

# ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ - ΚΑΜΑΤΕΡΟΥ



ΣΤΑΔΙΟ 5: Τελικό Σχέδιο Δράσης

## Περιεχόμενα

Περιεχόμενα .....	0
Εισαγωγή .....	1
1 Βήματα Υλοποίησης του Σχεδιασμού .....	2
2 Διαμόρφωση Επικρατέστερου Σεναρίου Στρατηγικής για την Κινητικότητα .....	3
2.1 Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ.....	5
2.2 Τελικά Μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού .....	6
2.2.1 Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.....	6
Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία.....	6
Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα .....	7
Πακέτο Μέτρων 3 Κοινόχρηστη μετακίνηση.....	7
Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση.....	7
Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση.....	7
Πακέτο Μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας.....	8
Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση .....	8
Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον .....	8
Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές.....	8
Πακέτο Μέτρων 10: Τουρισμός – Επισκεψιμότητα .....	9
2.2.2 Εξειδίκευση μέτρων ΣΒΑΚ και σύνδεση με στόχους και προτεραιότητες .....	9
1.4 Χρονική Υλοποίηση Μέτρων ΣΒΑΚ .....	102
3 Κοστολόγηση Μέτρων και Χρηματοδοτικά Εργαλεία.....	113
2.1 Προεκτίμηση Κόστους Μέτρων.....	113
1.2 Αρμοδιότητες και Πηγές Χρηματοδότησης – Συσχετισμοί Μέτρων και Πόρων .....	121
4 Πλαίσιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....	135

## Εισαγωγή

Το παρόν τεύχος περιλαμβάνει το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ Αγίων Αναργύρων - Καματερού σύμφωνα και με το περιεχόμενο του Ν.4784/2021 (**«Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις»**) περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ., τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης τη συσχέτιση των μέτρων με υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια, καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

Στα αρχικά Κεφάλαια, ωστόσο, κρίνεται απαραίτητη μια συνοπτική περιγραφή των προηγούμενων σταδίων τα οποία καθόρισαν τη φιλοσοφία διαμόρφωσης του τελικού πακέτου μέτρων. Αναλυτικότερες πληροφορίες συνοδευόμενες από τις αντίστοιχες αναλύσεις υπάρχουν στα σχετικά Παραδοτέα της μελέτης.

## 1 Βήματα Υλοποίησης του Σχεδιασμού

Προκειμένου να γίνουν κατανοητά τα διακριτά βήματα που απαρτίζουν τον σχεδιασμό των μέτρων κρίνεται σκόπιμη η παρουσίαση της ολιστικής αντίληψης του σχεδιασμού ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέχρι την ολοκλήρωσή του. Συνοπτικά, ο σχεδιασμός του ΣΒΑΚ ακολουθεί τα εξής βήματα:

- Από τις αρχικές φάσεις διαβούλευσης, αναδείχθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα από τους φορείς του Δήμου, σχετικά με το δίκτυο και τις συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή. Οι κατευθύνσεις των φορέων υποστηρίζονται από την πρωτογενή συλλογή δεδομένων με μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Τα ευρήματα για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού (ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια στον σχεδιασμό) συντελούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. (Παραδοτέα 1,2)
- Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και με τελικό στόχο την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ και την εξάλειψη των προβλημάτων που αναδείχθηκαν, σχηματίστηκαν 2 εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την εξεταζόμενη περιοχή. Τα σενάρια κινητικότητας περιλάμβαναν διαφορετικούς συνδυασμούς λύσεων, προτεραιοτήτων ή φιλοσοφίας σχεδιασμού μέτρων ή παρεμβάσεων κινητικότητας, ενώ συγκρίθηκαν με την αναμενόμενη εξέλιξη του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας σε μελλοντικούς ορίζοντες. (Παραδοτέο 3)
- Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αναδεικνύονται οι άξονες στρατηγικών στόχων. Οι άξονες βασίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό στα αντικείμενα που αναδεικνύουν οι φορείς και στους στόχους που θέτουν τα υφιστάμενα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού. Στην συνέχεια, οι άξονες στρατηγικής εξειδικεύονται σε στρατηγικούς στόχους, οι οποίοι περιγράφουν τις επιδιώξεις του Δήμου για ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό μελλοντικό σύστημα αστικής κινητικότητας. Από την διαδικασία προσδιορισμού των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ προκύπτει το αρχικό όραμα κινητικότητας το οποίο περιέχει το σκέλος τους οράματος που σχετίζεται με το «που θέλουμε να πάμε;», λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδιώξεις του Δήμου. (Παραδοτέο 4)
- Μέσω της πραγματοποίησης μιας δεύτερης διαβούλευσης οι φορείς και οι πολίτες ανέδειξαν το ιδανικό σενάριο κινητικότητας μέσω των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού, ενώ παράλληλα από την ίδια διαδικασία οριστικοποιήθηκε το όραμα του Δήμου και θεσπίστηκαν οι προτεραιότητες σχεδιασμού. (Παραδοτέο 4)
- Μετά την επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου, ξεκινά ο σχεδιασμός των μέτρων, δηλαδή των τρόπων με τους οποίους η κάθε κοινωνία επιλέγει να πετύχει του στρατηγικούς στόχους (Παραδοτέο 5)

Το προσχέδιο των μέτρων παρουσιάζεται στους εμπλεκόμενους φορείς στο πλαίσιο μιας τρίτης και τελικής διαβούλευσης με σκοπό την οριστικοποίησή του. Μαζί με την οριστικοποίηση του πακέτου μέτρων, πραγματοποιείται η διαμόρφωση του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ το οποίο περιλαμβάνει την αναλυτική περιγραφή του περιεχομένου των μέτρων και εκτίμηση της αναμενόμενης συμβολής των μέτρων στην επίτευξη των ειδικών στόχων του ΣΒΑΚ, εκτίμηση κόστους των μέτρων, συνοδευόμενη από ενδεικτικά χρονοδιαγράμματα υλοποίησης, αναλυτική παρουσίαση προτάσεων αναφορικά με τους δυνητικούς τρόπους χρηματοδότησης των μέτρων, καθώς και πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης του ΣΒΑΚ με κατάλληλους δείκτες. (Παραδοτέο 6).

## 2 Διαμόρφωση Επικρατέστερου Σεναρίου Στρατηγικής για την Κινητικότητα

Βάσει των όσων προέκυψαν από τη διαδικασία του σχεδιασμού, η οριστική στρατηγική για την κινητικότητα αναλύεται παρακάτω μέσω:

- Του οράματος του ΣΒΑΚ,
- Των προτεραιοτήτων που θεσπίστηκαν και ιεραρχήθηκαν,
- Του τελικού ιδανικού σεναρίου κινητικότητας.

Κάθε μία από τις παραπάνω συνιστώσες διαμόρφωσης της στρατηγικής του ΣΒΑΚ αποτελούν σωρευτικά τη βάση για την ανάπτυξη των μέτρων του προσχεδίου του ΣΒΑΚ.

### Όραμα για την κινητικότητα

Το όραμα του Δήμου για την κινητικότητα διατυπώνει συνοπτικά τους απώτερους στόχους που θα κληθεί να εξυπηρετήσει το Σχέδιο, ενώ ταυτόχρονα εμπνέει και παρακινεί τους πολίτες, τον Δήμο και όλους τους εμπλεκόμενους φορείς προς αυτήν την κατεύθυνση. Επιπλέον, βοηθά τα εμπλεκόμενα μέρη να αποκλείουν δράσεις, μέτρα, και πρακτικές που δεν συμβάλλουν τελικά στο όραμα, διευκολύνοντας έτσι τη λήψη αποφάσεων και την αξιοποίηση των πόρων με έναν τρόπο πιο αποτελεσματικό.

Υιοθετώντας τους κανόνες που διέπουν γενικότερα τη μεθοδολογία ανάπτυξης μιας στρατηγικής, το όραμα θα πρέπει εκτός από το να αποτελεί πηγή έμπνευσης, να έχει και τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

- Το όραμα δεν θα πρέπει να αποτελεί «εύκολο στόχο», αλλά να απαιτεί προσπάθεια για την εκπλήρωσή του. Από την άλλη πλευρά όμως, δεν πρέπει να είναι τόσο μακρινό που τελικά να μην είναι εφικτό.
- Το όραμα αντιπροσωπεύει ένα «προτιμώμενο μέλλον». Μεταξύ των διαφορετικών τρόπων που θα μπορούσε να εξελιχθεί ο Δήμος, το όραμα περιγράφει το μέλλον αυτό στο οποίο φιλοδοξούν περισσότερο οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες και το οποίο πιστεύουν ότι θα φέρει το μεγαλύτερο όφελος για τον Δήμο συνολικά.
- Ένα όραμα για να είναι επιτυχημένο, θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τις ανάγκες και επιδιώξεις των επιμέρους μερών προς ένα τελικό στόχο. Σε στιγμές διαφωνίας, ένα ισχυρό όραμα βοηθά στον παραμερισμό τυχόν διαφορών και στην εκ νέου σύμπλευση προς τον κοινό στόχο.
- Το όραμα θα πρέπει να διατυπώνεται με σαφή, συνοπτικό τρόπο ώστε να μπορεί να γίνει κατανοητό από όλους, χωρίς εκφράσεις που ενέχουν υπερβολή ή δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία.

Το όραμα επομένως διαμορφώθηκε ως εξής:

***Όραμά μας είναι η δημιουργία ενός ανθρωποκεντρικού Δήμου, ο οποίος θα εξασφαλίζει την προσβασιμότητα σε όλες τις κοινωνικές ομάδες, τον σεβασμό στο περιβάλλον, ένα υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής και την ασφάλεια στις μετακινήσεις μέσα από την ενίσχυση της ήπιας κινητικότητας (περπάτημα, ποδήλατο, πατίνι κτλ) και τον αναβαθμισμένο ρόλο των μέσων δημόσιας μεταφοράς, αξιοποιώντας παράλληλα τη σύνδεση με το γειτνιάζον φυσικό περιβάλλον.»***

## Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Στο προηγούμενο Στάδιο τέθηκαν οι στρατηγικοί άξονες που έχουν διαμορφωθεί για το ΣΒΑΚ του Δήμου και είναι οι εξής:

**Στρατηγικός άξονας 1: Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας**

**Στρατηγικός άξονας 2: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες**

**Στρατηγικός άξονας 3: Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού**

**Στρατηγικός άξονας 4: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής**

**Στρατηγικός άξονας 5: Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για την αλλαγή της κουλτούρας μετακινήσεων**

Λαμβάνοντας υπόψη τους παραπάνω στρατηγικούς άξονες καθώς και τα πεδία αστικής κινητικότητας που εξετάστηκαν και αξιολογήθηκαν κατά τη διάρκεια της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, προέκυψαν και ιεραρχήθηκαν οι παρακάτω πολιτικές προτεραιότητες:

- **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας**
- **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης**
- **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων**
- **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας**
- **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης**
- **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών**
- **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών**

Στη συνέχεια οι προτεραιότητες ιεραρχήθηκαν με βάση την πολυκριτηριακή ανάλυση AHP και τα αποτελέσματα αυτής της διαδικασίας είναι τα εξής:

1. **Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης** (βαθμολογία 0,32)
2. **Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων** (βαθμολογία 0,19)
3. **Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών** (βαθμολογία 0,16)
4. **Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας** (βαθμολογία 0,16)
5. **Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** (βαθμολογία 0,08)
6. **Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης** (βαθμολογία 0,06)
7. **Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών** (βαθμολογία 0,03)

## Τελικό σενάριο κινητικότητας

Από τη διαδικασία της διαδικτυακής διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία των τριών μελλοντικών σεναρίων προέκυψε ότι το τελικό σενάριο που βρίσκεται πιο κοντά στις προτιμήσεις των πολιτών είναι το Σενάριο Γ (Ριζοσπαστικό Σενάριο – Do Everything), γενικές αρχές του οποίου είναι:

- Προώθηση ήπιων μέσων μεταφοράς | περπάτημα και ποδήλατο | έλεγχος της στάθμευσης και περιορισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων
- Προώθηση δημόσιας συγκοινωνίας και κοινόχρηστων μέσων κινητικότητας.
- Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (ή και

άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.

- Δημιουργία χώρων park n' ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.

Προνοώντας παράλληλα για:

- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας.
- Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.
- Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης

Επισημαίνεται ότι το Σενάριο που επιλέχθηκε αποτέλεσε οδηγό για τα επόμενα βήματα του ΣΒΑΚ χωρίς, ωστόσο, να είναι απόλυτα δεσμευτικό για τα τελικά μέτρα που θα προταθούν.

## 2.1 Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι έξυπνοι στόχοι που καθορίστηκαν μέσω συμμετοχικών διαδικασιών και ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης απεικονίζονται στον παρακάτω Πίνακα:

Πίνακας 1: Έξυπνοι Στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού (άξονες στρατηγικής, στρατηγικοί στόχοι, ποσοτικοί στόχοι)

Στρατηγικός άξονας 1:			
Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας			
i. Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων			
ii. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων			
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
Ποσοστό μετακινήσεων πεζή	7,7%	15%	20%
Ποσοστό μετακινήσεων με το ποδήλατο	1,5%	5%	8%
Ποσοστό οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του δικτύου	0	40%	70%
Ποσοστό ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δικτύου	2,6%	4,5%	7,5%
Στρατηγικός άξονας 2:			
Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες			
i. Αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων			
ii. Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας			
iii. Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας			
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
Ποσοστό μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ	15,3%	25%	30%
Ποσοστό κάλυψης Δημόσιας Συγκοινωνίας	84,75%	94%	100%
Στρατηγικός άξονας 3:			
Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού			
i. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης			
ii. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών			
iii. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης			
iv. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης			
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία
Ποσοστό παράνομης στάθμευσης (εκ των μετρημένων οδών)	64,4%	20%	10%
Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (2019 προ COVID-19)	127	50%	80%
Στρατηγικός άξονας 4:			
Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής			
1. Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης			
2. Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου			
Ποσοτικοί στόχοι	Έτος βάσης	5ετία	10ετία

Ποσοστό πεζοδρομίων με καλή ποιότητα επιφάνειας (εκ των μετρημένων πεζοδρομίων)	24,04%	70%	100%
Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,50μ (εκ των μετρημένων πεζοδρομίων)	41,12%	70%	100%
<b>Στρατηγικός άξονας 5:</b> Ευαισθητοποίηση των πολιτών και αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων			
i. Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών			
<b>Ποσοτικοί στόχοι</b>	<b>Έτος βάσης</b>	<b>5ετία</b>	<b>10ετία</b>
Πλήθος δράσεων ενημέρωσης	1	15	30

## 2.2 Τελικά Μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού

Η συγκεκριμένη δραστηριότητα περιλαμβάνει τα τελικά μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού κατανεμημένα σε ορισμένα πακέτα ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους. Τα τελικά πακέτα μέτρων προέκυψαν ύστερα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου και τον συμμετοχικό σχεδιασμό λαμβάνοντας υπόψη τα μέτρα και τις κατευθύνσεις των όμορων Δήμων.

Η παρουσίαση των μέτρων καθώς και ο σχολιασμός των εκτιμώμενων επιπτώσεών τους συμβάλλει σημαντικά στη σύνθεση ενός αποτελεσματικού και λειτουργικού ΣΒΑΚ. Ιδιαίτερη σημασία, για το εν λόγω σχέδιο, έχει επίσης η ανίχνευση των συνεργειών μεταξύ των μέτρων. Οι συνέργειες αυτές δείχνουν τόσο τον βαθμό λειτουργίας τους συνδυαστικά ως προς μια προτεραιότητα και τους αντίστοιχους στόχους της, όσο και τον βαθμό που το ένα μέτρο στηρίζει και υποβοηθά το άλλο, αναπτύσσοντας με αυτόν τον τρόπο μια ολιστική προσέγγιση.

### 2.2.1 Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε δέκα (10) πακέτα μέτρων που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) Εμπορευματικές μεταφορές
- 10) Τουρισμός - Επισκεψιμότητα

Τα πακέτα μέτρων και τα επιμέρους μέτρα παρουσιάζονται αναλυτικότερα στη συνέχεια.

#### Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με μικρά οχήματα - μελλοντικά χωρίς οδηγό
2. Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)
3. Αύξηση της συχνότητας των μέσων της Δημόσιας Συγκοινωνίας
4. Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
5. Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για τη Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους
6. Ενίσχυση ζωνών συγκέντρωσης ταξί



7. Αναβάθμιση υφιστάμενων ή εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων σε έξυπνες και προστατευμένες εγκαταστάσεις
8. Εγκατάσταση εξατομικευμένων μηχανών έκδοσης εισιτηρίων για τη Δημόσια Συγκοινωνία
9. Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης Δημόσιας Συγκοινωνίας (park n ride) και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
10. Δημιουργία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας

### **Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα**

Επιμέρους μέτρα:

1. Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
2. Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων
3. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
4. Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)
5. Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής
6. Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
7. Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)
8. Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ στους πόλους έλξης
9. Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
10. Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 15 εργαζόμενους
11. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, των ευάλωτων χρηστών και του ποδηλάτη
12. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο

### **Πακέτο Μέτρων 3 Κοινόχρηστη μετακίνηση**

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (Ελαφρά Προσωπικά Ηλεκτρικά Οχήματα - ΕΠΗΟ)
2. Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
3. Ανάπτυξη συστήματος car pooling

### **Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση**

Επιμέρους μέτρα:

1. Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
2. Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
3. Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού
4. Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση προβλημάτων και ιδεών για τις μετακινήσεις
5. Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα
6. Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο

### **Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση**

Επιμέρους μέτρα:

1. Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
2. Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων
3. Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα

### **Πακέτο Μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας**

Επιμέρους μέτρα:

1. Αλλαγή-μείωση ορίων ταχύτητας
2. Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
3. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
4. Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
5. Μονοδρομήσεις οδών
6. Δημιουργία περιφερειακών διαδρομών περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή διαμπερών ροών
7. Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
8. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.
9. Απελευθέρωση γειτονιών από βαρέα οχήματα και αντικατάσταση τους από μικρά και ευέλικτα για τους διάφορους τύπους μεταφορών
10. Βελτίωση ποιότητας οδικού περιβάλλοντος και τοποθέτηση απαραίτητου εξοπλισμού (κατάσταση οδοστρώματος, τοποθέτηση καθρεφτών υποβοήθησης κυκλοφορίας, κτλ.)

### **Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση**

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
2. Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου - οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς
3. Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης
4. Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές
5. Αναβάθμιση χώρων στάθμευσης για ΑμεΑ
6. Δημιουργία χώρων στάθμευσης που απευθύνονται σε επισκέπτες και κατοίκους (εντός ή εκτός οδού)
7. Επιτήρηση της νόμιμης στάθμευσης

### **Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον**

Επιμέρους μέτρα:

1. Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για την ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων
3. Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
4. Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες
5. Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)
6. Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον
7. Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων της πόλης
8. Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

### **Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές**

Επιμέρους μέτρα:

1. Δημιουργία θέσεων στάθμευσης μέσων που διανέμουν εμπορεύματα
2. Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

3. Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
4. Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
5. Δημιουργία μικρού κέντρου τροφοδοσίας
6. Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα
7. Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

### **Πακέτο Μέτρων 10: Τουρισμός – Επισκεψιμότητα**

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάδειξη πόλων έλξης και βελτίωση προσβασιμότητας
2. Δράσεις προώθησης του ποδηλάτου (πχ καμπάνιες)
3. Δημιουργία διαδραστικών χαρτών
4. Δημιουργία διαδρομών περπατήματος
5. Εποχιακές πεζοδρομήσεις σε κεντρικές περιοχές γειτονιών (ακόμα και μόνο για τα σαββατοκύριακα)
6. Δημιουργία Πλατφόρμας Συνδυασμένης Μετακίνησης & Έξυπνα Συστήματα Πληροφόρησης

#### **2.2.2 Εξειδίκευση μέτρων ΣΒΑΚ και σύνδεση με στόχους και προτεραιότητες**

Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται η παρουσίαση των οριστικών μέτρων του ΣΒΑΚ, έτσι όπως έχουν προκύψει λαμβάνοντας υπόψη τις εξής παραμέτρους:

- Οραματικός Στόχος του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
- Στρατηγικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού
- Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας
- Αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης
- Συμπεράσματα, παρατηρήσεις, προτροπές, εκτιμήσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες στο πλαίσιο του Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Προκειμένου να υπάρξει μια δομημένη μορφή για το σύνολο της πληροφορίας σε κάθε μέτρο, αξιοποιείται μια πρότυπη μορφή ανάλυσης των μέτρων με τη μορφή δελτίου. Το «Δελτίο Ανάλυσης των Μέτρων του ΣΒΑΚ» διαμορφώθηκε για αυτόν τον σκοπό και λειτουργεί ως εργαλείο διευκρίνησης των παραμέτρων που καθορίζουν την ταυτότητα των μέτρων καθώς και το πλαίσιο υλοποίησής τους. Σε αυτά τα δελτία, παρουσιάζονται τα μέτρα για τα οποία προέκυψαν και χαρτογραφήσεις ή κάποια άλλα μέτρα που κρίθηκαν ιδιαίτερα σημαντικά. Παράλληλα, εντός των δελτίων, εμπεριέχονται και περιγράφονται και όλα τα υπόλοιπα μέτρα, στις κατηγορίες που εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συνάφεια και αλληλεπίδραση.

#### **Δελτίο Ανάλυσης των Μέτρων του ΣΒΑΚ**

Ο ακόλουθος Πίνακας περιλαμβάνει την περιγραφή των περιεχομένων του Δελτίου Ανάλυσης Μέτρων του ΣΒΑΚ που αποτελεί μια δομή που δημιουργήθηκε προκειμένου να εξειδικεύει τα μέτρα του ΣΒΑΚ με δομημένο τρόπο. Το εν λόγω δελτίο περιέχει δεκαεπτά (17) παραμέτρους και συγκεκριμένα:

**α)** εννέα (9) βασικές παράμετροι που συνθέτουν την ταυτότητα του μέτρου και πληροφορούν, μεταξύ άλλων, για το περιεχόμενο του, τον ρόλο του στο ΣΒΑΚ, το αντικείμενο του και το πεδίο εφαρμογής του καθώς και

β) οκτώ (8) βασικές παράμετροι που πληροφορούν, μεταξύ άλλων, για τους πόρους, τις συνέργειες και τις διαδικασίες που θα απαιτηθούν για την υλοποίηση του.

Πίνακας 2: Πρότυπο ανάλυσης των μέτρων του ΣΒΑΚ

	A/A	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	1	Τίτλος	Ο τίτλος του μέτρου
	2	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ευρύτερος τομέας ένταξης του εξεταζόμενου μέτρου / δράσης (N4784/2021)
	3	Προτεραιότητες	Σύνδεση με την/τις προτεραιότητα/τες του ΣΒΑΚ
	4	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ
	5	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Σύνδεση με συνολική στρατηγική
	6	Χαρακτήρας	Φυσικό Έργο/ Κανονισμός/ Διαδικασία κ.ά.
	7	Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου	Αντικείμενο του μέτρου
	8	Λογική μέτρου	Ανάδειξη των στοιχείων που αντιμετωπίζει το μέτρο και του σκεπτικού σχεδιασμού
	9	Πεδίο εφαρμογής	Οριζόντιο μέτρο/ Χωρική(ές) ενότητα(ες)
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	1	Προτεραιότητα	Πολύ υψηλή / Υψηλή / Μέση
	2	Ωριμότητα	Έλεγχος ολοκλήρωσης σταδίων ωριμότητας
	3	Βήματα Υλοποίησης	Βήματα Υλοποίησης / Χρονική διάρκεια
	4	Εμπλεκόμενοι φορείς	Φορείς Σχεδιασμού / Υλοποίησης / Εποπτείας
	5	Προσδοκώμενα αποτελέσματα	Θετικές συνέπειες σε Πεδία Αστικής Κινητικότητας / Κοινωνικές Ομάδες. Κίνδυνοι που επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα του μέτρου.
	6	Δείκτες Παρακολούθησης	Έλεγχος υλοποίησης του μέτρου
	7	Προεκτίμηση δαπάνης	Αντιστοίχιση βημάτων υλοποίησης-απαιτούμενης δαπάνης
	8	Χρηματοδότηση	Πηγές χρηματοδότησης

Ειδικότερα, για κάθε ένα από τα πεδία του παραπάνω Πίνακα ακολουθούν οι παρακάτω οδηγίες συμπλήρωσης:

▪ **Ταυτότητα Μέτρου:**

- **Τίτλος:** Ο τίτλος του μέτρου (αναλυτικά).
- **Πεδίο αστικής κινητικότητας:** Ευρύτερος τομέας ένταξης του εξεταζόμενου μέτρου / δράσης σύμφωνα με το Ν.4784/2021
- **Προτεραιότητα:** Η/Οι προτεραιότητα/ες στην/ις οποία/ες αναφέρεται το μέτρο. Αποτελούν ευρύτερες κατηγορίες ή κλάδους που σχετίζονται με το εξεταζόμενο μέτρο ή δράση. Χρησιμοποιούνται για την ευκολότερη σύνδεση του μέτρου με το επιστημονικό αντικείμενο.
- **Στρατηγικοί στόχοι ΣΒΑΚ:** Οι Στρατηγικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού που εξυπηρετούνται από την εφαρμογή του μέτρου.
- **Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές:** Οι στόχοι και στρατηγικοί άξονες σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο που εξυπηρετούνται από την υλοποίηση του μέτρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι στόχοι σε περιφερειακό επίπεδο αναμένεται να μεταβληθούν κατά τη διάρκεια υλοποίησης του ΣΒΑΚ ( νέα προγραμματική περίοδος)
- **Χαρακτήρας:** Ο χαρακτήρας του μέτρου περιλαμβάνει συγκεκριμένες διακριτές επιλογές: (α) Έργο (π.χ. υλοποίηση ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων κ.λπ.), (β) Κανονισμός /

## Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

Θεσμική παρέμβαση (π.χ. ωράριο φορτοεκφόρτωσης, απαγορεύσεις κυκλοφορίας, ελεγχόμενη στάθμευση κ.λπ.), (γ) Διαδικασίες-Υπηρεσίες (π.χ. εκστρατείες ενημέρωσης, υπηρεσίες διαχείρισης κινητικότητας, προώθηση δράσεων κ.λπ.).

- **Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου:** Περιγραφή του περιεχομένου του μέτρου, των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του και των λεπτομερειών που χρίζουν ανάδειξης.
- **Λογική μέτρου:** Συνοπτική περιγραφή των παραμέτρων που εξηγούν την ανάγκη υλοποίησης του μέτρου (π.χ. ανεπαρκής κάλυψη περιοχής από δημόσιες συγκοινωνίες, ανεπάρκεια πεζοδρομίων, έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλατών, ΑμεΑ κ.λπ.). Αξιοποίηση των συμπερασμάτων από τον συμμετοχικό σχεδιασμό και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
- **Πεδίο εφαρμογής:** Η γεωγραφική-λειτουργική περιοχή στην οποία προτείνεται να εφαρμοστεί το προτεινόμενο μέτρο. Το μετρώ ενδέχεται να είναι είτε οριζόντιο (για όλο το δίκτυο εφαρμογής του ΣΒΑΚ) είτε να αφορά συγκεκριμένη χωρική ενότητα. Η κλιμακούμενη εφαρμογή ενός μέτρου ή η εφαρμογή υπό προϋποθέσεις σε διαφορετικές χωρικές ενότητες περιγράφεται επίσης σε αυτό το σημείο.

### ▪ Υλοποίηση Μέτρου:

- **Προτεραιότητα:** Η προτεραιότητα που αποδίδεται στην υλοποίηση του μέτρου και μπορεί να είναι: (α) πολύ υψηλή, (β) υψηλή ή (γ) μέση. Η προτεραιότητα προκύπτει από το πλήθος των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ και των γενικών στόχων που εξυπηρετούνται. Υπόψη λαμβάνεται ο εκτιμώμενος αντίκτυπος του μέτρου, καθώς και οι απόψεις των φορέων και τον πολιτών κατά τη διαβούλευση του προσχεδίου.
- **Ωριμότητα:** Εξετάζεται η εκτιμώμενη ωριμότητα της παρέμβασης ως προς την ικανοποίηση των παρακάτω σταδίων ωριμότητας: (α) εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας, (β) εκτέλεση διαδικασιών που ορίζονται από το θεσμικό πλαίσιο, (γ) χωροθέτηση της παρέμβασης, (δ) εγκρίσεις προ εφαρμογής, (ε) άδειες εκτέλεσης απαιτούμενων εργασιών-παρεμβάσεων και (στ) δημοπράτηση.
- **Βήματα υλοποίησης:** Αναφέρονται όλα τα απαιτούμενα βήματα, από το στάδιο του διαγωνισμού και της μελέτης μέχρι την υλοποίηση και την εγκατάσταση της υποδομής-υπηρεσίας, ώστε να εφαρμοστεί το μέτρο. Κάθε βήμα αντιστοιχίζεται με την απαιτούμενη χρονική διάρκεια για την ολοκλήρωση του.
- **Εμπλεκόμενοι φορείς:** Αναφέρονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο σχεδιασμό και την υλοποίηση του μέτρου. Διαχωρισμός φορέων σε αντιστοιχία με τις αρμοδιότητες σχεδιασμού, υλοποίησης, εποπτείας.
- **Προσδοκώμενα αποτελέσματα:** Αναφορά στις θετικές επιπτώσεις από την εφαρμογή του μέτρου (π.χ. βελτίωση εξυπηρέτησης ευάλωτων χρηστών, μείωση μετακινήσεων με Ι.Χ., αναβάθμιση αστικού τοπίου κ.ά.) και στους πιθανούς κινδύνους (π.χ. πιθανότητα καταπάτησης νέων υποδομών/υπηρεσιών κ.ά.).
- **Δείκτες παρακολούθησης:** Μεταβλητές/ Δείκτες που ελέγχουν την πρόοδο υλοποίησης του μέτρου ή/και την επιρροή του στην περιοχή εφαρμογής (π.χ. μήκος υλοποιημένων ποδηλατοδρόμων ή/και ποσοστό ποδηλατοδρόμων στο σύνολο του δικτύου, πλήθος/ποσοστό στεγάστρων σε στάσεις αστικής συγκοινωνίας, πλήθος υπηρεσιών εξυπηρέτησης μετακινουμένων κ.ά.).
- **Προεκτίμηση δαπάνης:** Προεκτίμηση δαπάνης που απαιτείται για την ολοκλήρωση κάθε βήματος υλοποίησης ή παράθεση εκτιμήσεων για μοναδιαίες δαπάνες που αφορούν το εξεταζόμενο μέτρο. Η άθροιση των επιμέρους δαπανών, η τελική εκτίμηση της δαπάνης και συνυπολογισμός απρόβλεπτων εξόδων πραγματοποιείται στο σχέδιο δράσης.

- **Χρηματοδότηση:** Αναφορά στα διαθέσιμα εθνικά, περιφερειακά ή και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία που μπορούν να υποστηρίξουν την υλοποίηση του μέτρου.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	<b>2.2.2.1 Υποστήριξη της δημόσιας συγκοινωνίας</b>
	Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, 6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, 9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών
	Προτεραιότητες	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού: - <b>Στρατηγικός άξονας 2:</b> Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Αύξηση του μεριδίου των μέσων μαζικής μεταφοράς στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> <li>○ Αναβάθμιση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας</li> <li>○ Αναβάθμιση των υποστηρικτικών υποδομών της δημόσιας συγκοινωνίας</li> </ul> - <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών</li> <li>○ Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> </ul>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας [2019]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πυλώνας 7: Ανάπτυξη Αποτελεσματικού Συστήματος Αστικών και Προαστιακών Δημόσιων Συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Προώθηση πολυτροπικότητας (ανάπτυξη πλατφόρμας πληροφόρησης χερσαίων μεταφορών, εισαγωγή τιμολογιακής πολιτικής με ενιαία εισιτήρια πολλαπλών μέσων, κ.ά.) (RA-Soft 3 – μέρος 1ο)</li> <li>○ Ανάπτυξη πλαισίου Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (HSoft 2), για τον προσδιορισμό επενδυτικών σχεδίων σε αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της ανανέωσης των στόλων αστικών λεωφορείων με περιβαλλοντικά βιώσιμες τεχνολογίες χαμηλής εκπομπής ρύπων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνική στρατηγική ευφυών συστημάτων μεταφορών 2015- 2025 [2015]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης μετακινούμενων με όλα τα μέσα σε πραγματικό χρόνο με έμφαση στις πολυτροπικές μετακινήσεις</li> <li>• Κέντρα Διαχείρισης πολυτροπικής Κυκλοφορίας Περιφερειών &amp; Αστικής Κινητικότητας</li> <li>• Ενοποιημένο σύστημα πληρωμής εισιτηρίων για μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) σε μητροπολιτικές περιοχές</li> </ul> <p><u>Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο ανάπτυξης 2021-2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ο Στόχος Πολιτικής 2: Πράσινη Ευρώπη με χαμηλές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Ειδικό Στόχοι: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης</li> <li>○ Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ΠΠ2.11: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> </ul> <p><u>Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021- 2025</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μετακινήσεις με λεωφορεία και τρένα στο σύνολο των επιβατικών μεταφορών. Η τιμή βάσης είναι 17,5% και η τιμή στόχος 19,8%</li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I1 Προώθηση MMM <ul style="list-style-type: none"> <li>○ I1.1 Αναβάθμιση και στελέχωση MMM</li> </ul> </li> </ul>	

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

<b>Χαρακτήρας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ I1.2 Διασφάλιση προτεραιότητας στα MMM</li> <li>○ I1.3 Βελτίωση ασφάλειας στις στάσεις</li> </ul> <p><u>Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής 2021»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Άρθρο 29: Μεταφορές, Μετακινήσεις <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ο ανασχεδιασμός και η πύκνωση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων. Προτεραιότητα δίδεται στην εξυπηρέτηση των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων από τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και από το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομών – Μεταφορών 2021-2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Άξονας Προτεραιότητας 7 (Ταμείο Συνοχής) - Αναβάθμιση της αστικής κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Επέκταση των δικτύων ηλεκτροκίνητων μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς (Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας και Προαστιακές συνδέσεις)</li> <li>○ Προμήθεια στόλων λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στόχος Πολιτικής 3: Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>○ RSO3.2. Ανάπτυξη και ενίσχυση βιώσιμης ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση στο ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προμήθεια 2 ηλεκτρικών λεωφορείων και 1 φορτιστή για τις ανάγκες της δημοτικής συγκοινωνίας του Δήμου</li> <li>• Εφαρμογή της μελέτης για τη δημοτική συγκοινωνία στο Δήμο ΑΑΚ</li> <li>• Δημιουργία mobile εφαρμογής και εφαρμογής η/υ για την τηλεματική ενημέρωση του κοινού για τα δρομολόγια της τοπικής συγκοινωνίας</li> </ul> <p><u>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αγίων Αναργύρων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανάπτυξη προαστιακής και αστικής γραμμής μέσων σταθερής τροχιάς από Αγ. Αναργύρους σε Αθήνα κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Β. Ελλάδα</li> <li>• Χάραξη τετραπλής γραμμής του τραίνου (Πειραιάς – Μενίδι) στο Δήμο Αγ. Αναργύρων μέχρι το σιδηροδρομικό κέντρο Μενιδίου με:</li> <li>• α) Μετατροπή των γραμμών από την περιοχή που είναι το Εργοστάσιο Βάσης μέχρι τον Πύργο Βασιλίσσης σε υπόγειες με διερεύνηση δυνατότητας μεγαλύτερου ακόμη τμήματος υπόγεια και νότια του εργοστασίου Βάσης.</li> </ul> <p><u>Υπηρεσίες Υποστήριξης για τον σχεδιασμό, ίδρυση και λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Αγ. Αναργύρων – Καματερού</u></p> <p>Γραμμή 10 ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ – ΓΕΡΟΒΟΥΝΟ Αφετηρία: ΜΥΚΟΝΙΑΤΙΚΑ Ν. Καζαντζάκη μεταξύ Αγ. Παντελεήμωνος και Ανδρόνικου Τέρμα: ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ σε χώρο που θα διαμορφωθεί μπροστά από την εκκλησία Μήκος Γραμμής (κατεύθυνση Αφετηρία – Τέρμα ) 7,2km Μήκος Γραμμής (κατεύθυνση Τέρμα – Αφετηρία) 7,1km Γραμμή 20 ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΔΑ – ΚΑΜΑΤΕΡΟ – ΓΕΡΟΒΟΥΝΟ - ΚΕΝΤΡΟ (κυκλική) Αφετηρία/Τέρμα: Αγία Τριάδα Μήκος Γραμμής 9,1km</p>	
	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X



### Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Αφορά τα μέτρα: Όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 1, 8 του Πακέτου Μέτρων 6 και 6 του Πακέτου Μέτρων 10

Η αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός ΣΒΑΚ που μπορεί να μεταβάλει θετικά τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει τη χρήση των Ι.Χ. αυτοκινήτων, χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες, ενώ αποτελεί κύρια λύση για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης κ.ά.).

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αυξήσει το ποσοστό μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες και να αναβαθμίσει σημαντικά την προσφερόμενη εξυπηρέτηση μέσω:

1. της ανάπτυξης συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με μικρά οχήματα - μελλοντικά χωρίς οδηγό (Μέτρο 1.1),
2. της διαχείρισης διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας βάσει της ζήτησης (on demand, mini-bus) (Μέτρο 1.2),
3. της αύξησης της συχνότητας των μέσων της ήδη υπάρχουσας δημόσιας συγκοινωνίας (Μέτρο 1.3),
4. της βελτίωσης της εξυπηρέτησης και της πληροφόρησης (Μέτρο 1.4),
5. της επιδότησης στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για τη Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους (Μέτρο 1.5),
6. της ενίσχυσης ζωνών συγκέντρωσης ταξί (Μέτρο 1.6),
7. της αναβάθμισης της ποιότητας των υποδομών (στάσεων, τερματικών σταθμών, μηχανήματα έκδοσης εισιτηρίων) (Μέτρο 1.7, Μέτρο 1.8),
8. της ενιαίας τιμολόγησης περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (Μέτρο 1.9),
9. της αναβάθμισης του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας (Μέτρο 1.10),
10. της δημιουργίας ενός φιλικού μέσου για τους επισκέπτες της πόλης

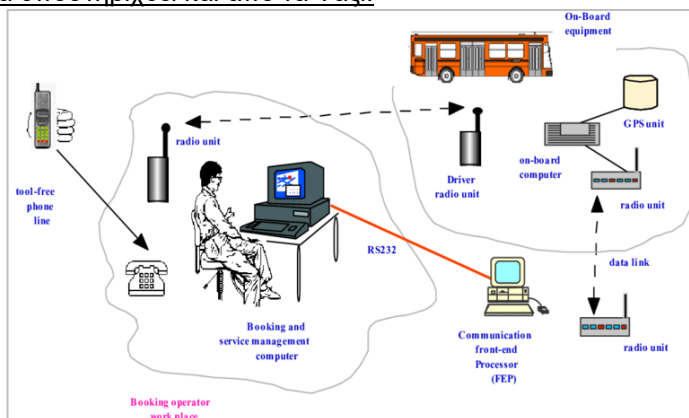
Ορισμένα από τα προτεινόμενα μέτρα για την αστική συγκοινωνία στο ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού συνοψίζονται ως εξής:

#### Εφαρμογή DRT συγκοινωνίας και δρομολόγηση τακτικών λεωφορειακών γραμμών

Ένα σύστημα Demand-Responsive Transport (DRT) αποτελεί ένα ευέλικτο μέσο μετακίνησης το οποίο προσαρμόζεται στη ζήτηση των χρηστών του. Αποτελεί μια μορφή αστικής συγκοινωνίας η οποία έχει ορισμένα πλεονεκτήματα σχετικά με την οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Οι γενικές αρχές λειτουργίας του συστήματος περιλαμβάνουν τα εξής:

- ο Κέντρο επικοινωνίας (τηλεφωνικό, ψηφιακό κέντρο μηνυμάτων, κ.ά.)
- ο Συλλογή αιτήσεων για μετακινήσεις
- ο Σχηματισμός ειδικών δυναμικών δρομολογίων
- ο Ενημέρωση επιβατών και εκτέλεση των δρομολογίων
- ο Σύγχρονα οχήματα χαμηλών εκπομπών άνθρακα

Προτείνεται η διενέργεια μελέτης σκοπιμότητας που θα διερευνά την οικονομική βιωσιμότητα ενός συστήματος DRT. Εκτιμάται ότι η προσφορότερη μορφή DRT για τις ανάγκες της περιοχής είναι της μορφής «Destination Specific DRT» (Many to one), δηλαδή να επικεντρώνεται στον προορισμό, ωστόσο η μελέτη σκοπιμότητας θα καταλήξει στο τελικό μοντέλο λειτουργίας. Αντίστοιχα με την αστική συγκοινωνία η λειτουργία ενός ευρύτερου συστήματος συλλογικών μετακινήσεων ανταποκρινόμενο στη ζήτηση μπορεί να υποστηριχθεί και από τα Ταξί.



Σύστημα λειτουργία υπηρεσιών DRT PersonalBus, στην πόλη της Φλωρεντίας



Λεωφορείο συστήματος DRT Allobus, στην πόλη Αόστα της Ιταλίας

Πέρα από τη λειτουργία αστικής συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση, προτείνεται και η μελέτη δρομολόγησης τακτικών γραμμών που θα εξυπηρετούν τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης μετακινήσεων εντός της πόλης τα οποία θα κινούνται προνομιακά εντός του αστικού ιστού και των περιοχών περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

- **Αναβάθμιση του εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων**

1) Αξιολόγηση των θέσεων των υφιστάμενων στάσεων, καθώς και όσων νέων στάσεων προκύψουν μετά από πιθανή αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας, ως προς την ασφάλεια και την χρηστικότητα τους. Η νέα χωροθέτηση των στάσεων (εάν χρειαστεί) θα γίνει με κύρια κριτήρια την ασφάλεια των μετακινουμένων και την καλύτερη κάλυψη, προσπελασιμότητα και εξυπηρέτηση του πληθυσμού.

