



ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ – ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Δ «ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΒΑΚ – ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕΤΡΩΝ

Περιεχόμενα

1. Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας.....	3
Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων	3
Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.....	15
Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ	15
Παρουσίαση μέτρων παρέμβασης και πακέτων μέτρων	23
Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων	25
2. Κοστολόγηση μέτρων	30
3. Διαβούλευση.....	41
3 ^η Διαβούλευση	41
Διαβούλευση μέσω ερωτηματολογίου	42
4. Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης	44
Περιγραφή πακέτων μέτρων.....	44
Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμός πόρων, προτεραιοτήτων, στόχων και μέτρων.....	138
5. Πλαίσιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ	154
6. Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ.....	168

1. Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας

Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Τα μέτρα του σχεδίου προσδιορίζονται σε δύο διακριτές φάσεις. Σε πρώτο στάδιο εντοπίζεται το σύνολο των ικανών μέτρων προκειμένου να επιτευχθούν οι προτεραιότητες και οι στόχοι που τέθηκαν στην προηγούμενη ενότητα και στη συνέχεια αφού αυτά αξιολογηθούν, πραγματοποιείται η τελική επιλογή τους, όπου ομαδοποιούνται και σε διακριτά πακέτα (measure packages – MP). Στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας προσδιορίζεται ένα **πρωταρχικό πλαίσιο μέτρων**.

Για αυτόν τον αρχικό εντοπισμό των μέτρων χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία προγραμμάτων όπως:

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

Μέσα από τη χρήση των παραπάνω εργαλείων αλλά και τις εξειδικευμένες προτεραιότητες στην περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αναπτύχθηκε η αναλυτική λίστα των δυνητικών μέτρων (βλ. πίνακας παρακάτω). Επισημαίνεται ότι τα μέτρα που προτείνονται ανά στόχο έχουν δυνατότητα να εμφανίζονται και σε άλλους στόχους εφόσον επικαλύπτουν τη επίτευξη αυτού.

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

Πίνακας 1: Πιθανά/ αποτελεσματικά μέτρα

Πιθανά Μέτρα	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Αρμοδιότητα-Εντοπισμός βασικού υπευθύνου υλοποίησης	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ
Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	1.1, 1.2, 3.1, 4.3 και 9.1
Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία	1.1, 1.2 και 3.1
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο και τοπικό οδικό δίκτυο	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής	2.1, 3.1, 3.3, 5.3, 7.1, 7.3

Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.4, 3.3, 5.2
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.4, 3.3, 5.2
Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.4, 3.3, 5.2
Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike – sharing)	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	6.2
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά	2.3, 2.4, 3.3, 4.1

			εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	6.2
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1 και 6.2
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	6.2
Χωροθέτηση θέσων αναμονής ταξί (πιάτσες)	εντός 5ετίας	Ο.Α.Σ.Α	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	6.2
Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	εντός 5ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α. ή άλλο), Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	1.3, 4.3, 9.1, 9.2 και 9.3

Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής	7.2 και 7.4
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	2.1, 2.2, 2.4 3.1, 3.2, 3.3 και 5.2
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	3.1 και 3.2
Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	1.3, 4.3, 9.1, 9.2 και 9.3
Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίους	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	2.1, 3.1 και 3.2
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ο.Α.Σ.Α., ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά	2.3 και 9.2

			εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	10.1
Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	εντός 10ετίας	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.4 7.3
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1, 3.2 και 4.1
Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	2.3 και 4.1
Δημιουργία Superblock	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1 και 7.3
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 5.3 και 7.1

Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχισης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3, 4.1 και 4.2
Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	7.2
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	4.1 και 4.2
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	4.1 και 4.2
Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3, 4.1, 7.1 και 7.3
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες	2.3 και 9.3

			προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία	
Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	σε όλη τη 15ετία	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.3, 9.1 και 9.3
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Πόροι εμπορικού συλλόγου	5.1 και 5.2
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	6.1
Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	8.1
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Σύλλογοι	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ιδιωτική πρωτοβουλία	8.1
Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ιδιωτική πρωτοβουλία	8.1

οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς		Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής		
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάρδια Εκπαίδευση	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, πόροι Α & Β' βάρδια Εκπαίδευσης	8.1
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών ΜΜΜ	εντός 10ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.3, 6.1, 9.1 και 9.3
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	8.1
Κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	1.3, 9.2 και 9.3
Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις	10.1

			ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	1.3, 9.2 και 9.3
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1
Δημιουργία Parklets	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.	2.3 και 4.1
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα	2.4 και 4.1
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	4.1
Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή της πόλης	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	3.1, 3.2 και 9.3
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιώτες	5.2

Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	7.3
Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	3.3, 4.2, 5.2 και 7.3
Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοποσημών περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονιές)	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής κ.α	2.4 και 4.1
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής κ.α.	7.1 και 7.2
Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	9.3
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	5.1 και 6.2
Ενίσχυση και ανάδειξη σημαντικών πόλων εντός της πόλης	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	2.4 και 4.1
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ο.Α.Σ.Α., Ιδιωτική πρωτοβουλία	9.2

Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	8.1
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα	2.1, 3.1 και 3.2
Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα	9.2 και 9.3
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Πόροι εμπορικού συλλόγου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	8.1
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	σε όλη τη 15ετία	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου Α.Ν.	1.3 και 9.3
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	1.3 και 9.3
Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	3.1, 3.2 και 10.1
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	3.1 και 3.2
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	εντός 15ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	7.3

Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού-ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)	εντός 5ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	9.3
Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	εντός 10ετίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1, 3.2 και 10.1

Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο της εν λόγω δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του αναδόχου συνέλεξε ένα μεγάλο αριθμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας που είναι δυνατό να εφαρμοστούν στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας. Για κάθε πιθανό μέτρο, βρέθηκε ένας ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής. Επίσης, πραγματοποιήθηκε αντιστοίχιση αυτών με ένα ή περισσότερους από τους στόχους που τέθηκαν από το παρόν ΣΒΑΚ.

Για την εύρεση των πιο κατάλληλων μέτρων, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση. Στην αξιολόγηση, λήφθηκαν υπόψη συνολικά δύο ποιοτικές μεταβλητές, οι οποίες είναι: η εφικτότητα και η αποτελεσματικότητα. Για την επιλογή της τελικής βαθμολογίας σχετικά με την εφικτότητα του κάθε πιθανού μέτρου, ο ανάδοχος ήρθε σε επικοινωνία με τον Δήμο και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς. Λήφθηκε υπόψη ο ενδεικτικός χρονικός ορίζοντας του μέτρου καθώς και η σχέση του κάθε μέτρου με τα χαρακτηριστικά και τη φυσιογνωμία του Δήμου. Η αποτελεσματικότητα του κάθε μέτρου κρίθηκε ποιοτικά συνυπολογίζοντας τον στόχο που έχει τεθεί ανά περίπτωση και τη διεθνή εμπειρία από αντίστοιχους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας.

Στο τέλος, μετά από συζήτηση εντός της ομάδας εργασίας, αποκλείστηκαν μέτρα με χαμηλή βαθμολογία και επιλέχθηκαν τα πιο κατάλληλα.

Από τα συνολικά 68 μέτρα, επιλέχθηκαν προς εφαρμογή-υλοποίηση τα 50 μέτρα βιώσιμης κινητικότητας.

Τα αποτελέσματα της ποιοτικής ανάλυσης αξιολόγησης παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Ο συγκεκριμένος τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες αξιολόγησης και δημιουργία λίστας τελικών μέτρων που συντάχθηκαν στο ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMPs-UP.

Πίνακας 2: Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ

Πιθανά Μέτρα	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Εφικτότητα (1..5)	Αποτελεσματικότητα (1..5)	Επιλογή (NAI OXI)
Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.1, 1.2, 3.1, 4.3 9.1	εντός 5ετίας			NAI
Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	1.1, 1.2 και 3.1	εντός 5ετίας			NAI
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο και τοπικό οδικό δίκτυο	2.1, 3.1 3.3, 5.3 7.1 και 7.3	εντός 5ετίας			NAI

Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.4, 3.3 και 5.2	εντός 15ετίας			NAI
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου	2.4, 3.3 5.2	εντός 15ετίας			NAI
Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.4, 3.3 5.2	εντός 10ετίας			NAI
Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike – sharing)	6.2	εντός 5ετίας			NAI
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	2.3, 2.4, 3.3, 4.1	εντός 10ετίας			NAI
Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	6.2	εντός 5ετίας			NAI
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	5.1 και 6.2	εντός 5ετίας			NAI
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	6.2	εντός 5ετίας			OXI
Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	6.2	εντός 5ετίας			NAI
Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	1.3, 4.3, 9.1, 9.2 και 9.3	εντός 5ετίας			NAI
Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	7.2 και 7.4	εντός 10ετίας			NAI
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.4, 3.1, 3.3 και 5.2	εντός 15ετίας			NAI

Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3.1 και 3.2	εντός 15ετίας			OXI
Δημιουργία δημοτικής συγκοινωνίας	1.3, 4.3, 9.1, 9.2 και 9.3	εντός 5ετίας			NAI
Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίους	2.1, 3.1 και 3.2	εντός 10ετίας			NAI
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	2.3 και 9.2	εντός 10ετίας			NAI
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	10.1	εντός 5ετίας			NAI
Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	2.4 και 7.3	εντός 10ετίας			NAI
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	3.1, 3.2 και 4.1	εντός 10ετίας			OXI
Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	2.3 και 4.1	εντός 10ετίας			NAI
Δημιουργία Superblock	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1 και 7.3	εντός 10ετίας			NAI
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 5.3 και 7.1	εντός 15ετίας			NAI
Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχησης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου	3.3, 4.1 και 4.2	εντός 5ετίας			NAI
Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	7.2	εντός 15ετίας			NAI
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	4.1 και 4.2	εντός 5ετίας			NAI

προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού					
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	4.1 και 4.2	εντός 10ετίας			NAI
Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	2.3, 4.1, 7.1 και 7.3	εντός 5ετίας			NAI
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	2.3 και 9.3	εντός 10ετίας			NAI
Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	4.3, 9.1 και 9.3	σε όλη τη 15ετία			NAI
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	5.1 και 5.2	εντός 5ετίας			NAI
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	6.1	εντός 5ετίας			NAI
Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	8.1	σε όλη τη 15ετία			NAI
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	8.1	σε όλη τη 15ετία			NAI

Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	8.1	σε όλη τη 15ετία			NAI
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	8.1	σε όλη τη 15ετία			NAI
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών MMM	4.3, 6.1, 9.1 και 9.3	εντός 10ετίας			NAI
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	8.1	εντός 5ετίας			NAI
Κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1.3, 9.2 και 9.3	σε όλη τη 15ετία			NAI
Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	10.1	εντός 10ετίας			OXI
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.3, 9.2 και 9.3	σε όλη τη 15ετία			OXI
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	5.1	εντός 5ετίας			OXI

Δημιουργία Parklets	2.3 και 4.1	εντός 10ετίας			ΝΑΙ
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.4 και 4.1	εντός 5ετίας			ΟΧΙ
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	4.1	εντός 5ετίας			ΟΧΙ
Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή της πόλης	3.1, 3.2 και 9.3	εντός 5ετίας			ΟΧΙ
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	5.2	εντός 5ετίας			ΟΧΙ
Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	7.3	εντός 5ετίας			ΝΑΙ
Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)	3.3, 4.2, 5.2 και 7.3	εντός 5ετίας			ΝΑΙ
Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονίες)	2.4 και 4.1	εντός 5ετίας			ΝΑΙ
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	7.1 και 7.2	εντός 10ετίας			ΟΧΙ
Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	9.3	εντός 5ετίας			ΝΑΙ
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	5.1 και 6.2	εντός 15ετίας			ΟΧΙ

Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	2.4 και 4.1	εντός 15ετίας			OXI
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	9.2	εντός 5ετίας			OXI
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	8.1	εντός 5ετίας			OXI
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 3.1 και 3.2	εντός 5ετίας			OXI
Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του METRO	9.2 και 9.3	εντός 15ετίας			NAI
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	8.1	εντός 5ετίας			OXI
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1.3 και 9.3	σε όλη τη 15ετία			OXI
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1.3 και 9.3	σε όλη τη 15ετία			OXI
Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	3.1, 3.2 και 10.1	εντός 5ετίας			NAI
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1.3 και 9.3	σε όλη τη 15ετία			OXI
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	7.3	εντός 15ετίας			NAI

Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)	9.3	εντός 5ετίας			ΝΑΙ
Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	3.1, 3.2 και 10.1	εντός 10ετίας			ΝΑΙ

Παρουσίαση μέτρων παρέμβασης και πακέτων μέτρων

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

- 1) Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς
- 2) Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)
- 3) Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών
- 4) Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Προώθηση της ηλεκτροκίνησης
- 6) Βελτίωση της οδικής ασφάλειας
- 7) Οργάνωση της στάθμευσης
- 8) Εξασφάλιση προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για όλους τους χρήστες
- 9) Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής
- 10) Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων

Κάθε πακέτο μέτρων αποτελείται από μέτρα και παρεμβάσεις τα οποία εξειδικεύονται περαιτέρω στο Σχέδιο Δράσης, ήτοι στο Κεφάλαιο 4 του παρόντος παραδοτέου. Τα μέτρα που επιλέχθηκαν είναι τα κάτωθι.

Πακέτο Μέτρο 1: Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς

- 1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας
- 1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)
- 1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ
- 1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών ΜΜΜ
- 1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)

Πακέτο Μέτρων 2: Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)

- 2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
- 2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου
- 2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους
- 2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς
- 2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχισης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου

- 2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας
- 2.7 Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)
- 2.8 Αναβάθμιση – ανάρτηση κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονίες)

Πακέτο Μέτρων 3: Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

- 3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)
- 3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)
- 3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων
- 3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης

Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση - Ευαισθητοποίηση

- 4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών
- 4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς
- 4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)
- 4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 4.5 Δ Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθεσίμων μέσων μεταφοράς κ.α.

Πακέτο Μέτρων 5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης

- 5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
- 5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)

Πακέτο Μέτρων 6: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας

- 6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο και τοπικό οδικό δίκτυο
- 6.2 Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- 6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού
- 6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίου
- 6.5 Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πράσινου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες

Πακέτο Μέτρων 7: Οργάνωση της στάθμευσης

- 7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης
- 7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
- 7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς
- 7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ

Πακέτο Μέτρων 8: Εξασφάλιση προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για όλους τους χρήστες

- 8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων
- 8.2 Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες
- 8.3 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)
- 8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου
- 8.5 Δημιουργία Superblocks
- 8.6 Δημιουργία Parklets
- 8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ
- 8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Πακέτο Μέτρων 9: Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

- 9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
- 9.2 κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος
- 9.3 Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης
- 9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης

Πακέτο Μέτρων 10: Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων

- 10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
- 10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)
- 10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία κτλ.

Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων

Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας συνεργειών μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας 3: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων

<u>Προτεινόμενο Μέτρο</u>	<u>Συνέργειες</u>
1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	1.2, 1.3, 1.4, 5.1, 10.3
1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	1.1, 1.3, 1.4, 5.1, 10.3

1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	1.1, 1.2, 1.4, 5.1, 10.3
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών MMM	1.1, 1.2, 1.3, 10.3
1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	1.1, 1.2, 1.3, 1.4
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 8.1
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 8.1
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 8.1
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	2.5, 2.6, 2.7, 2.8
2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχησης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου	2.4, 2.6, 2.7, 2.8, 6.5
2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	2.4, 2.5, 2.7, 2.8, 7.4
2.7 Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)	2.4, 2.5, 2.6, 2.8, 8.5
2.8 Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονίες)	2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 8.4
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	2.1, 2.2, 2.3, 3.2, 8.1
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)	2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 8.1
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	3.4, 4.4, 7.1, 9.1
3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	3.3, 4.4, 7.2, 9.4
4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	4.2, 4.3, 8.2
4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	4.1, 4.3, 8.2

4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	4.1, 4.2, 4.4, 8.2
4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	3.3, 3.4, 4.3, 10.3
4.5 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	1.4, 4.3, 10.3
5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.1, 1.2, 1.3, 5.2, 10.3
5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	1.4, 5.1, 7.3, 8.6, 10.3
6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο και τοπικό οδικό δίκτυο	6.2, 6.3, 6.4, 6.5
6.2 Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	6.1, 6.3, 6.4, 6.5
6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	6.1, 6.2, 6.4, 6.5
6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίους	6.1, 6.2, 6.3, 6.5
6.5 Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πράσινου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 2.5
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	3.3, 7.2, 7.3, 7.4
7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	3.4, 7.1, 7.3, 7.4, 9.1
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	2.1, 2.2, 2.3, 7.1, 7.2, 5.2
7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	2.6, 7.1, 7.2, 9.1
8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2
8.2 Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	4.1, 4.2, 4.3, 6.4

8.3 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)	8.4, 8.5, 8.7, 8.8
8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	2.8, 8.3, 8.5, 8.7
8.5 Δημιουργία Superblocks	2.7, 8.3, 8.4, 8.6
8.6 Δημιουργία Parklets	2.1, 2.2, 2.3, 5.2, 8.5
8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ	8.3, 8.4, 8.5, 8.8
8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	8.3, 8.7
9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	3.3, 7.2, 7.4, 9.4
9.2 Κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	9.3, 9.4
9.3 Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	9.2, 9.4
9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	3.4, 9.1, 9.2, 9.3
10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	10.2, 10.3
10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας	10.1, 10.3

κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)	
10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία κτλ.	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 4.4, 4.5, 5.1, 5.2, 10.1, 10.2

2. Κοστολόγηση μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα διάφορα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και προτεινόμενες πηγές χρηματοδότησης.

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

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

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

Πίνακας 4: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Κωδικός πακέτου μέτρων	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος	Πιθανές Χρηματοδότησης
ΠΜ1	1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	1 υπηρεσία	€30,000.00	1.00	€30,000.00	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ1	1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	1 υπηρεσία	€45,000.00	1.00	€45,000.00	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ1	1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	1 έργο	€50,000.00	1.00	€50,000.00	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ1	1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών ΜΜΜ	ανά στάση	€5,000.00	15.00	€75,000.00	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ1	1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	1 έργο	€3,000.00	1.00	€3,000.00	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου

ΠΜ2	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	€50,000.00	8.61	€430.500,00	Ιδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ2	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	€100,000.00	4.00	€400.000,00	Ιδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ2	2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	€100,000.00	2.00	€200.000,00	Ιδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ2	2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	ανά τετραγωνικό μέτρο	€150,00	5,000.00	€750.000,00	Ιδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ2	2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων	ανά έξυπνη διάβαση	€5,000.00	30.00	€150,000.00	Ιδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, νέες

	σε κρίσιμα σημεία διάσχισης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου					προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
ΠΜ2	2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	1 υπηρεσία	€200,000.00	1.0	€200,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
ΠΜ2	2.7 Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)		€0.00		€0.00	
ΠΜ2	2.8 Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονιές)	1 υπηρεσία	€1,000,000.00	1.00	€1,000,000.00	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ιδιοί πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ3	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1 υπηρεσία	€50,000.00	1.00	€50,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Εκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ3	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)	ανά σταθμό	€5,000.00	13.00	€65,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ,

						Εκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
PM3	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1 υπηρεσία	€50,000.00	1.00	€50,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
PM3	3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	1 υπηρεσία/έργο	€50,000.00	1.00	€50,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
PM4	4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	ανά workshop	€2,500.00	15.00	€37,500.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, πόροι Α & Β' βάθμιας Εκπαίδευσης
PM4	4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	ανά workshop	€2,500.00	15.00	€37,500.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ιδιωτική πρωτοβουλία
PM4	4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	1 υπηρεσία	€5,000.00	1.00	€5,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

PM4	4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 υπηρεσία	€10,000.00	1.00	€10,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
PM4	4.5 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	1 υπηρεσία	€15,000.00	1.00	€15,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
PM5	5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας		€0,00		€0,00	
PM5	5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	ανά σταθμό	€18,000.00	33.00	€594,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία
PM6	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	ανά πινακίδα	€80.00	400.00	€32,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής
PM6	6.2 Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά κόμβο	€150,000.00	11.00	€1,650,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.

PM6	6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	ανά πινακίδα	€80.00	400.00	€32,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
PM6	6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίου	ανά τετραγωνικό μέτρο	€50.00	131,000.00	€6,550,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
PM6	6.5 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες		€0,00		€0,00	
PM7	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	ανά χώρο στάθμευσης	€200,000.00	2.00	€400,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ
PM7	7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 υπηρεσία	€150,000.00	1.00	€150,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Εκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία
PM7	7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων	ανά θέση στάθμευσης	€2,000.00	40.00	€80,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

	στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς					
ΠΜ7	7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	ανά θέση στάθμευσης	€100.00	10.00	€1,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας,
ΠΜ8	8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά χιλιόμετρο	€50,000.00	10.60	€530,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
ΠΜ8	8.2 Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	ανά σχολικό συγκρότημα	€10.000,00	26.00	€260,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
ΠΜ8	8.3Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1 μελέτη	€100,000.00	1.00	€100,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
ΠΜ8	8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	1 υπηρεσία	€50,000.00	1.00	€50,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.

PM8	8.5 Δημιουργία Superblocks	ανά τετραγωνικό μέτρο	€50.00	131,000.00	€6,550,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
PM8	8.6 Δημιουργία Parklets	ανά parklet	€5,000.00	20.00	€100,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
PM8	8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του METRO	1 μελέτη	€100.000,00	1.00	€100.000,00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
PM8	8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	€8.000	60.00	€480.000,00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
PM9	9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 υπηρεσία	€300,000.00	1.00	€300,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
PM9	9.2 Κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που	1 μονάδα	€150,000.00	1.00	€150,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

	λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος					
ΠΜ9	9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80.00€	100.00	€8000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
ΠΜ9	9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	ανά πινακίδα	80.00€	100.00	€8000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ10	10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		€0.00		€0.00	
ΠΜ10	10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες ΜΜΜ κ.α.)	1 μελέτη	€100,000.00	1.00	€100,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ10	10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 υπηρεσία	€150,000.00	1.00	€150,000.00	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Εκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα,

						νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
--	--	--	--	--	--	---

3. Διαβούλευση

3^η Διαβούλευση

Την Τετάρτη 10/07/2024 και ώρα 10:00 πραγματοποιήθηκε η 3^η διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας στον 2ο όροφο του Δημοτικού Κτίριου Αχαρνών 464 & Αγ. Αναργύρων στη Νέα Χαλκηδόνα, με δυνατότητα και εξ αποστάσεως συμμετοχής μέσω του συνδέσμου <https://us02web.zoom.us/j/88694119708>.

Στόχος της διαβούλευσης αυτής ήταν η ενημέρωση της δημοτικής αρχής, του δικτύου φορέων και των πολιτών για τα πρωταρχικά προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ. Στη διαβούλευση συμμετείχαν φορείς από τον ΟΑΣΑ και την Ελληνικό Μετρό Α.Ε, πολίτες και η δημοτική αρχή.

Η διαβούλευση ξεκίνησε με την παρουσίαση των προτεινόμενων πακέτων μέτρων καθώς και αναλυτικά τα μέτρα που περιλαμβάνονται σε κάθε ένα από αυτά. Στην παρουσίαση τονίστηκε ότι η επεξήγηση των πακέτων μέτρων θα αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου όπως επίσης και ερωτηματολόγιο ώστε οι πολίτες να διατυπώσουν τις απόψεις τους για τα προτεινόμενα μέτρα.

Μετά το πέρας της παρουσίασης των προτεινόμενων μέτρων από τον ανάδοχο ακολούθησε συζήτηση με τους συμμετέχοντες. Αρχικά τον λόγο πήρε εκπρόσωπος από τον φορέα του ΟΑΣΑ ως προς την επίδραση των μέτρων στο υφιστάμενο δίκτυο του ΟΑΣΑ. Επίσης τονίστηκε ότι, λόγω της κυκλοφορίας τρόλεϊ στο Δήμο, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το κόστος μετεγκατάστασης της υποδομής σε περίπτωση που κάποιο μέτρο επηρεάζει το δίκτυο του τρόλεϊ, όπως για παράδειγμα οι μονοδρομήσεις. Από την πλευρά της ομάδας εργασίας, αναφέρθηκε ότι στις προτάσεις έχει ληφθεί υπόψη το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΑΣΑ. Η εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ επισήμανε επίσης ότι η νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου θα επηρεάσει την ταχύτητα των λεωφορείων και κατά επέκταση την συχνότητα των δρομολογίων. Ζητήθηκε από τον ΟΑΣΑ να μην επηρεαστούν κεντρικοί οδικοί άξονες (για παράδειγμα Λεωφ. Κηφισίας, Αλεξάνδρας, Πατησίων, Δεκελείας κ.ά.) οι οποίοι δεν θα εντάσσονται στο ευρωπαϊκό πλαίσιο του νέου ορίου ταχύτητας στα 30km/h. Όπως αναφέρθηκε, ο Κ.Ο.Κ. δίνει τη δυνατότητα στο Δήμο να υπάρχει δημοτικό δίκτυο. Τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ κινούνται τόσο στο δημοτικό δίκτυο όσο και σε συλλεκτήριες. Με αφορμή τα όρια ταχύτητας συζητήθηκε το Στρατηγικό Σχέδιο που ετοιμάζει ο ΟΑΣΑ ο οποίος θα λάβει υπόψη του τα ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί από τους Δήμους της Αττικής. Από Σεπτέμβριο έως Δεκέμβριο οι Δήμοι θα κληθούν να συζητήσουν με τον ΟΑΣΑ για τον σχεδιασμό σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Επίσης στο άμεσο μέλλον ο ΟΑΣΑ έχει θέσει στόχο να αυξήσει τα οχήματα και τους οδηγούς.

Μια ακόμη ερώτηση που τέθηκε προς την ομάδα εργασίας είναι το ποσοστό μετακίνησης των κατοίκων με πατίνια και ποδήλατα. Η ομάδα απάντησε ότι σύμφωνα με τη σύνθεση κυκλοφορίας που προέκυψε από μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, το ποσοστό μετακίνησης με αυτά τα μέσα είναι μικρότερο από 1%. Ο ΟΑΣΑ επιβεβαίωσε ότι το ποσοστό αυτό ανέρχεται περίπου στο 0,2%. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας του ερωτηματολογίου, η ομάδα εργασίας τόνισε ότι παράγοντες που επηρεάζουν τη χρήση τέτοιων μέσων είναι το χαμηλό επίπεδο ασφάλειας και η έλλειψη υποδομών. Είναι σημαντικό να υπάρξει διαφήμιση από την πλευρά του Δήμου, ειδικά από τη στιγμή που ο Δήμος θα προμηθευτεί κοινόχρηστα ποδήλατα, αλλά και διατήρηση των υποδομών. Είναι ευκαιρία λοιπόν, να γίνει σωστή επικοινωνία της εκστρατείας κοινόχρηστων ποδηλάτων και για τη δημιουργία οδών cycle street.

Εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό Α.Ε. ανέφερε ότι από επιτόπιες αυτοψίες έχει παρατηρηθεί μεγαλύτερος αριθμός ποδηλάτων στο τελευταίο βαγόνι.

Στη συνέχεια, ο εκπρόσωπος του ΟΑΣΑ επισήμανε ότι θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη του Δήμου για θέσεις φόρτισης ηλεκτροκίνητων λεωφορείων του ΟΑΣΑ.

Έπειτα τον λόγο πήρε, εκπρόσωπος της δημοτικής αρχής ο οποίος τόνισε ότι η κοινωνία δεν δέχεται μαζικές αλλαγές και συλλογικά μέτρα. Έχει δομηθεί ο τρόπος ζωής τους με συγκεκριμένη καθημερινότητα και για να αλλάξει αυτή θα πρέπει να γίνει σταδιακά. Ουσιαστικά θα πρέπει να αναδειχθεί το ποδήλατο ως ένα μέσο το οποίο δεν είναι ανταγωνιστικό. Για παράδειγμα θα μπορούσε να ξεκινήσει μια ανάπλαση από τη διασταύρωση Αναγεννήσεως έως την πλατεία της Νέας Χαλκηδόνος και αφού περάσει ένα εύλογο χρονικό διάστημα να γίνει μια πιλοτική χάραξη για το ποδήλατο από την οδό Χίου προς την πλατεία.

Ένα άλλο ζήτημα που τέθηκε είναι ότι πρέπει να παρθούν σημαντικά μέτρα για τη στάθμευση και κυρίως τις ημέρες αγώνων στο γήπεδο της Α.Ε.Κ. Εκπρόσωπος του Δήμου απάντησε ότι οι αγώνες πραγματοποιούνται ανά 15 ημέρες περίπου. Ωστόσο, παραβιάσεις γίνονται καθημερινά από τους κατοίκους του Δήμου όπως για παράδειγμα υψηλές ταχύτητες σε στενούς δρόμους, δίκυκλα σταθμευμένα επί του πεζοδρομίου κ.ά. Οπότε θα πρέπει πρώτα οι ίδιοι οι κάτοικοι να σέβονται τον Κ.Ο.Κ και μετά να παρθούν μέτρα για το γήπεδο. Αρχικά θα μπορούσε να λειτουργήσει ελεγχόμενη στάθμευση στο κέντρο και η δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης αναγνωρίζοντας το πρόβλημα εύρεσης κενών χώρων. Επισημάνθηκε ότι οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να απευθύνονται στους επισκέπτες και όχι στους κατοίκους.

