

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3 & 4 – ΦΑΣΗ Β – ΣΤΑΔΙΟ 3 & 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ – ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021

Diadikasia Business Consulting SA

DBC diadikasia

Περιεχόμενα

Εισαγωγή 4

Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων .. 7

Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω 7

Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία του Αιγάλεω 10

Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων 10

Μέτρα Ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας 18

Μέτρα διαχείρισης της Στάθμευσης 18

Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών 19

Μέτρα Διαχείρισης βαρέων οχημάτων 20

Δημιουργία Superblocks 21

Παράδειγμα πόλης εντός του Ελλαδικού Χώρου 23

Συμπέρασμα 24

Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας 26

Ήπιο Σενάριο 30

Ριζοσπαστικό Σενάριο 32

Προκαταρκτική ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω 34

Όραμα Δήμου Αιγάλεω 34

Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών; 36

Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετία. 37

Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω 42

Ανάπτυξη και αξιολόγηση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων 50

Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων 50

Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω 63

Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ 63

Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων 70

Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων 89

Μέτρα παρέμβασης και πακέτα μέτρων 93

Διαβουλεύσεις 104

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Πίνακας S.W.O.T για το Δήμο Αιγάλεω 7
Πίνακας 2: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για το Δήμο Αιγάλεω 27
Πίνακας 3: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω 38
Πίνακας 4: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω 44
Πίνακας 5: Πιθανά/ αποτελεσματικά μέτρα 50

Πίνακας 6: Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ 63
Πίνακας 7: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων 89

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1- Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας..... 5
Εικόνα 2 - Το δεύτερο στάδιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας..... 6
Εικόνα 3 - Ολοκληρωμένοι (αριστερά) και υπό κατασκευή (δεξιά) ποδηλατόδρομοι – Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/cycling)..... 11
Εικόνα 4 - Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί προστασίας σχολείων, Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/people-friendly-streets#)..... 12
Εικόνα 5 - Χάρτης Πεζών Aveiro, Πορτογαλία (Πηγή Δεδομένων: https://ontheworldmap.com/portugal/city/aveiro/aveiro-tourist-map.html)..... 13
Εικόνα 6 - Διαδρομές ποδηλάτου στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility)..... 14
Εικόνα 7 - Σταθμοί ενοικίασης και κοινόχρηστων ποδηλάτων/ηλεκτρικών σκούτερ στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility)..... 15
Εικόνα 8 - Χάρτης Ποδηλατικού Δικτύου στην Brescia 16
Εικόνα 9 - Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων “beÁgueda” (Πηγή Δεδομένων: https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/agueda/)..... 17
Εικόνα 10 - Superblocks στην πόλη Vitoria – Gasteiz (Πηγή Δεδομένων: https://www.interregeurope.eu/)..... 22
Εικόνα 11- Superblocks στην Βαρκελώνη (Πηγή Δεδομένων: https://www.lifo.gr/) . 23
Εικόνα 12 - Ανάπλαση και Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (ΠΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΕΣΠΑ 2014-20) (Πηγή Δεδομένων : Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (kavala.gov.gr))..... 24
Εικόνα 13 - Ήπιο Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας 31
Εικόνα 14 - Ήπιο Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς..... 31
Εικόνα 15- Ριζοσπαστικό Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας 32
Εικόνα 16 - Ριζοσπαστικό Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς 33
Εικόνα 17 - Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια 100
Εικόνα 18 - Διαχείριση Στάθμευσης 100
Εικόνα 19 - Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου 101
Εικόνα 20 - Δίκτυο Κίνησης Πεζού 101
Εικόνα 21 - Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων..... 102
Εικόνα 22 - Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων..... 102
Εικόνα 23 - Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας 103

Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης, ενώ στοχεύει ταυτόχρονα στην προάσπιση της περιβαλλοντικής ακεραιότητας, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα (Nikitas et al., 2021).

Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης». Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τις συμβατικές μελέτες, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς. Παράλληλα εξετάζει το σύστημα μεταφορών ορίζοντας δράσεις κατά προτεραιότητα και μέτρα που εκτός από παρεμβάσεις στο πεδίο αναφέρονται και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος Αιγάλεω επενδύει στις στρατηγικές της βιώσιμης κινητικότητας, μειώνοντας την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στοχεύοντας στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων. Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα που εντοπίζονται στο Αιγάλεω, αφορούν κατά βάση στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Με αφετηρία την ανάγκη για στροφή σε μία διαφορετική προσέγγιση του αστικού περιβάλλοντος και της λειτουργικότητάς του, αναπτύσσονται τα δώδεκα βήματα ενός ΣΒΑΚ (βλ. Εικόνα 1). Αυτά, κατανέμονται σε τέσσερα ευρύτερα στάδια, τα οποία παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω:

1. Προετοιμασία και ανάλυση
2. Ανάπτυξη στρατηγικής
3. Σχεδιασμός μέτρων
4. Υλοποίηση και παρακολούθηση



Εικόνα 1- Τα δώδεκα βήματα του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στο παρόν παραδοτέο, περιγράφονται όλες τις δράσεις που έλαβαν χώρα κατά το δεύτερο στάδιο του ΣΒΑΚ, αυτό του καθορισμού της στρατηγικής (βλ. Εικόνα 2) που θα ακολουθήσει ο Δήμος Αιγάλεω για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Στο εν λόγω στάδιο, πραγματοποιούνται τα εξής βήματα:

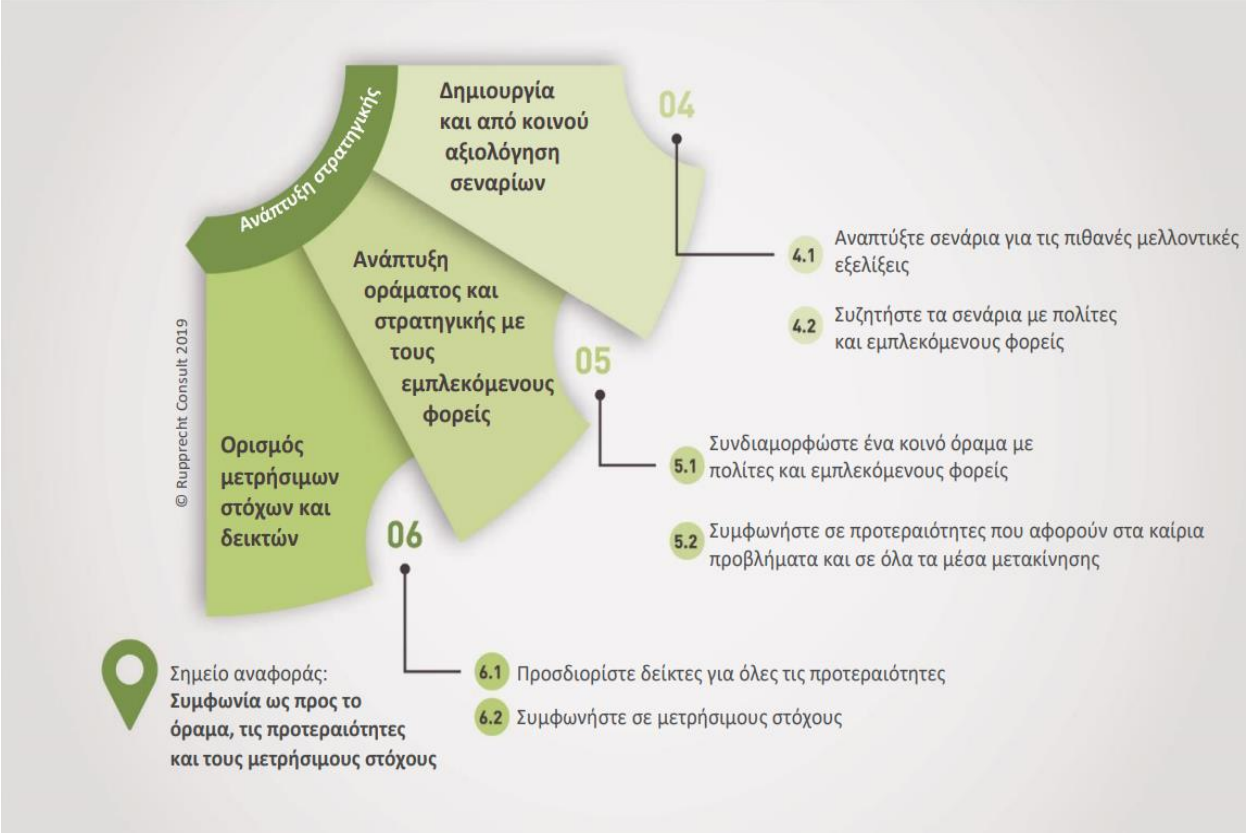
1. Δημιουργούνται τα εν δυνάμει σενάρια εφαρμογής βάσει των επιλογών που προτιμώνται για την πιθανή μελλοντική εξέλιξη της περιοχής. Έπειτα, πραγματοποιείται μία από κοινού αξιολόγηση.
2. Παράλληλα, αναπτύσσεται το όραμα για την περιοχή και τίθενται οι προτεραιότητες σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς. Μέσα από αυτή διαδικασία, εξάγονται βασικοί άξονες σχετικά με την επιθυμητή μελλοντική εικόνα της πόλης.
3. Τέλος, ορίζονται δείκτες και μετρήσιμοι στόχοι, έτσι ώστε να είναι δυνατός ο προσδιορισμός του βαθμού επιτυχίας των στρατηγικών που αναπτύχθηκαν.

Με την ολοκλήρωση του δεύτερου σταδίου του ΣΒΑΚ, ουσιαστικά έχει επιτευχθεί η συμφωνία ως προς το όραμα, τις προτεραιότητες και τους μετρήσιμους στόχους και γίνεται η μετάβαση στο τρίτο στάδιο, όπου πραγματοποιείται ο σχεδιασμός των μέτρων.

Η ανάπτυξη της στρατηγικής έλαβε υπόψη:

- την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης
- τις απόψεις χρηστών

- τον καθορισμό της μελλοντικής της εξέλιξης σε σχέση με την πληθυσμιακή εξέλιξη, την εξέλιξη των μετακινήσεων, τις προγραμματισμένες υποδομές οδικού δικτύου και την εξέλιξη του Δικτύου Δημοσίων Συγκοινωνιών
- τις προτεραιότητες της πόλης (όπως αυτές διαμορφώθηκαν από την ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου). Οι προτεραιότητες έλαβαν υπόψη τις πολιτικές και στρατηγικές που έχουν υιοθετηθεί από τον Δήμο και αφορούν στον αστικό και χωροταξικό σχεδιασμό, στην οικονομική ανάπτυξη, στο περιβάλλον, στην ασφάλεια, στην προσβασιμότητα και στον τομέα της καινοτομίας.



Εικόνα 2 - Το δεύτερο στάδιο του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος, προτεραιοτήτων και στόχων

Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω

Για την αποτελεσματικότερη αναζήτηση των προβλημάτων που χρήζουν επίλυσης, σημαντική είναι η συμβολή του πίνακα SWOT. Ο συγκεκριμένος πίνακας αποτελεί μία ποιοτική μέθοδο οργανωμένης παρουσίασης των δυνατοτήτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών που διέπουν μία περιοχή. Ως εκ τούτου, καθίσταται δυνατός ο εύκολος εντοπισμός είτε των ελλείψεων είτε των ήδη υπαρχουσών ζητημάτων προς διόρθωση.

Πίνακας 1: Πίνακας S.W.O.T για το Δήμο Αιγάλεω

S (Strengths)	W (Weaknesses)
• Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου • Εξυπηρέτηση περιοχής από 3 σταθμούς μετρό • Αρκετά πυκνό δίκτυο Μ.Μ.Μ., μεγάλο ποσοστό κάλυψης της συνολικής επιφάνειας του Δήμου • Ύπαρξη σημαντικών χώρων πολιτισμού • Ύπαρξη υπερτοπικών πόλων έλξης (ΠΑ.Δ.Α., Εμπορικά κέντρα, Άλσος Μπαρουτάδικο) • Πεζοδρομημένοι οδοί στο κέντρο με υποδομές προσβασιμότητας για ΑμεΑ • Ύπαρξη υποδομών πεζοδρομίων με ικανοποιητικό πλάτος οδοστρώματος και υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές περιοχές • Συμμετοχή του Δήμου στο Σύμφωνο Δημάρχων για την Ενέργεια και το Κλίμα για το 2030 • Ολοκλήρωση στρατηγικών και κυκλοφοριακών μελετών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας • Άμεση σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας μέσω οδών ταχείας κυκλοφορίας • Ύπαρξη 5 μεγάλων οδικών αρτηριών εντός των ορίων ή και περιμετρικά του Δήμου	• Ανομοιόμορφη κατανομή κοινόχρηστων χώρων/χώρων πρασίνου, δύσκολη πρόσβαση από το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου λόγω της Λ. Θηβών, η οποία συνιστά ένα ιδιαίτερο τεχνητό φραγμό που χωρίζει τις ανατολικές με τις δυτικές γειτονιές του Δήμου • Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομιών εντός των γειτονιών, τα οποία συχνά δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές • Ασυνέχεια υποδομών κίνησης (τμηματικοί πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι) • Ανεπάρκεια εξοπλισμών προσβασιμότητας και απουσία ενιαίου δικτύου εξυπηρέτησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες • Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών • Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες • Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων σε μη κεντρικές αρτηρίες • Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων

	χώρων/ Έντονο πρόβλημα στάθμευσης • Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων • Έλλειψη οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης • Η ύπαρξη μεγάλων οδικών αρτηριών επιβαρύνει την κυκλοφοριακή κατάσταση του δικτύου και ενισχύει την επικίνδυνη οδήγηση των ΙΧ και τα προβλήματα ασφάλειας των πεζών
 **O (Opportunities)**	 **T (Threats)**
• Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις • Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα) • Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη • Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ • Τριπλή Ανάπλαση Ελαιώνα (πολλαπλά περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη) • Επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό • Άμεση υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ. και Σ.Φ.Η.Ο.	• Έλλειψη κρατικών πόρων λόγω οικονομικής κρίσης • Μη επιθυμία του κοινού στη λήψη αποφάσεων στο σχεδιασμό • Παγκόσμια οικονομική κρίση που επηρεάζει όλους τους τομείς της ανάπτυξης • Πανδημία COVID -19 • Γραφειοκρατικές καθυστερήσεις για την επικαιροποίηση του θεσμικού πλαισίου σε κατεύθυνση της βελτίωσης της αστικής κινητικότητας, και ιδιαιτέρως της κινητικότητας των ευάλωτων κοινωνικώνομάδων • Ασυμφωνίες- ασυνέχειες μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων σχεδιασμού • Αντίδραση τοπικής κοινωνίας σε μέτρα περιορισμού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ή στάθμευσης

Με γνώμονα την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τον πίνακα SWOT, αλλά και τα σχόλια των εμπλεκόμενων μερών μέσα από τις διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού, προσδιορίστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα προς επίλυση. Ακολουθεί, η καταγραφή τους ανά κατηγορία:

Προβλήματα σχετικά με τη χρήση οχημάτων

- Κυριαρχία των ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις.
- Παράνομη στάση και στάθμευση σε πλήθος κρίσιμων οδών και διασταυρώσεων.

