

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΕΛΥΣΙΝΑΣ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

ΣΤΑΔΙΟ 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

- 3.1 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων
- 3.2 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Περιεχόμενα

1. Ανάπτυξη Οράματος και Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων	2
1.1 Αρχική διατύπωση οράματος.....	2
1.2 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	5
2. Β΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού.....	9
2.1 Διαβούλευση πολιτών και φορέων Δήμου Ελευσίνας- Διαδικτυακή έρευνα.....	9
2.2 Αποτελέσματα διαδικτυακής έρευνας	9
2.3 Οριστικοποίηση οράματος ΣΒΑΚ Ελευσίνας	15
3. Προσδιορισμός Επιμέρους Στόχων.....	16



1. Ανάπτυξη Οράματος και Προσδιορισμός Προτεραιοτήτων

1.1 Αρχική διατύπωση οράματος

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:

- 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.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:



Αρχικά, το Όραμα προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς αλλά και στο ευρύ κοινό, στοχεύοντας στην αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του. Κύρια συστατικά στοιχεία του οράματος αποτελούν οι **προτεραιότητες** και οι **στόχοι** του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας.

Αρχική διατύπωση του οράματος του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Ελευσίνας

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν παραπάνω στο παρόν κεφάλαιο, η Ομάδα Έργου για το ΣΒΑΚ του Δήμου Ελευσίνας διατύπωσε (αρχικά) το κοινό όραμα για την κινητικότητα, ως ακολούθως:

«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.»

Επισημαίνεται ότι το όραμα αυτό είναι το αρχικό δίνοντας μια πρώτη αίσθηση των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Ελευσίνας.

Ο απώτερος στόχος του οράματος είναι τα επόμενα έτη να διαμορφωθεί ένας Δήμος που θα:

- ✓ Αναπτύξει μία **ενιαία** και συνδυασμένη προσέγγιση **πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού** σχεδιασμού.
- ✓ Σχεδιάσει ένα μεταφορικό σύστημα με βάση τις **ανάγκες** των ανθρώπων.
- ✓ Δίνει **έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία** και προωθεί τις **ήπιες μορφές μετακίνησης**, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, με στόχο τη **δραστική μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο**.
- ✓ Αναδιαμορφώσει τον δημόσιο χώρο, ώστε να είναι **προσιτός και προσβάσιμος από όλους**, χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς.
- ✓ Αναπτύξει **δίκτυα κινητικότητας** και **πράσινων διαδρομών** για τη **σύνδεση των τοπόσημων** της πόλης της Ελευσίνας και της Μαγούλας και των πόλων έλξης όλου του Δήμου.
- ✓ Προστατεύει και αναδεικνύει τους **ιστορικό κέντρο της πόλης** της Ελευσίνας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

- ✓ Ενισχύσει τη **διασύνδεση -κυρίως με βιώσιμα/ «πράσινα» δίκτυα-** της πόλης της Ελευσίνας με την Μαγούλα, διαμορφώνοντας και ενοποιώντας έναν **δυναμικό, αναπτυξιακό και συνεκτικό πόλο**.
- ✓ Στοχεύει στη βελτίωση της **δημόσιας υγείας** των κατοίκων μέσα από τη **μείωση των εκπομπών ρύπων** και **θορύβου** και την **προώθηση** της **ενεργούς μετακίνησης**, αξιοποιώντας και την **ηλεκτροκίνηση**.
- ✓ Αξιοποιήσει τις **νέες τεχνολογίες** και τα **ευφυή συστήματα**, σε κάθε επίπεδο σχεδιασμού.
- ✓ Επιδιώκει διαρκώς τη **συμμετοχικότητα πολιτών** και **φορέων** και τον **ενεργό διάλογο** μαζί τους.
- ✓ Καλλιεργήσει μια **περιβαλλοντική συνείδηση** με υπεύθυνη και συνεπή στάση απέναντι στην **κλιματική αλλαγή**.
- ✓ Αναδείξει ακόμη περισσότερο τον **περιφερειακό του ρόλο** στην ευρύτερη περιοχή και τη **σχέση** του με τη μητροπολιτική Αθήνα, συμπληρώνοντας και ενισχύοντας επιτυχώς τις υφιστάμενες συνδέσεις, μέσω του σύγχρονου αυτοκινητοδρόμου και του σιδηρόδρομου.
- ✓ Διαμορφώσει ένα **σύγχρονο - σε όρους βιώσιμης κινητικότητας - σύστημα εμπορευματικών μεταφορών**, τόσο σε εθνικό επίπεδο με την ανάδειξη του λιμένα, όσο και σε τοπικό, ενισχύοντας την τοπική επιχειρηματικότητα.

