούνται. Όταν εκπνεύσει η διάρκεια της σύμβασης με τους παραχωρησιούχους, τα έργα επανέρχονται στην κυριότητα και στην ιδιοκτησία του δημοσίου. Στο μεσοδιάστημα, το Δημόσιο εξοικονομεί πόρους που μπορεί να κατευθύνει στην κάλυψη άλλων αναγκών
- Η συνεργασία και η όσμωση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με τη μέθοδο ΣΔΙΤ είναι μια σχέση αμοιβαίου οφέλους (win – win) όπου ο επενδυτικός κίνδυνος μεταβιβάζεται από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα
- Εξέλιξη και διαρκής αναβάθμιση της νομικής επιστήμης που διέπει τις Δημόσιες Συμβάσεις των ΣΔΙΤ, προχωρεί και εξελίσσεται.

Ειδικά για την περίπτωση της τοπικής αυτοδιοίκησης:

- Μείωση κόστους
- Διανομή κινδύνου
- Βελτιωμένα επίπεδα υπηρεσίας ή διατήρησης των υπαρχόντων επιπέδων υπηρεσιών
- Αύξηση των εισοδημάτων
- Αποδοτικότερη εφαρμογή
- Οικονομικά οφέλη

Μειονεκτήματα και κίνδυνοι των ΣΔΙΤ

Παράλληλα, η πλούσια πλέον διεθνής εμπειρία, έχει εντοπίσει ορισμένα προβλήματα κατά την εφαρμογή των ΣΔΙΤ από την ΤΑ, που θα μπορούσαν να περιγράψουν παρακάτω:

- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες, σε πολλές περιπτώσεις, προσομοιάζουν με τις ιδιωτικοποιήσεις.
- Με την είσοδο σε μια δημόσια-ιδιωτική συνεργασία, η τοπική αυτοδιοίκηση χάνει τον έλεγχο της παροχής υπηρεσιών.
- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες ισχύουν κυρίως για τα **έργα υποδομής**.
- Ο κύριος λόγος για τις τοπικές κυβερνήσεις που εισάγουν ιδιωτικές συνεργασίες, είναι γιατί επιθυμούν να αποφύγουν την εμφάνιση του χρέους.
- Η ποιότητα της υπηρεσίας, σε πολλές περιπτώσεις, μειώνεται
- Το προσωπικό της αυτοδιοίκησης υποβαθμίζεται με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.
- Το κόστος της υπηρεσίας θα αυξηθεί για να πληρωθεί το κέρδος του ιδιωτικού συνεργάτη.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να χρηματοδοτήσει το κόστος από τις υπηρεσίες, με χαμηλότερο κόστος από ότι ο ιδιωτικός τομέας.
- Συνταγματικά ζητήματα, ιδίως σε ότι αφορά τα όρια της παραχώρησης
- Αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου.
- Χρόνος και ασφάλεια διαδικασιών ωρίμανσης των έργων



4.3 Ευρωπαϊκά ταμεία

Η περιφερειακή πολιτική (πολιτική συνοχής) και το Επενδυτικό Σχέδιο για την Ευρώπη αποτελούν τις κύριες επενδυτικές πολιτικές της ΕΕ που υποστηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη, την αειφόρο ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής με τη χρηματοδότηση της ευφυούς κινητικότητας, των πολυτροπικών μεταφορών, των καθαρών μεταφορών και της αστικής κινητικότητας.

Προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση για έργα μεταφορών και κινητικότητας, έχουν αυξηθεί τα κριτήρια σχετικά με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα του έργου. Υπάρχει μια σειρά επιλογών χρηματοδότησης για έργα μεταφορών και κινητικότητας, όπως:

- Ευρωπαϊκό Ταμείο Διαρθρωτικών Επενδύσεων (ESIF)
- Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF)
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.

Πρωτοβουλία Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Αποτελεί ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΤΕπ σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη βιώσιμων αστικών έργων
- Στην ανάπτυξη συμπράξεων μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων και
- Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής
- Στην εξοικείωση των κρατών μελών, των περιφερειών και των πόλεων με χρηματοδοτικά εργαλεία

Πρόκειται για τη μετάβαση από τις εφάπαξ επιδοτήσεις στην παροχή δανεισμού με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους αλλά και την ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων ως εχέγγυο βιωσιμότητας των αναλαμβανόμενων επενδύσεων.