- Επιβαρυμένη κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή λόγω των συγκοινωνιακών αξόνων υπερτοπικής σημασίας που υπάρχουν και ενισχύουν την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και ευρύτερα την επικίνδυνη οδήγηση εις βάρος των πεζών.
- Ανεπαρκείς συνθήκες κίνησης πεζών και οχημάτων σε σημαντικά σημεία του οδικού δικτύου όπου εντοπίζονται ακατάλληλα διαμορφωμένοι κόμβοι.
- Προβληματική χωροθέτηση κυκλοφοριακών στοιχείων – ρυθμίσεων.
- Έντονη η ύπαρξη των αυτοκινήτων εντός του κέντρου της πόλης.
- Ανεπάρκεια οργανωμένων δημόσιων χώρων – θέσεων στάθμευσης.
- Ανάγκη ύπαρξης χώρων στάθμευσης περιφερειακά του Δήμου.

Προβλήματα σχετικά με τη συγκοινωνία

- Γηρασμένος στόλος οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας με πληθώρα επιβλαβών συνεπειών στο αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.
- Ανεπάρκεια εξοπλισμού προσβασιμότητας για την εξυπηρέτηση ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες τόσο στις στάσεις όσο και στα ίδια τα μέσα.
- Ύπαρξη αναχρονιστικών συστημάτων πληροφόρησης των χρηστών, τα οποία συχνά έχουν περιορισμένη ακρίβεια.

Προβλήματα σχετικά με τους πεζούς και τις ευάλωτες ομάδες

- Επισφαλείς συνθήκες για πεζούς, ποδηλάτες, ευάλωτους χρήστες και οδηγούς οχημάτων σε συμβολές οδών.
- Ελλιπείς ρυθμίσεις και τμηματικές υλοποιημένες παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές γύρω από σημεία ενδιαφέροντος.
- Ασυνέχεια δικτύου πεζού.
- Απουσία διαβάσεων πεζών σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές σε περιοχές του Δήμου όπου κρίνονται απαραίτητες.
- Απουσία κατάλληλου δικτύου πεζοδρομίων σε τμήματα του Δήμου και κυρίως στο εσωτερικό των γειτονιών.
- Μόνιμα εμπόδια σε υφιστάμενα πεζοδρόμια (Δίκτυα ΟΚΩ, σκαλιά κ.α.).
- Απουσία συνδέσεων κοινοχρήστων χώρων και πόλων ενδιαφέροντος με δίκτυο πεζού – πεζοδρόμων – οδούς με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων.
- Έλλειψη υποδομών προσβασιμότητας σε μη κεντρικές αρτηρίες και ευρύτερα απουσία δικτύου κίνησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες.
- Χαμηλός αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.

Προβλήματα σχετικά με το δίκτυο ποδηλάτου

- Ελλιπές δίκτυο ποδηλάτου.
- Ασυνέχεια δικτύου ποδηλάτου ως προς τη σύνδεση κρίσιμων πόλων όπως α) το Π.Α.Δ.Α. β) τα μεγάλα εμπορικά κέντρα και ευρύτερα τις χρήσεις

αναψυχής, γ) το άλσος Μπαρουτάδικο, δ) οι χώροι εκπαίδευσης ε) τους σταθμούς ΜΕΤΡΟ και στ) τις προς ανάπλαση εκτάσεις του Ελαιώνα.

- Ελλιπής ανάπτυξη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων.
- Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- Απουσία κόμβων συνδυασμένων μεταφορών με δυνατότητα park&bike.

Το σύνολο των προαναφερθέντων προβλημάτων καθόρισε τις απαιτήσεις σχεδιασμού για τον Δήμο Αιγάλεω και πλαισίωσε τη διατύπωση του οράματος. Για την επίτευξη των απαιτήσεων σχεδιασμού, προτάθηκαν συγκεκριμένες κατηγορίες παρεμβάσεων (γενικά μέτρα) και διαμορφώθηκαν δύο διαφορετικές εναλλακτικές στρατηγικές διαχείρισης της κινητικότητας. Κάθε εναλλακτική στρατηγική επιλέχτηκε με στόχο να εξυπηρετεί συγκεκριμένες αρχές σχεδιασμού για την πόλη και περιέλαβε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό τις κατηγορίες παρεμβάσεων.

Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία του Αιγάλεω

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια αναλυτική προσέγγιση μέτρων και πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί τόσο σε πόλεις και περιοχές του εξωτερικού όσο και του ελλαδικού χώρου. Οι θεματικές ενότητες που μελετήθηκαν είναι:

1. Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων
2. Μέτρα ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας
3. Μέτρα διαχείρισης στάθμευσης
4. Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών
5. Μέτρα διαχείρισης βαρέων οχημάτων
6. Δημιουργία SuperBlocks

Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων

Α) Προώθηση του περπατήματος

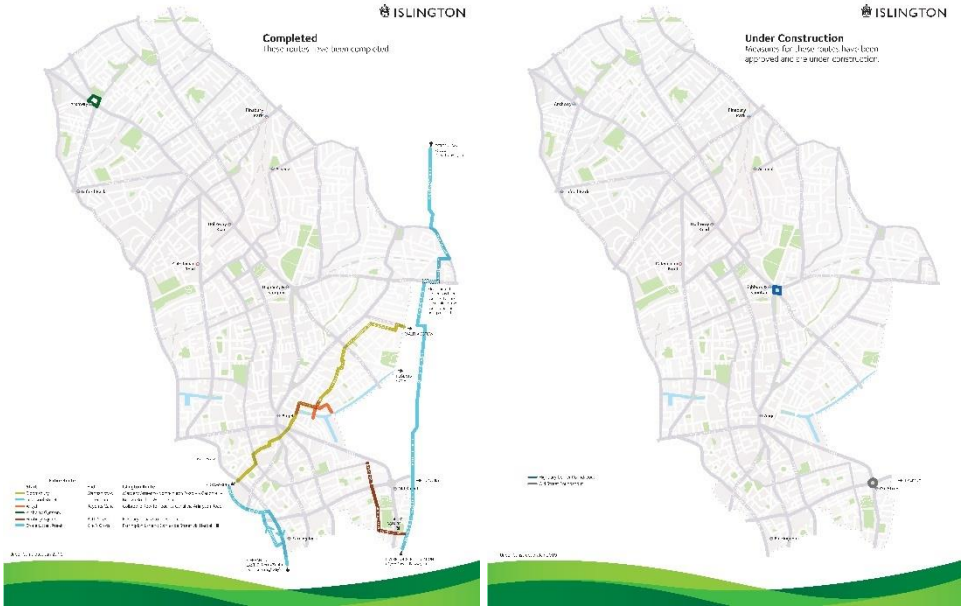
Islington, Αγγλία

Το **Islington** αποτελεί έναν από τους κεντρικούς δήμους της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου. Σύμφωνα με στοιχεία του 2015, ο πληθυσμός του δήμου ανερχόταν σε 215,667 κατοίκους. Αναφορικά με τη γεωμορφολογία του, πρόκειται για μια περιοχή χωρίς σημαντικές υψομετρικές αυξομειώσεις γεγονός που ευνοεί το ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση.

Πράγματι, το 81% των καθημερινών μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο, πεζή μετακίνηση και δημόσια συγκοινωνία, γεγονός που εντάσσει το δήμο του Islington στους επτά δήμους του Λονδίνου που ήδη έχουν ξεπεράσει το όριο του 80% των καθημερινών μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα. Σε αυτό έχει συμβάλλει η καλή ποιότητα παρεχόμενης δημόσιας συγκοινωνίας που επιτρέπει την αυξημένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και κοινόχρηστων μέσων.

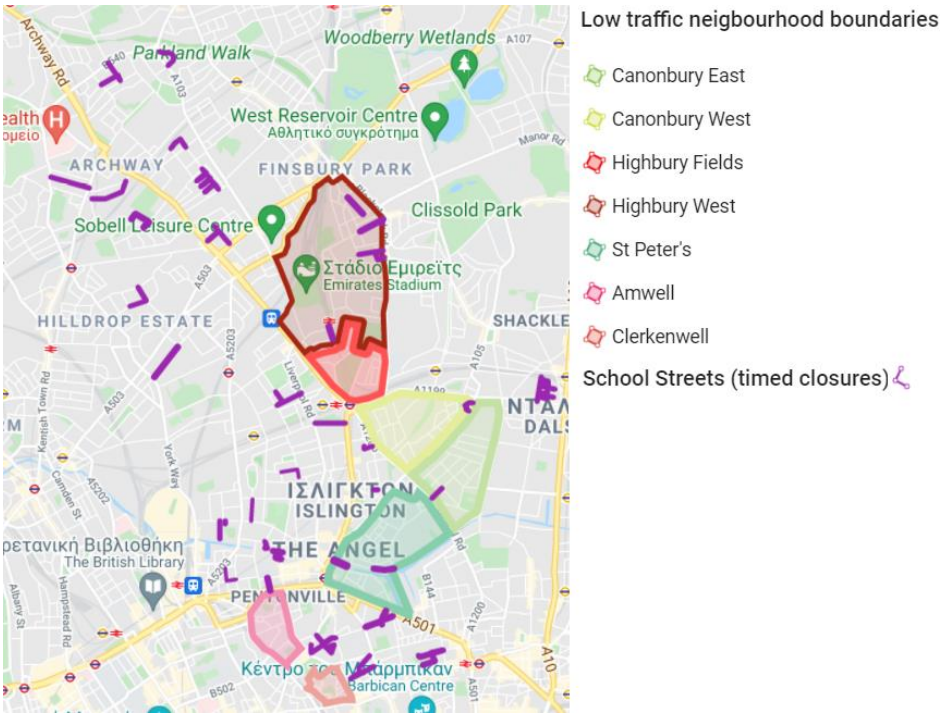
Η ιδιαίτερη σημασία που δίνεται από πλευράς της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ενεργές μετακινήσεις και δει στο ποδήλατο είναι εύκολα αντιληπτή και από την

ιστοσελίδα του Δήμου όπου υπάρχει ξεχωριστή ενότητα για τους ποδηλάτες στην οποία μπορούν να ενημερωθούν για τις διαθέσιμες, τις υπό κατασκευή αλλά και τις υπό διερεύνηση ποδηλατικές διαδρομές, τους τρόπους ενοικίασης ποδηλάτων (συμβατικών και ηλεκτρικών), τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης κ.α. ενώ στο πλαίσιο ενδυνάμωσης της ποδηλατικής κουλτούρας παρέχονται και αντίστοιχα σεμινάρια εκμάθησης.



Εικόνα 3 - Ολοκληρωμένοι (αριστερά) και υπό κατασκευή (δεξιά) ποδηλατόδρομοι – Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/cycling)

Επίσης έχει καθιερώσει όριο 20mph σε όλους τους δρόμους τοπικού ενδιαφέροντος ενώ έχει απαγορεύσει την μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε δρόμους περιμετρικά των σχολείων κατά τις ώρες μετακίνησης μαθητών από και προς αυτό, με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων με θύματα μαθητές ή συνοδούς τους αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησής τους. Ταυτόχρονα, έχει υλοποιήσει περιοχές στις οποίες απαγορεύεται το αυτοκίνητο (car – free area) ενώ έχουν αναπλαστεί διάφοροι οδικοί άξονες ή τμήματα αυτών με γνώμονα την προώθηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης και την προστασία του πεζού (people-friendly streets).