2) Τεχνικές προδιαγραφές των στάσεων. Οι στάσεις αποτελούν στοιχεία αστικού εξοπλισμού που προβάλλονται έντονα. Συνεπώς, η κατάλληλη διαμόρφωση και αρχιτεκτονική τους μπορεί να δώσει νέο χαρακτήρα σε μια πόλη. Τα χαρακτηριστικά που θεωρούνται απαραίτητα σε μια στάση δημόσιας συγκοινωνίας είναι:

- Η σήμανση της θέσης της στάσης με παρουσία πινακίδας.
- Η αναγραφή του ονόματος (και του κωδικού) της στάσης.
- Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης επιβίβασης/αποβίβασης των μετακινουμένων (απαγόρευση στάθμευσης κοντά στη στάση, διαμόρφωση εσοχής πεζοδρομίου, κ.ά.)

Στις στάσεις με **μεγάλη επιβατική ζήτηση**, επιπλέον χαρακτηριστικά θα πρέπει να είναι:

- Το προστατευτικό σκέπαστρο προκειμένου να είναι εφικτή η αναμονή των μετακινουμένων υπό δύσκολες καιρικές συνθήκες.
- Το πρόγραμμα δρομολογίων και/ή η εκτιμώμενη άφιξη του οχήματος στην κάθε στάση.
- Μικρό πλήθος θέσεων για καθημένους, για μετακινούμενους που επιβαρύνονται από υπερβολική ορθοστασία.

3) Τελική διαμόρφωση των σημείων των στάσεων.

Τα στοιχεία που πρέπει να υπάρχουν στις διατάξεις πληροφόρησης των στάσεων (στύλοι, πινακίδες, πλαίσια ανακοινώσεων κ.ά.) είναι :

- Το όνομα κάθε διερχόμενης γραμμής από τη στάση
- Οι κατευθύνσεις της γραμμής
- Η συχνότητα και τα ωράρια της γραμμής

Οι διατάξεις πληροφόρησης θα πρέπει να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Αναγνωρίσιμα – να μπορούν να εντοπιστούν από απόσταση.
- Κατάλληλη θέση, υλικά-χρώματα & γραμματοσειρά ώστε μπορούν να διαβαστούν από όλες τις ηλικίες και από άτομα με περιορισμένη όραση.
- Σαφές και επικαιροποιημένο περιεχόμενο

- **Εγκατάσταση έξυπνων στάσεων με σύστημα τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών**

Στο πλαίσιο της αξιοποίησης νέων και ευφυών τεχνολογιών, προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής. Το εν λόγω σύστημα θα ενισχύσει σημαντικά την εξυπηρέτηση των χρηστών, αυξάνοντας την ελκυστικότητα της δημόσιας συγκοινωνίας.

Η πληροφόρηση στις στάσεις είναι ένα σημαντικό στοιχείο που αναδεικνύει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών από ένα σύστημα αστικής συγκοινωνίας. Η πληροφόρηση είναι απαραίτητο στοιχείο στους τερματικούς σταθμούς, σε στάσεις που διέρχονται περισσότερες της μίας

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p>γραμμές και σε στάσεις με υψηλό φόρτο επιβατών. Επίσης, προτείνεται η δημιουργία σχετικής εφαρμογής κινητών τηλεφώνων η οποία θα πληροφορεί τους χρήστες σε πραγματικό χρόνο για τις ώρες αφίξεων των δρομολογίων όπου και αν βρίσκονται.</p> <p>- <b>Δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών αστικής συγκοινωνίας βάσει της ζήτησης (mini-bus/on-demand) (1.2)</b></p> <p>Σε περιοχές με σχετικά πυκνή δόμηση που δεν εξυπηρετούνται άμεσα από τη συμβατική δημόσια συγκοινωνία δημιουργούνται περιοχές on-demand, δηλαδή με εξυπηρέτηση ανταποκρινόμενη στη ζήτηση. Όσον αφορά τη συμβατική συγκοινωνία, σημειώνεται πως κατηγοριοποιούνται οι λεωφορειακές γραμμές, ανάλογα με το εάν κατευθύνονται προς το κέντρο ή όχι. Ακόμη, επεκτείνεται η γραμμή του μικρού λεωφορείου (mini-bus) με σκοπό την δημιουργία πλήρους δικτύου. Τέλος, πυκνώνουν οι (έξυπνες) στάσεις με γνώμονα την εξυπηρέτηση ανά 300μ.</p> <p>Δημιουργείται λοιπόν ένα συνεκτικό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας που λειτουργεί σε αρμονία με τα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης και έχει τη δυνατότητα να αποφορτίσει σημαντικά την πόλη από το αυτοκίνητο. Ωστόσο, χρειάζονται μελέτες εφαρμογής για τον ακριβή προσδιορισμό των παραπάνω κινήσεων.</p> <p>Η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος του Δήμου.</p> <p>Παράλληλα, η δημιουργία νέων τακτικών λεωφορειακών γραμμών θα προσφέρει ένα εναλλακτικό στο Ι.Χ. μέσο μετακίνησης στους κατοίκους των πιο πυκνοκατοικημένων περιοχών του Δήμου που απέχουν μια εύλογη απόσταση από το εμπορικό κέντρο όπου συγκεντρώνονται και οι σημαντικές χρήσεις γης.</p>		
	<b>Λογική μέτρου</b>		
	Αναβάθμιση σε πολλά επίπεδα της δημόσιας συγκοινωνίας με απώτερο στόχο τη διευκόλυνση των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Επίσης, η λογική είναι οι δημόσιες συγκοινωνίες να γίνουν μία αξιόπιστη εναλλακτική μετακίνησης. Με τις προτεινόμενες επεμβάσεις επιτυγχάνεται αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας τόσο από τους κατοίκους όσο και από επισκέπτες του Δήμου με παράλληλη μείωση της χρήσης του ΙΧ.		
	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X
Άλλη δράση ωριμότητας:			
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
<b>Αναβάθμιση των στάσεων MMM</b>	Σταδιακή Υλοποίηση		
Αναβάθμιση εξοπλισμού στο σύνολο των στάσεων (στέγαστρα, προσβασιμότητα, φωτισμός κ.λπ.) Εγκατάσταση πινακίδων πληροφόρησης (κατευθύνσεις, πορείες, συχνότητες, ωράρια)			
<b>Οργάνωση Δρομολογίων</b>	3 έως 6 μήνες		
<b>Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας για σύστημα DRT σε δρομολόγια χαμηλής επιβατικής κίνησης</b>	6 έως 12 μήνες		
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>			
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού		
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Πάροχος αστικών συγκοινωνιών		
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Πάροχος αστικών συγκοινωνιών		
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας</li> <li>+ Καλύτερη εξυπηρέτηση των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας</li> <li>+ Αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και της ανταγωνιστικότητάς ως προς το ιδιωτικό όχημα</li> <li>+ Μείωση χρήσης Ι.Χ κυρίως για μετακινήσεις εντός του Δήμου</li> <li>+ Μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> από τις ιδιωτικές μετακινήσεις</li> </ul>			

<p>Δείκτες Παρακολούθησης:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες</li> <li>• Κόστος μετακινήσεων</li> <li>• Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</li> <li>• Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας</li> <li>• Επίπεδο κάλυψης δημόσιας συγκοινωνίας</li> <li>• Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</li> </ul>
<p>Προεκτίμηση δαπάνης:</p>	<p>1.670.000,00 €</p>
<p>Χρηματοδότηση:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου</li> <li>• Ο.Α.Σ.Α.</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> <li>• Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί</li> </ul>

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>2.2.2.2 Ανάπτυξη πράσινων διαδρομών</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) 3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού
Προτεραιότητες	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Ενίσχυση ποδηλατικών υποδομών
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ul> </li> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 4:</b> Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης</li> <li>ο Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου</li> </ul> </li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b></p> <p><b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b></p>	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> </ul> </li> </ul> <p><u>ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές): <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυσμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 12.2 Ζώνες 30 km/h σε κέντρα αστικών περιοχών</li> </ul> </li> <li>• 18 Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 18.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων</li> <li>ο 18.4 Συντήρηση οδοστρωμάτων</li> <li>ο 18.5 Αναβάθμιση σήμανσης, στ. ασφαλείας, ηλεκτροφ., βλάστησης</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δυτικής Αθήνας (ΣΟΑΠ Δυτικής Αθήνας) [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία χώρων πρασίνου και βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος πρασίνου της πόλης και του εξωαστικού χώρου</li> <li>• Απόκτηση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, καθώς και συντήρηση, αναβάθμιση και επέκταση των υπαρχόντων</li> </ul> <p><u>Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής 2021»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας</li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στόχος 25: Συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή, την ψυχαγωγία, τον ελεύθερο χρόνο και τον αθλητισμό <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Εξασφάλιση απρόσκοπτης φυσικής προσβασιμότητας στον αθλητισμό και την ψυχαγωγία</li> </ul> </li> </ul>

## Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

### Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με Έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή – Κλιματική Κρίση

- Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας)
  - διατύπωση συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή

### Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (1η αναθεώρηση)

- Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχάιο υλικό κλπ).
- Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρετήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.
- Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των αμαξιδίων.
- Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών – για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.

### Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027

- RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

### Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019

- βελτίωση πεζοδρομίων

### Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023

- Ανακατασκευή της οδού κ. Παλαμά της Δ.Κ. Καματερού με σκοπό την ασφαλή κυκλοφορία και προσβασιμότητα

### Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού

- 2α1) Σχεδιασμός Ενιαίου Δικτύου Υποδομών για Πεζούς το οποίο θα εκτείνεται σε όλη την πόλη, συνδέοντας Δημόσιους Χώρους (Υπηρεσίες, Στάσεις ΜΜΜ, Εμπορικούς Δρόμους, Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης) και Πράσινους Χώρους (Πάρκο Τρίτση, Πλατείες, όχθη Κηφισού) και ενοποιώντας την πόλη με τους γειτονικούς Δήμους. Βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ασφάλειας μετακίνησης για όλους τους χρήστες (νέοι, ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ),
- 2α2) Υλοποίηση Ενιαίου Δικτύου Υποδομών Πεζής Μετακίνησης με σκοπό την υλοποίηση / εφαρμογή των αποτελεσμάτων της υποδράσης 2α1.
- 2β) Ασφάλεια σε Διαβάσεις, Διασταυρώσεις, Πεζοδρόμια, Εισόδους Σχολείων με χρήση φθηνών μέσων, όπως χρωματισμός, κολωνάκια, χρονομέτρηση, επαναρύθμιση φωτεινών σηματοδοτών, δένδροφύτευση / γλάστρες. Συμπληρωματικές δράσεις περιλαμβάνουν μέτρα τα οποία θα βελτιώσουν την αστικό περιβάλλον και θα διευκολύνουν τη μετακίνηση των πεζών.
- 2η) Τοποθέτηση εξοπλισμού δρόμου (καθίσματα, φωτισμού, κλπ) κατάλληλη για όλους τους χρήστες (νέοι, ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ)

### Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)

- Διερεύνηση και υλοποίηση δράσεων για την αύξηση χρήσης των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς
- Δημιουργία δικτύων κίνησης πεζών σε τοπικό επίπεδο που θα συνδέουν τις τοπικές χρήσεις (κυρίως σχολεία) με τις περιοχές κατοικίας που τις περιβάλλουν

### Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού (2020)

- Πράσινες διαδρομές
  - Δημιουργία πράσινων διαδρομών εντός του Δήμου

<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	

#### Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Αφορά τα μέτρα: Τα μέτρα 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 και 12 του Πακέτου Μέτρων 2, τα μέτρα 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 του Πακέτου Μέτρων 6, όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 8 και του Πακέτου Μέτρων 10

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν διαδρομές σε ένα αστικό οδικό δίκτυο κατά μήκος των οποίων διαμορφώνονται και επικρατούν **συνθήκες** κατάλληλες για την προώθηση των ήπιων μορφών κινητικότητας, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων. Οι συγκεκριμένες συνθήκες αφορούν τα παρακάτω:



- Διατάξεις ασφαλούς διάσχισης για πεζούς και ποδηλάτες, οι οποίες οφείλουν κατά περίπτωση να διαθέτουν τα εξής χαρακτηριστικά (Μέτρο 2.3, Μέτρο 2.12, Μέτρο 8.2):
  - Επαρκές πλάτος ( Ελάχιστο 2,5μ)
  - Επιπλέον πλάτος αντίστοιχο με το πλήθος κατευθύνσεων όταν διέρχονται ποδηλάτες (Θέσεις σύνδεσης ποδηλατικών δικτύων)
  - Άμεση «κάθετη» διάσχιση της οδού
  - Οριζόντια σήμανση και εμφανής χρωματισμός στις λωρίδες διάσχισης για πεζούς και ποδηλάτες
  - Γραμμές στάσης οχημάτων
  - Κατακόρυφη σήμανση
  - Αρχή και πέρασ που οδηγεί στο κέντρο ράμπας πεζών,
  - Ηχητική σήμανση και άλλα στοιχεία προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών (Συνέργεια με μέτρο «Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ»)
  - Επαρκής ορατότητα στις κινήσεις της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
  - Κατάλληλο φωτισμό στην οδό και στα πεζοδρόμια
  - Διαβάσεις σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου.
- Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (Μέτρο 6.2)
- Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας (30χλμ στο μη ιεραρχημένο) (Μέτρο 6.1). Η μείωση των ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο πραγματοποιείται εύκολα και γρήγορα με κανονιστική απόφαση. Για την εφαρμογή του μέτρου αυτού θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος με την Περιφέρεια.
- Βελτίωση υποδομών ΑμεΑ (Μέτρο 2.7, Μέτρο 2.8)
  - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών στα πεζοδρόμια
    - Ο οδηγός τυφλών:
      - να έχει χρωματική αντίθεση με το υπόλοιπο πεζοδρόμιο
      - να μη διακόπτεται από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια
      - να μην εκθέτει τους τυφλούς σε κινδύνους (υψομετρικά εμπόδια, φρεάτια κ.ά)
    - Οι ράμπες πεζών:
      - να ακολουθούν τις ποιοτικές προδιαγραφές για ασφάλεια και άνεση
      - να τοποθετούνται στο κέντρο της διάβασης πεζών
      - να υπάρχει αντίστοιχη ράμπα στην αντίθετη όχθη της οδού

- Η αποτροπή παράνομης καταπάτησης οδηγών τυφλών και ραμπών πεζών από άλλες δραστηριότητες (παρόδια καταστήματα, παράνομη στάθμευση κ.ά.)
  - Δημιουργία ραμπών και οδηγών τυφλών για πρόσβαση στις στάσεις λεωφορείων και ταξί αλλά και στα παρακείμενα πεζοδρόμια
- Εισαγωγή έξυπνων συστημάτων αποτροπής παράνομης στάθμευσης σε ράμπες (και κατ' επέκταση σε διαβάσεις πεζών)
- Κατασκευή νέων πεζοδρομίων ή επισκευή και αντικατάσταση των φθαρμένων με βέλτιστο πλάτος εκατέρωθεν τα 2,05 -2,50μ. και όπου δεν μπορεί να εφαρμοστεί να υπάρχει ελάχιστο πλάτος το 1,65μ και στις δύο πλευρές. Στην έσχατη περίπτωση που ούτε το ελάχιστο όριο δεν μπορεί να τηρηθεί, να υπάρχει τουλάχιστον πλάτος 2,05μ από τη μία πλευρά της οδού (Μέτρο 2.3, Μέτρο 8.2).
- Αποτελεσματικό και ολοκληρωμένο σύστημα πληροφοριακών πινακίδων για πεζούς και ποδηλάτες (Μέτρο 10.1, Μέτρο 10.3, Μέτρο 10.4).
- Στις περιπτώσεις που επαρκούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά μπορεί να προβλεφθεί και αποκλειστική υποδομή για το ποδήλατο. Σε διαφορετική περίπτωση θα εφαρμοστεί μοντέλο μικτής κυκλοφορίας. Σε αμφότερες τις περιπτώσεις απαιτείται ιδιαίτερη μέριμνα και σχεδιασμός στις διασταυρώσεις (Μέτρο 2.1, Μέτρο 2.2).
- Αναβάθμιση αστικού εξοπλισμού (φωτισμός, παγκάκια, πράσινο κ.ά.) (Μέτρο 8.8)
- Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (Μέτρο 6.4). Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές και κανονιστικού χαρακτήρα. Καίριας σημασίας για την επίτευξη των πολλαπλών στόχων με την προϋπόθεση να συντηρείται συστηματικά. Σημειώνεται ότι έχει παράλληλα και εκπαιδευτικό χαρακτήρα. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις), ωστόσο, απαιτεί μεγάλο χρονικό διάστημα για τις σχετικές εγκρίσεις. Η υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του Δήμου.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης (Μέτρο 2.3). Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.
- Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής (Μέτρο 2.5). Ο κεντρικός πυρήνας της πόλης φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών του είναι ήδη προς χρήση αποκλειστικά από πεζούς. Κρίνεται σκόπιμη η πεζοδρόμηση της περιοχής με παράλληλη ανάπλαση των οδών για δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση παρόδιου πρασίνου και χώρων ανάπαυσης.
- Εγκιβωτισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δημιουργία Parklets. (Μέτρο 8.6) Αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της φύτευσης, με σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές σημειακές παρεμβάσεις.
- Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου (Μέτρο 8.1). Τα υλικά που συγκροτούν το οδικό περιβάλλον του Δήμου, δημιουργούν δυσμενείς συνθήκες μικροκλίματος, έχοντας ως αποτέλεσμα την αλλοίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Επομένως απαιτείται η επανεξέταση των υλικών αυτών με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Η επιλογή του δικτύου των πράσινων διαδρομών βασίζεται στη σχεδιαστική αρχή σύνδεσης των σημαντικών χρήσεων γης και των σημείων ενδιαφέροντος, όπως είναι τα σχολικά συγκροτήματα, οι αθλητικές εγκαταστάσεις και οι δημόσιες υπηρεσίες με υποδομές ήπιας κινητικότητας που θα είναι προσβάσιμες για όλους. Το συγκεκριμένο μέτρο συνδέεται άμεσα με εξής μέτρα του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:

- Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό δίκτυο (Μέτρο 2.11)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας εντός των οικισμών (Μέτρο 6.2)
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων (Μέτρο 8.4)
- Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων) (Μέτρο 8.5)
- Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων της πόλης (Μέτρο 8.7)

Ο τρόπος υλοποίησης των παρεμβάσεων στις οδούς που προτείνονται για την ανάπτυξη του δικτύου πράσινων διαδρομών θα αποτελέσει αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα εκπονηθεί σε



μεταγενέστερο στάδιο για τις συγκεκριμένες οδούς και θα λαμβάνει υπόψη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού.

### Λογική μέτρου

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν τον βασικό κορμό των εναλλακτικών μετακινήσεων για την πόλη. Επομένως, συνδέουν σημαντικές χρήσεις και πόλους έλξης, όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, πράσινοι χώροι, υδάτινο στοιχείο, κεντρική περιοχή, αξιοθέατα κτλ. Για τη δημιουργία των χώρων αυτών χρησιμοποιήθηκε λογισμικό GIS (shortest path algorithm), όπου τοποθετήθηκε το δίκτυο της πόλης. Στη συνέχεια έγινε χειροκίνητος έλεγχος με σκοπό τον τελικό καθορισμό των διαδρομών αυτών. Επίσης, έγινε και έλεγχος των στοιχείων του δικτύου (πχ χρήση πεζοδρομίου, στάθμευση κτλ) που εντοπίστηκαν στην υφιστάμενη κατάσταση.

Οι πράσινες διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα έχει τα χαρακτηριστικά που κρίνονται καλύτερα. Οι συνηθέστερες παρεμβάσεις είναι: ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, μείωση ορίων ταχύτητας (κατά κύριο λόγο 30χλμ/ώρα), διαπλάτυνση πεζοδρομίων, απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης, οριοθέτηση και εγκιβωτισμός των νόμιμων, ενίσχυση φύτευσης, ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου ή συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα, εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού (πχ παγκάκια, στάσεις για ποδήλατα). Το εν λόγω μέτρο εξυπηρετεί τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού και αναπτύχθηκε ώστε να εφαρμόζει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας.

Για την περίπτωση των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού προτείνονται οι παρακάτω σχεδιαστικές αρχές:

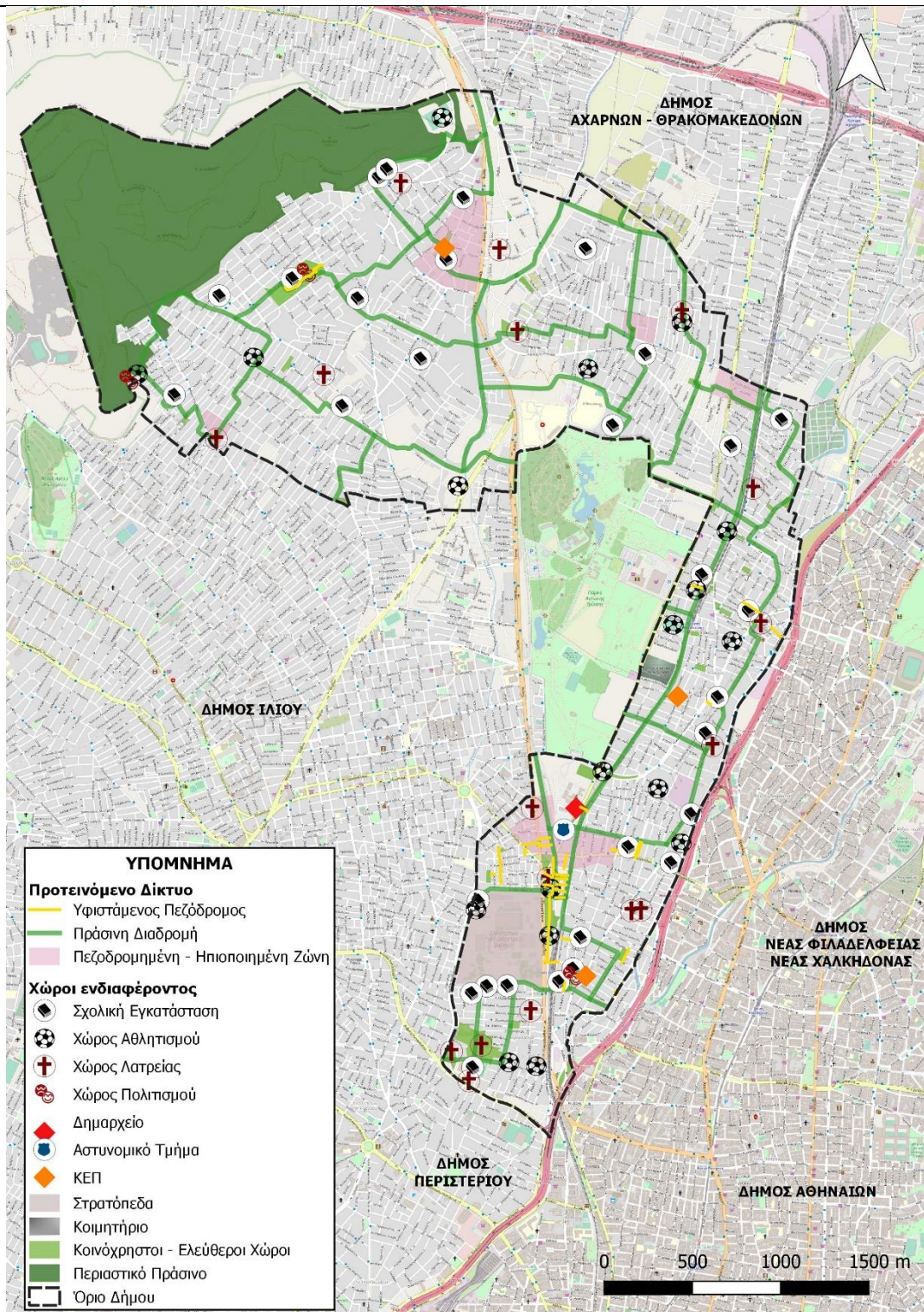
- Σε όλο το μήκος των πράσινων διαδρομών να εξασφαλίζονται οι απαραίτητες υποδομές ΑμεΑ δηλαδή:
  - Ράμπες στις διαβάσεις
  - Οδηγός τυφλών
- Στα σημεία εμπλοκής με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία (διαβάσεις) να πληρούνται τα χαρακτηριστικά όπως περιγράφονται σε προηγούμενα μέτρα.
- Έργα διαπλάτυνσης των πεζοδρομίων έτσι ώστε:
  - Να εξασφαλίζεται βέλτιστο πλάτος εκατέρωθεν τα 2,05 -2,50μ
  - Όπου δεν μπορεί να εφαρμοστεί να υπάρχει ελάχιστο πλάτος 1,65μ και στις δύο πλευρές
  - Στην έσχατη περίπτωση που ούτε το ελάχιστο όριο δεν μπορεί να τηρηθεί, να υπάρχει τουλάχιστον πλάτος 2,05μ από τη μία πλευρά της οδού
- Εγκιβωτισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δημιουργία Parklets

Στις περιπτώσεις **με ικανοποιητική διατομή** και δυνατότητα πεζοδρομίων άνω των 2.5μ να τοποθετείται κατάλληλος αστικός εξοπλισμός (πληροφοριακές πινακίδες, φωτισμός, έργα πρασίνου, παγκάκια κτλ).

### Πεδίο εφαρμογής

#### Ορίζοντας 5ετίας:

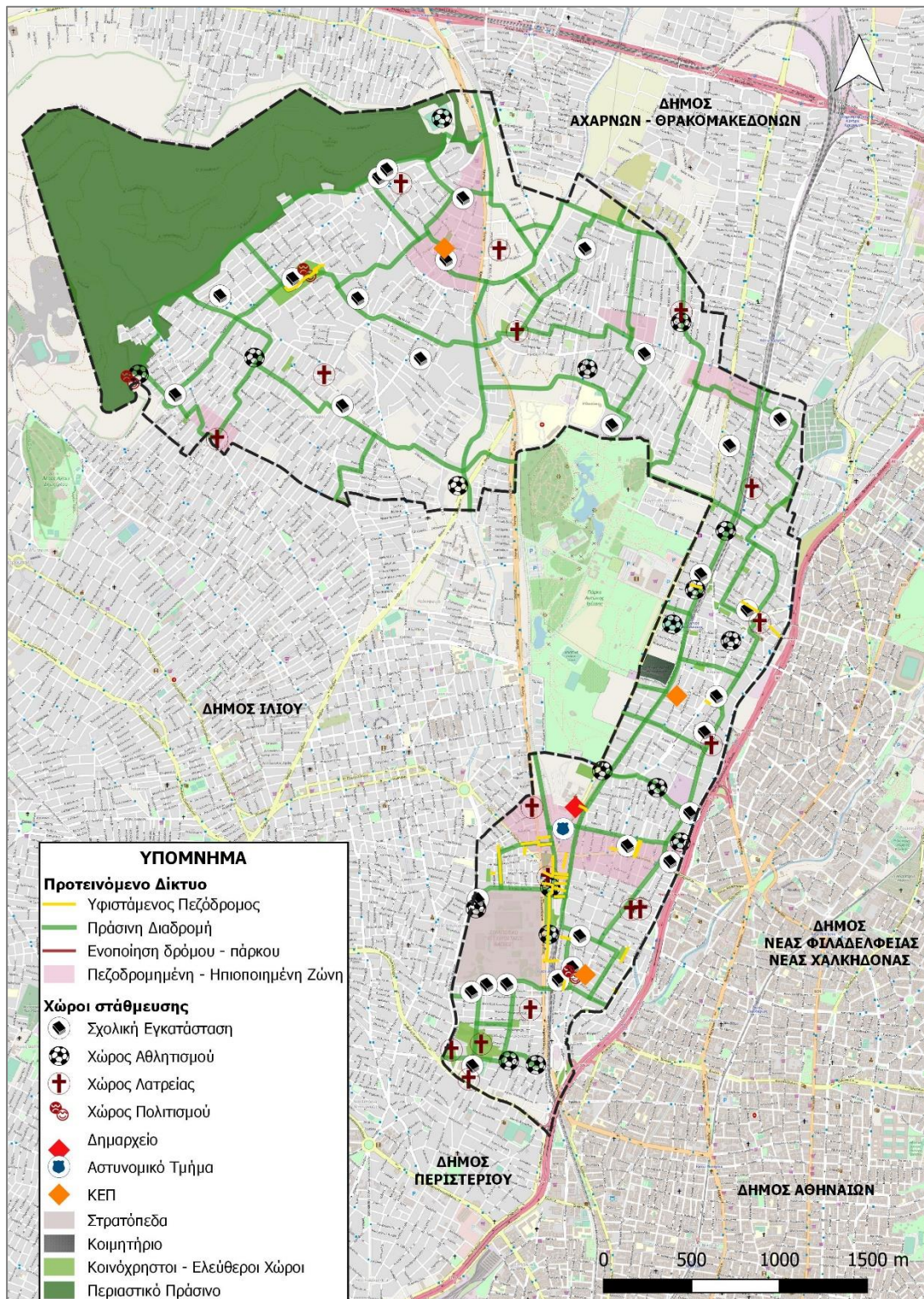
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών, Μήκος: 30,7 km



Δίκτυο πράσινων διαδρομών (5ετία)

**Ορίζοντας 10ετίας:**

- Δημιουργία πράσινων διαδρομών, Μήκος: 38,9 km (αύξηση κατά 8,2 km)



Δίκτυο πράσινων διαδρομών (10ετία)

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ  
ΜΕΤΡΟΥ

**Προτεραιότητα**

Υψηλή

**Απαιτούμενη  
Ωριμότητα**

- |   |   |
|---|---|
| A) Μελέτη σκοπιμότητας                                    |   |
| B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου                          |   |
| Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης | X |
| Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)    |   |

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Αρχιτεκτονική μελέτη αστική αναζωογόνησης – ολιστική προσέγγιση περιοχής ή άξονα		6 έως 8 μήνες
Κυκλοφοριακή Τεκμηρίωση		4 έως 5 μήνες
Υλοποίηση		Σταδιακή υλοποίηση (10ετής ορίζοντας)
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού	
Εποπτεία:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Ανάδειξη της πεζής μετακίνησης ως κύριου και ασφαλούς τρόπου μετακίνησης</p> <p>+ Ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών</p> <p>+ Προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης</p> <p>+ Τόνωση εμπορικότητας οδών</p> <p>+ Προστασία των γειτονιών από υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p> <p>+ Αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση της αξίας των παρακείμενων ακινήτων</p> <p>+ Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων</p> <p>+ Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών</p> <p>+ Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p> <p>+ Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης</p> <p>- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</p> <p>- Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</p> <p>- Αύξηση χρόνου μετακίνησης με Ι.Χ. αυτοκίνητο εξαιτίας μειωμένων ταχυτήτων ή ανάγκης εκτέλεσης πεζοπορίας</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μήκος πράσινων διαδρομών</li> <li>• Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</li> <li>• Επιφάνεια πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</li> <li>• Επίπεδο προσβασιμότητας των πεζοδρομίων</li> <li>• Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</li> <li>• Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</li> <li>• Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης:	7.246.750,00 €	
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.</li> </ul>	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>2.2.2.3 Διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)</b>	2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) 3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
	<b>Προτεραιότητες</b>	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
	<b>Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ</b>	Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού: - <b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> <li>ο Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ul> - <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Βελτιστοποίηση στη διαχείριση και στα χαρακτηριστικά της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</li> </ul> - <b>Στρατηγικός άξονας 4:</b> Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αναβάθμιση ελκυστικότητας κοινόχρηστου χώρου</li> <li>ο Εξασφάλιση των απαιτούμενων συνθηκών ασφαλείας και προσβασιμότητας στις υποδομές σύνδεσης των σημείων ενδιαφέροντος της πόλης</li> </ul>
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> </ul> </li> <li>• <u>ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»</u></li> <li>• <u>Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυσμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 12.2 Ζώνες 30 km/h σε κέντρα αστικών περιοχών</li> </ul> </li> <li>• 18 Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 18.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων</li> <li>ο 18.4 Συντήρηση οδοστρωμάτων</li> <li>ο 18.5 Αναβάθμιση σήμανσης, στ. ασφαλείας, ηλεκτροφ., βλάστησης</li> </ul> </li> <li>• 19 Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 19.1 Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας</li> <li>ο 19.2 20 km/h έξω από όλα τα Σχολεία</li> <li>ο 19.3 Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών</li> <li>ο 19.4 Δημιουργία πεζοδρόμων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δυτικής Αθήνας (ΣΟΑΠ Δυτικής Αθήνας) [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία χώρων πρασίνου και βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος πρασίνου της πόλης και του εξωαστικού χώρου</li> <li>• Απόκτηση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, καθώς και συντήρηση, αναβάθμιση και επέκταση των υπαρχόντων</li> </ul>

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

<b>Χαρακτήρας</b>	<p><u>Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής 2021»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας</li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Στόχος 25: Συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή, την ψυχαγωγία, τον ελεύθερο χρόνο και τον αθλητισμό             <ul style="list-style-type: none"> <li>Εξασφάλιση απρόσκοπτης φυσικής προσβασιμότητας στον αθλητισμό και την ψυχαγωγία</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με Έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή – Κλιματική Κρίση</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας)             <ul style="list-style-type: none"> <li>διατύπωση συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (1η αναθεώρηση)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχιαίο υλικό κλπ).</li> <li>Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρετήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.</li> <li>Εξασφάλιση ελεύθερης οδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των αμαξιδίων.</li> <li>Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών – για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.</li> </ul> <p><u>Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα</li> </ul> <p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>βελτίωση πεζοδρομίων</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ενσωμάτωση ήπιων μέσων κυκλοφορίας, συμμετοχή στην ευρωπαϊκή εβδομάδα βιώσιμης αστικής κινητικότητας / διοργάνωση εκδηλώσεων</li> <li>Κατασκευή &amp; συντήρηση πεζοδρομίων –πεζοδρόμων</li> <li>Διαγραμμίσεις οδών και διαβάσεων πεζών Δ.Κ.Α.Α.</li> <li>Διαγραμμίσεις οδών και διαβάσεων πεζών Δ.Κ.Κ.</li> </ul> <p>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2α1) Σχεδιασμός Ενιαίου Δικτύου Υποδομών για Πεζούς το οποίο θα εκτείνεται σε όλη την πόλη, συνδέοντας Δημόσιους Χώρους (Υπηρεσίες, Στάσεις ΜΜΜ, Εμπορικούς Δρόμους, Δημοτικοί Χώροι Στάθμευσης) και Πράσινους Χώρους (Πάρκο Τρίτση, Πλατείες, όχθη Κηφισού) και ενοποιώντας την πόλη με τους γειτονικούς Δήμους. Βελτίωση της αποτελεσματικότητας και ασφάλειας μετακίνησης για όλους τους χρήστες (νέοι, ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ)</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία δικτύων κίνησης πεζών σε τοπικό επίπεδο που θα συνδέουν τις τοπικές χρήσεις (κυρίως σχολεία) με τις περιοχές κατοικίας που τις περιβάλλουν</li> </ul>	
	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		

**Αφορά τα μέτρα: 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 12 του Πακέτου Μέτρων 2 και 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 του Πακέτου Μέτρων 6 και 4 του Πακέτου Μέτρων 8**

Οι μετακινήσεις των μαθητών αποτελούν σημαντική πρόκληση για κάθε Δήμο, καθώς επηρεάζουν δυναμικά τη λειτουργία του οδικού δικτύου. Υπό το πρίσμα της κινητικότητας, τα σχολεία αποτελούν τόπους συνάντησης παιδιών από διαφορετικές γειτονιές της πόλης. Ωστόσο, η υφιστάμενη κατάσταση, η οποία δίνει προτεραιότητα στην κίνηση του αυτοκινήτου, στις περισσότερες περιπτώσεις αποθαρρύνει τους μαθητές και τις μαθήτριες να προσεγγίζουν το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο. Η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων είναι ένα μέτρο το οποίο μπορεί να σχηματίσει ευνοϊκές για τα παιδιά κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες ασφαλούς και άνετης μετακίνησης από και προς τα σχολικά συγκροτήματα.

Η σημαντικότερη παράμετρος για την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης των μαθητών είναι το επίπεδο ασφάλειας στις οδούς περιμετρικά του σχολικού συγκροτήματος. Οι συγκεκριμένες οδοί θα πρέπει να διαθέτουν ένα σύνολο χαρακτηριστικών προκειμένου να δημιουργούν σε μαθητές και γονείς το αίσθημα της ασφαλούς μετακίνησης. Τα εν λόγω χαρακτηριστικά είναι:

- Χαμηλές (έως μηδενικές) ταχύτητες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Πεζοδρόμια / Πεζόδρομοι που επιτρέπουν την άνετη κίνηση των μαθητών (πλάτος, επιφάνειας κίνησης, φωτισμός, φυτεύσεις κ.ά.)
- Ασφαλείς διατάξεις διάσχισης της οδού προς το σχολείο
  - ο Επαρκής ορατότητα πεζού
  - ο Κατάλληλη υποδομή διάβασης
  - ο Προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά μπορούν να επιτευχθούν με μια σειρά ενεργητικών (ρυθμιστική σήμανση, ενημέρωση, σχολικός τροχονόμος κ.ά.) και παθητικών (αλλαγή επιφάνειας οδοστρώματος, πεζοδρόμηση, αύξηση πλάτους πεζοδρομίων κ.ά.) μορφών παρέμβασης στις οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων.

Οι συνθετικές παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται σε οδούς περιμετρικά των σχολικών συγκροτημάτων προκειμένου να βελτιώσουν την ασφάλεια στη μετακίνηση των μαθητών περιλαμβάνονται στις «Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές αυξημένης κίνησης στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας (Υ.ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ., Σεπτέμβριος 2013)».

#### **Λογική μέτρου**

##### **Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας**

Δημιουργούνται κυκλικές περιοχές ακτίνας 250 m περιμετρικά των σχολείων με λογισμικό GIS. Η ακτίνα αυτή είναι σύμφωνη με το μέγεθος της πόλης και επιτρέπει την άρτια προστασία του σχολείου καθώς και τη δημιουργία ενός αισθήματος ασφάλειας γύρω από αυτό.

Εντός των συγκεκριμένων ζωνών προτείνεται η μείωση των ορίων ταχύτητας, η τοποθέτηση ειδικής σήμανσης που προειδοποιεί για την ύπαρξη σχολικής εγκατάστασης, η πύκνωση των διαβάσεων, η λήψη απαραίτητων προστατευτικών μέτρων για τις εισόδους των σχολείων, τμηματικές πεζοδρομήσεις, αισθητικές παρεμβάσεις, κ.ά.

Ειδικότερα, για την περίπτωση των σχολικών εγκαταστάσεων στον Δήμο προτείνεται η ανάπτυξη των παρακάτω μέτρων στις οδούς που βρίσκονται σε ακτίνα 100m από το ξεταζόμενο κτήριο:

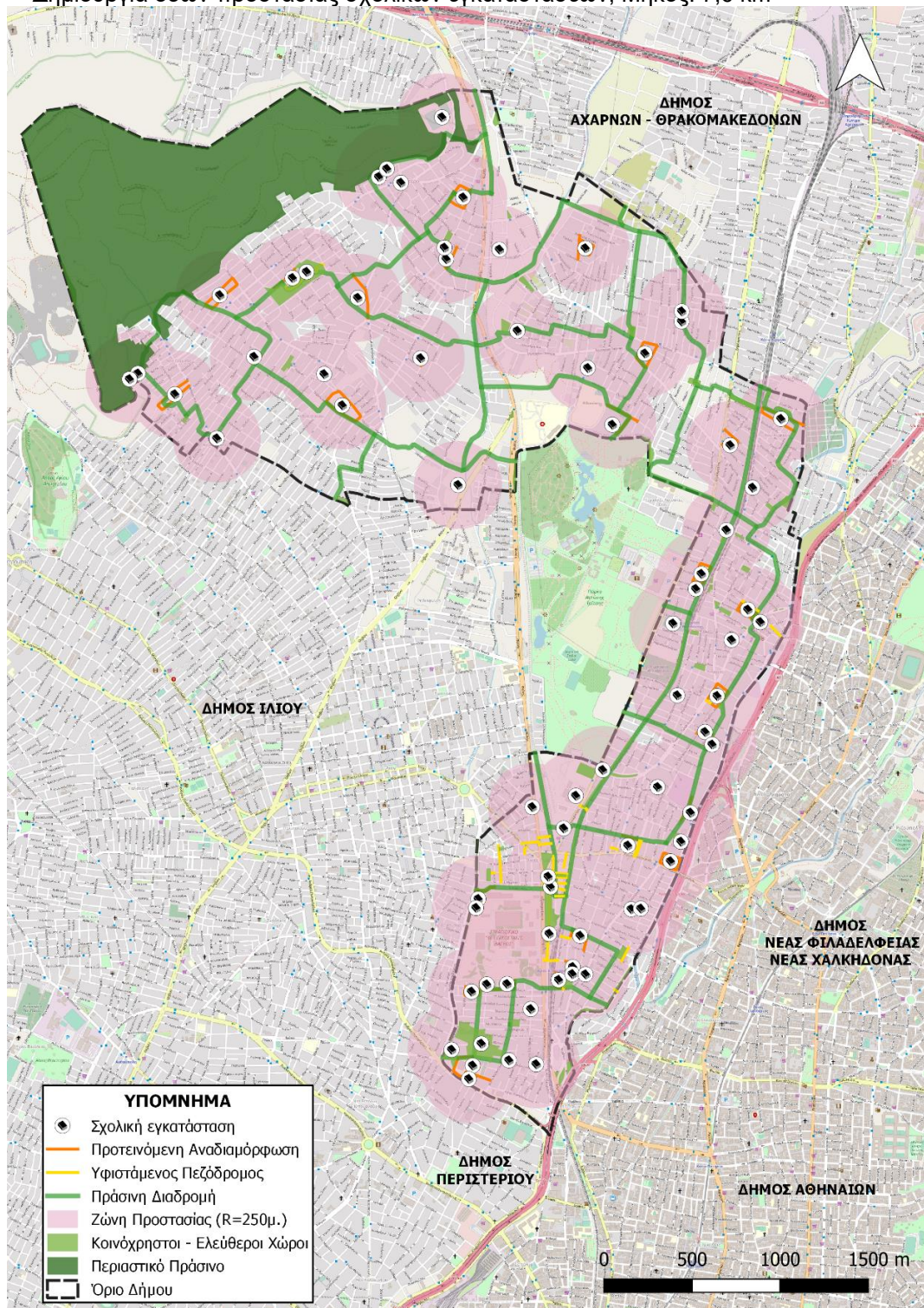
- Το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου να είναι 1,5m. Λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη ρυμοτομία των τοπικών οδών των οικισμών για την περίπτωση του Δήμου προτείνεται τουλάχιστον το ένα πεζοδρόμιο να πληροί το ελάχιστο πλάτος.
- Ανάπτυξη προεξοχών πεζοδρομίου στα άκρα των οδικών τμημάτων σε βάρος υφιστάμενων θέσεων στάθμευσης
  - ο Δημιουργία χώρου για ράμπα
  - ο Εξασφάλιση καλύτερης ορατότητας και ελέγχου
  - ο Ύπαρξη επαρκούς χώρου αναμονής επί του πεζοδρομίου, πριν την διάσχιση της οδού
- Χωροθέτηση διαβάσεων στο κέντρο των προεξοχών πεζοδρομίου
- Εγκατάσταση κατακόρυφης προειδοποιητικής σήμανσης
- Μετατροπή όλων των οδών τοπικού χαρακτήρα εντός του δακτυλίου σε οδούς με μέγιστη ταχύτητα 30 km/h

Η επιλογή των τελικών παρεμβάσεων σε κάθε οδικό τμήμα αποτελεί αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα λαμβάνει υπόψη το σύνολο των παρεμβάσεων που προβλέπει το ΣΒΑΚ για την ξεταζόμενη οδό, την ιεράρχηση της στο δίκτυο και ενδεχομένως επιπλέον χαρακτηριστικά αισθητικής/ λειτουργικής αναβάθμισης που μπορούν να ενσωματωθούν.