Η ομάδα εργασίας ανέφερε ότι τα μέτρα θα υλοποιηθούν σταδιακά λόγω πόρων και διαδικασιών και επίσης τα περισσότερα μέτρα είναι συμπληρωματικά, οπότε θα πρέπει να έχει προηγηθεί η υλοποίηση μερικών μέτρων στην 5ετία και περισσότερων στην 10ετία και στην 15ετία. Συζητήθηκαν οι συχνότητες των λεωφορείων κατά τη θερινή περίοδο οι οποίες μειώνονται αλλά δεν μπορούν να αυξηθούν και ακολούθησε συζήτηση για το γενικότερο σύνολο του μεταφορικού δικτύου.

Η συζήτηση έκλεισε με αναμονή των σχολίων από φορείς και πολίτες.

Διαβούλευση μέσω ερωτηματολογίου

Με στόχο την μεγαλύτερη συμμετοχή στο πλαίσιο του συμμετοχικού σχεδιασμού για τα μέτρα του ΣΒΑΚ, δημιουργήθηκε ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο στο οποίο οι κάτοικοι και οι φορείς μπορούν να διατυπώσουν την άποψή τους ως προς τα πακέτα μέτρα, τα προτεινόμενα μέτρα και έχουν τη δυνατότητα να προσθέσουν μέτρα/παρεμβάσεις που θεωρούν ότι θα συμβάλλουν θετικά για τις βιώσιμες μετακινήσεις στον Δήμο.

Το ερωτηματολόγιο είναι διαθέσιμο μέσω του παρακάτω συνδέσμου:
<https://forms.gle/gDyppp8XKBp1qdGN9>

Ο σύνδεσμος του ερωτηματολογίου κοινοποιήθηκε τόσο μέσω της ιστοσελίδας του Δήμου όσο και κοινωνικών δικτύων, ωστόσο η συμμετοχή ήταν πολύ μικρή με αποτέλεσμα το δείγμα να μην είναι αντιπροσωπευτικό (συνολικός αριθμός συμμετεχόντων: 10).

Οι προσκλήσεις για την συμμετοχή των πολιτών για τη διατύπωση γνώμης στα μέτρα του ΣΒΑΚ είναι διαθέσιμες κάτωθι:

[Πρόσκληση για συμμετοχή στη διαβούλευση για το νέο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(ΣΒΑΚ\) του Δήμου μας - Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνος](#)

[Πρόσκληση συμμετοχής στην έρευνα ερωτηματολογίων του σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(Σ.Β.Α.Κ.\) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος - Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνος](#)

4. Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης

Περιγραφή πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων 1: Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς	
Σύνδεση με στόχους	1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου 1.3. Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 6.1. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 9.1. Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας 9.2. Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις 9.3. Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
	Γενική περιγραφή
	Το συγκεκριμένο πακέτο επικεντρώνεται στην ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας και της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αλλά και στη συνδεσιμότητα με τους όμορους Δήμους. Αφορά αφενός στη δημιουργία Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας εντός του Δήμου με ενδεικτικά προτεινόμενα δρομολόγια και περιλαμβάνει μέτρα προκειμένου αυτή η νέα υπηρεσία να υποστηρίζεται από νέες τεχνολογίες ώστε να είναι ελκυστική (μικρά και ευέλικτα οχήματα- ασφαλείς στάσεις), φιλική στο περιβάλλον (μη ρυπογόνα οχήματα), συνεπής (υποστήριξη με δίκτυο τηλεματικής), διαθέσιμη συνδυαστικά με άλλα μέσα (ταξί, συνδυασμός με υποδομές στάθμευσης ή υποδομές ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων) καθώς και ευέλικτη (με διαθεσιμότητα βάση ζήτησης). Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωσης των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου. Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.
	
	Εικόνα 1: Λεωφορείο mini bus συστήματος DRT (προτείνεται και η ενσωμάτωση μικρών ηλεκτρικών λεωφορείων)



Εικόνα 2: Μικρό ηλεκτρικό λεωφορείο Ρεθύμνου



Εικόνα 3: Μικρό λεωφορείο κατά παραγγελία



Εικόνα 4: Σύστημα τηλεματικής δημόσιας συγκοινωνίας

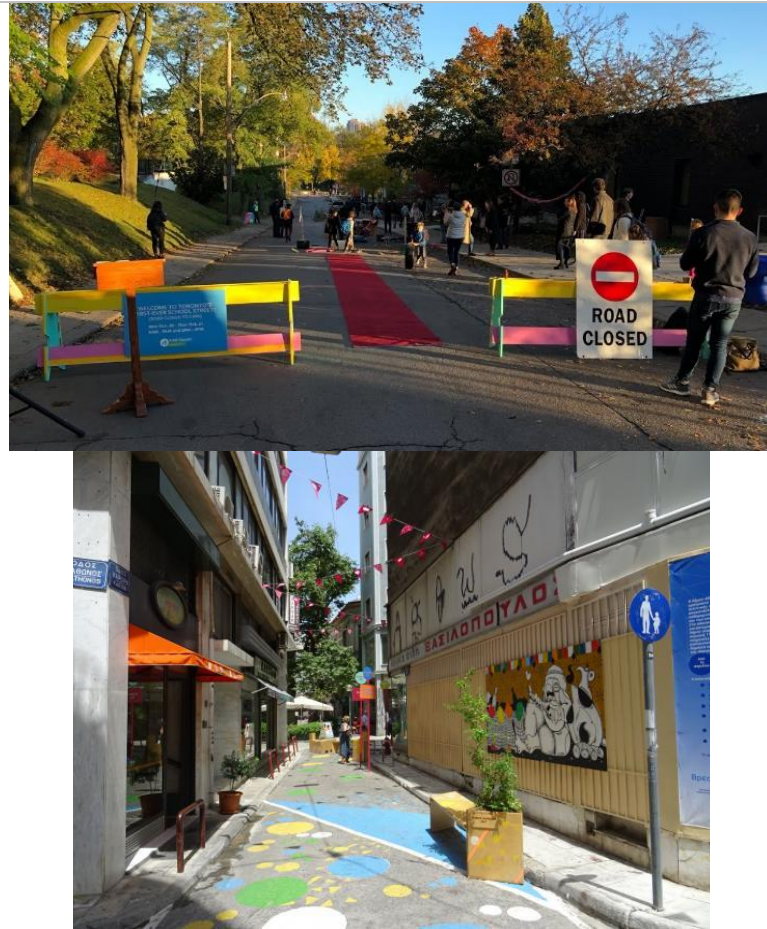
Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας

Η επαναλειτουργία της Δημοτικής Συγκοινωνίας η οποία θα λειτουργεί ολοκληρωμένα θα βελτιώσει τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις των πολιτών στο Δήμο και θα μειώσει τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης για μικρές αποστάσεις. Η δημοτική συγκοινωνία αυτή θα λειτουργεί συνδυαστικά και συμπληρωματικά των υφιστάμενων γραμμών του ΟΑΣΑ, ενώ το δίκτυο είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει και τον μελλοντικό σταθμό της γραμμής 4 του μετρό.

1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ΟΝ – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση. Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.
1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των γραμμών λεωφορείων και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας. Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων.
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών MMM	Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυναμικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας. Επίσης η ενσωμάτωση στην στάση ψηφιακών εφαρμογών (π.χ QR-CODE) διευκολύνει τους χρήστες να ενημερώνονται για τις διαδρομές και τους χρόνους.
1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	Η ενίσχυση των μετακινήσεων με ταξί μπορεί να αποτελέσει μία σημαντική εναλλακτική μετακίνησης σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα με όφελος για το δημόσιο χώρο καθώς αποφεύγεται η αναζήτηση στάθμευσης και μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην πόλη. Η χωροθέτηση θέσεων αναμονής (πιάτσες) ταξί σε κεντρικά σημεία της πόλης, η συνδυαστική χωροθέτησή τους κοντά σε σημεία μετεπιβίβασης είτε σε λεωφορείο είτε σε κοινόχρηστα μέσα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την αποσυμφόρηση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Πακέτο μέτρων 2: Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)		
Σύνδεση με στόχους		2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών 2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση 2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 4.1. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας 4.2. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.3. Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Γενική περιγραφή Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται έργα-παρεμβάσεις που στόχο έχουν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά κυρίως να ενισχύσουν την παρουσία τους στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Επιδιώκεται συνολικά επιπλέον η βελτίωση των προσβασιμότητας σε διάφορα σημεία του Δήμου. Αυτό θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του ποδηλάτου και του περπατήματος, με συνέπεια τη μείωση της χρήσης ΙΧ για μετακινήσεις εντός της πόλης αλλά και εν γένει για μετακινήσεις σε όμορους Δήμους. Παράλληλα το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση της αισθητικής του Δήμου. Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου και τη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.	
	 Εικόνα 5: Παραδείγματα αποκλειστικής υποδομής ποδηλάτου με υπερύψωση σε σχέση με το οδόστρωμα.	



Εικόνα 6: Παραδείγματα προσωρινών πεζοδρομήσεων με έργα μικρής κλίμακας και χαμηλού κόστους.



Εικόνα 7: Παραδείγματα διαβάσεων πεζών που συμβάλουν στην ασφαλή και άνετη μετακίνηση των πεζών.



Εικόνα 8: Λωρίδα ποδηλάτου μικτής χρήσης και με όριο ταχύτητας 30 km/h για ασφαλή συνύπαρξη οχημάτων και ποδηλάτων.



Εικόνα 9: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου πριν και μετά

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε οδούς της πόλης όπου ποδήλατο και αυτοκίνητο θα κινούνται στον ίδιο χώρο με προτεραιότητα στο ποδήλατο. Οι ίδιες αυτές διαδρομές είναι οι «πράσινες διαδρομές» όπου ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ

	παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση. Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Σημειώνεται, μάλιστα, ότι στην περίπτωση του Δήμου όπου παρατηρείται απουσία υποδομών ποδηλάτου εκτός του Άλσους, η δημιουργία διαδρομών μικτής χρήσης θα ήταν μια ιδιαίτερα αποτελεσματική λύση για την προώθηση του μέσου, λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του τοπικού οδικού δικτύου.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου	Όπως καθίσταται σαφές από το μέτρο 2.1, η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου προϋποθέτει μια σειρά από πρόσθετες ενέργειες και μέτρα όπως υποδομές, αλλαγή νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του μέσου κ.α.. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπλαση των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών. Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Σε γενικές γραμμές στόχος είναι η ενίσχυση του απολύτως ελλιπούς (υφιστάμενου) δικτύου κίνησης ποδηλάτου που περιορίζεται μονάχα στο εσωτερικού του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας με την κατάλληλη υποδομή που θα εξασφαλίζει με ενιαίο και ασφαλή τρόπο την κίνηση στο σύνολο του Δήμου. Σημαντικό πλεονέκτημα για το εν λόγω εγχείρημα αποτελεί ο υφιστάμενος σχεδιασμός σύμφωνα με τον οποίο η χάραξη του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου και της Ποδηλατικής Αττικής Οδού (Άγιοι Ανάργυροι – Λαύριο) διατρέχουν τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην σύνδεσή του μέσω ποδηλάτου τόσο με τους όμορους Δήμους όσο και με άλλους Δήμους που βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση.
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται

	η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση περιοχών μεταξύ όμορων δήμων με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ περιοχών που ανήκουν σε διαφορετικούς δήμους. Στην περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος με υπερτοπικό χαρακτήρα πέριξ του οποίου εντοπίζονται αρκετοί σημαντικοί πόλοι έλξης, ο σχεδιασμός διαδημοτικών διαδρομών ποδηλάτου είναι απαραίτητος για την ενδυνάμωση του μέσου και τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ για μικρές αποστάσεις. Σημειώνεται ότι για τον σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων ιδιαίτερα σημαντικό είναι να λαμβάνονται υπόψη ήδη θεσμοθετημένες αντίστοιχες προσπάθειες όπως είναι το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, το προτεινόμενο δίκτυο του ΟΡΣΑ κ.α. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών που θα συνδέει το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος με την Νέα Ιωνία, τους Αγ. Αναργύρους, το Περιστέρι, τα Πατήσια, τη Μεταμόρφωση κ.ά.
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ.(με αστικό εξοπλισμό) ή 1,5μ. καθαρής ελεύθερης όδευσης πεζών εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ' ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση. Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Το εν λόγω μέτρο προτείνεται να εφαρμοστεί, κατά προτεραιότητα στην περιοχή προστασίας Α, η οποία βρίσκεται πέριξ της κεντρικής «πλατείας» (τομή Λ. Δεκελείας & Σάρδεων – Προύσης) και στην οδό Πίνδου και έπειτα σταδιακά να εξαπλωθεί στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου.
2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχησης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου	Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση

	οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος. Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπλαση (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσω δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.). Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).
2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.
2.7 Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)	Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδοφωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).
2.8 Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονίες)	Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος έχει να επιδείξει πληθώρα πολύτιμων χώρων ιστορικού, πολιτιστικού κ.α. ενδιαφέροντος. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων, ή γενικότερα σημαντικών χώρων – υπερτοπικών πόλων έλξης μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους. Ταυτόχρονα σημαντικοί δημόσιοι χώροι του Δήμου, όπως ο κοινόχρηστος χώρος του Ιερού Ναού Κοιμήσεως Θεοτόκου και του Κλειστού Γυμναστηρίου, ο κοινόχρηστος χώρος στα σχολεία 1^ο Ενιαίο Λύκειο Νέας Φιλαδέλφειας και 2^ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Φιλαδέλφειας και η Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως είναι απαραίτητο να αναπλάστούν και να αναδειχθούν βελτιώνοντας το βιωτικό επίπεδο των κατοίκων.
Ορίζοντας 5ετίας - Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών: Μήκος: 9,20 Km - Διαδρομή 1: Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θοδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών - Εθν. Αντιστάσεως - Διαδρομή 2: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Σμύρνης – Ειρήνης – Ν. Τρυπιά - Διαδρομή 3: Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου - Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)	

- ο Διαδρομή 4: Μήδειας – πάροδος Πίνδου – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)

● Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων: Αριθμός 3

- ο Ιερός Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου και Κλειστό Γυμναστήριο
- ο Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως
- ο Κοινόχρηστος χώρων στα σχολεία 1^ο Ενιαίο Λύκειο Νέας Φιλαδέλφειας και 2^ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Φιλαδέλφειας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
- Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [7]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

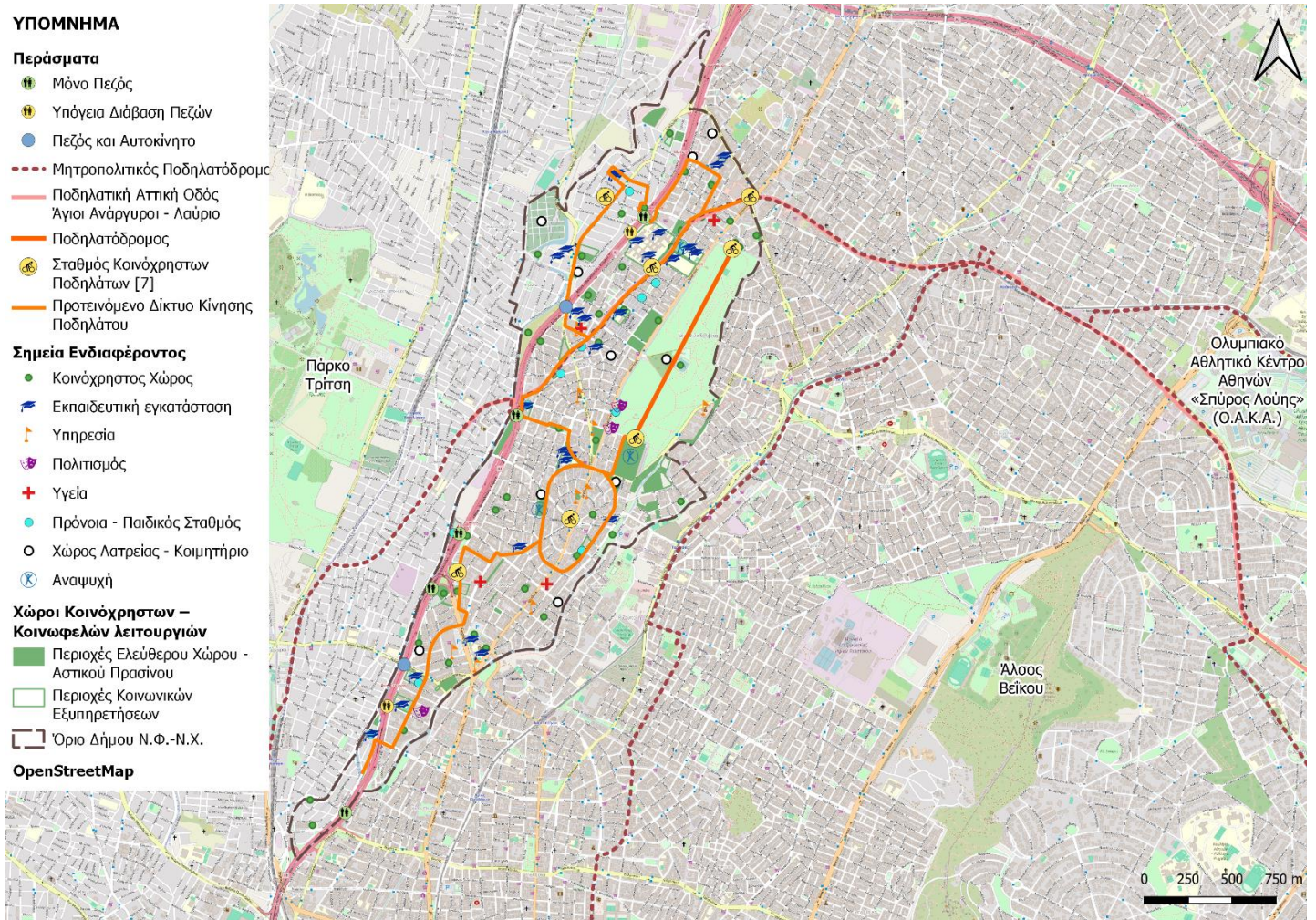
Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

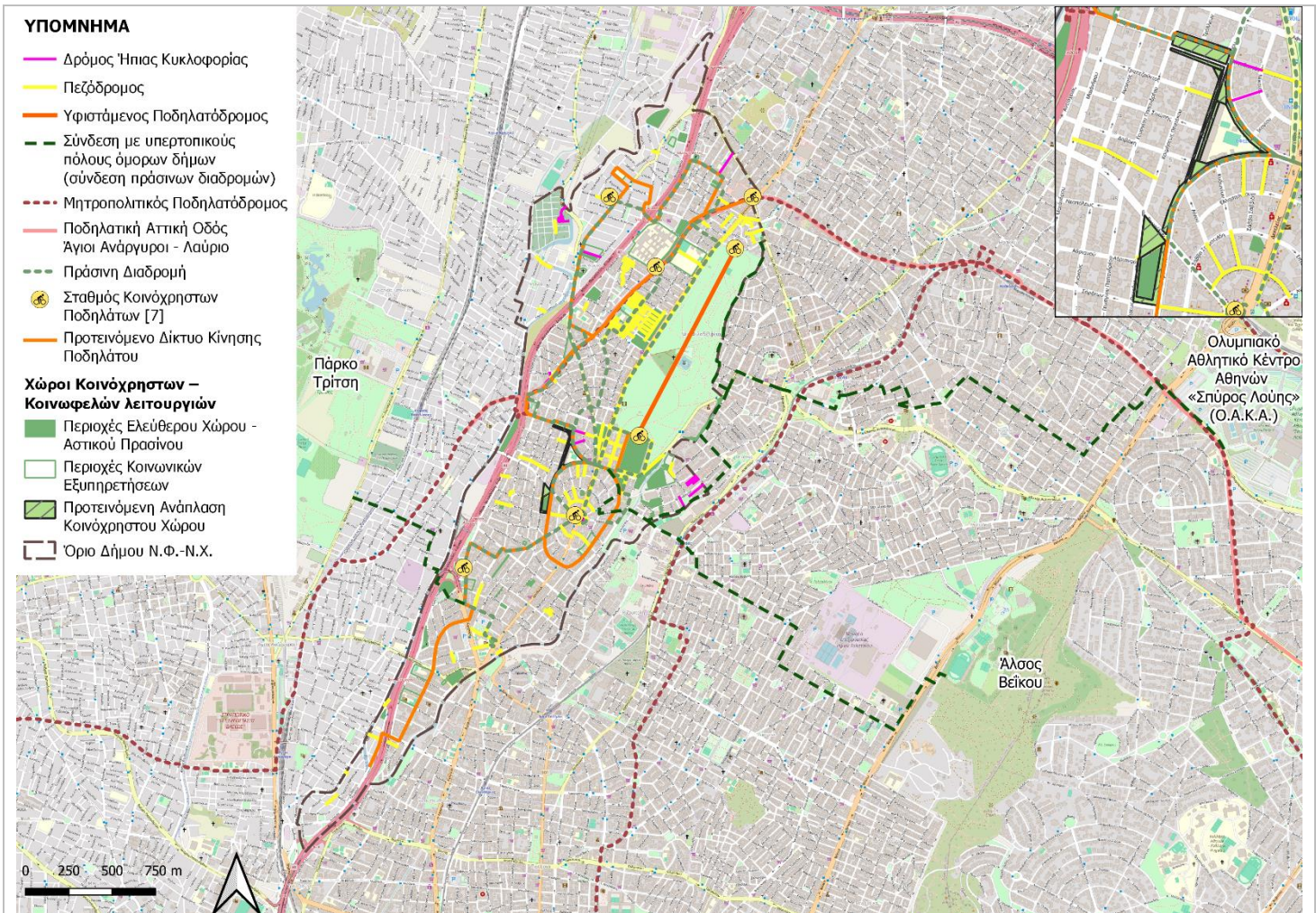
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 10: Προτεινόμενο ποδηλατικό δίκτυο – Ορίζοντας 5ετίας

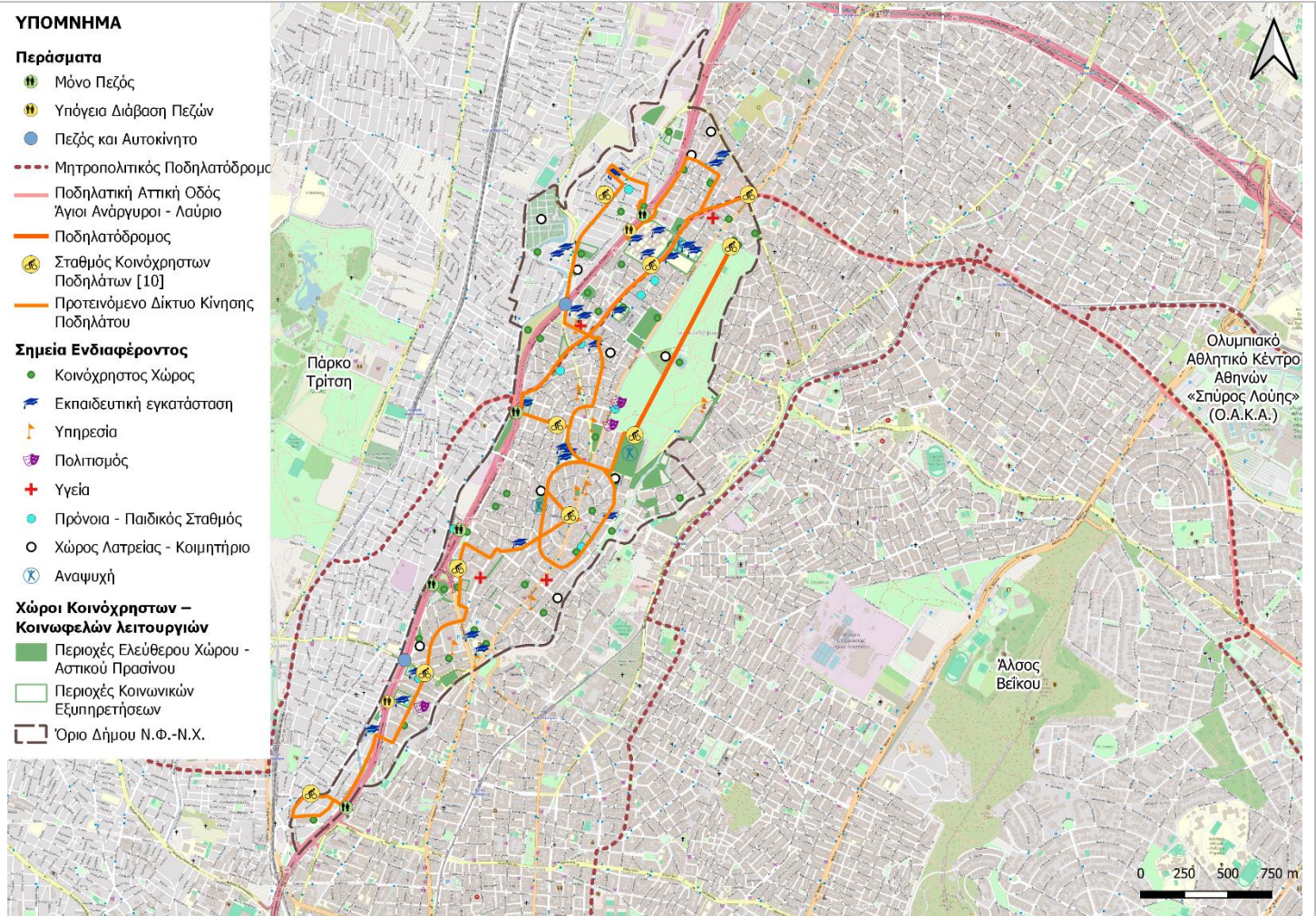


Εικόνα 11: Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων – Ορίζοντας 5ετίας

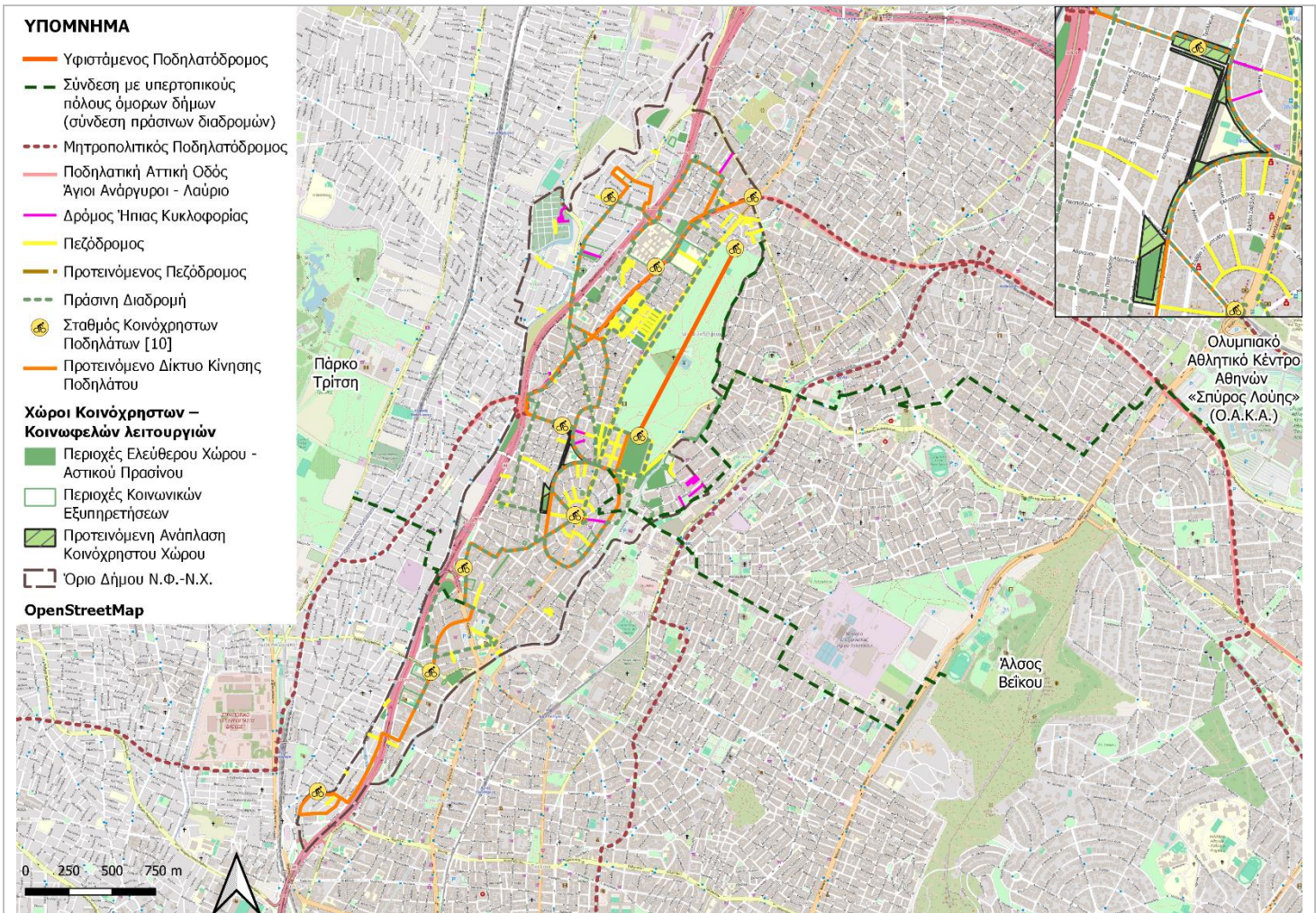
Ορίζοντας 10ετίας

Μήκος: 11,51 Km (αύξηση κατά 2,31 km)

- Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισσού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θωδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης
- Διαδρομή 2: Ειρήνης – Σμύρνης – Φωκών – Ν. Τρυπιά - Βρυούλων – Σάρδεων
- Διαδρομή 3: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Μήδειας – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
- Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου – Μαρμαρά - Ν. Πλαστήρα – Σκρα – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Διαδρομή 5: Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Κασσάνδρας – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)



Εικόνα 12: Προτεινόμενο ποδηλατικό δίκτυο – Ορίζοντας 10ετίας



Εικόνα 13: Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

Μήκος: 14,61 km, αύξηση κατά 3,01 km

- Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισσού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θωδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης – Αγίας Τριάδος
- Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Αγίας Ευφημίας – Ειρήνης – Σμύρνης – Φωκών – Ν. Τρυπιά – Βρυούλων – Σάρδεων – Προύσης
- Διαδρομή 3: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Μήδειας – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
- Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου - Μαρμαρά
 - Παρακλάδι α: Τρωάδος - Θεσσαλονίκης

- Παρακλάδι β: Ν. Πλαστήρα – Σκρα – Χίου – Ρόδου – Νάξου – Λ. Δεκελείας - Ατρέως (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Διαδρομή 5: Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Κασσάνδρας – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
- Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [13]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υγηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 14: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου – ορίζοντας 15ετίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- - - Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- - - Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- - - Πράσινη Διαδρομή
- ⦿ Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [13]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 15: Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 3: Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών		
Σύνδεση με στόχους		1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης 5.2 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου 6.1. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο 6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)
	Γενική περιγραφή	
	Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται μέτρα που ενισχύουν τα κοινόχρηστα μέσα έναντι της ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η δημιουργία νέων υπηρεσιών για την κυκλοφορία μέσω κοινής χρήσης, δηλαδή car-pooling και bike-sharing Στόχος είναι η διεύρυνση των εναλλακτικών ως προς την επιλογή του μέσου μετακίνησης. Παράλληλα επιδιώκεται η αύξηση της πληρότητας εντός των ΙΧ από το 1.0-1.2 που είναι σήμερα στο 1.5-2.0 μετακινούμενους ανά όχημα. Αυτό θα έχει ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που δαπανάται για τις μετακινήσεις και στη αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Σημειώνεται ότι με την ενίσχυση των μέσων κοινής χρήσης αυξάνεται κατά κανόνα η χρήση ποδηλάτου στην πόλη με άμεσο αντίκτυπο τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου. Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνas που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.	
		