Εικόνα 4 - Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί προστασίας σχολείων, Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/people-friendly-streets#)

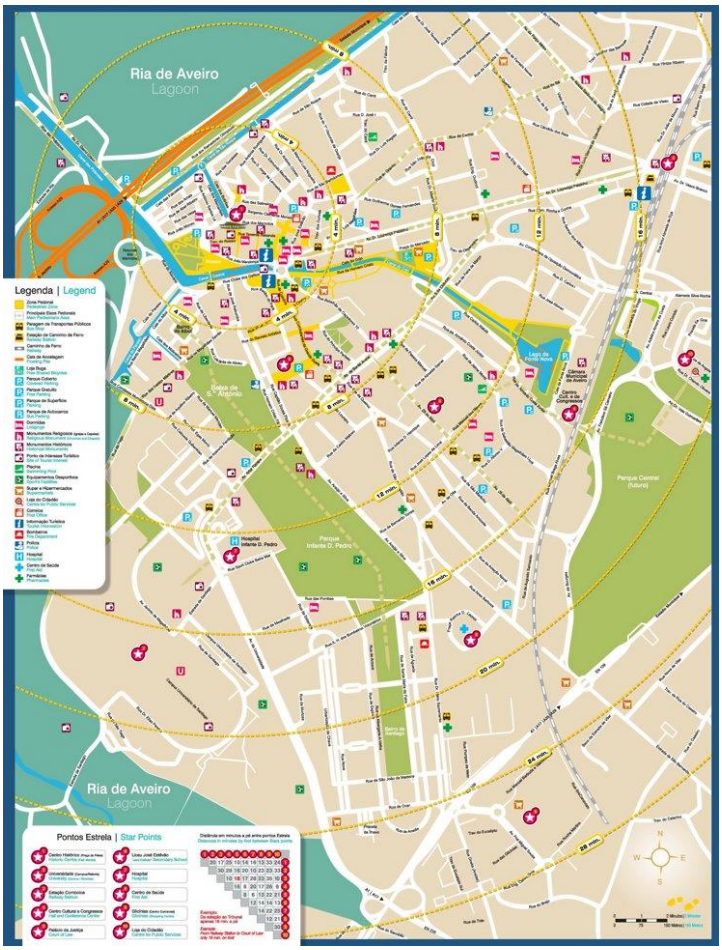
Aveiro, Πορτογαλία

Το Αβέιρο είναι ένας δήμος στην Πορτογαλία με έκταση 199,9 τ.χλμ. και πληθυσμό 73.559 κατοίκους. Έδρα του Δήμου είναι η πόλη Aveiro, μια βιομηχανική πόλη στην οποία εντοπίζεται ένα από τα δυναμικότερα πανεπιστήμια της Πορτογαλίας, που προσελκύουν χιλιάδες σπουδαστές στην πόλη. Στην εν λόγω πόλη, στην κατεύθυνση της εμπλοκής των κατοίκων στις ενεργές μετακινήσεις και πιο συγκεκριμένα του περπατήματος, δημιουργήθηκαν δύο χάρτες που στόχευαν στην απομυθοποίηση των αποστάσεων εντός της.

Ο πρώτος απευθύνεται σε κατοίκους και καταστηματάρχες της Beira-Mar (ιστορικό κέντρο της πόλης). Εκτός από την εμφάνιση όλων των καταστημάτων, των υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων στην περιοχή, παρουσίασε ένα σύστημα αποτυπώματος που εναλλάσσεται σε 4 χρώματα, επαναλαμβανόμενο για να αντιπροσωπεύει κάθε «λεπτό περπατήματος», οπότε ήταν πολύ εύκολο για τους χρήστες να υπολογίσουν το χρόνο που απαιτείται για να περπατήσουν για κάθε διαδρομή.

Ο δεύτερος προοριζόταν για όλους καθώς περιλαμβάνει και δεύτερη γλώσσα. Με συνεισφορές πολλών ειδικών στόχευε στο να αναδείξει την κλίμακα των πεζών της πόλης. Σχεδιάστηκε για να βοηθήσει στην αλλαγή της αντίληψης των χρηστών της πόλης και να τους κάνει να εξετάσουν τη βιωσιμότητα του περπατήματος για τα περισσότερα από τα καθημερινά ταξίδια τους. Ο χάρτης εμφανίζει ολοκληρωμένες τουριστικές πληροφορίες, δείχνοντας σημεία ενδιαφέροντος και προτεινόμενες διαδρομές πεζοπορίας. Δείχνει επίσης "κύκλους προσβασιμότητας" - ένα σύστημα ομόκεντρων αποστάσεων εντός λεπτών περπατήματος σε απόσταση 300 μέτρων / 4 λεπτών. Προσδιορίζει τα "Star Points" (κύριες γεννήτριες κυκλοφορίας πεζών), όπως

σιδηροδρομικούς σταθμούς, πανεπιστήμια, νοσοκομεία, και περιέχει έναν πίνακα όπου οι χρήστες μπορούν να δουν τις αποστάσεις με τα πόδια μέσα σε λίγα λεπτά μεταξύ κάθε ενός από αυτά τα 10 σημεία αστέρων. Οι χάρτες αυτές αναδείχθηκαν σημαντικά εργαλεία για την ανάπτυξη του περπατήματος.



Εικόνα 5 - Χάρτης Πεζών Aveiro, Πορτογαλία (Πηγή Δεδομένων: https://ontheworldmap.com/portugal/city/aveiro/aveiro-tourist-map.html)

Β) Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου

-Έμφαση στην βελτίωση των υποδομών

Η ενίσχυση των υποδομών για τη χρήση των ποδηλάτων αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο το οποίο αφενός προσελκύει περισσότερους χρήστες και αφετέρου επηρεάζει το μοντέλο των μετακινήσεων της πόλης.

Monza, Ιταλία

Η πόλη Monza της Ιταλίας έχει πληθυσμό που ανέρχεται σε 121.000 κατοίκους περίπου ενώ απέχει 15km από την πόλη του Μιλάνου. Στη πόλη αυτή λειτουργούν 58.500 εταιρείες μικρού και μεσαίου μεγέθους ενώ ο τομέας της κλωστοϋφαντουργίας είναι ένας από τους κύριους τομείς ανάπτυξης.

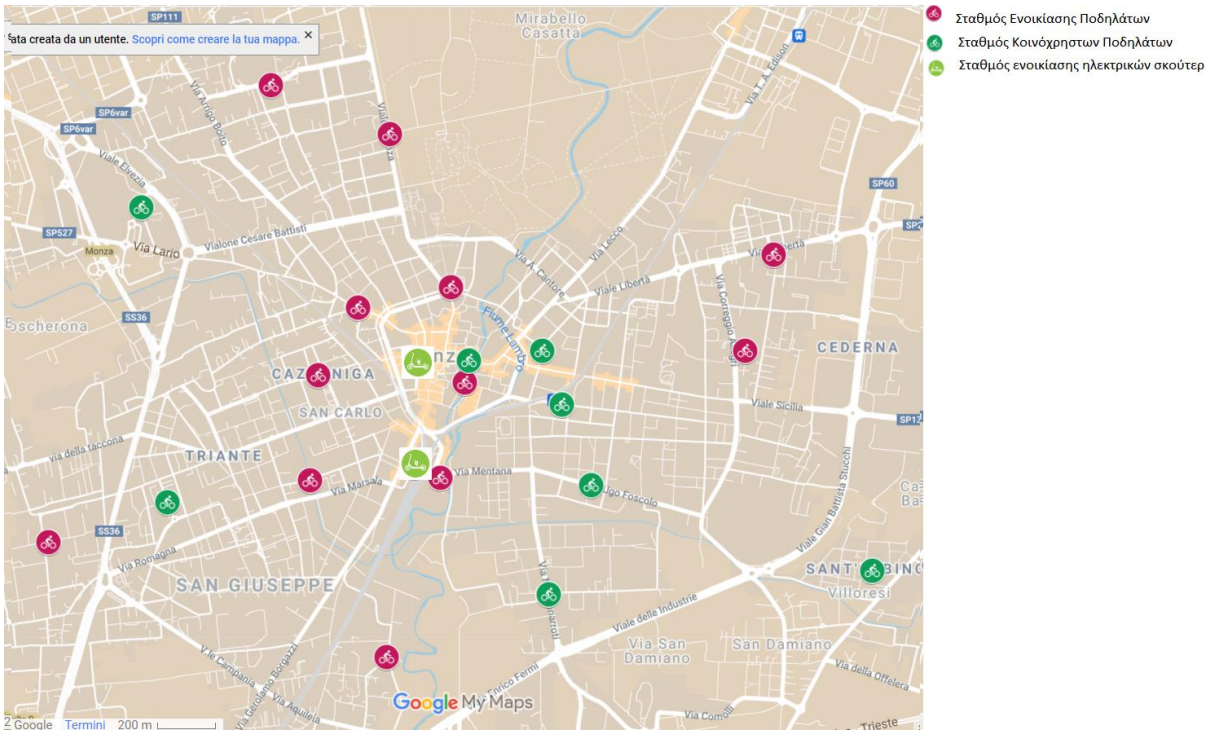
Εκτός από τον κυκλοφοριακό φόρτο που επιφέρει ο οικονομικός και διοικητικός της ρόλος, οι διαμπερείς ροές με κατεύθυνση το Μιλάνο επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό ζήτημα. Έτσι, οι δημοτικές αρχές έχουν επενδύσει τα

τελευταία χρόνια στη δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων, το οποίο όμως δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα. Αξίζει να αναφερθεί ότι η διαρκής αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου οδήγησε στην επέκταση 800 μέτρων ποδηλατόδρομων και τη δημιουργία δύο νέων διασυνδέσεων του δικτύου. Ταυτόχρονα, έγινε συντήρηση της υποδομής του δικτύου στο κέντρο της πόλης. Τα αποτελέσματα αυτού του μέτρου ήταν η αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου κατά 96,35% από το έτος 2010 έως το 2012.



Εικόνα 6 - Διαδρομές ποδηλάτου στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility)

Η απήχηση του ποδηλάτου στην πόλη είναι πλέον τόσο έντονη που σχεδιάζεται ένα έργο ποδηλατικής σύνδεσης μεταξύ αυτής και της πόλης Brugherio, στο πλαίσιο της βιώσιμης πολιτικής ("BRUMOSA From Brugherio to Monza for Environmental Sustainability"). Επιπλέον σημειώνεται ότι στην πόλη λειτουργεί 24ωρος δημοτικός χώρος στάθμευσης ποδηλάτων καθώς και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.



Εικόνα 7 - Σταθμοί ενοικίασης και κοινόχρηστων ποδηλάτων/ηλεκτρικών σκούτερ στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility)

Brescia, Ιταλία

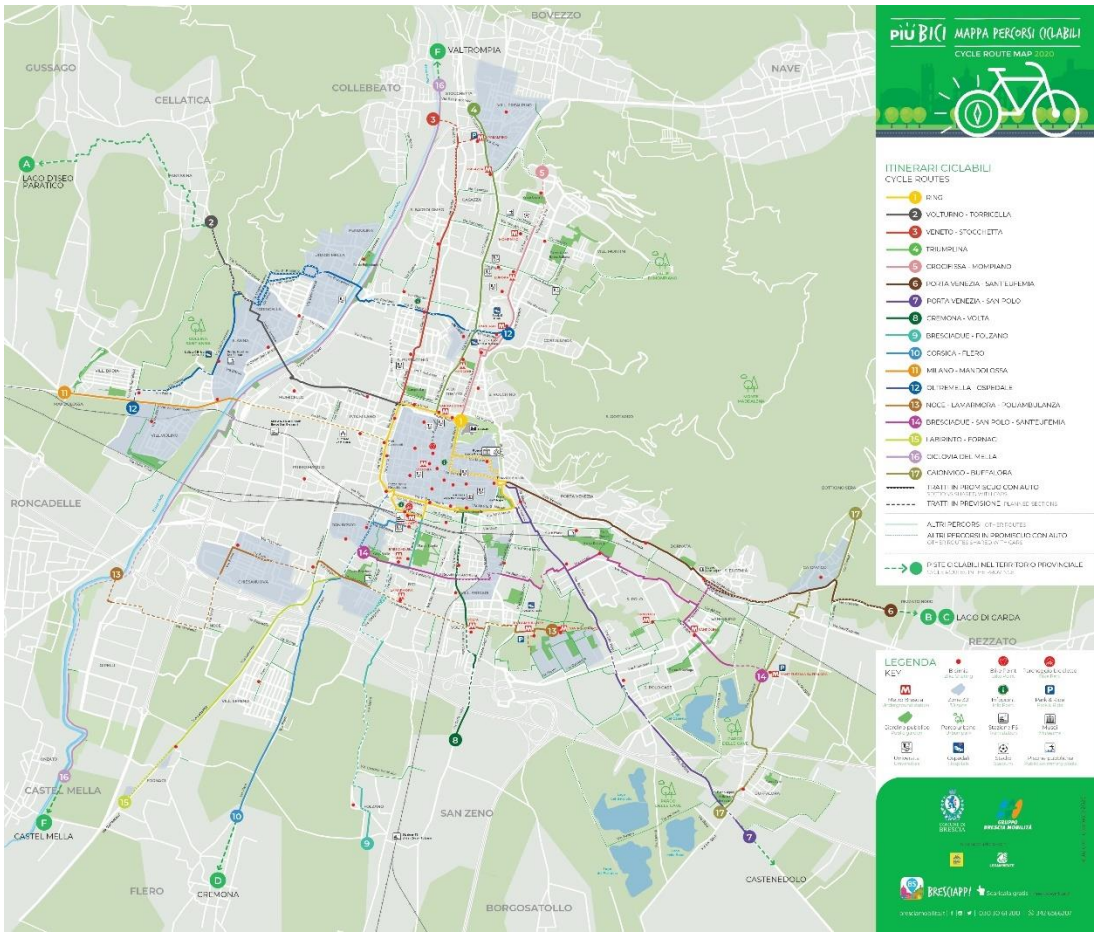
Η πόλη Brescia βρίσκεται στην περιοχή της Λομβαρδίας στη βόρεια Ιταλία, είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της περιοχής, μετά το Μιλάνο, και πρωτεύουσα της ομώνυμης επαρχίας, με πληθυσμό περίπου 190.000 κατοίκους. Θεωρείται κέντρο της τρίτης βιομηχανικής περιφέρειας της Ιταλίας σε παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων κυρίως αυτοκινητοβιομηχανίας και παραγωγής όπλων όπου και το εργοστάσιο Μπερέτα καθώς και με μεγάλο αριθμό βιοτεχνιών. Το Πανεπιστήμιο της Μπρέσια είναι ένα από τα πλέον σύγχρονα πανεπιστήμια της Ιταλίας.