### Πεδίο εφαρμογής

#### Ορίζοντας 5ετίας

- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας, Έκταση: 196,35 στρ.
- Δημιουργία οδών προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 7,6 km

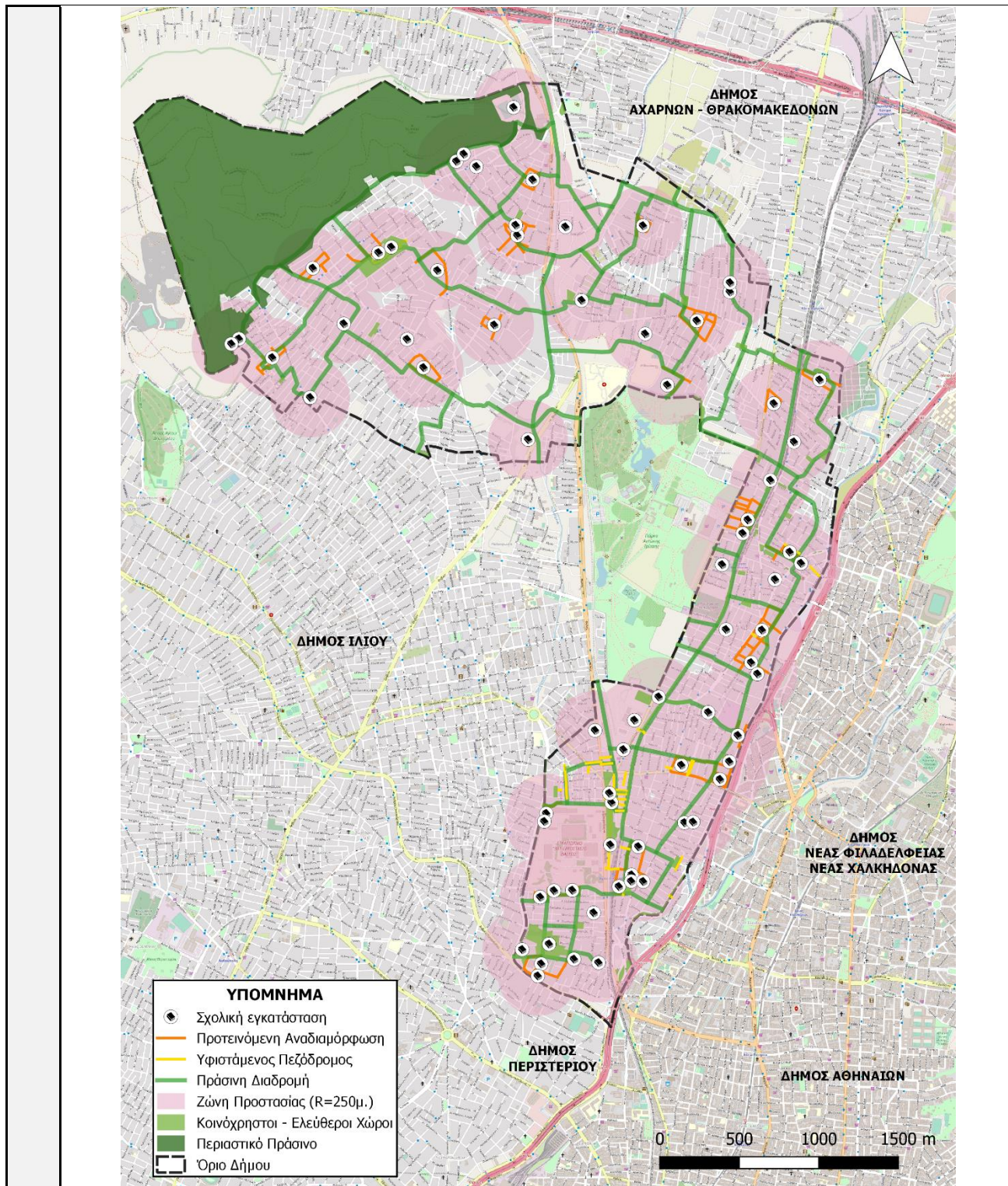


Σχολικοί δακτύλιοι 250m (ορίζοντας 5ετίας)

#### Ορίζοντας 10ετίας

- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας, Έκταση: 196,35 στρ.
- Δημιουργία οδών προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 13,3 km (αύξηση κατά 5,7 km)





Σχολικοί δακτύλιοι 250m (ήπιο ορίζοντας 10ετίας)

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου		
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης		X
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	Άλλη δράση ωριμότητας:			
			<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

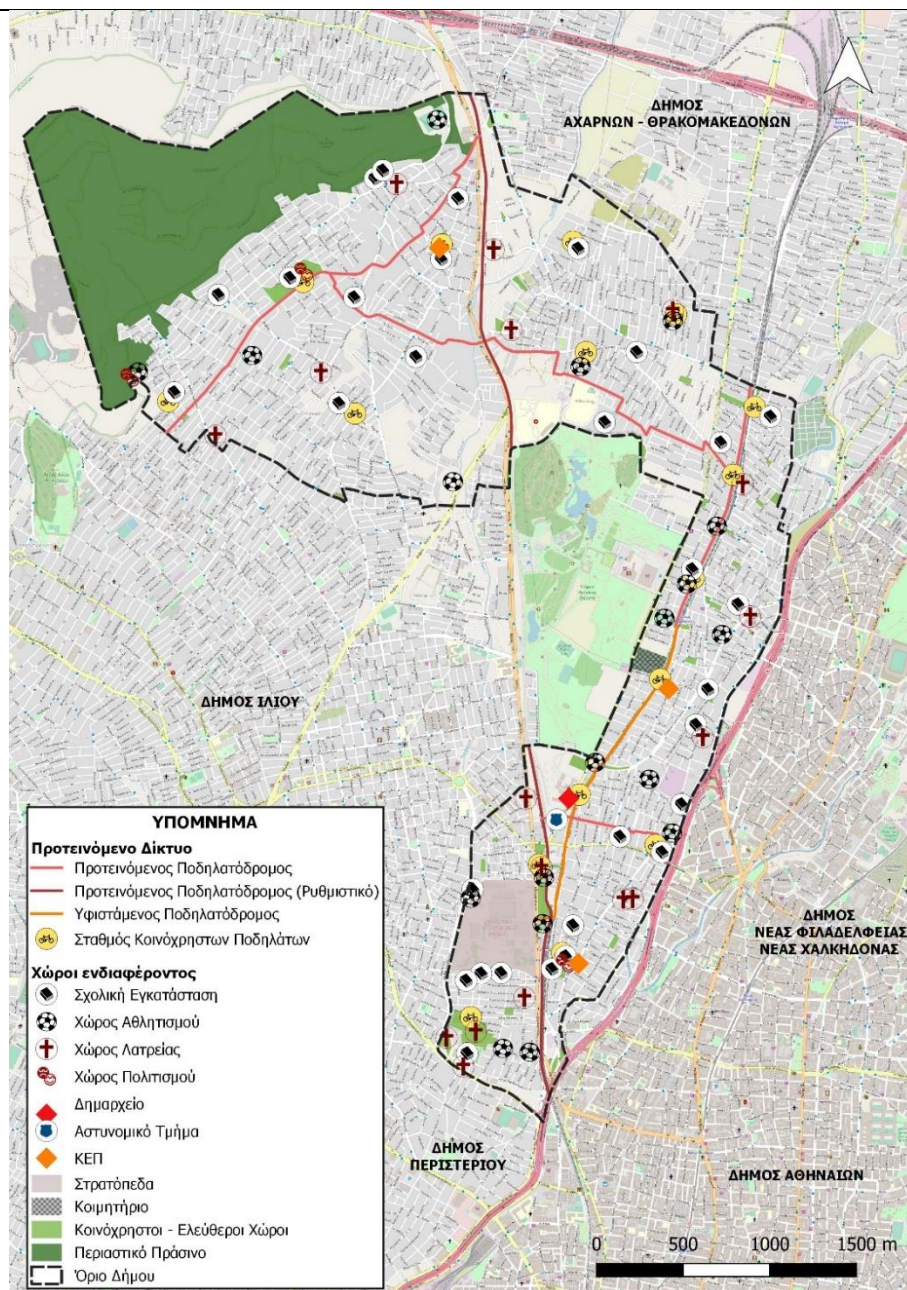
Μελέτες ωρίμανσης / μεμονωμένο ή ομάδα σχολικών συγκροτημάτων		3 έως 6 μήνες
Υλοποίηση παρεμβάσεων στην υποδομή περιμετρικά του σχολείου / μεμονωμένο ή ομάδα σχολικών συγκροτημάτων		3 έως 6 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Πρωτοβάθμια & Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη διοίκηση Πρωτοβάθμια & Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Βελτίωση της ασφάλειας κατά την προσέλευση και αποχώρηση των μαθητών στα σχολικά συγκροτήματα εντός και εκτός σχολικού ωραρίου ( π.χ. για απογευματινή άθληση)</p> <p>+ Προώθηση της πεζής μετακίνησης ως κύριο μέσο μετάβασης στο σχολείο</p> <p>+ Αστική αναζωογόνηση γειτονιών περιμετρικά των σχολείων</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</li> <li>• Επιφάνεια πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</li> <li>• Επίπεδο προσβασιμότητας των πεζοδρομίων</li> <li>• Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</li> <li>• Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</li> <li>• Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης:	Έχει υπολογιστεί στο μέτρο 2.4	
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• ΥΜΕΠΕΡΑΑ</li> </ul>	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>2.2.2.4 Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)</b>	2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
	<b>Προτεραιότητες</b>	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
	<b>Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ul> </li> </ul>
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> </ul> </li> </ul> <p><u>ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυσμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I2 Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I2.2 Ζώνες 30 km/h σε κέντρα αστικών περιοχών</li> </ul> </li> <li>• I8 Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I8.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων</li> <li>ο I8.4 Συντήρηση οδοστρωμάτων</li> </ul> </li> <li>• I10 Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I10.1 Δημιουργία υποδομών για κυκλοφορία ποδηλάτων</li> <li>ο I10.2 Διαμόρφωση Διασταυρώσεων</li> <li>ο I10.4 Επικαιροποίηση κανόνων κυκλοφορίας ποδηλάτων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δυτικής Αθήνας (ΣΟΑΠ Δυτικής Αθήνας) [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία χώρων πρασίνου και βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος πρασίνου της πόλης και του εξαστικού χώρου</li> <li>• Απόκτηση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, καθώς και συντήρηση, αναβάθμιση και επέκταση των υπαρχόντων</li> </ul> <p><u>Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής 2021»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας</li> </ul> <p><u>Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Επενδύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και δικτύου ποδηλατοδρόμων (Βόρειος Ποδηλατικός Άξονας Αττικής).</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• βελτίωση πρόσβασης ποδηλάτων</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενσωμάτωση ήπιων μέσων κυκλοφορίας συμμετοχή στην ευρωπαϊκή εβδομάδα βιώσιμης αστικής κινητικότητας / διοργάνωση εκδηλώσεων</li> </ul> <p><u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u></p>

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>3α) Δημιουργία ενός Ενιαίου Δικτύου Ποδηλατοδρόμων, ολοκλήρωση με το Ενιαίο Δίκτυο Πεζών, διεύρυνση της έκτασης σε όλη την πόλη και σύνδεση με γειτονικούς δήμους, ολοκλήρωση του με το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου</li> </ul> <p>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία δικτύου κίνησης ποδηλάτων που θα συνδέει τις κύριες υπερτοπικές χρήσεις με τις κύριες πύλες του συστήματος μεταφορών (Σταθμοί Μετρό) και τα τοπικά κέντρα με το κέντρο του Δήμου</li> </ul>	
<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p><b>Αφορά τα μέτρα: 1, 2 και 11 του Πακέτου Μέτρων 2, 2 του Πακέτου Μέτρων 7 και 2 του Πακέτου Μέτρων 10</b></p> <p>Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Επιπλέον, πολλές έρευνες έχουν δείξει ότι είναι από τα πιο σημαντικά εργαλεία για τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου και κατ' επέκταση για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.</p> <p>Η επιλογή του δικτύου ποδηλατοδρόμων ακολουθεί αυτή των πράσινων διαδρομών και βασίζεται στην ίδια σχεδιαστική αρχή:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Η σύνδεση των κέντρων με τα υπόλοιπα σημεία της πόλης. Για τη χάραξη αυτή λήφθηκαν υπόψη οι κλίσεις, τα πλάτη και η ιεράρχηση των οδών καθώς και η πολεοδομική σημασία τους.</li> </ul> <p>Ο τρόπος υλοποίησης των παρεμβάσεων στις οδούς που προτείνονται για την ανάπτυξη του δικτύου ποδηλατοδρόμων, μπορεί να εκφραστεί με ποδηλατικές διαδρομές είτε αποκλειστικής (Μέτρο 2.2) είτε μικτής χρήσης (Μέτρο 2.1) και θα αποτελέσει αντικείμενο μελέτης εφαρμογής που θα εκπονηθεί σε μεταγενέστερο στάδιο για τις συγκεκριμένες οδούς, ενώ θα λαμβάνει υπόψη και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους.</p>		
<p><b>Λογική μέτρου</b></p> <p>Η σύνδεση κέντρου με τα υπόλοιπα σημεία της πόλης. Για τη χάραξη αυτή λήφθηκαν υπόψη οι κλίσεις, τα πλάτη και η ιεράρχηση των οδών καθώς και η πολεοδομική σημασία τους.</p>		
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p><b>Ορίζοντας 5ετίας:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, Μήκος: 8,22 km <ul style="list-style-type: none"> <li>Διαδρομή 1: Άξονας Αγίων Αναργύρων</li> <li>Διαδρομή 2: Άξονας Κωνσταντινουπόλεως</li> <li>Διαδρομή 3: Άξονας Δημητρίου Γούναρη</li> <li>Διαδρομή 4: Άξονας Ποικίλου Όρους</li> <li>Διαδρομή 5: Άξονας Καματερού</li> </ul> </li> </ul>		

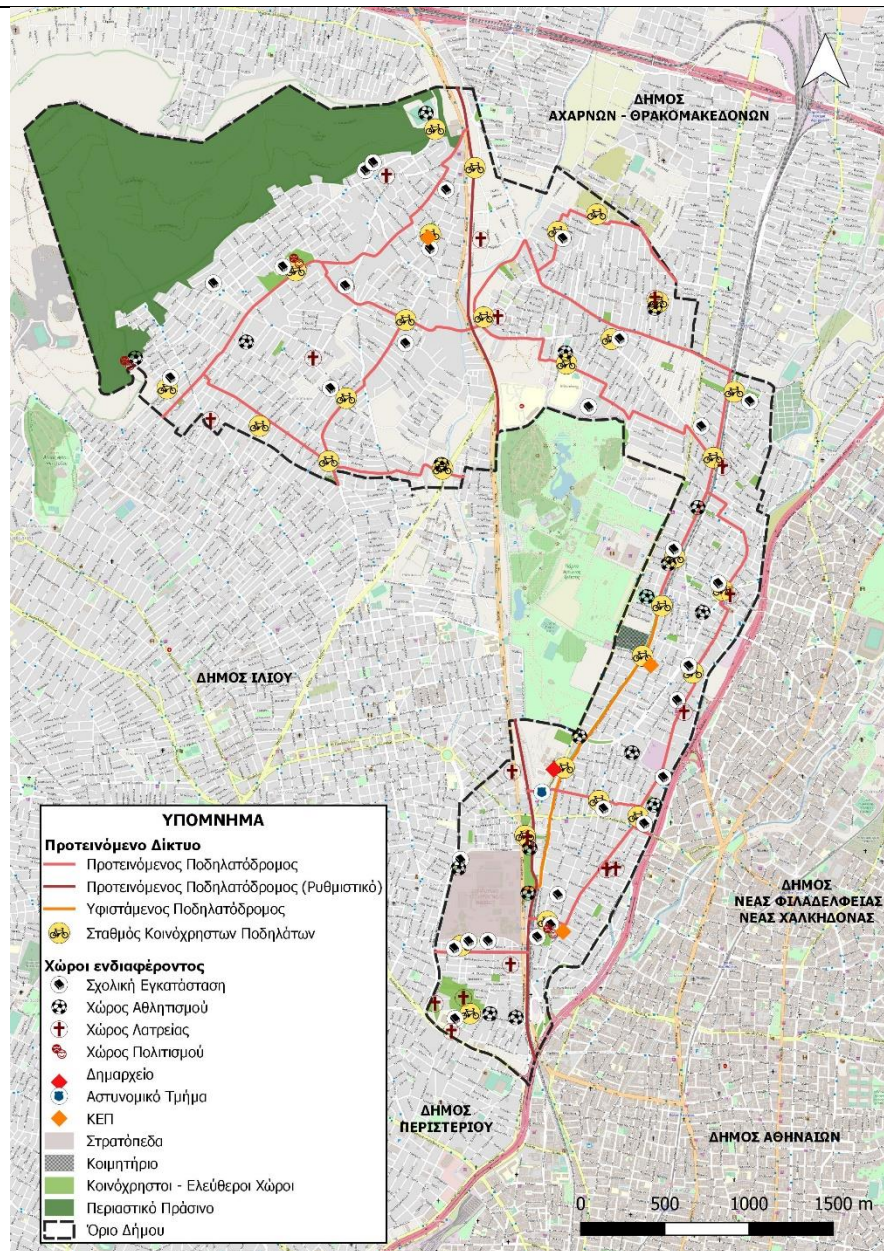




Δίκτυο ποδηλατοδρόμων ορίζοντας 5ετίας

**Ορίζοντας 10ετίας:**

- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων, Μήκος: 19,08 km (αύξηση κατά 10,86 km)
  - Διαδρομή 1: Άξονας Στρατοπέδου
  - Διαδρομή 2: Άξονας Αγίων Αναργύρων
  - Διαδρομή 3: Άξονας Κηφισού
  - Διαδρομή 4: Άξονας Κωνσταντινουπόλεως
  - Διαδρομή 5: Άξονας Δημητρίου Γούναρη
  - Διαδρομή 6: Άξονας Κωστή Παλαμά
  - Διαδρομή 7: Άξονας Γεροβουνού
  - Διαδρομή 8: Άξονας Παπαφλέσσα
  - Διαδρομή 9: Άξονας Ελλησπόντου-Παραμυθιάς
  - Διαδρομή 10: Άξονας Αγίου Νικολάου
  - Διαδρομή 11: Άξονας Ποικίλου Όρους
  - Διαδρομή 12: Άξονας Καματερού



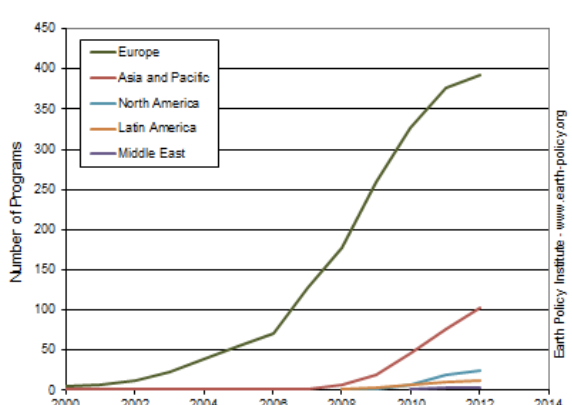
Δίκτυο ποδηλατοδρόμων ορίζοντας 10ετίας

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	Μελέτη εφαρμογής Κυκλοφοριακή Τεκμηρίωση Υλοποίηση		6 έως 8 μήνες 4 έως 5 μήνες Σταδιακή υλοποίηση (7ετής ορίζοντας)	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>				
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού			
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού			
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού			

	Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ανάδειξη του ποδηλάτου ως ασφαλούς μέσου μετακίνησης</li> <li>+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας για τους ποδηλάτες</li> <li>+ Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων</li> <li>+ Περιορισμός των οχημάτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>+ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω άθλησης και αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος</li> <li>- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό</li> <li>- Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων</li> </ul>	
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</li> <li>• Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</li> <li>• Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης:	1.425.250,00 €
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> </ul>

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>2.2.2.5 Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
Προτεραιότητες	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ul> </li> </ul>
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</p> <p>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</p>	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Άξονας 09 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές &amp; Βελτίωση Αστικού Περιβάλλοντος (ΤΣ)</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</li> </ul> </li> <li>• <u>ΕΠ «Περιβάλλον – Ενέργεια – Κλιματική Αλλαγή 2021-2027»</u></li> <li>• <u>Αστικό Περιβάλλον (Ατμοσφαιρική Ρύπανση – Θόρυβος – Πράσινες υποδομές):</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Σχεδιασμός με βάση περιβαλλοντικές παραμέτρους και με βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης, κυρίως μέσω της ανάπτυξης πράσινων υποδομών και της αποκατάστασης των επιβαρυσμένων περιβαλλοντικά αστικών χώρων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I2 Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I2.2 Ζώνες 30 km/h σε κέντρα αστικών περιοχών</li> </ul> </li> <li>• I8 Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I8.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων</li> <li>ο I8.4 Συντήρηση οδοστρωμάτων</li> </ul> </li> <li>• I10 Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I10.1 Δημιουργία υποδομών για κυκλοφορία ποδηλάτων</li> <li>ο I10.2 Διαμόρφωση Διασταυρώσεων</li> <li>ο I10.4 Επικαιροποίηση κανόνων κυκλοφορίας ποδηλάτων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δυτικής Αθήνας (ΣΟΑΠ Δυτικής Αθήνας) [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία χώρων πρασίνου και βελτίωση και αναβάθμιση του υπάρχοντος πρασίνου της πόλης και του εξωαστικού χώρου</li> <li>• Απόκτηση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, καθώς και συντήρηση, αναβάθμιση και επέκταση των υπαρχόντων</li> </ul> <p><u>Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής 2021»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας</li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στόχος 25: Συμμετοχή στην πολιτιστική ζωή, την ψυχαγωγία, τον ελεύθερο χρόνο και τον αθλητισμό <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Εξασφάλιση απρόσκοπτης φυσικής προσβασιμότητας στον αθλητισμό και την ψυχαγωγία</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα με Έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή – Κλιματική Κρίση</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ολοκληρωμένη στρατηγική στο θέμα της προσβασιμότητας (οριζόντιος χαρακτήρας) <ul style="list-style-type: none"> <li>ο διατύπωση συγκεκριμένων «οριζόντιων» κατευθυντήριων αρχών για την προσβασιμότητα και την κλιματική αλλαγή</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών (1η αναθεώρηση)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εξασφάλιση πλήρους προσβασιμότητας/προσπελασιμότητας στα δίκτυα ΜΜΜ (σταθμοί χερσαίων μεταφορών, στάσεις αστικών</li> </ul>



<b>Χαρακτήρας</b>	<p>συγκοινωνιών, χερσαίες ζώνες λιμένων, περιφερειακά αεροδρόμια, τροχαίο υλικό κλπ).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία ραμπών στα κράσπεδα των ισόπεδων διασταυρώσεων, προσβάσεων και εξυπηρητήσεων εν γένει σε κτίρια σταθμών και γενικά στις αστικές περιοχές όπου αυτό είναι εφικτό.</li> <li>• Εξασφάλιση ελεύθερης όδευσης πεζών με την απελευθέρωση των πεζοδρομίων από τα κάθε είδους εμπόδια στην κίνηση των πεζών και των αμαξιδίων.</li> <li>• Κατασκευή διαδρομών με κατάλληλη πλακόστρωση – οδηγοί τυφλών – για την εύκολη μετακίνηση των ανθρώπων με προβλήματα όρασης.</li> </ul> <p><u>Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα             <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Επενδύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και δικτύου ποδηλατοδρόμων (Βόρειος Ποδηλατικός Άξονας Αττικής).</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προμήθεια αυτοματοποιημένου συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εγκατάσταση και χρήση υποδομών ποδηλάτων ή ηλεκτρικών μοτοποδηλάτων για τους κατοίκους και επισκέπτες της πόλης</li> </ul>
	Έργο: X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:
	Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Αφορά τα μέτρα: 9 του Πακέτου Μέτρων 1, 1, 2, 10 και 11 του Πακέτου Μέτρων 2, 1, 2 του Πακέτου Μέτρων 3, 2 του Πακέτου Μέτρων 7 και 2 του Πακέτου Μέτρων 10</p>	
<p>Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα, ενώ έχουν σημαντικό ρόλο και στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μια περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία.</p> <p>Οι πόλεις μπορούν να ενθαρρύνουν τη μεγαλύτερη χρήση της ποδηλασίας για να διευκολύνουν τις σύντομες διαδρομές. Τα σχέδια και τα μεγέθη των ποδηλάτων μπορεί να ποικίλλουν, ενώ μπορεί να επεκταθούν και σε ηλεκτρικά ποδήλατα που κινούνται με πετάλια, για να προωθήσουν τη χρήση τους και σε μη ποδηλάτες.</p> <p>Τα προγράμματα κοινόχρηστων ποδηλάτων υπάρχουν εδώ και σχεδόν 50 χρόνια, αλλά μόνο την τελευταία δεκαετία έχουν αυξηθεί σημαντικά σε επικράτηση και σε δημοτικότητα για να περιλάβουν περισσότερες από 800 πόλεις σε όλο τον κόσμο και έναν παγκόσμιο στόλο που ξεπερνά τα 900.000 ποδήλατα.</p>	
	
<p><i>Προγράμματα κοινόχρηστων ποδηλάτων ανά γεωγραφική περιοχή, 2000-2012 (Midgley, Meddin and DeMaio, Yang et al, Shaheen et al.)</i></p>	
<p>Η ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης, εμφανίζει καίρια σημασία για την</p>	

προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επιπλέον, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό, καθώς η υλοποίησή του μπορεί να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή να γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.



Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (Αθήνα: αριστερά, Λονδίνο: δεξιά)

Οι σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) θα αποτελούν ιδιαίτερα σημεία μέσα στην πόλη, τα οποία θα δίνουν στους κατοίκους και επισκέπτες τη δυνατότητα χρήσης (ηλεκτρικού) ποδηλάτου ή μέσων μικροκινητικότητας για μικρό χρονικό διάστημα. Οι σταθμοί αυτοί θα έχουν μεταβλητές θέσεις, ανάλογα με τις ανάγκες της περιοχής που εξυπηρετούν. Χρειάζεται να γίνει μελέτη εφαρμογής για τον ακριβή καθορισμό των θέσεων και του μεγέθους των σταθμών.

Πλεονεκτήματα που μπορούν να προκύψουν από την εφαρμογή συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων αναφέρονται παρακάτω:

- Τα περιορισμένα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να αυξήσει τα επίπεδα ποδηλασίας όταν συνδυαστεί με κατάλληλα μέτρα υποστήριξης.
- Παρέχοντας κατά κύριο λόγο μια λειτουργία μετακίνησης, το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων επιτρέπει επίσης στους χρήστες να αναλαμβάνουν βασικές οικονομικές, κοινωνικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες.
- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να ενισχύσει τις τοπικές οικονομίες, συνδέοντας τους ανθρώπους με την απασχόληση, το λιανικό εμπόριο και άλλους χώρους όπου πραγματοποιείται οικονομική δραστηριότητα. Τα αποδεικτικά στοιχεία των ΗΠΑ υποδεικνύουν επίσης πρόσθετη λιανική δραστηριότητα κοντά σε σταθμούς σύνδεσης σταθμών.
- Οι χρήστες του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων επωφελούνται από μειωμένους και πιο αξιόπιστους χρόνους ταξιδιού.
- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων μπορεί να συνδεθεί και να υποκαταστήσει τις δημόσιες συγκοινωνίες για ορισμένα ταξίδια και μερικούς χρήστες, συμβάλλοντας στη διαχείριση της ζήτησης των δημοσίων μεταφορών (προς όφελος των χρηστών και των μεταφορέων).
- Τα περισσότερα συστήματα εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την επιδότηση λειτουργίας.
- Τα επιτυχή συστήματα δημιουργούν έσοδα που μπορούν να μειώσουν τη δημόσια χρηματοδότηση και την επιδότηση. Ωστόσο, τα άμεσα διαθέσιμα στοιχεία σχετικά με την οικονομική βιωσιμότητα των υφιστάμενων συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων είναι περιορισμένα και κατά κύριο λόγο ποιοτικά, εν μέρει λόγω ίσως των εμπορικών ευαισθησιών.

Εμπόδια και κινητήριες δυνάμεις για την εφαρμογή του μέτρου:

- Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων εξαρτάται από τη σαφή πολιτική και δημόσια υποστήριξη για βιώσιμα ταξίδια και ποδηλασία. Η ανάπτυξη μιας ποδηλατικής κουλτούρας, η αύξηση των επιπέδων ποδηλασίας και τα υποστηρικτικά μέτρα πολιτικής αποτελούν σημαντικούς συμπληρωματικούς παράγοντες που μπορούν να διατηρήσουν την ανταλλαγή ποδηλάτων κατά τη διάρκεια και μετά την εφαρμογή. Το μέτρο έχει σαφώς τη δυνατότητα να ενισχύσει μια θετική εικόνα της ποδηλασίας.
- Ωστόσο, η επίτευξη επιτυχίας όσον αφορά τα ποσοστά χρήσης δεν εγγυάται ότι τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων είναι συμπεριληπτικά. Εάν οι υποψήφιοι και οι φορείς εκμετάλλευσης των συστημάτων κοινόχρηστων ποδηλάτων επιθυμούν να αποκτήσουν ισότητα πρόσβασης, τότε τα συστήματα πρέπει να είναι διαθέσιμα, ελκυστικά, προσβάσιμα και οικονομικά προσιτά σε διάφορες κοινωνικές ομάδες και τύπους χρηστών (εγγεγραμμένα μέλη και περιστασιακούς χρήστες).

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

- Οι ροές ποδηλάτων έχουν αποδειχθεί ότι εξαρτώνται από χαρακτηριστικά όπως η θέση και η χωρητικότητα του σταθμού, η διαθεσιμότητα της υποδομής που αφορά τα ποδήλατα, η μικτή χρήση της γης, η χωρική προσβασιμότητα, ο πληθυσμός και η πυκνότητα απασχόλησης.
- Η επιτυχία του ποδηλατικού δικτύου μπορεί να συνδεθεί κάλλιστα με την ανάπτυξη σχεδίων για την υποστήριξη των τοπικών επιχειρήσεων μέσω κινητικότητας για των εργαζομένων (Μέτρο 2.10). Μετά από αίτηση επιχειρήσεων, με έναν συγκεκριμένο αριθμό απασχολούμενων, το σχέδιο που θα δημιουργείται βάσει των αναγκών της εκάστοτε επιχείρησης μπορεί να προβλέπει στοιχεία όπως οι μέσοι χρόνοι μετακίνησης των εργαζομένων, το ιδανικότερο μέσο που θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν όπως τα ποδήλατο, η πεζή μετακίνηση ή ο πιθανός συνδυασμός τους.

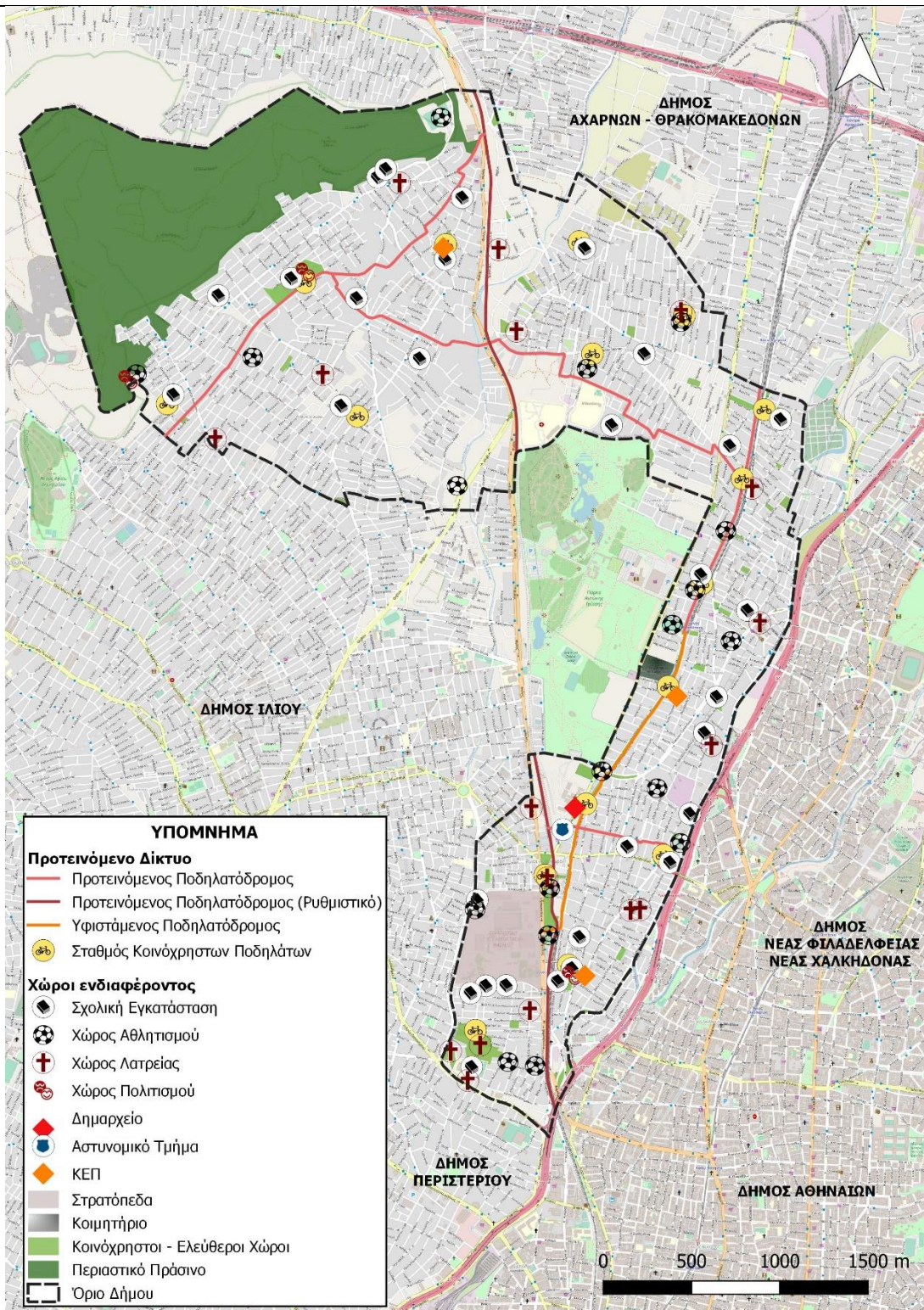
**Λογική μέτρου**

Οι σταθμοί τοποθετούνται σε δημόσιους χώρους, σε σημαντικούς πόλους έλξης καθώς και σε κόμβους του δικτύου πράσινων διαδρομών. Επίσης, έγινε έλεγχος μέσω περιοχών επιρροής 300m (buffer zones), προκειμένου στη 10ετία να καλύπτουν όλο τον βασικό ιστό της πόλης. Η σταδιακή τοποθέτησή τους γίνεται σε συνδυασμό με την επέκταση των πράσινων διαδρομών.