4.4 Εθνικά ταμεία

Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ., εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας που συστήθηκε με τον ν. 3889/2010 ΦΕΚ 182 Α' «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Διαδέχθηκε το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» (ΕΤΕΡΠΣ) του ν.δ. 1262/1972 (ΦΕΚ 194 Α'). Ουσιαστικά, αποτελεί μία εντελώς νέα δομή στην οποία μεταβιβάζεται η είσπραξη και η διαχείριση όλων των πόρων που είχαν θεσπιστεί με σειρά νομοθετημάτων υπέρ ΕΤΕΡΠΣ, καθώς και των πράσινων και λοιπών πόρων που προβλέπονται στον ιδρυτικό νόμο (όπως ισχύει). Επιπλέον, το Πράσινο Ταμείο διαχειρίζεται τους πόρους του «Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» (ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν.4178/2013 και ν. 4495/2017), του «Γαλάζιου Ταμείου» και του «Ειδικού Φορέα Δασών».

Το Πράσινο Ταμείο, για την επίτευξη του σκοπού του σχεδιάζει και πραγματοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την υλοποίηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Προγράμματα, στο πλαίσιο διασφάλισης της διαφάνειας των χρηματοδοτήσεων και της εξυπηρέτησης των στόχων των αντίστοιχων περιβαλλοντικών πολιτικών, διαρθρώνονται σε άξονες προτεραιότητας, μέτρα και δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων.

- **Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ»**



Το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» ενισχύει έργα, δράσεις και άλλες παρεμβάσεις που στοχεύουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους.

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας «Αστική Αναζωογόνηση 2019» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι οι Ο.Τ.Α. α' βαθμού της χώρας Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Χ.Π. είναι οι πόλεις και οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή οικισμοί οριοθετημένοι με πράξη της διοίκησης στερούμενων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

Ο Άξονας Προτεραιότητας του Χρηματοδοτικού Προγράμματος περιλαμβάνει δύο (2) μέτρα σε αντιστοιχία με τις επιλέξιμες κατηγορίες δράσεων ως εξής:

- Μέτρο 1. Σύνθετες αστικές αναπλάσεις
- Μέτρο 2. Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο

Εν συνεχεία παρατίθενται δράσεις που σχετίζονται με τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ .

Στο Μέτρο 1, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

Δράση 1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου

Δράση 1.2. α. Αποκατάσταση/ επανάχρηση δημόσιων κτιρίων χαρακτηρισμένων ως διατηρητέα, μνημεία ή έργα τέχνης.

Στο Μέτρο 2, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

Δράση 2.1. Αναδιαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.

Δράση 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.

Δράση 2.4. Βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, κυρίως μέσω φυτεύσεων και βελτίωσης των σχετικών υποδομών.

Δράση 2.5. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρόμων ή και πεζοδρομίων και επιμέρους υποδομών τους, για τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών με πρόνοια και για εμποδιζόμενα άτομα, σε κάθε περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

Δράση 2.9. Διαμόρφωση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπαίθριων με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά και υλικά καθώς και υπόγειων.

Παρέχεται επίσης η δυνατότητα υποβολής προς ένταξη έργων, που καλύπτουν τα παραπάνω κριτήρια της επιλεξιμότητας και είναι ήδη συμβασιοποιημένα ή για τα οποία έχει ολοκληρωθεί η διαδικασία δημοπράτησης.

➤ **Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ 2019»**

Σκοπός του συγκεκριμένου προγράμματος είναι η ενίσχυση έργων και δράσεων σε θέματα περιβάλλοντος και απευθύνεται σε:

1. Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) που έχουν ιδρυθεί και λειτουργούν ως Σωματεία μη κερδοσκοπικά, Αστικές μη κερδοσκοπικές εταιρείες (ΑΜΚΕ) ή Κοινωφελή Ιδρύματα στην Ελλάδα ή ΚΟΙΝΣΕΠ και περιλαμβάνουν στους καταστατικούς τους σκοπούς την προστασία και διαχείριση του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος ή/και την προστασία ειδών άγριας ζωής.
2. Συμπράξεις αυτών μεταξύ τους.
3. Συμπράξεις με επικεφαλής ΜΚΟ ή ΑΜΚΕ ή Κοινωφελές ίδρυμα στην Ελλάδα ή ΚΟΙΝΣΕΠ και συμπράττοντα Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου και Ιδιωτικού Δικαίου εποπτευόμενα από το Ελληνικό



Δημόσιο (πανεπιστημιακά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα, Οργανισμούς Τοπ. Αυτοδιοίκησης Α' και Β' βαθμού, φορείς διαχείρισης προστατευόμενων περιοχών κ.α.).