Η στροφή της προς τη βιώσιμη κινητικότητα έχει ξεκινήσει εδώ και πολλά χρόνια αφού το 2000 εγκρίθηκε το σχέδιο ποδηλάτου της πόλης, το οποίο πρότεινε την δημιουργία ποδηλατοδρόμων με σκοπό την ενθάρρυνση των χρηστών για περαιτέρω χρήση του μέσου. Ωστόσο, με το πέρασμα των χρόνων, οι υποδομές αυτές δεν συντηρήθηκαν και δεν έγινε επέκταση του δικτύου.

Θέτοντας και πάλι το ποδήλατο στο επίκεντρο, το 2011 η δημοτική αρχή συμμετέχοντας στο πρόγραμμα “MODERN” του CIVITAS, έθεσε ως στόχους την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την ανάπλαση των υφιστάμενων διαδρομών, τη δημιουργία χάρτη ποδηλατικών διαδρομών εντός της πόλης και την δημιουργία χώρων στάθμευσης. Ειδικότερα, τοποθετήθηκαν 170 πινακίδες, αναπλάστηκαν 95 χιλιόμετρα του υφιστάμενου δικτύου για τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, τη διανομή 5.000 χαρτών με τις ποδηλατικές διαδρομές και 1.000 νέοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα.

Στον ποδηλατικό χάρτη της πόλης που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι 17 διαθέσιμες διαδρομές που την διατρέχουν καθώς και τα βασικά τους χαρακτηριστικά όπως μήκος, είδος, απόσταση από σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς, κοντινοί σταθμοί

κοινόχρηστων ποδηλάτων αλλά και τοπόσημα. Επιπλέον, στον χάρτη φαίνεται και η σύνδεση με το περιφερειακό δίκτυο ποδηλάτων.



Εικόνα 8 - Χάρτης Ποδηλατικού Δικτύου στην Brescia

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Ιταλική Στατιστική Αρχή ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων με ποδηλάτη νεκρό ή τραυματισμένο ήταν σταθερός. Για την περίοδο 2009 – 2010, ο αριθμός αυτός των τροχαίων συμβάντων αυξήθηκε αλλά ο αριθμός των θανατηφόρων μειώθηκε σημαντικά.

-Εστίαση στα Κοινόχρηστα Ποδήλατα

Τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων εφαρμόζεται πλέον σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, αποτελώντας μια πολιτική τόσο για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου όσο και για την οικονομία του διαμοιρασμού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων που χρησιμοποιούν τα εν λόγω συστήματα με μεγάλη επιτυχία περιγράφονται στην συνέχεια.

Winchester, Αγγλία

Στο Winchester της Αγγλίας, αναπτύχθηκε και χρησιμοποιείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων ήδη από το 2004. Στην αρχή της λειτουργίας του διέθετε τέσσερις σταθμούς οι οποίοι ήταν χωροθετημένοι στο Πανεπιστήμιο, σε κεντρικά σημεία της πόλης και στον σιδηροδρομικό σταθμό. Το πρόγραμμα Bikeabout προσέφερε στα μέλη του απεριόριστη ενοικίαση ποδηλάτων έναντι μιας ετήσιας συνδρομής. Λόγω της μεγάλης ανταπόκρισης των κατοίκων και των επισκεπτών, με

την πάροδο των χρόνων προστέθηκαν μερικοί ακόμα σταθμοί στο σύστημα ενώ αυξήθηκε κατά πολύ και ο αριθμός των διαθέσιμων ποδηλάτων προς ενοικίαση.

Στο πλαίσιο ενίσχυσης του συγκεκριμένου συστήματος, μέσω του προγράμματος "MIRACLES" του CIVITAS έγιναν βελτιώσεις στις υποδομές των ποδηλάτων και τοποθετήθηκαν πάνω από 200 χώροι ασφαλούς στάθμευσης σε όλη την κεντρική περιοχή. Παράλληλα, όπου ήταν δυνατόν, ενισχύθηκε η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και διανεμήθηκε ένας ποδηλατικός χάρτης της πόλης με τα σημεία ενδιαφέροντος, το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας, την εκπαίδευση, τις εμπορικές χρήσεις και τις χρήσεις αναψυχής. Μετά από την εφαρμογή όλων αυτών, τα αποτελέσματα του συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων ήταν η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης με μέσο μήκος διαδρομής τα 4.3km ενώ ο αριθμός των ποδηλάτων στους χώρους στάθμευσης αυξήθηκε κατά 46% από το 2002 έως το 2005.

Agueda, Πορτογαλία

Σε μια πιο εξελιγμένη μορφή των κοινόχρηστων ποδηλάτων, η πόλη Agueda της Πορτογαλίας έχει αναπτύξει σύστημα κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων λόγω των έντονων υψομετρικών κλίσεων που διαθέτει. Η πόλη, έχοντας συμμετάσχει στο Σύμφωνο των Δημάρχων, έχει εστιάσει στην αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων και στην εισαγωγή οχημάτων χαμηλών εκπομπών. Το σύστημα ονομάζεται "beÁgueda" εκτείνεται και στις υπαίθριες περιοχές ενώ λειτουργεί συμπληρωματικά με το τραίνο προκειμένου να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης των μαθητών και ευρύτερα των νέων. Ιδιαίτερη έμφαση στην συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα δόθηκε καθώς φαίνεται να είναι πιο δεκτική στην υιοθέτηση νέων συνηθειών.



Εικόνα 9 - Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων "beÁgueda" (Πηγή Δεδομένων: https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/agueda/)

Αναφέρεται ότι το έτος 2011 εγκαταστάθηκαν 10 ηλεκτρικά ποδήλατα και ένα χρόνο μετά ο αριθμός αυτών αυξήθηκε. Πλέον υπάρχουν τουλάχιστον 5 νέες στάσεις ενώ επρόκειτο να προστεθούν άλλα 15 ηλεκτρικά ποδήλατα σε πέντε υπαίθριες πόλεις για την κάλυψη μιας επιπλέον έκτασης 122.27κμ^2. Ταυτόχρονα, ο δήμος θα αναπτύξει μια πολυτροπική εφαρμογή για τον προγραμματισμό ταξιδιών που θα έχει ειδική υπηρεσία για διαδικτυακή κράτηση των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των ετών 2011 και 2013 160 χρήστες χρησιμοποίησαν τα ηλεκτρικά ποδήλατα πάνω από 5.200 φορές. Αν και εντοπίστηκαν κάποια

προβλήματα κατά τη λειτουργία του συστήματος τα οποία σχετίζονται κυρίως με τη φόρτιση της μπαταρίας, το σύστημα έγινε γρήγορα αποδεκτό από τους κατοίκους και αυτό είναι φανερό από την αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων γενικότερα στην πόλη.

Μέτρα Ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια και δημοτική συγκοινωνία είναι ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την ανάπτυξη των βιώσιμων μετακινήσεων στις πόλεις. Η ελκυστικότητα του συστήματος είναι ο κρισιμότερος παράγοντας για την επιτυχημένη λειτουργία του.

Σημειώνεται ότι λόγω του ότι η περιοχή μελέτης έχει ιδιαίτερα πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας (Ο.Α.Σ.Α. και δημοτικής συγκοινωνίας) που εξυπηρετεί το μεγαλύτερο τμήμα του, η αναφορά στον εν λόγω μέτρο είναι σύντομη.

Ενδεικτικά, αναφέρεται η πόλη **Coimbra** της Πορτογαλίας, με περίπου 105.000 κατοίκους, η οποία έχει θέσει στόχο την ασφάλεια των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας. Η δημιουργία ενός εικονικού συστήματος εκπαίδευσης, πέρα από το περιβαλλοντικό αντίκτυπο, θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα του συστήματος της δημόσιας συγκοινωνίας. Το πρόγραμμα προσομοίωσης που υλοποιήθηκε, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση 15% στα λειτουργικά κόστη, στη μείωση 33% των τροχαίων συμβάντων, στη μείωση 15% ως προς την κατανάλωση ενέργειας και τέλος στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του αζώτου και του μονοξειδίου του άνθρακα.

Από την άλλη πλευρά, στο **Winchester** της Αγγλίας δόθηκε έμφαση στην βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας και πιο συγκεκριμένα της δημοτικής συγκοινωνίας με στόχο την αύξηση 8% της ικανοποίησης των επιβατών. Στο πλαίσιο του προγράμματος “MIRACLES”, τοποθετήθηκαν 76 νέες στάσεις και τοποθετήθηκαν υπόστεγα στις πιο κεντρικές στάσεις. Συνολικά εισήχθησαν 13 νέα λεωφορεία επιτρέποντας τη συχνότητα να αυξηθεί σε διάστημα 10 λεπτών. Για την ώρα αιχμής, η συχνότητα είναι ανά 7 ή 8 λεπτά και η λειτουργία επεκτάθηκε έως τις 21:00 το βράδυ. Αποτέλεσμα αυτών των μέτρων ήταν η αίσθηση ασφάλειας αυξήθηκε κατά 12% ενώ το 87% των χρηστών δήλωσε αρκετά έως πολύ ικανοποιημένος.

Μέτρα διαχείρισης της Στάθμευσης

Σε όλες τις πόλεις του εξωτερικού έχουν υλοποιηθεί διάφορα μέτρα που αφορούν στη διαχείριση της στάθμευσης έτσι ώστε να περιοριστούν τα φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης τα οποία επιδρούν αρνητικά στην μετακίνηση των πεζών.

Ένα τέτοιο παράδειγμα έχει εφαρμόσει η πόλη **Preston** της Αγγλίας. Η πόλη αυτή έχει πληθυσμό περίπου 129.000 με σημαντικό εμπορικό ρόλο και θέση στρατηγική. Όσον αφορά τη στάθμευση, η πόλη σε πρώτη φάση έκανε αναγνώριση των υφιστάμενων προβλημάτων για την στάθμευση παρά την οδό και όχι μόνο. Μετά από τον εντοπισμό των προβλημάτων, η προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης περιελάμβανε την επέκταση των ζωνών στάθμευσης των κατοίκων, επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης και δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες. Σε συνδυασμό με την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, παρατηρήθηκε αύξηση της δυνατότητας park ‘n’ ride.

Η πόλη της **Monza** στην Ιταλία, η οποία αναφέρθηκε παραπάνω, το 2013, μέσα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα “ARCHIMEDES” του CIVITAS, δημιούργησε ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης. Αυτό περιελάμβανε την πύκνωση της σήμανσης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο (real – time) έτι ώστε να αντιμετωπίσει την ολοένα και αυξανόμενη κίνηση της πόλης. Σημαντικό εμπόδιο που έπρεπε να λυθεί ήταν η παροχή ενέργειας στα panel τα οποία ενημέρωναν τους οδηγούς για τις διαθέσιμες θέσεις, ενώ κρίσιμο ζήτημα για την έκβαση του μέτρου ήταν η σωστή χωροθέτηση των πινακίδων έτσι ώστε να μην υπάρχει αδικία μεταξύ των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα του προγράμματος αυτού ήταν η αποδοχή του συστήματος από τους κατοίκους και τους επισκέπτες και η διαύγεια των δεδομένων σχετικά με την πληρότητα των θέσεων στάθμευσης στον εκάστοτε χώρο.

Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών

Η συμμετοχή των πολιτών στα κοινά είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας για τη δημιουργία εφικτών και αποτελεσματικών μέτρων τα οποία θα ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες τους. Ταυτόχρονα, αποτελεί μια πολιτική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησής τους σε θέματα κινητικότητας ώστε να ενσωματωθούν καλύτερα μέτρα προώθησης βιώσιμων και εναλλακτικών μετακινήσεων.

Στη πόλη **Aveiro** της Πορτογαλίας, εδώ και τρεις δεκαετίες έχουν εστιάσει στην ποιότητα των δημόσιων χώρων στο κέντρο της πόλης. Μέσα από ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα, η δημοτική αρχή αξιοποίησε την ευκαιρία να εφαρμόσει πολιτικές για να ενισχυθεί το περπάτημα, να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες για την ποιότητα των δημοσίων χώρων και να αλλάξουν συνήθειες και συμπεριφορές. Στο πλαίσιο αυτό, οργανώθηκαν δράσεις με τη συμβολή των φορέων όπως επιτόπιες έρευνες, ιστοσελίδες ενημέρωσης, δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, συνέδρια και δημιουργία γκραφίτι από παιδιά για την ενίσχυση του περπατήματος. Ύστερα από αυτές τις δράσεις, οργανώθηκε η καμπάνια “Είμαστε όλοι πεζοί” η οποία στόχευε στην ενθάρρυνση των πεζών, τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας και την ευαισθητοποίηση των οδηγών δικύκλων και αυτοκινήτων.

Η πρώτη δράση της καμπάνιας αυτής ήταν η δημιουργία συστήματος κουπονιών για την αγορά καροτσιών με την βοήθεια του εμπορικού συλλόγου έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί μια από τις βασικότερες αιτίες χρήσεις οχημάτων – το βάρος μεταφοράς των προϊόντων. Η δεύτερη δράση αφορούσε στη διανομή φυλλαδίων από το Δήμο σχετικά με τις επιπτώσεις του παράνομου παρκαρίσματος τόσο στην μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα στα άτομα περιορισμένης κινητικότητας όσο και στην αλλοίωση της εικόνας του δημόσιου χώρου. Στην τελευταία δράση τοποθετήθηκαν αφίσες σε κεντρικές πλατείες και πεζόδρομους που αφορούσαν την παράνομη στάθμευση όπως στην προηγούμενη δράση.