**Πεδίο εφαρμογής**

**Ορίζοντας 5ετίας**

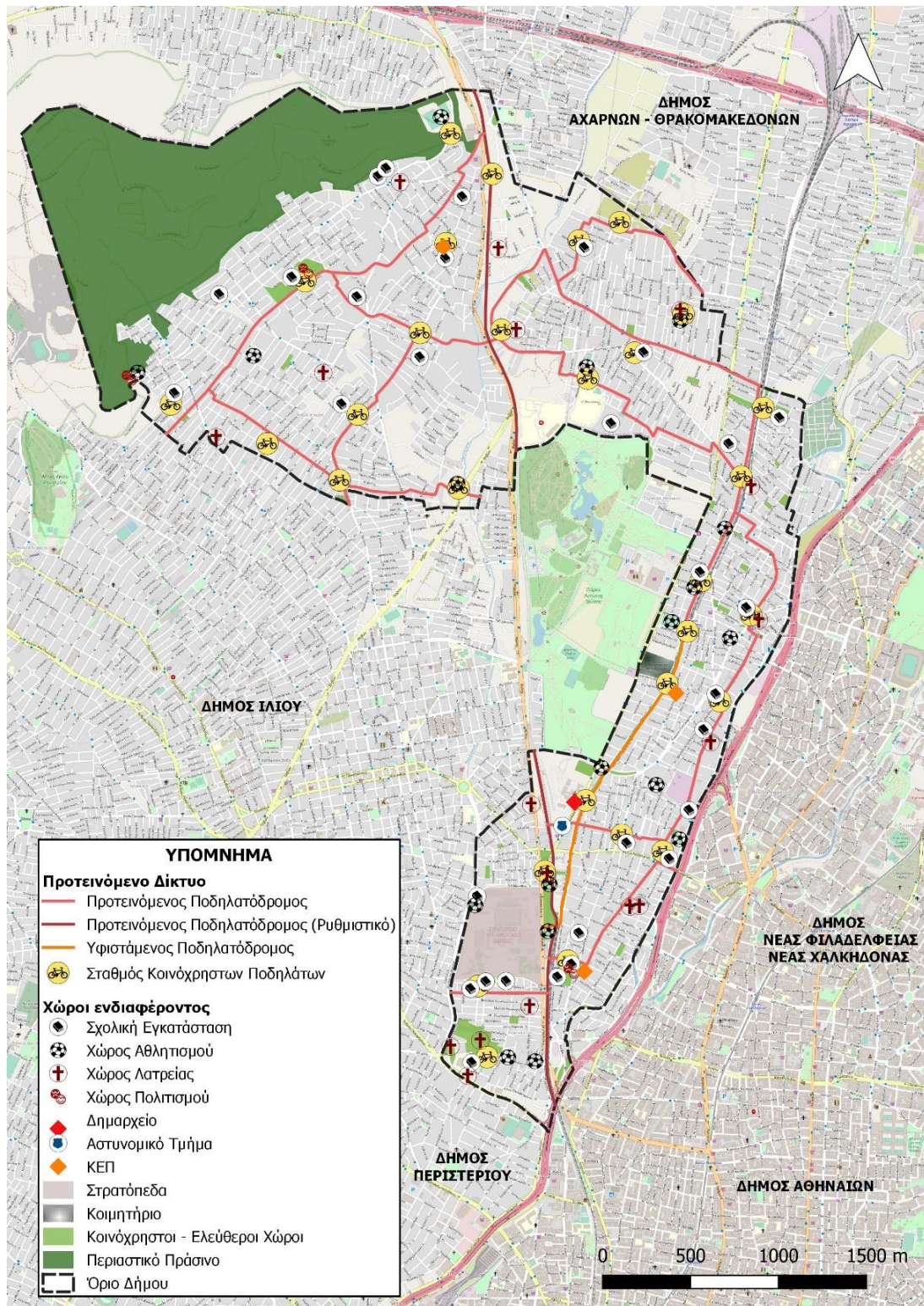
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 16



Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (5ετία)

**Ορίζοντας 10ετίας**

- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 30 (αύξηση κατά 14)



Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (10ετία)

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
	<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
	C) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	

	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Μελέτη Σκοπιμότητας – Βιωσιμότητας για την εγκατάσταση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων		6 έως 12 μήνες
Εγκατάσταση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων βάσει των αποτελεσμάτων της μελέτης		1 έως 7 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής	
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιωτική πρωτοβουλία	
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιωτική πρωτοβουλία	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
+ Ανάδειξη του ποδηλάτου ως κύριο και ασφαλές μέσο μετακίνησης		
+ Αύξηση του ποσοστού μετακίνησης μέσω ποδηλάτου		
+ Μείωση διάρκειας μετακινήσεων για μικρές αποστάσεις		
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Στόλος κοινοχρήστων ποδηλάτων και οχημάτων</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης:	730.000,00 €	
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Πόροι Εμπορικού Συλλόγου</li> </ul>	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>2.2.2.6 Προωθητικές ενέργειες αλλαγής συμπεριφοράς</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)</b>	1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς 2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων 6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
	<b>Προτεραιότητες</b>	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
	<b>Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u> - <b>Στρατηγικός άξονας 5:</b> Ευαισθητοποίηση των πολιτών και αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών</li> </ul>
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	<u>Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα URBACT</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία Δικτύων (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων κ μεταφοράς πρακτικών), που επιτρέπουν στις πόλεις να μοιράζονται μεταξύ τους εμπειρίες, δυσκολίες, λύσεις και να χρησιμοποιούν καλές πρακτικές στις ολοκληρωμένες αστικές πολιτικές</li> </ul> <u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Άξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές           <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας</li> </ul> </li> </ul> <u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• M7 Εθνική Επικοινωνιακή Πολιτική Οδικής Ασφάλειας           <ul style="list-style-type: none"> <li>ο M7.1 Κεντρική δεκαετής εκστρατεία οδικής ασφάλειας</li> <li>ο M7.2 Ετήσιες θεματικές εκστρατείες οδικής ασφάλειας</li> <li>ο M7.3 Ειδικές Δράσεις Επικοινωνίας</li> <li>ο M7.4 Εκστρατείες ενημέρωσης σε τουριστικές περιοχές</li> <li>ο M7.5 Συνεργασία με Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης</li> </ul> </li> <li>• M8 Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας           <ul style="list-style-type: none"> <li>ο M8.1 Σχέδια Δράσεων Οδικής Ασφάλειας σε Δήμους</li> </ul> </li> <li>• B4 Σχολική Εκπαίδευση           <ul style="list-style-type: none"> <li>ο B4.1 Προγράμματα εκπαίδευσης παιδιών (&lt;12 ετών)</li> <li>ο B4.2 Προγράμματα εκπαίδευσης - εκπαίδευση εφήβων</li> <li>ο B4.3 Προγράμματα εκπαίδευσης εκπαιδευτών</li> <li>ο B4.4 Προγράμματα εκπαίδευσης γονέων</li> <li>ο B4.5 Εισαγωγή Κυκλοφοριακής Αγωγής στις Παιδαγωγικές Σχολές</li> <li>ο B4.6 Πάρκα Κυκλοφοριακής Αγωγής</li> </ul> </li> <li>• B5 Εκστρατείες ενημέρωσης           <ul style="list-style-type: none"> <li>ο B5.1 Συντονισμός εκστρατειών ενημέρωσης Δημόσιων και Ιδιωτικών Φορέων</li> <li>ο B5.2 Συστηματικές εκστρατείες ενημέρωσης</li> <li>ο B5.3 Συνεργασίες Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα</li> <li>ο B5.4 Συντονισμένες εκστρατείες με δράσεις επιτήρησης και υποδομής</li> </ul> </li> </ul> <u>Περιφερειακό Σχέδιο για την Προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή της Περιφέρειας Αττικής [2020]</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έκδοση εκπαιδευτικού και ενημερωτικού υλικού για περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.</li> </ul>

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

<b>Χαρακτήρας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Διενέργεια δημόσιων εκστρατειών για την ενημέρωση της κοινής γνώμης σχετικά με την κατάσταση κινδύνου σε τοπικό επίπεδο αναφορικά με τις οδικές μεταφορές</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενσωμάτωση ήπιων μέσων κυκλοφορίας συμμετοχή στην ευρωπαϊκή εβδομάδα βιώσιμης αστικής κινητικότητας / διοργάνωση εκδηλώσεων</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διερεύνηση και υλοποίηση δράσεων για την αύξηση χρήσης των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς</li> </ul> <p><u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4α) Εκστρατείες ευαισθητοποίησης ως προς τα περιβαλλοντικά ζητήματα, την υγεία, την ασφάλεια, την ανακατανομή χρήσης ΜΜΜ, κ.α., που απευθύνονται σε εργαζόμενους, όπως για παράδειγμα, «Ημέρα Κινητικότητας», ή η «Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο», «Με το Ποδήλατο στη Δουλειά»</li> <li>• 4β) Εκστρατείες ευαισθητοποίησης ως προς τα περιβαλλοντικά ζητήματα, την υγεία, την ασφάλεια, την ανακατανομή χρήσης ΜΜΜ, κ.α., που απευθύνονται σε σχολεία, όπως για παράδειγμα, «Με το Ποδήλατο στο Σχολείο»</li> </ul>	
	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Αφορά τα μέτρα: 9 του Πακέτου Μέτρων 1, 4, 10 του Πακέτου Μέτρων 2, 3 του Πακέτου Μέτρων 3, όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 4, και μέτρα 2, 4, 5 του Πακέτου Μέτρων 10</p>		
<p>Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών πρέπει να αφορά όλες τις κατηγορίες κινητικότητας με στόχο την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος. Οι σχετικές εκστρατείες και δράσεις δεν πρέπει να έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, αλλά να επαναλαμβάνονται σε τακτική βάση και να διατηρούν προοδευτικό χαρακτήρα στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και συμπεριφορών κινητικότητας από τις νεότερες έως τις μεγαλύτερες ηλικίες.</p> <p>Το πρώτο για την εξασφάλιση των παραπάνω, είναι η ανάπτυξη ενός πλάνου δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας στον Δήμο. Για την εν λόγω στρατηγική ευαισθητοποίησης, προτείνεται να κατηγοριοποιηθούν οι πολίτες σε τέσσερις (4) βασικές κατηγορίες:</p> <p>(α) Άτομα ηλικίας 6 έως 18 ετών: Αποτελούν νεαρά άτομα που βρίσκονται στο στάδιο εκπαίδευσης.</p> <p>(β) Άτομα ηλικίας 18 έως 25 ετών: Αποτελούν άτομα που βρίσκονται στο στάδιο ανώτερης &amp; ανώτατης εκπαίδευσης με έντονη κοινωνική δραστηριότητα.</p> <p>(γ) Άτομα ηλικίας 26 έως 50 ετών: Αποτελούν άτομα σε παραγωγική ηλικία.</p> <p>(δ) Άτομα ηλικίας άνω των 50 ετών: Αποτελούν άτομα μεγαλύτερης ηλικίας.</p> <p>Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, προτείνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης - πληροφόρησης - εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις, και συμμετοχικές δράσεις, καθώς επίσης δράσεις προώθησης και προβολής, όπως η προώθηση πεζοπορίας κ.ά.</p> <p>Ενδεικτικές προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινούμενων που μπορούν να πραγματοποιηθούν είναι:</p> <p>- <b>Ανάπτυξη συστημάτων car-pooling και car-sharing (Μέτρο 3.3)</b></p> <p>Πρόκειται για σημαντικό μέτρο για την αύξηση συλλογικών κοινόχρηστων μετακινήσεων και τη μείωση των ατομικών μετακινήσεων. Η υλοποίησή του απαιτεί σύστημα συντονισμού διαδρομών καθώς και ενεργή συμμετοχή του κοινού.</p> <p>Η μετάβαση από την άτυπη μορφή του συνεπιβατισμού (car-pooling), σε μια πιο οργανωμένη μορφή μπορεί να πραγματοποιηθεί με τη χρήση της τεχνολογίας. Για την περίπτωση του συγκεκριμένου Δήμου, το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Διερεύνηση της ζήτησης και των κινήτρων - ανταποδοτικών χαρακτηριστικών του συστήματος. Η εν λόγω διαδικασία αποτελεί ένα εξειδικευμένο αντικείμενο που απαιτεί τη συνεργασία ειδικών από τους τομείς του σχεδιασμού των μεταφορών, της ανάπτυξης εφαρμογών και του μάρκετινγκ.</li> </ul>		



- ο Εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας η οποία θα εξετάζει τις εξής εναλλακτικές:
  - Δημιουργία συστήματος συνεπιβατισμού με πρωτοβουλία του Δήμου. (Δυνατότητα αξιοποίησης κινήτρων που αφορούν άλλες δραστηριότητες του Δήμου)
  - Δημιουργία συστήματος συνεπιβατισμού με την πρωτοβουλία ιδιώτη.
  - Προσέλκυση υφιστάμενων εταιρειών-συστημάτων συνεπιβατισμού για μεγαλύτερη δραστηριότητα στον Δήμο, με την παροχή κινήτρων.
  - Υλοποίηση του συστήματος συνεπιβατισμού.



Σκίτσο προώθησης του συνεπιβατισμού

- **Ολοκληρωμένη τιμολογιακή πολιτική για τη στάθμευση, τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας και τα κοινόχρηστα ποδήλατα με σκοπό την ενίσχυση των συνδυασμένων μετακινήσεων**

Η συγκεκριμένη δράση στοχεύει στην εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας μεταξύ των προτεινόμενων μέσων μεταφοράς και ειδικότερα στο κομμάτι της τιμολόγησης – χρέωσης μέσω ενός ενιαίου εισιτηρίου.

- **Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις (Μέτρο 4.1)**

Το μέτρο αυτό αφορά την υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στον Δήμο και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας κτλ).

Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο Δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το πού εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδεικτικά οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS). Ενδεικτικά εργαλεία είναι η εφαρμογή ΔΗΜΟΤΗΣ ή αντίστοιχες αυτής, οι πληροφορίες OSMar και G.Street Map κ.ά. Η υλοποίηση του εν λόγω μέτρου, μπορεί να εκφραστεί και με ένα περιβάλλον ηλεκτρονικής εφαρμογής όπου θα καταγράφονται όλα τα παραπάνω.

- **Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού (Μέτρο 4.2)**

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει σημαντικά στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μίας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

- **Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών (Μέτρο 4.3)**

Στόχος αυτών των ημερίδων είναι η ενσωμάτωση της έννοιας της βιώσιμης κινητικότητας σε ομάδες πολιτών και σε μαθητές. Στην περίπτωση μαθητών, οι δράσεις θα πραγματοποιηθούν τόσο εντός όσο και εκτός σχολείου, προκειμένου να ενημερωθούν οι νέοι για τις δυνατότητες αλλαγής των συνηθειών τους, όσον αφορά τις μετακινήσεις τους, και για την απόκτηση δεξιοτήτων κινητικότητας. Μέσω τέτοιων δραστηριοτήτων μπορούν να παρέχονται στους μαθητές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο πραγματοποίησης των καθημερινών τους μετακινήσεων (διαδρομή σπίτι – σχολείο), της οδικής ασφάλειας και των ήπιων μορφών μετακίνησης. Η πολιτική του Δήμου θα πρέπει να στοχεύει όχι μόνο να βελτιώσει το επίπεδο γνώσεων σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και να προωθήσει τις βιώσιμες κινητικές συνήθειες των νέων.

Οι διάφορες δραστηριότητες μπορούν να περιλαμβάνουν εργαστήρια κινητικότητας για παιδιά δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, εκπαίδευση παιδιών στο πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής, διαδραστική εκπαίδευση και παιχνίδια με παιδιά πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης.

Διοικήσεις σχολείων πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, εκπαιδευτικοί, ειδικοί σε θέματα μεταφορών, ο Δήμος κ.ά. θα πρέπει μέσω συναντήσεων να συμφωνήσουν για τις δραστηριότητες και τις δράσεις που θα πρέπει να πραγματοποιηθούν στο πλαίσιο των ενημερωτικών ημερίδων.

Τέτοιου είδους δραστηριότητες μπορούν να πραγματοποιούνται κατά τη σχολική χρονιά, σε εορταστικές περιόδους όπου οι μαθητές διαθέτουν ελεύθερο χρόνο, καθώς και κατά τη διάρκεια της «Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας» η οποία λαμβάνει χώρα από 16 έως 22 Σεπτεμβρίου κάθε χρονιά.

- **Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις (Μέτρο 4.4)**

Το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία και είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των φορέων και των πολιτών. Ως εκ τούτου, κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει στην ιστοσελίδα του Δήμου ένας χώρος αποκλειστικά για την κατάθεση ιδεών σχετικά με τον τομέα μετακινήσεων-μεταφορών, ώστε να μπορούν φορείς και κάτοικοι να προτείνουν παρεμβάσεις στο κέντρο, στις γειτονιές αλλά και στους οικισμούς του Δήμου.

- **Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (Μέτρο 4.5)**

Σε αντιστοιχία με το παραπάνω μέτρο και με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία, είναι χρήσιμο να υπάρχει μία ομάδα ατόμων και φορέων που να προωθούν τη συζήτηση για την κινητικότητα και τις μεταφορές. Τον ρόλο αυτό μπορεί να αναλάβει το συσταθέν Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ Αγίων Αναργύρων - Καματερού με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου.

- **Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο (μέτρο 4.6)**

Πρόβλεψη για τη δημιουργία Γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο (Ο.Ε.Υ.) το οποίο θα υπάγεται στο Γραφείο Προγραμματισμού ή στη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών και θα συνεργάζεται στενά με τις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου και την πολεοδομία. Ενδεικτικά καθήκοντα - αρμοδιότητες του γραφείου θα είναι η τακτική συλλογή δεδομένων κινητικότητας (έρευνες, μετρήσεις, απογραφές), η ανάλυση και τήρηση των αντίστοιχων βάσεων δεδομένων, η ψηφιοποίηση των αποτελεσμάτων με χρήση χαρτών, η παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ (δείκτες), η εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, η διοργάνωση δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης σε θέματα κινητικότητας κ.ά.

- **Δράσεις προώθησης του ποδηλάτου (πχ καμπάνιες) (Μέτρο 10.2)**

Η ποδηλατική περιήγηση και ο ποδηλατικός τουρισμός είναι μία ανερχόμενη μορφή τουρισμού σε όλο τον κόσμο που μπορεί να συνδυάσει ιδανικά το υφιστάμενο μοντέλο επισκεπτών.

Στο πλαίσιο αυτού του μέτρο προωθείται η διοργάνωση δράσεων που προάγουν τον ποδηλατικό τουρισμό όπως:

1. Ενημέρωση ξενοδοχείων και καταλυμάτων για το προφίλ του επισκέπτη με ποδήλατο (τυπικός χρόνος διαμονής, τυπικά χαρακτηριστικά του – ηλικία, φύλο, ομάδες, ανάγκες βασικού εξοπλισμού, φύλαξης οχήματος, συντήρησης και επισκευής βλαβών)
2. Ενημέρωση επιχειρηματιών στον τομέα του τουρισμού (εστίαση, αναψυχή, οργάνωση εκδρομών κ.α.) για διοργάνωση διαδρομών σε επιλεγμένες περιοχές και συνδυασμό πόλων έλξης με ποδήλατο.
3. Καμπάνιες με τοπική και διεθνή προβολή των πόλων έλξης της περιοχής και της δυνατότητας προσέγγισης με ποδήλατο, της δυνατότητας συνδυασμού ποδηλατικής διαδρομής με επίσκεψη σε ιστορικά σημεία κ.ά.
4. Προβολή υποδομών φιλικών προς το ποδήλατο στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή.
5. Διοργάνωση αθλητικών γεγονότων με ήπιο ή έντονο ανταγωνιστικό χαρακτήρα που θα συνδυάζουν ενδιαφέροντες πόλους (αφετηρία-τέρμα), και παράλληλες δραστηριότητες που θα προάγουν τα τοπικά χαρακτηριστικά.

- **Εποχιακές πεζοδρομήσεις σε κεντρικές περιοχές γειτονιών (Μέτρο 2.4, Μέτρο 10.5)**

Σε συμπληρωματικό πλαίσιο με αυτά που αφορούν τις πεζοδρομήσεις οδών και τη δημιουργία διαδρομών περπατήματος (Μέτρο 10.4), το εν λόγω μέτρο αποσκοπεί σε μία ελαστικότερη διαχείριση οδών. Ειδικότερα, προτείνεται η καταγραφή οδών, οι οποίες χρήζουν είτε εποχιακής είτε περιστασιακής πεζοδρόμησης ακόμα και σε χρονικές περιόδους όπως σαββατοκύριακα ή εκδηλώσεις. Πρόκειται για μία σειρά ενεργειών που θα δώσουν έστω και για λίγο μία διαφορετική εικόνα στις εκάστοτε οδούς αλλά και διαφορετικές ελευθερίες κινήσεων στους κατοίκους.

- **Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 15 εργαζόμενους (Μέτρο 2.10)**

**Λογική μέτρου**

**Ανάπτυξη συστημάτων car-pooling και car-sharing**

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

	<p>Καθώς οι χρήστες Ι.Χ., στην πλειοψηφία τους, κινούνται χωρίς συνεπιβάτες στο όχημα τους, είναι σημαντικό να ενημερωθούν σχετικά με τον συνεπιβατισμό, ο οποίος οδηγεί σε μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης, των εξόδων αλλά και των εκπομπών αέριων ρύπων στις πόλεις.</p> <p>Ένα από τα θέματα του συνεπιβατισμού είναι ότι άτομα τα οποία θα κινούνταν με αυτόν τον τρόπο και ζουν στην ίδια περιοχή και έχουν τον ίδιο προορισμό δεν γνωρίζουν τις ευκαιρίες μετακίνησης. Ο Δήμος, μέσω εφαρμογής θα μπορούσε να προωθήσει τον συνεπιβατισμό, καθώς οι πολίτες θα μπορούσαν να βρουν εύκολα κάποιον που διαθέτει Ι.Χ. ή θα επιθυμούσε να μετακινηθεί σαν συνεπιβάτης για μια συγκεκριμένη διαδρομή.</p> <p>Ο Δήμος θα μπορούσε, επίσης, να παρέχει θέσεις στάθμευσης για οχήματα που πραγματοποιούν μετακινήσεις συνεπιβατισμού.</p> <p><b>Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών</b></p> <p>Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαίτερως απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.</p> <p><b>Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού</b></p> <p>Με αυτό το μέτρο επιτυγχάνεται η ενεργή συμμετοχή των πολιτών και των φορέων της τοπικής κοινωνίας στην προσπάθεια υιοθέτησης νέας κουλτούρας όσον αφορά τις μεταφορές, αλλά και στη λήψη αποφάσεων σχετικά με την κινητικότητα για την επίτευξη της απαιτούμενης κοινωνικής αποδοχής πριν από την εφαρμογή των μέτρων.</p> <p><b>Γραφείο Κινητικότητας</b></p> <p>Η λειτουργία ανεξάρτητου τμήματος αρμοδίου αποκλειστικά για τον σχεδιασμό και την παρακολούθηση έργων κινητικότητας.</p>		
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X (για συμμετοχικές δράσεις, εκδηλώσεις κ.λπ.)
	Άλλη δράση ωριμότητας:	Πλάνο Δράσεων	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	Ανάπτυξη Πλάνου δράσεων ευαισθητοποίησης σε ορίζοντα 10ετίας Οργάνωση δομής συμμετοχικών δράσεων Προγραμματισμός και Υλοποίηση δράσεων	6 έως 12 μήνες 2 μήνες Κατανομή εντός του έτους / επανάληψη δράσεων	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>			
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες		
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες		
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Εκπαιδευτικές Δομές Κοινωνικές Ομάδες		
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Ενημέρωση και πληροφόρηση των πολιτών για τη βιώσιμη κινητικότητα</li> <li>+ Αλλαγή νοοτροπίας</li> <li>+ Διαμόρφωση συνείδησης σε μετακινούμενους και σε παιδιά, νέους, εργαζόμενους κ.λπ.</li> </ul>			

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

<p>+ Εξασφάλιση της κατανόησης, της αποδοχής και της διατήρησης των μέτρων του ΣΒΑΚ          + Αύξηση του καταμερισμού των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς (MMM, ποδήλατο, πεζοί)          + Μείωση ατυχημάτων</p>	
<p>Δείκτες Παρακολούθησης:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</li> <li>• Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)</li> <li>• Αριθμός τροχαίων συμβάντων</li> <li>• Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων</li> <li>• Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</li> <li>• Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης</li> <li>• Επίπεδο συχνότητας δράσεων ενημέρωσης</li> </ul>
<p>Προεκτίμηση δαπάνης:</p>	<p>1.397.500,00 €</p>
<p>Χρηματοδότηση:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> <li>• Πόροι Α' &amp; Β' βάθμιας Εκπαίδευσης</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Υπουργείο Τουρισμού</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> </ul>

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>2.2.2.7 Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών
Προτεραιότητες	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> <li>o Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών</li> <li>o Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> </ul> </li> </ul>
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ - ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Άξονας 08 – Καθαρές Αστικές Μεταφορές <ul style="list-style-type: none"> <li>o Προώθηση καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας</li> </ul> </li> <li>• Άξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου <ul style="list-style-type: none"> <li>o Δράσεις για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα (διασφάλιση ποιότητας μετρήσεων ατμοσφαιρικής ρύπανσης, απογραφή και έλεγχος Μεσαίων Πηγών Καύσης, ανανέωση υφιστάμενων Επιχειρησιακών Σχεδίων και εκπόνηση νέων για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές)</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας [2019]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ανανέωση του στόλου οχημάτων (παντός τύπου) (RT-Soft 5): Σύστημα πριμοδότησης-κυρώσεων μέσω φορολογίας και κινήτρων για νέα/ παλαιά και καθαρά/ ρυπογόνα οχήματα (παντός τύπου) Καθορισμός μέγιστων επιτρεπόμενων ηλικιών ή/και επιπέδων εκπομπών αερίων για όλα τα οχήματα</li> </ul> </li> <li>• Πυλώνας 9: Διερεύνηση Μελλοντικών Ευκαιριών <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ανανέωση του στόλου οχημάτων παντός τύπου (συμπληρωματικές δράσεις) (RT-Soft 5): Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση δημόσιων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η χρήση καθαρότερων καυσίμων και ηλεκτρικών οχημάτων πρέπει να προωθηθεί περαιτέρω μέσω της ανάπτυξης ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για την ηλεκτροκίνηση.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνική στρατηγική ευφυών συστημάτων μεταφορών 2015- 2025 [2015]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανάπτυξη έξυπνου δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων</li> </ul> <p><u>Εταιρικό Σύμφωνο για το πλαίσιο ανάπτυξης 2021-2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας</li> <li>• Σημαντικές παρεμβάσεις ηλεκτροκίνησης.</li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Να ανέλθει το μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος στο 30%, και το συνολικό μερίδιο των ΑΠΕ στην τελική κατανάλωση ενέργειας για τις μεταφορές να ανέλθει στο 19% μέχρι το 2030</li> </ul> <p><u>Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) [2019]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• η προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> <li>• η προώθηση νέων τεχνολογιών</li> </ul> <p><u>N.4710/2020 «Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 142/Α/23-7-2020)</u></p>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

- δημιουργία δωρεάν θέσεων στάθμευσης για Η/Ο
- Μία σειρά από κίνητρα αδειοδότησης μονάδων παραγωγής Η/Ο και αγαθών ή ειδών Η/Ο επιβολή περιβαλλοντικού τέλους και απαγόρευσης εισαγωγής σε παλαιά, ρυπογόνα μεταχειρισμένα οχήματα
- Μία σειρά από φορολογικά κίνητρα για την ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης
- Διατάξεις για την οργάνωση της αγοράς ηλεκτροκίνησης και των υποδομών φόρτισης Η/Ο μέσα και από τη θέσπιση του Μητρώου Υποδομών Φορέων Αγοράς Ηλεκτροκίνησης (Μ.Υ.Φ.Α.Η.), ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο
- χωροταξικές ρυθμίσεις για την ανάπτυξη υποδομών φόρτισης, μέσα από την εκπόνηση των Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) για τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης και θέσεων στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων. Η εκπόνηση των εν λόγω σχεδίων είναι υποχρεωτική για τους Δήμους μητροπολιτικών κέντρων, τους μεγάλους και μεσαίους ηπειρωτικούς, τους Δήμους πρωτεύουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και στους μεγάλους και μεσαίους νησιωτικούς Δήμους

Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής 2021»

- Άρθρο 29: Μεταφορές, Μετακινήσεις
  - ο Η εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, της αναβάθμισης του περιβάλλοντος, της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους στη χρήση ανά μεταφορικό μέσο

Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027

- RSO2.1. Προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- RSO2.2. Προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας σύμφωνα με την οδηγία για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΕΕ) 2018/2001 συμπεριλαμβανομένων των κριτηρίων βιωσιμότητας που καθορίζονται σ' αυτήν
- RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα

Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)

- Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση οδηγών για τα πλεονεκτήματα των νέων τύπων οχημάτων με μειωμένη κατανάλωση καυσίμου, της οικολογικής οδήγησης (eco-driving) και της μειωμένης χρήσης των οχημάτων για μικρές αποστάσεις εντός της πόλης

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019

- Προμήθεια 2 ηλεκτρικών λεωφορείων και 1 φορτιστή για τις ανάγκες της δημοτικής συγκοινωνίας του Δήμου

**Χαρακτήρας**

Έργο:	X
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:	X

**Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου**

Αφορά τα μέτρα: 1 του Πακέτου Μέτρων 3, όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 5, 3 του Πακέτου Μέτρων 8 και 6 του Πακέτου Μέτρων 9

Το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει την ενθάρρυνση χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών ρύπων μέσω της κατάλληλης τιμολόγησης και της υποδομής. Έχει ως στόχο να ενθαρρύνει τους πολίτες να χρησιμοποιούν οχήματα χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών (Low Emission Vehicles – LEV και Zero Emission Vehicles - ZEV) μέσω παροχής οικονομικών κινήτρων και προσφοράς καλύτερων υποδομών. Με αυτόν τον τρόπο, τα εμπόδια στη χρήση των οχημάτων χαμηλών/μηδενικών ρύπων μπορούν να περιοριστούν και να γίνουν πιο ελκυστικά στους πολίτες.

Και οι δύο στρατηγικές - η τιμολόγηση και η υποδομή - μπορούν να εφαρμοστούν τόσο για μετακινήσεις πολιτών με Ι.Χ. (ενθάρρυνση της χρήσης αυτοκινήτων χαμηλών εκπομπών, φορτηγών, σκουότερ, ποδηλάτων κλπ.), όσο και για τις δημόσιες συγκοινωνίες (οχήματα χαμηλών εκπομπών όπως ηλεκτρικά λεωφορεία, κ.λπ.).

Η στρατηγική «τιμολόγηση» περιλαμβάνει όλα τα μέτρα που παρέχουν οικονομικό όφελος για την αγορά ή τη χρήση LEV ή ZEV. Αυτά μπορεί να είναι οι φορολογικές ελαφρύνσεις για τέτοιου είδους οχήματα, οι επιχορηγήσεις καταναλωτών από την κυβέρνηση, τα χαμηλότερα τέλη για κινητήρες με ηλεκτρική ενέργεια ή με βιοκαύσιμα, η δωρεάν χρήση σταθμών φόρτισης για ηλεκτρικά οχήματα, μειωμένα τέλη στάθμευσης για τέτοιου είδους οχήματα και πολλά άλλα.

Επιπλέον, η διαθέσιμη υποδομή αποτελεί βασικό παράγοντα για την επιτυχή διείσδυση των οχημάτων χαμηλών ρύπων στην αγορά. Ενώ παρέχεται ένα πυκνό δίκτυο πρατηρίων υγρών καυσίμων σε κάθε πόλη, το δίκτυο παροχής εναλλακτικών καυσίμων/βιοκαυσίμων ή η φόρτιση ηλεκτρικών αυτοκινήτων εμφανίζει σημαντικές ελλείψεις. Η παροχή υποδομής κατά το δυνατόν ισότιμη με εκείνη που παρέχεται για συμβατικά οχήματα είναι επομένως ένα σημαντικό χαρακτηριστικό που πρέπει να αναπτυχθεί σε μια σύγχρονη και «καθαρή» από ρύπους πόλη. Εντούτοις, τα μέτρα για την υποδομή περιλαμβάνουν πολύ περισσότερα από τα δημόσια δίκτυα επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

Για την περίπτωση των Αγίων Αναργύρων - Καματερού σχετικά με τα «καθαρά οχήματα» προτείνονται τα ακόλουθα μέτρα:

- Υλοποίηση του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων.
- Ο Δήμος να λειτουργήσει σαν παράδειγμα προς μίμηση και να αντικαταστήσει σημαντικό τμήμα του στόλου του με οχήματα χαμηλών ρύπων.
- Ο Δήμος να δεσμεύσει θέσεις στάθμευσης σε κεντρικά σημεία της πόλης για οχήματα με χαμηλούς ρύπους.
- «Συμβολική» μείωση των δημοτικών τελών για κάθε όχημα χαμηλών ρύπων σε ένα νοικοκυριό.
- Παροχή κινήτρων για την ενσωμάτωση εναλλακτικών καυσίμων από τα υφιστάμενα πρατήρια.

#### **Υλοποίηση ΣΦΗΟ (Μέτρο 5.2)**

Ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ή υψηλής ισχύος και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 17 του ν. 4710/2020 «Πρώιμη της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» (Α' 142).

Οι δήμοι πρωτεύουσών περιφερειακών ενότητων, καθώς και οι μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί δήμοι, σύμφωνα με το άρθρο 2Α του ν. 3852/2010 εκπονούν υποχρεωτικά Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.), με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων.

Το Σ.Φ.Η.Ο. λαμβάνει υπόψη του ιδίως, τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και την υφιστάμενη ανάπτυξη δημοσίως προσβάσιμων υποδομών και μπορεί να ενταχθεί ως μέτρο παρέμβασης σε εκπονούμενα στρατηγικά σχέδια των οικείων Ο.Τ.Α., όπως στα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις - ΟΧΕ, τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη – ΒΑΑ, καθώς και σε ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων.

Επισημαίνεται ότι από τον Ιούνιο του 2022 έχει εκπονηθεί το ΣΦΗΟ του Δήμου, συνεπώς έχουν κατατεθεί στο Υπουργείο Περιβάλλοντος & Ενέργειας και στον ΔΕΔΔΗΕ οι προτεινόμενες θέσεις φόρτισης Η/Ο και αυτό που μένει είναι η υλοποίηση (χρηματοδότηση, κατασκευή σταθμών φόρτισης, τιμολογιακή πολιτική κτλ).

#### **Αντικατάσταση σημαντικού τμήματος ή όλου του δημοτικού στόλου με οχήματα χαμηλών/μηδενικών ρύπων και αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας (Μέτρο 5.1)**

Τέτοιου είδους «καθαρότερα» οχήματα μπορεί να είναι:

- Υβριδικά οχήματα
- Ηλεκτρικά οχήματα
- Οχήματα που λειτουργούν με βιοκαύσιμα

Οι τύποι βιοκαυσίμων είναι οι εξής:

- Βιοαέριο (βιομεθάνιο).
- Βιοντίζελ
- Βιοαιθανόλη
- Οχήματα που λειτουργούν με φυσικό αέριο (CNG) ή υγραέριο (LPG)
- Οχήματα που λειτουργούν με Υδρογόνο

Προκειμένου να υλοποιηθούν τα συγκεκριμένα μέτρα, χρειάζεται:

- ο Αξιολόγηση του υφιστάμενου στόλου των δημοτικών οχημάτων (πλήθος οχημάτων, είδος κινητήρα, διανυόμενα χιλιόμετρα ανά όχημα).
- ο Καθορισμός του πλήθους και των χαρακτηριστικών–προδιαγραφών των οχημάτων που θα αποκτηθούν.
- ο Έρευνα αγοράς και προμήθειας των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης ή εφοδιασμού του καυσίμου που θα επιλεγεί.
- ο Να εξεταστούν παραδείγματα καλής πρακτικής από άλλες πόλεις που έχουν υλοποιήσει τέτοιου είδους αντικαταστάσεις.
- ο Χωροθέτηση και διαμόρφωση των θέσεων φόρτισης ή εφοδιασμού.
- ο Συντήρηση των οχημάτων και του εξοπλισμού.

Στόχος των συγκεκριμένων μέτρων είναι:

- ο Να καταστούν οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες και τα δημοτικά οχήματα καθαρότερα όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών ρύπων και την έκθεση του ανθρώπου στην ατμοσφαιρική ρύπανση.
- ο Να μειωθούν οι ρύποι σε σχέση με τα παραδοσιακά λεωφορεία και τα δημοτικά οχήματα, τα οποία χρησιμοποιούν πετρέλαιο, προκειμένου να μειωθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του στόλου των δημοσίων μεταφορών στην πόλη, ειδικότερα για τα αέρια του θερμοκηπίου (GHG) και μέσω αυτού να υπάρξει ευαισθητοποίηση και σε άλλους φορείς οι οποίοι εκμεταλλεύονται δικούς τους στόλους αλλά και σε μεμονωμένους πολίτες.
- ο Να παρακολουθήσουν τις επιδόσεις των «καθαρότερων» λεωφορείων και δημοτικών οχημάτων, ώστε να εξακριβώσουν εάν οι αποφάσεις σχετικά με μελλοντικές προμήθειες για δημόσιες μεταφορές, μπορούν να μετατοπιστούν προς άλλες τεχνολογίες.

**Δημιουργία περιοχών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου μέσω της δέσμευσης αποκλειστικών θέσεων στάθμευσης σε κεντρικά σημεία της πόλης για οχήματα με χαμηλούς ρύπους**

Μπορεί να γίνει προσφορά θέσεων στάθμευσης σε κεντρικά σημεία της πόλης ή σε σημεία ενδιαφέροντος οι οποίες θα παρέχονται μόνο σε οχήματα με χαμηλούς ρύπους. Οι συγκεκριμένες θέσεις σε πολλές περιπτώσεις εφαρμογής από πόλεις του εξωτερικού, είναι ταυτόχρονα και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.



Θέσεις στάθμευσης ηλεκτρικών οχημάτων

Προκειμένου να υλοποιηθεί το συγκεκριμένο μέτρο απαιτείται:

- ο Μελέτη σκοπιμότητας που θα εξετάζει τις απαιτήσεις των συγκεκριμένων θέσεων.
- ο Διαμόρφωση και εντοπισμός των θέσεων στις οποίες θα εφαρμοστεί το μέτρο (η εκπόνηση του ΣΦΗΟ έχει ήδη καλύψει σε μεγάλο βαθμό τη συγκεκριμένη απαίτηση).

**Επιβράβευση με μείωση δημοτικών τελών για κάθε όχημα χαμηλών/μηδενικών ρύπων σε ένα νοικοκυριό**



Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού, μπορεί να προωθήσει τη μετάβαση των πολιτών σε «καθαρότερα» οχήματα, δίνοντας τους κίνητρα μέσω επιβραβεύσεων. Μια συμβολική μείωση των δημοτικών τελών μπορεί να λειτουργήσει σαν κίνητρο προς τους πολίτες οι οποίοι θα έχουν επιπλέον οικονομικό όφελος από αυτήν τη μετάβαση. Το συγκεκριμένο μέτρο, μπορεί να εφαρμοστεί σε συνδυασμό με ημερίδες για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σχετικά με τα «καθαρότερα» οχήματα.



<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<p><b>Παροχή κινήτρων για την ενσωμάτωση εναλλακτικών καυσίμων από τα υφιστάμενα πρατήρια</b> Μπορεί να εγκατασταθεί και εγκατάσταση φόρτισης σε πρατήριο καυσίμων αλλά απαιτούνται ειδικές προφυλάξεις οι οποίες προβλέπονται στους κανονισμούς για εκρηκτικές συνθήκες. Οι όροι, οι προϋποθέσεις και οι τεχνικές προδιαγραφές για την εγκατάσταση συσκευών φόρτισης συσσωρευτών ηλεκτροκίνητων οχημάτων (σημεία επαναφόρτισης), καθορίζονται από το <b>ΦΕΚ (2040 Β/04.06.19)</b>. Η εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να γίνει μετά από τη συζήτηση του Δήμου με τα πρατήρια καυσίμων της περιοχής. Προκειμένου να υλοποιηθούν τα συγκεκριμένα μέτρα, απαιτείται:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μελέτη σκοπιμότητας που θα εξετάζει τα οχήματα του δημοτικού στόλου και της αστικής συγκοινωνίας (πλήθος, χαρακτηριστικά) που μπορούν να αντικατασταθούν με ηλεκτροκίνητα, σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις για σταθμούς φόρτισης.</li> <li>• Έρευνα αγοράς και προμήθεια των οχημάτων και του σχετικού εξοπλισμού φόρτισης τους που θα επιλεγούν στο προηγούμενο στάδιο.</li> <li>• Χρήση και σωστή συντήρηση των οχημάτων και των σταθμών φόρτισης.</li> </ul>		
	<p><b>Λογική μέτρου</b> Οι πολίτες των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού όπως και πολλών άλλων ελληνικών πόλεων, στην παρούσα φάση αντιμετωπίζουν με δυσπιστία τα ηλεκτρικά οχήματα ή τα οχήματα με εναλλακτικά καύσιμα. Το πρόβλημα συνεχίζει να υφίσταται, λειτουργώντας υπέρ των οχημάτων εσωτερικής καύσης σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν υπάρχει υποδομή στις πόλεις και με το γεγονός ότι παρουσιάζεται «αργή» είσοδος τους στην αγορά. Για την επιτυχία των μέτρων, θα πρέπει να γίνουν και ενέργειες ευαισθητοποίησης των πολιτών. Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού επιδιώκοντας να ενσωματώσει τις νέες τεχνολογίες στον τρόπο λειτουργίας της πόλης, δείχνει την πρόθεσή του να λειτουργήσει ως καλό παράδειγμα, εφαρμόζοντας από τους πρώτους τις εν λόγω τεχνολογίες στον στόλο του.</p>		
	<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b> Το εξεταζόμενο μέτρο αφορά την αστική περιοχή του Δήμου και για να έχει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα θα πρέπει να διαμορφωθούν οι κατάλληλες συνθήκες που σχετίζονται με τη διαθεσιμότητα εναλλακτικών καυσίμων (ή σημείων φόρτισης). Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης: <b>Ορίζοντας 5ετίας:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μελέτη σκοπιμότητας για την αναβάθμιση του δημοτικού στόλου.</li> <li>• Έυρεση πόρων-οικονομικού μοντέλου και κατασκευή σταθμών φόρτισης βάσει του ΣΦΗΟ.</li> <li>• Μελέτη για παροχή κινήτρων σε ιδιώτες</li> </ul> <p><b>Ορίζοντας 10ετίας:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναβάθμιση του 100% του δημοτικού στόλου.</li> <li>• Παροχή κινήτρων σε ιδιώτες.</li> </ul>		
	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X
Άλλη δράση ωριμότητας:			
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
<b>Ανανέωση Δημοτικού Στόλου</b> Μελέτη σκοπιμότητας για τα χαρακτηριστικά του δημοτικού στόλου με εναλλακτικά καύσιμα		3 έως 6 μήνες	
Έρευνα αγοράς και σχηματισμός τευχών δημοπράτησης		6 έως 9 μήνες	
Προμήθεια οχημάτων		6 έως 12 μήνες	
<b>Κίνητρα σε πολίτες</b> Μελέτη με αντικείμενο την διερεύνηση για κίνητρα αντικατάστασης του στόλου		3 έως 6 μήνες	
Ανάπτυξη στρατηγικής για την αντικατάσταση του ιδιωτικού στόλου		3 έως 6 μήνες	
Εφαρμογή κινήτρων		Διαρκής	

<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>	
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
+ Προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και των «καθαρών» οχημάτων στους πολίτες + Μείωση αερίων ρύπων λόγω λιγότερων εκπομπών των οχημάτων + Μείωση ηχορύπανσης + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω + Μείωση των εξόδων του Δήμου για καύσιμα - Εγκατάσταση και επέκταση υποδομής φόρτισης στα σημεία στάσης των οχημάτων (δέσμευση δημόσιου χώρου)	
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</li> <li>• Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)</li> <li>• Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης:	920.000,00 €
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΟΑΣΑ</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ</li> <li>• Πράσινο Ταμείο</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> </ul>

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Τίτλος</b>	<b>2.2.2.8 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας</b>
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)</b>	2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο), 3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
	<b>Προτεραιότητες</b>	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
	<b>Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u> - <b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ul>
	<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	<p><u>Πλαίσιο Πολιτικής 2021-2030 για την Οδική Ασφάλεια</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 50% μεταξύ του 2020 και του 2030</li> <li>• μείωση του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών κατά 50% για την ίδια χρονική περίοδο.</li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδας [2019]</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πυλώνας 1: Ενίσχυση Ασφάλειας, Βιωσιμότητας, Αποδοτικότητας και Ανταγωνιστικότητας των Μεταφορών <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Ενίσχυση της προβολής ζητημάτων οδικής ασφάλειας και αυστηρότερες κυρώσεις για παραβάσεις του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (RT-Soft 7)</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προτεραιότητες και ενδεικτικά έργα: <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Οδική ασφάλεια</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I2 Αναθεώρηση ορίων ταχύτητας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I2.1 Έλεγχος καταλληλότητας ορίων ταχύτητας</li> <li>ο I2.2 Ζώνες 30 km/h σε κέντρα αστικών περιοχών</li> <li>ο I2.3 Μείωση ορίων ταχύτητας 80km/h στο υπεραστικό δίκτυο</li> <li>ο I2.4 Εισαγωγή μεταβλητών ορίων ταχύτητας σε αυτοκινητοδρόμους</li> </ul> </li> <li>• I9 Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I9.1 Μέτρα Ήπιας Κυκλοφορίας</li> <li>ο I9.2 20 km/h έξω από όλα τα Σχολεία</li> <li>ο I9.3 Αναβάθμιση διαβάσεων πεζών</li> <li>ο I9.4 Δημιουργία πεζοδρόμων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• RSO2.8. Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα</li> </ul> <p><u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• διερεύνηση δημιουργίας ζωνών ήπιας κυκλοφορίας, ζωνών πεζών &amp; woonerven.</li> </ul> <p><u>Καταγραφή Κυκλοφοριακών Φόρτων Και Ανάπτυξη Μικροσκοπικού Μοντέλου Για Τη Διερεύνηση Εναλλακτικών Προτάσεων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Πεζοδρόμηση της Λ. Δημοκρατίας ή μετατροπή της σε οδό που επιτρέπεται μόνο η πρόσβαση για την τροφοδοσία των καταστημάτων, ανατολικά της κεντρικής πλατείας Αγ. Αναργύρων, στο τμήμα μεταξύ Ηρώων Πολυτεχνείου και Αγ. Αναργύρων.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοδρόμηση οδού Τριπόλεως στο τμήμα μεταξύ Αρκαδίας και Αγίων Αναργύρων.</li> </ul> <p><u>Εκπόνηση Μελετών για την Ανάπλαση Της Περιοχής Του Κέντρου Της Δ.Κ. Αγίων Αναργύρων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Εκπόνηση Μελετών για την Ανάπλαση Της Περιοχής Του Κέντρου Της Δ.Κ. Αγίων Αναργύρων</li> </ul> <p><u>Μελέτη Βελτίωσης Προσβασιμότητας στο Δήμο Αγίων Αναργύρων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Πεζοδρόμηση του τμήματος της Λ. Δημοκρατίας από Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου μέχρι οδό Αγίων Αναργύρων</li> </ul>
<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο: X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Αφορά τα μέτρα: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11 και 12 του Πακέτου Μέτρων 2, 1, 2, 3, 4, 6, 9 και 10 του Πακέτου Μέτρων 6 και 4 του Πακέτου Μέτρων 8.</p>	
<p>Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στον δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλώς αλλάζουν οι πορείες τους ή μειώνεται η ταχύτητά τους.</p> <p>Τα διαθέσιμα μέτρα μετριασμού της έντασης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Έντονη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση επιτρεπόμενης ταχύτητας:</b> Η έντονη σήμανση δημιουργεί στον οδηγό την αίσθηση της ευθύνης, με αποτέλεσμα να είναι πιο προσεκτικός και να τηρεί τους κανόνες. Αντίστοιχα, οι ευάλωτοι χρήστες της οδού μπορούν να κινούνται με μεγαλύτερη ασφάλεια σε ένα έντονα οδικό περιβάλλον με σήμανση.</li> </ul>	
 	
<p><i>Παράδειγμα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης επιτρεπόμενης ταχύτητα</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Υβώσεις επί της οδού (Σαμαράκια):</b> Οι υβώσεις λειτουργούν αποτρεπτικά στην ανάπτυξη υψηλής ταχύτητας, με τους οδηγούς να μειώνουν ταχύτητα προκειμένου να αποφύγουν καταπόνηση και φθορά στο όχημα τους. Για τους ίδιους λόγους το εν λόγω μέτρο ιεραρχείται χαμηλότερα σε σύγκριση με τις διαθέσιμες επιλογές.</li> </ul>	



Παράδειγμα ύβωσης επί της οδού

- **Αλλαγή υφής ή /και χρώματος στο σύνολο του οδοστρώματος.** Η αλλαγή της υφής του οδοστρώματος εφαρμόζεται συνήθως στο πλαίσιο παρεμβάσεων με στόχο την αισθητική αναβάθμιση στην οδό. Παράλληλα, με τη χρήση κατάλληλων υλικών, επιτυγχάνεται η μείωση των ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων, με άμεσα οφέλη στην οδική ασφάλεια. Σημαντικό είναι τα υλικά οδοστρώσεως αφενός να εξασφαλίζουν τις απαιτούμενες παραμέτρους αντιολισθηρότητας, αφετέρου να μη λειτουργούν επιβαρυντικά για τα ελαστικά των οχημάτων.



