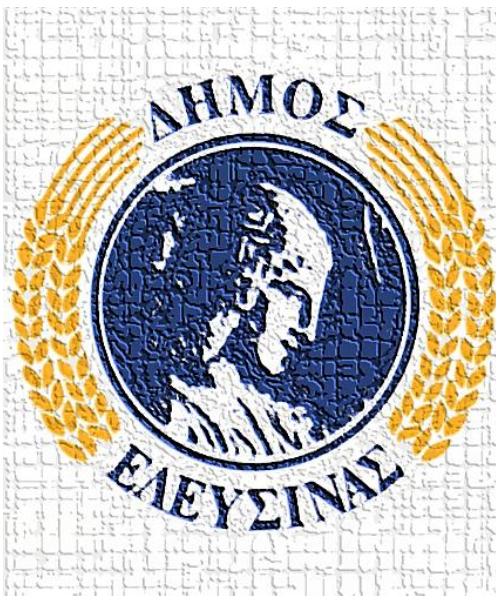


ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΣΤΑΔΙΟ 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- 4.1 Έκθεση Μέτρων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- 4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη



Περιεχόμενα

1. Διαμόρφωση Επικρατέστερου Σεναρίου Στρατηγικής για την Κινητικότητα	2
2. «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι	7
3. Επισκόπηση Καλών Πρακτικών	12
3.1 Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών	12
3.2 Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης	13
3.3 Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων	14
3.4 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	15
3.5 Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης	16
3.6 Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	18
3.7 Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών	19
4. Διαμόρφωση Πακέτων Μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας	21
4.1 Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ οργανωμένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	21
4.2 Περιγραφή Πακέτων Μέτρων	22
Πακέτο Μέτρων 1: Κυκλοφοριακή Οργάνωση	22
Πακέτο Μέτρων 2: Διαμορφώσεις Κόμβων – Προγράμματα Σηματοδότησης	24
Πακέτο Μέτρων 3: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	26
Πακέτο Μέτρων 4: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι ...	28
Πακέτο Μέτρων 5: Διαχείριση Στάθμευσης	29
Πακέτο Μέτρων 6: Μεταφορές Εμπορευμάτων	31
Πακέτο Μέτρων 7: Κατανάλωση Ενέργειας	31
Πακέτο Μέτρων 8: Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα Μέτρα	32
5. Πλαίσιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ	33
5.1 Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης	33
5.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης	40
5.3 Εξειδίκευση μέτρων	47
6. Πορίσματα Διαβούλευσης Μέτρων με τους Πολίτες και τα Εμπλεκόμενα Μέρη	56

1. Διαμόρφωση Επικρατέστερου Σεναρίου Στρατηγικής για την Κινητικότητα

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

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

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

Όραμα για την κινητικότητα

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου Ελευσίνας περιέχει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ ή εναλλακτικά τη **φράση-κλειδί** που ενσωματώνει τις βασικές προτεραιότητες και τους στόχους για το μέλλον του Δήμου, τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων όσο και αναφορικά με την πολεοδομική του ταυτότητα και χαρακτήρα.

Το όραμα του ΣΒΑΚ δεν αποτελεί μόνο μία σύντομη προωθητική φράση που αξιοποιείται από τη διοίκηση του φορέα που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως περιλαμβάνει τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την αυριανή εικόνα που επιθυμεί ο Δήμος. Μια εικόνα η οποία θα θέτει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τα εξής:

- α) μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος,
- β) διασφάλιση του δικαιώματος όλων των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση
- γ) οικονομική αποδοτικότητα και κοινωνική συνοχή στον χώρο.

Η εικόνα αυτή προϋποθέτει έναν αστικό χώρο με αισθητά μειωμένο αριθμό συμβατικών αυτοκινήτων και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας καθώς και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης.

Καίρια ερωτήματα που εγείρονται για τη διαμόρφωση του οράματος είναι τα ακόλουθα:

- Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;
- Τι μπορεί να εμπεριέχει ένα όραμα;
- Καταγράφονται απλά οι επιθυμίες για το μέλλον των μετακινήσεων στον Δήμο ή το όραμα καθοδηγεί μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τον χωρικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό της περιοχής;
- Με ποιο/ους τρόπο/ους γίνεται το «όραμα» κτήμα των κατοίκων του Δήμου;

Σκοπό του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των ευρημάτων και συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί** η οποία θα περιέχει την κατεύθυνση, την οποία **από κοινού Δήμος, Φορείς και πολίτες**, φιλοδοξούν να χαράξει το ΣΒΑΚ.

Στην ουσία, **το «όραμα ενός ΣΒΑΚ»** είναι η «**ραχοκοκαλιά**» της στρατηγικής που προκύπτει έπειτα από την αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- ο της αλληλεπίδρασης πολιτών - φορέων - ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ - Διοίκησης του Δήμου,
- ο των γενικότερων κατευθύνσεων για την ανάπτυξη της περιοχής,
- ο των πλεονεκτημάτων αλλά και των εξειδικευμένων/ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- ο των βασικών αρχών και προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- ο καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

Το όραμα όσον αφορά την κινητικότητα στον Δήμο Ελευσίνας, κατόπιν και της σχετικής διαβουλευτικής διαδικασίας, διαμορφώθηκε ως εξής:

«Οι μετακινήσεις στον Δήμο Ελευσίνας να είναι ασφαλείς, βιώσιμες, προσιτές, ευέλικτες και έξυπνες για όλους τους μετακινούμενους και με όλους τους τρόπους μετακίνησης, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες σε όλους και αναδεικνύοντας την ταυτότητα, το περιβάλλον και τις δραστηριότητες της πόλης.»

Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Στο προηγούμενο Στάδιο τέθηκαν οι οι προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ του Δήμου οι οποίες παρουσιάζονται στον Πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Η χρήση της ενεργής μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στον Δήμο. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση ΚΑΙ στη διαχείριση του στόλου τροφοδοσίας με σκοπό τα εμπορεύματα να μεταφέρονται στο σύνολο του δήμου με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση ενέργειας.
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού και περιβάλλοντος	Η προστασία του Δήμου Ελευσίνας από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα του σχεδιασμού. Παράλληλα θα πρέπει να αναζητηθούν οι κατάλληλοι τρόποι ώστε να διατηρηθεί και να αναδειχθεί το ιδιαίτερο φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Η έντονη χρήση συμβατικών ιδιωτικών οχημάτων ενισχύει την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός των ορίων της περιοχής.

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Κοινωνικές	3. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	Ένας Δήμος για να καταστεί βιώσιμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης. Ιδιαίτερη σημασία θα πρέπει να δοθεί επίσης και στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης της περιοχής με τους ευρύτερους πόλους έλξης μέσω των κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες on-demand κ.α.)
	4. Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση/ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή με την υπάρχουσα μορφή του, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες, οι οποίες δεν έχουν πρόσβαση στο αυτοκίνητο ή δεν έχουν τη δυνατότητα να οδηγήσουν ή δεν επιλέγουν αυτό τον τρόπο μετακίνησης (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμΕΑ). Αποκλεισμός υπάρχει επίσης και στους επισκέπτες, οι οποίοι δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να μετακινηθούν με δικό τους ή ενοικιαζόμενο όχημα και στους κάθε λογής μετακινούμενους που επιλέγουν να κινηθούν με ήπια μέσα.
	5. Βελτίωση δημόσιας υγείας	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρει και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση των ενεργών τρόπων μετακίνησης ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων, ενώ ιδιαίτερα σημαντικές πρόκειται να είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς με αυτά έχει αποδειχθεί ότι ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	6. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Το οδικό δίκτυο του Δήμου Ελευσίνας περιλαμβάνει πληθώρα επικίνδυνων σημείων, τα οποία χρήζουν βελτίωσης. Συνεπώς, μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου.
	7. Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) είναι καθοριστική για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.). Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Οικονομικές	9. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου Ελευσίνας. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Η ενίσχυση της ενεργούς μετακίνησης θα διευκολύνει αισθητά την προσέλκυση καταναλωτών στα τοπικά εμπορικά καταστήματα της περιοχής, καθώς η πρόσβαση με πεζή μετακίνηση και ποδήλατο έχει αποδειχθεί ότι αυξάνει την εμπορική κίνηση. Τέλος, ιδιαίτερη συνεισφορά στην ενθάρρυνση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η ορθολογική οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου - δρομολογίου - οχήματος - χρήση κέντρου διαμοιρασμού - consolidation) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.

Τελικό σενάριο κινητικότητας

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ελευσίνας, ανέδειξε την προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων. Ωστόσο, υστέρησε και από συναντήσεις με εκπροσώπους των δημοτικών ενοτήτων, αποφασίστηκε να υιοθετηθεί το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων με την προσθήκη της πεζοδρόμησης της οδού 25^{ης} Μαρτίου στο τμήμα της μπροστά από την Εκκλησία Αναλήψεως (στο τμήμα από την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου μέχρι την οδό Ρήγου).

Τα βασικά σημεία του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων είναι ότι τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά μεγέθη του Δ. Ελευσίνας προβάλλονται στους τρεις προαναφερθέντες χρονικούς ορίζοντες (2027, 2032 και 2037), με τους τωρινούς ρυθμούς μεταβολής τους, με τις αναμενόμενες, σχετικά μικρού μεγέθους παρεμβάσεις στις οδικές υποδομές που εστιάζουν κυρίως στην καλύτερη διαχείρισή τους. Επιπλέον των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά και Ρυμοτομικά Σχέδια παρεμβάσεων, εφαρμόζονται χαμηλού κόστους τοπικές διαμορφώσεις/ αναπλάσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών. Πιο συγκεκριμένα, στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- ✓ Ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις τμημάτων του τοπικού οδικού δικτύου και μείωση των ορίων ταχύτητας που αποσκοπούν στον έλεγχο της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Η μείωση των ορίων ταχύτητας επιτυγχάνεται με στένωση οδικών τμημάτων, τοποθέτηση εμποδίων που αναγκάζουν τα οχήματα να αλλάζουν κατευθύνσεις (woonerf), τοποθέτηση επιπλέον φωτεινών σηματοδοτών και κατάλληλη σήμανση.
- ✓ Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία ποδηλατόδρομων, αρχικά σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, προκειμένου να περιοριστεί η παράνομη στάθμευση. Παράλληλα, μέσω της ανάπλασης των πεζοδρομίων και της βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών τους διευκολύνεται η ασφαλής μετακίνηση των πεζών. Σε όλα τα

πεζοδρόμια που πραγματοποιούνται αναπλάσεις κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.

- ✓ Τοποθέτηση φύτευσης ή/ και κιγκλιδωμάτων στο κράσπεδο των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δ. Ελευσίνας για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης (επί των πεζοδρομίων) και κατά συνέπεια για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πεζών (που αναγκάζονται να βαδίζουν επί του ενεργού οδοστρώματος) και των οχημάτων (που έχουν μειωμένη ορατότητα, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- ✓ Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές του Δήμου της Ελευσίνας.
- ✓ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου Ελευσίνας, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πρωτίστως για τους κατοίκους της περιοχής αλλά και για τους επισκέπτες (με ανώτατη χρονική διάρκεια στάθμευσης). Η χρήση «έξυπνων συστημάτων» εξυπηρέτησης και ελέγχου μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του ΣΕΣ και στην μείωση του λειτουργικού κόστους του.
- ✓ Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις και πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- ✓ Σχεδιασμός και δημιουργία δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Ποδηλατοδρόμων.
- ✓ Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με την λειτουργία συστήματος κοινοχρήστων και σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλλει στην σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- ✓ Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πύκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και ανανέωση του στόλου οχημάτων, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- ✓ Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.

2. «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι

Η μεθοδολογία του ΣΒΑΚ έπεται από τη διατύπωση του οράματος και τον καθορισμό των προτεραιοτήτων περιλαμβάνει τη διαμόρφωση των επιμέρους στόχων. **Οι στόχοι αυτοί εμφανίζουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις.** Η επίτευξη τους σε εύλογο χρονικό διάστημα, συμβάλλει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου και εν τέλει στην ολοκλήρωσή του.