Το όραμα σχετικά με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας και οι επιμέρους επισημάνσεις συγκροτούν είναι αυτά που βάζουν τις βάσεις **προσδιορισμού των προτεραιοτήτων, των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας**.

Το **όραμα** για το **ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας**, μετά την αρχική του διατύπωση, κοινοποιείται στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά έπειτα και από την ολοκληρωμένη παρουσίασή του.

Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών;

Το ΣΒΑΚ συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης. Ως εκ τούτου, κρίνεται σημαντικό να μπορέσει να εξελιχθεί ως κτήμα όλων των πολιτών. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού που συμβάλλουν στην ενεργό δραστηριοποίηση των **πολιτών**.

Επιπρόσθετα, κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το **Δίκτυο Φορέων**, το οποίο οφείλει να υποστηρίξει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό και παράλληλα αποδοτικό τρόπο.

Μέσα από μια λειτουργική και αρμονική **συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών**, το όραμα του ΣΒΑΚ θα προκύψει ως κοινός τόπος της κοινωνίας του Δήμου Ελευσίνας, γεγονός που θα διευκολύνει σημαντικά την υλοποίησή του και θα συμβάλλει με ιδιαίτερα δυναμικό τρόπο στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων, πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

Για να καταστεί το όραμα «κοινό» θα πρέπει να δημοσιοποιηθεί στα μέσα του Δήμου και να συζητηθεί η σημασία του για την επόμενη μέρα, σε συνδυασμό με τις συμπληρωματικές προτεραιότητες και του στόχους του παρόντος ΣΒΑΚ.

1.2 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Στην ενότητα αυτή διατυπώνονται οι **βασικές προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου Ελευσίνας, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό περιγράφηκε στην προηγούμενη ενότητα και ορίστηκαν έπειτα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης αλλά και από τη διαδικασία της πρώτης διαβούλευσης.

Οι προτεραιότητες αποτελούν ουσιαστικά την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019). Σκοπός των προτεραιοτήτων είναι να εξαλείψουν όσα προβλήματα εντοπίστηκαν και αφορούν στην κινητικότητα και να συγκεκριμενοποιήσουν τη μελλοντική εικόνα του δήμου μέσα από δεδομένες θεματικές.

Στα ΣΒΑΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

- ✓ **Αποδοτικότητα** (Efficiency)
- ✓ **Ζωντανός Οδικός Χώρος** (Liveable Streets)
- ✓ **Περιβάλλον** (Environment)
- ✓ **Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη** (Equity and Social Inclusion)
- ✓ **Ασφάλεια** (Safety)
- ✓ **Οικονομική Μεγέθυνση** (Economic Growth)

Εικόνα 1: Προτεραιότητες των ΣΒΑΚ





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Εντός του παραπάνω πλαισίου σχετικά με το ΣΒΑΚ Δήμου Ελευσίνας αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες (βλέπε Πίνακα παρακάτω) κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπεριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, δηλαδή:

- 1) **Περιβαλλοντικές:** εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος, κτλ.)
- 2) **Κοινωνικές:** εμπεριέχονται οι θεματικές αποδοτικότητα, ζωντανός οδικός χώρος, ισότητα και κοινωνική ένταξη, ασφάλεια (π.χ. Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση, Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κτλ.)
- 3) **Οικονομικές:** εντάσσεται η θεματική οικονομική μεγέθυνση (π.χ. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, Λειτουργικότητα Συστήματος Μεταφορών κτλ.)

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Ελευσίνας. Πρόκειται για δέκα (10) βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και επιχειρούν να δώσουν κατευθύνσεις λύσεων στα κυρίαρχα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίησή τους.

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.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

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 πατινία, 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.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

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.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι, μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, ο Δήμος Ελευσίνας θα καταστεί μια περιοχή, η οποία:

- ✓ θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας, τη ρύπανση αλλά και το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας,
- ✓ θα δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές,
- ✓ θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον,
- ✓ θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους,
- ✓ θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας,
- ✓ θα εξασφαλίσει καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας,
- ✓ θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες,
- ✓ θα εξασφαλίσει τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών,
- ✓ θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς.

Συνεπώς, ο Δήμος Ελευσίνας μέσα από το ΣΒΑΚ επιχειρεί να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται στις εναλλακτικές μετακινήσεις, μειώνοντας αισθητά την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η εκπόνηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την υιοθέτηση μιας σφαιρικής προσέγγισης, η οποία θα αντιμετωπίζει την αστική κινητικότητα ως ένα πολυδιάστατο ζήτημα, το οποίο αντλεί εργαλεία και τεχνικές από τον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Παράλληλα, το ΣΒΑΚ επενδύει ριζικά σε συμμετοχικές διαδικασίες και προσεγγίσεις, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.