Αλλαγή υφής στο σύνολο του οδοστρώματος

- **Μεταβολές (θλάσεις) τού άξονα τις οδού.** Ο ευθύς άξονας σε μια οδό επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων. Το εξεταζόμενο μέτρο εφαρμόζει μια σειρά μόνιμων ή προσωρινών παρεμβάσεων προκειμένου να μεταβάλει ελαφρά τον άξονα της οδού με σκοπό τον περιορισμό της ταχύτητας κίνησης. Οι θλάσεις του άξονα μπορούν να πραγματοποιηθούν με προεκτάσεις του πεζοδρομίου, επέκταση ή εγκατάσταση φυτεύσεων και επιτρεπόμενη κάθετη στάθμευση. Τέτοιες λύσεις εφαρμόζονται με καλύτερα αποτέλεσμα σε μονοδρομημένες οδούς.



Παράδειγμα μεταβολών του άξονα της οδούς

- **Κολωνάκια.** Μια σειρά από κολωνάκια μπορεί να μπλοκάρει τη διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων, αλλά όχι των ποδηλάτων και των πεζών. Τα κολωνάκια μπορεί να είναι βυθιζόμενα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Ο επιπλέον χώρος που δημιουργείται μπορεί να διαμορφωθεί σε χώρο παιχνιδιού ή και να περιλαμβάνει παγκάκια για ανάπαυση.



*Κολωνάκια*

- Περιορισμός πλάτους οδών:** Ένας άλλος τρόπος περιορισμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι ο περιορισμός πλάτους οδών έτσι ώστε να μην είναι δυνατή η κίνηση βαρέων οχημάτων σε κατοικημένους δρόμους, ή η δημιουργία μονόδρομων οι οποίοι παρεμποδίζουν την κίνηση διαμπερούς κυκλοφορίας.



*Παράδειγμα περιορισμού πλάτους οδού*

- Πινακίδες:** Μπορούν να χρησιμοποιηθούν πινακίδες που απαγορεύουν την είσοδο αυτοκινήτων ή πινακίδες που επιτρέπουν την είσοδο συγκεκριμένων οχημάτων υπό περιορισμούς (π.χ. κάτοικοι περιοχής, χρονικό όριο). Σε περίπτωση μικρών αποστάσεων είναι απαραίτητη η αστυνόμευση, διότι οι περιορισμοί πολλές φορές αγνοούνται.



*Πινακίδες που περιορίζουν την πρόσβαση*

- Σχολικοί δρόμοι / δακτύλιοι.** Πρόκειται για φίλτρα περιορισμένου χρόνου σε δρόμους γύρω από σχολεία. Βυθιζόμενα κολωνάκια μπορούν να ανυψώνονται ή να χαμηλώνουν σε μια συγκεκριμένη ώρα πριν και μετά το σχολείο, αποτρέποντας τη διαμπερή κίνηση και την κυκλοφορία οχημάτων των γονέων που μεταφέρουν τα παιδιά τους στο σχολείο. Μέσω μιας κάμερας καταγραφής ή ενός σχολικού φύλακα, η ζώνη αποκλεισμού, για μη κάτοικους σε ώρες αποβίβασης / επιβίβασης

των παιδιών, μπορεί να διευρυνθεί. Ένα τέτοιο μέτρο μπορεί εύκολα να υποστηριχτεί από τους πολίτες και μπορεί σε επόμενο στάδιο το φιλτράρισμα να γίνει σε όλη τη διάρκεια της μέρας, όμως υστερεί, σε σχέση με άλλα μέτρα, καθώς δεν μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένες αλληλεπιδράσεις μεταξύ των ατόμων.



Παράδειγμα βυθιζόμενων κολωνακίων

- **Μετατροπή τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζοντας συνδυασμό μέτρων:** Ο συνδυασμός μέτρων περιορισμού της ταχύτητας και αστική ανάπλαση αναβάθμισης της αισθητικής και τις «ζωτικότητας» μιας οδού, αποτελεί την ουσία μιας οδού ήπιας κυκλοφορίας. Τέτοιες παρεμβάσεις αναβαθμίζουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και αποδίδουν στις οδούς λειτουργίες πέρα από την πρόσβαση στις κατοικίες.



Μετατροπή οδού σε ήπιας κυκλοφορίας

Σε γενικές γραμμές είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλώς αλλάζουν οι πορείες τους. Ο τρόπος εφαρμογής του συγκεκριμένου μέτρου ποικίλει και μπορεί να περιλαμβάνει παρεμβάσεις χαμηλού κόστους, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη) ή και υψηλότερου, όπως αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις στον κοινόχρηστο χώρο (επεκτάσεις πεζοδρομίων, αλλαγή υφής στις διαβάσεις ή και στο σύνολο του οδοστρώματος κ.ά.). Το είδος και το εύρος των παρεμβάσεων αυτών θα πρέπει να εκπονηθούν για τα οδικά τμήματα που εντάσσονται στις περιοχές ήπιας κυκλοφορίας για κάθε χρονική περίοδο.

#### Λογική μέτρου

Οι περιοχές-οδοί ήπιας κυκλοφορίας προτείνονται στην κεντρική περιοχή σε συνάρτηση με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Κατά κύριο λόγο οι δακτύλιοι οριοθετούν τις περιοχές αυτές. Εντός των περιοχών αυτών προτείνεται η ενίσχυση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, η διενέργεια αισθητικών παρεμβάσεων (πχ πλακόστρωση όπου κρίνεται απαραίτητο), η μείωση της στάθμευσης, η οριοθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης, η ενθάρρυνση του περπατήματος και του ποδηλάτου.

Για την περίπτωση των Αγίων Αναργύρων και του Καματερού και λόγω των γενικότερων γεωμετρικών χαρακτηριστικών του δικτύου προτείνονται οι παρακάτω σχεδιαστικές αρχές:

#### Κεντρικός πυρήνας

Οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας που τοποθετούνται στον κεντρικό πυρήνα δραστηριοτήτων του Δήμου αποκτούν διαφορετικό χαρακτήρα σε σχέση με της γειτονίες κατοικίας. Στις εν λόγω οδούς, τα μέτρα μείωσης των ταχυτήτων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας περιορίζονται:

- Σε επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα
- Σε αλλαγή της υψής του οδοστρώματος
- Σε περιορισμένες θλάσεις του άξονα της οδού
- Σε κοινό επίπεδο κίνησης οχημάτων και πεζών με κατάλληλη υφή οδοστρώματος και έντονη σήμανση υπέρ των ήπιων μορφών κινητικότητας

#### **Γειτονίες**

Για τις γειτονίες που βρίσκονται σε περιοχές κατοικίας περιμετρικά του κεντρικού πυρήνα:

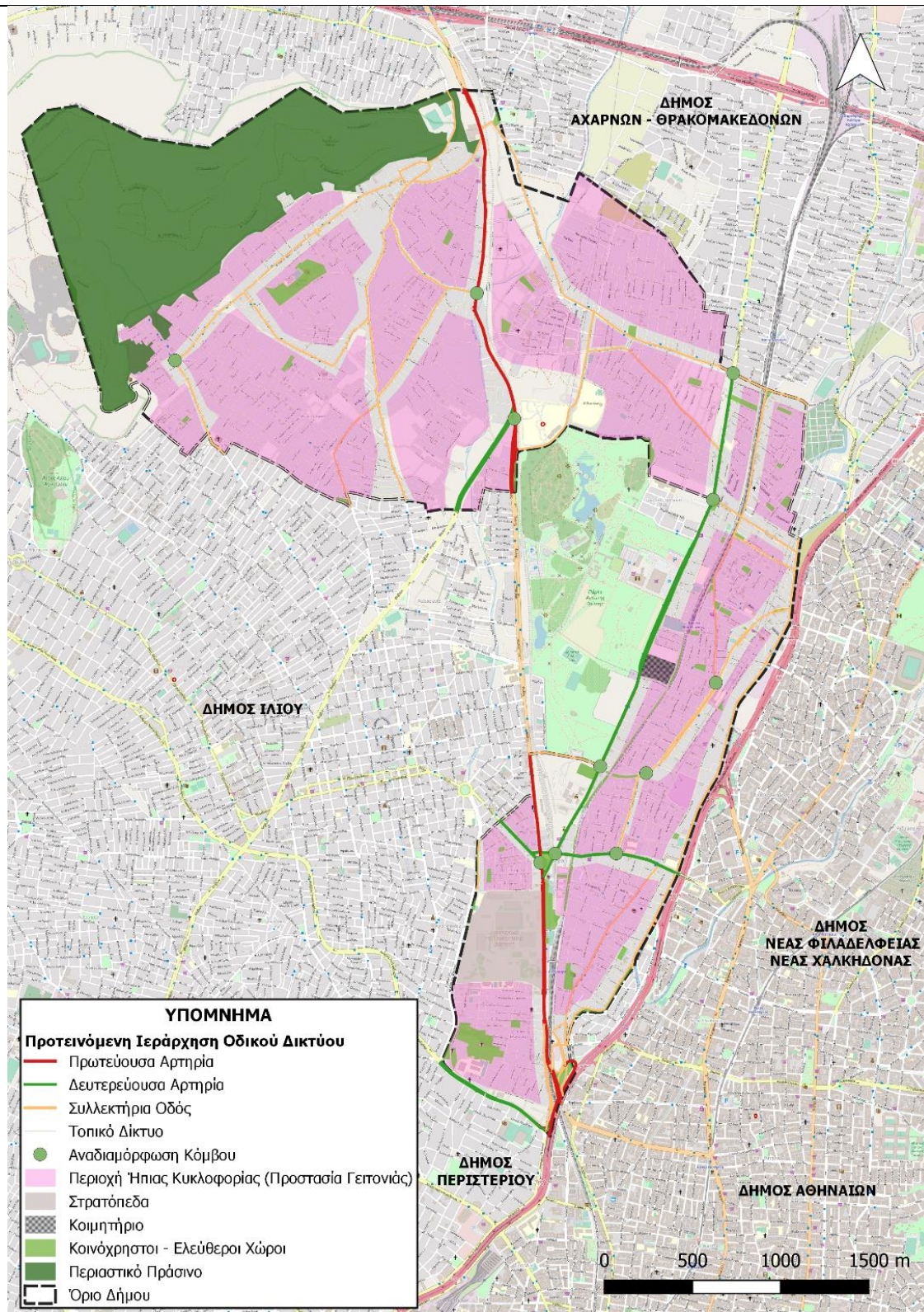
- Ανώτατο όριο ταχύτητας στα 30χλμ/ώρα
- Έντονη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση

#### **Πεδίο εφαρμογής**

##### **Ορίζοντας 5ετίας**

- Δημιουργία 17 περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, Έκταση: 5.151,8 στρ.

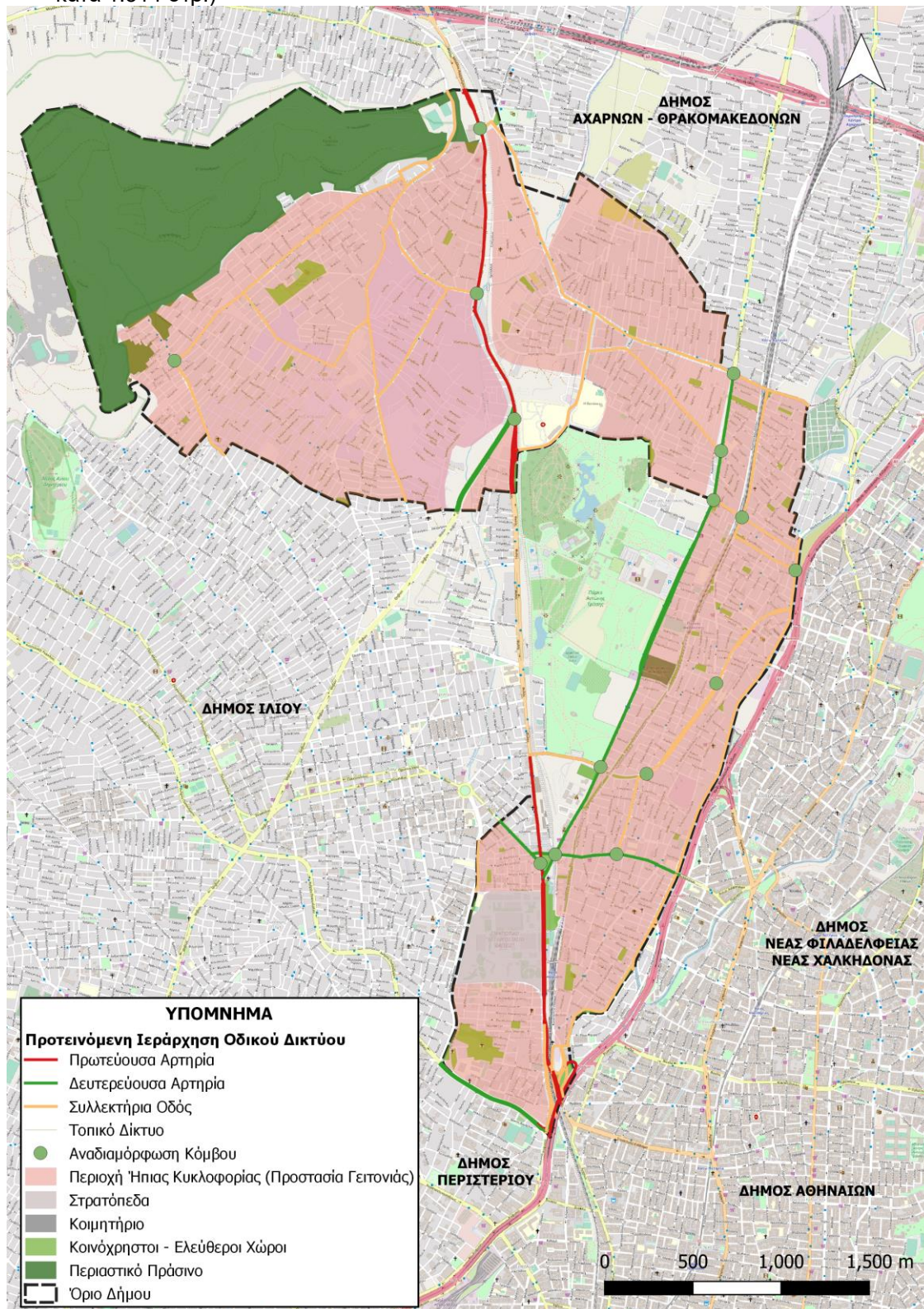




Προτεινόμενη περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζοντας 5ετίας

**Ορίζοντας 10ετίας**

- Δημιουργία 13 διευρυμένων περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, Έκταση: 6.465,8 στρ. (αύξηση κατά 1.314 στρ.)



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

	Πρωτεύουσα Αρτηρία
	Δευτερεύουσα Αρτηρία
	Συλλεκτήρια Οδός
	Τοπικό Δίκτυο
	Αναδιαμόρφωση Κόμβου
	Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)
	Στρατόπεδα
	Κοιμητήριο
	Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι
	Περισσικό Πράσινο
	Όριο Δήμου

Προτεινόμενη περιοχής ήπιας κυκλοφορίας ορίζοντας 10ετίας

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

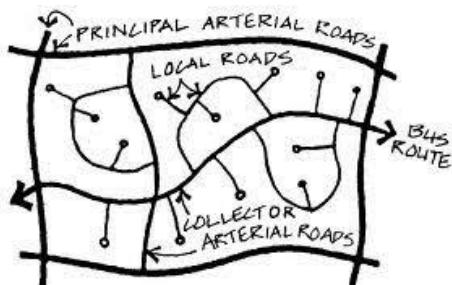
<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
	Αρχιτεκτονική μελέτη αστική αναζωογόνησης – ολιστική προσέγγιση περιοχής ή άξονα	6 έως 12 μήνες		
	Κυκλοφοριακή τεκμηρίωση	6 έως 9 μήνες		
	Υλοποίηση	Σταδιακή Υλοποίηση		
	<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>			
	Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού		
	Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής		
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής			
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης</li> <li>+ Προστασία των γειτονιών από υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>+ Αισθητική αναβάθμιση γειτονιών</li> <li>+ Λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών</li> <li>+ Αστική αναζωογόνηση και αναβάθμιση της αξίας των παρακείμενων ακινήτων</li> <li>+ Βελτίωση οδικής ασφάλειας</li> <li>+ Ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων</li> <li>+ Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών</li> <li>+ Περιορισμός των οχλήσεων της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>+ Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης</li> <li>- Μείωση θέσεων στάθμευσης</li> <li>- Χαμηλός βαθμός εξοικείωσης πολιτών (αρχικά)</li> </ul>				
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)</li> <li>• Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων</li> <li>• Αριθμός τροχαίων συμβάντων</li> <li>• Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες</li> <li>• Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</li> </ul>			
Προεκτίμηση δαπάνης:	52.994.817,50 €			
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.ά.</li> </ul>			

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	<b>2.2.2.9 Αναδιοργάνωση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου</b>
	Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων
	Προτεραιότητες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> <li>• Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας</li> </ul>
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Στρατηγικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</li> </ul> </li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΥΠΟΔΟΜΕΣ –ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ -ΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» [2014]</u></p> <p>Άξονας 12 – Στρατηγικές και Δράσεις Προώθησης της Ενσωμάτωσης του</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ευρωπαϊκού Περιβαλλοντικού Κεκτημένου <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος μέσω αστικού / πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, προστασία της ποιότητας της ατμόσφαιρας και αντιμετώπιση του θορύβου</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• I11 Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία <ul style="list-style-type: none"> <li>ο I11.1 Βελτίωση φωτεινής σηματοδότησης</li> <li>ο I11.2 Μονοδρομήσεις οδών</li> <li>ο I11.5 Περιορισμοί κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Νέο «Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 2021»</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας με βάση τις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας</li> </ul> <p><u>Εγκεκριμένο Περιφερειακό Πρόγραμμα Αττική 2021 – 2027</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στρατηγική επιλογή του ΠΠ στον ΣΠ.5 είναι: <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Επενδύσεις για την αύξηση της οδικής ασφάλειας στο κεντρικό οδικό δίκτυο αρμοδιότητας της Περιφέρειας και βελτίωση της προσβασιμότητας εντός αστικού ιστού σε επιλεγμένα σημεία υψηλής επικινδυνότητας.</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• βελτίωση κυκλοφοριακού</li> <li>• διαμόρφωση εισόδων πόλης</li> </ul> <p><u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5β) Αναδιάταξη και διευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών</li> </ul> <p><u>Καταγραφή Κυκλοφοριακών Φόρτων Και Ανάπτυξη Μικροσκοπικού Μοντέλου Για Τη Διερεύνηση Εναλλακτικών Προτάσεων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Λειτουργία της οδού Αγίων Αναργύρων ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ των οδών Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου και Λ. Δημοκρατίας (αμφιδρόμηση).</li> </ul> <p>Εκπόνηση Μελετών για την Ανάπλαση Της Περιοχής Του Κέντρου Της Δ.Κ. Αγίων Αναργύρων</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μονοδρόμηση της Λεωφ. Δημοκρατίας από την Αγίων Αναργύρων έως τη Μπίμπιτσα με κατεύθυνση προς την Μπίμπιτσα</li> <li>• Μονοδρόμηση της Αθ. Διάκου από την Λεωφ. Δημοκρατίας μέχρι την οδό Αγ. Παρασκευής με κατεύθυνση προς την οδό Αγ. Παρασκευής</li> <li>• Αντιδρόμηση της Κεφαλληνίας από τη Γ. Παπανδρέου έως την Ψαρών με κατεύθυνση προς Ψαρών.</li> <li>• Μονοδρόμηση της Ν. Πλαστήρα από την Αγίων Αναργύρων έως την οδό Γράμμου</li> <li>• Αντιδρόμηση της Σοφ. Βενιζέλου από την οδό Ψαρών έως την Αγίων Αναργύρων με κατεύθυνση προς την Αγίων Αναργύρων</li> </ul>

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

<b>Χαρακτήρας</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μονοδρόμηση της Κ. Παλαμά από την Ν. Πλαστήρα έως την οδό Γ. Παπανδρέου με κατεύθυνση προς την Γ. Παπανδρέου</li> <li>• Διαμόρφωση περιφερειακού δακτυλίου</li> </ul> <p><u>Μελέτη Βελτίωσης Προσβασιμότητας στο Δήμο Αγίων Αναργύρων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αμφιδρόμηση του τμήματος της οδού Αγίων Αναργύρων από Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου μέχρι Λ. Δημοκρατίας</li> <li>• Επιτρεπόμενη αριστερή στροφή από οδό Κύπρου προς Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου</li> <li>• Τροποποίηση προγράμματος σηματοδότησης στους κόμβους της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου με τις οδούς Αγ. Αναργύρων, Κύπρου και Μάχης Κρήτης.</li> <li>• Για την υλοποίηση της πρότασης αυτής απαιτούνται και οι ακόλουθες διαμορφώσεις:</li> <li>• Δημιουργία λωρίδας δεξιάς στροφής στην προς βορρά πρόσβαση της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου με την οδό Αγίων Αναργύρων.</li> <li>• Δημιουργία λωρίδας αριστερής στροφής στην πρόσβαση προς νότο της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου με την οδό Αγίων Αναργύρων.</li> <li>• Σηματοδότηση του κόμβου Αγ. Αναργύρων – Λ. Δημοκρατίας</li> </ul> <p><u>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αγίων Αναργύρων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαμόρφωση των οδών Δημοκρατίας – Ηρώων Πολυτεχνείου σε αρτηρίες</li> </ul> <p><u>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Καματερού</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Η υπερτοπική σημασίας Λεωφόρος Θηβών διασχίζει το δήμο από βορρά προς νότο και στο τμήμα της που διασχίζει το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου έχει πλάτος 30 μ . προκειμένου να δίνεται η δυνατότητα κατασκευής παραπλεύρου δρόμου για την εξυπηρέτηση του κέντρου.</li> <li>• Η δευτερεύουσα υπερτοπικής σημασίας αρτηρία της Ανατολικής περιφερειακής Αιγάλεω δεν τέμνει τον οικιστικό ιστό και αποτελεί το βορειοδυτικό όριο της οικιστικής ανάπτυξης του δήμου προς το όρος Αιγάλεω</li> <li>• Η λεωφόρος Δημοκρατίας συνδέει το δήμο με το δήμο Αχαρνών και το δήμο Αγ. Αναργύρων και αποτελεί το όριο, στο μεγαλύτερο μέρος του δήμου με το δήμο Αχαρνών</li> <li>• Οι κύριοι συλλεκτήριοι δρόμοι είναι διπλής κατεύθυνσης, διοχετεύουν την κίνηση στις κύριες αρτηρίες και προορίζονται να αποτελέσουν το κύριο δίκτυο των δημόσιων συγκοινωνιών</li> </ul>	
	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<b>Αφορά τα μέτρα: 5, 6 και 7 του Πακέτου Μέτρων 6</b>		
<p>Η <b>ιεράρχηση του οδικού δικτύου (Μέτρο 6.7)</b> συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.</p>		

Το «οδικό δίκτυο μιας περιοχής» συντίθεται από ένα σύνολο υποδομών που δεν είναι απαραίτητα παράλληλες μεταξύ τους, αλλά συνδυάζονται έτσι ώστε να εξυπηρετούν τις ανάγκες μετακίνησης τόσο μέσα στη συγκεκριμένη χωρική ενότητα (αστική περιοχή στην εν λόγω περίπτωση) όσο και μεταξύ της ενότητας αυτής και άλλων εξωτερικών χωρικών ενότητων).



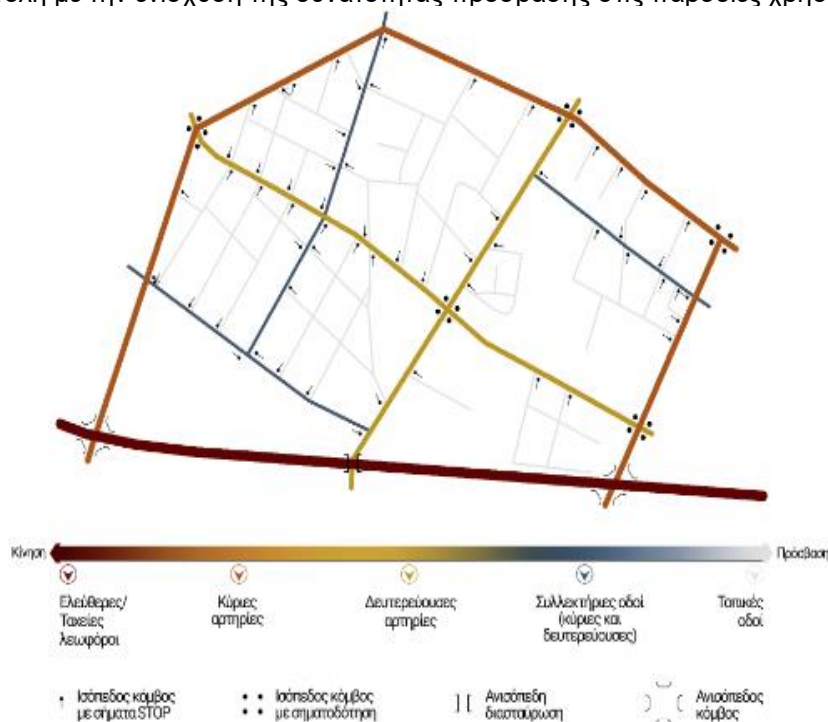
Η λειτουργική ιεράρχηση των οδών του αστικού δικτύου είναι η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό της βασικής λειτουργίας (κινητικότητας ή πρόσβασης) που επιτελούν. Διακρίνονται πέντε (5) βασικές κατηγορίες:

- **«Ελεύθερη λεωφόρος».** Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής

κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα.

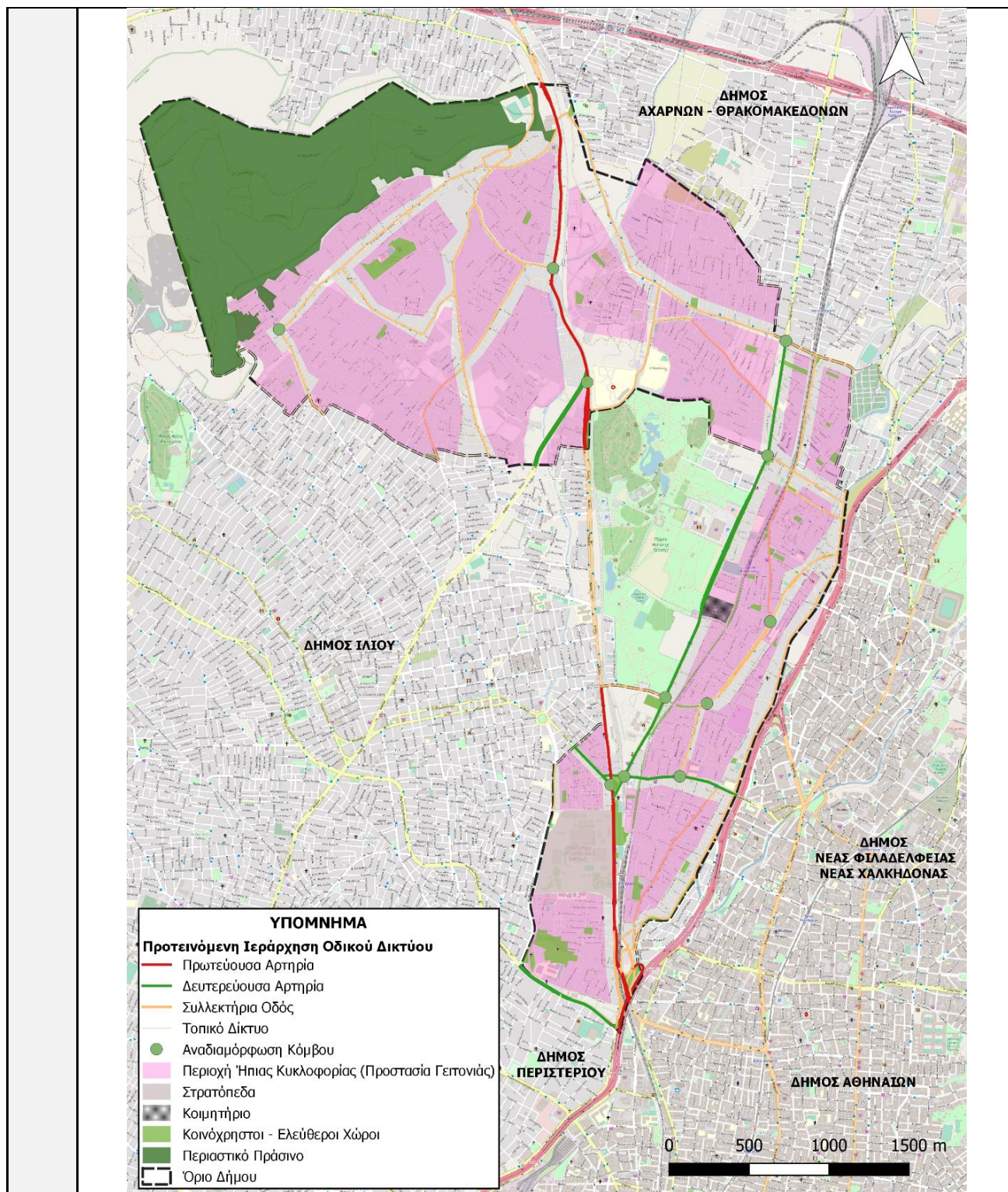
- **«Κύρια - Πρωτεύουσα αρτηρία».** Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων ή/και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα.
- **«Δευτερεύουσα αρτηρία».** Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο.
- **«Συλλεκτήρια οδός».** Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες.
- **«Τοπική οδός».** Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις τοπικές οδούς δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

Ένα κύριο γνώρισμα της λειτουργικής ιεράρχησης από την κατηγορία της ελεύθερης λεωφόρου προς την κατηγορία της τοπικής οδού είναι η μείωση της δυνατότητας ανεμπόδιστης και συνεχούς κίνησης σε αντιδιαστολή με την ενίσχυση της δυνατότητας πρόσβασης στις παρόδιες χρήσεις γης.



Σημαντική παρέμβαση για τη νέα μορφή ιεράρχησης του δικτύου της πόλης αλλά και για την υλοποίηση του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων είναι και η **δημιουργία διαδρομών περιφερειακά του Δήμου (Μέτρο 6.6)**, η οποία θα συνεισφέρει σημαντικά στην προστασία του

	<p>οικιστικού περιβάλλοντος, καθώς μειώνει έντονα τις διαμπερείς ροές. Ωστόσο, σημειώνεται πως οι διαδρομές αυτές θα πρέπει να έχουν τις προϋποθέσεις για να υποδεχθούν τη διαμπερή κυκλοφορία.</p> <p><b>Μονοδρομήσεις οδών (Μέτρο 6.5)</b></p> <p>Η κυκλοφοριακή οργάνωση μπορεί να προσδιορίσει τις επιτρεπόμενες και μη κινήσεις σε μια περιοχή, να περιορίσει τις διαμπερείς κινήσεις και να προστατεύσει περιοχές.</p> <p>Στο παραπάνω πλαίσιο, είναι δυνατόν να γίνει μία εξειδίκευση σχετικά με την ανάγκη επιπλέον ρυθμίσεων στις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών και απαιτείται σε επόμενο στάδιο κυκλοφοριακή μελέτη προς την υλοποίηση των περαιτέρω ρυθμίσεων.</p> <p><b>Λογική μέτρου</b></p> <p><b>Νέα ιεράρχηση οδικού δικτύου:</b></p> <p>Ενθάρρυνση των περιμετρικών κινήσεων με το ΙΧ με σκοπό την αποφυγή της διαμπερούς κυκλοφορίας. Αναγνωσιμότητα του δικτύου για τους οδηγούς. Οι οδοί που επιλέχθηκαν έχουν κατά βάση επαρκές πλάτος και λειτουργούν ήδη σαν κύριο δίκτυο.</p> <p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Το μέτρο θα εφαρμοστεί στο οδικό δίκτυο του Αγίων Αναργύρων - Καματερού</p> <p><b>Ορίζοντας 5ετίας:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Νέα Ιεράρχηση Αγίων Αναργύρων - Καματερού: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Φυλής, Ηρώων Πολυτεχνείου, Λ. Δημοκρατίας</li> <li>○ Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ανδρέα Παπανδρέου, Αγ. Αναργύρων, Κύπρου, Λ. Δημοκρατίας, Λ. Θηβών</li> <li>○ Συλλεκτήριες οδοί: 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, Αγ. Νικολάου, Αγ. Τρύφωνος, Αλεξάνδρας, Αλεξάνδρου Παπάγου, Αυλώνας, Γεωργίου Παπανδρέου, Δημητρίου Γούναρη, Ευβοίας, Θεοτόκου, Ιερού Λόχου, Καματερού, Κέννεντυ, Κηφισού, Κωνσταντινουπόλεως, Κωστή Παλαμά, Λάμπρου Κατσώνη, Μαβίλη, Νικολάου Πλαστήρα, Δημοκρατίας, Παναγίας Γρηγορούσης, Ελλησπόντου, Παραμυθιάς, Σοφοκλή Βενιζέλου, Σπύρου Θεολόγου, Στουρνάρα, Σωκράτους, Φλέβα Ρουβικώνος, Χαριλάου Τρικούπη, Στουρνάρα</li> </ul> </li> </ul>
--	---



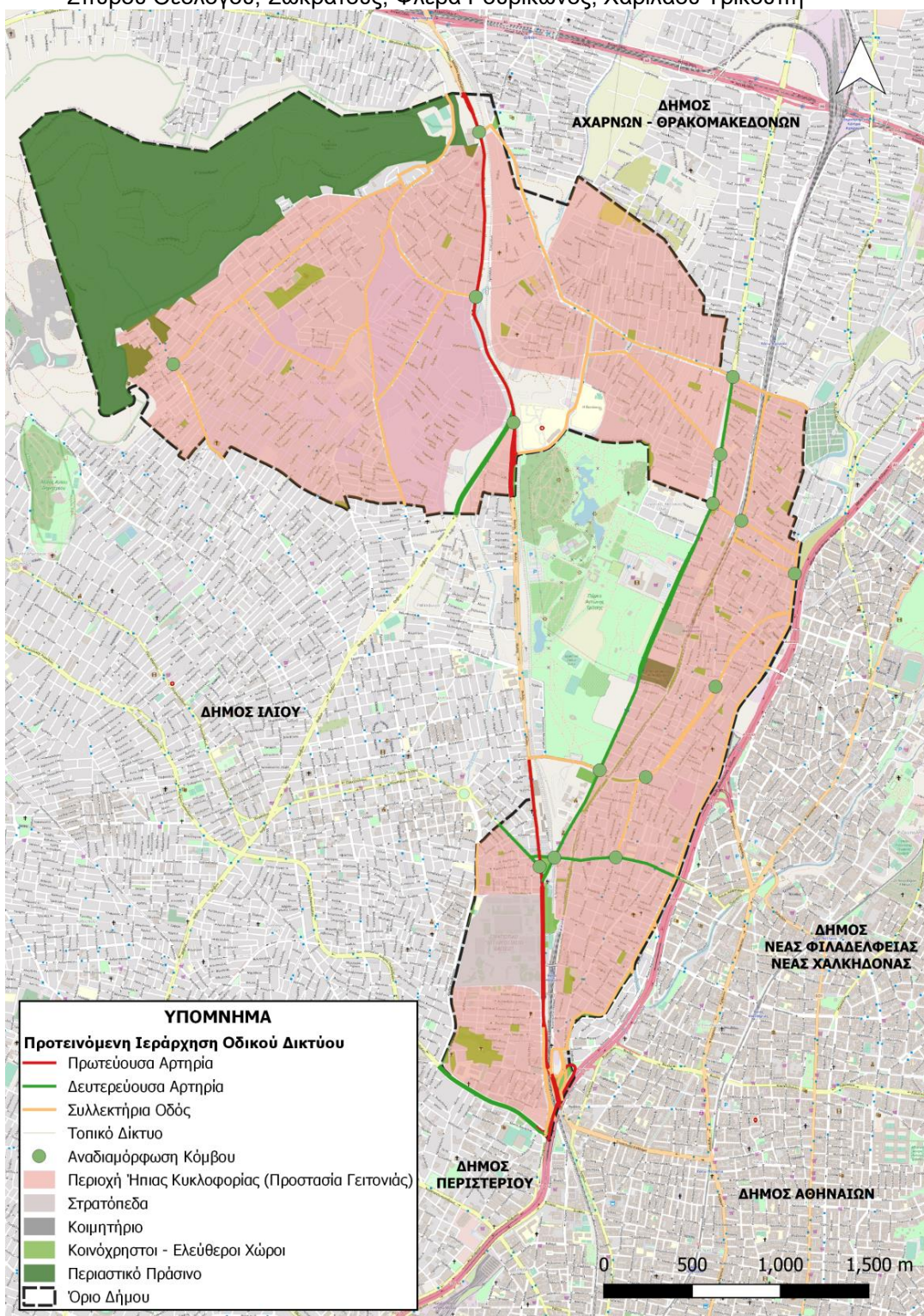
Προτεινόμενη ιεράρχηση οριζοντιας 5ετίας

#### Οριζοντιας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση Αγίων Αναργύρων - Καματερού
  - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Φυλής, Ηρώων Πολυτεχνείου, Λ. Δημοκρατίας
  - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ανδρέα Παπανδρέου, Αγ. Αναργύρων, Κύπρου, Λ. Δημοκρατίας, Λ. Θηβών
  - Συλλεκτήριες οδοί: 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, Αγ. Νικολάου, Αγ. Τρύφωνος, Αλεξάνδρας, Αλεξάνδρου Παπάγου, Αυλώνος, Γεωργίου Παπανδρέου, Δημητρίου Γούναρη (τμήμα), Ευβοίας, Θεοτόκου, Ιερού Λόχου, Καματερού, Κένεντυ, Κηφισού, Κωστή Παλαμά,



Λάμπρου Κατσώνη, Μαβίλη, Δημοκρατίας, Παναγίας Γρηγορούσης, Σοφοκλή Βενιζέλου, Σπύρου Θεολόγου, Σωκράτους, Φλέβα Ρουβικώνος, Χαριλάου Τρικούπη



Προτεινόμενη ιεράρχηση ορίζοντα 10ετίας

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		ΣΤ) Διαδικασία δημοπράτησης	X

Άλλη δράση ωριμότητας:		
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Πραγματοποίηση όλων των απαιτούμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων		3 - 7 χρόνια
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής	
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης + Προστασία των γειτονιών από υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας		
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)</li> <li>• Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες</li> <li>• Αριθμός τροχαίων συμβάντων</li> <li>• Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης:	4.032.000,00 €	
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> </ul>	

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>2.2.2.10 Αναβάθμιση κόμβων στο αστικό οδικό δίκτυο</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού
Προτεραιότητες	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού: - <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης</li> </ul>
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Πλαίσιο Πολιτικής 2021-2030 για την Οδική Ασφάλεια</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• μείωση του αριθμού των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων κατά 50% μεταξύ του 2020 και του 2030</li> <li>• μείωση του αριθμού των σοβαρών τραυματισμών κατά 50% για την ίδια χρονική περίοδο.</li> </ul> <p><u>Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021-2025</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προτεραιότητες και ενδεικτικά έργα: <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Οδική ασφάλεια</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 18 Επεμβάσεις στο κύριο αστικό οδικό δίκτυο <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 18.1 Επανασχεδιασμός διασταυρώσεων</li> <li>ο 18.2 Δημιουργία κυκλικών κόμβων</li> <li>ο 18.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων</li> <li>ο 18.4 Συντήρηση οδοστρωμάτων</li> <li>ο 18.5 Αναβάθμιση σήμανσης, στ. ασφαλείας, ηλεκτροφ., βλάστησης</li> </ul> </li> <li>• 110 Κυκλοφορία Πεζών Ποδηλάτων και Πατινιών <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 110.2 Διαμόρφωση Διασταυρώσεων</li> </ul> </li> <li>• 111 Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις για Ασφαλή Κυκλοφορία <ul style="list-style-type: none"> <li>ο 111.1 Βελτίωση φωτεινής σηματοδότησης</li> <li>ο 111.4 Έλεγχος εισόδου σε αυτοκινητόδρομους</li> <li>ο 111.6 Δημιουργία λωρίδων προσπέρασης</li> </ul> </li> </ul> <p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• διαμόρφωση εισόδων πόλης</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προμήθεια και εγκατάσταση έξυπνης σηματοδότησης / σήμανσης και συστημάτων (νυχτερινού φωτισμού, ταχύτητας, κλπ.) σε περιοχές σχολείων και πλατειών</li> </ul> <p><u>Καταγραφή Κυκλοφοριακών Φόρτων Και Ανάπτυξη Μικροσκοπικού Μοντέλου Για Τη Διερεύνηση Εναλλακτικών Προτάσεων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Λειτουργία της οδού Αγίων Αναργύρων ως διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας στο τμήμα της μεταξύ των οδών Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου και Λ. Δημοκρατίας (αμφιδρόμηση).</li> <li>• Τροποποίηση προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης</li> <li>• Δημιουργία κυκλικού κόμβου στη συμβολή των οδών Λ. Δημοκρατίας και Αγίων Αναργύρων</li> <li>• Αναδιαμόρφωση κόμβου Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου – Αγίων Αναργύρων</li> <li>• Αναδιαμόρφωση του σηματοδοτούμενου κόμβου Κύπρου - Ηρώων Πολυτεχνείου</li> </ul> <p>Μελέτη Βελτίωσης Προσβασιμότητας στο Δήμο Αγίων Αναργύρων</p>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	

## Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

- Επιτρεπόμενη αριστερή στροφή από οδό Κύπρου προς Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου
- Τροποποίηση προγράμματος σηματοδότησης στους κόμβους της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου με τις οδούς Αγ. Αναργύρων, Κύπρου και Μάχης Κρήτης.
- Για την υλοποίηση της πρότασης αυτής απαιτούνται και οι ακόλουθες διαμορφώσεις:
- Δημιουργία λωρίδας δεξιάς στροφής στην προς βορρά πρόσβαση της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου με την οδό Αγίων Αναργύρων.
- Δημιουργία λωρίδας αριστερής στροφής στην πρόσβαση προς νότο της Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου με την οδό Αγίων Αναργύρων.
- Σηματοδότηση του κόμβου Αγ. Αναργύρων – Λ. Δημοκρατίας

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	

### Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Αφορά τα μέτρα: 6, 7, 9, 11 του Πακέτου Μέτρων 2 και 3, 4 και 10 του Πακέτου Μέτρων 6

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών, η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση.

Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη **βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας** είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, ο ανασχεδιασμός του φυσικού χώρου της διασταύρωσης, η απλοποίηση των επιτρεπόμενων κινήσεων, η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη κ.ά.

Περιπτώσεις τέτοιων παρεμβάσεων φαίνονται στις παρακάτω εικόνες:



Παραδείγματα διατάξεων αναβάθμισης κόμβων



Διάταξη αναβάθμισης κόμβων

Πέρα από την αλλαγή της διάταξης ενός κόμβου και τη βελτίωση των γεωμετρικών του χαρακτηριστικών που οδηγούν στη βελτίωση των συνθηκών οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, **θα πρέπει να υπάρχουν και σχετικές παρεμβάσεις στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της αναβάθμισης της εξυπηρέτησης των πεζών και των ευάλωτων χρηστών.** Ιδιαίτερη μέριμνα για τέτοιου είδους μέτρα θα πρέπει να λαμβάνεται στους κόμβους εντός του αστικού ιστού και πλησίον σημείων ενδιαφέροντος και σχολικών συγκροτημάτων.

Υπάρχουν περιπτώσεις όπου η υποδομή για την κίνηση των πεζών να είναι επαρκής, ωστόσο συχνά να δημιουργούνται ζητήματα ασφάλειας κατά τη διάσχιση της οδού και τη γενικότερη διεπαφή των πεζών με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Το παρόν μέτρο (Μέτρο 2.6, Μέτρο 2.7, Μέτρο 2.9, Μέτρο 2.11, Μέτρο 6.3) εξετάζει επιπροσθέτως και τη μελέτη και την τελική αναδιαμόρφωση των διαβάσεων των πεζών και των ποδηλάτων σε κρίσιμες διασταυρώσεις. Η θέση και η συχνότητα των διαθέσιμων σημείων διάσχησης της οδού σε έναν κεντρικό άξονα συμβάλλουν σημαντικά στην ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών, ενώ επηρεάζουν άμεσα τη ροή της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η εύρυθμη λειτουργία της οδού και η ασφάλεια για όλους τους χρήστες της οδού.

Οι διατάξεις διάσχησης οδού οφείλουν κατά περίπτωση να διαθέτουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Επαρκές πλάτος ( Ελάχιστο 2,5μ)
- Επιπλέον πλάτος αντίστοιχο με το πλήθος κατευθύνσεων όταν διέρχονται ποδήλατα (Θέσεις σύνδεσης ποδηλατικών δικτύων)
- Άμεση «κάθετη» διάσχιση της οδού
- Οριζόντια σήμανση και εμφανή χρωματισμό στις λωρίδες διάσχησης για πεζούς και ποδηλάτες
- Γραμμές στάσης οχημάτων (stop lines)
- Κατακόρυφη σήμανση
- Αρχή και πέρασ που οδηγεί στο κέντρο ράμπας πεζών,
- Ηχητική σήμανση και άλλα στοιχεία προσβασιμότητας ευάλωτων χρηστών
- Επαρκής ορατότητα στις κινήσεις της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
- Κατάλληλο φωτισμό στην οδό και τα πεζοδρόμια
- Ορθολογική χωροθέτηση διαβάσεων βάσει του ρόλου της οδού και των φόρτων πεζών (Διαβάσεις ανά 100m για μέγιστη προσβασιμότητα)
- Διαβάσεις σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου.

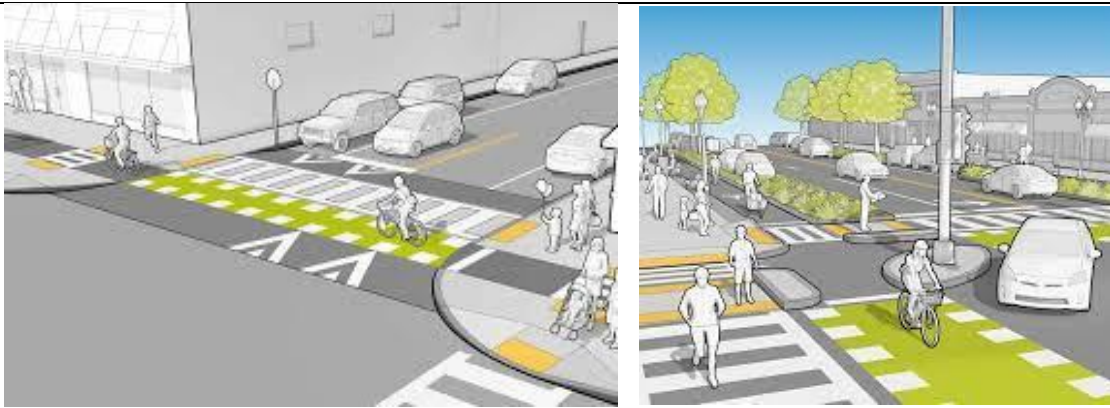
Χαρακτηριστικές περιπτώσεις διατάξεων ενίσχυσης της εξυπηρέτησης των πεζών είναι:

#### Τυπικές Διαβάσεις τύπου Zebra

Τα χαρακτηριστικά των τυπικών διαβάσεων πεζών καθορίζονται από την Εθνική Νομοθεσία. Οι τυπικές διαβάσεις συνδέουν με οριζόντια σήμανση τα κράσπεδα στα άκρα της οδού και οδηγούν στο κέντρο της ράμπας πεζών. Τυπικές διαβάσεις προτείνεται να χρησιμοποιηθούν σε οδούς με χαμηλούς φόρτους πεζών και χαμηλές ταχύτητες κίνησης οχημάτων. Τέτοιου είδους περιπτώσεις είναι κατά κανόνα τοπικές οδοί, οι οποίες δεν εντάσσονται σε κάποια ζώνη ήπιας κυκλοφορίας. Οι τυπικές διαβάσεις χρησιμοποιούνται επίσης σε οδούς υψηλότερης σημασίας, όπου δεν επιτρέπεται η στάθμευση και ο διερχόμενος φόρτος οχημάτων δεν επιτρέπει τη στένωση ή / και υπερύψωση οδού. Οι τυπικές διαβάσεις μπορούν να αποκτήσουν μεγαλύτερη λειτουργικότητα ή/και να λειτουργήσουν ως πολιτισμικό-καλλιτεχνικό στοιχείο στο αστικό περιβάλλον, με τη «δημιουργική» διαμόρφωση τους. Περισσότερα χρώματα και εναλλακτικά σχέδια (που διατηρούν τον χαρακτήρα της διάβασης), μπορούν υπό προϋποθέσεις να βελτιώσουν την ασφάλεια (ελκύνουν την προσοχή των οδηγών) και την αισθητική της οδού.

- Περιπτώσεις τυπικών διαβάσεων χωρίς και με διακριτή λωρίδα για ποδήλατα. Η διαφοροποίηση των πεζών και των ποδηλατιστών μειώνει τις τριβές, επιτρέπει την γρηγορότερη διάσχηση και τον ευκολότερο έλεγχο της οδού.





- Περίπτωση χρωματισμένων διαβάσεων που λειτουργούν ως τοπόσημο ή χαρακτηριστικό γνώρισμα μιας οδού/περιοχής/πόλης



- Περίπτωση αλλαγής υφής του οδοστρώματος στη θέση της διάβασης

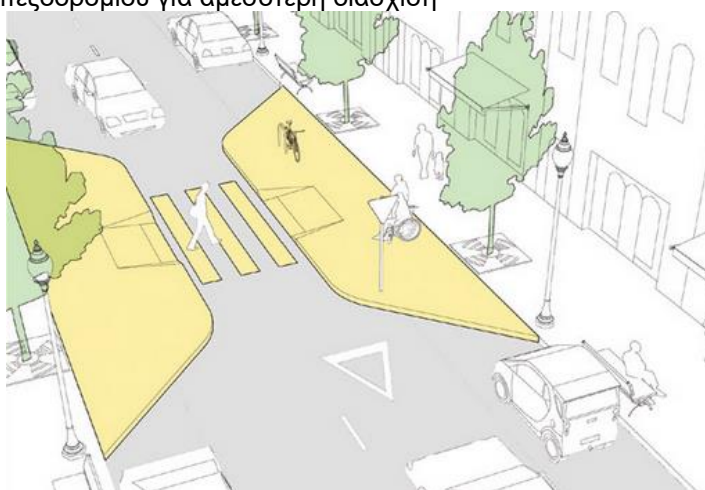


- Περίπτωση διαγράμμισης που προτρέπει τους πεζούς να κινούνται σε διακριτές ροές ανά κατεύθυνση. Έχει λειτουργική αξία για διαβάσεις με μεγάλο φόρτο πεζών



**Διαβάσεις με προεκτάσεις πεζοδρομίου**

- Προέκταση πεζοδρομίου για αμεσότερη διάσχιση



- Αξιοποίησης της προέκτασης του πεζοδρομίου για την αμεσότερη διάσχιση της οδού με εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού και φυτεύσεων



- Ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων - ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων. Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές και κανονιστικού χαρακτήρα. Καίριας σημασίας για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση να συντηρείται συστηματικά. Η εφαρμογή του μέτρου είναι οικονομικά ρεαλιστική (με δεδομένο ότι πρόκειται για ιδιαίτερα χαμηλού κόστους παρεμβάσεις), ωστόσο, όμοια με παραπάνω, χρονικά απαιτεί μεγάλο

διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεις. Η υλοποίηση μπορεί να γίνει σε σύντομο χρόνο από ίδιους πόρους του τεχνικού προγράμματος του Δήμου.



Τέλος, στο πλαίσιο της αναβάθμισης της οδικής ασφάλειας, μπορούν να πραγματοποιηθούν και σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως π.χ. ανανέωση της διαγράμμισης και της κατακόρυφης σήμανσης. Οι χαμηλού κόστους παρεμβάσεις βελτιώνουν την οδική ασφάλεια, ωστόσο επιτρέπουν τη διατήρηση υψηλών ταχυτήτων στα οχήματα και παράλληλα μπορούν να παραβιαστούν εύκολα από τους οδηγούς οχημάτων.

Για την περίπτωση του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού προτείνονται οι παρακάτω σχεδιαστικές αρχές:

#### Κεντρικός πυρήνας

Οι διαβάσεις που τοποθετούνται στον κεντρικό πυρήνα της πόλης προτείνεται να διαμορφώνονται ως εξής:

- Προέκταση πεζοδρομίου για αμεσότερη διάσχιση
- Αλλαγής υψής του οδοστρώματος στη θέση της διάβασης

#### Γειτονιές

Για τις διαβάσεις που βρίσκονται σε περιοχές γειτονιών προτείνεται:

- Περίπτωση τυπικής διάβασης με κατάλληλη διαγράμμιση και κατακόρυφη σήμανση

#### Σχολικά συγκροτήματα

Για τις διαβάσεις πλησίον των σχολικών συγκροτημάτων προτείνεται:

- Υπερυψωμένες διαβάσεις με υβώσεις με επίπεδη επιφάνεια στην κορυφή που θα καλύπτουν όλο το πλάτος της οδού
- Κατάλληλη διαγράμμιση και κατακόρυφη σήμανση

#### Λογική μέτρου

Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στους επικίνδυνους κόμβους.

Αναβάθμιση των διασταυρώσεων για την εξυπηρέτηση των πεζών και των ατόμων με κινητικά προβλήματα.

Οι κόμβοι επιλέγονται σε συνάρτηση με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ιεράρχηση των οδών που τέμνονται και τη σημασία της περιοχής (πχ κεντρική, υπερτοπικός πόλος έλξης).

#### Πεδίο εφαρμογής

Το μέτρο θα εφαρμοστεί σε κρίσιμους κόμβους της περιοχής με προτεραιότητα στους παρακάτω κόμβους:

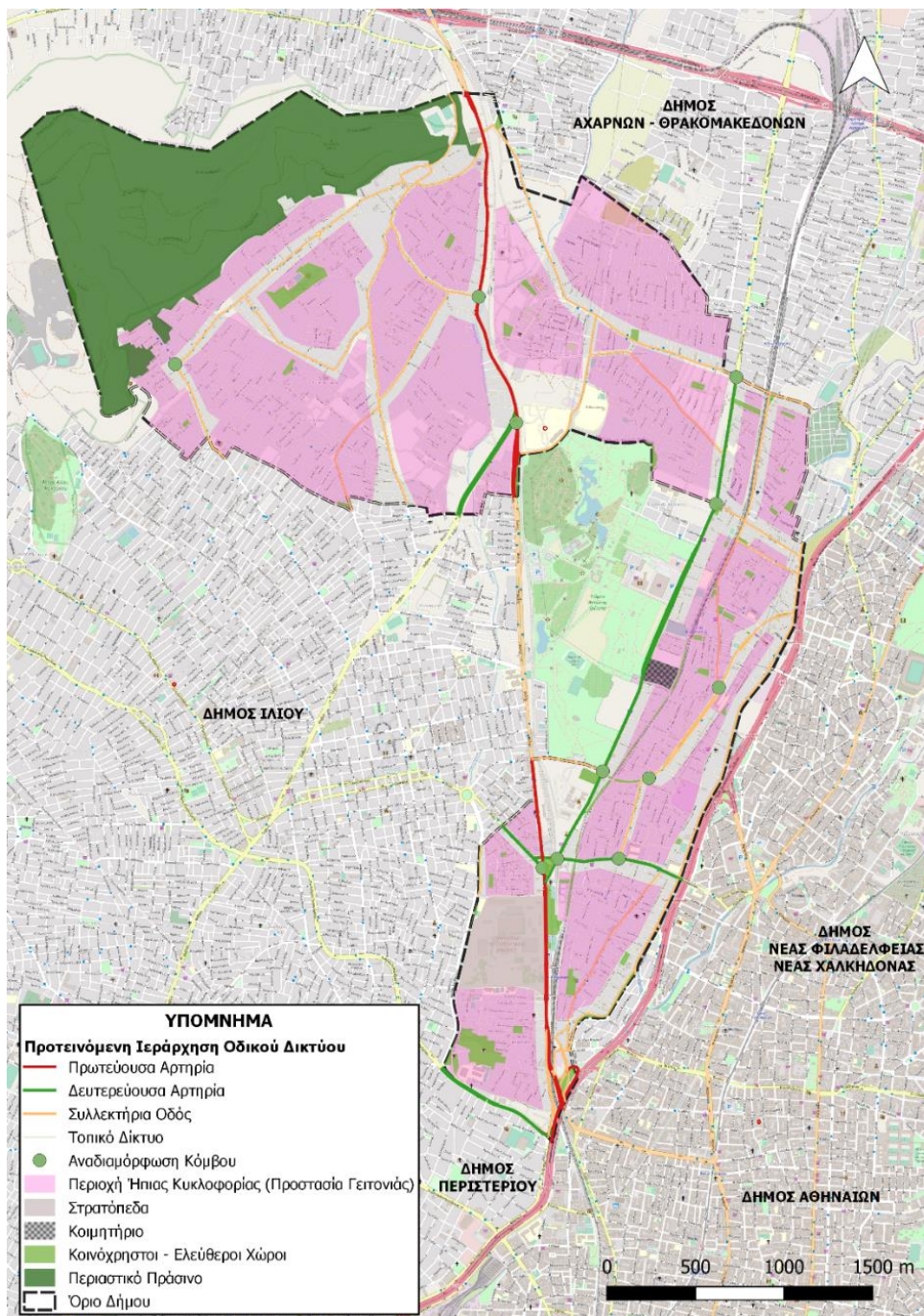
#### Ορίζοντας 5ετίας

Αναδιαμόρφωση 11 κύριων κόμβων:

- Κόμβος 1: Κύπρου και Ηρώων Πολυτεχνείου
- Κόμβος 2: Λεωφ. Δημοκρατίας και Αγίων Αναργύρων
- Κόμβος 3: Αγίων Αναργύρων και Σοφοκλή Βενιζέλου
- Κόμβος 4: Φυλής και Λεωφ. Καματερού
- Κόμβος 5: Θηβών και Φυλής
- Κόμβος 6: Αγίου Νικολάου και Παπάγου
- Κόμβος 7: Πινδάρου και Στουρνάρα



- Κόμβος 8: Παπανδρέου και Αγίας Παρασκευής
- Κόμβος 9: Λεωφ. Δημοκρατίας και Κωστή Παλαμά
- Κόμβος 10: Λεωφ. Δημοκρατίας και Μπίμπιζα
- Κόμβος 11: Λεωφ. Δημοκρατίας και Εύβοιας



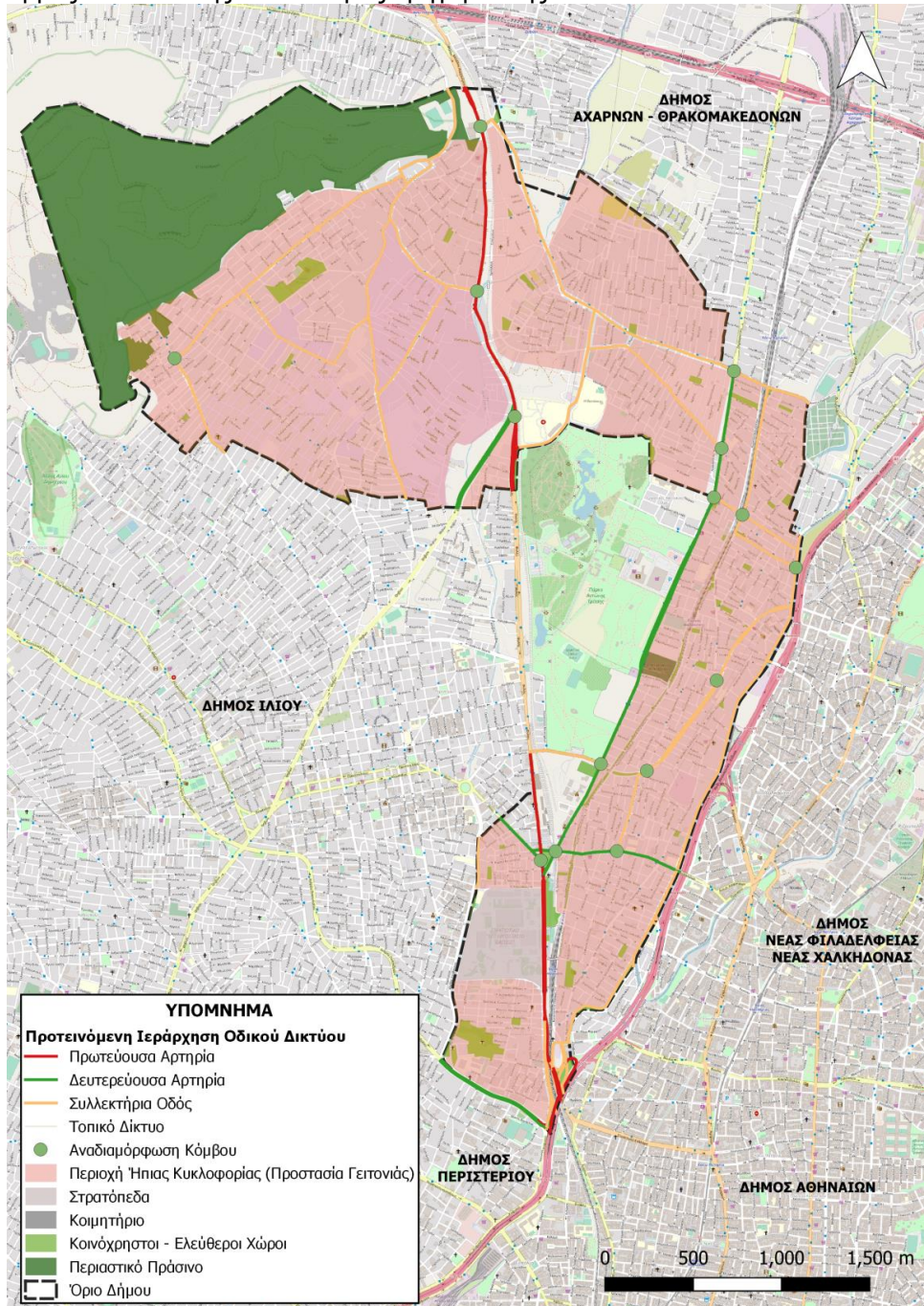
*Χωροθέτηση κόμβων που χρήζουν αναβάθμισης 5ετία*

### Ορίζοντας 10ετίας

Αναδιαμόρφωση 15 κύριων κόμβων (αύξηση κατά 4)

- Κόμβος 1: Κύπρου και Ηρώων Πολυτεχνείου
- Κόμβος 2: Λεωφ. Δημοκρατίας και Αγίων Αναργύρων
- Κόμβος 3: Αγίων Αναργύρων και Σοφοκλή Βενιζέλου
- Κόμβος 4: Φυλής και Λεωφ. Καματερού
- Κόμβος 5: Θηβών και Φυλής
- Κόμβος 6: Αγίου Νικολάου και Παπάγου
- Κόμβος 7: Πινδάρου και Στουρνάρα

- Κόμβος 8: Παπανδρέου και Αγίας Παρασκευής
- Κόμβος 9: Λεωφ. Δημοκρατίας και Κωστή Παλαμά
- Κόμβος 10: Λεωφ. Δημοκρατίας και Μπίμπιζα
- Κόμβος 11: Λεωφ. Δημοκρατίας και Εύβοιας
- Κόμβος 12: Λάμπρου Κατσώνη και Κέννεντυ
- Κόμβος 13: Κωνσταντινουπόλεως και Ευβοίας
- Κόμβος 14: Λ. Δημοκρατίας και Δημητρίου Γούναρη
- Κόμβος 15: Λ. Φυλής και Παναγίας Γρηγορούσης



Χωροθέτηση κόμβων σε ορίζοντα 10ετίας

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Οριστική Μελέτη Κόμβων (κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη οδοποιίας)		6 έως 9 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού Κατασκευή Κόμβων		3 έως 6 μήνες 1 έτος
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Αποκεντρωμένη Διοίκηση Περιφέρεια Αττικής Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης + Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων) + Βελτίωση των μετακινήσεων των επισκεπτών		
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επίπεδο προσβασιμότητας των πεζοδρομίων</li> <li>• Αριθμός τροχαίων συμβάντων</li> <li>• Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης:	2.451.200,00 €	
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.</li> </ul>	

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
<b>Τίτλος</b>	<b>2.2.2.11 Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης και αξιοποίηση υπαρχόντων ή δημιουργία χώρων στάθμευσης εντός πόλης</b>	
<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)</b>	8. οργάνωση της στάθμευσης	
<b>Προτεραιότητες</b>	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	
<b>Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ</b>	<p>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού               <ul style="list-style-type: none"> <li>o Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης</li> </ul> </li> </ul>	
<b>Συνάφεια με Προγράμματα &amp; Στρατηγικές</b>	<p><u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• αύξηση χώρων στάθμευσης</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ σε δημοτικά κτίρια</li> <li>• Διαμόρφωση εγκεκριμένων χώρων στάθμευσης στη Δ.Κ. Καματερού</li> </ul> <p><u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 3β) Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης σε κομβικά σημεία (υπηρεσίες, πάρκα, στάσεις ΜΜΜ, κλπ)</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού (2020)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έξυπνη στάθμευση με το οποίο οι πολίτες ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για τις διαθέσιμες θέσεις στην επιλεγμένη περιοχή. Μέσω της εφαρμογής παρέχεται και δυνατότητα αυτόματης πληρωμής του τιμήματος στάθμευσης</li> </ul> <p><u>Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αγίων Αναργύρων</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Δημιουργία χώρων στάθμευσης κοντά στους κύριους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς.</li> </ul>	
<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p><b>Αφορά τα μέτρα:</b> Όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 7</p> <p>Η στάθμευση αποτελεί μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους που επηρεάζουν την κινητικότητα των κατοίκων και επισκεπτών μιας αστικής περιοχής και φυσικά την καθημερινότητά τους. Η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης Πολιτικής Στάθμευσης πρέπει να είναι συμβατή με την συνολική Πολιτική Αστικών Μεταφορών που επιδιώκεται μέσα από ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού.</p> <p>Οι <b>περιφερειακοί χώροι στάθμευσης</b> (Μέτρο 7.6) θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση των γειτονιών από την παρόδια στάθμευση, ενώ θα χρησιμοποιούνται και από τους επισκέπτες της πόλης οι οποίοι θα συνεχίζουν με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, επιτυγχάνοντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνδυασμένων μετακινήσεων. Για την περίπτωση των Αγίων Αναργύρων - Καματερού, οι χώροι τοποθετούνται πλησίον σημαντικών κόμβων/εισοδών του Δήμου. Επίσης, δίνεται μέριμνα ώστε η περιοχή επιρροής των χώρων αυτών να καλύπτει ένα σημαντικό τμήμα της πόλης.</p> <p>Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, αλλά και της βιώσιμης κινητικότητας πέρα από τη δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης, προτείνεται παράλληλα και η αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εντός της πόλης. Οι χώροι αυτοί έχουν μικρότερη χωρητικότητα συγκριτικά με τους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης και χρησιμοποιούνται για την αποφόρτιση του δημόσιου χώρου από την παρόδια στάθμευση.</p> <p>Η μελέτη εφαρμογής θα εξετάσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς και την τεχνοοικονομική εφικτότητα του έργου. Επίσης η μελέτη εφαρμογής θα καθορίσει το τελικό μέγεθος του χώρου στάθμευσης με βάση και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.</p>		

Από την άλλη θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν **μεγάλοι ελεύθεροι χώροι μέσα στην πόλη**, έπειτα από κατάλληλη διαμόρφωση, καθορισμό των θέσεων στάθμευσης, δημιουργία λειτουργικής και αναγνώσιμης εισόδου και θέσπιση ωρών λειτουργίας.

Οι βασικοί στόχοι της προτεινόμενης Πολιτικής Στάθμευσης στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού είναι οι ακόλουθοι:

- Χρήση οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού κατά κύριο λόγο για τους εργαζόμενους (υπαλλήλους, καταστηματάρχες, κλπ.) του Δήμου και κατ' επέκταση των επισκεπτών, με χρέωση που θα αντανakλά το εξωτερικό κόστος της στάθμευσης αυτής και θα δημιουργεί κίνητρο για χρήση δημοσίων συγκοινωνιών ή άλλων μέσων μεταφοράς εκτός της μεμονωμένης χρήσης ιδιωτικού οχήματος.
- Συνεχής και αυστηρή αστυνόμευση της στάθμευσης ώστε να αποθαρρύνεται η παραβατικότητα (Μέτρο 7.7).
- Ενημέρωση και πληροφόρηση των χρηστών για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και το κόστος χρήσης τους.
- Αξιοποίηση στον μέγιστο δυνατό βαθμό της τεχνολογίας στα ζητήματα στάθμευσης, τόσο για τους χρήστες όσο και για τον Δήμο και τους διαχειριστές της στάθμευσης.
- Θέσπιση κινήτρων για δημιουργία θέσεων στάθμευσης από ιδιώτες σε τοποθεσίες που ευνοούν τη μετεπιβίβαση σε οχήματα δημοσίων συγκοινωνιών ή και σε ποδηλάτα (Park & Ride) και κινήτρων προς χρήστες ιδιωτικών οχημάτων για μετεπιβίβαση σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM).



Τα προτεινόμενα μέτρα για τη στάθμευση παρά την οδό στο ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού αντιστοιχούν σε έναν από τους βασικούς άξονες παρεμβάσεων και διαμορφώνονται σε τρεις χρονικούς ορίζοντες (βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο)

Κατά το στάδιο του οριστικού σχεδιασμού και της υλοποίησης των μέτρων επισημαίνεται η ανάγκη εκπόνησης στοχευμένης μελέτης στάθμευσης που θα περιλαμβάνει καταγραφή συσσώρευσης στάθμευσης, και δειγματοληπτικές μετρήσεις διάρκειας και εναλλαγής στάθμευσης στις περιοχές του κέντρου προκειμένου να καθορισθούν τα ακόλουθα:

- Ο αριθμός και η ακριβής χωροθέτηση των θέσεων που θα είναι διαθέσιμες.
- Η χωροθέτηση θέσεων προς την καλύτερη εξυπηρέτηση των ΑμεΑ (Μέτρο 7.5).
- Το ακριβές ύψος της χρέωσης θα καθορισθεί από τη Δημοτική Αρχή ύστερα από σχετική έρευνα Δηλωμένων Προτιμήσεων από την οποία θα προσδιορισθεί η αξία χρόνου των χρηστών των Ι.Χ. οχημάτων καθώς και άλλοι παράγοντες όπως ο μέσος και ο αποδεκτός χρόνος εύρεσης θέσης στάθμευσης καθώς και ο μέσος και αποδεκτός χρόνος περπατήματος από τη θέση στάθμευσης στον τελικό προορισμό.
- Η χρέωση στάθμευσης θα πρέπει να μην είναι ανταγωνιστική με το κόστος χρήσης των Μέσων Μαζικής μεταφοράς, ώστε να υπάρχει κίνητρο χρήσης των Δημοσίων Συγκοινωνιών.
- Προμήθεια και εγκατάσταση του κατάλληλου τεχνολογικού εξοπλισμού από τον Δήμο συμπεριλαμβανομένων και ανάπτυξη των σχετικών εφαρμογών, είτε ετοιμασία Τευχών Δημοπράτησης και διενέργεια σχετικού διαγωνισμού για την ανάληψη του έργου υλοποίησης του συστήματος διαχείρισης στάθμευσης από εταιρεία/ κοινοπραξία του ιδιωτικού τομέα με τη μορφή παραχώρησης.
- Στελέχωση της Δημοτικής Αστυνομίας είτε του σχετικού προσωπικού της αρμόδιας υπηρεσίας του Δήμου ώστε να υπάρχει συνεχής και συνεπής αστυνόμευση τόσο των παρανόμων σταθμεύσεων όσο και αυτών που δεν καταβάλουν το αναλογούν τέλος.
- Μελέτη για την υιοθέτηση έξυπνης κάρτας κατοίκου για πολλαπλές χρήσεις μεταξύ των οποίων και για καταβολή τέλους στάθμευσης αλλά και ενοικίασης κοινοχρήστων ποδηλάτων και πληρωμής κομίστρου Δημοτικών Συγκοινωνιών. Το όλο σύστημα θα πρέπει να γίνει με τη

συμβολή κάποιων-ων Τράπεζας-ών ώστε να δημιουργηθεί ένα *Clearing House* ώστε να είναι δυνατή η κατανομή των εσόδων μεταξύ των δικαιούχων.

### Λογική μέτρου

#### Περιφερειακοί Χώροι

Οι περιφερειακοί χώροι στάθμευσης θα συμβάλουν στην αποσυμφόρηση των γειτονιών από την παρόδια στάθμευση, ενώ θα χρησιμοποιούνται και από τους επισκέπτες της πόλης οι οποίοι θα συνεχίζουν με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, επιτυγχάνοντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνδυασμένων μετακινήσεων. Για την περίπτωση των Αγίων Αναργύρων - Καματερού, οι χώροι τοποθετούνται πλησίον σημαντικών κόμβων/εισοδών της πόλης.

Επίσης, δίνεται μέριμνα ώστε η περιοχή επιρροής των χώρων αυτών να καλύπτει ένα σημαντικό τμήμα της πόλης. Η μελέτη εφαρμογής θα εξετάσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς και την τεχνοοικονομική εφικτότητα του έργου. Παράλληλα, η μελέτη εφαρμογής θα καθορίσει το τελικό μέγεθος του χώρου στάθμευσης με βάση και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων ενδέχεται να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά τον δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες.

#### Εντός της πόλης

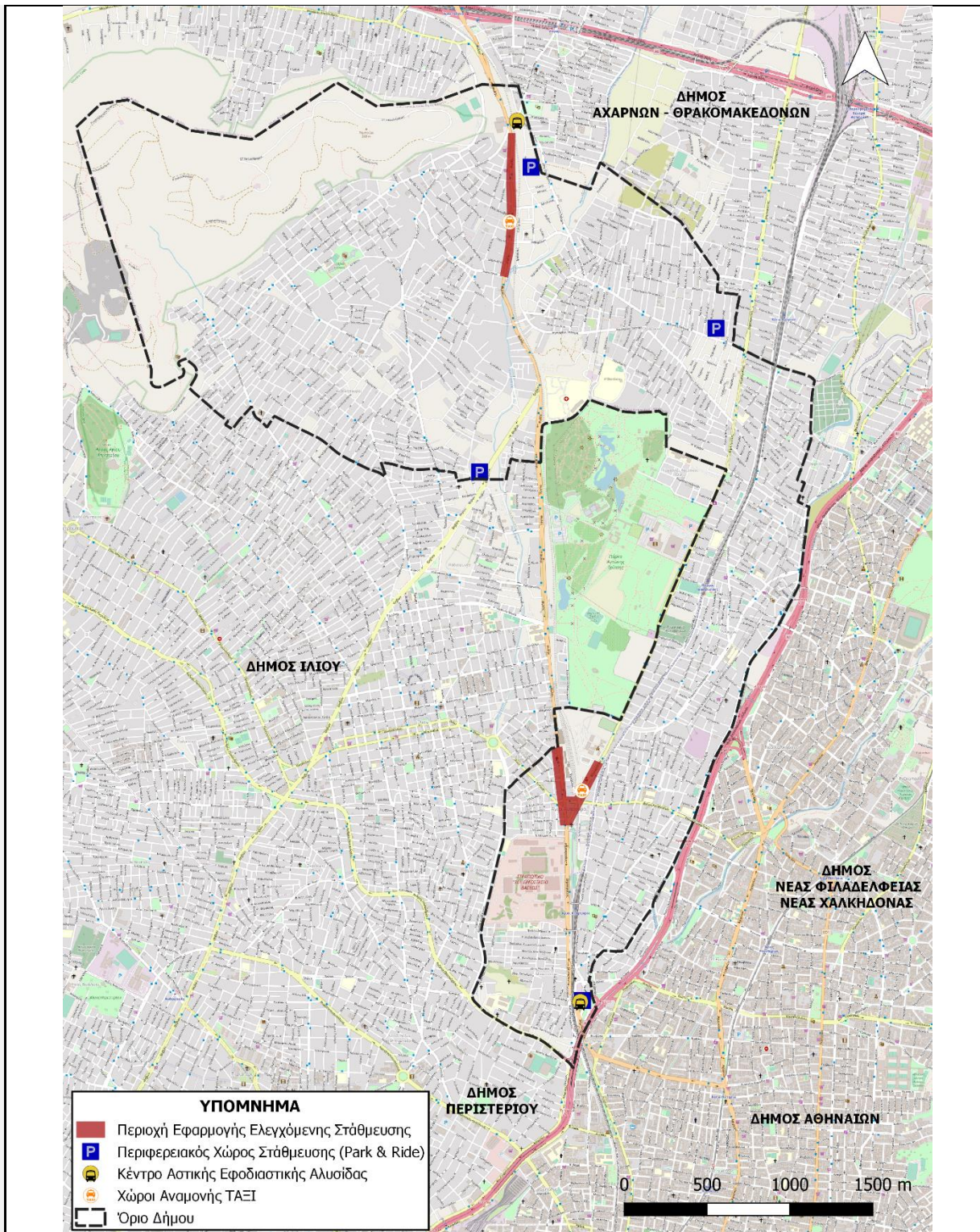
Μεγάλοι ελεύθεροι χώροι μέσα στην πόλη, οι οποίοι μπορούν να αξιοποιηθούν, εκτός του βασικού κέντρου.

Διαμόρφωση των χώρων, καθορισμός θέσεων στάθμευσης, δημιουργία λειτουργικής και αναγνώσιμης εισόδου. Θέσπιση ωρών λειτουργίας. (Στο τρέχον στάδιο του ΣΒΑΚ, δεν έχει υπάρξει επένδυση για την πρόταση χώρων στάθμευσης εντός της πόλης. Ωστόσο, το μέτρο παραμένει ανοιχτό προς συζήτηση.)