Το πρόγραμμα “Καινοτόμες δράσεις με τους πολίτες” δομείται στα ακόλουθα 4 Θεματικά πεδία:

- α) στην κλιματική αλλαγή,
- β) στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος,
- γ) στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος και
- δ) στην προστασία και διατήρηση της βιοποικιλότητας,

Τα πεδία που περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα και σχετίζονται με τους άξονες παρέμβασης του ΣΒΑΚ είναι τα ακόλουθα:

A1. Κλιματική Αλλαγή

A.1.1 Μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές: προώθηση της ηλεκτροκίνησης και ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της έναντι των συμβατικών μέσων μεταφοράς.

A.1.3 Ανάπτυξη και εφαρμογή τοπικών πολιτικών ή δράσεων σχετικά με τον μετριασμό/ή και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, όπως για παράδειγμα δράσεις που ορίζονται σε υφιστάμενα Σχέδια Δράσης για τη Βιώσιμη Ενέργεια και το Κλίμα στο πλαίσιο του Συμφώνου των Δημάρχων.

A.1.4 Προώθηση δράσεων προσαρμογής των ευπαθών κοινωνικών ομάδων για μία κοινωνικά δίκαιη προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

A.1.5 Ανάπτυξη δράσεων πράσινων υποδομών και προσεγγίσεων με βάση το οικοσύστημα σε αστικές περιοχές με στόχο την αύξηση της ανθεκτικότητάς τους στην κλιματική αλλαγή.

A.1.6 Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών και δράσεων για την προστασία των μνημείων πολιτιστικής κληρονομιάς που απειλούνται από την κλιματική αλλαγή.

A.1.7 Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την προστασία και αποκατάσταση οικοτόπων ή ειδών που απειλούνται από την κλιματική αλλαγή.

A2. Προστασία του φυσικού Περιβάλλοντος

A.2.6. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την προώθηση νέων καινοτόμων περιβαλλοντικών τεχνολογιών.

A.2.7. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την καινοτόμο διαχείριση περιοχών του εξωαστικού χώρου που παρουσιάζουν ιδιαίτερο περιβαλλοντικό ενδιαφέρον.

A3. Αναβάθμιση του Ανθρωπογενούς Περιβάλλοντος

A.3.4. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για τη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα ώστε να μην προκαλούνται αρνητικές επιπτώσεις ή κίνδυνοι για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

A.3.5. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού θορύβου.

A.3.6. Ανάπτυξη και εφαρμογή μεθόδων, πολιτικών ή δράσεων για την περιβαλλοντική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, καθώς επίσης και του ελεύθερου περιβάλλοντος χώρου σημαντικών κτιριακών εγκαταστάσεων.

A.3.7. Ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών ή δράσεων για την προστασία και αναβάθμιση του πολιτιστικού περιβάλλοντος.



A4. Βιοποικιλότητα

A.4.4 Ανάπτυξη έργων Πράσινων Υποδομών για τη βελτίωση της κατάστασης των οικοσυστημάτων / οικοσυστημικών υπηρεσιών, και για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των κατακερματισμένων ενδιαιτημάτων.

➤ **Μελέτη ανάδειξης Κλασσικής Μαραθώνιας Διαδρομής**

Τέλος, από το Πράσινο Ταμείο αποφασίσθηκε η χρηματοδότηση της μελέτης ανάδειξης της Κλασσικής Μαραθώνιας Διαδρομής. Στόχος του τελικού έργου θα είναι η εξασφάλιση της άρτιας διεξαγωγής του Μαραθωνίου και παράλληλα της ομαλής, οδικής λειτουργίας του άξονα. Γνώμονας η ανάδειξη του ισχυρού συμβολισμού της διαδρομής του Κλασσικού Μαραθωνίου και η παροχή ιστορικής και πολιτιστικής ενημέρωσης στους επισκέπτες του χώρου κατά μήκος της.