Στη πόλη **Bolzano** της Ιταλίας, οι δημοτικές αρχές έχουν ήδη ασχοληθεί με θέματα όπως η οδική ασφάλεια και η εκπαίδευση εδώ και πολλά χρόνια. Σε συνεργασία με διάφορα σχολεία έχουν επίσης εκπονήσει εκστρατείες για παιδιά και νέους προκειμένου να τους ενημερώσουν για προβλήματα και διάφορες πτυχές της κυκλοφορίας. Ωστόσο, δεν υπήρξαν ποτέ εκστρατείες για μαθητές γυμνασίου ηλικίας μεταξύ 14 και 18 ετών. Αυτή είναι πράγματι μια κρίσιμη περίοδος για τη μελλοντική

στάση των μαθητών απέναντι στην κινητικότητα - στην πραγματικότητα, στην ηλικία των 14 μαθητών μπορούν ήδη να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, π.χ. μια μικρή μοτοσικλέτα. Επιπλέον, η πλειονότητα των μαθητών θα έχει άδεια οδήγησης στο τέλος της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το έργο «Με ποδήλατο στο σχολείο» θέλει να αντιμετωπίσει τους μαθητές σε ομάδες με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας, ιδίως με συγκεκριμένες πτυχές όπως η κινητικότητα του ποδηλάτου και τα αποτελέσματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Τα σχολεία που έλαβαν μέρος στην εκστρατεία κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2007/2008 ήταν το επιστημονικό γυμνάσιο, το Τεχνικό Ινστιτούτο Γεωμετρικών και το «LEWIT» (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών και τουρισμού) του Μπολζάνο. Κάθε δευτεροβάθμιο σχολείο επικεντρώθηκε σε ένα συγκεκριμένο θέμα που αφορά το γενικό θέμα της κυκλοφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας. Πρώτον, οι μαθητές του επιστημονικού δευτεροβάθμιου σχολείου έκαναν έρευνα για διάφορους τύπους ρύπανσης όπως η ακουστική, ατμοσφαιρική, υδάτινη, θερμική και φωτεινή ρύπανση που προκαλείται από επίσης πολλή κίνηση. Στη συνέχεια, οι μαθητές επικεντρώθηκαν σε θέματα με έμφαση στην υγεία και την κινητικότητα, συγκρίνοντας παραδειγματικές περιπτώσεις και δείχνοντας πιθανές λύσεις μέσω της βοήθειας εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Επιπλέον, οι μαθητές επικεντρώθηκαν στο σχετικό επιχείρημα των ατμοσφαιρικών σωματιδίων. Δεύτερον, οι μαθητές του Τεχνικού Ινστιτούτου Γεωμετρικών επιθεώρησαν και εξέτασαν τις ποδηλατικές διαδρομές του Μπολζάνο. Οι μαθητές ήθελαν να αξιολογήσουν την τρέχουσα κατάσταση και να παρουσιάσουν πιθανές καταστάσεις κινδύνου ή ανησυχίας. Κατά συνέπεια, έγιναν προτάσεις για ολοκλήρωση και αλλαγή ορισμένων από τα υπάρχοντα κομμάτια και διαδρομές. Προτάθηκε επίσης η δυνατότητα επέκτασης της ήδη υπάρχουσας υπηρεσίας ενοικίασης ποδηλάτων. Επιπλέον, οι μαθητές πρότειναν ένα «εφαπτομενικό μονοπάτι ποδηλάτου» με σκοπό τη σύνδεση των περιφερειακών ζωνών της πόλης. Μια άλλη ιδέα ήταν να σχεδιάσετε ένα χώρο ανάπαυσης με βάση ποδηλάτων, παγκάκια πάρκου και ένα σημείο πληροφόρησης. Τέλος, το "Lehranstalt für Wirtschaft, Tourismus und Soziales Robert Gasteiner" (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών, τουρισμού και κοινωνικών υποθέσεων) εμβαθύνει το θέμα της κινητικότητας ποδηλάτων και τουρισμού στο Μπολζάνο: οι μαθητές δημιούργησαν έναν τουριστικό χάρτη με αξιοθέατα και ποδηλατικά μονοπάτια του Μπολζάνο.

Το τελικό αποτέλεσμα του έργου συνίστατο σε τρία έργα που παρουσίασε κάθε σχολείο και στις δύο γλώσσες, στα ιταλικά και στα γερμανικά. Κατά συνέπεια, τα προϊόντα διανεμήθηκαν σε όλα τα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Bolzano με στόχο την ενημέρωση περισσότερων νέων. Για παράδειγμα, οι μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης "LEWIT" δημιούργησαν έναν "Οδηγό για τον τουρισμό ποδηλάτων στο Μπολζάνο" για τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους της πόλης.

Μέτρα Διαχείρισης βαρέων οχημάτων

Η πόλη **Usti nad Labem** της Τσεχίας είναι ένα βιομηχανικό, πολιτισμικό και επιχειρησιακό κέντρο στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας, το οποίο στο παρελθόν αποτελούσε τη βάση διαφόρων βιομηχανιών οδηγώντας, έτσι, στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ο συνολικός της πληθυσμός ανέρχεται σε 94.000 κατοίκους περίπου. Ως προς τις μεταφορές, βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση καθώς συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ στο άμεσο μέλλον θα συνδέεται με αυτοκινητόδρομο που θα συνδέει την Πράγα με τη Δρέσδη της Γερμανίας.

Λόγω της παρουσίας έντονης βιομηχανίας και των βαρέων οχημάτων για την μεταφορά των αγαθών, η πόλη συμμετείχε στο πρόγραμμα ARCHIMEDES του CIVITAS όπου μελετήθηκε ο θόρυβος και η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, η έρευνα έδειξε ότι η καθολική απαγόρευση των βαρέων οχημάτων δεν είναι εφικτή, καθώς η πόλη στηρίζεται στην διανομή προϊόντων. Μια αυστηρότερη πολιτική για τα βαρέα οχήματα θα ήταν μια εναλλακτική αλλά πιθανόν να οδηγούσε σε αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων. Έτσι προτάθηκαν οι εξής εναλλακτικές λύσεις:

- Επί πληρωμή πρόσβαση στο κέντρο της πόλης
- Προώθηση οικολογικών οχημάτων μέσω μηδενικών φόρων ή δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών
- Περιορισμός πρόσβασης σε οχήματα πάνω από ένα συγκεκριμένο βάρος σε διάφορες περιοχές, κυρίως σε επίπεδο γειτονιάς

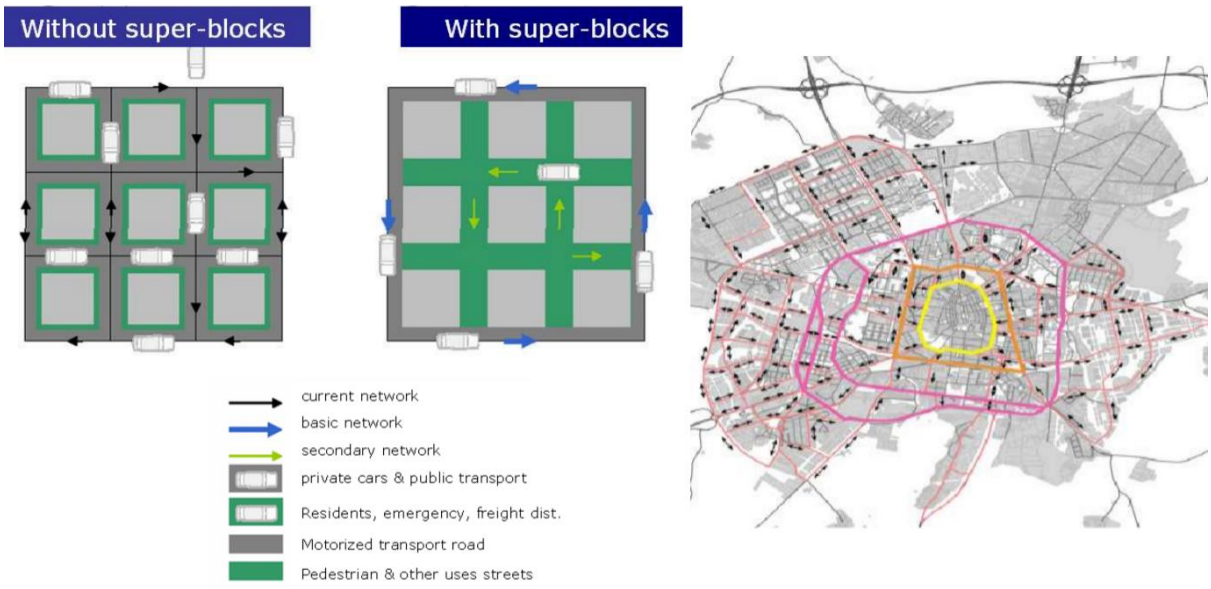
Δημιουργία Superblocks

Η πόλη της **Vitoria – Gasteiz** στην Ισπανία έχει σχεδόν 250.000 κατοίκους με αρκετά πυκνή δόμηση και αντιμετώπιζε σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω του έντονου φόρτου σε κεντρικές περιοχές. Πέρα όμως από τις κεντρικές αυτές περιοχές, παρατηρήθηκε υποβάθμιση των γειτονιών από την αυξημένη χρήση των αυτοκινήτων.

Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκαν τα Superblocks που είχαν στόχο:

- Την απελευθέρωση του δημοσίου χώρου για κοινωνικές και γειτονικές σχέσεις
- Τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης
- Την αύξηση της προσβασιμότητας
- Την αύξηση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών

Μέσω του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας η πόλη υλοποίησε ένα μοντέλο superblock που διατηρεί το χώρο μέσα σε ένα μπλοκ για πεζούς και ποδηλάτες. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και οι δημόσιες συγκοινωνίες κινούνται στους δρόμους που πλαισιώνουν αυτά τα τετράγωνα.



Εικόνα 10 - Superblocks στην πόλη Vitoria – Gasteiz (Πηγή Δεδομένων: https://www.interregeurope.eu/)

Μέσω αυτού του μέτρου, η Vitoria-Gasteiz θέλησε να σχεδιάσει το νέο πλαίσιο κινητικότητας και αστικού χώρου με 77 superblocks. Στο πλαίσιο αυτού του μέτρου, εφαρμόστηκαν για τη βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη τα εξής:

- Νέα αξιολόγηση και εφαρμογή του δικτύου δημόσιων μεταφορών
- Ρύθμιση του φωτεινού σηματοδότη για το νέο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
- Αξιολόγηση και εφαρμογή νέων δικτύων για πεζόδρομους και ποδήλατα,
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης

Επιπλέον, δημιουργήθηκαν ελεύθεροι χώροι, παιδικές χαρές, πάγκο, βλάστηση και υπηρεσία Wi-Fi.

Το πιο επιτυχημένο παράδειγμα όμως εφαρμογής Superblocks είναι η **Βαρκελώνη** η οποία είναι η πρώτη πόλη της Ευρώπης που έχει εφαρμόσει τα Superbocks. Στόχος της δημιουργίας τους είναι να μειωθεί η ρύπανση που προκαλείται από τα οχήματα αλλά και να απαλλαγούν οι πολίτες από τη μάλλον υποτιμημένη αλλά καθόλου ακίνδυνη ηχορύπανση. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται, να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο. Σήμερα υπάρχουν έξι τέτοια «superblocks», ενώ πρώτο που υλοποιήθηκε, στο Eixample. Η αλλαγή που έφερε φαίνεται να γίνεται αποδεκτή από τους κατοίκους σε μεγάλο βαθμό .Εντός της «γειτονιάς» που σχηματίζουν επιτρέπεται μόνο η κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης ενώ το πάρκινγκ για τους κατοίκους είναι υπόγειο.



Εικόνα 11- Superblocks στην Βαρκελώνη (Πηγή Δεδομένων: https://www.lifo.gr/)

Πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου Δημόσιας Υγείας της Barcelona εκτιμά πως εάν προχωρήσει ο σχεδιασμός όπως προβλέπεται για 503 superblocks στην πόλη, οι μετακινήσεις με ΙΧ θα περιοριστούν κατά 230.000 εβδομαδιαίως, καθώς οι πολίτες θα στραφούν πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το περπάτημα ή το ποδήλατο. Η έρευνα σημειώνει πως αυτό το μέτρο έφερε σημαντική βελτίωση στην ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα θορύβου στους δρόμους όπου έχει απαγορευτεί η κυκλοφορία οχημάτων. Τα επίπεδα διοξειδίου του αζώτου αναμένεται να μειωθούν κατά 25%, φέρνοντας τα επίπεδα μέσα στα όρια που συστήνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

Παράδειγμα πόλης εντός του Ελλαδικού Χώρου

Καβάλα, Ανατολική Μακεδονία & Θράκη

Η Καβάλα είναι πόλη της βόρειας Ελλάδας, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, με έκταση Δήμου 351,35 τ.χλμ. Ο πληθυσμός ανέρχεται σε 70.501

μόνιμους κατοίκους. Το ΣΒΑΚ του Δήμου Καβάλας βρίσκεται σε διαδικασία εκπόνησης και δεν έχει ολοκληρωθεί. Παρακάτω αναφέρονται ορισμένοι από τους στόχους που έχουν τεθεί στα πλαίσια του Σχεδίου:

- Μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς στο 63% έως το 2030
- Μείωση των ατυχημάτων κατά 50% έως το 2030
- Αναβάθμιση του στόλου των ΜΜΜ, που θα ανταποκρίνονται στο σύνολο των πολιτών συμπεριλαμβανομένων των ευπαθών ομάδων , βελτίωση των δρομολογίων και της κάλυψης τους με σκοπό την αύξηση του ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ & Ταξί στο 15% έως το 2030 *(10.6% στο έτος βάσης 2020)*.
- Ενίσχυση των Ήπιων Μορφών Μετακίνησης (Πεζοί & Ποδηλάτες) για τις μετακινήσεις εντός πόλης, προσβασιμότητα σε όλους και αύξηση του αστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων. Ως ποσοτικός στόχος τίθεται η μετακίνηση με ποδήλατο στο 1.5% και η μετακίνηση ως πεζός στο 20.5% έως το 2030.
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και πρακτικών, όπως η προώθηση της ηλεκτροκίνησης, η ανάπτυξη ευφυών συστημάτων για την αποτελεσματική πληροφόρηση και καθοδήγηση κατοίκων και επισκεπτών, καθώς και η σωστή και συστηματική ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών στα πλαίσια του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.