	Εικόνα 16: Κοινόχρηστο (dockless) σύστημα μικροκινητικότητας με e-scooter. Τα e-scooter μπορούν να εξυπηρετήσουν μετακινήσεις μικρού μήκους (last mile transport)	



Εικόνα 17: Κοινόχρηστο σύστημα ποδηλάτων



Εικόνα 18: Παράδειγμα λειτουργίας συστήματος συνεπιβατισμού

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις. Τα οχήματα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless). Το σύστημα αποτελείται από τα οχήματα και την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου καθώς και τις θέσεις εναπόθεσης. Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με το μέτρο 3.2 και μπορούν να έχουν κοινά σημεία εναπόθεσης. Σημειώνεται ότι τα κοινόχρηστα οχήματα (πατίνια ή ποδήλατα) μπορούν να κυκλοφορούν στις ποδηλατικές υποδομές και αποτελούν μία ελκυστική εναλλακτική χρήσης μοτοσυκλέτας.

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)

Το σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα ποδήλατο (π.χ. συμβατικό, ηλεκτρικό ή υποβοηθούμενο) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις.

Τα ποδήλατα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless) και λειτουργεί 24/7.

	Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία. Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (Δημόσιες Υπηρεσίες, Άλσος, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει αυτόματα το «ταίριασμα» των μετακινούμενων.
3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	Η τεχνολογία αποτελεί ένα απαραίτητο εργαλείο το οποίο διευκολύνει την διαχείριση της κυκλοφορίας. Αυτό γίνεται μέσα από εφαρμογές παρακολούθησης σύμφωνα με τις οποίες σε ώρες αιχμής δίνουν προτεραιότητα σε οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας ή σε περιπτώσεις τροχαίου συμβάντος εκτρέπουν την κυκλοφορία. Επίσης είναι ένα μέσο με το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί η παράνομη στάθμευση μέσω εγκατάστασης αισθητήρων
<u>Ορίζοντας 5ετίας</u> Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 7	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [7]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υγηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικό Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 19: Προτεινόμενες θέσεις bike-sharing – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 10 αύξηση κατά 3

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [10]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 20: Προτεινόμενες θέσεις bike -sharing – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 13 αύξηση κατά 3

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

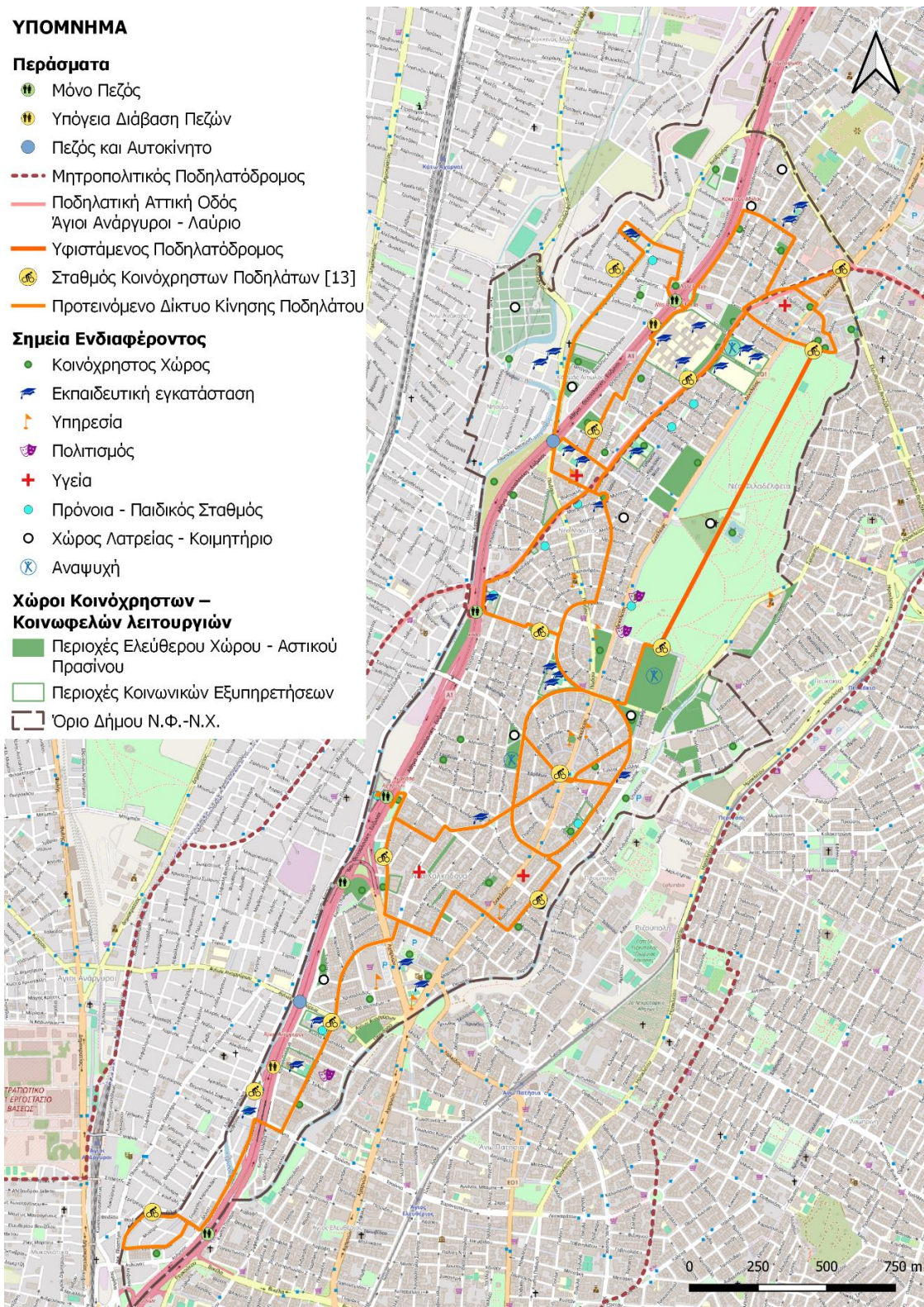
- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [13]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

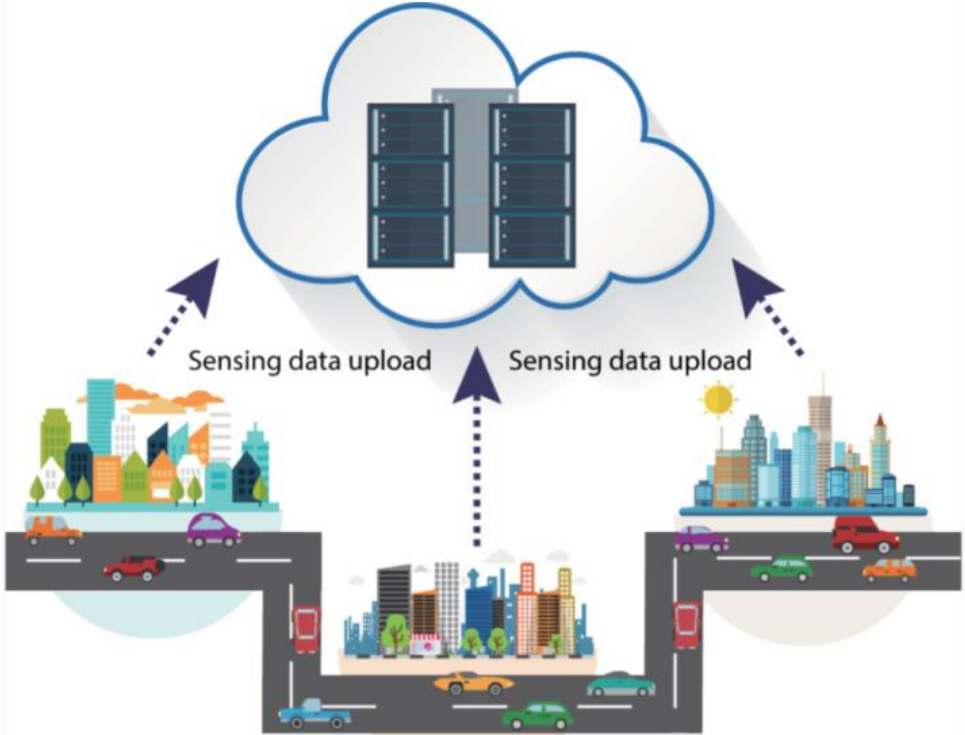
- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υψηλρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού
Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 21: Προτεινόμενες θέσεις bike -sharing – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση	
Σύνδεση με στόχους	8.1. Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής.
Γενική περιγραφή	
Προϋπόθεση για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινούνται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες σε ένα τόπο είναι η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και η ταυτόχρονη επικοινωνία του στόχου και της αναγκαιότητας για αλλαγές. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, μελετητές, φορείς και δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημαίνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Η υλοποίηση του συνόλου των μέτρων του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη διοργάνωση επικοινωνιακών εκδηλώσεων για την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινούμενων καθώς και τη συνεχή καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών για τα ζητήματα μετακινήσεων, είτε αυτά αφορούν προβλήματα και νέες ανάγκες είτε νέες προτάσεις και ιδέες.	
 Εικόνα 22: Εργαλεία crowdsensing για συγκέντρωση δεδομένων κινητικότητας και μετέπειτα επεξεργασία	
Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους	
4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται) και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

	Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές- φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης. Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ' έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).
4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων εκμάθησης οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς αλλά και κυκλοφοριακής αγωγής, καθώς αρκετά μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων εντός των αστικών περιοχών αποτελείται από εμπορευματικές μεταφορές.
4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	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. Το ρόλο αυτό μπορεί να λάβει το συσταθέν Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου. Επίσης, μέσω των εργαστηρίων μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α
4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Το μέτρο αυτό αφορά στην υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στο Δήμο και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας). Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που 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 (ενδ. 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).
4.5 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

Πακέτο μέτρων 5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων	
Σύνδεση με στόχους	1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου 1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων 1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
	Γενική περιγραφή
	Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το παρόν πακέτο μέτρο έχει άμεση συσχέτιση με την υλοποίηση ΣΦΗΟ για την περαιτέρω εξειδίκευση του προτεινόμενου σχεδιασμού. Στόχος είναι η μείωση των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και η αντικατάσταση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων (και δη αυτοκινήτων) με μη ρυπογόνα οχήματα.
	
	Εικόνα 23: Σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο πεζοδρόμιο. Υποστηρίζει θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης παρά την οδό.



Εικόνα 24: Ηλεκτρικό απορριμματοφόρο όχημα

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Για τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ο οποίος έχει εκπονήσει ΣΦΗΟ, το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή του. Επιπλέον, εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Σε αυτό, προβλέπεται η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, λεωφορεία, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, TAXI, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.). Επίσης ειδική μέριμνα θα πρέπει να υπάρχει για φορτιστές λεωφορείων της δημόσιας συγκοινωνίας.

Το σύνολο των σταθμών φόρτισης Η/Ο δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την κυκλοφορία ευάλωτων ομάδων πληθυσμού (πεζών, ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων, ποδηλάτων κ.α.).

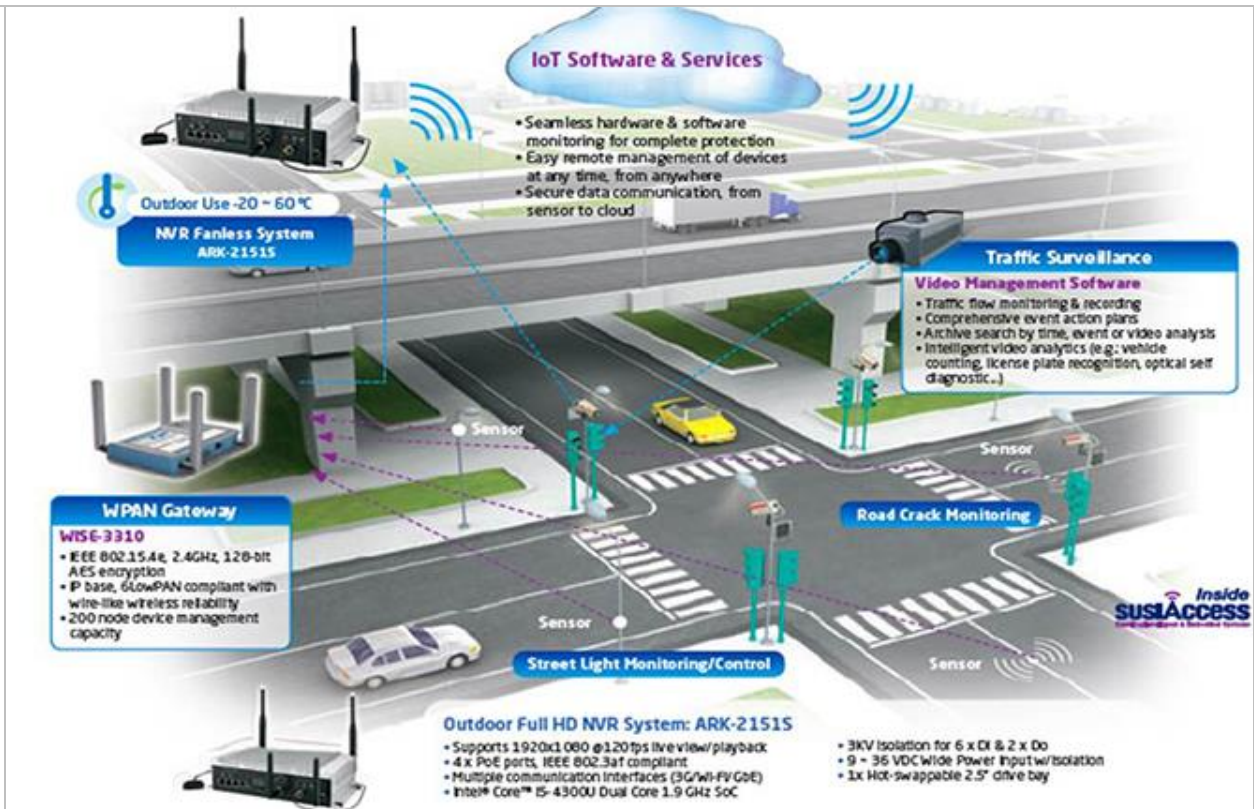
Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας	
Σύνδεση με στόχους	5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου 6.1 Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Γενική περιγραφή
	Το πακέτο μέτρων 6 περιλαμβάνει μέτρα τα οποία στοχεύουν αφενός στη μείωση της των κυκλοφορόντων οχημάτων εντός της πόλης με άμεσο στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη μείωση των τροχαίων συμβάντων. Καθοριστικής σημασίας μέτρο είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας στο σύνολο των γειτονιών και η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου εφαρμόζεται χαμηλό όριο ταχύτητας 20-30 km/h (ή και χαμηλότερο σε περιπτώσεις). Επίσης η βελτίωση των διασταυρώσεων αποτελεί σημαντικό μέτρο για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Υπάρχουν ποικίλοι τρόποι με τους οποίους μπορεί μια διασταύρωση να αναδιαμορφωθεί ώστε να είναι περισσότερο ασφαλής για όλους τους χρήστες. Ένας τρόπος είναι η προέκταση των γωνιών των εκατέρωθεν οικοδομικών τετραγώνων ώστε να περιοριστεί ο χρόνος προσπέλασης των πεζών. Στην ίδια φιλοσοφία εντάσσεται και το μέτρο για την αύξηση του χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες. Επίσης ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο είναι η ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, αλλά και η δημιουργία παρακαμπτήριων οδών για την προστασία των γειτονιών.
	
	Εικόνα 25: Οδός ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h και (ελεγχόμενη) παρόδια στάθμευση. Το συγκεκριμένο οδικό περιβάλλον επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτη και οχημάτων.



Εικόνα 26: Παράδειγμα βελτίωσης κόμβου για την αύξηση της ασφάλειας ευάλωτων χρηστών και ομαλότερης συνύπαρξης μεταξύ ανθρώπων και οχημάτων



Εικόνα 27: Αλλαγή-μείωση ορίων ταχύτητας με χρήση ανάλογης σήμανσης



Εικόνα 28: Παράδειγμα ευφυούς συστήματος μεταφορών για παρακολούθηση ροής οχημάτων, έλεγχο της ποιότητας του οδοστρώματος και παρακολούθηση λειτουργίας φωτεινών σηματοδοτών.

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο και τοπικό οδικό δίκτυο

Η μείωση των ορίων ταχύτητας είναι, άμεσα συνδεδεμένη με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ενώ πρόκειται για ένα μέτρο που, αναμφισβήτητα, θέτει σε προτεραιότητα τους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων όπως παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικές δυσκολίες). Ταυτόχρονα, αρκετά είναι και τα περιβαλλοντικά της οφέλη στο αστικό περιβάλλον, αφού συμβάλει στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

Η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική είτε σε συγκεκριμένες ζώνες υψηλού κινδύνου είτε κατά μήκος μια ολόκληρης αστικής περιοχής. Η μέση ταχύτητα που προτείνεται ανέρχεται στα 30 χλμ./ώρα εντός του αστικού ιστού από το σύνθετο όριο των 50 χλμ./ώρα που εφαρμόζονταν μέχρι πρότινος. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η καθιέρωση των 20χλμ/ώρα σε όλο το τοπικό δίκτυο και δει στις γειτονιές και 30 χλμ./ώρα στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που τις περιβάλλουν. Επιπλέον, για τις συλλεκτικές αρτηρίες προβλέπονται τα 40χλμ./ώρα και για τις δευτερεύουσες τα 50χλμ./ώρα.

Σημειώνεται ότι αν και το συγκεκριμένο μέτρο πραγματοποιείται εύκολα και γρήγορα με κανονιστική απόφαση, ιδιαίτερη σημασία έχει και η αντίστοιχη διαμόρφωση του περιβάλλοντος κίνησης. Ο σχεδιασμός, δηλαδή, πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην ευνοεί την ανάπτυξη μεγαλύτερων

	ταχυτήτων, το οποίο μπορεί να επιτευχθεί με συμπληρωματικά μέτρα όπως στενές λωρίδες κυκλοφορίας, τοπική ανύψωση του οδοστρώματος, φύτευση κ.α. Αξίζει να αναφερθεί ότι καθιστώντας τις συνθήκες κίνησης των οχημάτων λιγότερο ευνοϊκές είναι αρκετά πιθανή η στροφή σε άλλους, ηπιότερους, τρόπους μετακίνησης.
6.2 Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αλλά και σε επιμέρους γειτονίες σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.
6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνονται κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους. Η πύκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις – με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια – και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίους	Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocks και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονίες και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινούμενων.
6.5 Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ. Με την εφαρμογή του μέτρου δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, έναντι των οχημάτων και προωθείται η πεζή μετακίνηση. Πρόκειται για μια οικονομικά ρεαλιστική λύση, η οποία δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος και μπορεί να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, Ωστόσο, απαιτείται μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεων.

Ορίζοντας 5ετίας

- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: 1310,46 στρ.
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων

- ο Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
- ο Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
- ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
- ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
- ο Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης
- ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
- ο Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
- ο Περιοχή 12: Σαλαμίνας - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
- ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
- ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 15: Ειρήνης – Λ. Δεκελείας - Σαλαμίνας – Πίστεως – ρέμα Ποδονίφτη
- ο Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
- ο Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
- ο Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασηνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
- ο Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφούλη Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 21: Κρεσταίνης – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφούλη Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 22: Σοφούλη Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταίνης
- ο Περιοχή 23: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Αναγεννήσεως – Δεκελείας
- ο Περιοχή 24: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- ο Περιοχή 25: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 26: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά

- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 9

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

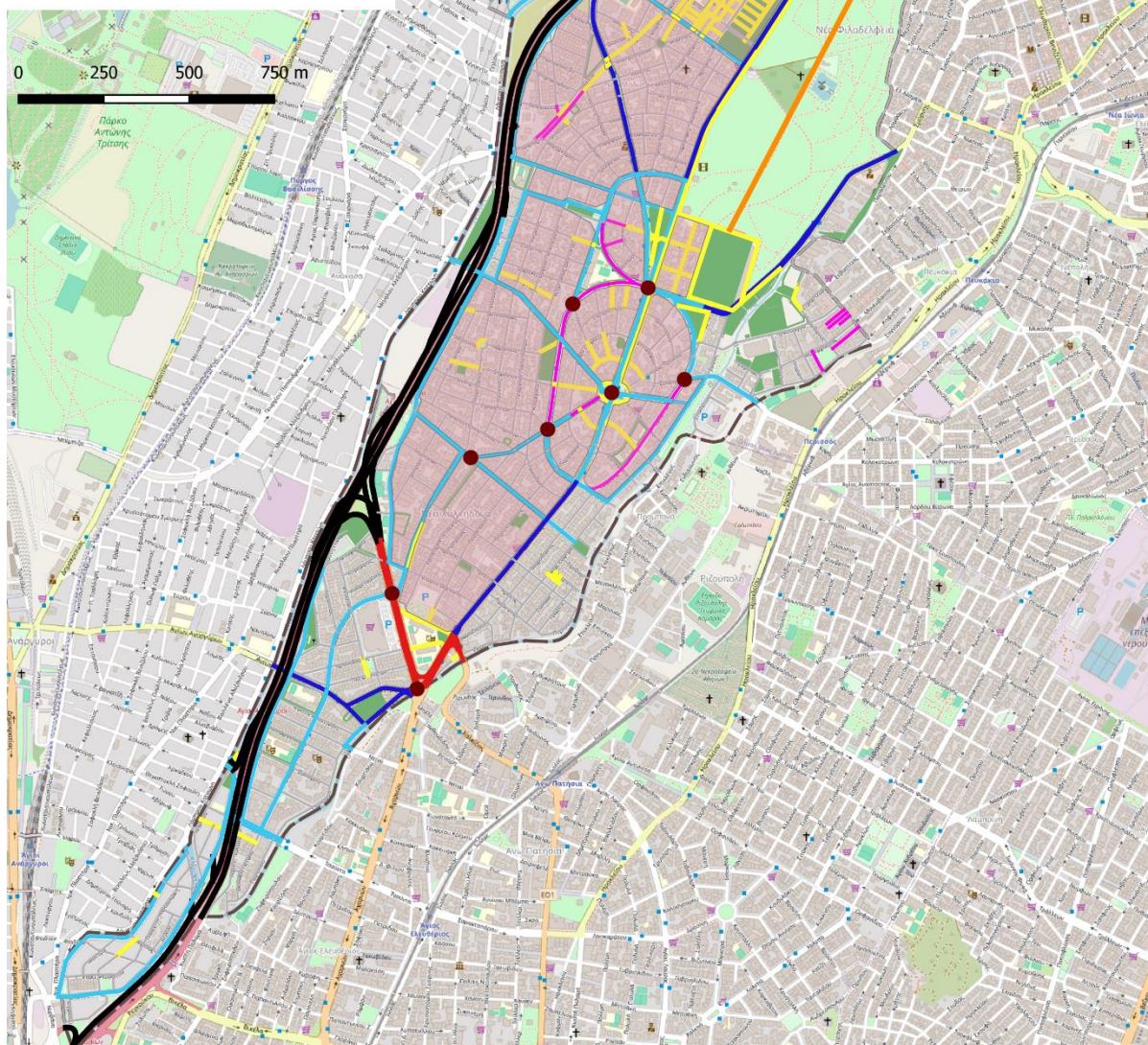
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [9]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 29: Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: 1468,13 στρ.
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας – Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας – Σύλλης
 - Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Δεκελείας
 - Περιοχή 11: Σαλαμίνος – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
 - Περιοχή 12: Σαλαμίνος - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
 - Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - Περιοχή 15: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνος – Πίστewας
 - Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
 - Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
 - Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασηνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
 - Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή -
 - Περιοχή 21: Κρεσταίνης – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
 - Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταίνης
 - Περιοχή 23: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας
 - Περιοχή 24: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Άρτης – Ν. Πλαστήρα – Δεκελείας
 - Περιοχή 25: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
 - Περιοχή 26: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
 - Περιοχή 27: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά
 - Περιοχή 28: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 11