4.5 Καινοτόμα εργαλεία χρηματοδότησης

Σήμερα, υπάρχει μια αυξανόμενη πίεση στις υπηρεσίες που παρέχονται από τις πόλεις λόγω της αύξησης του πληθυσμού και της αστικοποίησης. Υπάρχουν σοβαρές περικοπές στις παραδοσιακές πηγές χρηματοδότησης και στους μηχανισμούς και οι περισσότερες αρμοδιότητες που συνδέονται με τη χρηματοδότηση και την εκμετάλλευση της υποδομής κινητικότητας μεταφέρονται στις τοπικές κυβερνήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν καινοτόμες προσεγγίσεις χρηματοδότησης για να καλυφθεί το κενό στη χρηματοδότηση και να αυξηθούν τα πρόσθετα έσοδα για έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Η τιμολόγηση χρηστών αποτελεί πρωταρχική πηγή που καλύπτει εν μέρει τα λειτουργικά έξοδα των μεταφορικών μέσων, την κατανομή των οχημάτων κλπ. Οι έξυπνες εκδόσεις εισιτηρίων και οι λύσεις ΤΠΕ επιτρέπουν την τιμολόγηση βασισμένη στις ώρες αιχμής ή την απόσταση και τη δίκαιη κατανομή των εσόδων μεταξύ των φορέων. Έσοδα προερχόμενα από άλλες πηγές (διαφημίσεις σε οχήματα, χώροι ενοικίασης σταθμών) αποτελούν δευτερεύουσες πηγές για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Η χρηματοδότηση του ελλείμματος μέσω δημόσιων επιχορηγήσεων διατηρεί τους ναύλους χαμηλούς και αποτελεί τη 2η καλύτερη λύση για να καταστήσει τις δημόσιες συγκοινωνίες πιο ελκυστικές και να απομακρύνει τους ταξιδιώτες από τα αυτοκίνητα.

Η χρέωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, η τιμολόγηση στάθμευσης ή οι φόροι στάθμευσης στον χώρο εργασίας αποτελούν την καλύτερη λύση που επηρεάζει άμεσα τους χρήστες αυτοκινήτων και τους εργοδότες, περιορίζοντας έτσι τις σχετικές αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις. Τα αντίστοιχα έσοδα από συγκεκριμένα κονδύλια μπορούν να χρηματοδοτούν τις σχετικές πολιτικές ΣΒΑΚ.

Οι επενδύσεις κεφαλαίου σε ποιοτικά συστήματα αστικής μετακίνησης (μετρό, τραμ κλπ) επιφέρουν εξοικονόμηση χρόνου ταξιδιού που αντανakλάται στις αυξημένες τιμές της γης καθώς και στην προσβάσιμη εργασία γύρω από τους σταθμούς. Οι έμμεσοι δικαιούχοι είναι ιδιοκτήτες / προγραμματιστές και επιχειρήσεις. Οι φόροι υπεραξίας του εδάφους και οι φόροι ακίνητης περιουσίας μπορούν να ανακτήσουν μέρος αυτών των (μη δεδουλευμένων) ιδιωτικών κερδών. Οι φόροι επιχειρήσεων είναι επίσης ένας τέτοιος μηχανισμός ανάκτησης. Μία υποθήκη των αντίστοιχων εσόδων μπορεί να χρηματοδοτήσει έργα υψηλής έντασης κεφαλαίου ΣΒΑΚ.

Τα μεγάλα έργα ΣΒΑΚ μπορούν επίσης να υποστηριχθούν εν μέρει μέσω της χρηματοδότησης της αύξησης του φόρου κατανάλωσης.



Οι επενδύσεις εκτός της υποδομής (ανανέωση οχημάτων, ηλεκτρονική έκδοση εισιτηρίων) απαιτούν εξατομικευμένες οικονομικές λύσεις που παρέχονται από επενδυτικές πλατφόρμες του EFSI («Juncker Plan»), δάνεια της ΕΙΒ ή διευκόλυνση για καθαρότερες μεταφορές.

Τα έργα μεγάλης κλίμακας ΣΒΑΚ υποστηρίζονται από ευρωπαϊκά κονδύλια διαρθρωτικών και επενδυτικών κεφαλαίων (ESI), εφόσον συμβάλλουν σε στόχους χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Κατά την περίοδο 2007-2013 οι κύριοι δικαιούχοι ήταν μεγάλες πόλεις, αλλά κατά την τρέχουσα περίοδο 2014-2020 οι κύριοι δικαιούχοι είναι μικρές πόλεις (<200.000 κατοίκων) και μεσαίες (<600.000 κατοίκων).