2. Β΄ Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού

2.1 Διαβούλευση πολιτών και φορέων Δήμου Ελευσίνας- Διαδικτυακή έρευνα

Η συμμετοχή του κοινού είναι απαραίτητη σε όλα τα στάδια εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να συμμετάσχουν στις διαδικασίες σχεδιασμού είτε με άμεσο τρόπο (λαμβάνοντας μέρος σε διαβουλεύσεις, χρησιμοποιώντας εφαρμογές κινητών τηλεφώνων στις οποίες μπορούν να τονίσουν ακριβώς τα προβλήματα που εντοπίζουν και απαντώντας σε ερωτηματολόγια όπου μπορούν να διατυπώσουν και τις προτάσεις τους) ή με έμμεσο τρόπο (χρησιμοποιώντας, εν γνώσει τους, εφαρμογές κινητών τηλεφώνων οι οποίες συλλέγουν δεδομένα για τις μετακινήσεις τους όπως π.χ. επιλογή διαδρομής, μέσου μετακίνησης και χρονική διάρκεια). Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις παραπάνω πληροφορίες και αφού τις επεξεργαστεί τις λαμβάνει υπόψη της στη διαδικασία της διαμόρφωσης των προτάσεων.

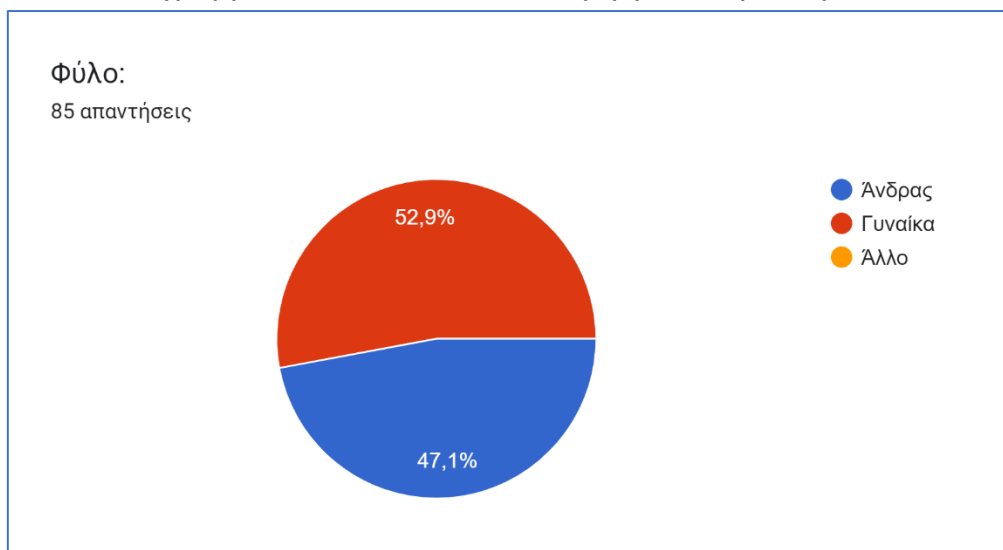
Στην 3^η Διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 28 Νοεμβρίου 2022 παρουσιάστηκαν τα εναλλακτικά σενάρια σε πολίτες και αρμοδίους φορείς κι έγιναν οι πρώτες τοποθετήσεις-παρατηρήσεις. Εν συνεχεία, με στόχο την ενεργή συμμετοχή των πολιτών στην επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου κινητικότητας για τις ανάγκες του Δήμου Ελευσίνας το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης, κλήθηκαν οι πολίτες να συμπληρώσουν ένα ερωτηματολόγιο το οποίο παρουσίαζε τα τρία εναλλακτικά Σενάρια Κινητικότητας.

2.2 Αποτελέσματα διαδικτυακής έρευνας

♦ Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Από το διάγραμμα της «Ποσοστιαίας κατανομή φύλου ερωτώμενων», παρατηρείται ότι οι γυναίκες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότερες (53% έναντι 47%).

Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων



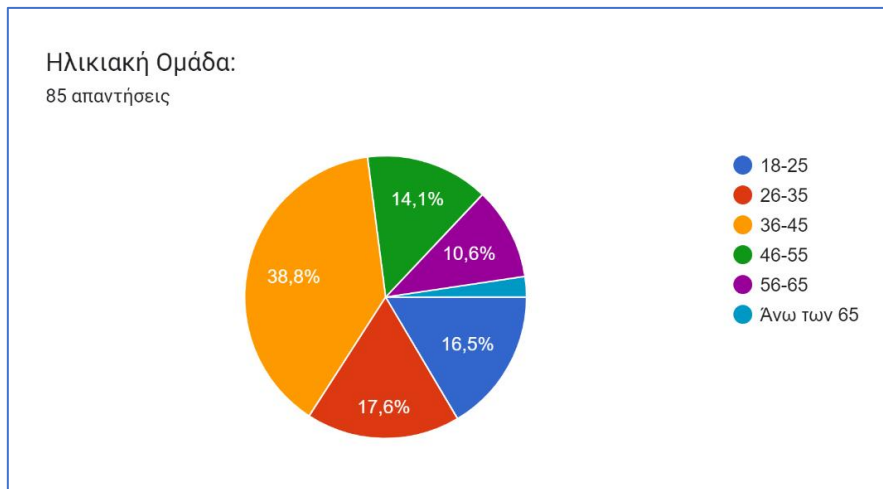
Παρακάτω ακολουθούν κάποια άλλα στοιχεία σχετικά με δημογραφικά χαρακτηριστικά των ατόμων που συμμετείχαν στην έρευνα.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων

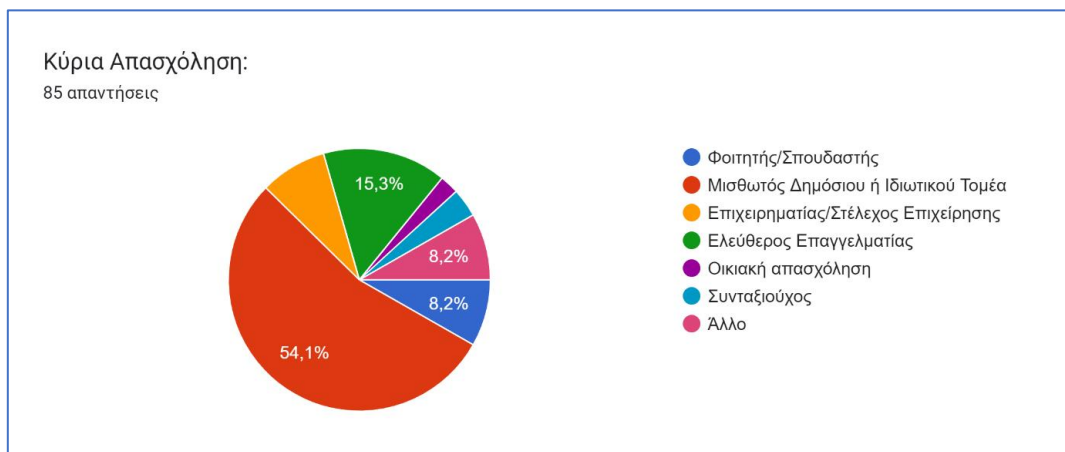
• Ηλικιακή κατανομή

Διάγραμμα 2: Ηλικιακή κατανομή δείγματος



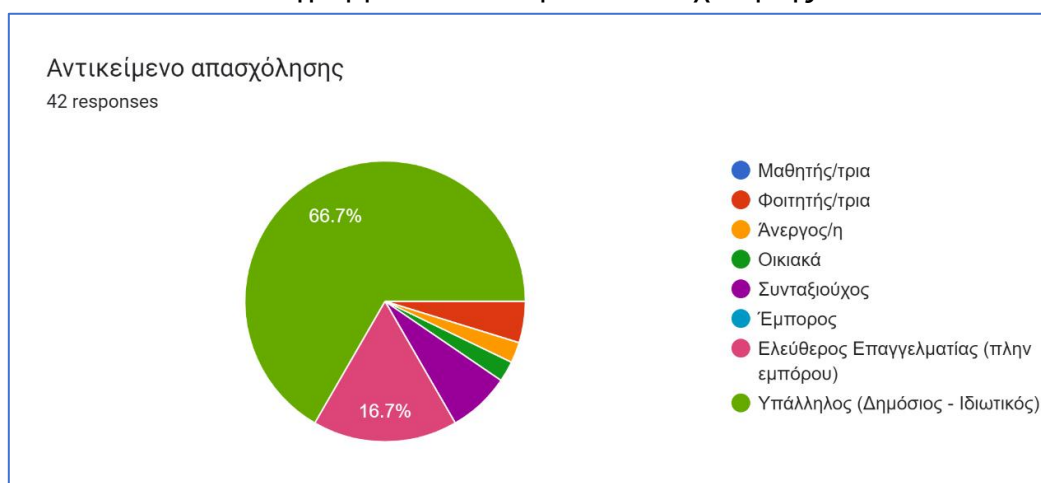
• Κύρια απασχόληση

Διάγραμμα 3: Κύρια απασχόληση



• Αντικείμενο απασχόλησης

Διάγραμμα 4: Αντικείμενο απασχόλησης





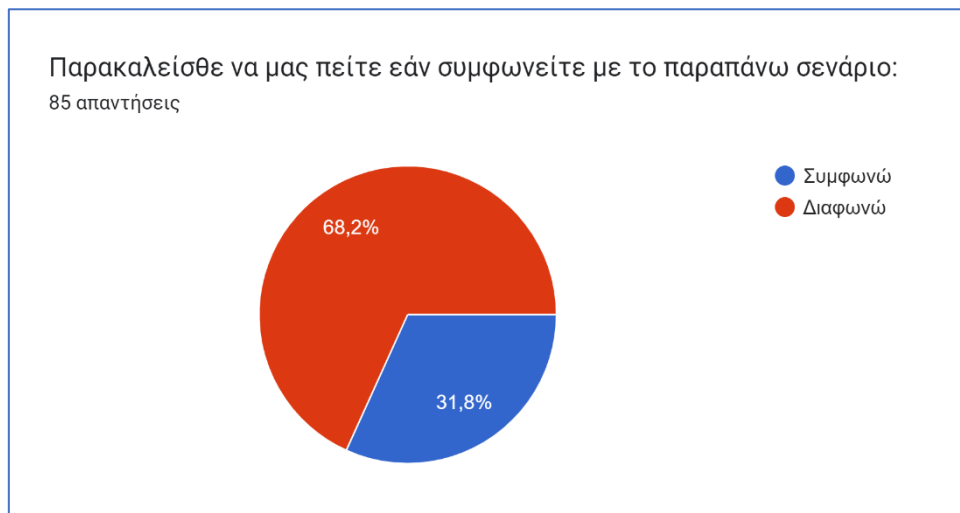
♦ Αξιολόγηση Σεναρίων

Αξιολόγηση Σεναρίου Απραξίας

Αφότου παρουσιάστηκε συνοπτικά το σενάριο απραξίας και οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνει ανά θεματική ενότητα για τους ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας, οι πολίτες κλήθηκαν να απαντήσουν αν συμφωνούν με το σενάριο ή όχι.

Το 68% διαφωνεί με το Σενάριο Απραξίας ενώ το 32% συμφωνεί.

Διάγραμμα 5: Άποψη πολιτών σχετικά με το Σενάριο Απραξίας



Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Απραξίας

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να παραθέσουν τις απόψεις τους για το Σενάριο Απραξίας. Συνοψίζονται τα παρακάτω σχόλια πολιτών:

- *Η χρόνια απραξία έχει οδηγήσει την πόλη σε άσχημη κατάσταση, καιρός είναι να υλοποιηθούν παρεμβάσεις*
- *Δεν οδηγεί κάπου η συγκεκριμένη κίνηση.*
- *Πρέπει να πραγματοποιηθούν έργα προτεραιοποίησης της κίνησης των ήπιων μορφών μετακίνησης.*
- *Στους δρόμους με αυξημένη κίνηση ανήκει και η Ερμού που χρειάζεται ειδική διαχείριση και η αξιοποίηση των αδόμητων οικοπέδων για χώρους στάθμευσης. Συστηματικά από Ερμού & Ρήγα Φεραίου έχουν απομακρυνθεί οι κάδοι απορριμμάτων & έχουν συγκεντρωθεί σε Ερμού & Αθηνάς ενώ ακόμα και στους παράπλευρους δρόμους δεν υπάρχει ούτε ένας κάδος.*
- *Θα πρέπει να αυξηθούν οι υπόγειοι κάδοι και συχνότητα συγκομιδής των σκουπιδιών & να ελευθερωθούν τα πεζοδρόμια από τους κάδους απορριμμάτων. Ακόμα & σε πρόσφατα ανακαινισμένες πλατείες τα πεζοδρόμια παραμένουν μικρά & μη προσβάσιμα λόγω των κάδων απορριμμάτων & την χωρίς χωροταξία τοποθέτηση των δέντρων.*