### Πεδίο εφαρμογής

#### Ορίζοντας 5ετίας

- Κατασκευή τεσσάρων (4) περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride):
  - Χώρος 1: Δημοκρατίας
  - Χώρος 2: Λ. Θηβών
  - Χώρος 3: Κωστή Παλαμά
  - Χώρος 4: 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου

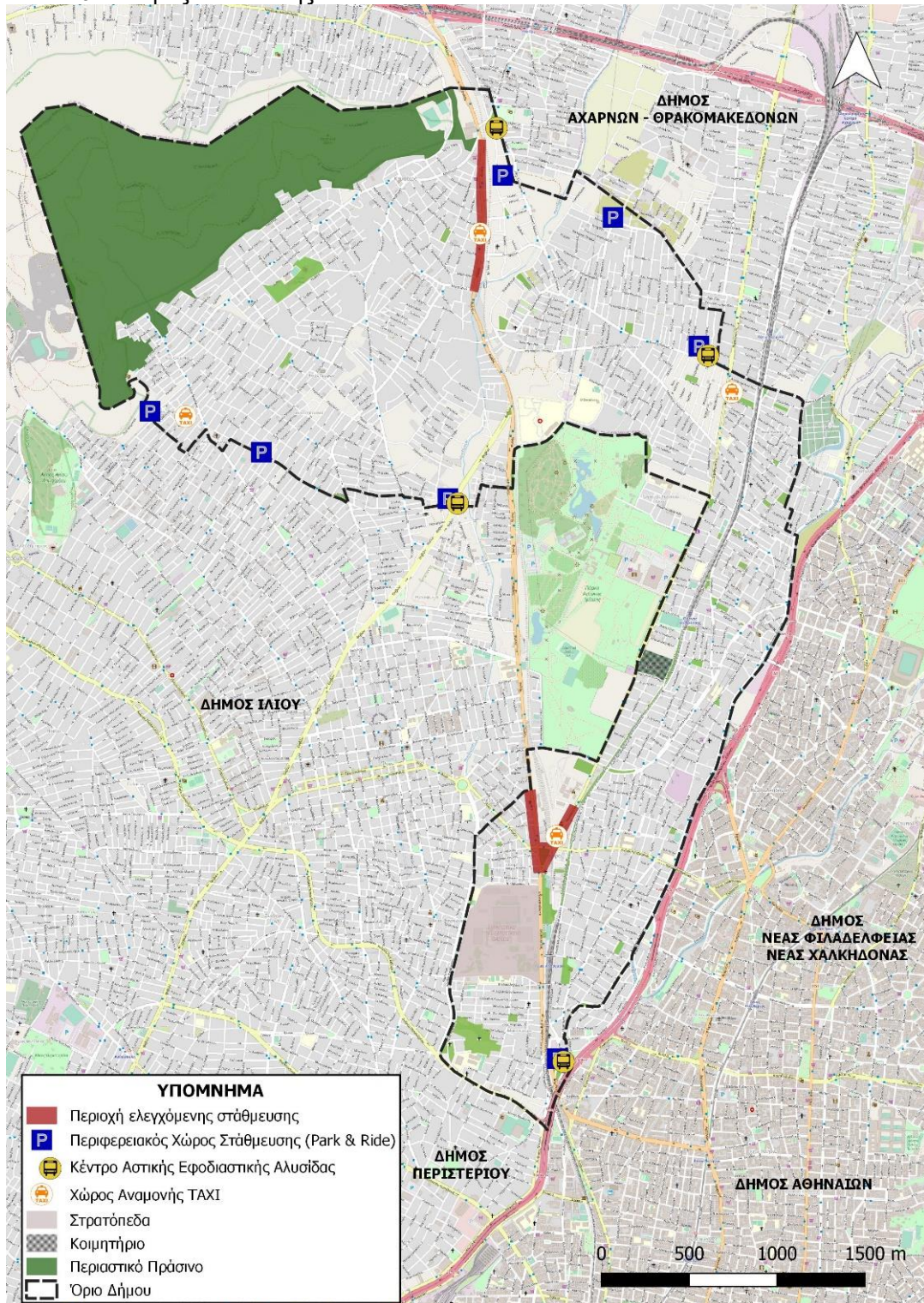


Προτεινόμενοι περιμετρικοί χώροι στάθμευσης (5ετία)

**Ορίζοντας 10ετίας**

- Κατασκευή συνολικά επτά (7) περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride, αύξηση κατά 3 σε σχέση με τον ορίζοντα 5ετίας)
  - Χώρος 1: Δημοκρατίας
  - Χώρος 2: Λ. Θηβών
  - Χώρος 3: Κωστή Παλαμά
  - Χώρος 4: 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου
  - Χώρος 5: Καλπακίου
  - Χώρος 6: Αλαμάνας

ο Χώρος 7: Ροδόπης



Προτεινόμενοι περιμετρικοί χώροι στάθμευσης (10ετία)

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Πολύ Υψηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X



Άλλη δράση ωριμότητας:		
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Μελέτη Στάθμευσης		3 έως 6 μήνες
Διερεύνηση Θέσεων για κατασκευή σταθμών αυτοκινήτων εκτός οδού		6 έως 9 μήνες
Διερεύνηση κινήτρων για την προώθηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στην δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού Μελέτη Σταθμού Ι.Χ. Κατασκευή Σταθμού Ι.Χ.		1 έως 3 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιωτική πρωτοβουλία	
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Περιφέρεια Αττικής Ιδιωτική πρωτοβουλία	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
+ Οργάνωση της στάθμευσης + Μείωση της συμφόρησης + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων + Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης - Ανάγκη επιπλέον επενδύσεων ή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για την ορθή λειτουργία των παρεμβάσεων		
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επίπεδο παράνομης στάθμευσης</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης:	700.000,00 €	
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> </ul>	

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
	Τίτλος	<b>2.2.2.12 Ανάπτυξη συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	8. οργάνωση της στάθμευσης	
Προτεραιότητες	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού               <ul style="list-style-type: none"> <li>ο Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης</li> </ul> </li> </ul>	
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (2012)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλεγχο της στάθμευσης στο κέντρο ή και άλλες περιοχές και δημιουργία θέσεων στάθμευσης ή άλλων κινήτρων για οχήματα υβριδικά, ηλεκτρικά, κ.α.</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού (2020)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Έξυπνη στάθμευση με το οποίο οι πολίτες ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για τις διαθέσιμες θέσεις στην επιλεγμένη περιοχή. Μέσω της εφαρμογής παρέχεται και δυνατότητα αυτόματης πληρωμής του τιμήματος στάθμευσης</li> </ul>	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Αφορά τα μέτρα: Όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 7, 6 του Πακέτου Μέτρων 8, 6 του Πακέτου Μέτρων 10.</p> <p>Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης (Μέτρο 7.1) μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επιπλέον, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στον Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι, ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.</p> <p>Η στάθμευση αποτελεί μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους που επηρεάζουν την κινητικότητα των κατοίκων και επισκεπτών μιας αστικής περιοχής και φυσικά την καθημερινότητά τους. Η διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης Πολιτικής Στάθμευσης πρέπει να είναι συμβατή με την συνολική Πολιτική Αστικών Μεταφορών που επιδιώκεται μέσα από ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού.</p> <p>Η διαμόρφωση της Πολιτικής Στάθμευσης σε έναν Δήμο, ο οποίος έχει και την ευθύνη υλοποίησής της καθώς και της περιοδικής αξιολόγησης της και επομένως και αναπροσαρμογής της αν κριθεί σκόπιμο, βασίζεται σε ένα σύνολο πολιτικών (policies) και παρεμβάσεων που συνίστανται κατά βάση στη λήψη μέτρων διαχείρισης στάθμευσης. Ο όρος Πολιτική Στάθμευσης χρησιμοποιείται τόσο για να δείξει τη συνολική Στρατηγική του αρμόδιου Φορέα (Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού) όσο και τις επί μέρους πολιτικές στα ζητήματα στάθμευσης ανάλογα με τον ζητούμενο στόχο. Για παράδειγμα η μείωση της ζήτησης της παρόδιας στάθμευσης στο κέντρο του Δήμου αποτελεί ένα συγκεκριμένο στόχο και επομένως και μία συγκεκριμένη πολιτική στάθμευσης που μπορεί να επιτευχθεί με ένα ή περισσότερα μέτρα. Επί της ουσίας, η Πολιτική στάθμευσης απαρτίζεται από ένα σύνολο επί μέρους Πολιτικών που είναι δυνατόν να εφαρμοστούν τόσο μεμονωμένα όσο και συνδυασμένα. Στη δεύτερη περίπτωση ομιλούμε για Πακέτο Πολιτικών (Policy Package).</p> <p>Οι βασικοί στόχοι της προτεινόμενης Πολιτικής Στάθμευσης στον Δήμο Αγίων Αναργύρων - Καματερού είναι οι ακόλουθοι:</p>		

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

## Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

- Περιορισμός κατά το δυνατόν των παρόδων θέσεων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές του Δήμου για απελευθέρωση χώρου για άλλες χρήσεις (ποδηλατοδρόμους, πεζοδρόμους, κλπ.) και επισήμανση των νόμιμων θέσεων (Μέτρο 7.4).
- Εγκιβωτισμός των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δημιουργία Parklets. Αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της φύτευσης, με σημαντικά οφέλη στο περιβάλλον. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές σημειακές παρεμβάσεις (Μέτρο 8.6).
- Χρέωση των παρόδων θέσεων στάθμευσης, σε καθορισμένες περιοχές και ιδίως στο κέντρο (Μέτρο 7.1).
- Συνεχής και αυστηρή αστυνόμευση της στάθμευσης ώστε να αποθαρρύνεται η παραβατικότητα (Μέτρο 7.7).
- Ενημέρωση και πληροφόρηση των χρηστών για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και το κόστος χρήσης τους.
- Αξιοποίηση στον μέγιστο δυνατό βαθμό της τεχνολογίας στα ζητήματα στάθμευσης, τόσο για τους χρήστες όσο και για τον Δήμο και τους διαχειριστές της στάθμευσης (Μέτρο 10.6).
- Θέσπιση κινήτρων για δημιουργία θέσεων στάθμευσης από ιδιώτες σε τοποθεσίες που ευνοούν την μετεπιβίβαση σε οχήματα δημοσίων συγκοινωνιών ή και σε ποδήλατα και κινήτρων προς χρήστες ιδιωτικών οχημάτων για μετεπιβίβαση σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

### Λογική μέτρου

Εφαρμογή στις κεντρικές περιοχές του Δήμου με σκοπό τη δημιουργία καλύτερων συνθηκών για όλους τους χρήστες της οδού. Επίσης, η ελεγχόμενη στάθμευση θα μειώσει τη ζήτηση για στάθμευση, γεγονός που θα οδηγήσει και σε βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας.

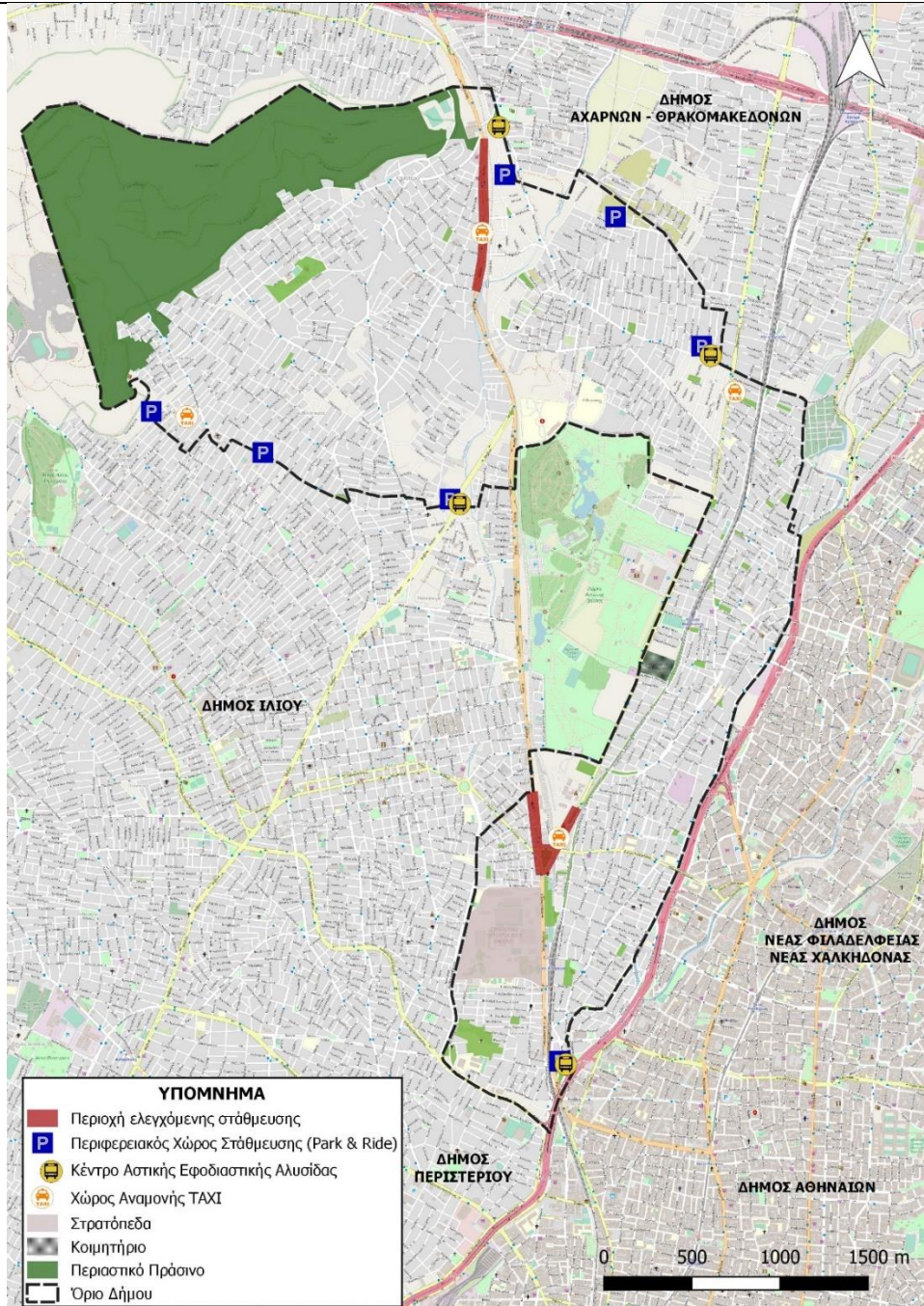
Οι εν λόγω περιοχές απευθύνονται σε κατοίκους και επισκέπτες της πόλης. Για επισκέπτες θα καθοριστούν συγκεκριμένες ώρες και τιμολόγηση, ενώ για τους κατοίκους θα είναι δωρεάν, χωρίς περιορισμό ωρών.

Σκοπός του συγκεκριμένου μέτρου είναι η ενίσχυση της εναλλαγής των θέσεων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή με την επιβολή κατάλληλης τιμολόγησης. Οι χρήστες θα ενθαρρύνονται να σταθμεύουν τα οχήματά τους για λίγο χρόνο στην κεντρική περιοχή, να πραγματοποιούν τις αγορές – υποχρεώσεις τους και στη συνέχεια να παίρνουν τα οχήματά τους. Με τον τρόπο αυτό, μπορεί ακόμα και να διπλασιαστεί η ικανότητα μιας οδού, ώστε να εξυπηρετήσει τη ζήτηση για στάθμευση τις ώρες αιχμής. Από την άλλη, αν επιθυμούν να παραμείνουν στην κεντρική περιοχή για μεγάλο χρονικό διάστημα θα πρέπει να αναζητούν θέσεις στάθμευσης στους περιφερειακούς χώρους.

### Πεδίο Εφαρμογής

#### Ορίζοντας 5ετίας - Ορίζοντας 10ετίας

- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 100,1 στρ.
  - Περιοχή 1: Ηρώων Πολυτεχνείου
  - Περιοχή 2: Λ. Δημοκρατίας
  - Περιοχή 3: Λ. Φυλής



Προτεινόμενη περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης (ορίζοντας 5ετίας και 10ετίας)

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Πολύ Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		X
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>		
	<b>Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης</b>			
Έρευνα Δηλωμένων Προτιμήσεων – Καθορισμός Κομιστρου	3 έως 6 μήνες			
Ανάπτυξη συστήματος και έξυπνης εφαρμογής	3 έως 6 μήνες			
Κανονιστικές αποφάσεις, προμήθεια & εγκατάσταση υποδομής	9 έως 12 μήνες			
<b>Υλοποίηση λοιπών ρυθμίσεων</b>	9 έως 12 μήνες			

<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>	
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Ιδιωτική πρωτοβουλία
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Ιδιωτική πρωτοβουλία
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
+ Οργάνωση της στάθμευσης + Μείωση της συμφόρησης + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων + Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης - Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων	
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επίπεδο παράνομης στάθμευσης</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης:	250.000,00 €
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> </ul>

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
	Τίτλος	<b>2.2.2.13 Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών, 7. καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής, 8. οργάνωση της στάθμευσης, 9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών	
Προτεραιότητες	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού: - <b>Στρατηγικός άξονας 3:</b> Αποτελεσματική διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην πόλη και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των αντίστοιχων εκπομπών από τον κλάδο των μεταφορών</li> <li>○ Προώθηση της ηλεκτροκίνησης</li> </ul>	
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Εθνικό Πρόγραμμα Ανάπτυξης 2021- 2025 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προτεραιότητες και ενδεικτικά έργα: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Επενδύσεις στην εφοδιαστική αλυσίδα</li> </ul> </li> </ul> <u>Σχέδιο Επιχειρησιακού Προγράμματος Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού 2019-2023</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προμήθεια και τοποθέτηση βυθιζόμενων στηλών (κολωνάκια) ελέγχου προσβασιμότητας οχημάτων</li> </ul> <u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5α) Δημιουργία βάσης δεδομένων με τις ανάγκες των εταιρειών, καταστημάτων στην πόλη</li> </ul>	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p><b>Αφορά τα μέτρα: 9 του Πακέτου Μέτρων 6, 3 του Πακέτου Μέτρων 7, 3 του Πακέτου Μέτρων 8 και όλα τα μέτρα του Πακέτου Μέτρων 9</b></p> <p>Στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, κρίνεται σκόπιμη η θέσπιση συγκεκριμένου ωραρίου κατά το οποίο θα πραγματοποιούνται οι φορτοεκφορτώσεις (κυρίως τις πολύ πρωινές ώρες) και το οποίο θα πρέπει να τηρείται από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τους καταστηματαρχές και τους μεταφορείς. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η κυκλοφορία οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, τα οποία είναι συνήθως πιο ογκώδη και ενδέχεται να δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία και στάθμευση, κατά τις ώρες αιχμής όπου ένας μεγάλος αριθμός κατοίκων μετακινείται με σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση ή και τις αγορές. Με το συγκεκριμένο ωράριο, οι φορτοεκφορτώσεις θα πραγματοποιούνται τις περιόδους της ημέρας όπου δεν υπάρχουν σημαντικοί φόρτοι κυκλοφορίας άλλων οχημάτων.</p> <p>Παράλληλα, θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τον καθορισμό συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης των οχημάτων φορτοεκφορτώσεων προκειμένου να μην είναι αναγκασμένα να σταθμεύουν παράνομα παρακωλύοντας την κυκλοφορία, αλλά να μπορούν να σταθμεύουν πλησίον των εμπορικών καταστημάτων. Οι συγκεκριμένες θέσεις θα προορίζονται αποκλειστικά για τέτοιου είδους οχήματα μόνο κατά τη διάρκεια του συγκεκριμένου ωραρίου. Τις υπόλοιπες ώρες θα μπορούν να σταθμεύουν συμβατικά οχήματα. Οι θέσεις αυτές θα επικοινωνούν και με σύστημα τηλεματικής ώστε ο οδηγός να γνωρίζει ποια θέση είναι ελεύθερη.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς και οδούς ήπιας κυκλοφορίας. (Μέτρο 8.3, Μέτρο 6.9)</b></li> <li>• <u>Χρονικός περιορισμός πρόσβασης</u> Τα μέτρα αυτά επιβάλλουν περιορισμούς στις ώρες που μπορεί να λάβει χώρα η εμπορευματική δραστηριότητα. Η πρόθεση είναι να μειωθούν οι εμπορευματικές μεταφορές κατά τις ώρες αιχμής στις αστικές περιοχές ή να απαγορευτούν οι παραδόσεις κατά τη διάρκεια της νύχτας λόγω περιορισμού του θορύβου. Τέτοιου είδους χρονικοί περιορισμοί μπορούν να χωριστούν σε:</li> </ul>		

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ

- Περιορισμοί παράδοσης κατά τις πρωινές ώρες
- Απαγορεύσεις παράδοσης κατά τις πρωινές ώρες
- Απαγορεύσεις παράδοσης τις νυχτερινές ώρες

• **Περιορισμοί στάθμευσης**

Συνήθως οι αποκλειστικές θέσεις φορτοεκφόρτωσης δεν επαρκούν για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες των οχημάτων που μεταφέρουν εμπορεύματα. Οι διανομείς αναγκάζονται να σταθμεύουν σε διπλή σειρά. Η έλλειψη χώρων παράδοσης μετατοπίζει τις διαδικασίες παράδοσης στις λωρίδες κυκλοφορίας ή στα πεζοδρόμια και οδηγεί σε συμφόρηση και δυνητικά επικίνδυνες καταστάσεις για όλους τους χρήστες της οδού. Πολλές οδοί, όπως και στην περίπτωση των Αγίων Αναργύρων - Καματερού, δεν έχουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά ώστε να φιλοξενήσουν φορτηγά και τον εξοπλισμό τους. Πλέον τίθενται σε εφαρμογή ειδικά μέτρα όπου σε συγκεκριμένες οδούς περιορίζεται η στάθμευση και η στάση κατά τις ώρες αιχμής. Οι κύριοι τύποι περιορισμού στάθμευσης είναι:

- Περιορισμοί φόρτωσης και στάθμευσης
- Συστήματα κράτησης κατά παραγγελία χώρου στάθμευσης
- Χώροι στάθμευσης με χρονική μίσθωση

• **Περιβαλλοντικοί περιορισμοί**

Αυτό το μέτρο αποσκοπεί στη διατήρηση της βιωσιμότητας των κέντρων των πόλεων προσπαθώντας να μειώσει τις αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις λόγω των βαρέων οχημάτων, τόσο από άποψη εκπομπών όσο και από άποψη θορύβου. Η εισαγωγή ζωνών χαμηλών εκπομπών μπορεί να απαγορεύσει κάθε κυκλοφορία οχημάτων που δεν πληροί κάποιο περιβαλλοντικό πρότυπο (περιορισμοί που σχετίζονται με τον κινητήρα). Τα βασικά μέτρα περιβαλλοντικών περιορισμών είναι τα εξής:

- Περιορισμοί ανάλογα με τον κινητήρα των οχημάτων
- Περιορισμοί θορύβου
- Ζώνες χαμηλών εκπομπών

• **Περιορισμοί πρόσβασης μεγέθους / φόρτωσης**

Οι περιορισμοί εμποδίζουν οχήματα συγκεκριμένου βάρους ή μεγέθους (μήκους ή πλάτους) από τη χρήση συγκεκριμένης οδού ή περιοχής. Τα βασικότερα μέτρα τέτοιου περιορισμού είναι:

- Περιορισμοί μεγέθους και βάρους οχήματος
- Περιορισμοί συντελεστή φορτίου

Για την εφαρμογή και επιβολή των κανονισμών περιορισμών πρόσβασης μπορούν να χρησιμοποιηθούν και τεχνητά εμπόδια όπως ανακλινόμενα εμπόδια τα οποία μπορούν να ελέγχονται και ηλεκτρονικά για την πρόσβαση των επιτρεπόμενων οχημάτων.



Παραδείγματα ανακλινόμενων εμποδίων και αυτοματοποιημένες διατάξεις περιορισμού πρόσβασης  
- **Επανακαθορισμός αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης (Μέτρο 7.3, Μέτρο 9.1)**

Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι θα εφαρμοστούν μέτρα που θα επηρεάσουν την υφιστάμενη υποδομή (όπως προεκτάσεις πεζοδρομίων, επέκταση πεζοδρομημένων περιοχών, αναβάθμιση και ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων και αναπλάσεις περιοχών) θα πρέπει να γίνει επανακαθορισμός των θέσεων φορτοεκφόρτωσης. Θα πρέπει να αναπτυχθούν θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές με εμπορικό ενδιαφέρον όπου το έχουν ανάγκη οι επιχειρήσεις. Σε περίπτωση που είναι δύσκολη η δημιουργία αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης σε περιοχές που παράγουν μεταφορική κίνηση λόγω της γεωμετρίας των οδών και της δημιουργία κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς τα φορτηγά εμποδίζουν τα υπόλοιπα οχήματα, μπορούν να δημιουργηθούν ζώνες φορτοεκφόρτωσης παρά την οδό.

- **Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας (πχ θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων, βέλτιστες διαδρομές, κτλ) (Μέτρο 9.2, Μέτρο 9.4)**

Αποτελεί κομβικό μέτρο για τη μείωση περιπτών μετακινήσεων με μηχανοκίνητα οχήματα. Η υλοποίησή του, ωστόσο, απαιτεί τον συντονισμό φορέα διαχείρισης και καταστημάτων, καθώς και τη συνεχή παρακολούθηση της διαδικασίας.

- **Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις (Μέτρο 9.3)**

Τέτοιου είδους μέτρο χρησιμοποιείται για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης βιώσιμης αστικής διανομής. Η άμεση παροχή κινήτρων ή επιδοτήσεων από τις τοπικές αρχές στους διάφορους φορείς αστικών διανομών δεν χρησιμοποιείται ευρέως επειδή είναι ιδιαίτερα δαπανηρή, ενώ οι διατάξεις που συνεπάγονται με μειώσεις οι οποίες αφορούν στο κόστος για τους διανομείς (έμμεσα κίνητρα) χρησιμοποιούνται συχνότερα. Τα κίνητρα μπορεί να είναι οικονομικά, όπως για παράδειγμα η επιδότηση στην αγορά ηλεκτρικών οχημάτων ή οχημάτων χαμηλών εκπομπών.

- **Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας (Μέτρο 9.5)**

Τα μικρά κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας στοχεύουν στη μείωση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων στις κεντρικές περιοχές όπου υπάρχει ανάγκη για τροφοδοσία και φορτοεκφόρτωση. Μέσω της δημιουργίας κέντρων περιμετρικά των κεντρικών περιοχών και της διάχυσης των εμπορευμάτων με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης (για παράδειγμα ηλεκτρικά mini-van, cargo bikes κτλ.) μειώνονται οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και τα επίπεδα θορύβου βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων και προστατεύοντας από διαμπερείς ροές και κυκλοφοριακή συμφόρηση τις κεντρικές περιοχές.

- **Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος - Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα (Μέτρο 9.6, Μέτρο 9.7)**

Η μείωση των δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος θα συμβάλει στη διατήρηση των επιχειρήσεων αυτών, καθώς και στο να προσανατολιστούν προς αυτή την κατεύθυνση όλο και περισσότερες. Με την υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου θα ωφεληθούν, όχι μόνο οι επιχειρήσεις, αλλά και το περιβάλλον.

Ο Δήμος, ο Εμπορικός Σύλλογος, Εταιρείες Logistics, Αστυνομικές Αρχές, το Τμήμα-φορέας κινητικότητας και άλλοι φορείς που επηρεάζονται από τους αστικές διανομές θα πρέπει μέσω συναντήσεων να συμφωνήσουν στον επανακαθορισμό των θέσεων φορτοεκφόρτωσης και της αναθεώρησης τους στο μέλλον, στις διάφορες διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης και στα πιθανά κίνητρα που θα δοθούν για εναλλακτικά μέσα μεταφορών.

Για την περίπτωση των Αγίων Αναργύρων - Καματερού, οι δράσεις που προβλέπονται για το σύστημα εμπορευματικών μεταφορών είναι:

- Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη υποδομών και κινήτρων που θα αφορούν την προώθηση οχημάτων διανομών με εναλλακτικά καύσιμα (π.χ. θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, χρήση ποδηλάτων για μικρά φορτία και μικρές διαδρομές κ.ά.).
- Μελέτη οργάνωσης του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών που θα εξετάζει τον επανακαθορισμό αποκλειστικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις νέες συνθήκες στις οδούς μετά την εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ (Υποδομές, ποδηλάτων, πεζών, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, οργάνωση στάθμευσης κ.α.), τη διερεύνηση εγκατάστασης υποδομών και συστημάτων για διατάξεις ελεγχόμενης πρόσβασης σε οδούς.
- Εγκατάσταση διατάξεων ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής σε πεζοδρομημένες οδούς και οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- Προγραμματισμός και εφαρμογή αποτελεσματικής αστυνόμευσης.

**Λογική μέτρου**

Διευθέτηση συστήματος αστικών διανομών.

Η μελέτη και οργάνωση ενός αποδοτικού συστήματος αστικών διανομών που θα προωθηθεί.

**Πεδίο εφαρμογής**

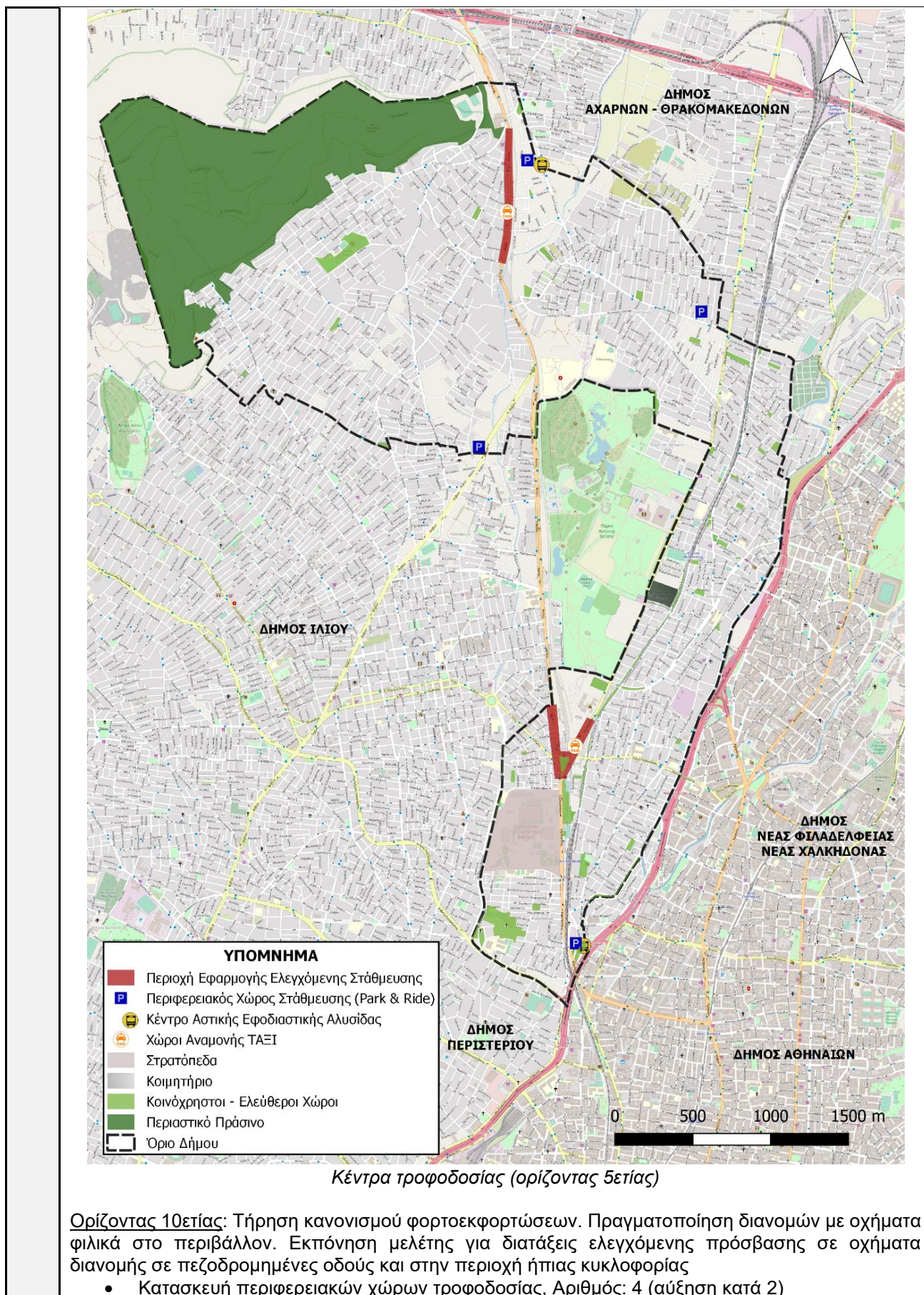
Το εξεταζόμενο μέτρο αφορά την αστική περιοχή του Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού. Συγκεκριμένα πρέπει να εφαρμοστεί κυρίως για τον αστικό πυρήνα της πόλης, καθώς εκεί εντοπίζεται το πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης και πολλές εμπορικές δραστηριότητες και διανομές.

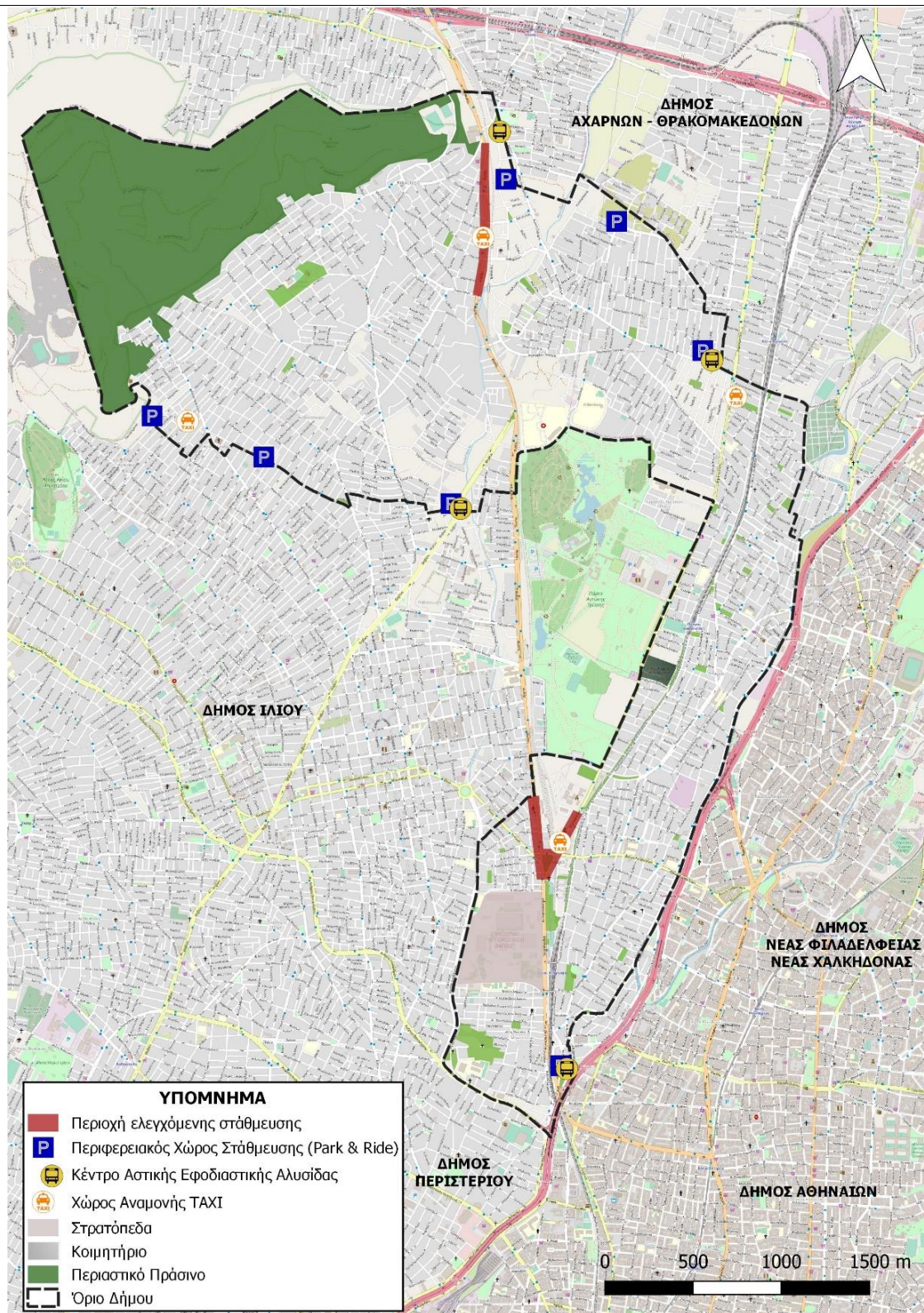
**Χρονικός ορίζοντας υλοποίησης**

**Ορίζοντας 5ετίας:** Καθορισμός θέσεων φορτοεκφόρτωσης **στο σύνολο των οδών προτεραιότητας.**  
**Θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων.** Εκπόνηση μελέτης για την ανάπτυξη στρατηγικής για προώθηση διανομών με οχήματα φιλικά στο περιβάλλον.

- Κατασκευή περιφερειακών χώρων τροφοδοσίας, Αριθμός: 2







Κέντρα τροφοδοσίας (οριζοντας 10ετίας)

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Μέτρια	
	Απαιτούμενη Οριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου			
Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης			X
Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)			
Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων			
Στ) Διαδικασία δημοπράτησης			

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Άλλη δράση ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	Εκτιμώμενη Διάρκεια
Μελέτη σκοπιμότητας για την ανάπτυξη κινήτρων για τη χρήση εναλλακτικών μέσων	3 έως 6 μήνες
Μελέτη Οργάνωσης Συστήματος 1) Διερεύνηση των νέων εμπορευματικών ροών 2) Ανάπτυξη/Αναθεώρηση κανονισμού εμπορευματικών μεταφορών 3) Διερεύνηση αξιοποίησης νέων τεχνολογιών	12 έως 15 μήνες
Προμήθεια και εγκατάσταση διατάξεων ελεγχόμενης πρόσβασης σε οχήματα διανομής	6 έως 9 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>	
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής Τμήμα Τροχαίας Αγίων Αναργύρων – Καματερού Σχετικοί Φορείς
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Σχετικοί Φορείς Εμπορικός Σύλλογος Ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής Σχετικοί Φορείς Εμπορικός Σύλλογος Ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς
<b>Προσδοκώμενα αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης</li> <li>+ Οδική ασφάλεια</li> <li>+ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης βαρέων οχημάτων</li> <li>+ Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων</li> <li>+ Περιορισμός παράνομης στάθμευσης</li> </ul>	
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</li> <li>• Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)</li> <li>• Επίπεδο παράνομης στάθμευσης</li> <li>• Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης:	1.600.800,00 €
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> <li>• Πόροι εμπορικού συλλόγου</li> <li>• Επιμελητήριο</li> </ul>

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
Τίτλος	<b>2.2.2.14 Οργανωμένη πληροφόρηση κατοίκων και επισκεπτών</b>
Πεδίο αστικής κινητικότητας (N4784/2021)	1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς 2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) 8. οργάνωση της στάθμευσης 9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών
Προτεραιότητες	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού:</u> - <b>Στρατηγικός άξονας 1:</b> Θωράκιση του κέντρου της πόλης με τη βελτίωση των υποδομών ήπιας μορφής κινητικότητας <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Αύξηση του μεριδίου της πεζής μετακίνησης στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> <li>○ Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου στο σύνολο των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων</li> </ul> - <b>Στρατηγικός άξονας 5:</b> Ευαισθητοποίηση των πολιτών και αλλαγή κουλτούρας μετακινήσεων <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ανάπτυξη στρατηγικής για συστηματικές και στοχευμένες δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης όλων των πολιτών</li> </ul>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<u>Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας Ελλάδα 2030</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 113 Επικοινωνία Οχήματος - Οδικής Υποδομής (V2I) <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 113.1 Δυναμική πληροφόρηση για κίνδυνο ατυχήματος</li> <li>○ 113.2 Δυναμική πληροφόρηση για καιρικές συνθήκες</li> <li>○ 113.3 Προσαρμογή υποδομής για επικοινωνία με όχημα</li> </ul> </li> </ul> <u>Εθνική στρατηγική ευφυών συστημάτων μεταφορών 2015-2025 [2015]</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Εθνικές και τοπικές δράσεις εφαρμογής ΕΣΜ για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας</li> <li>• Παροχή υπηρεσιών πληροφόρησης μετακινούμενων με όλα τα μέσα σε πραγματικό χρόνο με έμφαση στις πολυτροπικές μετακινήσεις</li> <li>• Ανάπτυξη και χρήση δεικτών απόδοσης για συστήματα πληροφόρησης επί τη βάσει κοινών ευρωπαϊκών προτύπων/ δεικτών</li> <li>• Ανάπτυξη και διάδοση εφαρμογών σχεδιασμού μετακινήσεων με πολλαπλά μέσα μεταφοράς (intermodal journey planner), σε εθνικό επίπεδο</li> <li>• Ανάπτυξη ΕΣΜ σε κέντρα πληροφόρησης και επικοινωνίας διατροπικών κόμβων</li> <li>• Κέντρα Διαχείρισης πολυτροπικής Κυκλοφορίας Περιφερειών &amp; Αστικής Κινητικότητας</li> <li>• Συστήματα διαχείρισης πολυτροπικών εμπορευματικών μεταφορών</li> <li>• Συστήματα για την διαχείριση κίνησης, ασφάλειας και προστασίας λιμένος και της ευρύτερης περιοχής του λιμένος</li> <li>• Ενοποιημένο σύστημα πληρωμής εισιτηρίων για μέσα μαζικής μεταφοράς (MMM) σε μητροπολιτικές περιοχές</li> <li>• Ανάπτυξη συστημάτων και υπηρεσιών συνεργατικών συστημάτων κινητικότητας</li> <li>• Ανάπτυξη έξυπνου δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων</li> </ul> <u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2η) Τοποθέτηση εξοπλισμού δρόμου (καθίσματα, φωτισμού, κλπ) κατάλληλη για όλους τους χρήστες (νέοι, ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ)</li> </ul> <u>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τη δημοτική περίοδο 2014 – 2019</u>

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Δημιουργία mobile εφαρμογής και εφαρμογής η/υ για την τηλεματική ενημέρωση του κοινού για τα δρομολόγια της τοπικής συγκοινωνίας</li> </ul> <p><u>Ολοκληρωμένο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4γ) Η δημιουργία Κέντρου Κινητικότητας, αρχικά υπό τη μορφή ιστότοπου, και σε δεύτερη φάση εξέλιξης σε χώρους του δήμου (για παράδειγμα σε δημοτικό περίπτερο σε κεντρικό σημείο της πόλης), για την πώληση εισιτηρίων MMM, παροχή πληροφοριών σχετικά με την κινητικότητα και εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, παροχή συμβουλευτικής σε εταιρίες/ σχολεία, συγκέντρωση στοιχείων, υλοποίηση εκστρατειών ευαισθητοποίησης.</li> </ul> <p><u>Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού (2020)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Έξυπνη στάθμευση με το οποίο οι πολίτες ενημερώνονται σε πραγματικό χρόνο για τις διαθέσιμες θέσεις στην επιλεγμένη περιοχή. Μέσω της εφαρμογής παρέχεται και δυνατότητα αυτόματης πληρωμής του τιμήματος στάθμευσης</li> </ul>	
<b>Χαρακτήρας</b>	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p><b>Αφορά τα μέτρα: 4 και 8 του Πακέτου Μέτρων 6, 7 του Πακέτου Μέτρων 8 και 1, 3, 4 και 6 του Πακέτου Μέτρων 10</b></p>		
<p>Σε ένα δίκτυο με πολλές εναλλακτικές (αστικό περιβάλλον) εγείρεται το ζήτημα της αποτελεσματικής πληροφόρησης του μετακινούμενου. Η πληροφόρηση μπορεί να είναι τόσο μόνιμη-στατική όσο και τρέχουσα-δυναμική. Οι δομές πληροφόρησης με φυσικές πινακίδες (ρυθμιστικές, πληροφοριακές) ορίζουν τους κανόνες κίνησης και κατευθύνουν τον μετακινούμενο όταν βρεθεί στην εμβέλεια τους. Αντίστοιχα, η δυναμική πληροφόρηση μεταβάλλεται ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες, παρέχοντας μια καλύτερη εικόνα της κατάστασης του δικτύου.</p> <p>Με όλο και μεγαλύτερη συχνότητα στις νεότερες ηλικίες, οι άνθρωποι χρησιμοποιούν καθημερινά τις νέες τεχνολογίες προκειμένου να ενημερωθούν και να προγραμματίσουν μια μετακίνηση στην πόλη. Για την περίπτωση του ΣΒΑΚ Αγίων Αναργύρων - Καματερού προτείνονται οι εξής δραστηριότητες:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή (Μέτρο 10.3)</b></li> </ul> <p>Ο Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού αποτελεί έναν δήμο αναπτυσσόμενο που φιλοξενεί πληθώρα διοικητικών, εκπαιδευτικών, εμπορικών, ψυχαγωγικών, αθλητικών και πολιτισμικών δραστηριοτήτων. Οι εν λόγω δραστηριότητες συγκεντρώνουν μετακινήσεις τόσο από περιμετρικούς οικισμούς όσο και από άλλες περιοχές. Η διαδικτυακή πληροφόρηση των μετακινούμενων που σκοπεύουν να επισκεφτούν την πόλη από μια επίσημη πηγή με το επικαιροποιημένο σύνολο των πληροφοριών, μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο μετακίνησης τους. Συγκεκριμένα, προτείνεται η δημιουργία διαδραστικών χαρτών με τις εξής πληροφορίες για τις μετακινήσεις εντός του Δήμου:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Χάρτης με κυρίες διαδρομές εισόδου και εξόδου στον οικισμό. Ο χάρτης θα περιλαμβάνει τα σημεία ενδιαφέροντος.</li> <li>▪ Χάρτης με την πολιτική στάθμευσης. Ο χάρτης θα παρουσιάζει τις θέσεις στάθμευσης εκτός οδού και την περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης και θα συνοδεύεται από τα στοιχεία χρεώσεων.</li> <li>▪ Χάρτες με τις διαδρομές και τις θέσεις των στάσεων της αστικής συγκοινωνίας, του συστήματος DRT, καθώς και σταθμών park η ride &amp; bike η ride όταν διαμορφωθούν.</li> <li>▪ Πίνακας με τα διαθέσιμα ωράρια της δημόσιας συγκοινωνίας.</li> <li>▪ Χάρτης με τους σταθμούς ενοικίασης ποδηλάτων.</li> <li>▪ Χάρτης με τις πράσινες διαδρομές-οδούς περιπάτου που διαμορφώνονται στο Δήμο.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Πληροφόρηση με πινακίδες</b></li> </ul> <p>Σε πολλές περιπτώσεις η συνήθεια χρήσης ενός μέσου μετακίνησης επισκιάζει τα πλεονεκτήματα ενός άλλου. Μια πληροφορία στην κατάλληλη θέση μπορεί να δημιουργήσει κίνητρο σε έναν μετακινούμενο ώστε να μεταβάλει τις συνήθειες του.</p> <p>Η χωροθέτηση πληροφοριακών πινακίδων για πεζούς και μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί ένα μέσο παρακίνησης των μετακινούμενων να αλλάξουν της συνήθειες τους με στόχο την καλύτερη λειτουργία του δικτύου. Συγκεκριμένα, προτείνεται η ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης με φυσική παρουσία πινακίδων με τις εξής παραμέτρους:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Πληροφόρηση πεζών και ποδηλάτων:</li> </ul>		

- Εγκατάσταση πληροφοριακών χαρτών με τα σημεία ενδιαφέροντος του οικισμού σε κατάλληλα σημεία
- Εγκατάσταση πινακίδων σε κατάλληλα σημεία του δικτύου με πληροφορίες χρόνου μετακίνησης προς σημεία ενδιαφέροντος, στάσεις κ.ά. για πεζούς και ποδήλατα.
- Πληροφόρηση μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
  - Εγκατάσταση πινακίδων καθοδήγησης σε θέσεις στάθμευσης εκτός οδού
  - Εγκατάσταση/αναβάθμιση πινακίδων καθοδήγησης των οδηγών προς τις εισόδους-εξόδους της πόλης και τα σημεία ενδιαφέροντος στα οποία επιτρέπεται πρόσβαση με Ι.Χ.