Στη διαδικασία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων- κατευθύνσεων, προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: **S**pecific, **M**easurable, **A**chievable, **R**elevant και **T**ime-bound. Δηλαδή ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», όταν:

- 1) Είναι **συγκεκριμένος**. Ο στόχος πρέπει να είναι σαφώς προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- 2) Είναι **μετρήσιμος**. Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι
- 3) Είναι **εφικτός**. Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- 4) Είναι **σχετικός**. Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για τον Δήμο.
- 5) Έχει **χρονικά όρια**. Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Παρακάτω παρουσιάζονται ανά **θεματική προτεραιότητα** οι «έξυπνοι στόχοι» που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας:

Τα προαναφερόμενα είναι πολύ σημαντικά στοιχεία για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας καθώς, μετά την ευρεία αποδοχή τους σε θεσμικό και κοινωνικό επίπεδο, αποτελούν και τα **εργαλεία επιλογής μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ, καθώς και τους δείκτες παρακολούθησης και εφαρμογής του.**

Πίνακας 2: «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις			
Σ1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στην ιδιωτική μετακίνηση και στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 80% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 100% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Σ1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων (modal split) με μείωση της χρήσης των Ι.Χ. και αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης και των συλλογικών μετακινήσεων	Μείωση της τάξης του 5% στη χρήση του Ι.Χ. (μετακινήσεις εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο)	Μείωση της τάξης του 10% στη χρήση του Ι.Χ. (μετακινήσεις εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο)	Μείωση της τάξης του 20% στη χρήση του Ι.Χ. (μετακινήσεις εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο)
Σ1.3 Βελτίωση γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών ισόπεδων κόμβων με στόχο την βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας, μείωση των καθυστερήσεων και των ρύπων	Τουλάχιστον 10 ισόπεδοι κόμβοι	Τουλάχιστον 20 ισόπεδοι κόμβοι	Τουλάχιστον 30 ισόπεδοι κόμβοι
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος			
Σ2.1 Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 20% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών
Σ2.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές και σε περιοχές γύρω από σχολεία	Αύξηση κατά 100% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Αύξηση κατά 200% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h	Αύξηση κατά 300% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h
Σ2.3 Αύξηση των ποδηλατοδρόμων και των οδών φιλικών προς το ποδήλατο	Αύξηση κατά 10% των χιλιομέτρων δικτύων ποδηλατοδρόμων	Αύξηση κατά 20% των χιλιομέτρων δικτύων ποδηλατοδρόμων	Αύξηση κατά 40% των χιλιομέτρων δικτύων ποδηλατοδρόμων
Σ2.4 Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από σχολεία και άλλες σημαντικές δραστηριότητες	Στο 30% των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων του Δήμου	Στο 50% των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων του Δήμου	Στο 100% των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων του Δήμου
Σ2.5 Μείωση του ποσοστού παράνομης στάθμευσης	Μέτρα μείωσης παράνομης στάθμευσης κατά 30%	Μέτρα μείωσης παράνομης στάθμευσης κατά 50%	Μέτρα μείωσης παράνομης στάθμευσης κατά 80%
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου			
Σ3.1 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων	Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων κατά 5%	Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων κατά 10%	Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων κατά 15%
Σ3.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου	Αύξηση της χρήσης ποδηλάτου κατά 20%	Αύξηση της χρήσης ποδηλάτου κατά 50%	Αύξηση της χρήσης ποδηλάτου κατά 100%
Σ3.3 Αύξηση πεζή μετακίνησης	Αύξηση της πεζή μετακίνησης κατά 20%	Αύξηση της πεζή μετακίνησης κατά 50%	Αύξηση της πεζή μετακίνησης κατά 100%
Σ3.4 Αύξησης χρήσης καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car & bike sharing, car pooling, κλπ)	Σχεδιασμός και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων στην κεντρική περιοχή της	Σχεδιασμός και λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων στις υπόλοιπες περιοχές	Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων στον υπόλοιπο Δήμο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
	Ελευσίνας και της Μαγούλας	της Ελευσίνας και της Μαγούλας	
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση/ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες			
Σ4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.)	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 20% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 40% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 60% των οδών του Δήμου
Σ4.2 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου): > 50 % του οικιστικού τμήματος του Δήμου	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου): > 75 % του οικιστικού τμήματος του Δήμου	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου): > 100 % του οικιστικού τμήματος του Δήμου
Σ4.3 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης (πχ ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικά πατίνια)	Εγκατάσταση 100 κοινόχρηστων ποδηλάτων και 20 ηλεκτρικών πατινιών	Εγκατάσταση 200 κοινόχρηστων ποδηλάτων και 50 ηλεκτρικών πατινιών	Εγκατάσταση 300 κοινόχρηστων ποδηλάτων και 70 ηλεκτρικών πατινιών
Σ4.4 Δημιουργία On demand συγκοινωνίας	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Βελτίωση δημόσιας υγείας			
Σ5.1 Μείωση του θορύβου που προκαλεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 5 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
Σ5.2 Μείωση των αερίων ρύπων που προκαλεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 15% των συνολικών οχηματοχιλιόμετρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών οχηματοχιλιόμετρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών οχηματοχιλιόμετρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα
Σ5.3 Αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης (περπάτημα και ποδήλατο) ως βασικά μέσα για τις καθημερινές μετακινήσεις	Αύξηση της πεζή μετακίνησης και της χρήσης ποδηλάτου κατά 20%	Αύξηση της πεζή μετακίνησης και της χρήσης ποδηλάτου κατά 50%	Αύξηση της πεζή μετακίνησης και της χρήσης ποδηλάτου κατά 100%
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας			
Σ6.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων με παθόντες	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%
Σ6.2 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας	Μέσο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας, δηλαδή 40-60% των	Υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας, δηλαδή 60-80% των	Πολύ υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας, δηλαδή 80%-100% των



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
	(ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	(ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	(ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας			
Σ7.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS-smart systems) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο Ελευσίνας (π.χ. τηλεματική στις στάσεις των ΜΜΜ, ελεγχόμενη στάθμευση, κλπ)	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης - πιλοτική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία
Σ7.2 Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing και car-pooling	Car-sharing και car-pooling στο 5% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών με σκοπό την εργασία ή την αναψυχή	Car-sharing και car-pooling στο 10% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών με σκοπό την εργασία ή την αναψυχή	Car-sharing και car-pooling στο 15% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών με σκοπό την εργασία ή την αναψυχή
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων			
Σ8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Αύξηση κατά 50% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες/ διαβουλεύσεις σχετικά με την κινητικότητα, το περιβάλλον και τον αστικό σχεδιασμό	Αύξηση κατά 70% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες/ διαβουλεύσεις σχετικά με την κινητικότητα, το περιβάλλον και τον αστικό σχεδιασμό	Αύξηση κατά 100% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες / διαβουλεύσεις σχετικά με την κινητικότητα, το περιβάλλον και τον αστικό σχεδιασμό
Σ8.2 Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στον Δήμο	Αύξηση κατά 50% των συμμετεχόντων στις διενέργειες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού	Αύξηση κατά 70% των συμμετεχόντων στις διενέργειες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού	Αύξηση κατά 100% των συμμετεχόντων στις διενέργειες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Ενίσχυση του συστήματος μεταφορών			
Σ9.1 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Μείωση κατά 5% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 10% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 20% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων
Σ9.2 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 40-60% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την λειτουργία του συστήματος	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την λειτουργία του συστήματος	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την λειτουργία του συστήματος
Σ9.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Σ9.4 Αύξηση της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Ελευσίνας	Αύξηση κατά 5% της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Ελευσίνας	Αύξηση κατά 10% της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Ελευσίνας	Αύξηση κατά 20% της εμπορευματικής κίνησης του λιμένα Ελευσίνας
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών			
Σ10.1 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων στον Δήμο	Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων κατά 2%	Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων κατά 5%	Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων κατά 10%
Σ10.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης - πιλοτική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία

Οι στόχοι που παρουσιάστηκαν και τα ποσοστά επίτευξης που αναλύονται στις στήλες του παραπάνω πίνακα είναι πολύ σημαντικά στοιχεία για την **ανάπτυξη** του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας, καθώς, μετά την ευρεία αποδοχή τους σε θεσμικό και κοινωνικό επίπεδο, αναμένεται να αποτελέσουν τα **εργαλεία επιλογής μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ**, καθώς και τους **δείκτες παρακολούθησης και εφαρμογής** τους.

3. Επισκόπηση Καλών Πρακτικών

Σε αυτό το Κεφάλαιο παρουσιάζεται ένα εγχειρίδιο καλών πρακτικών (Best Practices) σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και αστικής διαχείρισης, ώστε να προκύψει μία τράπεζα πληροφοριών ανά θεματική, από όπου θα είναι δυνατή η άντληση πληροφοριών είτε για θέματα σχετικά με τη διαχείριση, αξιολόγηση και ανατροφοδότηση του ΣΒΑΚ είτε για θέματα δικτύωσης και συνεργειών αναφορικά με την βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την ανασκόπηση καλών πρακτικών από ευρωπαϊκές πόλεις παρόμοιων χαρακτηριστικών με την περιοχή μελέτης (όπου είναι εφικτό), οι οποίες εφάρμοσαν μέτρα κινητικότητας και έχουν αποτιμήσει τα αποτελέσματα από την εφαρμογή τους. Μέσω της μελέτης καλών πρακτικών, επιδιώκεται η λήψη εμπειρίας από περιοχές, όπου τα μέτρα έχουν εφαρμοστεί, πάνω σε θέματα υλοποίησης, χρηματοδότησης, αποδοχής από τους μετακινούμενους και ενδεχόμενων προβλημάτων κατά την εφαρμογή τους. Τα μέτρα που θα μελετηθούν, μπορούν να αποτελούν, είτε μέτρα που λήφθηκαν στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ, είτε μεμονωμένα μέτρα στον τομέα της κινητικότητας.

Για τις ανάγκες αυτής της δραστηριότητας αξιοποιήθηκαν μελέτες περιπτώσεων (Case Studies) από την σχετική βιβλιογραφία και τα δίκτυα πόλεων π.χ. ELTIS, CIVITAS και άλλες διαδικτυακές (π.χ. ιστοσελίδες δήμων) ή μη διαδικτυακές πηγές.

Στους παρακάτω πίνακες περιλαμβάνονται οι καλές πρακτικές εφαρμογής μέτρων. Οι πίνακες παρέχουν έναν αριθμό παραδειγμάτων από διάφορες πόλεις του κόσμου και κυρίως της Ευρώπης, και με διαφορετικό πληθυσμό, αποδεικνύοντας ότι ο καλός σχεδιασμός είναι δυνατόν να προσεγγιστεί σε διαφορετικά πλαίσια.

Οι καλές πρακτικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά τις εξής θεματικές ενότητες:

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

3.1 Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών

Zagreb, Κροατία

Το Zagreb είναι μια σύγχρονη πόλη με περίπου 800.000 κατοίκους. Το σύστημα μεταφορών του Ζάγκρεμπ διαχειρίζεται μεταξύ 1,5 και 2 εκατομμύρια μετακινήσεις καθημερινά. Η βάση του συστήματος της πόλης είναι το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών (τραμ, λεωφορεία, τελεφερίκ και προαστιακός), αλλά μεγάλο μέρος των μετακινήσεων γίνεται με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Ένας από τους λόγους που συμβαίνει αυτό είναι το γεγονός ότι το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης (περισσότερα από 200 km ποδηλατοδρόμων) είναι ασυνάρτητο, παρόλο που η γεωγραφική θέση της πόλης παρέχει σημαντικές δυνατότητες. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ELAN στο οποίο συμμετείχε το Zagreb δραστηριοποιήθηκε σε τρία βασικά πεδία: βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών, καθιέρωση διαλόγου με τους πολίτες, βελτίωση και προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου.

Η πόλη εφάρμοσε νέο σύστημα ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων σε τραμ και λεωφορεία και ξεκίνησε μια μελέτη για έναν τερματικό σταθμό επιβατών διατροφικών μεταφορών που επιβεβαίωσε

ότι έγινε ευπρόσδεκτος από τους πολίτες. Η πόλη προσπάθησε επίσης να κάνει τις δημόσιες συγκοινωνίες πιο καθαρές και πιο ενεργειακά αποδοτικές. Από την αρχή του έργου στα τέλη του 2008, το Zagreb έχει εισαγάγει 70 ενεργειακά αποδοτικά τραμ χαμηλού δαπέδου, 100 λεωφορεία χαμηλού δαπέδου με βιοντίζελ και 60 λεωφορεία με φυσικό αέριο. Επιπλέον, οι στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών εξοπλίστηκαν με ένδειξη πληροφορίας σχετικά με τις ώρες άφιξης των οχημάτων, τα οχήματα εφοδιάστηκαν με συστήματα ασφαλείας και το σύστημα προτεραιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών επιδείχθηκε στο διάδρομο ELAN.

Εικόνα 1: Τραμ χαμηλού δαπέδου, Zagreb, Κροατία (Πηγή: Civitas)



3.2 Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης

Kaunas, Λιθουανία

Η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Λιθουανίας με περισσότερους από 250.000 κατοίκους φιλοξενεί περίπου 35.000 μαθητές, οι οποίοι δημιουργούν μια ζωντανή ατμόσφαιρα στην πόλη και συμβάλλουν στην πολιτιστική σκηνή. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες και το ιστορικό κέντρο της πόλης προσελκύουν περίπου 250.000 τουρίστες κάθε χρόνο, αριθμός που πιθανότατα θα αυξηθεί, καθώς το Kaunas επιλέχθηκε ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2022.

Το Kaunas είναι πρωτοπόρος των ΣΒΑΚ στη Λιθουανία, καθώς η πόλη συμμετέχει σε έργα κινητικότητας της ΕΕ από το 2007. Με βάση αυτές τις εμπειρίες, το Kaunas εντάχθηκε στην Πρωτοβουλία CIVITAS, ένα δίκτυο πόλεων αφιερωμένο στις καθαρότερες και καλύτερες μεταφορές στην Ευρώπη. Έκτοτε, το Kaunas συμμετείχε σε δύο έργα για τη διερεύνηση του σχεδιασμού των SUMP. Μετά από πολλά χρόνια συμμετοχής της λιθουανικής πόλης σε διάφορες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, η απόφαση να δημιουργηθεί και να υλοποιηθεί ένα ΣΒΑΚ ανέδειξε τη φιλοδοξία της πόλης να παρέχει καθαρές, προσβάσιμες και φιλικές προς το περιβάλλον μεταφορές για όλους.