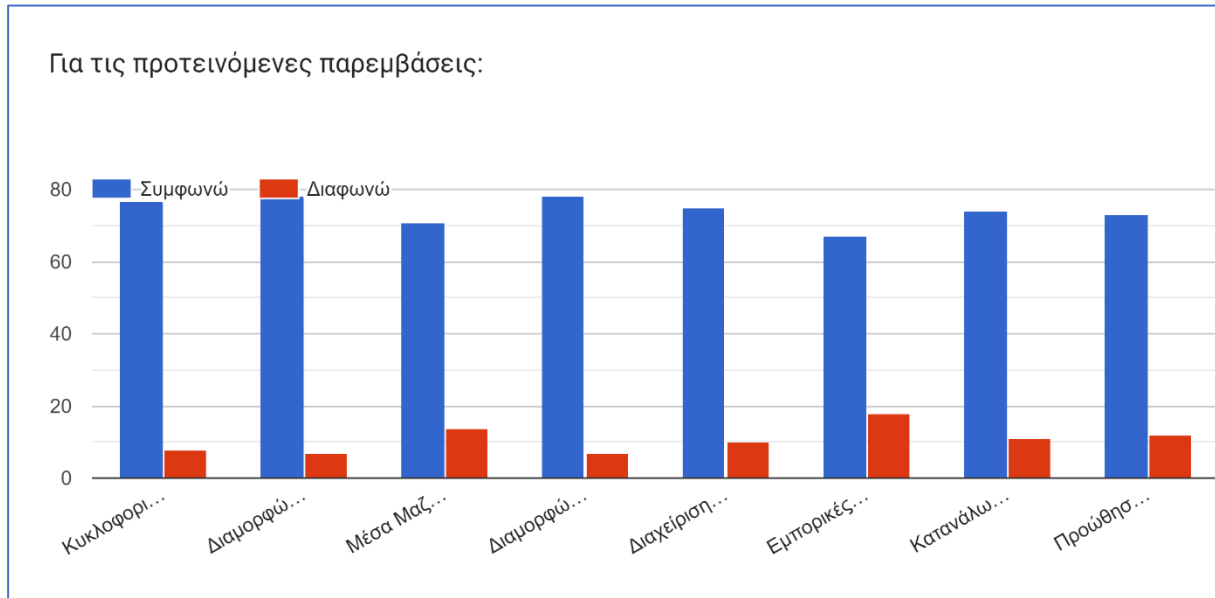


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Αξιολόγηση Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων

Αφότου παρουσιάστηκε συνοπτικά το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων και οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνει ανά θεματική ενότητα για τους ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας, οι πολίτες κλήθηκαν να απαντήσουν αν συμφωνούν με τις παρεμβάσεις ή όχι.

Διάγραμμα 6: Άποψη πολιτών σχετικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων



Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να παραθέσουν τις απόψεις τους για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων. Συνοψίζονται τα παρακάτω σχόλια πολιτών:

- *Θεωρώ ότι οι επεμβάσεις είναι μικρής εμβέλειας. Απαιτείται δυναμικότερη παρέμβαση στις 2 Δημοτικές ενότητες*
- *Πρέπει να ενταθούν οι αστικές συγκοινωνίες και να μπει ένα φρένο στις διαμετακομιστικές μεταφορές ιδιαίτερα στη ΔΕ Μαγούλας*
- *Να γίνεται καλύτερη διαχείριση κίνησης φορηγών*
- *Να προστεθεί η πεζοδρόμηση της οδού έμπροσθεν της εκκλησίας Αναλήψεως στην Μαγούλα*
- *Πρέπει οι εμπορικές μεταφορές να απομακρυνθούν από τον ιστό της πόλης*
- *Να προστεθεί και ειδικό δρομολόγιο τόσο αστικής όσο δημοτικής συγκοινωνίας με λεωφορεία και προασιακό στο νοσοκομείο Θριάσιο, με απευθείας δρομολόγιο από το σταθμό*
- *Όσον αφορά τα πεζοδρόμια θα συνιστούσα να φτιαχτούν από την αρχή χωρίς να υπάρχει κάποιο παρτέρι στη μέση του πεζοδρομίου όπου κάποιος άνθρωπος με αμαξίδιο ή θέμα κίνησης να μην μπορεί να περάσει και να στριμώχνεται*
- *Όχι μεταφορές από φορηγά και νταλίκες.*
- *Συμφωνώ σε όλα αλλά μου φαίνεται δύσκολο να υλοποιηθεί παρά το ότι αναφέρεται σε "ήπιες" παρεμβάσεις*
- *Αρχικά διαφωνώ με την νησίδα στην Ηρ.Πολυτεχνείου στη Μαγούλα, αφενός διότι η λογική της νησίδας έχει αποδειχθεί ότι δεν αυξάνει την ασφάλεια (βλ. Θριασίου Πεδίου, όπου η νησίδα δημιούργησε προβλήματα χωρίς να λύσει αυτά για τα οποία υποτιθεται ότι κατασκευάστηκε) και αφετέρου καθώς δημιουργεί*