Περιγραφή των μέτρων

Παραδείγματα καινοτόμων χρηματοδοτικών μηχανισμών που μπορούν ενδεχομένως να υλοποιηθούν από τις πόλεις εταίρους του έργου InnovaSUMP παρουσιάζονται παρακάτω:

Τέλος υποδομής: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Το τέλος επιβάλλεται σε ιδιώτες-εταιρείες, που δημιουργούν νέες κτηριακές υποδομές σε μια περιοχή
- Το χρηματικό ποσό που συγκεντρώνεται αξιοποιείται για την χρηματοδότηση υποδομών κοινής ωφέλειας (π.χ. σχολεία, δρόμοι, αντιπλημμυρικά έργα, κ.ά.)
- Ιδιαίτερα δημοφιλές σε Αγγλία και Ουαλία

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Εξάρτηση κόστους από διοικητική αρχή
- Αποθάρρυνση ανάπτυξης σε περιοχές με υψηλό τέλος
- Πιθανές γραφειοκρατικές δυσκολίες, λόγω της ανάγκης επικύρωσης του τέλους από εποπτική αρχή

Ελκυστικότητα Μηχανισμού

- Το ύψος του τέλους καθορίζεται από την διοικητική αρχή, αναλογικά με τις πραγματικές ανάγκες της περιοχής
- Δίκαιο σύστημα, με εξαίρεση μόνο των μικρότερων επενδύσεων

Οδηγίες υλοποίησης

- Ανάγκη καθιέρωσης νομικού πλαισίου (υπολογισμός)
- Προσδιορισμός υποδομής για υποστήριξη νέας περιοχής
- Καθορισμός χρονοδιαγράμματος χρέωσης
- Ορθολογικός καθορισμός τέλους
- Αναθεώρηση σε βάθος χρόνου (σταθερότητα)

Οικονομική συνεισφορά για έργα οικιστικής ανάπτυξης: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Πρόσθετος φόρος αγοράς ακινήτου
- Οι δημόσιες επενδύσεις σε μέσα μαζικής μεταφοράς ή υποδομές μπορούν να αυξήσουν τις γειτονικές χερσαίες αξίες, δημιουργώντας έτσι κέρδος για τους ιδιοκτήτες γης.



- Οι επακόλουθες αυξήσεις της αξίας της γης (οι οποίες κατά τα άλλα ωφελούν τους ιδιωτικούς ιδιοκτήτες γης χωρίς κόστος) μπορούν να "καταληφθούν" με τη μετατροπή τους σε δημόσια έσοδα μέσω διαφόρων μηχανισμών.

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Εξάρτηση της επιτυχίας από την κατανόηση και υποστήριξη του τρόπου με τον οποίο λειτουργούν οι φόροι
- Λήψη μόνο μετά την ολοκλήρωση του έργου
- Ασάφεια και αδιαφάνεια στον καθορισμό του επιπέδου συνεισφοράς
- Απαίτηση ύπαρξης ανεξάρτητη αμερόληπτης αρχής για την εκτίμηση της χρηματικής συνεισφοράς

Ελκυστικότητα Μηχανισμού

- Εγγυημένη αξία γης σε περιοχές με βελτιωμένες δημόσιες συγκοινωνίες
- Εύκολο στην εφαρμογή
- Πληρώνει αυτός που επωφελείται

Οδηγίες υλοποίησης

- Ισχύει μόνο σε ζώνες επιρροής γύρω από νέες ή αναβαθμισμένες υποδομές μεταφορών.
- Ανάλογο της προσβασιμότητας του ακινήτου στις νέες δημόσιες συγκοινωνίες - όχι τόσο υψηλός ώστε να παρεμποδίζει την αγορά ακινήτων από τη λειτουργία του.
- Οι κάτοικοι πρέπει να απαλλάσσονται από την καταβολή του τέλους.