Το ΣΒΑΚ του Kaunas υποστήριξε, μεταξύ άλλων, τους πεζούς με την ανάπλαση της κεντρικής λεωφόρου μήκους 1,5 χιλιομέτρου μέσω του κέντρου της πόλης, πεζοδρομώντας τους παράπλευρους δρόμους και καταργώντας το χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Παράλληλα, εγκαταστάθηκαν 160 παγκάκια για προς χρήση των, ενώ οι ποδηλάτες επωφελήθηκαν από τη δημιουργία δώδεκα εγκαταστάσεων στάθμευσης/φύλαξης ποδηλάτων στις διάφορες περιοχές της πόλης.

Εικόνα 2: Υποδομές για ποδήλατα και πεζούς, Kaunas, Λιθουανία (Πηγή: Eltis)



3.3 Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων

Καρδίτσα, Ελλάδα

Η Καρδίτσα την τελευταία δεκαετία απέκτησε ένα σύγχρονο και ιδιαίτερα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Σήμερα στο Δήμο Καρδίτσας το δομημένο δίκτυο των ποδηλατοδρόμων έχει μήκος 7300 μ. στον αστικό ιστό και 10500 μ. στον περιαστικό.

Οι βάσεις για την ανάπτυξη του δικτύου τέθηκαν από το 2000, όταν ξεκίνησε μια εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των δημοτών γενικά και της εκπαιδευτικής κοινότητας ειδικότερα, σχετικά με ένα μελλοντικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, την αναγκαιότητά του, τον τρόπο υλοποίησης του, τις ομάδες δημοτών που θα εξυπηρετήσει κυρίως κλπ

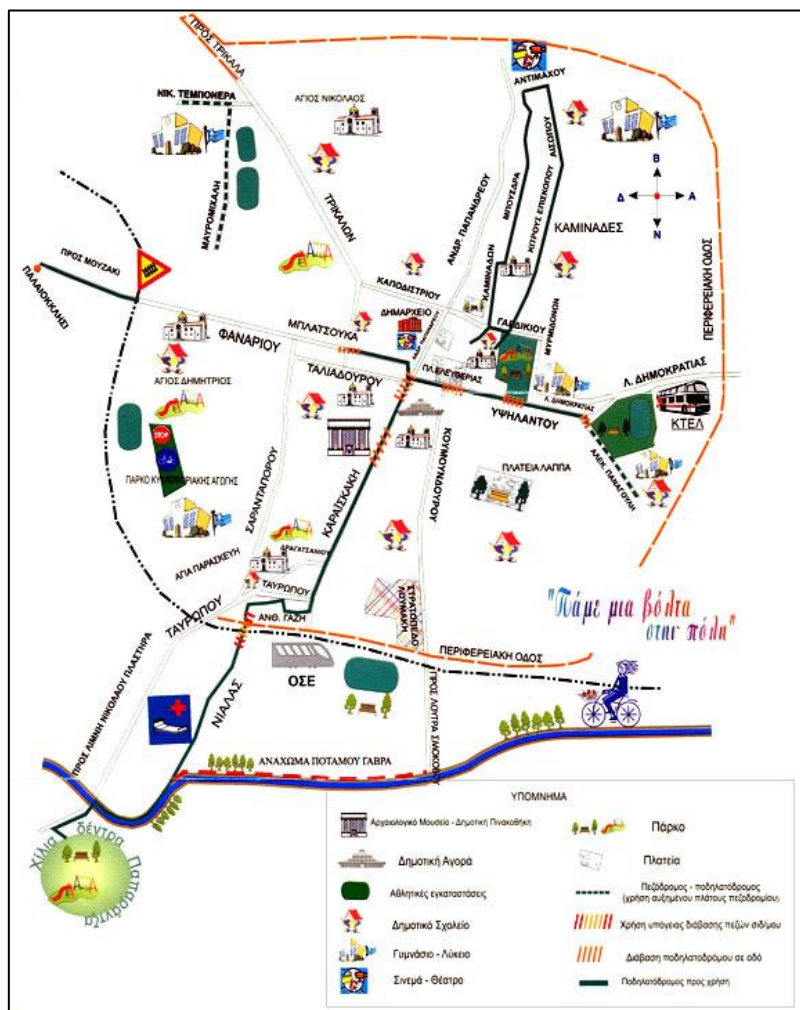
Το πρώτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων άρχισε να κατασκευάζεται το 2003. Το συνολικό του μήκος ήταν 2700 μέτρα και η κατασκευή έγινε στο επίπεδο του πεζοδρομίου, ενώ προβλέφθηκε φωτισμός και φύτευση στο πεζοδρόμιο και τοποθετήθηκαν μεταλλικά κολωνάκια στην άκρη του ποδηλατοδρόμου προς την μεριά του οδοστρώματος. Το 2004 δημοπρατείται το έργο του Περιαστικού Ποδηλατοδρόμου που συνδέει τον αστικό ποδηλατόδρομο με το περιαστικό άλσος της Παπαράντζας. Το συνολικό μήκος της διαδρομής είναι 3,5 χιλιόμετρα.

Το 2005 το δίκτυο επεκτάθηκε συνδέοντας το κέντρο της πόλης με το θερινό κινηματογράφο που βρίσκεται στην περιοχή των Καμινάδων, με δύο δρόμους παράλληλους μεταξύ τους, τις οδούς Καμινάδων-Μπούσδρα και Κίτρους Επισκόπου συνολικού μήκους 2 χιλιομέτρων.

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε την ύπαρξη ποδηλατοδρόμου που συνδέει την πόλη με το Δημοτικό διαμέρισμα του Παλαιοκλησίου μήκους 7 χιλιομέτρων.

Πρόσφατα επεκτάθηκε το αστικό δίκτυο ποδηλατόδρομου κατά επιπλέον 2600 μέτρα.

Εικόνα 3: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων Δήμου Καρδίτσας (Πηγή: Ιστοσελίδα Δήμου Καρδίτσας www.dimoskarditsas.gov.gr)



3.4 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας

Graz, Αυστρία

Το Graz ήταν η πρώτη πόλη στην Ευρώπη που εισήγαγε το 1992 όρια ταχύτητας για ολόκληρη την πόλη: 30 km/h (18,75 mph) σε όλες τις κατοικημένες περιοχές / παράπλευρους δρόμους και 50 km/h (31,25 mph) για όλους τους δρόμους προτεραιότητας με σκοπό την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση της ρύπανσης και του θορύβου.

Μετά από μια επιτυχημένη διετή δοκιμή σε δύο περιοχές των 30 χλμ./ώρα το Graz έγινε η πρώτη πόλη στην Ευρώπη που εφάρμοσε όριο ταχύτητας 30/50 χλμ/ώρα για ολόκληρη την περιοχή της πόλης.

Το όριο ταχύτητας 30 km/h τέθηκε σε ισχύ σε όλους της παράδρομους, μπροστά από σχολεία, νοσοκομεία, καλύπτοντας έτσι περίπου το 80% ολόκληρης της πόλης, ενώ όριο ταχύτητας 50 km/h (31,25 mph) εφαρμόστηκε σε όλους τους δρόμους προτεραιότητας (υψηλότερης κατάταξης) - για αύξηση της οδικής ασφάλειας, μείωση της ρύπανσης και του θορύβου.

Για τους δρόμους προτεραιότητας, μια ομάδα παρακολούθησης κυκλοφορίας-ασφάλειας (πόλη-ειδικοί, αστυνομία, συμβούλιο οδικής ασφάλειας, σύμβουλοι) εντόπισε επικίνδυνα σημεία και βρήκε λύσεις. Αυτές περιλάμβαναν αλλαγές σε προγράμματα για φανάρια, ανακατασκευή δρόμων ή/και

φωτεινών σηματοδοτών, ανακατασκευή δρόμων ή/και διασταυρώσεων, πρόσθετα όρια ταχύτητας κ.λπ.

Πρέπει να αναφερθεί ότι πριν από την εφαρμογή αυτού του μέτρου πραγματοποιήθηκε μια εκτενής (δημόσια) εκστρατεία ευαισθητοποίησης που επικεντρώθηκε σε διαφορετικά επίπεδα: πολιτικούς και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, άτομα που έχουν επιρροή (όπως δημοσιογράφοι) και στο το ευρύ κοινό .

Η πόλη του Graz στόχευσε σε υψηλότερη κυκλοφοριακή ασφάλεια για τα άτομα που χρησιμοποιούν μη μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Η στρατηγική επικεντρώθηκε στη μείωση της ταχύτητας των επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς αποτελούν τον κύριο κίνδυνο για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Όπου θεσπίστηκε όριο ταχύτητας 30 km/h, ο αριθμός και η σοβαρότητα των τροχαίων ατυχημάτων μειώθηκαν. Οι χαμηλότερες ταχύτητες φέρνουν σημαντική βελτίωση στις συνθήκες οδικής ασφάλειας για ποδηλάτες και πεζούς. Στην αρχή όταν εισήχθη το όριο ταχύτητας μειώθηκαν περίπου κατά 25% τα σοβαρά ατυχήματα. Αργότερα, όταν η επιβολή δεν ήταν πλέον τόσο αυστηρή, ο αριθμός των ατυχημάτων αυξήθηκε ξανά. Γενικά πρέπει να αναφερθεί ότι περίπου το 80% όλων των ατυχημάτων συμβαίνουν σε δρόμους της πόλης όπου επιτρέπονται τα 50 km/h (που είναι μόνο το 20% του συνολικού οδικού δικτύου).

Εικόνα 4: Όρια ταχύτητας, Graz, Αυστρία (Πηγή: Eltis)



3.5 Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης

Δήμος Αθηναίων, Ελλάδα

Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) εφαρμόζεται στον Δήμο Αθηναίων από το 2006. Η λειτουργία του Σ.Ε.Σ. περιλαμβάνει 12 συνολικά ζώνες (περιοχές) μέσα στα όρια του Δήμου Αθηναίων και 4 βασικές κατηγορίες θέσεων στάθμευσης για οχήματα (επισκεπτών, μόνιμων κατοίκων, ειδικών θέσεων και δίκυκλων).

Οι προσφερόμενες παρά την οδό θέσεις στάθμευσης ανέρχονται σε 11.314 θέσεις:

- Θέσεις κατοίκων: 5.177 (κόστος κάρτας μόνιμου κατοίκου: 10 € ετησίως)
- Θέσεις επισκεπτών: 3.463 (κόστος: 1η ώρα: 1 €, 2η ώρα: +1 €, 3η ώρα: +4 €)

- Ειδικές θέσεις: 1000
- Θέσεις δικύκλων: 1.604

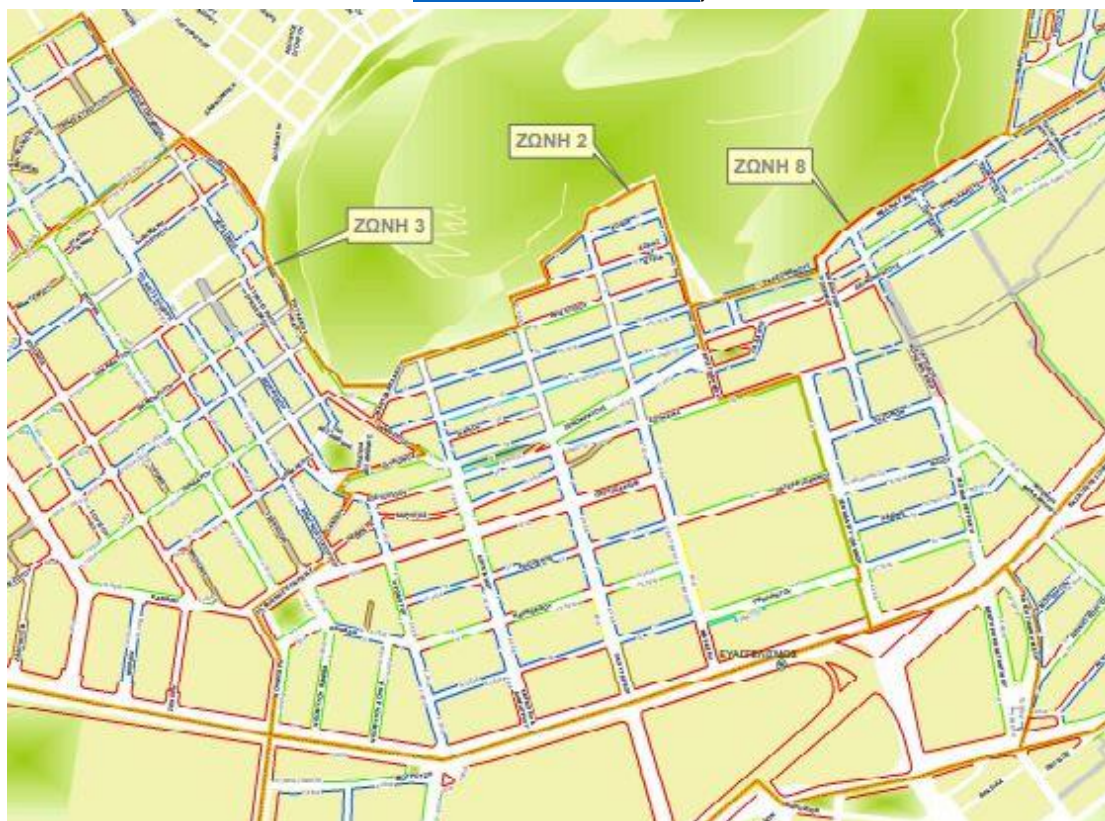
Οι θέσεις κατοίκων (μπλε διαγράμμιση) και ειδικές θέσεις έχουν ισχύ όλο το 24ωρο, όλες τις μέρες. Οι μόνιμοι κάτοικοι προμηθεύονται ειδικό σήμα (κάρτα μόνιμου κατοίκου) από τον Δήμο και το οποίο πρέπει να επικολλήσουν σε εμφανές σημείο του παρμπρίζ του αυτοκινήτου τους.