Η οργάνωση της πληροφόρησης πλαισιώνει το σύνολο των μέτρων που προτείνει το ΣΒΑΚ.

- **Ανάδειξη πόλων έλξης και βελτίωση προσβασιμότητας (Μέτρο 10.1)**

Εντός του Δήμου συναντάται πλήθος πόλων έλξης, μερικοί από τους οποίους προσελκύουν μετακινήσεις από όλη τη μητροπολιτική περιοχή. Ένας από τους βασικούς παράγοντες της ανάδειξης, είναι η ύπαρξη της κατάλληλης προσβασιμότητας των εν λόγω χώρων από όλες τις ομάδες ατόμων, ανεξαρτήτως των αναγκών τους. Στην ικανοποίηση αυτής της ανάγκης, δύναται να βοηθήσουν τα δίκτυα βαδίσματος και προσβασιμότητας που έχουν ήδη προταθεί.

- **Δημιουργία πλατφόρμας συνδυσμένης μετακίνησης και έξυπνα συστήματα πληροφόρησης (Μέτρο 10.6)**

Στο πλαίσιο της καλύτερης αναγνωσιμότητας και προσπελασιμότητας της πόλης, προτείνεται και η δημιουργία πλατφόρμας, όπου οι χρήστες θα μπορούν να ενημερώνονται γρήγορα για μία σειρά πληροφοριών. Το εν λόγω μέτρο, στοχεύει πρωτίστως στην ενημέρωση των χρηστών σχετικά με τους διάφορους τρόπους συνδυαστικής μετακίνησης εντός του Δήμου, συνδέοντας παράλληλα και όλες τις πλατφόρμες τηλεματικής που ήδη υφίστανται.

Ταυτόχρονα, η πλατφόρμα θα περιέχει και ένα σύνολο βοηθητικών χαρτών της πόλης και λοιπών συμπληρωματικών πληροφοριών (π.χ. στάθμευση), σε συνεργασία με προαναφερόμενο μέτρο. Το σύνολο των πληροφοριών μπορεί να παρουσιάζεται σε διάφορα σημεία της πόλης, μέσω της χρήσης των προαναφερόμενων προτεινόμενων πινάκων, με τη δυνατότητα αφής για περαιτέρω περιήγηση. Τέλος, συνιστάται η διάθεση της πλατφόρμας, τόσο με τη μορφή ιστοσελίδας, όσο και ως εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα.

- **Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS), πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ (Μέτρο 6.8)**

Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (Intelligent Transport Systems - ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και ενοποιημένων εφαρμογών ITS με σκοπό τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων ΜΜΜ σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά την προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν τον Δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς τους χρήστες του μεταφορικού δικτύου.

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

1. Συστήματα που υποστηρίζουν τη συνδυασμένη διαχείριση μεταξύ ΜΜΜ και οδών ή με τους πόλους έλξης (κεντρική πλατεία, μουσεία, κοιμητήριο κ.ά.).
2. Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων ΜΜΜ ή άλλων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα για χρήση κοινοχρήστων ποδηλάτων ή μικρών ηλεκτροκίνητων πατινιών (ride sharing), στάθμευση (park n ride) σε συνδυασμό με την πληροφόρηση για διαθέσιμες θέσεις σε parking ή / και την πρόταση για εναλλακτικά parking σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων (e- parking).
3. Ενοποιημένα συστήματα συνδυασμένης πληροφόρησης οδηγών ΙΧ / επιβατών ΜΜΜ, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και ΜΜΜ, για χρόνους / συχνότητες διέλευσης ΜΜΜ (λεωφορεία κ.ά.).
4. Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος/καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λπ.
5. Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών οικισμών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν τη λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Λογική μέτρου</b>		
	<p>Η πληροφόρηση των κατοίκων και των επισκεπτών για τα διαθέσιμα μέσα και τις διαθέσιμες υποδομές στον Δήμο περιορίζει τα φαινόμενα περιπορείας και συμφόρησης, ενώ ταυτόχρονα ενθαρρύνει τις εναλλακτικές των ήπιων μορφών μετακίνησης.</p> <p>Η ανάδειξη των πόλων έλξης της περιοχής θα μπορέσει να αυξήσει την επισκεψιμότητα της περιοχής επιφέροντας πολλαπλά οικονομικά οφέλη για τους κατοίκους. Η ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μετακινήσεις, η ανάδειξη συγκεκριμένων διαδρομών και η παρουσίαση των εναλλακτικών επιλογών θα είναι ένα εργαλείο για την ορθολογική διαχείριση της επισκεψιμότητας στην περιοχή, το οποίο εφαρμόζεται με μικρό κόστος.</p>		
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	<p>Το πεδίο εφαρμογής του συγκεκριμένου μέτρου είναι τα κέντρα του Δήμου. Προοδευτικά, το μέτρο μπορεί να επεκταθεί και στην υπόλοιπη πόλη. Ο χρονικός ορίζοντας είναι αυτός της πρώτης πενταετίας.</p>		
	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/Ολοκλήρωση - Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
		Στ) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
	Δόμηση της ιστοσελίδας		3 έως 6 μήνες
	Σχεδιασμός συστήματος πληροφόρησης με πινακίδες		2 έως 4 μήνες
Προμήθεια και εγκατάσταση πινακίδων		2 έως 4 μήνες	
<b>Εμπλεκόμενοι Φορείς</b>			
Σχεδιασμού:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής		
Υλοποίησης:	Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού Περιφέρεια Αττικής		
Εποπτείας:	Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού Περιφέρεια Αττικής		
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>			
<p>+ Προώθηση χρήσης ενεργών μετακινήσεων και δημόσιας συγκοινωνίας</p> <p>+ Δημιουργία βάσης δεδομένων κινητικότητας Δήμου, συγκεντρώνοντας ενδιαφέροντα και χρήσιμα δεδομένα τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν</p> <p>+ Αύξηση της επισκεψιμότητας πόλων έλξης</p> <p>+ Ανάδειξη κεντρικών περιοχών και γειτονιών</p>			
Δείκτες Παρακολούθησης:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Επίπεδο παράνομης στάθμευσης</li> <li>• Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες</li> <li>• Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</li> </ul>		
Προεκτίμηση δαπάνης:	1.390.000,00 €		
Χρηματοδότηση:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού</li> <li>• ΠΕΠ Αττικής</li> <li>• Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας</li> <li>• Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα</li> <li>• Υπουργείο Τουρισμού</li> <li>• Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ</li> <li>• Νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</li> <li>• Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</li> <li>• Ιδιωτική πρωτοβουλία</li> </ul>		

#### **1.4 Χρονική Υλοποίηση Μέτρων ΣΒΑΚ**

Όλες οι αναφερόμενες δράσεις και παρεμβάσεις, αλλά και τα μέτρα συνολικά δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμασης» των έργων ή/και των μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, καθορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για να έχει ο Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού μια εικόνα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και τους απαιτούμενους χρόνους ανά έργο. Αξίζει να σημειωθεί ότι δόθηκε προσοχή ώστε τα μέτρα να υλοποιηθούν-υιοθετηθούν το συντομότερο δυνατό για να αποφευχθούν κατά το δυνατό ενδεχόμενες κωλυσιεργίες. Αυτός είναι και ο λόγος που όλα τα μέτρα ξεκινάνε από τον πρώτο χρόνο.

Στην επόμενη σελίδα, ο Πίνακας 3 παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ που αναφέρονται ανωτέρω. Επισημαίνεται ότι στη στήλη των ετών αναφέρεται το έτος εκπόνησης από την αρχή υλοποίησης του ΣΒΑΚ (έτος μηδέν είναι το 2022, 2023 το 1<sup>ο</sup> έτος, 2024 το 2<sup>ο</sup> κ.ο.κ.).



**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πίνακας 3: Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με μικρά οχήματα (ταξί, μελλοντικά χωρίς οδηγό)	1	2	3								Το συγκεκριμένο μέτρο απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς.
1.2 Διαχείριση διαδρομών δημόσιας συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1	2	3								Η δημιουργία γραμμών on-demand θα συμβάλει σημαντικά στην κάλυψη περισσότερων περιοχών και μπορεί να υλοποιηθεί εντός 3ετίας.
1.3 Αύξηση της συχνότητας των μέσων της δημόσιας συγκοινωνίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας, η συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να καλύπτει τις απαιτούμενες ανάγκες.
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 10 χρόνια για τη συνολική εφαρμογή του.
1.5 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για τη δημόσια συγκοινωνία για τους κατοίκους	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας, η επιδότηση για τη δημόσια συγκοινωνία θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστική έναντι της ιδιωτικής μετακίνησης.
1.6 Ενίσχυση ζωνών συγκέντρωσης ταξί	1	2									Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς
1.7 Αναβάθμιση υφιστάμενων ή εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων σε έξυπνες και προστατευμένες εγκαταστάσεις	1	2									Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην σωστότερη και πιο ομαλή λειτουργία του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας. Για αυτό και προτείνεται να ξεκινήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα.
1.8 Εγκατάσταση εξατομικευμένων μηχανών έκδοσης εισιτηρίων για τη δημόσια συγκοινωνία	1	2									Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην σωστότερη και πιο ομαλή λειτουργία του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας. Για αυτό και προτείνεται να ξεκινήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα.

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
1.9 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό προϋποθέτει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και για αυτόν τον λόγο εκτελείται παράλληλα χρονικά.
1.10 Δημιουργία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας	1										Η σχετική μελέτη έχει περάσει ήδη το στάδιο της έγκρισης από τον Δήμο και αναμένεται η υλοποίηση. Κρίνεται σκόπιμο να γίνει συνεννόηση με τον ΑΣΔΑ όσον αφορά τα δρομολόγια για να υπάρξει διαλειτουργικότητα με τις δημοτικές συγκοινωνίες όμορων δήμων.
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η δημιουργία νέων αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.3 Διαπλάτυση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η βελτίωση των πεζοδρομίων έχει δεκαετή χρονικό ορίζοντα.
2.4 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.5 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς ενδέχεται να

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
											επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.6 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3	4	5						Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.7 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η βελτίωση των υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ολοκληρώνεται μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
2.8 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ στους πόλους έλξης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η βελτίωση των υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ολοκληρώνεται μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
2.9 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1	2									Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και της διευκόλυνσης των πεζών.
2.10 Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 15 εργαζόμενους	1	2									Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς
2.11 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, των ευάλωτων χρηστών και του ποδηλάτη	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης, ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
2.12 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η βελτίωση των πεζοδρομίων ολοκληρώνεται με το πέρας της 10ετίας.

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο ή από τη δυνατότητα του δήμου να προμηθευτεί και να εγκαταστήσει / λειτουργήσει στόλο.
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον του Δήμου να προωθήσει τέτοιου είδους μετακινήσεις.
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η εφαρμογή του είναι εύκολη αλλά η διαδικασία καταγραφής των αναγκών συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας. Το μέτρο που προβλέπει τη χρήση εργαλείων crowdsensing προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται και κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.
4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο για τη διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
											υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1										Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στον πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση της πλατφόρμας στην κοινωνία, ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1										Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στον πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση του φόρουμ στην κοινωνία ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1	2	3	4	5						Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 5 ετών.
5.2 Υλοποίηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό ενισχύει την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στον Δήμο. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις αξιολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες και αυξάνονται οι χώροι φόρτισης.
5.3 Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα	1	2	3	4	5						Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα αντικαταστήσουν μέρος ή το σύνολο των οχημάτων που ανήκουν στον Δήμο προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 5 ετών.

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
6.1 Αλλαγή / μείωση ορίων ταχύτητας	1										Η γενική μείωση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο υλοποιείται άμεσα στον πρώτο χρόνο. Αναμένεται να δοθούν σχετικές κατευθύνσεις με την έκδοση του νέου ΚΟΚ.
6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων εντός 10ετίας.
6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
6.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	1	2	3	4	5						Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
6.5 Μονοδρομήσεις οδών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Κατά τα πρώτα 3 έτη, πραγματοποιούνται μονοδρομήσεις οδών και συνεχίζονται, όπου χρειάζεται, μέχρι το πέρας της 10ετίας.
6.6 Δημιουργία περιφερειακών διαδρομών περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2023 και ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού, καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών
6.7 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας, καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων
6.8 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ											την εφαρμογή του σε όλο τον Δήμο.
6.9 Απελευθέρωση γειτονιών από βαρέα οχήματα και αντικατάσταση τους από μικρά και ευέλικτα για τους διάφορους τύπων μεταφορών	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό προβλέπεται να συμβάλλει στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του.
6.10 Βελτίωση ποιότητας οδικού περιβάλλοντος και τοποθέτηση απαραίτητου εξοπλισμού (κατάσταση οδοστρώματος, τοποθέτηση καθρεφτών υποβοήθησης κυκλοφορίας, κτλ)	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο τον Δήμο.
7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του Δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
7.2 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στη βελτίωση του επιπέδου προώθησης εναλλακτικών τρόπων κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο τον Δήμο.
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στη βελτίωση του επιπέδου των εμπορευματικών μεταφορών και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του στο Δήμο.
7.4 Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η μείωση των θέσεων στάθμευσης είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς είθισται να επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις
7.5 Αναβάθμιση χώρων στάθμευσης για ΑμεΑ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Καθόλη την διάρκεια της 10ετίας θα πρέπει να προβλέπεται η ενίσχυση των θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ έτσι ώστε να διευκολύνεται η λειτουργία τους στο κοινωνικό σύνολο αλλά και η αλληλεπίδραση τους με την πόλη.

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
7.6 Δημιουργία χώρων στάθμευσης που απευθύνονται σε επισκέπτες και κατοίκους (εντός ή εκτός οδού)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του Δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
7.7 Επιτήρηση της νόμιμης στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να πραγματοποιηθούν.
8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών.
8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου απαιτεί αρκετό χρόνο, καθώς προϋποθέτει τη διεύθυνση και εκτεταμένη χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα.
8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	1	2	3	4	5						Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές (traffic calming). Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό διαθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα καθώς οι διαδικασίες για την αλλαγή των χρήσεων γης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι χρονοβόρες



**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων της πόλης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα για να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1	2	3	4	5						Η δεντροφύτευση των οδών μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα και με χαμηλό κόστος. Αναμένεται εντός της 5ετίας να έχει ολοκληρωθεί.
9.1 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης μέσω που διανέμουν εμπορεύματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα για να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
9.2 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 5ετίας έτσι ώστε να προστατευτεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας.
9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2	3	4	5						Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός της πρώτης 5ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.
9.5 Δημιουργία μικρού κέντρου τροφοδοσίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές
9.6 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας.

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Σχολιασμός
9.7 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, ωστόσο σε όλη τη διάρκεια της 10ετίας δίνονται κίνητρα για την στροφή σε ήπιες μετακινήσεις
10.1 Ανάδειξη πόλων έλξης και βελτίωση προσβασιμότητας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης, ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
10.2 Δράσεις προώθησης του ποδηλάτου (πχ καμπάνιες)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Η υλοποίηση αυτού του μέτρου είναι άμεση και συνδέεται με άλλες παρεμβάσεις οι οποίες θα ξεκινήσουν παράλληλα. Ως εκ τούτου το μέτρο εφαρμόζεται καθ' όλη την διάρκεια της 10ετίας
10.3 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό αφορά τη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική
10.4 Δημιουργία διαδρομών περπατήματος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και για αυτό ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
10.5 Εποχιακές πεζοδρομήσεις σε κεντρικές περιοχές γειτονιών (ακόμα και μόνο για τα σαββατοκύριακα)	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό συνδέεται με τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και υλοποιείται κατά την πρώτη 5ετία του ΣΒΑΚ.
10.6 Δημιουργία πλατφόρμας συνδυασμένης μετακίνησης & έξυπνα συστήματα πληροφόρησης	1	2	3	4	5						Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

### 3 Κοστολόγηση Μέτρων και Χρηματοδοτικά Εργαλεία

#### 2.1 Προεκτίμηση Κόστους Μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά δέκα πακέτα μέτρων, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν προμετρήσεις με βάση τους σχεδιασμούς εξειδίκευσης μέτρων ΣΒΑΚ που παρουσιάζονται με λεπτομέρεια στους χάρτες. Το συνολικό κόστος του σεναρίου τα 76.808.317,50 €. Επισημαίνεται ότι το 74,65% αυτών αναφέρεται στο Πακέτο Μέτρων της οδικής ασφάλειας και της οργάνωσης κυκλοφορίας στο οποίο εντάσσονται μέτρα που σχετίζονται, κατά κύριο λόγο, με υποδομές.

Πίνακας 4: Ενδεικτική κοστολόγηση ανά Πακέτο Μέτρων

	Όνομα Πακέτου Μέτρων	Τελικό σενάριο	
		Τελικό κόστος	%
ΠΜ1	Δημόσια Συγκοινωνία	1.670.000,00 €	2,17%
ΠΜ2	Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα	7.600.200,00 €	9,90%
ΠΜ3	Κοινόχρηστη Μετακίνηση	730.000,00 €	0,95%
ΠΜ4	Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση	302.500,00 €	0,39%
ΠΜ5	Ηλεκτροκίνηση	920.000,00 €	1,20%
ΠΜ6	Οδική ασφάλεια και οργάνωση κυκλοφορίας	57.262.817,50 €	74,55%
ΠΜ7	Στάθμευση	1.380.000,00 €	1,80%
ΠΜ8	Αστικό Περιβάλλον	4.602.000,00 €	5,99%
ΠΜ9	Εμπορευματικές Μεταφορές	900.800,00 €	1,17%
ΠΜ10	Τουρισμός – Επισκεψιμότητα	1.440.000,00 €	1,87%
	<b>Σύνολο</b>	<b>76.808.317,50 €</b>	<b>100%</b>

Στον ακόλουθο Πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά τα ενδεικτικά κόστη για κάθε προτεινόμενο μέτρο.

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πίνακας 5: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με μικρά οχήματα (ταξί – στο μέλλον χωρίς οδηγό)	1 μονάδα	50.000,00 €	1,00	50.000,00 €
ΠΜ1	1.2	Δημιουργία και λειτουργία συμβατικών γραμμών Αστικής Συγκοινωνίας (mini - bus)	1 μονάδα	300.000,00 €	1,00	300.000,00 €
ΠΜ1	1.3	Αύξηση της συχνότητας των μέσων της δημόσιας συγκοινωνίας	1 μονάδα	50.000,00 €	1,00	50.000,00 €
ΠΜ1	1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για την βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας	1 μονάδα	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ1	1.5	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1 μονάδα	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ1	1.6	Ενίσχυση ζωνών συγκέντρωσης ταξί	1 μονάδα	5.000,00 €	4,00	20.000,00 €
ΠΜ1	1.7	Αναβάθμιση υφιστάμενων ή εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων σε έξυπνες και προστατευμένες εγκαταστάσεις	1 μονάδα	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ1	1.8	Εγκατάσταση εξατομικευμένων μηχανών έκδοσης εισιτηρίων για τη δημόσια συγκοινωνία	1 μονάδα	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ1	1.9	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1,00	50.000,00 €
ΠΜ1	1.10	Δημιουργία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας	1 μονάδα	400.000,00 €	1,00	400.000,00 €
ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο	50.000,00 €	19,08	954.000,00 €

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ2	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	ανά χιλιόμετρο	125.000,00 €	3,77	471.250,00 €
ΠΜ2	2.3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	ανά εκτάριο	125.000,00 €	5,67	708.750,00 €
ΠΜ2	2.4	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	ανά εκτάριο	50.000,00 €	13,30	665.000,00 €
ΠΜ2	2.5	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1 μονάδα	2.000.000,00 €	1,00	2.000.000,00 €
ΠΜ2	2.6	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	20.000,00 €	10,00	200.000,00 €
ΠΜ2	2.7	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1 μονάδα	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ2	2.8	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ στους πόλους έλξης				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 2.7)
ΠΜ2	2.9	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	ανά πινακίδα	80,00 €	15,00	1.200,00 €
ΠΜ2	2.10	Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 15 εργαζόμενους	1 μονάδα	150.000,00 €	1,00	150.000,00 €
ΠΜ2	2.11	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, των ευάλωτων χρηστών και του ποδηλάτη	ανά κόμβο	150.000,00 €	15,00	2.250.000,00 €

Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ2	2.12	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 2.3)
ΠΜ3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	1 μονάδα	400.000,00 €	1,00	400.000,00 €
ΠΜ3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	ανά σταθμό	10.000,00 €	30,00	300.000,00 €
ΠΜ3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling και car sharing	1 μονάδα	30.000,00 €	1,00	30.000,00 €
ΠΜ4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	4.000,00 €	5,00	20.000,00 €
ΠΜ4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	ανά εκδήλωση	2.500,00 €	5,00	12.500,00 €
ΠΜ4	4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	20.000,00 €	1,00	20.000,00 €
ΠΜ4	4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1 μονάδα	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ4	4.6	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο	1 μονάδα	50.000,00 €	1,00	50.000,00 €
ΠΜ5	5.1	Αντικατάσταση και αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200.000,00 €	4,00	800.000,00 €
ΠΜ5	5.2	Τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (υλοποίηση ΣΦΗΟ)	1 μονάδα	75.000,00 €	1,00	75.000,00 €

Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ5	5.3	Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα	ανά μελέτη	45.000,00 €	1,00	45.000,00 €
ΠΜ6	6.1	Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας	ανά πινακίδα	80,00 €	400,00	32.000,00 €
ΠΜ6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά εκτάριο	75.000,00 €	706,17	52.962.817,50 €
ΠΜ6	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 2.11).
ΠΜ6	6.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90,00	36.000,00 €
ΠΜ6	6.5	Μονοδρομήσεις οδών	ανά πινακίδα	80,00 €	400,00	32.000,00 €
ΠΜ6	6.6	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1 μονάδα	4.000.000,00 €	1,00	4.000.000,00 €
ΠΜ6	6.7	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.8	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	1 μονάδα	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ6	6.9	Απελευθέρωση γειτονιών από βαρέα οχήματα και αντικατάσταση τους από μικρά και ευέλικτα		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.10	Βελτίωση ποιότητας οδικού περιβάλλοντος και τοποθέτηση απαραίτητου εξοπλισμού (κατάσταση οδοστρώματος, τοποθέτηση καθρεφτών υποβοήθησης κυκλοφορίας, κτλ)				0,00 € (έχει υπολογιστεί στα μέτρα 2.11 και 8.1)

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ7	7.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150.000,00 €	1,00	150.000,00 €
ΠΜ7	7.2	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά ποδηλατοστάσιο	1.000,00 €	30,00	30.000,00 €
ΠΜ7	7.3	Δημιουργία θέσεων στάθμευσης μέσω που διανέμουν εμπορεύματα	ανά χώρο στάθμευσης	100.000,00 €	4,00	400.000,00 €
ΠΜ7	7.4	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές	1 μονάδα	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ7	7.5	Αναβάθμιση χώρων στάθμευσης για ΑμεΑ				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 7.6).
ΠΜ7	7.6	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο στάθμευσης	100.000,00 €	7,00	700.000,00 €
ΠΜ7	7.7	Επιτήρηση της νόμιμης στάθμευσης				0,00 €
ΠΜ8	8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	6,00	120.000,00€
ΠΜ8	8.2	Δημιουργία δικτύου καλής προσβασιμότητας /πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά χιλιόμετρο	100.000,00 €	38,82	3.882.000,00 €
ΠΜ8	8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	300.000,00 €	1,00	300.000,00 €
ΠΜ8	8.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών				0,00€



Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
		συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες				(έχει υπολογιστεί στο μέτρο 2.4)
ΠΜ8	8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)	1 μονάδα	50.000,00 €	1,00	50.000,00 €
ΠΜ8	8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	2.500,00 €	20,00	50.000,00 €
ΠΜ8	8.7	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	ανά τοπικό κέντρο	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ8	8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1 μονάδα	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ9	9.1	Δημιουργία θέσεων στάθμευσης μέσων που διανέμουν εμπορεύματα				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 7.3)
ΠΜ9	9.2	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1,0	300.000,00 €
ΠΜ9	9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ9	9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80,00 €	10,00	800,00 €
ΠΜ9	9.5	Δημιουργία μικρού κέντρου τροφοδοσίας	ανά κέντρο	400.000,00 €	1,00	400.000,00 €
ΠΜ9	9.6	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 9.3)

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Τελικό κόστος	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
<b>ΠΜ9</b>	9.7	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1 μονάδα	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
<b>ΠΜ10</b>	10.1	Ανάδειξη πόλων έλξης και βελτίωση προσβασιμότητας	1 μονάδα	1.000.000,00 €	1.0	1.000.000,00 €
<b>ΠΜ10</b>	10.2	Δράσεις προώθησης του ποδηλάτου	1 μονάδα	50.000,00 €	5,00	250.000,00 €
<b>ΠΜ10</b>	10.3	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών	1 μονάδα	50.000,00 €	2,00	100.000,00 €
<b>ΠΜ10</b>	10.4	Δημιουργία διαδρομών περπατήματος	ανά χιλιόμετρο	2.000,00 €	20.0	40.000,00 €
<b>ΠΜ10</b>	10.5	Εποχιακές πεζοδρομήσεις σε κεντρικές περιοχές γειτονιών (ακόμα και μόνο για τα Σαββατοκύριακα)				0,00 € (έχει υπολογιστεί στο μέτρο 2.4)
<b>ΠΜ10</b>	10.6	Δημιουργία Πλατφόρμας Συνδυασμένης Μετακίνησης & Έξυπνα Συστήματα Πληροφόρησης	1 μονάδα	50.000,00 €	1,00	50.000,00 €

## **1.2 Αρμοδιότητες και Πηγές Χρηματοδότησης – Συσχετισμοί Μέτρων και Πόρων**

Στην παρούσα Ενότητα παρουσιάζεται συνοπτικά και σχηματικά ο συσχετισμός των μέτρων με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 7.1 (κατά τον κύκλο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, Eitis) καθώς και ο εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων. Επισημαίνεται ότι τα αρχικά προτεινόμενα μέτρα εξετάστηκαν τόσο με το Δίκτυο Φορέων όσο και με τους πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν-οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.

Σημειώνεται ότι οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη) καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.

Ακολουθεί ο Πίνακας στον οποίο παρουσιάζονται, για κάθε μέτρο, οι πιθανοί πόροι και οι βασικοί υπεύθυνοι – αρμόδιοι για την υλοποίηση.

Πίνακας 6: Συσχετισμοί μέτρων, πόρων και αρμοδιοτήτων

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
ΠΜ1: Δημόσια Συγκοινωνία	1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με μικρά οχήματα (ταξί) - μελλοντικά χωρίς οδηγό	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α. ή άλλο), Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)
	1.3 Αύξηση της συχνότητας των μέσων της δημόσιας συγκοινωνίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Ο.Α.Σ.Α., Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου
	1.5 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες δημόσιας συγκοινωνία για τους κατοίκους	Ίδιοι πόροι φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	1.6 Ενίσχυση ζωνών συγκέντρωσης ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ίδιοι πόροι συλλόγου	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
		ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
	1.7 Αναβάθμιση υφιστάμενων ή εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων σε έξυπνες και προστατευμένες εγκαταστάσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ο.Α.Σ.Α.
	1.8 Εγκατάσταση εξατομικευμένων μηχανών έκδοσης εισιτηρίων για τη δημόσια συγκοινωνία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ο.Α.Σ.Α.
	1.9 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ο.Α.Σ.Α., Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου
	1.10 Δημιουργία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Ο.Α.Σ.Α., Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
<b>ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα</b>	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΣ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	2.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	2.4 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	2.5 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	2.6 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	2.7 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.ά.)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	2.8 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ στους πόλους έλξης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	2.9 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	2.10 Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 15 εργαζόμενους	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	2.11 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, των ευάλωτων χρηστών και του ποδηλάτη	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (ΥΜΕ)

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/ επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	2.12 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
ΠΜ3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (Ελαφρύ Προσωπικό Ηλεκτρικό Όχημα - ΕΠΗΟ)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής
	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων



Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
<b>ΠΜ4: Επικοινωνία- Προώθηση- Ευαισθητοποίηση</b>	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΤΕΕ), Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κ.ά.
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, πόροι Α' & Β' βάρθμιας Εκπαίδευσης	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Εκπαιδευτές Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α' & Β' βάρθμια Εκπαίδευση
	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.ά.
	4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
<b>ΠΜ 5: Ηλεκτροκίνηση</b>	5.1 Αγορά και κυκλοφορία μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	5.2 Υλοποίηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)
	5.3 Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Συναρμόδια Υπουργεία
<b>ΠΜ 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση Κυκλοφορίας</b>	6.1 Αλλαγή-μείωση ορίων ταχύτητας	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, ΥΜΕ
	6.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
		άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	
	6.5 Μονοδρομήσεις οδών	Ίδιοι πόροι Δήμου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	6.6 Δημιουργία περιφερειακών διαδρομών περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	6.7 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Ίδιοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	6.8 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	6.9 Απελευθέρωση γειτονιών από βαρέα οχήματα και αντικατάσταση τους από μικρά και ευέλικτα για τους διάφορους τύπους μεταφορών	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Συναρμόδια Υπουργεία

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	6.10 Βελτίωση ποιότητας οδικού περιβάλλοντος και τοποθέτηση απαραίτητου εξοπλισμού (κατάσταση οδοστρώματος, τοποθέτηση καθρεφτών υποβοήθησης κυκλοφορίας, κτλ)	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
ΠΜ 7: Στάθμευση	7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	7.2 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Πόροι εμπορικού συλλόγου	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπορικός Σύλλογος
	7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Πόροι εμπορικού συλλόγου	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπορικός Σύλλογος
	7.4 Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	7.5 Αναβάθμιση χώρων στάθμευσης για ΑμεΑ	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	7.6 Δημιουργία χώρων στάθμευσης που απευθύνονται σε επισκέπτες και κατοίκους (εντός ή εκτός οδού)	Ίδιο πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	7.7 Επιτήρηση της νόμιμης στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
<b>ΠΜ8: Αστικό Περιβάλλον</b>	8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α' & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης
	8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΥΠΕΝ

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων της πόλης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις
ΠΜ9: Εμπορευματικές Μεταφορές	9.1 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης μέσω που διανέμουν εμπορεύματα	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος
	9.2 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.ά.	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος
	9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος
	9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Εμπορικός Σύλλογος

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
	9.5 Δημιουργία μικρού κέντρου τροφοδοσίας	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης
	9.6 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος
	9.7 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
<b>ΠΜ10: Τουρισμός-Επισκεψιμότητα</b>	10.1 Ανάδειξη πόλων έλξης και βελτίωση προσβασιμότητας	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι Δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	10.2 Δράσεις προώθησης του ποδηλάτου (πχ καμπάνιες)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής, Υπ. Πολιτισμού & Αθλητισμού
	10.3 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Πακέτα Μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
		συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
	10.4 Δημιουργία διαδρομών περπατήματος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Περιφέρεια Αττικής
	10.5 Εποχιακές πεζοδρομήσεις σε κεντρικές περιοχές γειτονιών (ακόμα και μόνο για τα Σαββατοκύριακα)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού
	10.6 Δημιουργία Πλατφόρμας Συνδυασμένης Μετακίνησης & Έξυπνα Συστήματα Πληροφόρησης	Ίδιοι πόροι Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Αγίων Αναργύρων-Καματερού, Ιδιωτική πρωτοβουλία



#### 4 Πλαίσιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους.

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες.

Σύμφωνα με τον Ν. 4784/2021 αρ. 2: «οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.»

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

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE (<http://www.sump-challenges.eu/>) έχει δημιουργηθεί μία τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

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

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά την προηγούμενη φάση, αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Αγίων Αναργύρων-Καματερού και των άλλων συναρμόδιων φορέων και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μία λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που έχουν αναφερθεί προηγουμένως. Επίσης, ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας και 10ετίας σε σχέση με το έτος βάσης.

Πίνακας 7: Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>A. Δείκτες αποτελεσμάτων (Outcome indicators)</b>					
<b>A.1 Περιβάλλον (Environment)</b>					
<b>Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</b>	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (Τόνοι CO <sub>2</sub> ) στο Δήμο	Οι συνολικές εκπομπές CO <sub>2</sub> στον Δήμο από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία εκτιμάται ότι ανέρχονται στους 91.959 tn ανά έτος.	Μείωση κατά 20% των συνολικών εκπομπών του Δήμου σε σχέση με σήμερα.	Μείωση κατά 55% των συνολικών εκπομπών του Δήμου σε σχέση με σήμερα.	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους.
<b>Μήκος πράσινων διαδρομών</b>	Συνολικό μήκος (Km) πράσινων διαδρομών	Στον Δήμο δεν υπάρχουν σήμερα διαδρομές διασύνδεσης πόλων έλξης και χώρων πρασίνου.	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 10km	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 20km	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
<b>Έκθεση κατοίκων στον θόρυβο (από τις μετακινήσεις)</b>	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα 50dB στα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από κεντρικές οδούς	Ύπαρξη τουλάχιστον δύο (2) «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο του δήμου κατά 20%	Ύπαρξη τουλάχιστον τριών (3) «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο του δήμου κατά 30%	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)</b>					
<b>Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων</b>	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Στον Δήμο δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας (0%).	Τουλάχιστον το 40% του οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 70% του οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
<b>Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</b>	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου	Το 42,12% των δρόμων έχει πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο από 1.50 μέτρα	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1.50μ τουλάχιστον στο 70% των δρόμων	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 1.50μ τουλάχιστον στο 100% των δρόμων	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.
<b>Επιφάνεια πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας</b>	Ποσοστό (%) πεζοδρομίων με καλή ποιότητα επιφάνειας	Το 20,04 % των πεζοδρομίων του δήμου έχουν καλή ποιότητα επιφάνειας	Το 70% των πεζοδρομίων του δήμου να έχουν καλή ποιότητα επιφάνειας	Το 100% των πεζοδρομίων του δήμου να έχουν καλή ποιότητα επιφάνειας	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των πεζοδρομίων.
<b>Επίπεδο προσβασιμότητας των πεζοδρομίων</b>	Ποσοστό (%) δικτύου προσβασιμότητας (ύπαρξη ραμπών) στο σύνολο του δικτύου	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Το 70% των πεζοδρομίων του δήμου να έχουν ράμπες	Το 100% των πεζοδρομίων του δήμου να έχουν ράμπες	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των πεζοδρομίων.

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>A.3 Ασφάλεια (Safety)</b>					
<b>Αριθμός τροχαίων συμβάντων</b>	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	130 σοβαρά τροχαία συμβάντα ανά έτος στο σύνολο του Δήμου	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 80% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
<b>Επίπεδο παράνομης στάθμευσης</b>	Ποσοστό (%) παράνομης στάθμευσης (εκ των μετρημένων οδών)	Το 64,4 % των οδών του δήμου επηρεάζεται αισθητά από φαινόμενα παράνομης στάθμευσης	Το ποσοστό παράνομης στάθμευσης στον δήμο να μειωθεί σε 20%	Το ποσοστό παράνομης στάθμευσης στον δήμο να μειωθεί σε 10%	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Χρήση εργαλείων GIS για χαρτογράφηση.
<b>A.4 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)</b>					
<b>Κόστος μετακινήσεων</b>	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 68% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 15,5% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 8% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 7% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 1,5% το ποδήλατο	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 10% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>A.5 Άλλοι (Other)</b>					
<b>Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων</b>	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων (π.χ. ΕΠΗΟ, car-sharing) με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	Τουλάχιστον 4 μέσα ανά 500 κατοίκους	Τουλάχιστον 8 μέσα ανά 500 κατοίκους	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS
<b>Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων</b>	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τον Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί γρήγορης φόρτισης στο Δήμο.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση. Υλοποίηση ΣΦΗΟ για χωροθέτηση φορτιστών.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 35% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση.	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
<b>B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)</b>					
<b>Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες</b>	Κυκλοφοριακή ροή σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία.	Κυκλοφοριακή ροή που ξεπερνά τα 1500 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής.	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30% (από τη χρονική περίοδο βάσης)	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακής ροής οχημάτων ιδιωτικής χρήσης

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον</b>	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	Το 68% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 15,5% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 8% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 7% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 1,5% το ποδήλατο	45% (15% περπάτημα, 25% δημόσια συγκοινωνία και 5% ποδήλατο)	Μεγαλύτερο από 58% (20% περπάτημα, 30% δημόσια συγκοινωνία και 8% ποδήλατο)	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων με τη βοήθεια ερευνών Προέλευσης-Προορισμού και συστηματικών καταμετρητών σύνθεσης κυκλοφορίας
<b>Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 50 - 70% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης

**Στάδιο 5: Σχέδιο Δράσης**

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη</b>	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που θεωρούν πολύ (4/4) η αρκετά ασφαλής (3/4) τη μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους του Δήμου	Κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, καταγράφηκε μειωμένο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας	Τουλάχιστον το 40%–60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80%–100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν το επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας
<b>Επίπεδο κάλυψης δημόσιας συγκοινωνίας</b>	Ποσοστό (%) κάλυψης δημόσιας συγκοινωνίας στον Δήμο	Το επίπεδο κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας στον Δήμο ανέρχεται σε 84.75%	Το επίπεδο κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας να καλύπτει το 94% του δήμου	Το επίπεδο κάλυψης της δημόσιας συγκοινωνίας να καλύπτει το 100% του δήμου	Χρήση εργαλείων GIS για χαρτογράφηση των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας.
<b>Γ. Δείκτες Εκρώων (Output Indicators)</b>					
<b>Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης</b>	Ποσοστό μήκους (%) των νέων υποδομών ως προς το σύνολο του οδικού δικτύου ανά μέσο μεταφοράς	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 70% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς



Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2022)	Μετρήσιμος Στόχος		Μέθοδος - εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	
<b>Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)</b>					
<b>Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης</b>	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας	Δεν υπάρχουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης κατοίκων για τις βιώσιμες μετακινήσεις που να διοργανώνονται από τον Δήμο	Δαπάνη τουλάχιστον 20.000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης	Δαπάνη τουλάχιστον 45.000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο
<b>Επίπεδο συχνότητας δράσεων ενημέρωσης</b>	Πλήθος δράσεων ενημέρωσης	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	15 δράσεις ενημέρωσης, για τη βιώσιμη κινητικότητα, ανά έτος	30 δράσεις ενημέρωσης, για τη βιώσιμη κινητικότητα, ανά έτος	Παροχή στοιχείων από τον Δήμο