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

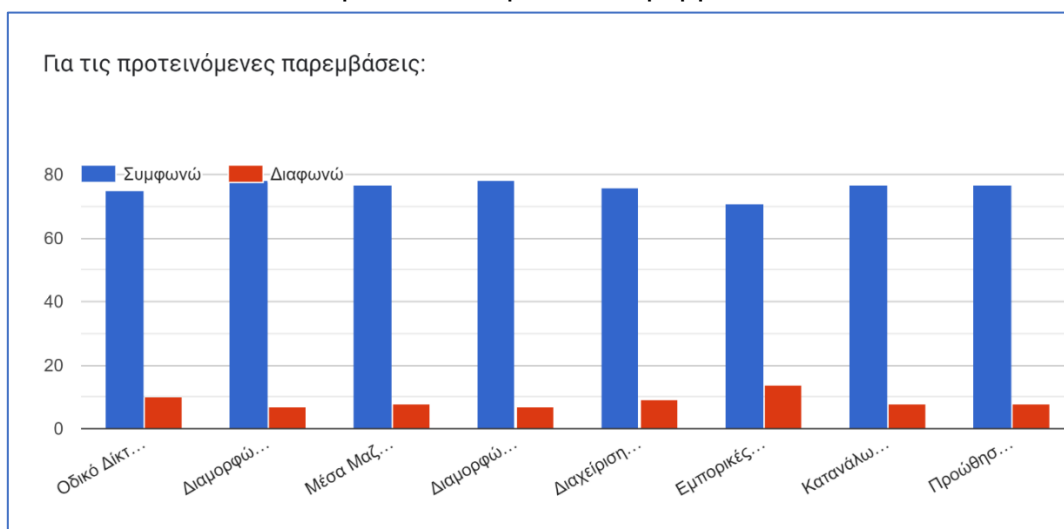
πρόβλημα στην είσοδο οχημάτων στο τμήμα της οδού Μαυρομιχάλη από Ηρ.Πολυτεχνείου προς Καραϊσκάκη. Θεωρώ ότι η επιδιωκόμενη ασφάλεια στο ύψος του σχολικού συγκροτήματος μπορεί να επιτευχθεί πολύ πιο αποτελεσματικά με μεγάλη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε αυτό το ύψος δημιουργώντας ένα "στόμιο", το οποίο θα μείωνε αισθητά το πλάτος του οδοστρώματος έξω από το σχολείο

- Επίσης πέρα από κατασκευή πεζοδρομίων στο τμήμα Κυπραίου-Θριάσιο Νοσοκομείο, θα πρέπει να προβλεφθεί και η αντίστοιχη κατασκευή πεζοδρομίων στη Θριασίου Πεδίου στο τμήμα Ηρ.Πολυτεχνείου- Προαστιακός.
- Οποιαδήποτε παρέμβαση σε πεζοδρόμια, θα πρέπει να περιλαμβάνει αναδιάταξη της φύτευσης ώστε να μην είναι άναρχη και να αντικατασταθούν δέντρα που δημιουργούν προβλήματα
- Χρειαζόμαστε ένα πάρκο και κυρίως δέντρα που λείπουν από την πόλη, γιατί έχουμε μόνο μόλυνση και τοξικό αέρα λόγω της βιομηχανοποιημένης περιοχής, αλλά και λόγω συχνών ατυχημάτων από πυρκαγιές σε τοξικά υλικά εταιρειών. Επίσης η ελεγχόμενη στάθμευση προφανώς αυτή που χρεώνεται μόνο θα χρεώσει τους πολίτες, αν λειτουργήσει η δημοτική αστυνομία αποτρεπτικά δεν θα υπάρχει θέμα.
- Πεζοδρόμια με προσβασιμότητα ΑΜΕΑ
- Προτείνω οι οδοί ηρώων Πολυτεχνείου και Αρτέμιδος να μονοδρομηθούν και όχι να κατασκευαστεί διάζωμα.

Αξιολόγηση Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Αφότου παρουσιάστηκε συνοπτικά το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων και οι παρεμβάσεις που περιλαμβάνει ανά θεματική ενότητα για τους ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας, οι πολίτες κλήθηκαν να απαντήσουν αν συμφωνούν με τις παρεμβάσεις ή όχι.