Οι θέσεις επισκεπτών (λευκή διαγράμμιση) ισχύουν τις εργάσιμες ημέρες το διάστημα 09:00- 21:00 και το Σάββατο το διάστημα 09:00-16:00, με μέγιστη διάρκεια επιτρεπόμενης στάθμευσης τις 3 ώρες. Η χρέωση του τέλους στάθμευσης είναι: 0,50€ για κάθε 30' έως τις 2 ώρες, 4€ για 2,5 ώρες, 6€ για 3 ώρες. Η πληρωμή του τέλους στάθμευσης γίνεται με τη χρήση: ξυστών καρτών προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης, ή κινητού τηλεφώνου. Οι κάρτες διατίθενται από τριτοπωλητές (περίπτερα κλπ.).

Η πληρωμή γίνεται με τη χρήση πιστωτικής ή χρεωστικής κάρτας. Στους παραβάτες επιβάλλεται πρόστιμο (στάθμευση σε θέση μόνιμου κατοίκου χωρίς την επίδειξη της κάρτας: 40 ευρώ, στάθμευση σε θέση επισκέπτη χωρίς την καταβολή του προβλεπόμενου τέλους στάθμευσης ή έχοντας υπερβεί τον χρόνο στάθμευσης του καταβληθέντος τέλους ή τον μέγιστο χρόνο δυνατότητας στάθμευσης: 10 ευρώ.

Η αστυνόμευση και η διαχείριση των κλήσεων-προστίμων γίνονται από τη Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων.

Εικόνα 5: Τμήμα χάρτη ελεγχόμενης στάθμευσης Δήμου Αθηναίων (πηγή: www.cityofathens.gr)





3.6 Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Ghent, Βέλγιο

Το Σχέδιο Κυκλοφοριακής Οργάνωσης της Ghent είχε απώτερο στόχο να αποφορτιστεί το κέντρο της πόλης από τη συνεχή κίνηση και έτσι η πρόσβαση στο κέντρο να είναι πιο γρήγορη.

Από τις 3 Απριλίου 2017 η κυκλοφορία εντός και εκτός πόλης έχει αλλάξει. Το έχει ως στόχο:

τη βελτίωση της βιωσιμότητας για τους πολίτες και τους επισκέπτες της πόλης

την προσβασιμότητα για ποδηλάτες, λεωφορεία και τραμ και αυτοκίνητα με προορισμό το κέντρο της πόλης

Οι πολίτες μπορούν να ελέγξουν τη διαδρομή τους μέσω ενός διαδικτυακού εργαλείου. Για να αποτρέψει τα αυτοκίνητα να διασχίζουν άσκοπα το κέντρο της πόλης, το Σχέδιο χωρίζει την πόλη σε 6 ζώνες και μια μεγάλη πεζοδρομημένη ζώνη χωρίς αυτοκίνητα.

Η νέα ροή κυκλοφορίας έχει αλλάξει, καθώς:

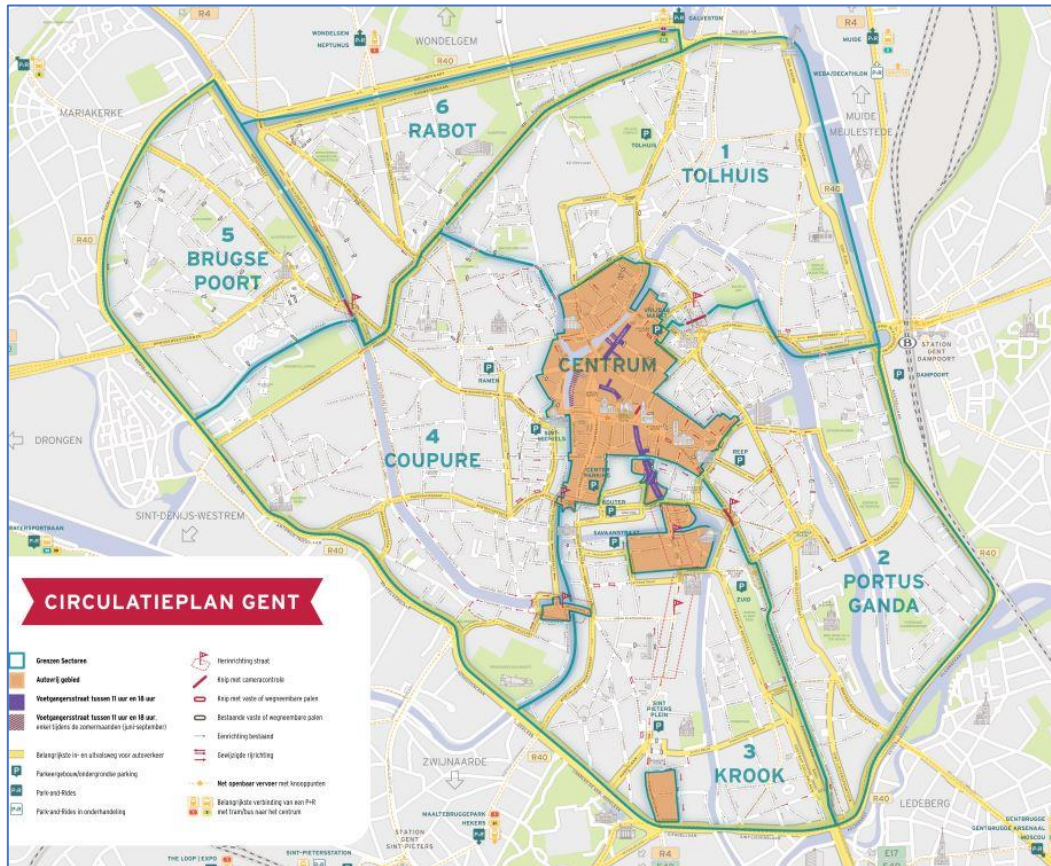
όποιος θέλει να μετακινηθεί από τη μία ζώνη στην άλλη, πρέπει να κάνει χρήση του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης

κάποιοι δρόμοι θα αλλάξουν κατεύθυνση ή θα απαγορευτεί η είσοδος σε αυτούς για αυτοκίνητα (όχι για λεωφορεία και ταξί)

Η πόλη επωφελείται από το Σχέδιο Κυκλοφοριακής Οργάνωσης ως εξής:

- Το κέντρο της πόλης παραμένει προσβάσιμο και ωφελούνται οι πεζοί, οι ποδηλάτες και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά και τα αυτοκίνητα που πρέπει οπωσδήποτε να βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, φτάνουν στον προορισμό τους πιο γρήγορα.
- το Σχέδιο διατηρεί το κέντρο της πόλης βιώσιμο, καθώς οι ποδηλάτες, οι πεζοί, τα τραμ και τα λεωφορεία κατάσχουν λιγότερο περιορισμένο διαθέσιμο δημόσιο χώρο από τα αυτοκίνητα

Εικόνα 6: Χάρτης Σχεδίου Κυκλοφοριακής Οργάνωσης, Ghent, Βέλγιο (πηγή: <https://stad.gent/en>)



3.7 Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών

Stockholm, Σουηδία

Η πόλη της Στοκχόλμης έχει σχεδιάσει μια στρατηγική για τις εμπορευματικές μεταφορές που εντάσσεται στη συνολική στρατηγική σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας της πόλης. Για να συμπληρώσει τη Στρατηγική Αστικής Κινητικότητας που εγκρίθηκε το 2012, η πρωτεύουσα της Σουηδίας ενέκρινε μια σειρά από έξι θεματικά σχέδια που αποτελούν μαζί το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Στοκχόλμης.

Μεταξύ των έξι θεματικών σχεδίων είναι το Σχέδιο Εμπορευματικών Μεταφορών που δημοσιεύτηκε το 2014 και θέτει τις προτεραιότητες για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές κατά την περίοδο 2014-2017. Οι κύριοι στόχοι είναι:

να επιτευχθούν πιο αξιόπιστοι χρόνοι παράδοσης

να διευκολυνθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των εμπορικών εμπορευματικών οχημάτων

να προωθηθεί η χρήση καθαρών οχημάτων

να προωθηθεί η συνεργασία παράδοσης εμπορευμάτων μεταξύ της πόλης και άλλων ενδιαφερομένων

Για την επίτευξη των στόχων τόσο της Στρατηγικής Αστικής Κινητικότητας όσο και του Σχεδίου Εμπορευματικών Μεταφορών, η Στοκχόλμη βασίζεται σε μια σειρά μέτρων, έργων και μελετών που περιλαμβάνουν την ίδρυση και χρήση ενός Κέντρου Εμπορευματικής Ενοποίησης στο κέντρο της πόλης που θα επιτρέψει την ενοποίηση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων από φορείς

εκμετάλλευσης, ιδιοκτήτες ακινήτων και μεταφορείς. Ένα άλλο μέτρο που ενσωματώνεται στο Σχέδιο Εμπορευματικών Μεταφορών είναι η παράδοση εκτός αιχμής για την αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών και της αξιοπιστίας του χρόνου, χωρίς να διακυβεύεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ένα περαιτέρω μέτρο επικεντρώνεται στην αύξηση του αριθμού των ζωνών φορτοεκφόρτωσης βαρέων οχημάτων. Η Στοκχόλμη δοκίμασε επίσης αισθητήρες ζώνης φόρτωσης για να επιτευχθεί η καλύτερη χρήση αυτών των ζωνών φορτοεκφόρτωσης και κατά συνέπεια πιο αξιόπιστοι χρόνοι παράδοσης.

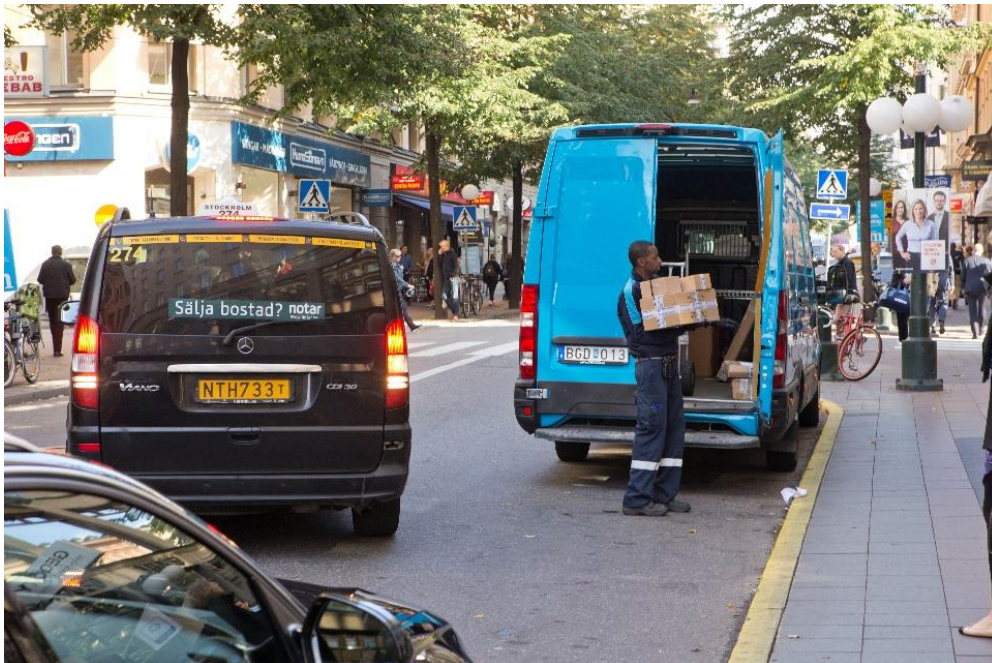
Επιπλέον παράλληλα με το Σχέδιο Εμπορευματικών Μεταφορών, στη βελτίωση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών στη Στοκχόλμη συμβάλλει η στρατηγική για οχήματα χαμηλών εκπομπών και εναλλακτικά καύσιμα για τα εμπορευματικά οχήματα.

Αρκετά μέτρα του Σχεδίου Εμπορευματικών Μεταφορών έχουν δώσει αποτελέσματα. Η εμπορευματική ενοποίηση για παράδειγμα αναπτύσσεται με την κατασκευή και τη χρήση τόσο ενός Κέντρου Εμπορευματικής Ενοποίησης όσο και ενός Κέντρου Κατασκευαστικής Ενοποίησης στην περιοχή του Royal Seaport που βρίσκεται υπό ανακατασκευή.

Το Κέντρο Εμπορευματικής Ενοποίησης αναμένεται να είναι ιδιαίτερα επιτυχημένο καθώς θα είναι οικονομικά βιώσιμο, χωρίς δημόσιες επιδοτήσεις, και συνδυάζει επίσης λιανική και απορρίμματα μέσω ενός πρωτότυπου συστήματος αντίστροφης εφοδιαστικής.

Η χρήση καθαρών οχημάτων προχωρά επίσης, ιδίως χάρη στη χρήση καθαρών οχημάτων μόνο για πιλοτικές δραστηριότητες και τη μετατόπιση από την οδική κυκλοφορία στις πλωτές οδούς. Καθώς η Στοκχόλμη είναι χτισμένη σε νησιά, η πόλη ενθαρρύνει τη μεταφορά δομικών υλικών, καυσίμων, κατασκευαστικών μαζών και απορριμμάτων στις πλωτές οδούς.

Εικόνα 7: Αστικές εμπορευματικές μεταφορές, Stockholm, Σουηδία (πηγή: Eltis)





4. Διαμόρφωση Πακέτων Μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

Η εν λόγω δραστηριότητα περιλαμβάνει τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας καταναμημένα σε ορισμένα πακέτα ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους.