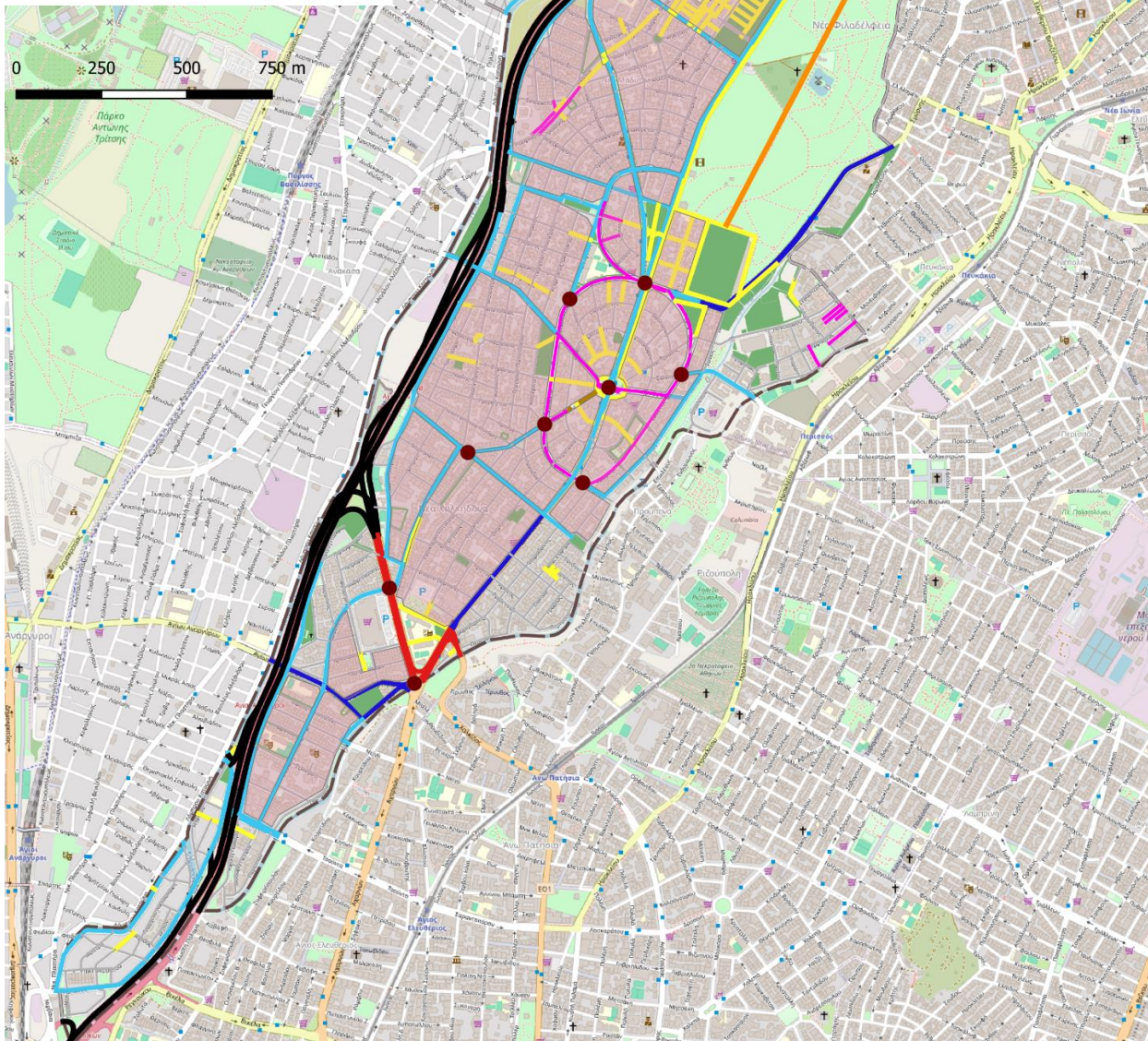
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [11]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 30: Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: 1310,46 στρ.
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης
 - Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
 - Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
 - Περιοχή 12: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
 - Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - Περιοχή 15: Μαιάνδρου – Βρυούλων – Αντιόχειας – Θεσσαλονίκης – Τυάνων
 - Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
 - Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
 - Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασηνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
 - Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή -
 - Περιοχή 21: Κρεσταίνης – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
 - Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταίνης
 - Περιοχή 23: Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης
 - Περιοχή 24: Αναξαγόρα - Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Φιλαδέλφειας – Μακεδονομάχων – Παλαιών Πατρών Γερμανού - Ζαΐμη – Ρήγα Φεραίου – Φιλίππου – Ερατοσθένη - Κίρκης – Καϊτατζόγλου Σ.
 - Περιοχή 25: Λέσβου – Υψηλάντου – Λ. Κατσώνη – Παρθενώνος – Παπαφλέσσα – Ταμπάζη – Μπουμπουλίνας
 - Περιοχή 26: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας

- ο Περιοχή 27: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Αναγεννήσεως – Δεκελείας
- ο Περιοχή 28: Δεκελείας – Ε. Βενιζέλου – Χίου
- ο Περιοχή 29: Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Κιουτάχειας – Παραδείσου
- ο Περιοχή 30: Λυκούργου – Μαραθώνος - Τρικάλων – Λεύκης – Κηφισού – Παπαναστασίου Αλέξανδρου – Ιωνίας
- ο Περιοχή 31: Παπαναστασίου Αλέξανδρου – Επικλέους – ρέμα Ποδονίφτη
- ο Περιοχή 32: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνος – Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνος – Δεκελείας – Χαλκίδος - Περισσού
- ο Περιοχή 33: Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Περισσού
- ο Περιοχή 34: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- ο Περιοχή 35: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
- ο Περιοχή 36: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά
- ο Περιοχή 37: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 38: Τσουντά – Περισσού – Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 39: Κ. Παλαμά – Κηφισού
- ο Περιοχή 40: Σπύρου Σκλαβενίτη – Περισσού – Αυλώνος – Λ. Κατσώνη

- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 15

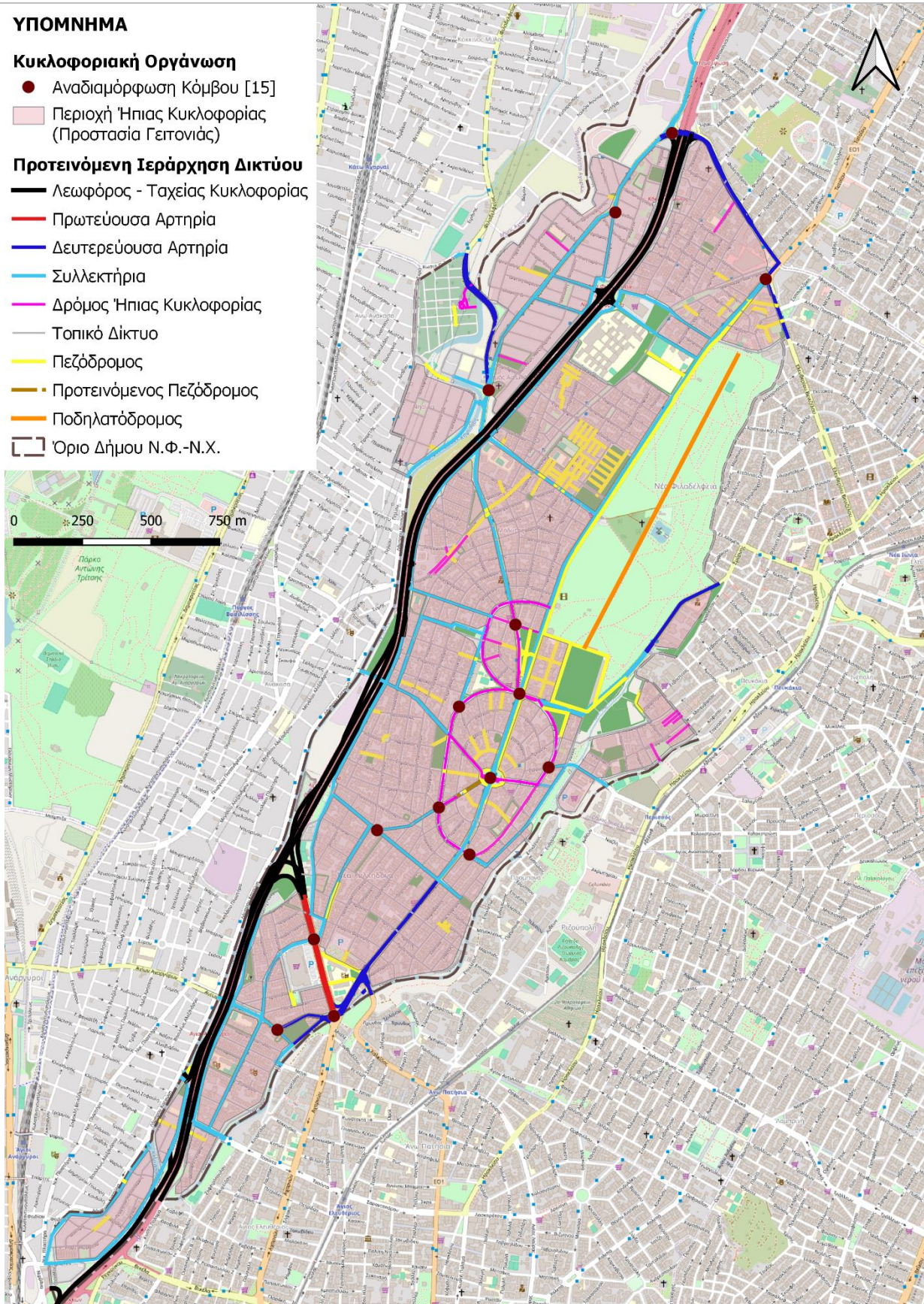
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [15]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 31: Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 7: Οργάνωση της στάθμευσης	
Σύνδεση με στόχους	2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση 6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις 9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
	Γενική περιγραφή
	Το 7^ο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της ποσότητας των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος, ο οποίος μετέπειτα θα αξιοποιηθεί για τη δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδήλατο. Απουσιάζουν επαρκείς προβλέψεις για στάθμευση ΑμεΑ, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, οχημάτων τροφοδοσίας. Με τα μέτρα αυτού του πακέτου επιχειρείται ο συνδυασμός στάθμευσης και μετεπιβίβασης με την νέα Δημοτική Αστική Συγκοινωνία, μέσα από την κατασκευή περιφερειακών χώρων park n ride. Παράλληλα η πολιτική στάθμευσης επεκτείνεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης μέσα από τις αναπλάσεις καθώς και με δημιουργία εξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (για κεντρικές οδούς) και αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία επιπλέον θέσεων εκτός οδού. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων θα μπορούσε να εξεταστεί και η δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα προβλέπει τη δωρεάν στάθμευση για ένα όχημα ανά νοικοκυριό στο πλαίσιο εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης.
	 Εικόνα 32: Παράδειγμα χώρου Park n Ride για μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο στο λεωφορείο
	Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του δήμου σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση της διατροπικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα, επιφέροντας με αυτόν τον τρόπο αλλαγές στην φιλοσοφία των μετακινήσεων και προάγοντας ένα ολοκληρωμένο, βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα κινητικότητας. Στόχος είναι η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών αλλά και της καθημερινής ζωής των κατοίκων, παρέχοντας υποδομές που αναβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον.

Επιπλέον, μπορεί να διασφαλιστεί η στάθμευση των κατοίκων με την παροχή προνομίων ελεύθερης στάθμευσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, αλλά και η εξυπηρέτηση της βραχυχρόνιας στάθμευσης. Το μέτρο αυτό οδηγεί στην Ελεγχόμενη προσβασιμότητα οχημάτων στο κέντρο της πόλης και τελικά στην ενθάρρυνση για συνετή χρήση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το ποδήλατο. Μάλιστα, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες. Απαραίτητο στοιχείο του σχεδιασμού πρέπει να αποτελεί, επίσης η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ στο εν λόγω σύστημα αλλά και ο συνδυασμός με άλλα μέτρα στην κατεύθυνση των βιώσιμων μεταφορών (π.χ: Πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης και χώρους στάθμευσης ή φόρτισης μοτοποδηλάτων).

Οι προτεινόμενες περιοχές ΣΕΣ χωροθετούνται σε άξονες αυξημένης εμπορικότητας ή ευρύτερα σε σημεία που υπάρχει μεγάλη ζήτηση για την καλύτερη διαχείριση των διαθέσιμων χώρων. Σε γενικές γραμμές, επικεντρώνεται σε άξονες όπου προβλέπονται παρεμβάσεις ενίσχυσης άλλων μέσων (πχ Λεωφορειολωρίδες, δρόμοι για ενίσχυση πεζοδρομίων ή δρόμοι που εισάγονται ποδηλατόδρομοι), ή / και σε άξονες όπου σήμερα έχουμε υψηλή παραβατικότητα παράνομη παρά την οδό- σε διπλό στίχο κ.α. Επιπλέον, αρκετά βοηθητική θα ήταν και η εγκιβωτισμένη εφαρμογή του μέτρου σε περιοχές που έχουν ήδη θέσεις στάθμευσης παρά την οδό, μιας και στα σημεία αυτά είναι πιο ευνοϊκές οι συνθήκες.

Συμπερασματικά, το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε νευραλγικά σημεία του δήμου όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχο τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e- parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

	Σημειώνεται ότι με την ενσωμάτωση των έξυπνων τεχνολογιών στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να αυξηθεί δραστικά η αποτελεσματικότητά του. Με αυτήν, μπορεί να επιτευχθεί ακριβής αίσθηση και πρόβλεψη της πληρότητας του χώρου των αυτοκινήτων σε πραγματικό χρόνο και καθοδήγηση κατοίκων και επισκεπτών στο διαθέσιμο σημείο στάθμευσης. Συνεπώς βελτιστοποιείται η αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων ενώ παράλληλα απλοποιείται αισθητά η εμπειρία στάθμευσης με αποτέλεσμα να εξοικονομείται χρόνος για τον οδηγό και φυσικά να μειώνονται οι εκπεμπόμενοι ρύποι. Αισθητά είναι και τα οφέλη στην ευρύτερη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος αφού με την αξιοποίηση των έξυπνων συστημάτων ενισχύεται η ελεύθερη ροή στην κυκλοφορία της πόλης. Ταυτόχρονα, με την χρήση αντίστοιχων τεχνολογιών μπορούν να διατεθούν χρήσιμα στατιστικά δεδομένα για την κίνηση στο κέντρο της πόλης σε επίπεδο ωραρίου, ημερών και μηνών προτίμησης από τους πολίτες καθώς και δεδομένα για το μέσο χρόνο παραμονής. Με βάση τα δεδομένα αυτά η δημοτική αρχή αλλά και οι εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης, μπορούν να κάνουν έξυπνες προωθητικές ενέργειες για την τόνωση της κίνησης ή την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών στις ώρες αιχμής. Για την περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αναφέρεται ότι ιδιαίτερη σημασία θα είχε η καθιέρωση ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου (γραμμικό κέντρο εκατέρωθεν της Λ. Δεκελείας και πέριξ του Γηπέδου της Α.Ε.Κ.) και σταδιακά να επεκταθεί στις ευρύτερες περιοχές τους. Ουσιαστικά, προτείνεται η οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης για κατοίκους και επισκέπτες οι οποίες θα λειτουργούν επί πληρωμή έναντι ετησίου και ωριαίου κομίστρου, αντίστοιχα. Επιπλέον, δεδομένων των αυξημένων ροών στην περιοχή κατά τις ημέρες των αγώνων, προτείνεται η διερεύνηση δημιουργίας πρόσθετων οργανωμένων χώρων στάθμευσης πέριξ του Γηπέδου, οι οποίοι θα χρησιμοποιούνται γενικά από τους κατοίκους ή τους επισκέπτες αλλά τις ημέρες των αγώνων θα εκκενώνονται προκειμένου να δημιουργηθούν επιπλέον θέσεις για την εξυπηρέτηση των φιλάθλων. Με αυτόν τον τρόπο η λειτουργία του Γηπέδου αντί να επιφέρει περαιτέρω επιβάρυνση στο κυκλοφοριακό σύστημα της περιοχής θα μπορέσει να χρησιμοποιηθεί ως κίνητρο για την κατασκευή νέων 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.
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματά τους σε δένδρα, στύλους οδο φωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ. Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους

	μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.
7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Το μέτρο αφορά στη χωροθέτηση κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) ώστε να αρθούν οι κοινωνικοί αποκλεισμοί στο πλαίσιο δημιουργίας περιεκτικών πόλεων. Σύμφωνα με τη νομοθεσία το 5% των νόμιμων διαθέσιμων θέσεων θα πρέπει να αναφέρεται σε θέσεις για ΑμεΑ.
<u>Ορίζοντας 5ετίας</u> - Δημιουργία περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας - Περιοχή 9: Αφών Γεωργιάδη – Λ. Δεκελείας - Πίνδου - Περιοχή 10: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου - Περιοχή 12: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Περικλέους - Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας - Περιοχή 13: Σάρδεων - Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Περιοχή 14: Δαβάκη – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Βρούλων - Ν. Τρυπιά - Περιοχή 15: Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους - Περιοχή 16: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας - Περιοχή 27: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισσού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης - Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνος - Περιοχή 19: Σαλαμίνος - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας - Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2 - Χώρος Μπριτάνια - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

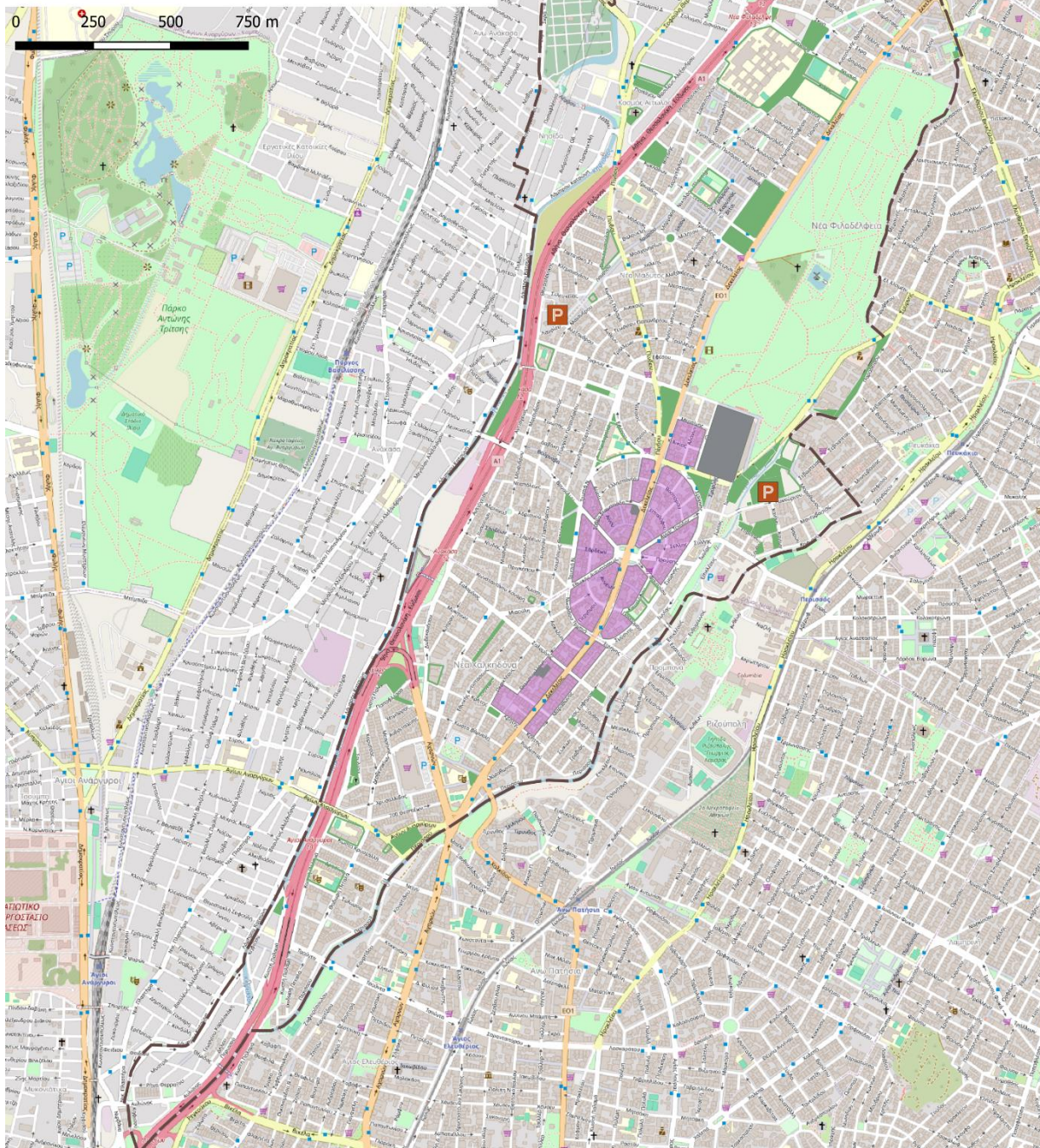
Στάθμευση

-  Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης
-  Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 33: Προτεινόμενη διαχείριση στάθμευσης – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης,
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Μερσίνης – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών
 - Περιοχή 10: Αφών Γεωργιάδη – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 13: Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Αρκαδίου - Θεμιστοκλέους – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 15: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου - Θεμιστοκλέους
 - Περιοχή 16: Κρήτης – Οδυσσέα Ελύτη – Κ. Βάρναλη - Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 17: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Μαραθώνος – Κρήτης
 - Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Μαραθώνος - Σαλαμίνας
 - Περιοχή 19: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Μαραθώνος
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

 Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης

 Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

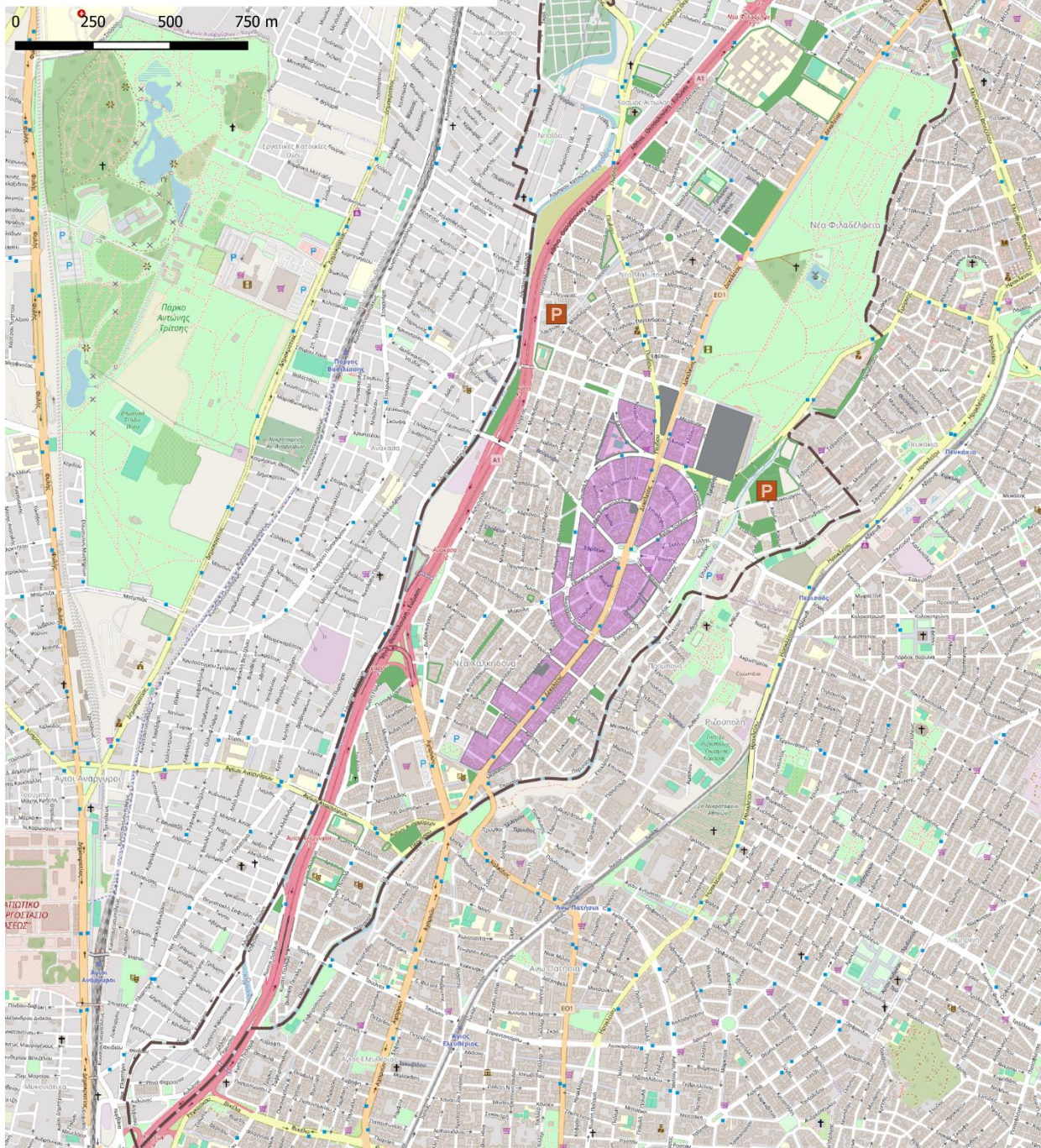
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

 Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου

 Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων

 Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

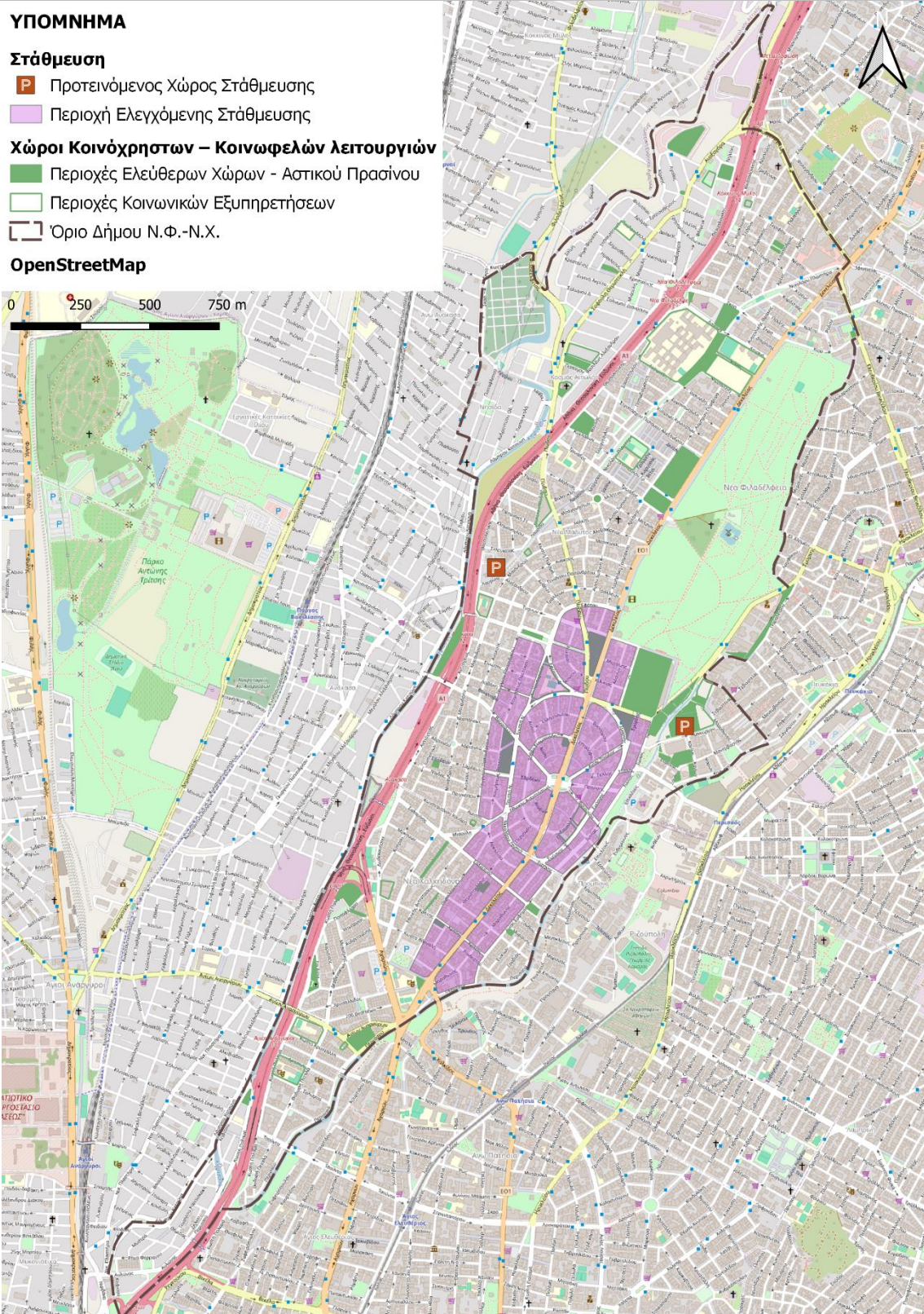
OpenStreetMap



Εικόνα 34: Προτεινόμενη διαχείριση στάθμευσης – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Προτεινόμενη περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 425,09 στρ.,
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Εφέσου – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - Περιοχή 10: Πίνδου – Εφέσου - Μουδανίων
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 13: Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Γ. Παπανδρέου - Δαβάκη
 - Περιοχή 14: Δαβάκη - Γ. Παπανδρέου – Βρυούλων - Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 15: Βρυούλων - Ν. Τρυπιά – Σάρδεων - Γ. Παπανδρέου
 - Περιοχή 16: Σάρδεων - Γ. Παπανδρέου – Αμισού – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 17: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 18: Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους
 - Περιοχή 19: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 20: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισσού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης
 - Περιοχή 21: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνος
 - Περιοχή 22: Σαλαμίνος - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας
 - Περιοχή 23: Ειρήνης - Σμύρνης – Φαναρίου – ρέμα Ποδονίφτη
 - Περιοχή 24: Σμύρνης – Φαναρίου – Ιωνίας - Σύλλης
 - Περιοχή 25: Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Φωκών
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη



Εικόνα 35: Προτεινόμενη διαχείριση στάθμευσης – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 8: Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για όλους τους χρήστες

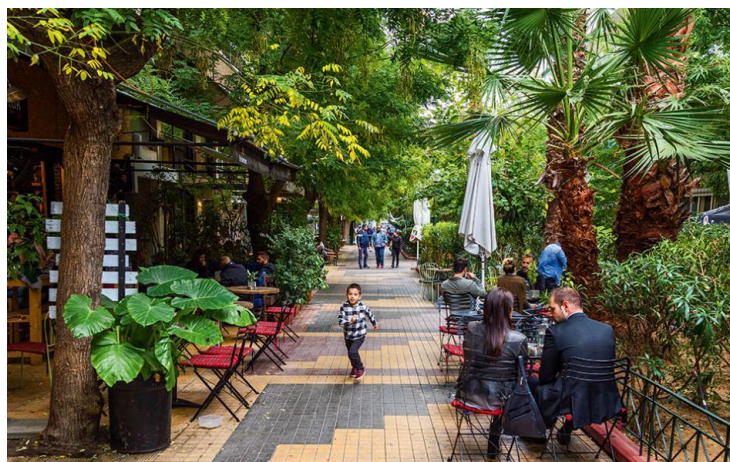
Σύνδεση με στόχους

- 2.1 Αύξηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- 2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων περιοχών
- 2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
- 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
- 4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας
- 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
- 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
- 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
- 9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

Γενική περιγραφή

Το 8ο πακέτο μέτρων στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου. Σε αυτό περιλαμβάνεται η δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης, χώρων αναψυχής και πλατειών στον Δήμο, καθώς και μικρών πάρκων επί της οδού (parklet). Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων τοπικών κέντρων καθώς και στην προστασία των περιοχών γύρω από σχολεία. Βαρύνουσας σημασίας είναι η επικαιροποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού ώστε να υπάρχει σύμπνοια των νέων παρεμβάσεων με το σχέδιο πόλης. Επίσης σημαντικά μέτρα αποτελούν τόσο η επικαιροποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης όσο και η πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την περιοχή πλησίον του σταθμού της μελλοντικής γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ.

Πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από συνδυασμένες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πολεοδομικής αναβάθμισης.



Εικόνα 36: Παράδειγμα τοπικού αστικού δρόμου με πράσινη υποδομή σε γειτονιά της Αθήνας



Εικόνα 37: Βελτίωση τοπικού κέντρου με απελευθέρωση δημόσιου χώρου και προσθήκη πρασίνου



Εικόνα 38: Παράδειγμα Parklet σε αστικό δρόμο με μείωση του χώρου για παρόδια στάθμευση



Εικόνα 39: Παράδειγμα μιας τυπικής πράσινης διαδρομής



Εικόνα 40: Παρεμβάσεις γύρω από σχολική ζώνη για αύξηση οδικής ασφάλειας



Εικόνα 41: Παράδειγμα ανάπλασης κοινόχρηστου χώρου

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Τα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών σήμερα έχουν αυξημένη παρουσία αυτοκινήτου, άναρχη στάθμευση και απουσία ουσιαστικού δημόσιου χώρου. Στόχος αυτού του μέτρου είναι να ενισχυθεί η ταυτότητα των γειτονιών και των κέντρων τους με δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων που θα επιτρέψουν στους κατοίκους αφενός να ζήσουν και να αλληλεπιδράσουν περισσότερο με την πόλη και τον συνάνθρωπο και αφετέρου να μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους μέσω ενός δικτύου βιώσιμων εναλλακτικών μέσων αντί του ΙΧ αυτοκινήτου.

Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κίνησης στο εσωτερικό του Δήμου με ενεργούς τρόπους μετακίνησης προϋποθέτει και την δημιουργία των κατάλληλων δικτύων, τα οποία θα είναι εξοπλισμένα με τις αντίστοιχες υποδομές. Ζητούμενο είναι ο μετακινούμενος να έχει την ευκαιρία ελεύθερης και μη διακοπτόμενης μετακίνησης με ήπιες μορφές μετακίνησης στον Δήμο, προκειμένου να ελαττώσει την χρήση του ΙΧ. Στην λογική αυτή δημιουργούνται πράσινες διαδρομές, οι οποίες αποτελούν τον βασικό κορμό των εναλλακτικών μετακινήσεων για την πόλη και συνδέουν σημαντικές χρήσεις και πόλους έλξης, όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, πράσινοι

χώροι, κεντρική περιοχή, αξιοθέατα κτλ. Στόχος είναι οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες να μπορούν, ακολουθώντας τις εν λόγω διαδρομές, να έχουν πρόσβαση στα σημεία αυτά μετακινούμενοι αποκλειστικά με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

Οι πράσινες διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα μελετάται ξεχωριστά. Επί της ουσίας, κατά μήκος των συγκεκριμένων διαδρομών προτείνονται παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν στην διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών κίνησης και θα διαμορφώσουν ένα ασφαλές, φιλικό και ελκυστικό περιβάλλον για τον μετακινούμενο. Οι παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αλλά και αισθητικές αναβαθμίσεις των εν λόγω οδικών τμημάτων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μπορεί να περιλαμβάνουν ενίσχυση σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης), μείωση του ορίου ταχύτητας, ολικές αναπλάσεις οδικών τμημάτων, απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης ή οριοθέτηση και εγκατάσταση των νόμιμων, ενίσχυση φύτευσης, βελτιώσεις στα υφιστάμενα πεζοδρόμια (αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση), τμηματικές ή εκτενείς πεζοδρομήσεις (car free zones), ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου ή συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα, εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού πχ παγκάκια, στάσεις για ποδήλατα κ.α.

Στο πλαίσιο βελτίωσης της ενεργής προσβασιμότητας του Δήμου, οι παρεμβάσεις που εστιάζουν στο δίκτυο κίνησης των πεζών στοχεύουν στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην απόδοση περισσότερου ελεύθερου χώρου κίνησης. Φυσικά, στα εν λόγω έργα τίθενται σε προτεραιότητα όλες οι ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα μειωμένης κινητικότητας) και για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει η κατάλληλη μέριμνα για ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλο το δίκτυο. Συνεπώς, απαραίτητη προϋπόθεση θεωρείται ο εξοπλισμός του με όλες τις απαραίτητες υποδομές βάσει προδιαγραφών (ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.). Πρόκειται για ιδιαίτερα κρίσιμα μέτρα παρέμβασης σε επίπεδο υποδομών, ενώ η εφαρμογή τους είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικές οδούς μέσω έργων ανάπλασης.

Τελικά, προτείνεται μια σειρά παρεμβάσεων προς υλοποίηση, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του εκάστοτε τμήματος του προτεινόμενου δικτύου. Τονίζεται ότι σε περιπτώσεις που τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν επιτρέπουν την υλοποίηση δραστηκών παρεμβάσεων όπως π.χ. η διαπλάτυνση των υπαρχόντων πεζοδρομίων που αναφέρθηκε στα παραπάνω, προτείνονται εναλλακτικές παρεμβάσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται η μετατροπή οδών χαμηλού πλάτους με υφιστάμενα πεζοδρόμια ανεπαρκούς πλάτους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους, δηλαδή σε οδούς με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών. Στην πρώτη περίπτωση απαιτείται να γίνουν κατάλληλες διαμορφώσεις ώστε να εξασφαλίζεται εκτός από την χρήση του πεζόδρομου, η διέλευση των οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση. Η

επιλογή της κατάλληλης παρέμβασης για κάθε περιοχή προϋποθέτει βεβαίως την διενέργεια των απαραίτητων μελετών εφαρμογής.

Για τη δημιουργία των διαδρομών αυτών χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία ανάλυσης του λογισμικού GIS και πιο συγκεκριμένα ο αλγόριθμος «shortest path algorithm» ο οποίος λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις των σημείων ενδιαφέροντος της περιοχής, υποδεικνύει τις συντομότερες διαδρομές (μικρότερες χιλιομετρικές αποστάσεις) για την σύνδεσή τους, χρησιμοποιώντας το οδικό δίκτυο της περιοχής. Σημειώνεται ότι κατά τις επεξεργασίες εξαιρέθηκαν οι κεντρικοί άξονες (πρωτεύουσες αρτηρίες) από το δίκτυο της πόλης προκειμένου να περιοριστούν τα σημεία τομής με τα ΙΧ. Επιπλέον, σημειώνεται ότι η τελική μορφή των εν λόγω διαδρομών διαμορφώθηκε αφού πραγματοποιήθηκε και χειροκίνητος έλεγχος για την διόρθωση τυχόν αστοχιών και την επίτευξη της μέγιστης δυνατής λειτουργικότητας του δικτύου. Επίσης, έγινε και έλεγχος των στοιχείων του δικτύου πχ χρήση πεζοδρομίου, στάθμευση που εντοπίστηκαν στην υφιστάμενη κατάσταση.

Αξίζει να αναφερθεί ότι εκτός από τις διαδρομές που προτείνονται για τις μετακινήσεις εντός του Δήμου, προβλέπεται και η δημιουργία πιο εκτεταμένων δικτύων τα οποία θα επιτρέπουν την σύνδεση τόσο με όμορους Δήμους όσο και με σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους σε αυτούς. Χαρακτηριστικά για την περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, τέτοιες διαδρομές θα επέτρεπαν την σύνδεση του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας με το Πάρκο Τρίτση (μέσω του δικτύου ενεργών μετακινήσεων επί της Λ. Κωνσταντίνου), το Ο.Α.Κ.Α. (μέσω των πράσινων διαδρομών του Δήμου Νέας Ιωνίας) και του Άλσους Βεΐκου (μέσω αντίστοιχων δικτύων του Δήμου Γαλατσίου).

Βασικό στοιχείο των εν λόγω διαδρομών προτείνεται να είναι και οι παραρεμάτιες περιοχές του Δήμου (π.χ. Ρέμα Γιαμπουρλά, Ποδονίφτη κλπ). Πρόκειται για περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους οι οποίες μπορούν να αναδειχθούν μέσω των πράσινων διαδρομών, αναβαθμίζοντας συνολικά την περιοχή. Βασική προϋπόθεση είναι η δημιουργία χώρου για ενεργές μετακινήσεις. Ζητούμενο είναι οι περιοχές αυτές να είναι προσβάσιμες σε όλους και να υπάρχουν ορισμένα πλατώματα στα οποία ο μετακινούμενος θα μπορεί να στέκεται. Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση πρόσθετου αστικού εξοπλισμού για λειτουργικούς λόγους αλλά και για λόγους αναψυχής όπως είναι ο αστικός φωτισμός, τα παγκάκια κ.α.

Δημιουργείται, λοιπόν, ένα διευρυμένο δίκτυο βιώσιμων μετακινήσεων για την διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης της περιοχής, το οποίο αποτελείται από πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές, πεζοδρόμους κτλ.. Σε αυτές μπορούν να εφαρμόζονται λύσεις συνύπαρξης (όπως κοινή χρήση λωρίδων) ή να δημιουργούνται διαδρομές αποκλειστικής κίνησης για κάθε μέσο, όπου αυτό επιτρέπεται με βάση τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Ενδεικτικά, για το τμήμα της Λεωφ. Δεκελείας (από οδό Αττάλειας έως Πατριάρχου) παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα χάραξη ποδηλατοδρόμου από την μια πλευρά (κατεύθυνση προς Αθήνα) με πλάτος οδοστρώματος 7 μ. (3,5 μ. ανά λωρίδα κίνησης), διαχωρισμένο ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης συνολικού πλάτους 2,5 μ. και χώρισμα 0,30 μ. Καταργείται η στάθμευση εκατέρωθεν της Λεωφόρου και προστίθενται ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών και διαβάσεις πεζών.



8.2 Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από «ευαίσθητες» περιοχές του Δήμου, δηλαδή περιοχές που ελκύουν ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα σχολεία του Δήμου.

Στόχος, είναι η δημιουργία μιας ζώνης ασφάλειας περιμετρικά τους για την προστασία των μετακινούμενων, η οποία επιτυγχάνεται με την δημιουργία ενός δακτυλίου προστασίας. Αυτός, περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις-διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.). Η εν λόγω πρόταση προβλέπει συνολικές παρεμβάσεις γύρω από όλες τις εγκαταστάσεις σχολικών συγκροτημάτων του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, σε μια ακτίνα 250μ, στο πλαίσιο ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μετακινούμενων.

Η υλοποίηση ήπιων παρεμβάσεων καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτελούν αποτελεσματικούς τρόπους για τη διαμόρφωση ήπιων συνθηκών μετακίνησης και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, κυρίως των ευάλωτων χρηστών. Η σημασία του έργου είναι ιδιαίτερα κρίσιμη όταν πρόκειται για περιοχές σαν και αυτές, όπου καθημερινά ελκύουν μεγάλο αριθμό μετακινούμενων. Στο πλαίσιό τους, προτείνεται επιπλέον και η τοποθέτηση πρόσθετου αστικού εξοπλισμού όπως είναι οι φωτεινοί σηματοδότες για την κίνηση πεζών, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή πρόσβαση στους εν λόγω χώρους. Το μέτρο αυτό ενδείκνυται μιας και δεν επιφέρει έντονες επιβαρύνσεις ή αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως ενδεχομένως θα έκανε μια πεζοδρόμηση, και έχει ευρεία κοινωνική αποδοχή. Φυσικά,

	ιδιαίτερη χρήσιμη θα ήταν η εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών για την μέγιστη προστασία των μετακινούμενων. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση των σχολείων, αντίστοιχες παρεμβάσεις καλύπτονται και με το ανάλογο νομοθετικό πλαίσιο με τίτλο «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050, ΦΕΚ 2302Β/2013)
8.3 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)	Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, νέοι πεζόδρομοι, περιοχές προστασίας κ.α.) και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής με έμφαση στην ανάμιξη χρήσεων γης, τη μετακίνηση χρήσεων για διαμόρφωση ελεύθερων δημόσιων χώρων. Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού πραγματοποιείται με αναθεώρηση του ΓΠΣ και προσδιορισμό νέων χρήσεων, νέας ιεράρχησης και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης καθώς και με χρήση νεότερων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. ΒΑΑ) με στόχο το συνδυασμό ευρύτερων αναβαθμίσεων πολεοδομικών ενοτήτων.
8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	Οι περιοχές προστασίας κέντρου στοχεύουν στην απομάκρυνση των ΙΧ από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης με σκοπό την αισθητική αλλά και την περιβαλλοντική του αναβάθμιση. Για την μέγιστη δυνατή προστασία του Δήμου αλλά και την βέλτιστη αξιοποίηση των δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του ορίστηκαν οι περιοχές της «Κεντρικής Πλατείας» και η «Ευρύτερη Κεντρική Περιοχή (Περιοχή Α)». Η πρώτη αφορά την κεντρική «πλατεία» του Δήμου η οποία δημιουργείται νοητά από την τομή των Λ. Δεκελείας, Σάρδεων και Προύσης ενώ η δεύτερη αφορά την ευρύτερη περιοχή της και πιο συγκεκριμένα το ελλειψοειδές που σχηματίζεται από τις οδούς Φώκων, Σμύρνης, Ν. Τρυπιά και Εφέσου. Στις περιοχές αυτές προτείνεται η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 20χλμ/ώρα αλλά και η διερεύνηση πεζοδρόμησης οδικών τμημάτων με σκοπό την σταδιακή δημιουργία ενός πλήρως πεζοδρομημένου κέντρου. Σημειώνεται ότι ενδείκνυται να επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων μόνο σε κατοίκους, σε οχήματα τροφοδοσίας και σε μεμονωμένα λεωφορεία. Οι μετακινήσεις στο εσωτερικό τους προβλέπεται να γίνονται με μέσα ενεργής κινητικότητας και κυρίως με τα πόδια. Στο σύνολο των περιοχών προστασίας ιδιαίτερα σημαντική είναι η υλοποίηση πρόσθετων διαμορφώσεων / παρεμβάσεων όπως αυτές που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι οποίες αποσκοπούν τόσο στην κυκλοφοριακή όσο και στην αισθητική αναβάθμισή τους. Ενδεικτικά, προτείνεται η δημιουργία επεκτάσεων πεζοδρομίων μήκους 2 μέτρων ανά 4 σταθμευμένα οχήματα προκειμένου να ενισχυθεί η φύτευση και ο αστικός εξοπλισμός. Φυσικά, στις περιοχές προστασίας κέντρου οι ρυθμίσεις αυτές αυξάνονται προκειμένου να δοθεί ακόμα μεγαλύτερη προτεραιότητα στις

	ενεργές μετακινήσεις και να απομακρυνθούν τα μηχανοκίνητα οχήματα από αυτές. Προτείνεται, μάλιστα, η εκπόνηση Ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης με στόχο την διερεύνηση της εφαρμογής πρόσθετων περιοριστικών μέτρων. Ζητούμενο είναι να περιοριστούν οι διερχόμενες κινήσεις από την κεντρική πλατεία και το σύνολο της περιοχής Α να λειτουργήσει ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας στην οποία η στάθμευση θα επιτρέπεται μόνο σε κατοίκους. Ταυτόχρονα στην περιοχή της κεντρικής πλατείας σκοπός είναι η καθολική απαγόρευση της στάθμευσης για όλους, προκειμένου να αποδοθεί το σύνολο του χώρου στις ενεργές μετακινήσεις. Στην λογική αυτή στην «Κεντρική Πλατεία» κρίνεται απαραίτητη η πλήρης πλακόστρωση του οδικού δικτύου και η μείωση του πλάτους διέλευσης οχημάτων στα 3,20μ. με πρόσθετη εγκατάσταση «εμποδίων» για τα οχήματα, όπως είναι η επέκταση της φύτευσης. Επιπλέον στην περιοχή αυτή, όπως φαίνεται και στις σχετικές απεικονίσεις, προβλέπεται και η αντικατάσταση των υφιστάμενων κρασπέδων για την ασφαλή κίνηση των μετακινούμενων. Τέλος, για την λειτουργικότητα της διάβασης και την διασφάλιση της ορατότητας στην κεντρική διασταύρωση προτείνεται η μετατόπιση της πιάτσας Ταξί στην Λ. Δεκελείας προς τον βορρά. Στην «Ευρύτερη Κεντρική Περιοχή (Περιοχή Α)» προτείνεται η αξιοποίηση κατασκευών επέκτασης πεζοδρομίου σε όλες τις γωνίες των δρόμων, σε μήκος τουλάχιστον 5 μέτρων από την διασταύρωση ώστε τα σταθμευμένα οχήματα να μην εμποδίζουν την ορατότητά της και να διασφαλιστεί πρόσθετος χώρος για τους πεζούς. Επιπλέον, και σε αυτή την περιοχή προβλέπεται η στένωση του χώρου κίνησης των οχημάτων για την προτεραιοποίηση των πεζών.
8.5 Δημιουργία Superblocks	Στο πλαίσιο της πρόσφατης προσπάθειας των πόλεων να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocs (υπέρ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocs είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρεια τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα. Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.
8.6 Δημιουργία Parklets	Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 * 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα.

	Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο. Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.
8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ	Η μελλοντική λειτουργία του σταθμού της γραμμής 4 στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο σύστημα μεταφορών του. Η προτεινόμενη χωροθέτηση του σταθμού στην παρούσα φάση είναι στο Πάρκο Μικρασιατών. Το μέτρο αυτό στοχεύει στην εστίαση των αρνητικών επιπτώσεων που θα επιφέρει ο νέος σταθμός, οι οποίες αφορούν ζητήματα στάθμευσης. Από υφιστάμενα παραδείγματα, η ανάγκη στάθμευσης πλησίον των σταθμών του μετρό είναι αυξημένη οπότε παρατηρούνται φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης. Θα απαιτηθεί λοιπόν, ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής αλλά και ενδεχομένως μέτρα τροχονομικής επιτήρησης.
8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Το μέτρο αυτό διατρέχει το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ και αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης στο σύνολο των οδών που πρόκειται να αναπλαστούν για να φιλοξενήσουν υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Δίνει έμφαση σε υλικά με υψηλή ανθεκτικότητα στη θερμοκρασία και την υγρασία και στοχεύει στη χρήση υλικών με φωτοκαταλυτικές ιδιότητες ώστε – ταυτόχρονα με την πύκνωση πρασίνου, τη μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων και την ευρύτερη ανάπλαση – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.

Ορίζοντας 5ετίας

- Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών: Μήκος: 11,20 km
 - Διαδρομή 1: Χρυσαλλίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών - Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνος – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων
 - Παρακλάδι α: πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας - Σμύρνης – Λυκούργου – Ιωνίας – Προύσης
 - Παρακλάδι β: Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι Λ. Δεκελείας
 - Διαδρομή 2: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδα – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 3: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Φωκών) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταίνης – Σοφούλη Θεμιστοκλή

- Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου - Πίνδου

- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 11,09 km
- Δημιουργία περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2453,10 στρ.
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

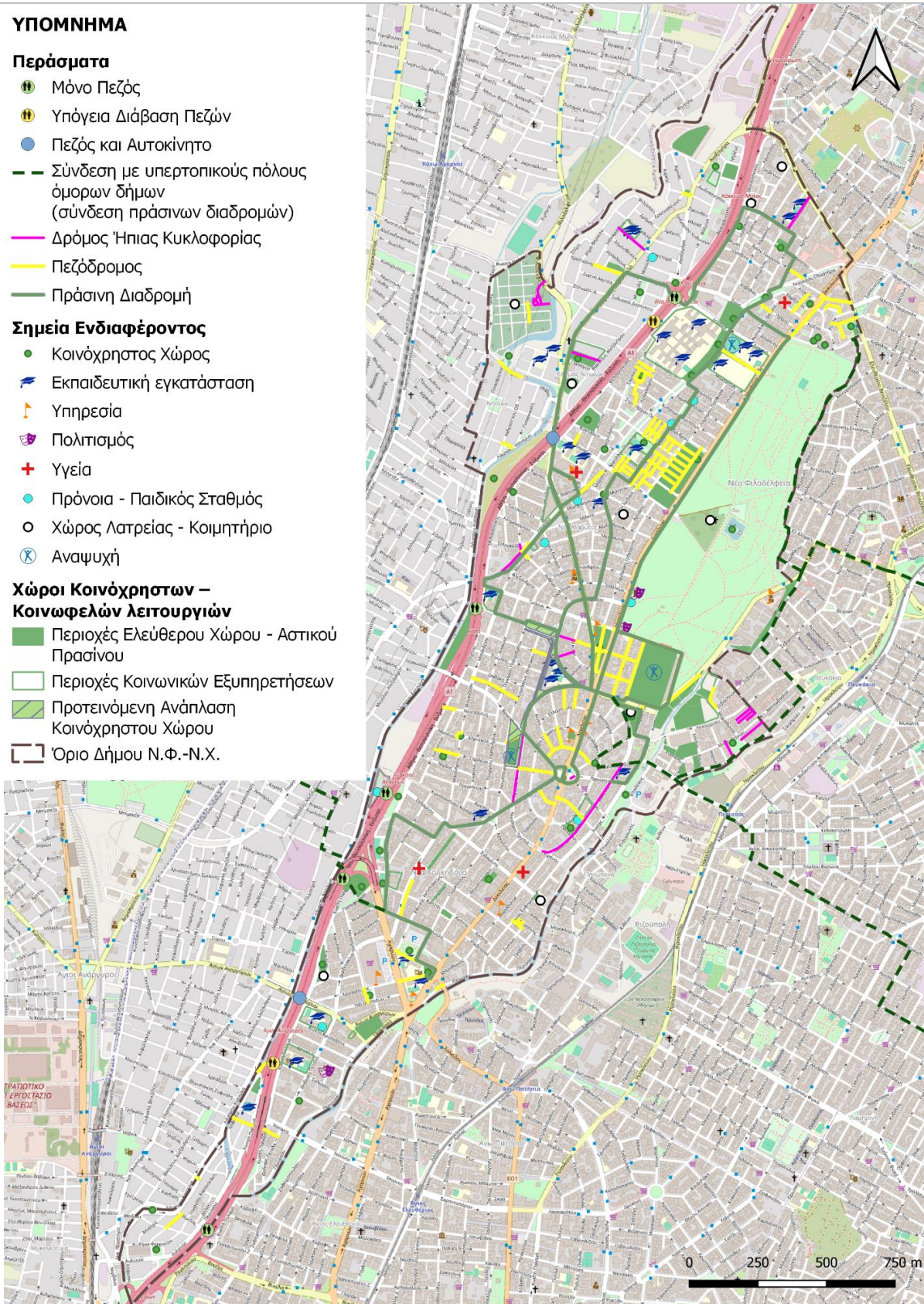
- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

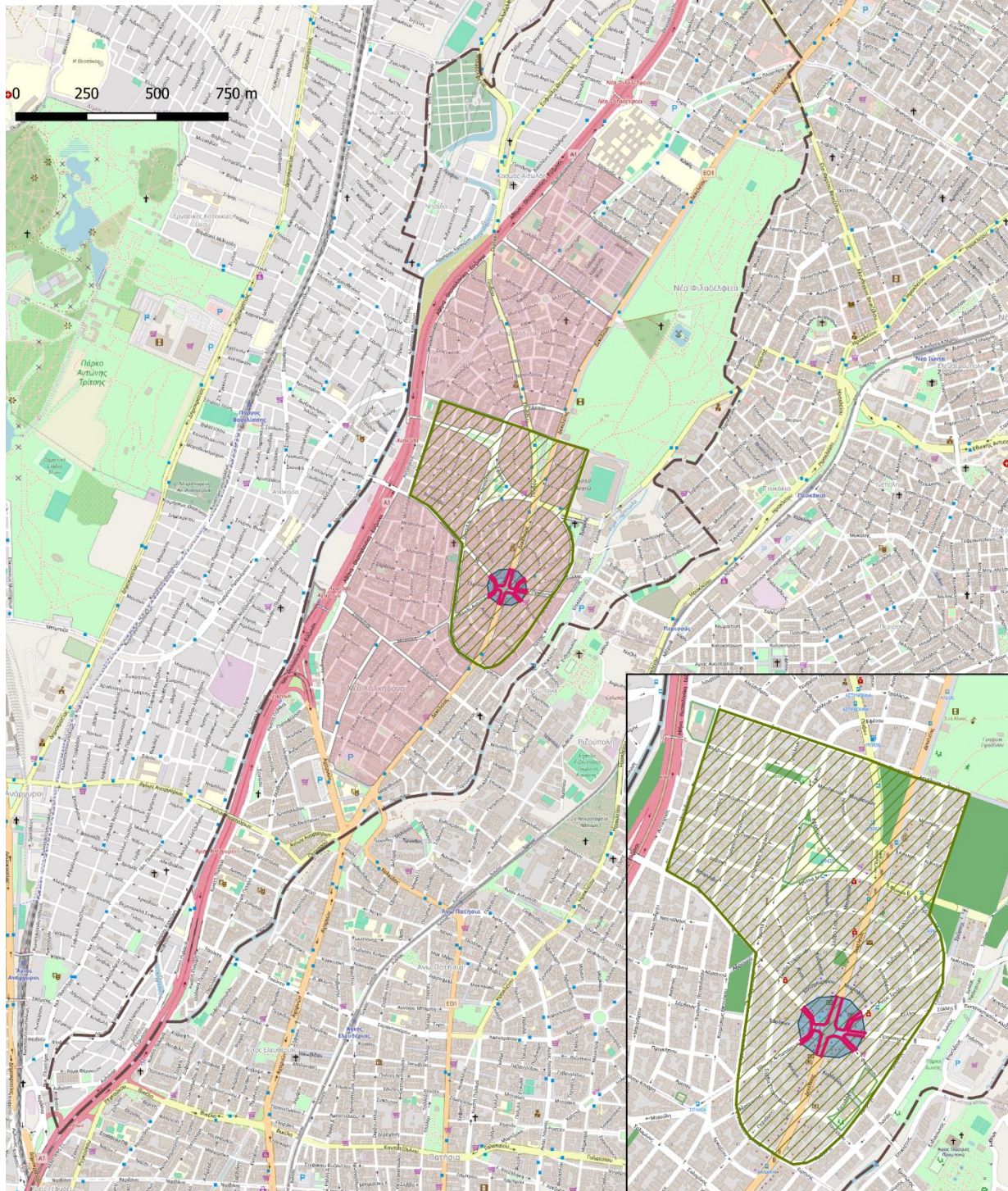


Εικόνα 42: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών – Ορίζοντας 5ετίας