Εικόνα 12 - Ανάπλαση και Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (ΠΕΠ Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης, ΕΣΠΑ 2014-20) (Πηγή Δεδομένων : Ανάπλαση και επέκταση δικτύου πεζοδρόμων στην περιοχή της Πλατείας Καπνεργάτη - Δήμος Καβάλας (kavala.gov.gr))

Συμπέρασμα

Από τη μελέτη των παραπάνω περιπτώσεων, προέκυψαν τα εξής συμπεράσματα που αφορούν τη φύση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν αντίστοιχα αστικά κέντρα ως προς την κινητικότητα:

Είναι γεγονός ότι οι μεταφορές επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών. Τα κυκλοφοριακά ζητήματα και τα προβλήματα προσβασιμότητας αποτελούν απόρροια του συστήματος μεταφορών το οποίο είναι προσανατολισμένο προς την μηχανοκίνητη μετακίνηση ενώ δεν λαμβάνει υπόψη εναλλακτικές μορφές πιο φιλικές προς το περιβάλλον και τον ίδιο τον άνθρωπο. Η εξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ έχει επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις τόσο περιβαλλοντικά όσο και κοινωνικά καθώς επηρεάζει άμεσα τη ποιότητα ζωής και τη σχέση των ανθρώπων.

Όπως είναι φανερό, υπάρχουν κάποιοι κοινοί άξονες μεταξύ των μελετών περιπτώσεων για τα ζητήματα της κινητικότητας. Μεταξύ αυτών, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στο ρόλο των ενεργών μετακινήσεων καθώς θεωρήθηκε ότι η περιοχή μελέτης συνδυάζει ευνοϊκά στοιχεία για την ανάπτυξη αντίστοιχων δικτύων τόσο λόγω των γεωμορφολογικών της χαρακτηριστικών όσο και λόγω των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτή.

Η δημιουργία υποδομών για ποδηλατικές διαδρομές είναι ένα μέτρο το οποίο συμβάλλει στην αύξηση του ποσοστού χρήσης του ποδηλάτου. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα αποτελούν μια σημαντική υποδομή για την ελκυστικότητα του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης και εξυπηρετεί άτομα τα οποία δεν διαθέτουν ιδιωτικό ποδήλατο ή άτομα και μεγαλύτερης ηλικίας. Το περπάτημα είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας το οποίο ενδείκνυται για πόλεις με ήπιες κλίσεις. Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και η πεζοδρόμηση κεντρικών περιοχών είναι μερικά από τα μέτρα τα οποία συναντιούνται σε διάφορες πόλεις του εξωτερικού. Ειδικότερα περιμετρικά των σχολείων μπορούν να αναπτυχθούν σχολικές διαδρομές με τις οποίες τα παιδιά να χρησιμοποιούν βιώσιμα μέσα μετακίνησης από και προς το σχολείο τους. Τέτοιες δράσεις έχουν αναπτυχθεί σε πολλές πόλεις ακόμα και σε αστικά κέντρα καθώς προέχει η ασφάλεια των παιδιών. Ταυτόχρονα, η επιτυχία τέτοιων συλλογικών προγραμμάτων προϋποθέτει τη συμμετοχή των κατοίκων έτσι ώστε να τεθούν οι βάσεις για έναν σχεδιασμό που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών.

Βασικό στοιχείο όλων των σχεδιασμών είναι η δημόσια συγκοινωνία η οποία προσπαθεί να εκσυγχρονίσει τις υπηρεσίες της ώστε να γίνει πιο ελκυστική. Οι υπηρεσίες αυτές αφορούν μια ποικιλία μέτρων όπως η εφαρμογή τηλεματικής, η επισκευή των στάσεων, η δημιουργία λεωφορειολωρίδων αλλά και πιο εξελιγμένα μέτρα όπως η προτεραιότητα των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας μέσω ITS, η αγορά ηλεκτροκίνητων οχημάτων και η υπηρεσία on- Demand. Όλες αυτές οι παρεμβάσεις έχουν ως στόχο την αύξηση του ποσοστού των χρηστών και τη μείωση των ιδιωτικών οχημάτων.

Επίσης, η διαχείριση στάθμευσης αποτελεί μια σημαντική κατηγορία μέτρων, καθώς η αναζήτηση ελεύθερης θέσης επιβαρύνει τον αστικό ιστό. Έτσι, πολλές πόλεις έχουν εφαρμόσει μέτρα και πολιτικές για να περιορίσουν όσο γίνεται αυτές τις μετακινήσεις. Η σωστή σήμανση και η ενημέρωση των οδηγών σε πραγματικό χρόνο για τις ελεύθερες θέσεις είναι ένα μέτρο το οποίο έχει αρχίσει να εφαρμόζεται συχνά. Παράλληλα, οι οριοθετημένες θέσεις στάθμευσης και η ελεγχόμενη στάθμευση είναι μέτρα που μπορούν να συνδυαστούν για να βελτιώσουν την ποιότητα των μετακινήσεων των πεζών και να περιοριστούν τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Τέλος, ο Δήμος Αιγάλεω λόγω της έντονης εμπορικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε όλη την έκτασή του αλλά και λόγω του βιομηχανικού χαρακτήρα του τμήματος του Ελαιώνα που εντάσσεται σε αυτόν, έχει ανάγκη από ένα σχέδιο διαχείρισης των βαρέων οχημάτων. Κρίνεται, μάλιστα, ύψιστης σημασίας μιας και η εκτενής κυκλοφορία τους για την κάλυψη των υφιστάμενων αναγκών προκαλεί την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας της ατμόσφαιρας, εξαιτίας των εκπεμπόμενων ρύπων. Πολλές πόλεις του εξωτερικού έχουν λάβει μέτρα ώστε να μπορέσουν να μειώσουν τα επίπεδα θορύβου χωρίς όμως να επιβαρυνθεί η οικονομία.

Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών στρατηγικών διαχείρισης της κινητικότητας του ΣΒΑΚ Αιγάλεω, βασίστηκε στις αρχικές προτάσεις του αναδόχου, στις απαιτήσεις σχεδιασμού και το όραμα, στις βασικές ευρωπαϊκές αρχές σχεδιασμού ΣΒΑΚ καθώς και στη βούληση και τις ως σήμερα προτάσεις και ενέργειες του Δήμου προς την κατεύθυνση αυτή.

Κάθε εναλλακτική στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περιέλαβε ένα σύνολο παρεμβάσεων (μέτρα πολιτικής και διαχείρισης κινητικότητας, υποδομές και υπηρεσίες πράσινων μεταφορών) που προτάθηκαν για την περιοχή μελέτης, για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, δηλαδή την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την αναίρεση των προβλημάτων κινητικότητας λόγω του υφιστάμενου μεταφορικού συστήματος.

Τα τρία σενάρια που προέκυψαν για τον Δήμο Αιγάλεω είναι:

1. Το **Μηδενικό Σενάριο**, όπου ουσιαστικά δεν προτείνεται καμία παρέμβαση εκτός από αυτές που έχουν ήδη δρομολογηθεί και είτε βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη είτε αναμένεται η εκκίνηση των εργασιών. Τέτοιες παρεμβάσεις, είναι ενδεικτικά ορισμένες αναπλάσεις οδών, η προγραμματισμένη τριπλή ανάπλαση του Ελαιώνα καθώς και διάφορα έργα συντήρησης ή βελτίωσης των υφιστάμενων υποδομών.
2. Το **Ήπιο Σενάριο**, στο οποίο προτείνονται μέτρα σχετικά με αναπλάσεις του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη του δικτύου ΑμεΑ, ενίσχυση των δικτύων ΜΜΜ και ποδηλάτου καθώς και της ηλεκτροκίνησης και υλοποίηση προωθητικών δράσεων σε σχολεία.
3. Το **Ριζοσπαστικό Σενάριο** που αποτελεί αναβαθμισμένη μορφή του Ήπιου Σεναρίου και εκτός των άλλων περιλαμβάνει προοπτικές για μεγάλα έργα, διαχείριση της στάθμευσης, εγκατάσταση νέων τεχνολογιών, τροχονομική επιτήρηση και διοργάνωση ολοκληρωμένων εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

Το σύνολο των προοπτικών των εναλλακτικών σεναρίων αναπαρίσταται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 2: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για το Δήμο Αιγάλεω

Θεματική παρεμβάσεων	**Περιγραφή**	**Σενάρια**		
		Μηδενικό	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
Αναπλάσεις οδών	Μελέτη ανάπλασης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης οδών & πλατωμάτων κεντρικού τμήματος πόλης	X	X	X
	Πρόσθετες αναπλάσεις οδών			X
	Πεζοδρομήσεις εμπορικών οδών			X
	Πεζοδρομήσεις οδών πέριξ εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων		X	X
Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ	Αποκατάσταση προσβασιμότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες		X	X
	Ανάπλαση οδών τόσο στις κεντρικές αρτηρίες όσο και στο εσωτερικό των γειτονιών			X
	Αποκατάσταση προσβασιμότητας σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος και ΚΧ			X
Κρίσιμα μεγάλα έργα	Ανάπλαση Ελαιώνα	X	X	X
ΜΜΜ – ΤΑΞΙ	Μετακίνηση ΚΤΕΛ			X
	Νέα αστική διαδρομή με μικρό ηλεκτρικό λεωφορείο		X	X
	Προσθήκη χώρων αναμονής ΤΑΧΙ		X	X
Οδική Ασφάλεια – Κόμβοι	Νέο όριο ταχύτητας 30χλμ/ω στο σύνολο της κατοικημένης περιοχής (Προστασία γειτονιάς)		X	X
	Νέο όριο ταχύτητας		X	X

	30χλμ/ω σε μεμονωμένα κρίσιμα σημεία			
	Αναβάθμιση μεμονωμένων κρίσιμων κόμβων (Μετρό, Π.Α.Δ.Α., Μπαρουτάδικο κ.α.)		X	X
	Βελτίωση άλλων κρίσιμων κόμβων		X	X
	Βελτίωση όλων των κρίσιμων σημείων			X
	Βελτίωση οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες			X
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις κ.α.)	Εκπόνηση νέων ΚΜ σε περιοχές γύρω από σχολεία και κρίσιμες υποδομές			X
Ενεργές μετακινήσεις	Επέκταση δικτύου ποδηλάτου		X	X
	Δημιουργία ενιαίου δικτύου κίνησης σε όλο τον Δήμο			X
	Επέκταση δικτύου μεικτής χρήσης ποδηλάτου - οχημάτων στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας		X	X
	Ποδηλατική σύνδεση Δήμου με όμορους Δήμους			X
	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών / ενεργών μετακινήσεων (συνύπαρξη πεζού – ποδηλάτη)		X	X
	Σύνδεση σημαντικών υπερτοπικών πόλων (π.χ. Μετρό – Πανεπιστήμιο)			X
	Εφαρμογή συστήματος κοινοχρήστων		X	X

	ποδηλάτων			
	Νέοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτου			X
Τροφοδοσία καταστημάτων, Φ/Ε	Ωράριο τροφοδοσίας		X	
	Προσδιορισμός δικτύου βαρέων – περιορισμοί στην κίνηση		X	X
	Περιορισμοί ρύπων βαρέων			X
	Δημιουργία κέντρου διανομής			X
Στάθμευση	Εφαρμογή ΣΕΣ			X
	Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης (οργανωμένοι χώροι)			X
Ηλεκτροκίνηση	Εκπόνηση και Εφαρμογή ΣΦΗΟ	X	X	X
Νέες τεχνολογίες	Έλεγχος στάθμευσης (ΣΕΣ, θέσεις Φ/Ε, ενημέρωση για διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης κα.)			X
Αστυνόμευση – έλεγχος- τροχονομική επιτήρηση				X
Επικοινωνία – Ευαισθητοποίηση – Καλλιέργεια κουλτούρας	Εκδηλώσεις σε σχολεία στο πλαίσιο επετειακών ημερών/ εβδομάδων	X	X	X
	Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης- Ολοκληρωμένες καμπάνιες για διαφορετικές ομάδες πληθυσμού		X	X

Οι παραπάνω προοπτικές, παρουσιάζονται παραστατικά με τη μορφή χαρτών για κάθε ένα από τα εναλλακτικά σενάρια.