4.1 Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ οργανωμένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε **οχτώ (8) πακέτα μέτρων** που αφορούν τις παρακάτω θεματικές:

- 1) Κυκλοφοριακή οργάνωση
- 2) Διαμορφώσεις κόμβων - Σηματοδοτήσεις
- 3) Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- 4) Δίκτυο πράσινων διαδρομών – Χώροι πρασίνου – Κοινόχρηστοι χώροι
- 5) Διαχείριση στάθμευσης
- 6) Εμπορευματικές μεταφορές
- 7) Εξοικονόμηση ενέργειας
- 8) Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα μέτρα

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα τελικά μέτρα που επιλέχθηκαν για τον Ελευσίνας, ανά πακέτο μέτρων (θεματική).

Πίνακας 3: Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
ΠΜ1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση	1.1	Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων
	1.2	Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών
	1.3	Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις
	1.4	Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών
	1.5	Μείωση ορίων ταχύτητας
	1.6	Οριοθέτηση στάθμευσης
ΠΜ2 Διαμορφώσεις κόμβων - Σηματοδότησης	2.1	Επανασχεδιασμός κόμβων (roundabouts, mini roundabouts, γεωμετρικός επανασχεδιασμός υφιστάμενων κόμβων)
	2.2	Επαναπρογραμματισμός φωτεινών σηματοδοτών
	2.3	Επανασχεδιασμός κόμβων
ΠΜ3 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	3.1	Μέτρα που αφορούν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο
	3.2	Μέτρα που αφορούν τις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ
	3.3	Μέτρα που αφορούν τη Δημοτική Συγκοινωνία
	3.4	Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ
ΠΜ4 Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι	4.1	Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών
	4.2	Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες
	4.3	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων
	4.4	Οδικό περιβάλλον
	4.5	Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων
	4.6	Πεζόδρομοι
	4.7	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων
	4.8	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών

Πακέτο Μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
ΠΜ5 Διαχείριση στάθμευσης	5.1	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
	5.2	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
	5.3	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
	5.4	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ
	5.5	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking).
	5.6	Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων
	5.7	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων
	5.8	Αστυνόμευση
	5.9	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων
	5.10	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης
	5.11	Χωροθέτηση στάσης ταξί
ΠΜ6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	6.1	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων
	6.2	Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο
	6.3	Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα
	6.4	Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
	6.5	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών
	6.6	Επιβράβευση επιχειρήσεων
ΠΜ7 Κατανάλωση Ενέργειας	7.1	Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ
	7.2	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων
	7.3	Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)
	7.4	Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών
ΠΜ8 Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα μέτρα	8.1	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

4.2 Περιγραφή Πακέτων Μέτρων

Πακέτο Μέτρων 1: Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Ορίζοντας 5ετίας

Η πρόταση για την κυκλοφοριακής οργάνωσης (βλ. Σχέδιο Π.1.1) του οδικού δικτύου έχει βασικό στόχο την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης, με παράλληλη δημιουργία χώρου για την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

- Υλοποίηση κατά 30% των παρεμβάσεων που προτείνονται από την σχετική μελέτη του υπουργείου Ανάπτυξης «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Προσβασιμότητας και Παρεμβάσεις για την Ενίσχυση της Βαδισιμότητας και του Ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης».
- Μονοδρόμηση της οδού 25^{ης} Μαρτίου στην πόλη της Μαγούλας στο τμήμα της από την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου έως την οδό Καραϊσκάκη, με κατεύθυνση προς την οδό Καραϊσκάκη, με στόχο την αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας. Βάσει της μελέτης «Μελέτη Βελτίωσης



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

της Αστικής Κινητικότητας Μέσω Μικρής Κλίμακας Έργων στην Δ.Ε. Μαγούλας του Δήμου Ελευσίνας».

- Πεζοδρόμηση της οδού 25^{ης} Μαρτίου στο τμήμα της μπροστά από την Εκκλησίας Αναλήψεως (στο τμήμα από την οδό Ηρ. Πολυτεχνείου μέχρι την οδό Ρήγου).
- Κατασκευή διαχωριστικής νησίδας επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου στην πόλη της Μαγούλας στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος πρόταση που είχε γίνει στα πλαίσια της μελέτης «Μελέτη Βελτίωσης της Αστικής Κινητικότητας Μέσω Μικρής Κλίμακας Έργων στην Δ.Ε. Μαγούλας του Δήμου Ελευσίνας».
- Κατασκευή ποδηλατόδρομου στη πόλη της Μαγούλας που θα διέρχεται από τις οδούς Αρτέμιδος, Νικ. Μπάρδη, Δήμητρος, Κων. Ρόκκα και Μελ. Μαρούγκα αλλά και μέσα από το πάρκο που βρίσκεται επί των Ηρώων Πολυτεχνείου και Δήμητρος. Βάσει της μελέτης «Μελέτη Βελτίωσης της Αστικής Κινητικότητας Μέσω Μικρής Κλίμακας Έργων στην Δ.Ε. Μαγούλας του Δήμου Ελευσίνας».
- Διάνοιξη της οδού Αισχύλου έως και την Ηρώων Πολυτεχνείου, ώστε να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από και προς το τμήμα του οικισμού ανατολικά της Ηρώων Πολυτεχνείου Βάσει της μελέτης «Μελέτη Βελτίωσης της Αστικής Κινητικότητας Μέσω Μικρής Κλίμακας Έργων στην Δ.Ε. Μαγούλας του Δήμου Ελευσίνας».
- Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών για όλους τους συνοικισμούς του δήμου Ελευσίνας, η βέλτιστη πρόταση μονοδρομήσεων θα προσδιοριστεί στα πλαίσια ξεχωριστής μελέτης η οποία θα επικαιροποιήσει και τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις,
- Διαμόρφωση πεζοδρομίων στο τμήμα της οδού Κυπραίου από την οδό Πουλαντζά έως το Θριάσιο Γενικό Νοσοκομείο Ελευσίνας έτσι ώστε να επιτευχθεί η ασφαλής πεζή σύνδεση της πόλης της Ελευσίνας με το νοσοκομείο και το σταθμό του προαστιακού σιδηροδρόμου της Μαγούλας,
- Μείωση του ορίου ταχύτητας, στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτρίες και τις τοπικές οδούς. Εξαίρεση αποτελούν οι εθνικές και επαρχιακές οδοί εκτός οικισμών.
- Προτείνεται η αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- Στα σημεία του οδικού δικτύου που παρατηρείται παράνομη στάθμευση προτείνεται όπου είναι εφικτό η διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Με την ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων προτείνεται να βελτιωθούν και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους με στόχο να γίνει πιο ελκυστική η πεζή μετακίνηση. Ιδιαίτερη πρόβλεψη θα γίνει για τις ευάλωτες ομάδες και πιο συγκεκριμένα σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- Παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- Παρεμβάσεις στις περιοχές περίξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάση της απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.
- Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία.
- Προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο δίκτυο (Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες), με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης. Λύσεις που μπορούν να δοθούν είναι στο άκρο των πεζοδρομίων να υπάρχει π.χ. φύτευση, κολονάκια, κιγκλιδώματα, κλπ.

Ορίζοντας 10ετίας

- Υλοποίηση κατά 60% των παρεμβάσεων που προτείνονται από την σχετική μελέτη του υπουργείου Ανάπτυξης «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Προσβασιμότητας και Παρεμβάσεις για την Ενίσχυση της Βαδισιμότητας και του Ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης».
- Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Μαγούλας.
- Επέκταση πεζοδρομήσεων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.

Ορίζοντας 15+ετίας

- Υλοποίηση κατά 100% των παρεμβάσεων που προτείνονται από την σχετική μελέτη του υπουργείου Ανάπτυξης «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Προσβασιμότητας και Παρεμβάσεις για την Ενίσχυση της Βαδισιμότητας και του Ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης».
- Ποδηλατική διαδρομή η οποία θα ενώνει τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων της πόλης της Ελευσίνας με την πόλη της Μαγούλας.

Πακέτο Μέτρων 2: Διαμορφώσεις Κόμβων – Προγράμματα Σηματοδότησης

Ορίζοντας 5ετίας

- Νέος κυκλικός κόμβος στην διασταύρωση της Ιεράς Οδού με την οδό Ωκεανίδων όπως προβλέπετε «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Προσβασιμότητας και Παρεμβάσεις για την Ενίσχυση της Βαδισιμότητας και του Ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης»
- Νέος κυκλικός κόμβος στην διασταύρωση των οδών Θριασίου Πεδίου και Ηρώων Πολυτεχνείου στην Μαγούλα σύμφωνα με εκπονημένη μελέτη του δήμου Ελευσίνας.
- Νέος κυκλικός κόμβος στην διασταύρωση των οδών 25ης Μαρτίου, Σωκράτους και Κουντουριώτου σύμφωνα με την μελέτη «Μελέτη Βελτίωσης της Αστικής Κινητικότητας Μέσω Μικρής Κλίμακας Έργων στην Δ.Ε. Μαγούλας του Δήμου Ελευσίνας».
- Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας:
 - Ηρώων Πολυτεχνείου με Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών – Κορίνθου,



- Ερμού με Γέλας,
 - Κυπραίου με Ζαφείρη Καλαθά,
 - Ηρώων Πολυτεχνείου με Παπαφλέσσα (στο ύψος του Νεκροταφείου της Μαγούλας)
- ο Επαναπρογραμματισμός των φωτεινών σηματοδοτών στην περιοχή του σταθμού του προαστιακού σιδηροδρόμου της Μαγούλας έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα. Στην περιοχή υπάρχουν τρεις φωτεινοί σηματοδότες σε σειρά επί της οδού Θριασίου Πεδίου στις διασταυρώσεις της με τις ράμπες της Αττικής Οδού και της οδού Κυπραίου. Οι υψηλότερες καθυστερήσεις παρατηρούνται στην διασταύρωση της Θριασίου Πεδίου με την οδό Κυπραίου και την Λ. Νάτο όπως έχουμε προαναφέρει και στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης η «κακή» λειτουργία των φωτεινών σηματοδοτών προκαλεί και την διαμπερή κίνηση μέσα από τον οικιστικό ιστό της Μαγούλας μέσω της οδού 25^{ης} Μαρτίου. Το νέο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών προτείνεται να ρυθμιστεί, ανάλογα με την περίοδο αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας. Τα νέα προγράμματα λειτουργίας θα προκύψουν στο πλαίσιο νέα μελέτης όπου θα βασίζονται σε πρόσφατες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και θα καθοριστούν και τυχόν αλλαγές στη γεωμετρία των κόμβων.
 - ο Εξέταση εναλλακτικών προτάσεων για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης του σηματοδοτούμενου κόμβου της οδού Κυπραίου – Ελ. Βενιζέλου με τις ράμπες της Εθνικής Οδού (κυκλικός κόμβος είτε η βελτίωση του προγράμματος σηματοδότησης),
 - ο Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλείς σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts). Ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει και ανάλογη αρχιτεκτονική ανάπτυξη του περιβάλλοντος χώρου, που θα τονίζει τα αστικά χαρακτηριστικά του κόμβου.
 - ο Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
 - ο Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.
 - ο Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών

Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας

- ο Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικού κόμβου στη διασταύρωση της Λ. Νάτο με την βόρεια είσοδο – έξοδο του Στρατιωτικού Αεροδρομίου,
- ο Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70% και κατά 100% στους ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας αντίστοιχα.
- ο Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- ο Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το πού βρίσκεται ο χρήστης, «φανάκια που μιλάνε» για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.

Πακέτο Μέτρων 3: Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Όπως παρουσιάστηκε και στον χάρτη των Λεωφορειακών Γραμμών (Α5) του 1ου Παραδοτέου, από τη διαδρομή και τις στάσεις των λεωφορειακών γραμμών φαίνεται και στο χάρτη υπάρχουν περιοχές στη Δημοτική Ενότητα Ελευσίνας που δεν καλύπτονται από καμία λεωφορειακή γραμμή όπως για παράδειγμα η περιοχή που οριοθετείται μεταξύ των οδών Εθνικής Αντιστάσεως – Δήμητρος – Ε.Ο. Αθηνών – Κορίνθου. Ωστόσο οι αλλαγές που γίνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση στα πλαίσια της υλοποίησης της μελέτης «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Προσβασιμότητας και Παρεμβάσεις για την Ενίσχυση της Βαθισμότητας και του Ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης» θα προκαλέσουν και αντίστοιχες αλλαγές στις διαδρομές των λεωφορείων του ΟΑΣΑ που θα καλύψουν το παραπάνω κενό. Ακόμη παράλληλα με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ ο Δήμος Ελευσίνας εκπονεί κυκλοφοριακή μελέτη που στόχο έχει την δρομολόγηση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας. Η έναρξη της λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας θα βελτιώσει περεταίρω την εξυπηρέτηση των χρηστών των μέσων μαζικής μεταφοράς κάνοντας την χρήση τους πιο ελκυστική μειώνοντας παράλληλα την χρήση ΙΧ οχημάτων.

Στη συνέχεια γίνονται προτάσεις για την ποιοτική αναβάθμιση των ΜΜΜ για τους χρονικούς ορίζοντες της 5ετίας/10ετίας/15ετίας.