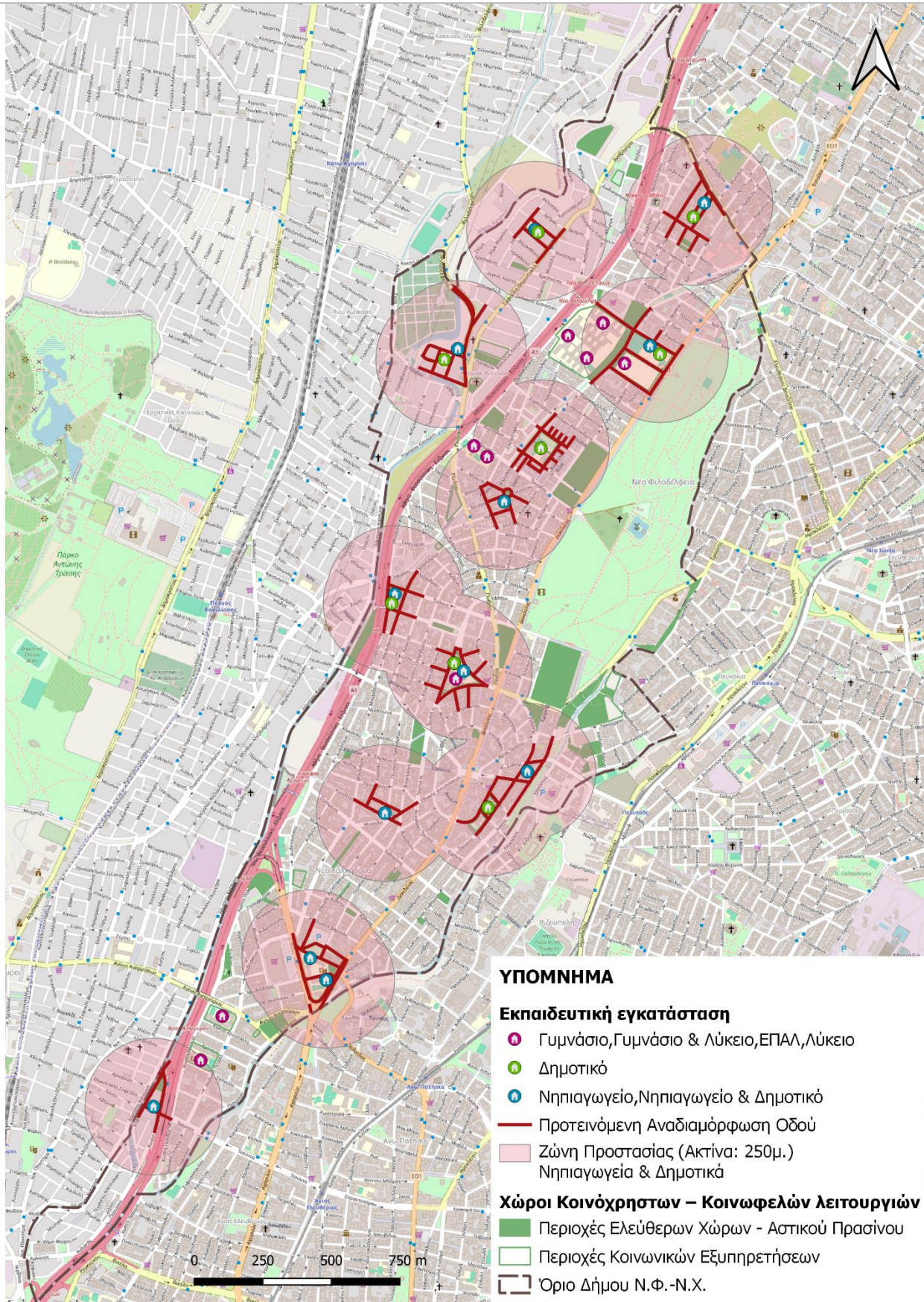
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- ▨ Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 43: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας ιστορικού κέντρου – Ορίζοντας 5ετίας



Εικόνα 44: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών: Μήκος: 15,28 km
 - Διαδρομή 1: Οδωρή Πεταλά
 - Παρακλάδι α: Δερβενακίων – Μιχάλη Καραόλη – Σουλίου – Κ. Παλαμά
 - Παρακλάδι β: Χρυσασπίδας – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου – Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων – πεζόδρομοι Λ. Δεκελείας – Αττάλειας – πεζόδρομοι πέριξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία»
 - Διαδρομή 3: Μαιάνδρου – Ανδριανού – Ιωαννίνων – Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά – Ειρήνης – Σμύρνης – Προύσης – Ιωνίας – Λυκούργου – Σμύρνης – πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας
 - Διαδρομή 4: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 5: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Αττάλειας) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταίνης – Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Διαδρομή 6: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Πίνδου
 - Παρακλάδι β: Θεσσαλονίκης – Τράδως – πάροδος Τράδως – Κυκλάδων – Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 21,02 km, αύξηση κατά 9,93 km
- Πύκνωση περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2673,70 στρ. (αύξηση κατά 220 στρ.)
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

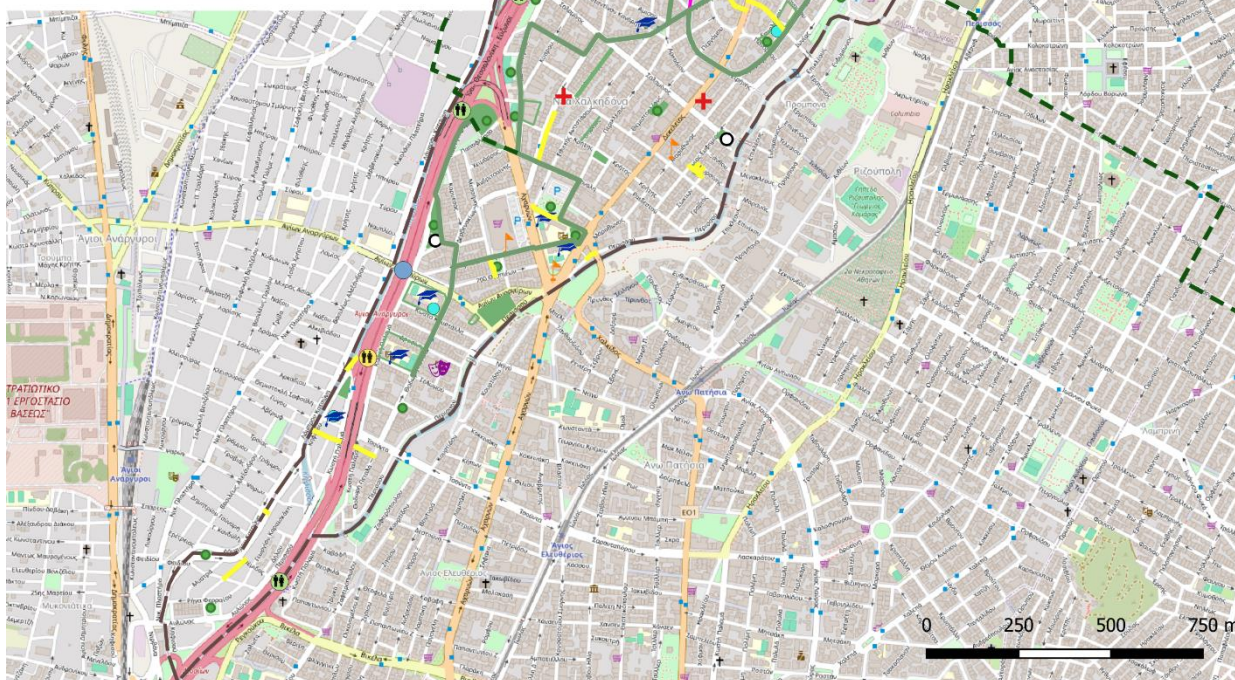
- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

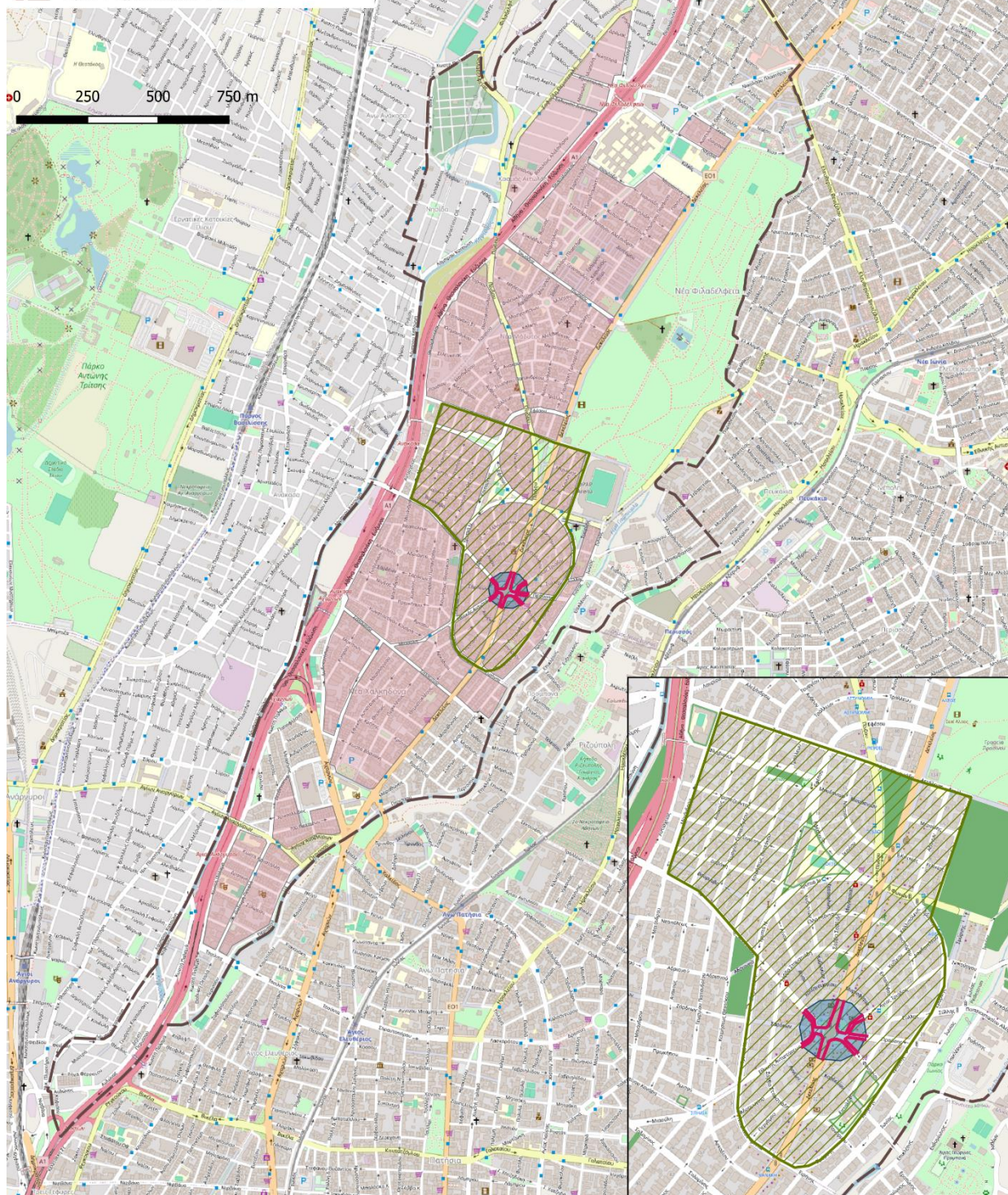


Εικόνα 45: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών – Ορίζοντας 10ετίας

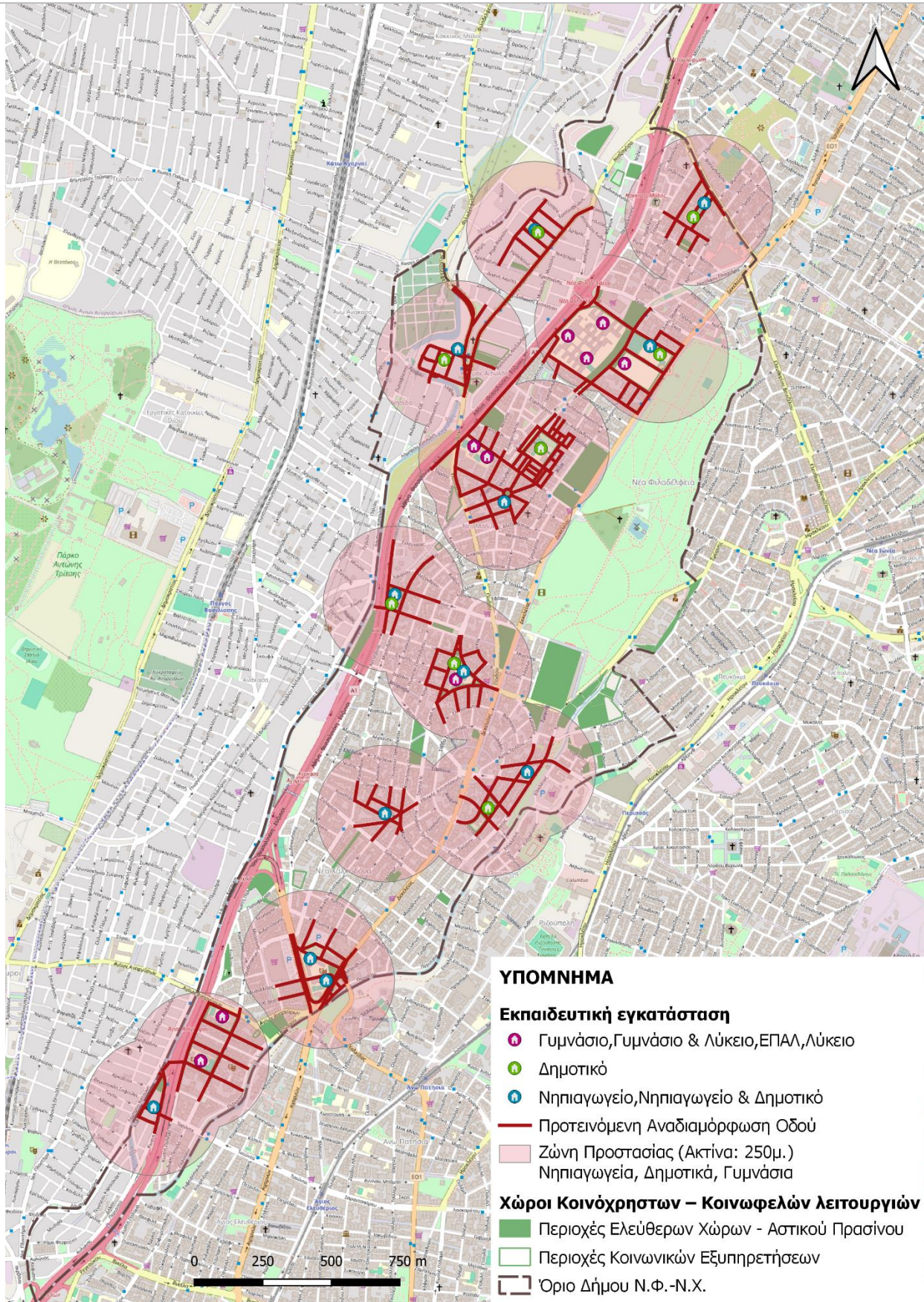
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- ▨ Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 46: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας ιστορικού κέντρου – Ορίζοντας 10ετίας



Εικόνα 47: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 19,73 km
 - Διαδρομή 1: Ρήγα Φερραίου – Γεωργίου Καραϊσκάκη – Κηφισού – Ανδρέα Κάλβου – Κ. Παλαμά – Θεοτοκοπούλου – Θοδωρή Πεταλά
 - Παρακλάδι α: Δερβενακίων – Μιχάλη Καραόλη – Σουλίου – Κ. Παλαμά
 - Παρακλάδι β: Χρυσαλλίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Θεμιστοκλέους – Αγίας Ευφημίας – Ειρήνης
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: Κ. Παλαμά έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων – Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι περίξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία»
 - Διαδρομή 3: Μαιάνδρου – Ανδριανού – Ιωαννίνων – Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά – Ειρήνης – Σμύρνης – Προύσης – Ιωνίας – Λυκούργου
 - Παρακλάδι α: Σμύρνης – πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας
 - Παρακλάδι β: Αγίας Τριάδος – Μυριοφύτου – Χατζηγεωργίου
 - Διαδρομή 4: πεζόδρομοι περίξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδα – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 5: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Φωκών) – πεζόδρομοι Ρόδου – πεζόδρομοι Πλατείας προσκόπων – Χίου – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταίνης – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Πάροδος Παπανικολή – Παπανικολή – Ανδρούτσου – Λέσβου – Παπαφλέσσα
 - Διαδρομή 6: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Πίνδου
 - Παρακλάδι β: Θεσσαλονίκης – Τράδως – πάροδος Τράδως – Κυκλάδων – Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

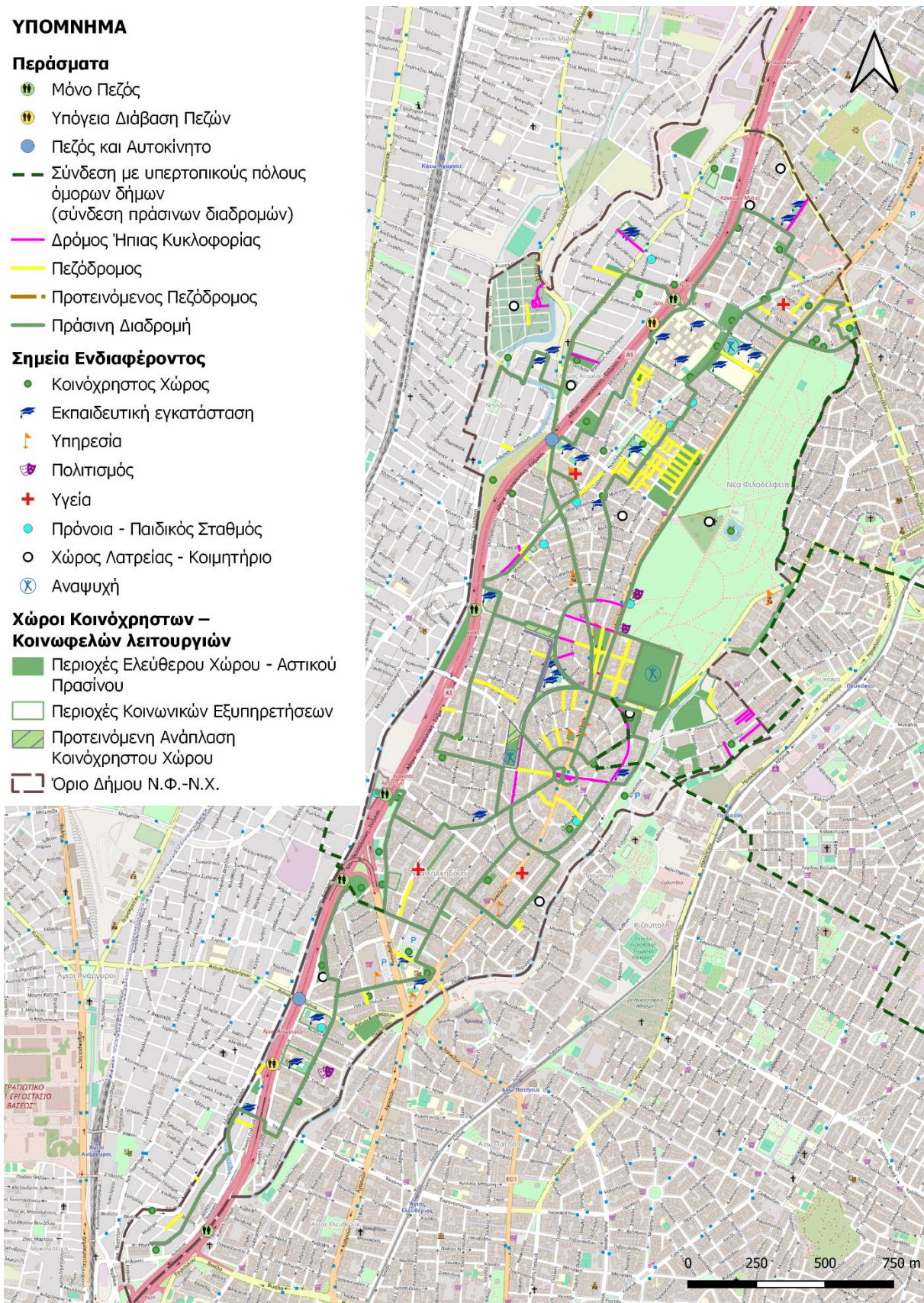
- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικό Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

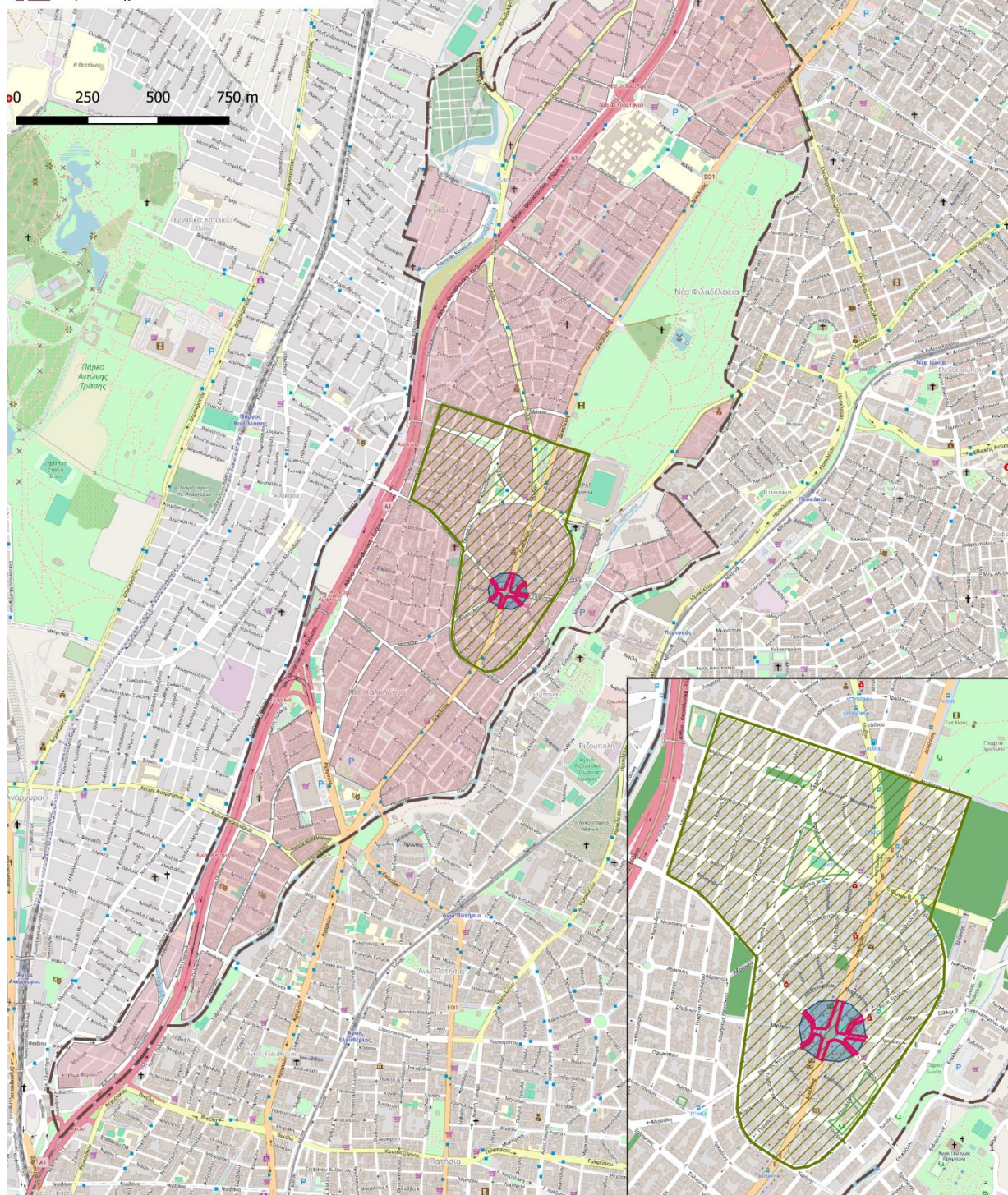


Εικόνα 48: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών – Ορίζοντας 15ετίας

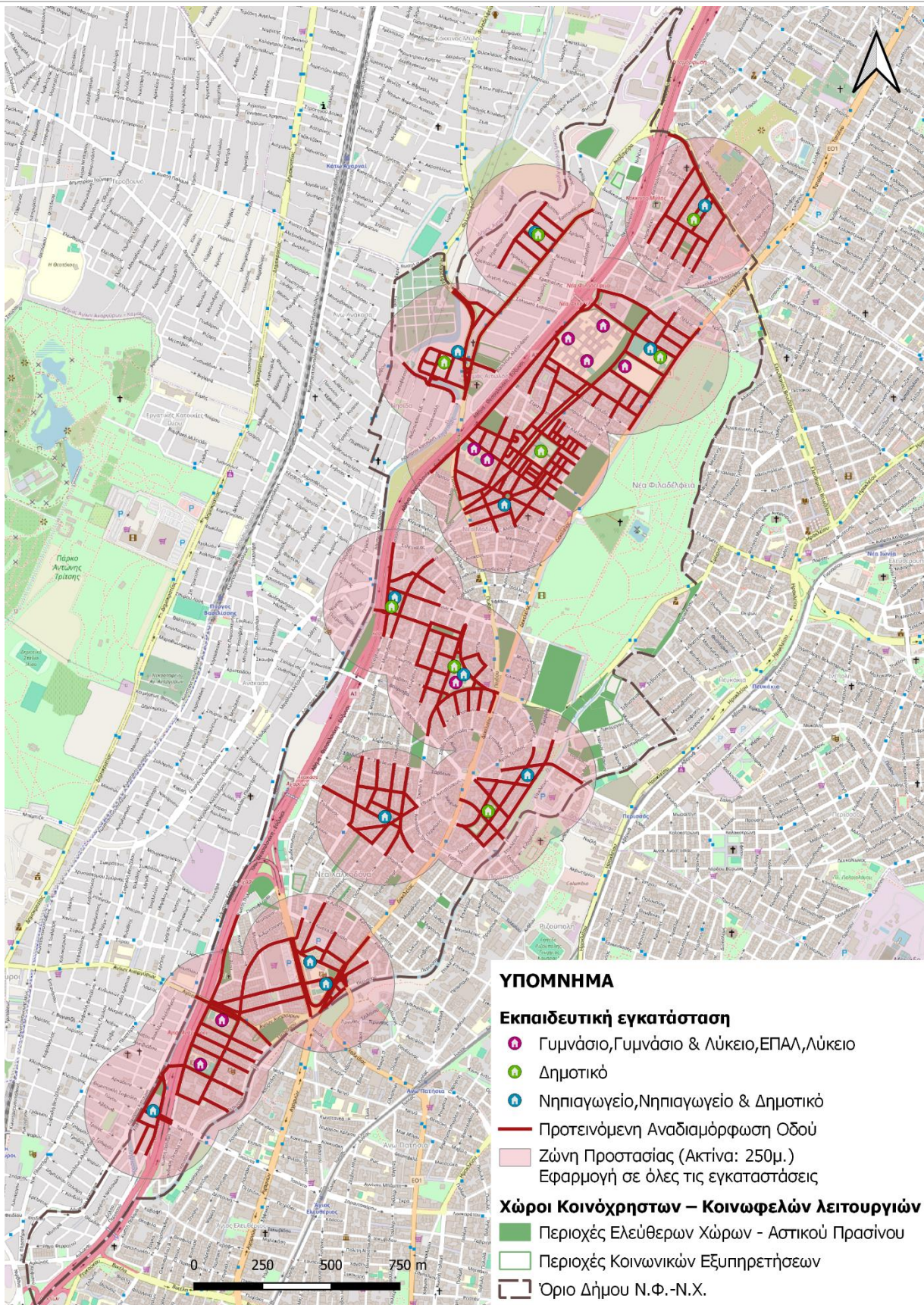
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)
- ipia_kykloforia_rizo15
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 49: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας ιστορικού κέντρου – Ορίζοντας 15ετίας



Εικόνα 50: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 9: Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

Σύνδεση με στόχους

- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
- 9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
- 10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας

Γενική περιγραφή

Το 9^ο πακέτο μέτρων αφορά στις μετακινήσεις των επαγγελματιών και στη διαχείριση της αστικής τροφοδοσίας. Οι μεταφορές εμπορευμάτων είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε μία πόλη, αποτελώντας ένα κρίσιμο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων εφόσον στρέφονται σε πιο ήπια μέσα. Σε αυτό το πακέτο μέτρων περιλαμβάνεται η διαμόρφωση μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής, ο καθορισμός ωραρίου τροφοδοσίας για την πόλη, η λειτουργία συστήματος ελέγχου και διαχείρισης της τροφοδοσίας με τη βοήθεια της τεχνολογίας καθώς και η παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και πραγματοποιούν μεταφορές με μη ρυπογόνα μέσα.

Ενδεικτικά προτείνεται η εφαρμογή ωραρίων φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικές οδούς του Δήμου που φιλοξενούν χρήσεις εστίασης και αναψυχής, όπως είναι η Λεωφ. Δεκελείας.



Εικόνα 51: Θέσπιση ωραρίου φορτοεκφορτώσεων σε αστικά κέντρα με ύπαρξη κατάλληλης σήμανσης



Εικόνα 52: Μικρό κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας



Εικόνα 53: Ποδηλατικές μονάδες μεταφοράς προϊόντων (cargo bikes) χρησιμοποιούμενες από μεγάλες εταιρίες

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος τροφοδοσίας το οποίο θα έχει καθορισμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις κρίσιμες οδούς του δήμου εξοπλισμένες με σήμανση και αισθητήρες που θα επιτρέπουν τον έλεγχο της κατάληψής τους από άλλα οχήματα καθώς και το χρόνο αναμονής σε αυτές. Το σύστημα αυτό μπορεί να είναι εξοπλισμένο με άλλες πληροφορίες σχετικά με το ωράριο τροφοδοσίας, τις περιοχές εφαρμογής του, τη θέση των κέντρων εφοδιαστικής, προτάσεις για επιχειρήσεις κ.α.