Τέλος στάθμευσης στον χώρο εργασίας: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ με σκοπό την εργασία
- Χρέωση για τις θέσεις στάθμευσης που καταλαμβάνονται από τους εργαζόμενους στο χώρο εργασίας
- Η εισφορά επιβάλλεται στους εργοδότες και όχι στους υπαλλήλους τους.
- Μέτρο διαχείρισης της ζήτησης της κυκλοφορίας για την αποτροπή χρήσης του ΙΧ και, δεύτερον για συγκέντρωση κεφαλαίων για έργα βελτίωσης της κινητικότητας

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Πιθανή αντίδραση από τις τοπικές επιχειρήσεις – Κόστος
- Ανάγκη διαβουλεύσεων με τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις, καθώς και έλεγχο των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης χώρου εργασίας.
- Κίνδυνος διαρροής της στάθμευσης σε άλλα σημεία
- Δυσκολία εξεύρεσης σωστής ισορροπίας στρατηγικής τιμολόγησης
- Δεν κάνει διάκριση μεταξύ εκείνων που διαθέτουν δυνατότητα δημόσιας συγκοινωνίας και όσων όχι

Ελκυστικότητα Μηχανισμού



- Λιγότερο περίπλοκο και φθηνότερο να εφαρμοστεί σε σχέση με μέτρα όπως η τιμολόγηση των οδών
- Συμβάλει στη μείωση της συμφόρησης
- Ενθάρρυνση από τον εργοδότη για τη χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς

Οδηγίες υλοποίησης

- Ανταλλαγή εμπειριών – Εκτεταμένη διαβούλευση
- Αξιολόγηση συγκοινωνιακών συνδέσεων, διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, πλήθος εναλλακτικών
- Στενή συνεργασία με τους εργοδότες Τακτικοί έλεγχοι
- Εντοπισμός των πιο πιθανών τοποθεσιών της μετατόπιση της στάθμευσης και λήψη αντίστοιχων μέτρων

Τέλος συμφόρησης: Βασικά χαρακτηριστικά

Σύντομη Περιγραφή

- Οικονομική επιβάρυνση κυκλοφορίας ΙΧ εντός σαφώς ορισμένων περιοχών υψηλής συμφόρησης
- Ενθάρρυνση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς ή επιλογής εναλλακτικών διαδρομών
- Αύξηση εσόδων & Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών
- Καλύτερη διαχείριση της ζήτησης

Προκλήσεις και κίνδυνοι

- Δυσκολία υλοποίησης κοινωνικά αποδεχτού σχεδίου – Ανάγκη ισχυρής πολιτικής στήριξης
- Κίνδυνος διαρροής της συμφόρησης σε άλλα σημεία
- Ανάγκη αναβάθμισης εναλλακτικών μέσων και διαδρομών και κατάλληλης κλίμακας έργα
- Νομοθεσία χρέωσης κυκλοφοριακής συμφόρησης

Ελκυστικότητα Μηχανισμού

- Χρονική προσαρμογή μετακινήσεων εκτός των ωρών αιχμής και μείωση χρήσης οχημάτων
- Προώθηση συνεπιβατισμού
- Χρήση εγκαταστάσεων Park & Ride για την είσοδο στις ζώνες
- Μείωση συμφόρησης τις ώρες αιχμής και των εκπομπών εντός των ζωνών

Οδηγίες υλοποίησης

- Κατάλληλη πολιτική τιμολόγησης
- Αντιμετώπιση του προβλήματος συνολικά (ανάλυση του συστήματος μεταφορών και κινητικότητας της πόλης)
- Αποτελεσματική επικοινωνία και προώθηση του σχεδίου
- Δημιουργία ισχυρών συνασπισμών μεταξύ οικονομικών, πολιτικών και περιβαλλοντικών ομάδων για ανάπτυξη δυναμικής
- Εξασφάλιση αξιοποίησης εσόδων για βελτίωση συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών



Η άρτια ενσωμάτωση των συγκεκριμένων εργαλείων απαιτεί πολύ καλή γνώση των πολιτικοοικονομικών χαρακτηριστικών της κάθε χώρας προκειμένου να εξεταστούν αν υπάρχουν τα θεσμικά και νομοθετικά περιθώρια για την εφαρμογή τους. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να εξετάζεται κατά τα πρώτα στάδια του σχεδίου και ειδικότερα στον καθορισμό των διαδικασιών ανάπτυξης, όπως ο συντονισμός των πολιτικών, η ανάλυση ευκαιριών και προβλημάτων του ευρύτερου οικονομικού-πολιτικού περιβάλλοντος και η αναζήτηση των ορίων ευθύνης και αρμοδιότητας της τοπικής αρχής.