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

- ο Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων του Προαστιακού,
- ο Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού (προτείνεται επέκταση μέχρι τις 01:00).
- ο Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ο Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τουλάχιστον στο μισό από την υφιστάμενη κατάσταση για τις ώρες αιχμής και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ μια δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
- ο Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος ΜΜΜ είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές.
- ο Ανανέωση στο 25% του στόλου των οχημάτων της Αστικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ο Εφαρμογή τηλεματικής στο 50% των στάσεων με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία.
- ο Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- ο Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).

Δημοτική Συγκοινωνία

- ο Λειτουργία των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας,

Ορίζοντας 10ετίας

Προαστιακός

- ο Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- ο Ανανέωση στόλου συρμών του Προαστιακού

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ο Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων της Αστικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ο Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ο Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων.
- ο Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ο Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής συνδέοντας τις γειτονιές με το κέντρο του Δήμου και τον σταθμό του Προαστιακού για μετεπιβίβαση.
- ο Αύξηση της συχνότητας των γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας.
- ο Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ο Εφαρμογή τηλεματικής στο 50% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Ορίζοντας 15+ετίας

Προαστιακός

- ο Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- ο Ανανέωση στόλου συρμών

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ο Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ο Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- ο Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, στο σύνολο των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ο Περεταίρω πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών όπου αυτό απαιτείται.
- ο Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργίας νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.
- ο Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Πακέτο Μέτρων 4: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι

Στο παρόν υποκεφάλαιο παρουσιάζεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστοι χώροι, κεντρικά σημεία Δήμου, γειτονιές, τις πεζοπορικές διαδρομές-μονοπάτια-ακρογιαλιές-παραλίες της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλάτυνσεων πεζοδρομίων.

Στόχος του πράσινου δικτύου είναι η ανάδειξη ως «πόλοι έλξης» και «χώροι περιπάτου» των εκτάσεων του δήμου που είναι δασικές, και των (ανοιχτών) ρεμάτων. Ακόμη το Δίκτυο πράσινων διαδρομών εξασφαλίζει την προσβασιμότητα σε όλους και την δυνατότητα χρήσης από όλους. Γι' αυτό οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό προς τα άτομα ΑΜΕΑ (όπως ράμπες και οδεύσεις τυφλών), ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών.

Στον Δήμο έχουν υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις, ενώ ο μοναδικός κατασκευασμένος ποδηλατόδρομος βρίσκεται επί των οδών Μουρίκη – Φραγκούλη Φουτρή – Ιωάννη Παπαγιάννη – Άρη Βελουχιώτη – Πίνδου. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών των πεζοδρομήσεων/ ηπιοποιήσεων στο σύνολο του Δήμου και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζοδρομίων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Προτείνεται, επίσης κατά προτεραιότητα, η κατασκευή του δικτύου ποδηλατοδρόμου που προτείνετε στη μελέτη «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Προσβασιμότητας και Παρεμβάσεις για την Ενίσχυση της Βαδισιμότητας και του Ποδηλάτου στο Δήμο Ελευσίνας στο πλαίσιο της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης».

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει, εκτός από τις απλές περιπτώσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, δίκτυο ποδηλατοδρόμου, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και σύνδεση με σχολικά συγκροτήματα και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Ακόμη προτείνεται η δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων. Στις προστατευόμενες περιοχές (δασικές εκτάσεις, ρέματα, παραλίες), προτείνεται η άμεση εφαρμογή των παρεμβάσεων προστασίας, όπως πεζοδρομήσεις και ήπιες αναπλάσεις.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών του Δήμου Ελευσίνας παρουσιάζεται αναλυτικά στο σχέδιο Π.1.2. Τα οδικά τμήματα που προτείνονται είναι ενδεικτικά και όχι περιοριστικά.

Ορίζοντας 5ετίας

- ο Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 30% του προτεινόμενου δικτύου δίνοντας προτεραιότητα σε δημοφιλής προορισμούς όπως σχολικά κτίρια, πλατείες, αθλητικοί χώροι κλπ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- Υλοποίηση της ποδηλατική διαδρομή που προτείνετε βάσει της μελέτης «Μελέτη Βελτίωσης της Αστικής Κινητικότητας Μέσω Μικρής Κλίμακας Έργων στην Δ.Ε. Μαγούλας του Δήμου Ελευσίνας»,
- Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
- Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του δήμου, σε στάσεις των Δημοσίων Μέσων Μεταφορών, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (Γ.Π.Σ., Ρυμοτομικό, κλπ.).

Ορίζοντας 10ετίας

- Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 60% του προτεινόμενου δικτύου.
- Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Μαγούλας,
- Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 60% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

Ορίζοντας 15+ετίας

- Ποδηλατική διαδρομή η οποία θα ενώνει τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων της πόλης της Ελευσίνας με την πόλη της Μαγούλας.
- Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 80% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.).
- Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα.

Πακέτο Μέτρων 5: Διαχείριση Στάθμευσης

Όπως έχει παρατηρηθεί και στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ο Δήμος Ελευσίνας παρουσιάζει έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης. Οι προτάσεις που γίνονται στα πλαίσια του ΣΒΑΚ στόχο έχουν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της στάθμευσης.

Ορίζοντας 5ετίας

- Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκιβωτισμό. Η κυκλοφοριακή οργάνωση

και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Ήπιου Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με πεζόδρομους/ ποδηλατοδρόμους.

- ο Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή της πόλης της Ελευσίνας, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Προτεραιότητα σύμφωνα με τις αρχές του ΣΕΣ είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων και στη συνέχεια η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες. Το ΣΕΣ μπορεί να περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων για στάθμευση εκτός οδού, με εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης τόσο της παρά της οδού όσο και της εκτός οδού στάθμευσης.

Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτεί αυξημένους πόρους.

- ο Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής).
- ο Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο κεντρικών περιοχών του Δήμου της Ελευσίνας ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- ο Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.
- ο Χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– στις έξι περιοχές κατά προτεραιότητα:
 - Κέντρο της πόλης της Ελευσίνας,
 - Κέντρο της πόλης της Μαγούλας,
 - Σταθμός Προαστιακού Μαγούλας,

Στις ίδιες περιοχές προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

- ο Σημεία – θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων θα πρέπει να διαθέτουν οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης.
- ο Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
- ο Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
- ο Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.
- ο Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες), με την συνδρομή των συλλόγων ταξί του δήμου, έτσι ώστε να βρεθεί η βέλτιστη λύση για την στάθμευση των ταξί.

Ορίζοντας 10ετία

- ο Αύξηση των σημείων - θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 10% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Ορίζοντας 15+ετίας

- ο Αύξηση των σημείων - θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 30% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης.

Πακέτο Μέτρων 6: Μεταφορές Εμπορευμάτων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ο Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης.
- ο Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο.
- ο Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους.
- ο Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ).
- ο Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).
- ο Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.
- ο Εξέταση της μετεγκατάστασης του λιμανιού της Ελευσίνας σε περιοχή εκτός του οικιστικού ιστού της πόλης.

Πακέτο Μέτρων 7: Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ο Εκπόνηση Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) και εφαρμογή των προτάσεων του.
- ο Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 30% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 15ετία.
- ο Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
- ο Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών:
 - Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση του δημοτικού στόλου οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση 10% στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
 - Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
 - Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

- Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
- Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
- Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.

Πακέτο Μέτρων 8: Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ο Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
 - Εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού για την ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
 - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
 - Προγραμματισμός λειτουργίας του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.
 - Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
 - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»).
 - Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
 - Ενημέρωση – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στο Δήμο και στο ευρύτερο κοινό.
 - Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
 - Συνεργασία με την αρμόδια Δ/νση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.
 - Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων ατυχημάτων.
 - Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης.
 - Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – Πυροσβεστικής

Η ενδεικτική χωροθέτηση των μέτρων παρουσιάζεται στα Σχέδια Ο 2.1 και Ο 1.2 που συνοδεύουν το τρίτο και τελευταίο Παραδοτέο του ΣΒΑΚ Ελευσίνας. Η χωροθέτηση σε χάρτη γίνεται διακριτά για κάθε εξεταζόμενο ορίζοντα (5, 10 και 15 ετών).



5. Πλαίσιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

5.1 Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η ύπαρξη ενός σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης αποτελεί μια απαραίτητη προϋπόθεση για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Ο ορισμός και η δόμηση ενός τέτοιου σχεδίου επιτρέπει τη συνεχή και του εκ σύνεγγυς παρακολούθηση της εξέλιξης υλοποίησης και εφαρμογής των μέτρων και των παρεμβάσεων που έχουν σκιαγραφηθεί σε προγενέστερο στάδιο, την επίτευξη των σκοπών του προγράμματος και την αποτίμηση εν γένει της προόδου προς τη βιωσιμότητα.

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

Ο Πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει το πλαίσιο παρακολούθησης των μέτρων που προτείνονται μέσα από το ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας. Κάθε δείκτης αντιστοιχεί και σε ένα μέτρο του ΣΒΑΚ (πρώτη στήλη από τα αριστερά).

Πίνακας 4: Πλαίσιο παρακολούθησης μέτρων και παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
1.1	Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων	1	Αναδιαμορφωμένα πεζοδρόμια	Ποσοστό αναδιαμορφωμένων πεζοδρομίων	30%	60%	100%
1.2	Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	2	Οδοί στις οποίες έχουν γίνει αναβαθμίσεις/αναπλάσεις	Ποσοστό οδών	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τα επιμέρους μέτρα		
1.3	Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις	3	Πεζοδρομημένες /ηπιοποιημένες οδοί	Ποσοστό πεζοδρομημένων/ηπιοποιημένων οδών	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τα επιμέρους μέτρα		
1.4	Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	4	Μονοδρομημένες οδοί	Μήκος μονοδρομημένων οδών	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τα επιμέρους μέτρα		
1.5	Μείωση ορίων ταχύτητας	5	Μείωση ορίων ταχύτητας σε 30km/h	Οδοί με μειωμένα όρια ταχύτητας σε 30km/h	100% των οδών		
1.6	Οριοθέτηση στάθμευσης	6	Οδοί με οριοθετημένη παρόδια στάθμευση	Ποσοστό οδών	50%	100%	
2.1	Επανασχεδιασμός κόμβων (roundabouts, mini roundabouts, γεωμετρικός επανασχεδιασμός υφιστάμενων κόμβων)	7	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων	40%	70%	100%
2.2	Επαναπρογραμματισμός φωτεινών σηματοδοτών	8	Φωτεινοί σηματοδότες με επαναπρογραμματισμό	Ποσοστό φωτεινών σηματοδοτών με επαναπρογραμματισμό	100%		
2.3	Επανασχεδιασμός κόμβων	9	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων (επί του συνόλου)	50%	100%	100%



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
3.1	Μέτρα που αφορούν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο	10	Μέτρα Προαστιακού Σιδηροδρόμου	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 6)	Βλέπε Πίνακα 6 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		
3.2	Μέτρα που αφορούν τις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	11	Μέτρα Λεωφορειακών γραμμών	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 6)	Βλέπε Πίνακα 6 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		
3.3	Μέτρα που αφορούν τη Δημοτική Συγκοινωνία	12	Μέτρα Δημοτικής Συγκοινωνίας	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 6)	Βλέπε Πίνακα 6 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		
3.4	Παροχή κινήτρων για χρήση ΜΜΜ	13	Κίνητρα για χρήση ΜΜΜ	Παροχή κινήτρων	✓	✓	✓
4.1	Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	14	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου	Ποσοστό ολοκλήρωσης δικτύου	30%	60%	100%
4.2	Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	15	Δημιουργία πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Αριθμός πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	✓	✓	✓
4.3	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	16	Πεζοδρόμια με πλάτος >1,5μ	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ επί του συνόλου	30%	50%	100%
4.4	Οδικό περιβάλλον	17	Διαμόρφωση οδικού περιβάλλοντος	Βλέπε δείκτη 16	Βλέπε δείκτη 16	Βλέπε δείκτη 16	Βλέπε δείκτη 16
4.5	Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	18	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ένας σταθμός στο κέντρο (10ποδή-λατα)	Επέκταση και πύκνωση	Επέκταση και πύκνωση
4.6	Πεζόδρομοι	19	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	✓		
4.7	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	20	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και	✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
			ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων			
4.8	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	21	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών			100%
5.1	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	22	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	Θέσπιση και λειτουργία απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης	40%	70%	100%
5.2	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	23	Εφαρμογή ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου		
5.3	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	24	Επέκταση ΣΕΣ στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου		Επέκταση ΣΕΣ	
5.4	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	25	Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ επί του συνόλου	2%	4%	6%
5.5	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking).	26	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού	✓		
5.6	Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	27	Θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Αριθμός θέσεων φόρτισης	Σύμφωνα με το ΣΦΗΟ του Δήμου		
5.7	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	28	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Εφαρμογή απαγόρευσης στάθμευσης		
5.8	Αστυνόμευση	29	Αστυνόμευση	Αστυνόμευση	Εφαρμογή αστυνόμευσης		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
5.9	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	30	Χώροι στάθμευσης δίκυκλων	Χώροι στάθμευσης δίκυκλων	✓		
5.10	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	31	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	✓		
5.11	Χωροθέτηση στάσης ταξί	32	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	✓		
6.1	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	33	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Θέσπιση και Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων
6.2	Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	34	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις	Λειτουργία κανονισμού	Θέσπιση και λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού
6.3	Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	35	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις μόνο με μεγάλα οχήματα στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο	Λειτουργία κανονισμού	Θέσπιση και λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού
6.4	Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) για βαρέα οχήματα	36	ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Εφαρμογή ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Θέσπιση και λειτουργία ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Λειτουργία ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Λειτουργία ΣΕΣ για βαρέα οχήματα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
6.5	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	37	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Θέσπιση & λειτουργία συστημάτων	Θέσπιση & λειτουργία συστημάτων	Λειτουργία	
6.6	Επιβράβευση επιχειρήσεων	38	Παροχή οικονομικών κινήτρων (bonus) σε επιχειρήσεις	Ποσοστό επιχειρήσεων		20%	40%
7.1	Εκπόνηση ΣΔΑΕΚ	39	Μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ	Ποσοστό μείωσης	50%	70%	100%
7.2	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων	40	Νέα δημοτικά οχήματα	Ποσοστό νέων οχημάτων	30%	70%	100%
7.3	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	41	Υλοποίηση ΣΦΗΟ	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ Δήμου Ελευσίνας	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ Δήμου Ελευσίνας	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ Δήμου Ελευσίνας
7.4	Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	42	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση κατευθύνσεων	Υλοποίηση κατευθύνσεων		
8.1	Πρωώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	43	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την πρωώθηση της	Υλοποίηση μέτρων	Υλοποίηση μέτρων	Υλοποίηση μέτρων	Υλοποίηση μέτρων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
			βιώσιμης κινητικότητας				