9.2 Κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα,

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις

επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου). Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας
9.3 Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, με αποτέλεσμα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής. Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παραδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.
9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για αυτού του είδους μεταφορών (π.χ. ελλιπής επιτάχυνση/επιβράδυνση, μειωμένη ικανότητα ελιγμών) και των φυσικών τους προδιαγραφών-χαρακτηριστικών (π.χ. μήκος, όγκος) των βαρέων οχημάτων, δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στη γύρω κυκλοφορία. Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι αρνητικές επιπτώσεις από τα βαρέα οχήματα θα ενταθούν στις κεντρικές αρτηρίες, λόγω της παρουσίας φωτεινών σηματοδοτών, όπου τα βαρέα οχήματα θα πρέπει να επιβραδύνουν, να σταματήσουν στους φωτεινούς σηματοδότες και μετά να επιταχύνουν ξανά. Λαμβάνοντας υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις των βαρέων οχημάτων στη γύρω κυκλοφορία, θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης για να αντιμετωπισθεί επιτυχώς η αύξηση του αριθμού των βαρέων οχημάτων και να επιτευχθεί η αποτελεσματική κυκλοφορία τους. Το μέτρο αυτό είναι συνυφασμένο με μια σειρά από στρατηγικές οι οποίες ενδεικτικά μπορούν να ορίσουν α) το ωράριο όπου τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, β) σε ποιες οδούς της πόλης τα βαρέα

	οχήματα μπορούν να κινηθούν, γ) ποιες κατηγορίες βαρέων οχημάτων μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους τύπους οδών κτλ.
--	---

Πακέτο μέτρων 10: Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων

Σύνδεση με στόχους

- 5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
- 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
- 6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο
- 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
- 7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
- 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

Γενική περιγραφή

Το τελευταίο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία στοχεύουν στην μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων. Τέτοια μέτρα είναι η οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και η προστασία των γειτονιών με στόχο την αποφυγή διαμπερών ροών. Η ολοκληρωμένη δημιουργία τέτοιων περιοχών υλοποιείται μέσω της αναδιοργάνωσης του οδικού δικτύου.



Εικόνα 54: Υλοποίηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και μονοδρομήσεων οδών

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται ο δήμος του Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας από υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, να οριοθετούνται οι γειτονιές και να μη διέρχεται μεγάλος όγκος οχημάτων από οδούς με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλή πυκνότητα πεζών.

Η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου είναι το πρώτο βήμα για την έρευνα της περιβαλλοντικής αντοχής του αστικού χώρου. Εστιάζεται στην κατανομή των αποδεκτών φόρτων για την κάθε πολεοδομική ενότητα ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί, αποθαρρύνοντας τις υπερβάλλουσες κυκλοφοριακές πιέσεις από το τοπικό επίπεδο των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών (κυρίως περιοχών κατοικίας) και αποτρέποντας τις διαμπερείς ροές αυτοκινήτων. 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:

- «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 και βρίσκονται εκτός οικιστικού ιστού.

- «Πρωτεύουσα αρτηρία». Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων 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. Στόχος είναι να βρίσκονται εκτός γειτονιών και να συνδέουν υπερτοπικούς πόλους μεταξύ τους.

- «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 μετα-κινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντιστρόφως, 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. Δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

Η ιεράρχηση του δικτύου συνιστά, εν γένει, θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και κοινωνικοπολιτικού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα η αναδιοργάνωσή της να επιδρά καθοριστικά στην αποτελεσματικότητά του. Φυσικά, 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. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται και κρίσιμες διανοίξεις νέων οδικών τμημάτων, σε περίπτωση που κρίνονται απαραίτητες, με σκοπό την βέλτιστη λειτουργία του δικτύου αλλά και την εξυπηρέτηση των μετακινούμενων. Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

Αξίζει να αναφερθεί ότι η αποτελεσματικότητα του μέτρου της αναδιαμόρφωσης της ιεράρχησης αυξάνεται σημαντικά όταν χρησιμοποιείται για την καλύτερη αξιοποίηση του αστικού χώρου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η λειτουργία των υποβιβασμένων οδικών αρτηριών στην κατεύθυνση της δημιουργίας δικτύων ενεργών μετακινήσεων και ευρύτερα στην διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος κίνησης ασφαλούς και

	ελκυστικού για τον χρήστη μη μηχανοκίνητων μέσων. Στο πλαίσιο αυτό, οι εν λόγω οδοί μπορεί να αποτελέσουν τμήματα των προτεινόμενων πράσινων διαδρομών, η αξία των οποίων θα αναλυθεί στα παρακάτω. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε Δήμους όπως αυτός της Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, τους οποίους διατρέχουν μεγάλες οδικές αρτηρίες υπερτοπικής σημασίας, η αναδιαμόρφωση της ιεράρχησης έχει ορισμένους περιορισμούς. Στην συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για την Εθνική Οδό (Λεωφ. Κηφισού), η οποία διατρέχει το δυτικό τμήμα του Δήμου αποτελώντας ένα «ξένο σώμα» γι' αυτόν και επί της ουσίας ένας φράγμα για τις μετακινήσεις από και προς το βορειοδυτικό του τμήμα. Το γεγονός ότι η εν λόγω αρτηρία δεν ανήκει στο σύστημα Ιεράρχησης του Δήμου σημαίνει ότι βρίσκεται εκτός της περιοχής επιρροής του και συνεπώς δεν μπορεί να αλλάξει κατηγορία. Επομένως, η πρόταση για μια νέα ιεράρχηση πρέπει να διαμορφώνεται με βάση αυτό το δεδομένο προκειμένου να είναι αποτελεσματική για το σύνολο των μετακινούμενων αλλά και πρακτικά εφαρμόσιμη.
10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)	Το μέτρο αυτό είναι ένα από τα πιο σημαντικά μέτρα για την υλοποίηση όλων των παραπάνω πακέτων μέτρων καθώς μέσω της επικαιροποίησης της κυκλοφοριακής μελέτης θα καθοριστούν με σαφήνεια μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.
10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία κτλ.	Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (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 MMM σε αστικό και περιφερειακό επίπεδο. Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς του χρήστες του μεταφορικού δικτύου. Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν: - 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.λ.π.

- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών γειτονιών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

Ορίζοντας 5ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων (από Αχαρνών έως Γρηγορίου Ε'), Χαλκίδος
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Οδυσσέως, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Σκρά), Π. Κωνσταντίου (βορειοανατολικά Σμύρνης), Λ. Φιλαδέλφειας, Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Αναξαγόρα (από Ζακύνθου έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (από Μάνας Στρατιώτου έως Ζακύνθου), Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρά, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρά έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Σταματιάδη έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νείγυ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκίων, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκίων έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Αφών Γεωργιάδη
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-), Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Τυάνων (από Εφεσού έως Πίνδου), Φωκίων, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Σταματιάδη έως Σάρδεων), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

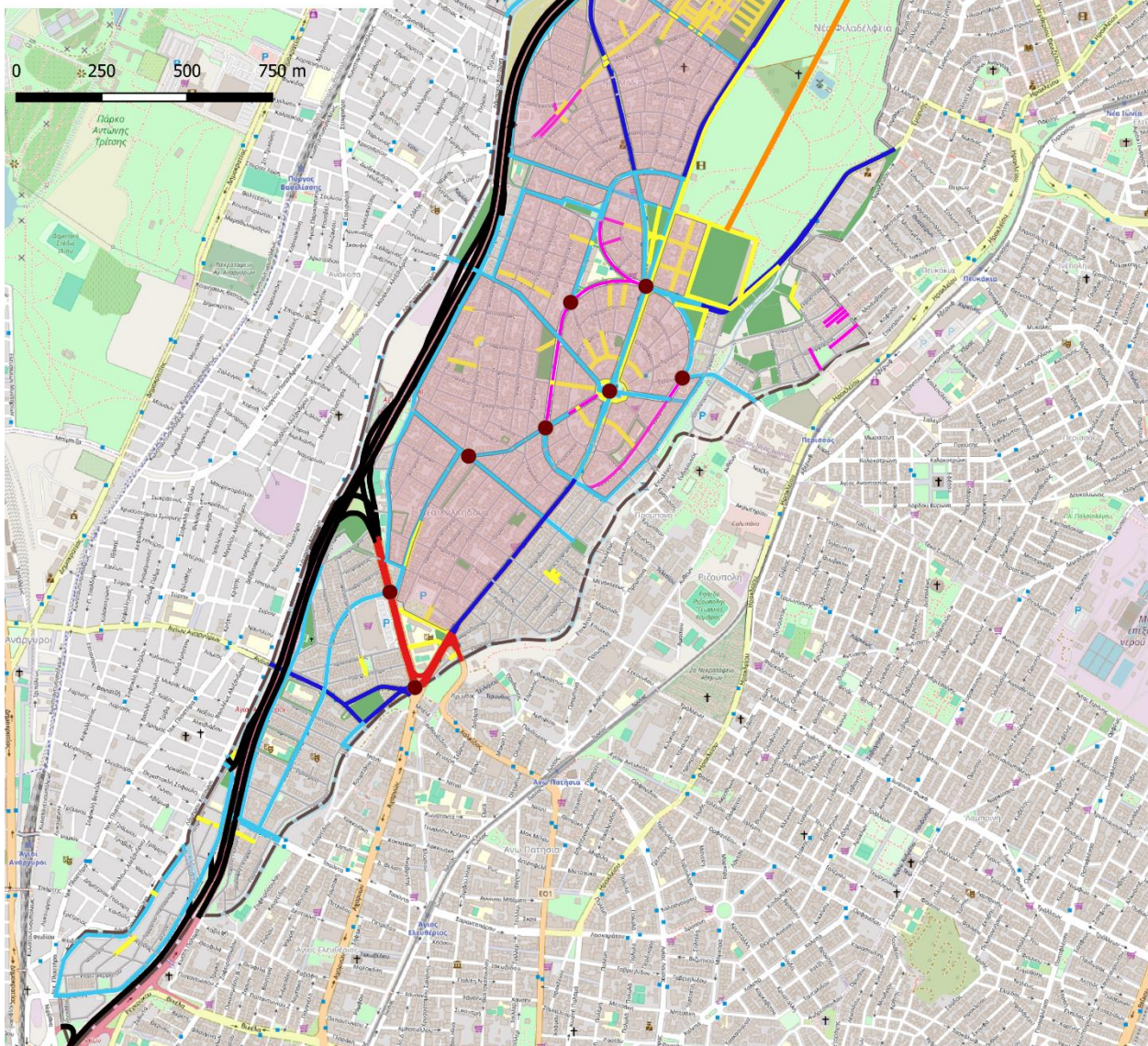
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [9]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 55: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου– Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Λ. Αγίων Αναργύρων, Χαλκίδος
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων (δυτικά Αχαρνών), Οδυσσέως, Λ. Δεκελείας (από Σαλαμίνας έως Χαλκίδος & από Αναγεννήσεως έως Σκρα), Π. Κωνσταντίου (από Σμύρνης έως Ταύρου), Λ. Φιλαδέλφειας, Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (από Ζακύνθου έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (νότια Ζακύνθου), Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Κρεσταίνης, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θωδωρή Πεταλά, Αγίων Αναργύρων, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νεϊγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Εφέσου (βόρεια Κωνσταντινουπόλεως), Αφών Γεωργιάδη
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-). Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφέσου έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφέσου (νότια Κωνσταντινουπόλεως), Τυάνων (από Εφέσου έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σταματιάδη), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
 - Πεζοδρόμηση: Εθνικής Αντιστάσεως (από Σταματιάδη έως Σάρδεων) – με την προϋπόθεση να έχει γίνει τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου όπως απαιτείται. Μέχρι την πάροδο της πρώτης 5ετίας θα λειτουργεί ως ήπιας κυκλοφορίας και πιλοτικά ως πεζόδρομος απογευματινές και βραδινές ώρες.

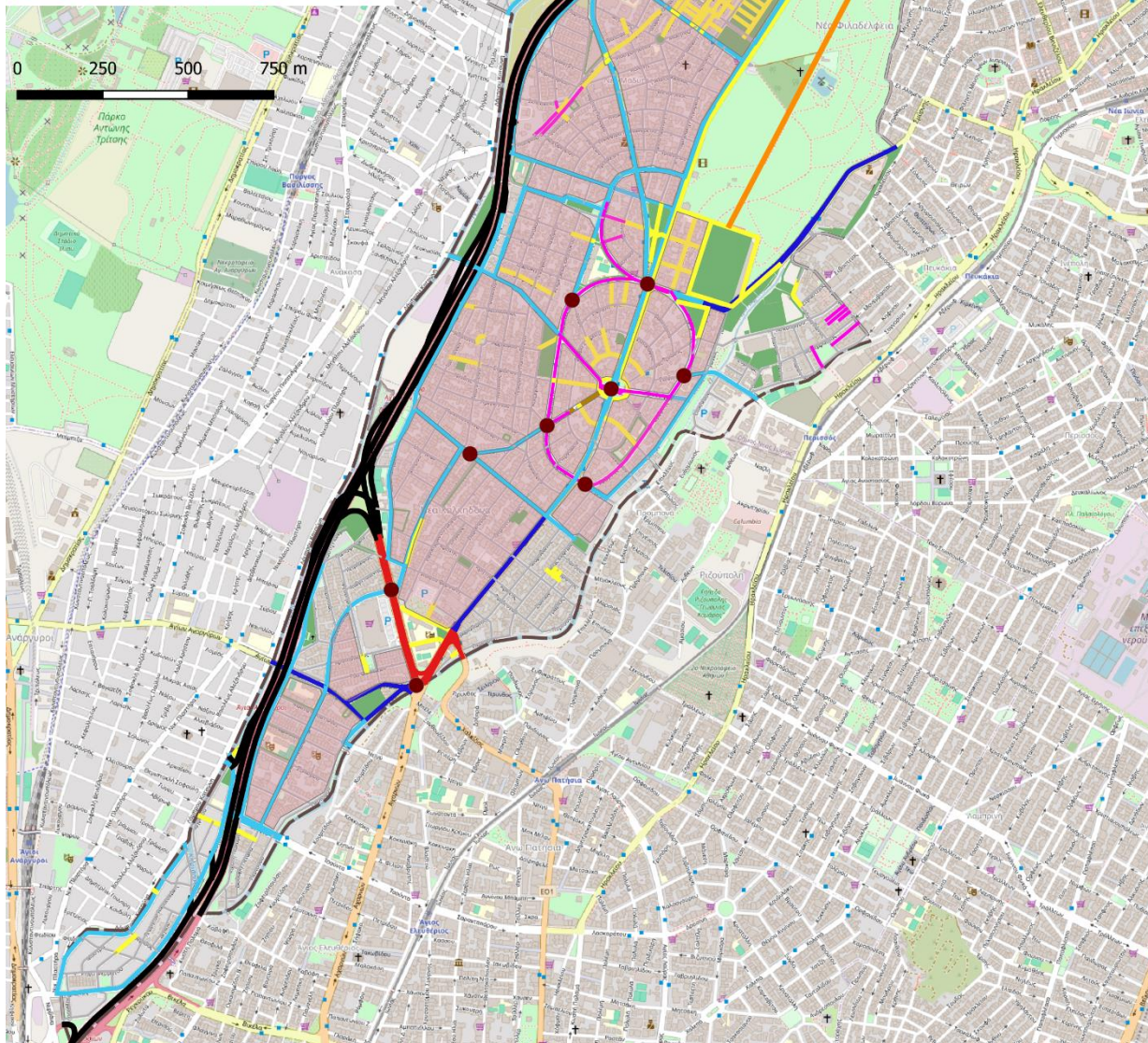
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [11]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 56: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Αγίων Αναργύρων, Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων, Χαλκίδος, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Ε. Βενιζέλου), Π. Κωνσταντίου (βόρεια Κιουταχείας), Λ. Φιλαδέλφειας, Αναξαγόρα (από Θεσπρωτίας έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων, Αναξαγόρα, Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου (από πάροδο Παπανικολή έως Εφέσου), Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θωδωρή Πεταλά, Αγίων Αναργύρων, Οδυσσέως, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νειγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας)
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-). Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Πίνδου (από Εφεσού έως Δεκελείας), Αφών Γεωργιάδη. Τυάνων (από Εφεσού έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σταματιάδη), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
 - Πεζοδρόμηση: Εθνικής Αντιστάσεως (από Σταματιάδη έως Σάρδεων) – με την προϋπόθεση να έχει γίνει τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου όπως απαιτείται.

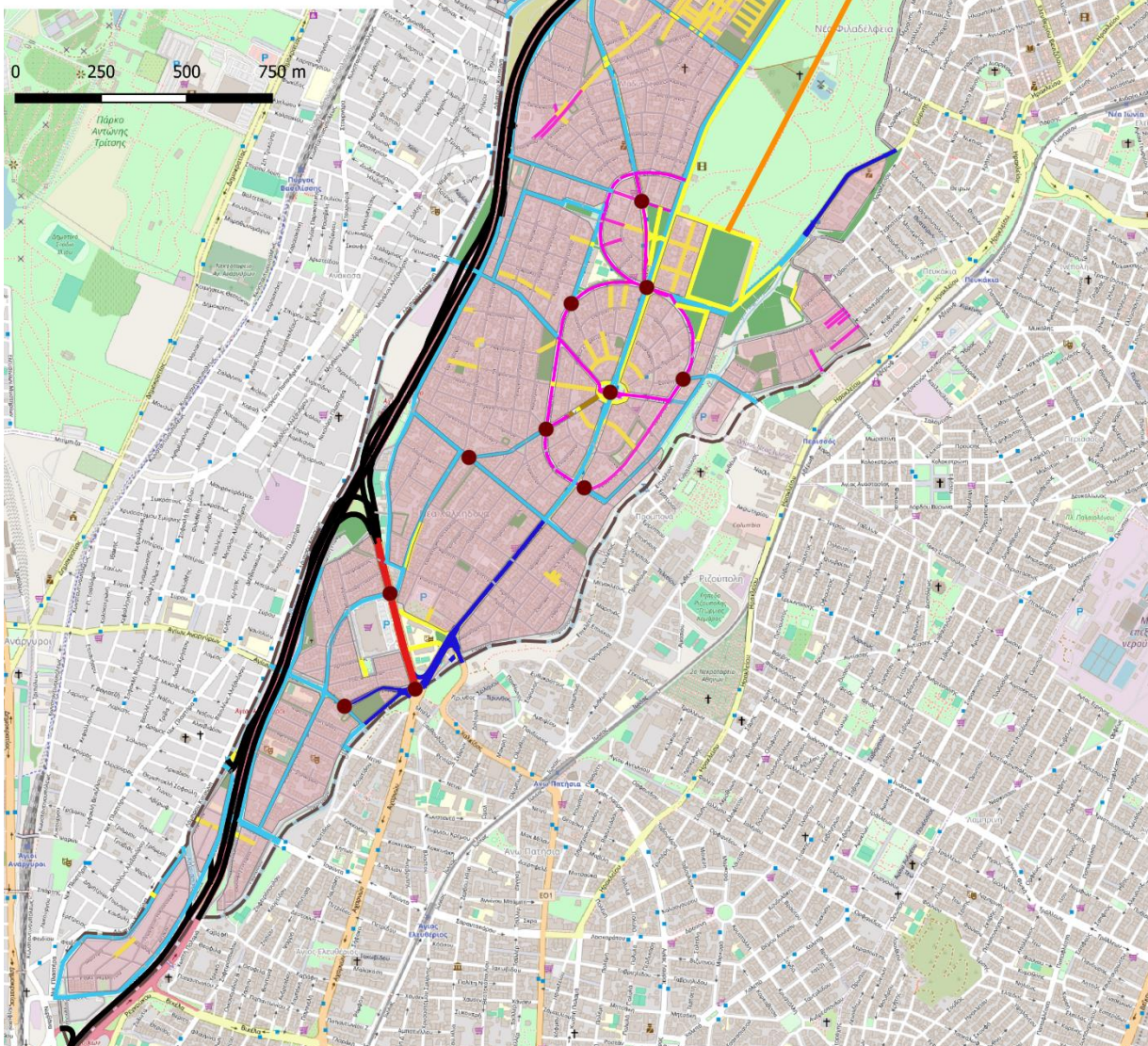
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [15]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 57: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου- Ορίζοντας 15ετίας

Πίνακας 5: Χρονοδιάγραμμα εφαρμογής των μέτρων

Τελικά μέτρα	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	Σχολιασμός
1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	1	2														Η λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας είναι ένα πολύ σημαντικό μέτρο το οποίο θα πρέπει να εφαρμοστεί άμεσα (εντός 2ετίας) ώστε ο Δήμος να διαθέσει μια συμπληρωματική δημόσια συγκοινωνία που θα είναι ανταγωνιστική ως προς τη χρήση Ι.Χ.
1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	1	2	3	4	5	6	7									Ο Δήμος ολοκληρώνει την ανάπτυξη ενός συστήματος δημοτική συγκοινωνίας on-demand εντός της πρώτης 7ετίας παράλληλο με το έξυπνο σύστημα διαχείρισης κυκλοφορίας.
1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	1	2														Οι αλλαγές στα δρομολόγια του ΟΑΣΑ πραγματοποιούνται άμεσα την πρώτη 2ετία

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών MMM	1	2	3	4	5	6	7									Ολοκληρώνεται την πρώτη 7ετία με την παράλληλη εγκατάσταση συστήματος ITS.
1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	1															Η χωριθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες) είναι ένα εύκολα εφαρμόσιμο μέσο το οποίο θα μπορέσει να λειτουργήσει ανταγωνιστικά ως προς τη χρήση Ι.Χ. με στόχο τη μείωση της κυκλοφορίας τους.
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Προτείνεται η εφαρμογή του μέτρου αυτού να γίνει σε όλη την διάρκεια του ΣΒΑΚ σταδιακά σύμφωνα με το πρόγραμμα δράσεων και συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα μέτρα.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Προτείνεται η εφαρμογή του μέτρου αυτού να γίνει σε όλη την διάρκεια του ΣΒΑΚ σταδιακά σύμφωνα με το πρόγραμμα δράσεων και συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα μέτρα.
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το συγκεκριμένο μέτρο εφαρμόζεται συνδυαστικά με τους όμορους

διασύνδεσης με όμορους Δήμους																Δήμους ώστε να επιτευχθεί ένα ενιαίο δίκτυο ποδηλατικών υποδομών και όχι αποσπασματικές προσπάθειες υλοποίησης.
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του
2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχισης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3	4	5											Η δράση αυτή ολοκληρώνεται εντός της 5ετίας.
2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα, ωστόσο η μεγάλη ανάγκη σε παρεμβάσεις απαιτεί αρκετό χρόνο για την πλήρη ολοκλήρωσή του

2.7 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1	2															Η δράση αυτή ολοκληρώνεται μετά το πέρας της πρώτης 2ετίας
2.8 Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονιές)	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό αφορά στην ανάπλαση σημαντικών πόλων έλξης του δήμου όπως για παράδειγμα Κ.Χ. Η εφαρμογή του είναι άμεση.
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1	2															Ταυτόχρονα με τη δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας, τα πρώτα δύο χρόνια αναπτύσσεται σύστημα μικροκινητικότητας.
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)	1	2	3	4	5												Εντός της πρώτης 5ετίας, το σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων θα πρέπει να έχει αναπτυχθεί και να λειτουργεί. Εντός της 15ετίας το σύστημα αυτό εξελίσσεται με περισσότερους σταθμούς. c
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1	2	3	4	5												Το σύστημα car-pooling μπορεί να δημιουργηθεί άμεσα και εύκολα συνδυαστικά με τα υπόλοιπα μέτρα

																	διαμοιρασμού καθώς και την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας
3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό απαιτεί ωρίμανση μελετών και λειτουργεί συμπληρωματικά με αντίστοιχα μέτρα για την οργάνωση της στάθμευσης.
4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Η διοργάνωση εργαστηρίων κυκλοφοριακής αγωγής πραγματοποιείται κατά έγκαιρα την πρώτη 5ετία, προκειμένου να υπάρχει ο απαραίτητος χρόνος για αναθεώρηση των δράσεων και συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια του ΣΒΑΚ.

4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η δράση αυτή συσχετίζεται με τις αντίστοιχες για διοργάνωση εργαστηρίων.
4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο που προβλέπει την χρήση εργαλείων τεχνολογίας προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται σε όλη τη διάρκεια του ΣΒΑΚ αλλά και κατά την αναθεώρηση του.
4.5 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική

5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1	2														Το μέτρο για την δρομολόγηση μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός της πρώτης 2ετίας.
5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	1															Άμεσα μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ
6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	1	2														Η γενική μείωση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 2 έτη.
6.2 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σταδιακά σύμφωνα με το πρόγραμμα δράσεων
6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	1	2														Κατά τα πρώτα 2έτη, πραγματοποιείται βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης στο κύριο οδικό δίκτυο.
6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Αυτό το μέτρο ολοκληρώνεται σταδιακά στο τέλος της 15ετίας και

προστατευμένων με μικρούς δακτυλίου																συμπληρωματικά με αντίστοιχα μέτρα ηπιοποίησης.
6.5 Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	1	2	3	4	5											Τα έργα κατασκευής που απαιτούνται από το μέτρο αυτό ολοκληρώνονται 5χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	1	2	3	4	5											Η δημιουργία χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη.
7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 5 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	1	2														Η δημιουργία ειδικών θέσεων στάθμευσης για ποδήλατα και μικροκινητικά μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα και οικονομικά.
7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	1															Το μέτρο αυτό είναι άμεσα υλοποιήσιμο και οικονομικά εφικτό.

8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται σταδιακά με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών.
8.2 Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό κρίνεται απαραίτητο να εφαρμοστεί άμεσα περιμετρικά δημοτικών σχολείων και στη συνέχεια να επεκταθεί σε όλη τη διάρκεια του ΣΒΑΚ.
8.3 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό διαθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα καθώς οι διαδικασίες για την αλλαγή των χρήσεων γης (επικαιροποίηση Γ.Π.Σ) είναι χρονοβόρες
8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα

8.5 Δημιουργία Superblocks	1	2	3														Τα πρώτα 3 έτη πραγματοποιούνται προσωρινές πεζοδρομήσεις, όπου κρίνεται απαραίτητο.
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 και δημιουργία εναλλακτικών χώρων στάθμευσης.
8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		
8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό μπορεί να ολοκληρωθεί εντός 10ετίας.
9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 5ετίας έτσι ώστε να θωρακιστεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
9.2 κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια

που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος																αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
9.3 Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	1															Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός του 1 ^{ου} έτους από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.
9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό λειτουργεί συνδυαστικά με υπόλοιπα μέτρα και απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης.
10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Ολοκληρώνεται την πρώτη 5ετία σύμφωνα με το πρόγραμμα δράσεων
10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων	1	2														Το μέτρο αυτό αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του ΣΒΑΚ και κρίνεται άμεσης προτεραιότητας καθώς η υλοποίηση των υπόλοιπων μέτρων

(Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)																εξαρτάται από αυτό. Για το λόγο αυτό ο ορίζοντας υλοποίησής του είναι άμεσος (εντός 2ετίας).
10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) με έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία	1	2	3	4	5	6	7									Η εγκατάσταση και η πλήρης λειτουργία ενός έξυπνου συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας ολοκληρώνεται μετά την πρώτη 7ετία

Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμός πόρων, προτεραιοτήτων, στόχων και μέτρων

Στην παρούσα υπο-ενότητα παρουσιάζεται **συνολικά** και σχηματικά ο συσχετισμός των μέτρων με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης, η συσχέτιση προτεραιοτήτων, στόχων, δεικτών και μέτρων, καθώς και ο εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων. Σημειώνεται 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.

Πίνακας 6: Συσχετισμός μέτρων με προτεραιότητες, στόχους, δείκτες, αρμοδιότητες και χρηματοδότηση.