Βασική ιδέα είναι η δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα θέτει σε προτεραιότητα τον κάτοικο και θα προωθεί τις βιώσιμες και δει τις ενεργές

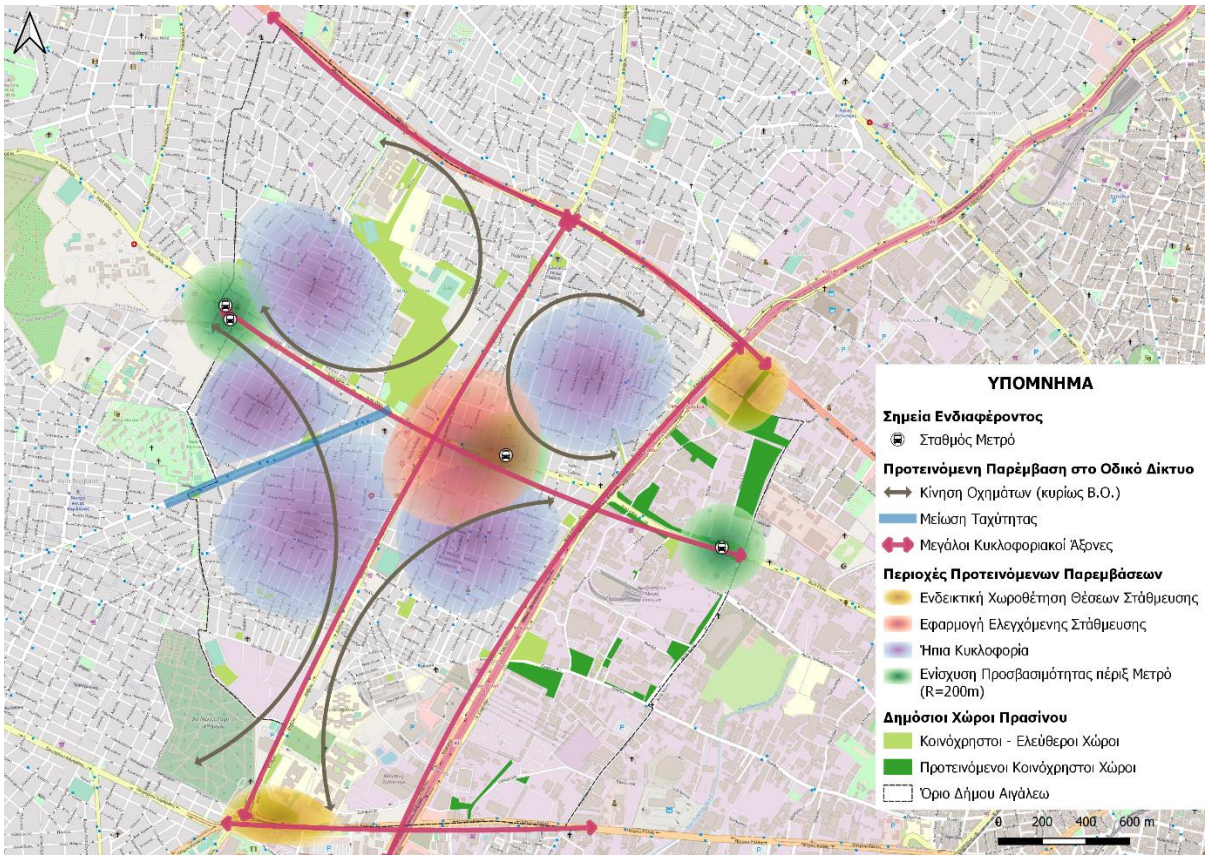
μετακινήσεις. Η κίνηση των οχημάτων διοχετεύεται στους μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες της περιοχής, οι οποίοι παραμένουν αμετάβλητοι λόγω της υπερτοπικής τους σημασίας. Βασική μέριμνα του σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση ισότιμων ευκαιριών προσβασιμότητας στον Δήμο για όλους και στην κατεύθυνση αυτή δημιουργείται μια περιοχή ενίσχυσης προσβασιμότητας γύρω από βασικούς μεταφορικούς κόμβους, όπως είναι οι στάσεις μετρό. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων και την απομάκρυνση των ΙΧ από το εσωτερικό του Δήμου, προτείνεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης με δυνατότητα Park&Ride. Επιπλέον, κρίσιμη θεωρείται και η εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου.

Στόχος είναι η σταδιακή μείωση των ταχυτήτων σε βασικούς οδικούς άξονες και η θωράκιση των περιοχών με μέτρα ήπιας κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η προστασία των οικιστικών πυρήνων των γειτονιών και η δημιουργία δικτύων ενεργών μετακινήσεων για την σύνδεση των κοινόχρηστων-ελεύθερων χώρων του Δήμου. Λαμβάνοντας υπόψη και την προγραμματισμένη ανάπλαση του Ελαιώνα, ύψιστης σημασίας για την εξωστρέφεια του Δήμου είναι η διασύνδεση των προτεινόμενων χώρων συνάθροισης.

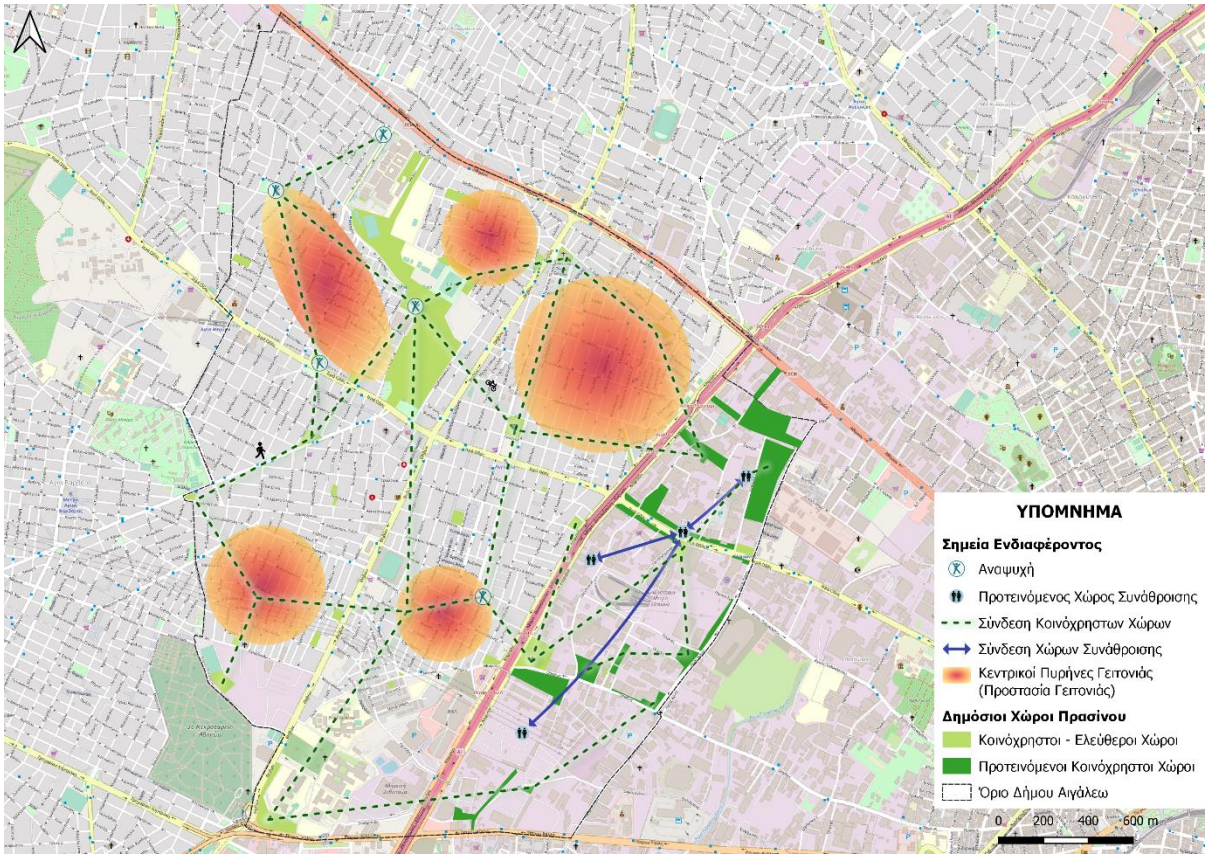
Για την απεικόνιση των παραπάνω δημιουργήθηκαν για κάθε σενάριο δύο γενικοί χάρτες, στους οποίους αποτυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την λειτουργική και κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου αλλά και την διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος που σέβεται τις ανάγκες των μετακινούμενων.

Ήπιο Σενάριο

Στους χάρτες των προοπτικών του ήπιου σεναρίου, απεικονίζονται οι βασικές κατευθύνσεις του προτεινόμενου σχεδιασμού σε μια σχετικά περιορισμένη κλίμακα εφαρμογής, όπως φαίνεται παρακάτω.



Εικόνα 13 - Ήπιο Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας

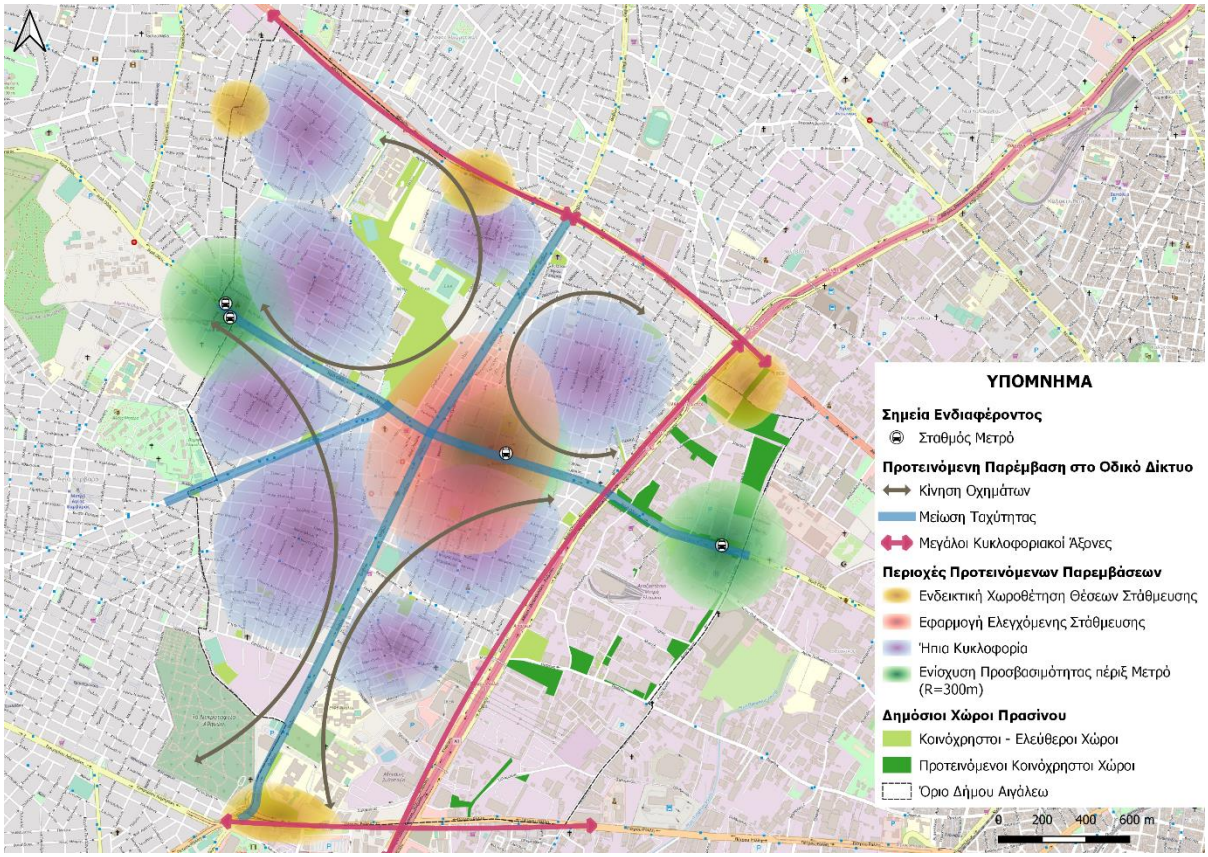


Εικόνα 14 - Ήπιο Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς

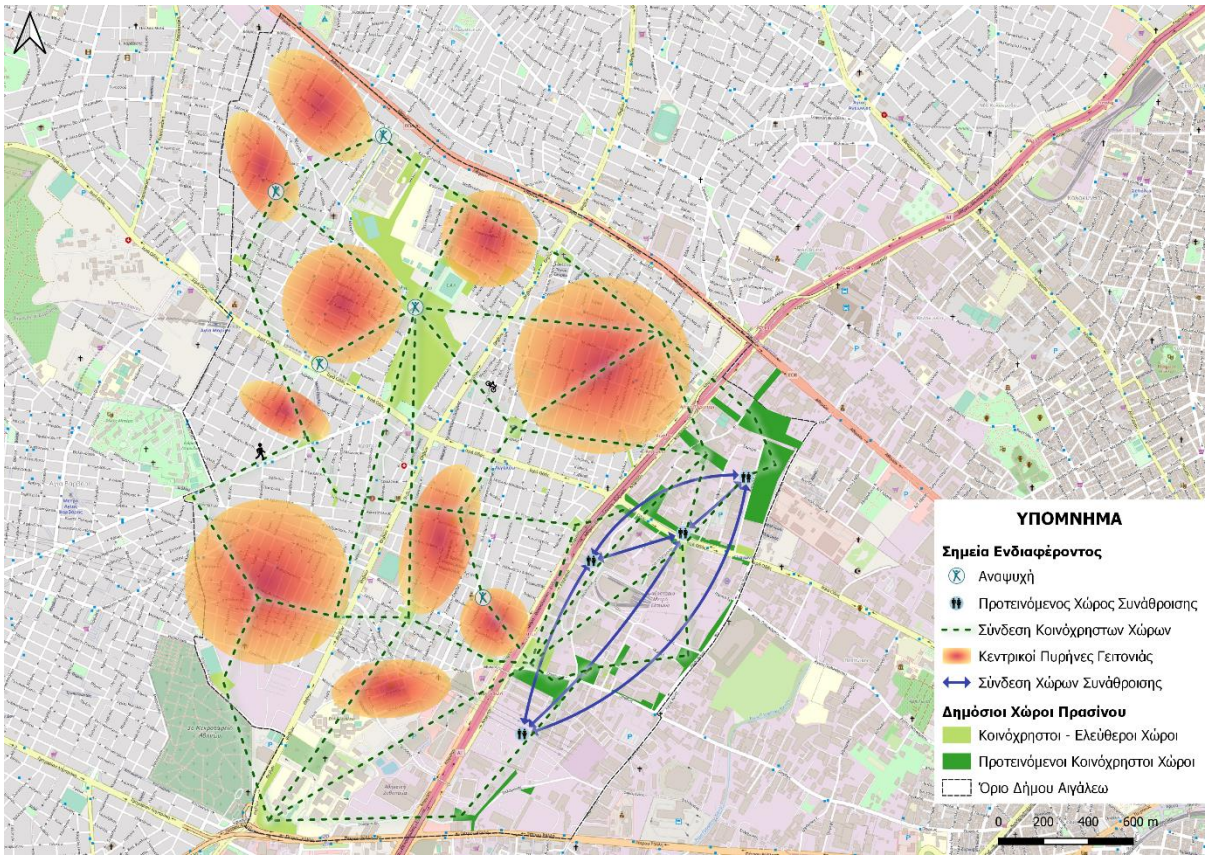
Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι μικρότερου βεληνεκούς και αφορούν συγκεκριμένες οδικές αρτηρίες. Στο ήπιο σενάριο προβλέπεται η απομάκρυνση των βαρέων οχημάτων από το εσωτερικό του Δήμου, κάτι το οποίο στην συνέχεια θα οδηγήσει και στην απομάκρυνση των υπόλοιπων οχημάτων. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν σχετικά μικρή ακτίνα εφαρμογής και εστιάζουν κατά κύριο λόγο στο κεντρικό κομμάτι του Δήμου.