5.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης

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

Για τον σκοπό αυτό, παρατίθεται μια λεπτομερής δομή των προτεινόμενων δεικτών παρακολούθησης η οποία περιλαμβάνει τα εξής πεδία πληροφορίας και παρουσιάζεται στον παρακάτω Πίνακα:

- ✓ Ονομασία Δείκτη
- ✓ Μονάδα μέτρησης
- ✓ Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα
- ✓ Πηγές πρωτογενών δεδομένων
- ✓ Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό

Πίνακας 5: Μηχανισμός παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
1	Αναδιαμορφωμένα πεζοδρόμια	Ποσοστό αναδιαμορφωμένων πεζοδρομίων	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
2	Οδοί στις οποίες έχουν γίνει αναβαθμίσεις/αναπλάσεις	Ποσοστό οδών	Μήκος οδών στις οποίες έχουν γίνει αναπλάσεις Συνολικό μήκος οδών	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
3	Πεζοδρομημένες /ηπιοποιημένες οδοί	Ποσοστό πεζοδρομημένων/ηπιοποιημένων οδών	Μήκος πεζοδρομημένων/ηπιοποιημένων οδών Συνολικό μήκος οδών	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
4	Μονοδρομημένες οδοί	Μήκος μονοδρομημένων οδών	Μήκος μονοδρομημένων οδών Συνολικό μήκος οδών	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
5	Μείωση ορίων ταχύτητας σε 30km/h	Οδοί με μειωμένα όρια ταχύτητας σε 30km/h	Μήκος οδών με όριο ταχύτητας Συνολικό μήκος οδών	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
6	Οδοί με οριοθετημένη παρόδια στάθμευση	Ποσοστό οδών	Μήκος οδών με οριοθετημένη στάθμευση Συνολικό μήκος οδών	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
7	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων	Αριθμός επανασχεδιασμένων κόμβων Συνολικός αριθμός κόμβων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
8	Φωτεινοί σηματοδότες με επαναπρογραμματισμό	Ποσοστό φωτεινών σηματοδοτών με επαναπρογραμματισμό	Αριθμός φωτεινών σηματοδοτών με επαναπρογραμματισμό	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
			Σύνολο φωτεινών σηματοδοτών		
9	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων (επί του συνόλου)	Αριθμός επανασχεδιασμένων κόμβων Συνολικός αριθμός κόμβων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
10	Μέτρα Προαστιακού Σιδηροδρόμου (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε επόμενο Πίνακα)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα (πχ Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων)	Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Προαστιακός Σιδηρόδρομος
11	Μέτρα Λεωφορειακών γραμμών (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε επόμενο Πίνακα)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα (πχ Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων)	ΟΑΣΑ	ΟΑΣΑ
12	Μέτρα Δημοτικής Συγκοινωνίας (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε επόμενο Πίνακα)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα (πχ Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων)	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
13	Κίνητρα για χρήση ΜΜΜ	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε επόμενο Πίνακα)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα	ΟΑΣΑ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Προαστιακός	ΟΑΣΑ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, Προαστιακός
14	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου	Ποσοστό ολοκλήρωσης δικτύου	Μήκος ολοκληρωμένου δικτύου Μήκος συνολικού δικτύου	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
15	Δημιουργία πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Αριθμός πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Αριθμός πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
16	Πεζοδρόμια με πλάτος >1,5μ	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ επί του συνόλου	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ επί του συνόλου Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
17	Διαμόρφωση οδικού περιβάλλοντος	Βλέπε δείκτη 16	Βλέπε Δείκτη 16	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
18	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Πλήθος σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
19	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	Εν λειτουργία πεζόδρομοι στους οποίους έγινε τακτοποίηση	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
20	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
21	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών	Μήκος υλοποιημένων υποδομών Σύνολο υλοποιημένων υποδομών	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
22	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	Θέσπιση και λειτουργία απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης	Διατάξεις απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
23	Εφαρμογή ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου	Χωρικά δεδομένα/περιοχή εφαρμογής ΣΕΣ	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
24	Επέκταση ΣΕΣ στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου	Χωρικά δεδομένα/περιοχή εφαρμογής ΣΕΣ	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
25	Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ επί του συνόλου	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ Συνολικός αριθμός θέσεων στάθμευσης	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
26	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτική εταιρία	Δήμος Ελευσίνας
27	Θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
28	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Διατάξεις απαγόρευσης στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
29	Αστυνόμευση	Αστυνόμευση	Αριθμός κλήσεων δημοτικής αστυνομίας σε παράνομα σταθμευμένα οχήματα	Δημοτική Αστυνομία	Δήμος Ελευσίνας
30	Χώροι στάθμευσης δικύκλων	Χώροι στάθμευσης δικύκλων	Αριθμός χώρων στάθμευσης δικύκλων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
31	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Αριθμός ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
32	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	Στάσεις ταξί	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
33	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Ωράριο φορτοεκφορτώσεων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
34	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις με	Λειτουργία κανονισμού	Κανονισμός/διατάξεις	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
	οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις				
35	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις μόνο με μεγάλα οχήματα στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο	Λειτουργία κανονισμού	Κανονισμός/διατάξεις	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
36	ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Εφαρμογή ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Χωρικά δεδομένα/περιοχή εφαρμογής ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
37	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Θέσπιση & λειτουργία συστημάτων	Κανονισμός ευφυών συστημάτων μεταφοράς	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
38	Παροχή οικονομικών κινήτρων (bonus) σε επιχειρήσεις	Ποσοστό επιχειρήσεων	Αριθμός επιχειρήσεων στις οποίες δόθηκαν οικονομικά κίνητρα Συνολικός αριθμός επιχειρήσεων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
39	Μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ	Ποσοστό μείωσης	Στοιχεία σχετικά με εκπομπές CO ₂	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
40	Νέα δημοτικά οχήματα	Ποσοστό νέων οχημάτων επί του συνόλου	Αριθμός νέων οχημάτων	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
			Συνολικός αριθμός δημοτικών οχημάτων		
41	Υλοποίηση ΣΦΗΟ	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Πλήθος θέσεων φόρτισης Η/Ο	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
42	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση κατευθύνσεων	Κατευθύνσεις Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
43	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	Υλοποίηση μέτρων	Μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας που υλοποιήθηκαν	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας

5.3 Εξειδίκευση μέτρων

Λαμβάνοντας υπόψη τα προαναφερθέντα, το Σχέδιο Δράσης ενός ΣΒΑΚ οφείλει να περιλαμβάνει κατά προτίμηση τα παρακάτω πεδία, ενώ παράλληλα οφείλει να συμμορφώνεται και με την ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4784/2021), βάσει της οποίας τα μέτρα/παρεμβάσεις που προτείνονται πρέπει να κατατάσσονται σε συγκεκριμένες ενότητες, όπως περιγράφονται παρακάτω:

Τίτλος παρέμβασης/μέτρου: Το όνομα της προτεινόμενης λύσης

Κατηγοριοποίηση βάσει ισχύουσας νομοθεσίας: Κατάταξη του μέτρου/παρέμβασης/δράσης σε τουλάχιστον μια από τις κάτωθι ενότητες, όπως αυτές προδιαγράφονται στο Άρθρο 3, παράγραφος 1 του νόμου 4784/2021:

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

Αναγκαιότητα της υλοποίησης (σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα): Αναφορά στους λόγους που οδήγησαν στην ανάπτυξη του συγκεκριμένου μέτρου, δηλαδή τα προβλήματα που καλείται να επιλύσει.

Χρονοδιάγραμμα: Εκτίμηση του χρονοδιαγράμματος για την έναρξη υλοποίησης του μέτρου μέχρι την έναρξη λειτουργίας του. Στο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα λαμβάνεται υπόψη και η απαιτούμενη χρονική ακολουθία των μέτρων που λειτουργούν υποστηρικτικά και συνδυαστικά με το εξεταζόμενο μέτρο.

Πηγές χρηματοδότησης: Αναφορά στα διαθέσιμα εθνικά, τοπικά, περιφερειακά ή και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά εργαλεία που μπορούν να υποστηρίξουν την υλοποίηση του μέτρου

Φορείς σχεδιασμού/υλοποίησης/έγκρισης: Αναφέρονται όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και την έγκριση του μέτρου.

Πίνακας 6: Εξειδίκευση μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
ΠΜ1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση	1.1 Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων	2,3,4	Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	✓	✓		Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	1.2 Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	2,3,4	Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	✓	✓		Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας
	1.3 Πεζοδρομήσεις- Ηπιοποιήσεις	2,3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	1.4 Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	3,4,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	✓	✓		Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
	1.5 Μείωση ορίων ταχύτητας	4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	1.6 Οριοθέτηση στάθμευσης	4,8	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	✓	✓		Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
ΠΜ2 Διαμορφώσεις κόμβων - σηματοδότησης	2.1 Επανασχεδιασμός κόμβων (roundabouts, mini roundabouts, γεωμετρικός επανασχεδιασμός υφιστάμενων κόμβων)	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας
	2.2 Επαναπρογραμ- ματισμός φωτεινών σηματοδοτών	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας
	2.3 Επανασχεδιασμός κόμβων	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	✓			Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
ΠΜ3 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	3.1 Μέτρα που αφορούν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο (υποδομές χρήσης ποδηλάτου, αύξηση συχνότητας δρομολογίων, διεύρυνση ωραρίου κλπ)	1,2	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	✓	✓	✓	ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΤΡΑΙΝΟΣΕ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	3.2 Μέτρα που αφορούν τις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ (ανανέωση στόλου, επανασχεδιασμός γραμμών, αύξηση συχνότητας, επέκταση εφαρμογής τηλεματικής)	1,6	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	✓	✓	✓	ΟΑΣΑ Περιφέρεια Αττικής	ΟΑΣΑ Περιφέρεια Αττικής
	3.3 Μέτρα που αφορούν τη Δημοτική Συγκοινωνία	1,6	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	3.4 Κίνητρα χρήσης ΜΜΜ	1	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	✓	✓	✓	ΟΑΣΑ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΟΑΣΑ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ
ΠΜ4 Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι	4.1 Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	2,3,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
	4.2 Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	2,3,5	Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	4.3 Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	2,3,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
	4.4 Οδικό περιβάλλον	2,3,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
	4.5 Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	2	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
	4.6 Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	2,3,5	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	4.7 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	2	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	✓	✓		Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	4.8 Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	2,3,5	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)			✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Περιφέρεια Αττικής
ΠΜ5 Διαχείριση στάθμευσης	5.1 Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.2 Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	8,9	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.3 Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	8,9	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης		✓	✓	Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.4 Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	3,8	Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.5 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking)	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.6 Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	6,9	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	✓			Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτικές εταιρίες	Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτικές εταιρίες



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	5.7 Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	5,7,8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.8 Αστυνόμευση	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.9 Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	2,8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.10 Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	5.11 Χωροθέτηση στάσης ταξί	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
ΠΜ6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	6.1 Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	6.2 Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	6.3 Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	6.4 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ, για θέσεις φορτοεκφόρτωσης)	7,8	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	✓			Δήμος Ελευσίνας	Δήμος Ελευσίνας
	6.5 Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης		✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτικές εταιρίες
	6.6 Επιβράβευση επιχειρήσεων	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης		✓	✓	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	-
ΠΜ7 Κατανάλωση Ενέργειας	7.1 Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ	5	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτικές εταιρίες
	7.2 Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον	6	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτικές εταιρίες
	7.3 Εγκατάσταση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων	6	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	✓	✓	✓	Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Πακέτο μέτρων	Μέτρο	Κατηγορία (βάσει ισχ. Νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
								Ιδιωτικές εταιρίες
	7.4 Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	6	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	✓			Δήμος Ελευσίνας ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Ελευσίνας Ιδιωτικές εταιρίες
ΠΜ8 Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα μέτρα	8.1 Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	1,2,3,4,5,6,7, 8,9	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	✓	✓	✓	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	-