Διάγραμμα 7: Άποψη πολιτών σχετικά με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις του Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων



Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να παραθέσουν τις απόψεις τους για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων. Συνοψίζονται τα παρακάτω σχόλια πολιτών:

- Συμφωνώ σε όλα
- Απαιτείται ακόμα μεγαλύτερη προσπάθεια στο επίπεδο των μέσων αστικής συγκοινωνίας με οργάνωση κεντρικών κόμβων αλλαγής μέσων
- Περισσότερος χώρος στους πεζους
- Είναι πολύ καινοτόμο για την περιοχή της Μαγούλας, αλλά συμφωνώ με την πεζοδρόμηση της οδού έμπροσθεν του Ιερού Ναού Αναλήψεως.
- Δεν υπάρχει λόγος να προχωρήσουμε σε τόσο έντονες παρεμβάσεις ιδιαίτερα στη Μαγούλα
- Να προστεθεί δρομολόγιο Θριάσιο νοσοκομείο, σταθμός μετρό, Προαστιακός να εξυπηρετεί την βιομηχανική διαδρομή Μαγούλα- Ασπρόπυργος
- Υπερβολικές αλλαγές που δεν νομίζω να βρουν ανταπόκριση, επίσης υπερβολικό υψηλό κόστος και δε νομίζω σε σχέση με το ήπιο πλάνο τα οφέλη είναι πολύ περισσότερα
- Διάνοξη της Θριασίου Πεδίου μέχρι την Λ.Στάμου.
- Ανάπλαση παλιάς Μαγούλας (πίσω από Πλατεία) με πλακόστρωση και φωτισμό
- Η κυκλοφοριακή οργάνωση φαίνεται πιο ολοκληρωμένη στην ήπια παρέμβαση για την μάγουλα
- Προτείνω οι οδοί ηρώων Πολυτεχνείου και Αρτέμιδος να μονοδρομηθούν και όχι να κατασκευαστεί διάζωμα

Επιλογή Οριστικού σεναρίου 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).



2.3 Οριστικοποίηση οράματος ΣΒΑΚ Ελευσίνας

Τόσο οι φορείς όσοι και οι πολίτες του Δήμου είχαν τη δυνατότητα να τοποθετηθούν σχετικά με τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης του συμμετοχικού σχεδιασμού, καθώς μέσω των απαντήσεων για τα προτεινόμενα μέτρα των σεναρίων δόθηκε η γραμμή και για το όραμα και τις προτεραιότητες. Από το σύνολο των απαντήσεων που δόθηκαν φαίνεται ότι οι ερωτώμενοι ενέκριναν το αρχικό όραμα.

Τούτων δοθέντων, επί της ουσίας υπήρξε συναίνεση στην αρχική διατύπωση και για αυτό εν τέλει δεν άλλαξε το όραμα παρέμεινε το ίδιο με το αρχικό. Το όραμα λοιπόν για την κινητικότητα στον Δήμο Ελευσίνας είναι το 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.»

Ομοίως, όσον αφορά τις **προτεραιότητες** εν τέλει παρέμειναν οι ίδιες με τις αρχικές όπως αυτές αναφέρονται στην Ενότητα 1.2 (Πίνακας 1).

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι, μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, ο Δήμος Ελευσίνας θα καταστεί μια περιοχή, η οποία:

- ✓ θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας, τη ρύπανση αλλά και το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας,
- ✓ θα δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές,
- ✓ θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον,
- ✓ θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους,
- ✓ θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας,
- ✓ θα εξασφαλίσει καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας,
- ✓ θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες,
- ✓ θα εξασφαλίσει τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών,
- ✓ θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς.

Συνεπώς, ο Δήμος Ελευσίνας μέσα από το ΣΒΑΚ επιχειρεί να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται στις εναλλακτικές μετακινήσεις, μειώνοντας αισθητά την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου.

Τέλος, επισημαίνεται ότι η εκπόνηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτει την υιοθέτηση μιας σφαιρικής προσέγγισης, η οποία θα αντιμετωπίζει την αστική κινητικότητα ως ένα πολυδιάστατο ζήτημα, το οποίο αντλεί εργαλεία και τεχνικές από τον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Παράλληλα, το ΣΒΑΚ επενδύει ριζικά σε συμμετοχικές διαδικασίες και προσεγγίσεις, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας.



3. Προσδιορισμός Επιμέρους Στόχων

Η μεθοδολογική ροή εκπόνησης 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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

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 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

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%



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Σ6.2 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας	Μέσο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	Υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	Πολύ υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 80%-100% των (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	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ελευσίνας
Στάδιο 3: Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Στόχων

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
	Λειτουργία του συστήματος	Λειτουργία του συστήματος	Λειτουργία του συστήματος
Σ9.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυσασμένες μετακινήσεις	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή
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.