Τελικά μέτρα	Προτεραιότητες	Στόχοι	Δείκτες Παρακολούθησης	Αρμοδιότητα-Εντοπισμός βασικού υπευθύνου υλοποίησης	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	1, 3,4 & 9	1.1., 1.2, 3.1, 4.3, 9.1	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	1, 4 & 9	1.3, 4.3, 9.1, 9.2 και 9.3	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α. ή άλλο), Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	4 & 9	4.3, 9.1 και 9.3	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών	Ο.Α.Σ.Α	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ

			χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας		
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών MMM	4,6 & 9	4.3, 6.1, 9.1 και 9.3	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	O.A.Σ.Α	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	6	6.2	B.3. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	ΟΑΣΑ	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.3 & 5	2.4, 3.3 και 5.2	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών, B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο), B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων	2.3 & 5	2.4, 3.3 και 5.2	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, Φιλαδέλφειας – Νέας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας

ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου			A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών, B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο), B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.3 & 5	2.4, 3.3 και 5.2	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών, B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο), B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	2,3 & 4	2.3, 2.4, 3.3, 4.1	A.5. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας,	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο

			B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο), B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη		Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση έξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχισης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου	3 & 4	3.3, 4.1 & 4.2	B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη Γ.1 Ασφαλείς διασταυρώσεις	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	4	4.1 και 4.2	B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
2.7 Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)	3, 4, 5 & 7	3.3, 4.2, 5.2 και 7.3	A.5. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας, B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση

			μετακίνηση και ποδήλατο), B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη		
2.8 Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονιές)	2 & 4	2.4 και 4.1	A.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	5 & 6	5.1 και 6.2	A.8. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)	6	6.2	A.8. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο

					Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	6	6.2	Β.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	2 & 4	2.3 και 4.1	Β.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας,	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών	8	8.1	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάρθμια Εκπαίδευση	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, πόροι Α & Β' βάρθμιας Εκπαίδευσης
4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	8	8.1	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εκπ.	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας

			ευαισθητοποίησης BK	Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής	Χαλκηδόνας, ιδιωτική πρωτοβουλία
4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	8	8.1	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης BK	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Σύλλογοι	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	8	8.1	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης BK	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
4.5 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.	8	8.1	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης BK	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1,3,4 & 9	1.1, 1.2, 3.1, 4.3 & 9.1	A.7. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση
5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)	1 & 3	1.1, 1.2 και 3.1	A.7. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς)	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά

				σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία
6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	1 & 3	1.1, 1.2 και 3.1	B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής
6.2 Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	7	7.2	B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	4	4.1 και 4.2	Γ.1 Ασφαλείς διασταυρώσεις	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίου	2 & 3	2.1, 3.1 και 3.2	A.4 Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας A.6 Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.

6.5 Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	7	7.3	B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο) B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης	2 & 9	2.3 & 9.2	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ
7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	2 & 9	2.3 και 9.3	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων	5	5.1 και 5.2	B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής,	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς			μετακίνηση και ποδήλατο)	Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	
7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	9	9.3	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας,
8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2,3 & 5	2.1, 2.2, 2.4, 3.1, 3.3 & 5.2	A.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
8.2 Σχολικοί δακτύλιοι: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	2, 4 & 7	2.3, 4.1, 7.1 και 7.3	A.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο)	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.

			B.4. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη		
8.3 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	7	7.3	B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο) B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	2 & 7	2.4 & 7.3	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου A.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών A.4. Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας A.6. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις) A.9. Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
8.5 Δημιουργία Superblocks	2,3, 4 & 7	2.1, 2.3, 3.1, 3.2	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας	Ίδιο πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας

		4.1 και 7.3	Α.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών Α.3. Μήκος πράσινων διαδρομών Α.4. Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας Α.6. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις) Α.9. Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
8.6 Δημιουργία Parklets	2 & 4	2.3 και 4.1	Α.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου Α.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών Α.3. Μήκος πράσινων διαδρομών Α.4. Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας Α.6. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ

			A.9. Αριθμός τροχαίων συμβάντων		
8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ	9	9.2 και 9.3	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	7	7.2 και 7.4	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	10	10.1	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
9.2 κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές αγαθών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα, επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1& 9	1.3, 9.2 και 9.3	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα

9.3 Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	3 & 10	3.1, 3.2 και 10.1	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	3 & 10	3.1, 3.2 και 10.1	B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	2,3, 5 & 7	2.1, 2.2, 3.1, 3.2, 5.3 και 7.1	B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο) B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση
10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού-ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες ΜΜΜ κ.α.)	9	9.3	A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου A.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών A.4 Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ

			A.6. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις) A.9. Αριθμός τροχαίων συμβάντων		
10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία κτλ.	6	6.1	B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο) B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ

5. Πλαίσιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του 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 το 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 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 CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια 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.
- ✓ 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.
- ✓ Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, 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 τη προηγούμενη φάση αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος και των άλλων συναρμόδιων φορέων

και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επιπλέον ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 7: Πλαίσιο παρακαλούθησης

Δείκτης	Μονάδα μέτρησης	Στοιχεία βάσης (2021)	Στόχος		
			5ετία	10ετία	15ετία ++
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων					
A.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO2) στο Δήμο	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα από το Δήμο. Αυτό το πρόβλημα μπορεί να επιλυθεί στο μέλλον με την εκπόνηση ΣΔΑΕΚ του Δήμου αλλά και με μετρήσεις πεδίου.	Μείωση κατά 15% των συνολικών εκπομπών	Μείωση κατά 30% των συνολικών εκπομπών	Μείωση κατά 50% των συνολικών εκπομπών
A.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών	Ποσοστό (%) πεζοδρόμων	Το 3.04% του συνολικού οδικού δικτύου είναι πεζόδρομοι	5% του συνολικού δικτύου να είναι πεζόδρομοι	10% του συνολικού δικτύου να είναι πεζόδρομοι	15% του συνολικού δικτύου να είναι πεζόδρομοι
A.3. Μήκος πράσινων διαδρομών	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών	Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του Δήμου	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους 10km	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους 14km	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους 19km
A.4 Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας	Ποσοστό (%) περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Δεν υπάρχουν στο Δήμο περιοχές ήπιας κυκλοφορίας	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε ποσοστό 28% της έκτασης του Δήμου	Επέκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στο 35% της έκτασης του Δήμου	Επέκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στο 55% της έκτασης του Δήμου
A.5. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων	34,16% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	45% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας	50% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας	80% του οδικού που εξετάστηκε δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο

		Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
A.6. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Δεν υπάρχουν στο Δήμο γειτονιές με θόρυβο < 50dB	Υπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου κατά 5%	Υπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου κατά 10%	Υπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου κατά 15%
A.7. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Αριθμός φορτιστών	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας)	33 σταθμοί φόρτισης (ΣΦΗΟ)	33 σταθμοί φόρτισης (ΣΦΗΟ)	33 σταθμοί φόρτισης (ΣΦΗΟ)
A.8. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων ανά κάτοικο με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους

A.9. Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	Το 3,9% των τροχαίων συμβάντων αποτελούν συμβάντα με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό	2,5% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	1,5% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Κανένα συμβάν με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
B. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας					
B.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο)	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο	35% στο Δήμο	Αύξηση σε 40% στο Δήμο	Αύξηση σε 40% στο Δήμο	40% στο Δήμο
B.2. Μερίδιο Ι.Χ.	Ποσοστό (%) ταξιδιών με Ι.Χ.	47% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση σε 35%	Μείωση σε 30%	30% στο Δήμο
B.3 Μερίδιο ταξιδιών με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Ποσοστό (%) ταξιδιών με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	18% χρήση δημόσιας συγκοινωνίας με βάση τα ερωτηματολόγια	Αύξηση σε 25%	Αύξηση σε 30%	40% στο Δήμο

Β.4. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	Το 20-30% των ερωτηθέντων δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου.	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου.	Τουλάχιστον το 60 – 80% 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.
Β.5. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που θεωρούν πολύ (4/4) ή αρκετά ασφαλής (3/4) την μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στο αστικό δίκτυο	Κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, καταγράφηκε μειωμένο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας, ιδιαίτερα στις μετακινήσεις των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.	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 60 -80 % 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
Γ. Δείκτες εκροών					
Γ.1 Ασφαλείς διασταυρώσεις	Αριθμός διασταυρώσεων	15 επικίνδυνες διασταυρώσεις	Αναδιαμόρφωση σε 9 από τις επικίνδυνες διασταυρώσεις του Δήμου.	Αναδιαμόρφωση σε 11 από τις επικίνδυνες διασταυρώσεις του Δήμου.	Αναδιαμόρφωση όλων των επικίνδυνων διασταυρώσεων του Δήμου.
Δ. Δείκτες εισροών					

Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας		Τουλάχιστον 15000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 30000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Τουλάχιστον 45000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής
--	--	--	---	---	---

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

Πίνακας 8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.1

Ονομασία Δείκτη	Α.1. Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορόντων οχημάτων ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσίας ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.2

Ονομασία Δείκτη	Α.2. Μερίδιο πεζοδρομημένων οδών
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) πεζοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πεζόδρομων 3) Υπολογισμός μήκους νέων πεζόδρομων 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πεζόδρομων ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Πίνακας 10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.3

Ονομασία Δείκτη	Α.3. Μήκος πράσινων διαδρομών
Μονάδα μέτρησης	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ

Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πράσινων διαδρομών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πράσινων διαδρομών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πράσινων διαδρομών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Πίνακας 11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.4

Ονομασία Δείκτη	A.2. Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων περιοχών ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός έκτασης νέων περιοχών ήπιας κυκλοφορίας 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ως προς τη συνολική έκταση του Δήμου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Πίνακας 12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.5

Ονομασία Δείκτη	A.5. Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Πίνακας 13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Α.6

Ονομασία Δείκτη	A.6. Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.

Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επίπεδα θορύβου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρήσεις θορύβου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή επίπεδων θορύβου ανά γειτονιά 2) Χαρτογράφηση επιπέδων θορύβου 3) Υπολογισμός αριθμού και ποσοστού γειτονιών ως προς το συνολικό αστικό χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης A.7

Ονομασία Δείκτη	A.7. Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός φορτιστών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός κοινόχρηστων ηλεκτρικών φορτιστών σε λειτουργία
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ΣΦΗΟ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υλοποίηση κοινόχρηστων ηλεκτρικών φορτιστών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης A.8

Ονομασία Δείκτη	A.8. Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων ανά κάτοικο με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Αριθμός κοινόχρηστων οχημάτων σε λειτουργία 2) Διαίρεση εν λειτουργία αριθμού κοινόχρηστων ποδηλάτων με 500 κατοίκους
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Πίνακας 15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης A.9

Ονομασία Δείκτη	A.9. Αριθμός τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων

Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Πίνακας 16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.1

Ονομασία Δείκτη	Β.1. Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.2

Ονομασία Δείκτη	Β.2. Μερίδιο Ι.Χ.
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ταξιδιών με Ι.Χ.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 18: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.3

Ονομασία Δείκτη	Β.3. Μερίδιο ταξιδιών με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ταξιδιών με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 19: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.4

Ονομασία Δείκτη	Β.4. Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου επιπέδου ικανοποίησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 20: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Β.5

Ονομασία Δείκτη	Β.5. Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις αντιληπτής ασφάλειας

Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 21: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Γ.1

Ονομασία Δείκτη	Γ.1. Ασφαλείς διασταυρώσεις
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός διασταυρώσεων προς βελτίωση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός επικίνδυνων διασταυρώσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Προσδιορισμός διασταυρώσεων που χρήζουν βελτίωσης 2) Μελέτη οδικής ασφάλειας διασταυρώσεων 3) Υλοποίηση μελέτης
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. ανάθεση υπηρεσία ή μελέτης σε εξωτερικό σύμβουλο

Πίνακας 22: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Δ.1

Ονομασία Δείκτη	Δ.1. Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ
Μονάδα μέτρησης	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος επενδύσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός κόστους για τη διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κάθε έτος
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξαγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ.

Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσει κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου προτείνεται να πραγματοποιείται κάθε 4 χρόνια την επόμενη 15ετία.

6. Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ

Σημειώνεται ότι με τον νόμο 4784/2021 και ειδικότερα σύμφωνα με το αρ. 8 για τη διαδικασία εξέτασης και χαρακτηρισμού του ΣΒΑΚ ισχύουν τα κάτωθι:

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.

2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.

3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

Στην περίπτωση υλοποίησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. που αφορούν στην οδική ασφάλεια και εφόσον αυτά είναι σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου Οδικής Ασφάλειας, τα μέτρα αυτά μπορούν να χρηματοδοτηθούν από το συγχρηματοδοτούμενο ή το εθνικό σκέλος του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων ή από ειδικούς για τον σκοπό αυτό εθνικούς πόρους.

5. Μετά την έκδοση της απόφασης της παρ. 3, ο ΟΑΣΑ Α.Ε., ο ΟΣΕΘ Α.Ε. και η «Αττικό Μετρό Α.Ε.» λαμβάνουν υπόψη, κατά την κατάρτιση του στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού τους, τα μέτρα των Σ.Β.Α.Κ. φορέων εκπόνησης των οποίων η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στις περιοχές αρμοδιότητας των ανωτέρω φορέων.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το Ν. 4784/2021, για την κατάρτιση και υποβολή του σχεδίου δράσης ακολουθούνται τα εξής:

«Ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση: i.) στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, ii.) στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, iii.) στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.»

→ Οι υπηρεσίες αυτές διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί

στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης.

Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς **ενημέρωσή** τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ. Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα επόμενα βήματα που θα πρέπει να γίνουν ώστε το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας να περάσει από τον **έλεγχο ποιότητας** να **υιοθετηθεί** και τέλος να γίνει η **«θεμελίωση κυριότητας»**.

Για τον έλεγχο ποιότητας → ακολουθούνται τα οριζόμενα στο αρ. 7 του Ν. 4784/2021 και αφορούν ουσιαστικά στον έλεγχο του Σχεδίου δράσης.

Ο φορέας εκπόνησης **κοινοποιεί** το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,

ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,

iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων i, ii και iii διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

Αν κάποια από τις υπηρεσίες **διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις** αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, **τις αποστέλλει** στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες.

Ο φορέας εκπόνησης **λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.**

Η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, **εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το σχέδιο δράσης.**

Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την Αττικό Μετρό Α.Ε. εδ.

Το τελικό σχέδιο δράσης **κοινοποιείται εκ νέου από τον φορέα εκπόνησης στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους** και αναρτάται στην ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.

*** Στην περίπτωση άπρακτης παρέλευσης της προθεσμίας των δύο (2) μηνών, ο φορέας εκπόνησης προβαίνει στις ενέργειες του Σταδίου 6.

Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των στοιχείων i, ii και iii της παρ. 2 ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του σχεδίου δράσης.

Για την υιοθέτηση → ακολουθούνται τα οριζόμενα στο αρ. 8 του Ν. 4784/2021 και αφορούν ουσιαστικά στην εξέταση και το χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ

Για να γίνει αυτό ο φορέας δημιουργεί **Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ** και την υποβάλλει μαζί με τα ηλεκτρονικά αρχεία (πλήρες ΣΒΑΚ και διακριτό Σχέδιο Δράσης) για εξέταση και χαρακτηρισμό στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Σύμφωνα με το αρ. 8 η εξέταση και ο χαρακτηρισμός θα πρέπει να γίνει εντός 2 μηνών από την υποβολή του.

Επιπρόσθετα ισχύει ότι: Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.

Και ότι : Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.

Σημειώνεται ότι στο παρ. Ι του Ν. 4784/2021 παραχωρείται υπόδειγμα της Αναφοράς Κύκλου ΣΒΑΚ (σελ. 5139 του ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

Το υπόδειγμα Αναφοράς Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. συμπληρώνεται με ευθύνη του Φορέα Εκπόνησης για την ακρίβεια των αναφερόμενων σε αυτή στοιχείων και περιλαμβάνει κατ'ελάχιστον τις πληροφορίες που περιγράφονται στις ακόλουθες ενότητες και υποενότητες και οι οποίες ενσωματώνονται στο Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος.

ΦΑΣΗ Α' - ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Αναφέρονται ο Φορέας Εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ. σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2 και οι προϋποθέσεις που πληροί για την κατάρτιση Σ.Β.Α.Κ. βάσει της παρ. 3 του άρθρου 1. Εφόσον πρόκειται για κατάρτιση ενιαίου Σ.Β.Α.Κ., αναφέρονται οι συμμετέχοντες ΟΤΑ και η μεταξύ τους συνεργασία σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 2. Προσδιορίζεται αν πρόκειται για την πρώτη έκδοση του Σ.Β.Α.Κ. ή την αναθεώρησή του.

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας

Επισυνάπτεται η απόφαση συγκρότησης της Ομάδας Εργασίας και αναφέρονται, σύμφωνα με το άρθρο 5:

(α) τα στελέχη της Ομάδας Εργασίας, η ιδιότητά τους, ο φορέας, η υπηρεσία προέλευσής τους, και ο επικεφαλής της ομάδας εργασίας,

(β) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, το στέλεχος με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας,

(γ) στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 5, οι εκπρόσωποι των συγκοινωνιακών φορέων.

Οι φορείς εκπόνησης που ακολουθούν τα οριζόμενα στις περ. β' της παρ. 1, α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13, συμπληρώνουν την υποενότητα 2.1 πλην των περ. β' και γ'.

2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμόδια λιμενική αρχή και στον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα για συμμετοχή στην ομάδα εργασίας. Εφόσον η περιοχή παρέμβασης εμπίπτει στην παρ. 2 του άρθρου 5, συμπληρώνονται ο αριθμός πρωτοκόλλου της πρόσκλησης και επισυνάπτεται αντίγραφό της.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

3.1. Ιστοσελίδα αναφορικά με το Σ.Β.Α.Κ. που καταρτίζεται

Συμπληρώνεται ο ενιαίος εντοπιστής πόρων (URL) της ιστοσελίδας της περ. ε' του άρθρου 4 (ιστοσελίδα του Σ.Β.Α.Κ.) με ενεργό σύνδεσμο και περιγράφεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη.

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας

Δηλώνεται ότι η ιστοσελίδα είναι προσβάσιμη στα άτομα με αναπηρία σύμφωνα με τον ν. 4727/2020 (Α' 184).

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

4.1 Όρια περιοχής παρέμβασης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται η περιοχή παρέμβασης της παρ. 2 του άρθρου 2 και ιδίως σε σχέση με τα διοικητικά όρια του ΟΤΑ και των όμορων ΟΤΑ. Επισυνάπτεται σχετικός χάρτης όπου είναι ευκρινώς αποτυπωμένες τουλάχιστον οι ανωτέρω πληροφορίες και επισημαίνονται τα όρια της περιοχής παρέμβασης. Αναφέρονται η κατηγορία δήμου κατά τις διατάξεις του προγράμματος «Κλεισθένης Ι» (ν. 4555/2018, Α' 133), και τα πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής.

4.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης

Εφόσον η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει ή γειτνιάζει με ζώνη λιμένα, αναφέρεται ο φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα και η ζώνη αποτυπώνεται ευκρινώς στον χάρτη της παρ. 4.1.

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένη τη σχετική δημόσια πρόσκληση (περ. β' της παρ. 1).

5.2. Προσκλήσεις συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων προς τους φορείς της παρ. 1 του άρθρου 6

Για τις περιπτώσεις της παρ. 1 του άρθρου 6 συμπληρώνονται οι αριθμοί πρωτοκόλλου των προσκλήσεων και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο τους.

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Αναγράφεται λίστα των εμπλεκόμενων μερών του Δικτύου Φορέων σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 5 του άρθρου 2 και την παρ. 1 του άρθρου 6. Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με αναρτημένο το Σύμφωνο Συμμετοχής της παρ. 7 του άρθρου 2. Αναφέρονται τροποποιήσεις ως προς τη σύνθεση του δικτύου φορέων κατά την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και επισυνάπτεται στην Αναφορά Κύκλου Σ.Β.Α.Κ. αντίγραφο του Συμφώνου Συμμετοχής.

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1. Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Αναγράφεται λίστα των στρατηγικών σχεδίων, κειμένων, μελετών και Σ.Β.Α.Κ. που λαμβάνονται υπόψη (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7 και περ. δ', ε', στ' και ζ' της παρ. 2 του άρθρου 3).

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Επισυνάπτεται η εισήγηση της ομάδας εργασίας προς τον φορέα εκπόνησης για τη συμπλήρωση των διαθέσιμων δεδομένων ή την πληρότητα αυτών αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης (περ. δ' της παρ. 1 της Φάσης Προετοιμασίας του άρθρου 7).

ΦΑΣΗ Β' - ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

1.1. Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφεται συνοπτικά το εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα του σχεδίου για τα επόμενα στάδια και εργασίες (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

1.2. Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

Περιγράφεται συνοπτικά το σχέδιο συμμετοχής με τις προγραμματισμένες δράσεις (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρονται οι πραγματοποιηθείσες δράσεις.

1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 στην ιστοσελίδα
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. α' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης

Αναφέρονται και αναπτύσσονται συνοπτικά τα κύρια σημεία της έκθεσης αποτύπωσης υφιστάμενης κατάστασης (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) κατ' ελάχιστον για τα κάτωθι:

- α) δημόσια μέσα μεταφοράς,
- β) ήπιοι τρόποι μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
- γ) προσβασιμότητα, ασφάλεια και προστασία στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών, με μέριμνα για τα άτομα με αναπηρία και τα εμποδιζόμενα άτομα,
- δ) οδική ασφάλεια των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
- ε) διαχείριση κυκλοφορίας των οχημάτων,
- στ) χρήση ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
- ζ) διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
- η) οργάνωση της στάθμευσης,
- θ) νέες τεχνολογίες στο σύστημα μεταφορών.

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης

Αναγράφονται σε λίστα και αναπτύσσονται περιληπτικά (υποπερ. ββ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

Περιγράφονται συνοπτικά τα σενάρια που εξετάστηκαν (υποπερ. βγ' της περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 2 στην ιστοσελίδα
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. β' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το αρχικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.
Περιγράφονται τα κύρια σχόλια των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών, καθώς και οι απόψεις του Δικτύου Φορέων, που, κατά την κρίση της Ομάδας Εργασίας, συνέβαλαν σημαντικά στη διαμόρφωση των προτεραιοτήτων και του κοινού οράματος του Σ.Β.Α.Κ. (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.3. Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Περιγράφονται το τελικό κοινό όραμα και οι προτεραιότητες του Σ.Β.Α.Κ., εφόσον τροποποιήθηκαν, μετά την υποβολή σχολίων και απόψεων, τα προβλήματα που επιδιώκει να επιλύσει το Σ.Β.Α.Κ. και αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με την ανάρτησή τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Επισυνάπτονται οι στόχοι με τα χαρακτηριστικά τους (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7 και παρ. 12 του άρθρου 2).

3.5 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 3 στην ιστοσελίδα
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. γ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.

Περιγράφονται ο αναλυτικός κατάλογος μέτρων και πακέτων μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. και η σύνδεση τους με το όραμα, τις προτεραιότητες και τους στόχους (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7), καθώς και οι σχετικοί δείκτες παρακολούθησης. Συγκεκριμένα τα μέτρα ή πακέτα μέτρων αναλύονται και κατηγοριοποιούνται κατ' ελάχιστον στις κάτωθι ενότητες:

1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
 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,
 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.
- 4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Αναφέρεται ο τρόπος της διαβούλευσης και της συμμετοχής των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και περιγράφονται συνοπτικά τα πορίσματα της διαβούλευσης της περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7. Επισυνάπτονται οι σχετικές προσκλήσεις.

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα

Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

Επισυνάπτεται το τελικό σχέδιο δράσης, σύμφωνα με τα οριζόμενα στην παρ. 8 του άρθρου 2. Για κάθε μέτρο αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες, οι οποίες βάσει του νόμου είτε θα εγκρίνουν μεταγενέστερα την υλοποίηση των μέτρων είτε θα τα υλοποιήσουν (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. (υποπερ. εδ' της περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7) με το αναρτημένο τελικό Σχέδιο Δράσης.

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Αναφέρονται οι καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το σχέδιο δράσης (περ. ε' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7). Επισυνάπτεται δήλωση του φορέα εκπόνησης με την οποία βεβαιώνεται ότι έχει ενσωματώσει στο σχέδιο δράσης τεκμηριωμένες αντιρρήσεις των φορέων του προηγούμενου εδαφίου κατά τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εγ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7.

Οι φορείς εκπόνησης της περ. β' της παρ. 1 και των περ. α' και β' της παρ. 2 του άρθρου 13 συμπληρώνουν την ως άνω υποενότητα αναφέροντας τις υπηρεσίες στις οποίες απεστάλη το Σ.Β.Α.Κ. για γνωμοδότηση σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά τα οριζόμενα στις περ. β' και γ' της παρ. 9 του άρθρου 22 του ν. 4599/2019 (Α' 40) και δεν απαιτείται η δήλωση-βεβαίωση του φορέα εκπόνησης.

Εικόνα 58: Αποσπάσματα ΦΕΚ για αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ

Για τη θεμελίωση κυριότητας →

Είναι κρίσιμο να επικοινωνείτε τόσο μέσω της ιστοσελίδας του ΣΒΑΚ όσο και με ειδικές εκδηλώσεις/ ενημερωτικές συναντήσεις η ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ, ο ρόλος των συναρμόδιων μερών στην ολοκλήρωση επιμέρους μέτρων και δράσεων καθώς και η σημασία της αλλαγής νοοτροπίας στο σύνολο του πλαισίου υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου για την εξασφάλιση της αποδοχής του ΣΒΑΚ από τους πολίτες και τους φορείς του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας καθώς και τη δημιουργία του «αισθήματος ιδιοκτησίας» του σχεδίου απαιτείται σε αμέσως επόμενο χρόνο από την οριστική έγκριση και το χαρακτηρισμό του ΣΒΑΚ η επικοινωνία αφενός της διαδικασίας σχεδιασμού του με τα στοιχεία συμμετοχικότητας του και αφετέρου το σύνολο των έργων και πολιτικών που περιλαμβάνει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

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

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού,
2. Δημιουργία συνοπτικών video,
3. Ημερίδες, ομιλίες σε κομβικές ημερομηνίες (ενδ. Παγκόσμια Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο, Ημέρα Ποδηλάτου, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας),
4. Δημιουργία Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ [APXIKH | ΣΒΑΚ \(svakdimosfx.com\)](http://APXIKH | ΣΒΑΚ (svakdimosfx.com))

5. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ΣΒΑΚ και σχετικά με τα επιμέρους μέτρα του.

Ο κάθε δήμος υλοποιεί και αναθεωρεί το ΣΒΑΚ του σύμφωνα με τις τοπικές ανάγκες, τους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους και το Σχέδιο Δράσης που έχει καθορίσει η Ομάδα Εργασίας του. Σημαντικές διαφοροποιήσεις μπορεί να υπάρχουν ανάλογα με το πλαίσιο εφαρμογής που έχει θέσει, τους στόχους και τις προτεραιότητες, τα επιλεγμένα πακέτα μέτρων, καθώς και τις διαδικασίες εφαρμογής των επιμέρους μέτρων μέσω από προγράμματα και έργα. **Ωστόσο είναι απαραίτητες** οι διετείς εκθέσεις προόδου και η ανάρτηση αυτών στην ιστοσελίδα με κοινοποίηση στους φορείς (βλ. παρακάτω) καθώς και η αναθεώρησή του οποιαδήποτε στιγμή μετά την 5ετία ανάπτυξης και οπωσδήποτε πριν τη 10ετία.

Μετά την οριστική υιοθέτηση/ έγκρισή του από το Δημοτικό Συμβούλιο και το χαρακτηρισμό του ως τέτοιου από την ελληνική πολιτεία ξεκινά η διαδικασία της **υλοποίησής** του.

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

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 η φάση Γ του ΣΒΑΚ - Φάση υλοποίησης, παρακολούθησης και αξιολόγησης μέτρων Σ.Β.Α.Κ. συμπεριλαμβάνει τα κάτωθι:

- α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:
 - ο αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,
 - ο αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,
 - ο αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.
- β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και **λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού**. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 η επικαιροποίηση και αναθεώρηση του ΣΒΑΚ ακολουθεί τα κάτωθι στοιχεία (αρ. 9).

1. Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου. Για την επικαιροποίηση του σχεδίου δράσης, ο φορέας εκπόνησης:

α. αναρτά το σχέδιο δράσης για τουλάχιστον έναν (1) μήνα στην ιστοσελίδα της περ. ε' του άρθρου 4 για την υποβολή των απόψεων των πολιτών και όλων των εμπλεκόμενων μερών,

β. εφόσον τροποποιούνται τα επιλεγέντα μέτρα ή εισάγονται νέα, κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης, κατά περίπτωση, στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 για τη διατύπωση γνώμης και ακολουθεί τα οριζόμενα στις υποπερ. εβ' και εστ' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7. Το σχέδιο δράσης τροποποιείται υποχρεωτικά σε περίπτωση διατύπωσης τεκμηριωμένων αντιρρήσεων από τον ΟΑΣΑ Α.Ε., τον ΟΣΕΘ Α.Ε. ή την «Αττικό Μετρό Α.Ε.»,

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2 του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ.

2. Το Σ.Β.Α.Κ. αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών, και πάντως οπωσδήποτε μέχρι τη συμπλήρωση δεκαετίας από την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης της παρ. 3 του άρθρου 8. Η αναθεώρηση του Σ.Β.Α.Κ. ακολουθεί τα οριζόμενα στα άρθρα 7 και 8.

Σημειώνεται ότι υποχρεωτικά κάθε διετία (2ετία) συντάσσεται από την ΟΕ του ΣΒΑΚ η Έκθεση Προόδου και αυτή αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους.

Ο φορέας εκπόνησης (Δ. Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνas) γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 (ήτοι i. στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως, ii. στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας, iii. στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το Σ.Β.Α.Κ.) και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους (ήτοι στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών).

ΤΙΤΛΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ:

**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ
– ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ**

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Δ «ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ
– ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΒΑΚ – ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ
ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΜΕΤΡΩΝ**



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