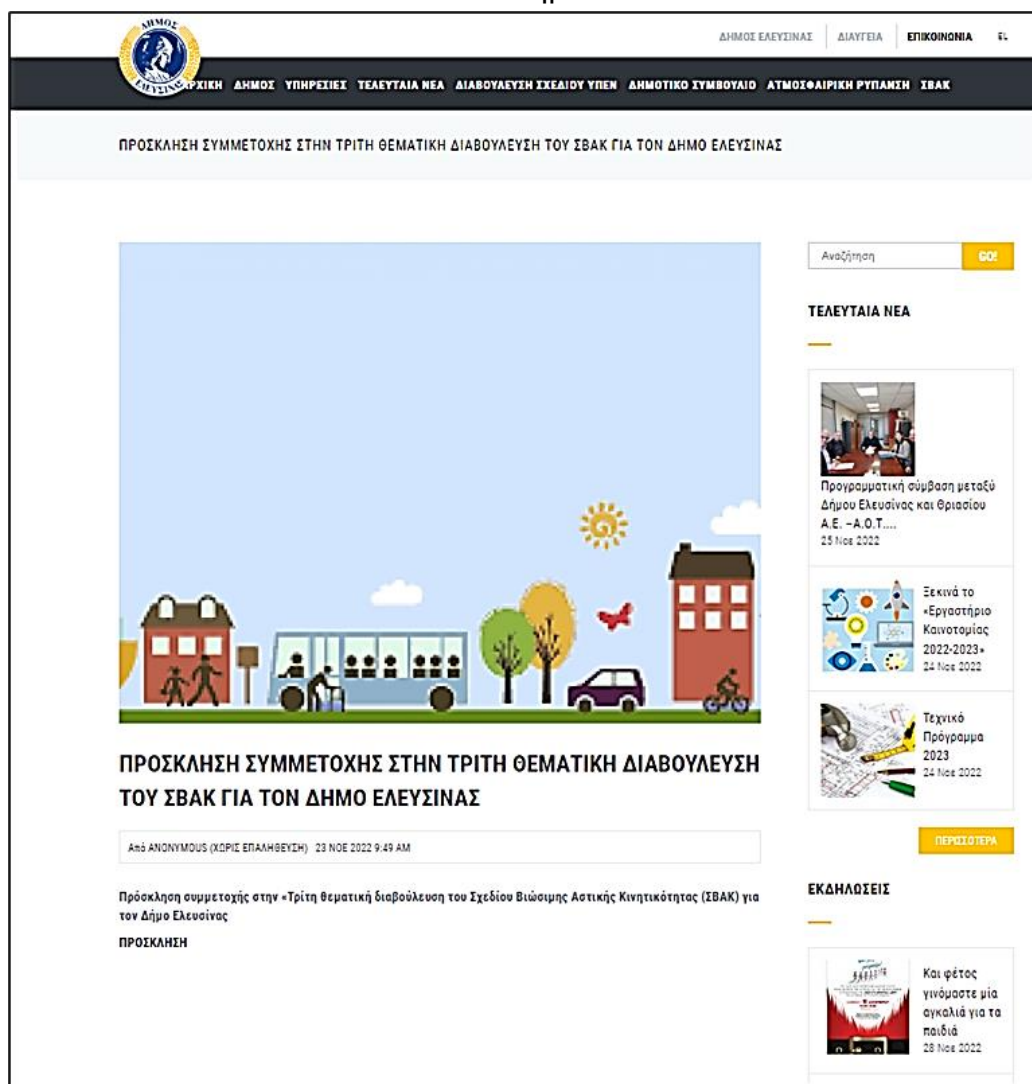
6. Πορίσματα Διαβούλευσης Μέτρων με τους Πολίτες και τα Εμπλεκόμενα Μέρη

Η συμμετοχή στη διαμόρφωση του Σεναρίου και των τελικών μέτρων κινητικότητας, στους πολίτες και τους εμπλεκόμενους φορείς του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής, έγινε μέσω της 3^{ης} Διαβούλευσης.

Για τις ανάγκες προετοιμασίας της 3ης θεματικής διαβούλευσης για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Ελευσίνας, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες ενέργειες:

- Επικοινωνία με τους φορείς. Μία (1) εβδομάδα πριν την ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της 3ης Διαβούλευσης, το Γραφείο Επικοινωνίας του Δημάρχου απέστειλε πρόσκληση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προς τους φορείς, όπως αυτοί είχαν αναγνωριστεί κατά τη διαμόρφωση του Δικτύου Εμπλεκομένων.
- Δημοσίευση της πρόσκλησης και περιγραφή της διαδικασίας 3ης Διαβούλευσης στην ηλεκτρονική σελίδα του Δήμου.

Εικόνα 8: Ανάρτηση της πρόσκλησης για την 3^η Διαβούλευση του ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του Δήμου



Η 3^η Θεματική Διαβούλευση για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Ελευσίνας πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά - μέσω της πλατφόρμας Microsoft Teams - τη Δευτέρα 28/11/2022 και ώρα 12:00 μ.μ. - 2:30 μ.μ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας

Στάδιο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Στο πλαίσιο της 3ης Θεματικής Διαβούλευσης, πραγματοποιήθηκε συνάντηση του δικτύου εμπλεκομένων φορέων και πραγματοποιήθηκε παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων για την κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης και την αξιολόγησή τους με βάση τις επιπτώσεις που θα προκύψουν από την υλοποίησή τους.

Οι φορείς που συμμετείχαν στην 3η Διαβούλευση περιλαμβάνονται στον ακόλουθο Πίνακα:

Πίνακας 7: Φορείς που συμμετείχαν στην 3η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
1	Δήμος Ελευσίνας, Αναπληρωτής Διευθυντής Τεχνικής Υπηρεσίας	Γεώργιος Μπισμπιρούλας
2	Δήμος Ελευσίνας	Ευάγγελος Μπιστιόλας
3	Σύλλογος Ατόμων με Αναπηρία Δυτικής Αττικής, Πρόεδρος	Ευάγγελος Κακοσαίος
4	Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής	Χρυσάνθη Τζαβαλή
5	ΟΑΣΑ	Μάρλεν Μιχάλη
6	Αττικό Μετρό	Άννα Αναστασάκη

Η διαδικασία ξεκίνησε με δύο παρουσιάσεις από την Ανάδοχο Εταιρεία Nama, με εισηγητές τον κ. Ξενοφώντα Κωνσταντή και τον κ. Μιχάλη Πουλιάση, σχετικά με τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για το Δήμο και το κυκλοφοριακό μοντέλο αντίστοιχα. Οι απόψεις όλων των φορέων κατεγράφησαν και παρουσιάζονται στην ακόλουθη ενότητα, ενώ αποτέλεσαν τη βάση για την οριστική ανάπτυξη του οράματος του ΣΒΑΚ και την επιλογή των σεναρίων κινητικότητας στα επόμενα στάδια.

Οι τοποθετήσεις των φορέων στο πλαίσιο της 3ης Θεματικής Διαβούλευσης, συνοψίζονται ως ακολούθως:

- Η κ. Άννα Αναστασάκη από την Αττικό Μετρό, ξεκίνησε την τοποθέτησή της θέτοντας κάποιες ερωτήσεις σχετικά με το modal split (επιμερισμό μετακινήσεων στα μέσα) της υφιστάμενης κατάστασης, ρωτώντας αν υπήρξε κάποια έρευνα προέλευσης προορισμού για να δημιουργηθούν τα μητρώα ή αν δημιουργήθηκαν από τις μετρήσεις, πώς έγινε το κομμάτι του validation και επιβεβαιώθηκαν κάποια πράγματα και πώς προέκυψε η μείωση με διαφορά 15% του ποσοστού χρήσης του ΙΧ.
- Ο κ. Ευάγγελος Κακοσαίος, από το Σύλλογο Ατόμων με Αναπηρία, έθεσε το ερώτημα αν στην ομάδα μελέτης υπάρχει κάποιο άτομο σχετικό με το θέμα της αναπηρίας, καθώς θεωρεί ότι η ομάδα πρέπει να έχει άτομο που έχει βιωματική προσέγγιση του τρόπου κίνησης μέσα στην πόλη. Επίσης, τόνισε ότι η προτεραιοποίηση των παρεμβάσεων που πρέπει να υπάρχει δεν είναι πάντα η επιθυμητή. Η προσβασιμότητα είναι κάτι το οποίο μπορεί να φαντάζονται οι μελέτες επί χάρτου, αλλά στην πραγματικότητα είναι πολύ πιο δύσκολη και χρειάζεται πολλή δουλειά, από μελετητές αλλά και από αυτούς που βιώνουν το πρόβλημα. Σχετικά με τις μετακινήσεις με τα ΜΜΜ, ανέφερε ότι τα λεωφορεία δεν προσεγγίζουν ποτέ το πεζοδρόμιο γιατί είναι ανεκπαίδευτοι οι οδηγοί. Επίσης στον Προαστιακό υπάρχει ένα κενό μεταξύ συρμού και αποβάθρας και πρέπει ο υπάλληλος ασφαλείας του σταθμού να μεταφέρει μια αυτοσχέδια ράμπα για να περάσει το αναπηρικό αμαξίδιο. Όμως, ο υπάλληλος δεν είναι πάντα διαθέσιμος στο σταθμό με συνέπεια να μην μπορούν να αποβιβαστούν/επιβιβαστούν αναπηρικά αμαξίδια. Όσον αφορά στις κατασκευαστικές παρεμβάσεις, τόνισε ότι στην εφαρμογή κανένας δεν

πληροί τις προδιαγραφές. Δεν υπάρχει καμία επιτροπή που να πιστοποιεί ότι το έργο έγινε όπως έπρεπε να γίνει, με αποτέλεσμα, για παράδειγμα, τα πεζοδρόμια να μην είναι προσβάσιμα.

- Η κ. Μάρλεν Μιχάλη, από τον ΟΑΣΑ, ρώτησε αν οι μελέτες που χρησιμοποίησε η ανάδοχος εταιρεία έχουν εγκριθεί από τον ΟΑΣΑ. Επίσης, σχετικά με τη βελτίωση του modal split σε ένα διπλό ποσοστό από το αρχικό, ρώτησε αν έχει ενταχθεί μέσα σε αυτό το καινούργιο δίκτυο γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας ή αν έχουν προτυποποιηθεί τα μέτρα που έχουν προταθεί, ή αν απλώς έχει ενταχθεί η βελτίωση των συχνοτήτων. Επιπλέον, τόνισε τη σημασία του περιβάλλοντος χώρου να πληροί κάποιες βασικές προϋποθέσεις και να είναι αξιοπρεπής. Επίσης, έθεσε την απορία σχετικά με την αναδιοργάνωση του δικτύου στην οποία έχει δώσει βαρύτητα το ΣΒΑΚ και τη σημασία της για το υφιστάμενο δίκτυο λεωφορείου της ΟΣΥ. Τέλος, ανέφερε ότι θεωρεί την αναβάθμιση σε τηλεματικό στόλο 50 στάσεων το θεωρεί μη ρεαλιστικό.
- Ο κ. Μπισμπιρούλας από το Δήμο Ελευσίνας ανέφερε ότι η μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας είναι στο στάδιο διαβούλευσης με φορείς της πόλης σχετικά με τις προτεινόμενες γραμμές.
- Ο κ. Πουλιάσης από τη Νάμα, απάντησε ότι το αρχικό μητρώο της υφιστάμενης κατάστασης προέκυψε από ένα κυκλοφοριακό μοντέλο μεγαλύτερου βεληνεκούς το οποίο ενημερώνεται με μετρήσεις. Από το μοντέλο αυτό κόπηκε το κομμάτι του δήμου της Ελευσίνας και χρησιμοποιήθηκε το μητρώο που προέκυψε ως αρχικό μητρώο. Πραγματοποιήθηκε βαθμονόμηση του κυκλοφοριακού προτύπου με κάποιες από τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, ενώ κάποιες χρησιμοποιήθηκαν για το validation του κυκλοφοριακού προτύπου. Σχετικά με το τι ακριβώς κωδικοποιήθηκε ως προς τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, ανέφερε ότι δεν έχουν ενταχθεί στο μοντέλο οι γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας. Αυτό που εντάχθηκε στα μελλοντικά σενάρια είναι η αύξηση συχνότητας δρομολογίων και η αύξηση ταχύτητας κίνησης των λεωφορείων του ΟΑΣΑ.
- Ο κ. Κωνσταντής, απαντώντας στον κ. Κακοσαίο, ανέφερε ότι για όλες τις προτάσεις θα πρέπει να γίνουν λεπτομερείς μελέτες εφαρμογής που θα καθορίζουν το ύψος των πεζοδρομίων, αλλά και όλα τα λοιπά τεχνικά χαρακτηριστικά. Σχετικά με την προσέγγιση σε σταθμούς ΜΜΜ, συμφώνησε ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη βελτιστοποίηση της προσβασιμότητας σε αυτούς, αλλά και για την εκπαίδευση των οδηγών. Ως προς την προτεραιοποίηση των παρεμβάσεων, θα πρέπει να τοποθετηθεί και ο Δήμος σχετικά με το τι διαθέσιμα κονδύλια έχει για να αρχίσει να εφαρμόζει την κάθε μελέτη. Απαντώντας στην κ. Μιχάλη, ανέφερε ότι οι μελέτες που έχουν γίνει για την Ελευσίνα και τη Μαγούλα, έχουν εγκριθεί από τον Δήμο. Στο τελικό κυκλοφοριακό μοντέλο, αν υπάρχουν τα δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας, αυτά θα συμπεριληφθούν στο μοντέλο.
- Ο κ. Κακοσαίος, σε μια δεύτερη τοποθέτησή του τόνισε ότι στην κοινωνική υπηρεσία του δήμου θα μπορούσε να ενταχθεί ένα όχημα, όχι ιδιαίτερα μεγάλο, αποκλειστικά για μετακίνηση ΑΜΕΑ. Στην κ. Μιχάλη απάντησε ότι οι 5 στάσεις τηλεματικής του ΟΑΣΑ, δεν έχουν λειτουργία γιατί δεν έχουν πραγματικό χρόνο ενημέρωσης των δρομολογίων.