Ριζοσπαστικό Σενάριο

Στο ριζοσπαστικό σενάριο, οι προτεραιότητες του σχεδιασμού ακολουθούν αυτές του ήπιου σεναρίου, εξελίσσοντάς τις με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται συνολικά μια πιο δυναμική εικόνα. Παρακάτω παρουσιάζονται οι αντίστοιχοι χάρτες:



Εικόνα 15- Ριζοσπαστικό Σενάριο - Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Οδική Ασφάλεια και Ενίσχυση Προσβασιμότητας



Εικόνα 16 - Ριζοσπαστικό Σενάριο - Ενεργές μετακινήσεις και Προστασία Γειτονιάς

Αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αυτό προβλέπει, οι μόνοι άξονες που παραμένουν αμετάβλητοι είναι αυτοί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, ενώ στις υπόλοιπες βασικές οδικές αρτηρίες που διατρέχουν τον Δήμο προτείνεται η μείωση των ταχυτήτων. Επιπλέον, προτείνεται η εκτροπή της κίνησης όλων των οχημάτων στους μεγάλους οδικούς άξονες και η απομάκρυνσή τους από τις γειτονιές.

Φυσικά, οι εκτάσεις των περιοχών προτεινόμενων παρεμβάσεων αυξάνονται συγκριτικά με το ήπιο σενάριο, ενώ δημιουργούνται και νέοι πυρήνες. Η ακτίνα εφαρμογής πέριξ των στάσεων μετρό μεγαλώνει ενώ οι προτεινόμενες περιοχές περιφερειακών χώρων στάθμευσης αυξάνονται σε μια προσπάθεια κάλυψης όλων των πλευρών του Δήμου. Αντίστοιχα αυξάνονται και οι πυρήνες προστασίας των γειτονιών ενώ προτείνεται η δημιουργία περαιτέρω συνδέσεων κοινόχρηστων χώρων με σκοπό την κάλυψη όλης της έκτασης της περιοχής. Τα δίκτυα ενεργών μετακινήσεων εκτείνονται πλέον σε όλη την περιοχή προκειμένου να προσφέρουν την μέγιστη δυνατή εξυπηρέτηση στους μετακινούμενους.

Προκαταρκτική ανάπτυξη κοινού οράματος και προτεραιοτήτων για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω

Όραμα Δήμου Αιγάλεω

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω διατυπώνεται στην Γ' Φάση σχεδιασμού και περιλαμβάνει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή διαφορετικά τη *φράση-κλειδί* η οποία ενσωματώνει τις βασικές προτεραιότητες και στόχους για το μέλλον του δήμου τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων όσο και ως προς την πολεοδομική του φυσιογνωμία.

Ωστόσο, το όραμα ενός ΣΒΑΚ δεν συνιστά μονάχα μία συνοπτική προωθητική φράση που αξιοποιείται από την πολιτική ηγεσία του τόπου που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως αποτελεί τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την αυριανή εικόνα που επιθυμεί η εκάστοτε πόλη ή περιοχή. Μια εικόνα που θα έχει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τη μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, τη διασφάλιση του δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση καθώς και την οικονομική αποδοτικότητα. Αυτή η εικόνα προϋποθέτει έναν αστικό χώρο με αισθητά μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης. Βασικός άξονας του οράματος πρέπει να είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής, κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας της περιοχής παρέμβασης.

Τυπικά κρίσιμα ερωτήματα που δημιουργούνται σε περιοχές που πραγματοποιούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ είναι τα εξής:

- Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;
- Τι περιλαμβάνει ένα όραμα;
- Με ποιο τρόπο το όραμα γίνεται κτήμα των κατοίκων της πόλης;

Στόχο του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω καθώς και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί** η οποία θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση την οποία **από κοινού Δήμος και Φορείς** φιλοδοξούν να χαράξει το ΣΒΑΚ.

Στην ουσία, **το «όραμα ενός ΣΒΑΚ»** είναι η κατεύθυνση η οποία προκύπτει έπειτα από αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- της αλληλεπίδρασης πολιτών-φορέων-ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ-πολιτικής ηγεσίας,
- της συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής,
- των πλεονεκτημάτων αλλά και ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- των βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:

Σε πρώτο στάδιο προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς αλλά και στο ευρύ κοινό με σκοπό την αποδοχή του και τελικώς

οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία συντίθεται από τα κύρια συστατικά του στοιχεία: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν είναι ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια **προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης**. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα είναι **κοινός τόπος** της κοινωνίας του Δήμου Αιγάλεω, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίηση του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ Αιγάλεω περιγράφεται μέσω των κάτωθι συνιστωσών:

- Εστίαση στις ενεργές μετακινήσεις
- Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών (ακόμα και όταν παρατηρούνται αυξημένες ροές επισκεπτών).
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, η μείωση του θορύβου καθώς και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης σε καθημερινή βάση (περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία)
- Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις
- Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας
- Εξασφάλιση της συνδεσιμότητας μεταξύ των όμορων Δήμων μέσω ενός ασφαλούς δικτύου, φιλικού προς βιώσιμες μετακινήσεις που θα επιτρέπει την ανεμπόδιστη μετακίνηση πεζών και ποδηλατών.
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών, προσαρμοσμένων

στις ανάγκες της πόλης, με τελικό σκοπό την αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης

- Ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη, τόσο από τους δημότες, όσο και από τους επισκέπτες.
- Δημιουργία ενός προσιτού και φιλόξενου, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, Δήμου.
- Αξιοποίηση του υπερτοπικού χαρακτήρα του Δήμου και δημιουργία δικτύων βιώσιμων μετακινήσεων που θα τους συνδέουν, με ιδιαίτερη έμφαση στις μετακινήσεις από και προς το Πανεπιστήμιο.
- Δημιουργία ενός αναγνώσιμου δικτύου πράσινων διαδρομών που θα ενώσει όλα τα σημεία ενδιαφέροντος και τους κοινόχρηστους χώρους και θα συμβάλλει στην διαμόρφωση ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης.

Όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο όραμα για το Δήμο Αιγάλεω που θα εισάγει τις βιώσιμες μεταφορές στην πόλη σε καθημερινή βάση και θα αποτελέσει ευκαιρία για μια πιο αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής των κατοίκων του, αλλά και των επισκεπτών 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 και της νοοτροπίας των κατοίκων, γι’ αυτό και δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί έως μία αμιγώς πολεοδομική και κυκλοφοριακή μεταρρύθμιση, αλλά να αποτελέσει κοινό 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. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει 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, 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.

Διατύπωση οράματος, προτεραιοτήτων και προβλημάτων που επιδιώκει να λύσει το ΣΒΑΚ σε ορίζοντα 15ετία.

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενη ενότητα έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο Αιγάλεω. Στην ουσία, αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του. Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» -όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου-μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η προώθηση των ενεργών μετακινήσεων».

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που φαίνεται να έχει ο Δήμος έως και σήμερα. Οι προτεραιότητες συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη την σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **προτεραιότητες**, οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν στρατηγική για την κινητικότητα του Δήμου Αιγάλεω. Αποτελούν την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

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

Οι προαναφερθείσες θεματικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά κατηγορία και σε αυτές βασίζονται στην πορεία οι προτεραιότητες που αναπτύσσονται.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για το Δήμο Αιγάλεω.

Πρόκειται για **11 βασικές κατευθύνσεις** οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίηση τους.

Πίνακας 3: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων 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 στο Δήμο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, στη δημόσια συγκοινωνία και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης με προτεραιότητα την κυκλοφορία στο κέντρο του Αιγάλεω, τις περιοχές γειτονιάς και τις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκκλησίες, ΚΑΠΗ κ.α.). Είναι απαραίτητο να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναδιάταξη του αστικού χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τον επανακαθορισμό των βασικών αρτηριών (Λ.Κηφισού, Λ Αθηνών, Ιερά Οδός, Θηβών κ.ά).
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)	Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ'όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός της πόλης. Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου. Εντός αυτής, περιλαμβάνεται φυσικά και η αποδοτική αξιοποίηση βασικών πόλων έλξης και συγκέντρωσης φόρτου της περιοχής

		όπως είναι το Πανεπιστήμιο. Ακόμη, η αύξηση και η βελτίωση/αξιοποίηση των χώρων πρασίνου της περιοχής θα συμβάλει στα ποσοστά περπατήματος, στην υγεία των πολιτών, στην αντιμετώπιση του φαινομένου της αστικής θερμονησίδας και στην βελτίωση της εικόνας του Δήμου. Στην κατεύθυνση αυτή ιδιαίτερης σημασίας είναι η δημιουργία ενός ελκυστικού δικτύου πεζών και ποδηλατών καθώς και η αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
Κοινωνικές	**3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή αλλά και η ο τρόπος με τον οποίο έχει διαμορφωθεί το περιβάλλον κίνησης της πόλης, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες από ορισμένα τμήματα του Δήμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες κ.α. Βασική προτεραιότητα είναι η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς

		πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος τόσο του Δήμου, όσο και των γειτονικών δήμων μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες βασισμένες στη ζήτηση κ.α.)
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει θεμελιώδη σημασία 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.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους με παράλληλη αναβάθμιση τόσο της αντιληπτής ασφάλειας όσο και της ελκυστικότητας του δικτύου.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο Αιγάλεω είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι ο Δήμος Αιγάλεω αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας , θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε

		επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.
Οικονομικές	**9.** Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η άρτια οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου-δρομολογίου- οχήματος – χρήση κέντρου consolidation σε συνεργασία με όμορους δήμους) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
	11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών	Η εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου πχ. ελεγχόμενη στάθμευση, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στο Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης

		κινητικότητας.

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

1. 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 θερμονησίδας
2. θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές
3. θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον
4. θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες μετακινούμενων
5. θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας
6. θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας
7. θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες
8. θα οργανώνει με άρτιο και αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές
9. θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς
10. θα είναι φιλική τόσο προς τους δημότες της, όσο και προς τους επισκέπτες της

Επομένως, ο Δήμος Αιγάλεω θα πρέπει μέσα από την προώθηση των παραπάνω να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα βασίζεται σε μια **νέα κουλτούρα μετακινήσεων**, απαλλαγμένη από την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας** για τους όμορους Δήμους και, ευρύτερα, την Περιφέρεια Αττικής.

Ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

Η συγκεκριμένη ενότητα διατυπώνει τους επιμέρους στόχους του ΣΒΑΚ, οι οποίοι απορρέουν από τις προτεραιότητες που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Οι σχετικές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τη δεύτερη σειρά οδηγιών του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019) αναφέρουν πως οι στόχοι αυτοί, που πλέον προκύπτουν και σχετίζονται με τους δείκτες παρακολούθησης του σχεδίου, **συγκεκριμενοποιούν τις προτεραιότητες του σχεδίου διότι καθορίζουν με σαφή τρόπο** τι πρέπει να πραγματοποιηθεί στο επόμενο χρονικό διάστημα.

Η επίτευξη τους μάλιστα εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, συνεισφέρει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου. Γι' αυτό το λόγο, διαπιστώνεται πως αποτελούν ζήτημα κομβικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να τονισθεί πως στόχοι και «δείκτες» αποτελούν ενιαίο σύνολο και είναι σημαντικό να επιλεγούν κοινοί στόχοι με δεδομένα που αξιολογούνται ως δείκτες και σε άλλα αντίστοιχα σχέδια ανά τις Ευρωπαϊκές πόλεις, ήτοι στόχοι με θεματικές «κοινής αποδοχής».

Στη μεθοδολογική πορεία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με την πρώτη έκδοση οδηγιών του ELTIS (2013) καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, συνίσταται η διαμόρφωση «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 συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound.

Δηλαδή ένας στόχος ο οποίος τίθεται από το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», στην περίπτωση την οποία:

i. **Είναι συγκεκριμένος**. Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

ii. **Είναι μετρήσιμος.** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να μπορεί να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι

iii. **Είναι εφικτός.** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς που καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.

iv. **Είναι σχετικός.** Ο στόχος πρέπει να υλοποιεί ξεκάθαρα τις προτεραιότητες που έχουν αναπτυχθεί και να διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το Δήμο.

v. **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια.** Η επίτευξη του στόχου δεν πρέπει να επιδιώκεται σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι σε μία τέτοια περίπτωση χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι έξυπνοι στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Εφόσον κριθούν αποδεκτοί από τους θεσμικούς φορείς, σε επόμενη φάση καθορίζονται τα μέτρα του σχεδίου, ενώ δημιουργείται και το μεθοδολογικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξης τους σε επόμενο στάδιο.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον επόμενο εναρμονίζονται με την διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και αποτελούν τους αρχικούς δείκτες του ΣΒΑΚ Αιγάλεω. Επίσης λήφθηκαν υπόψη οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν, οι απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου και οι δείκτες όπως υπολογίστηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 4: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

Στόχοι	**Υφιστάμενη κατάσταση**	**Υλοποίηση στην 5ετία**	**Υλοποίηση στην 10ετία**	**Υλοποίηση στην 15ετία**
	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	20 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	45 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου Αιγάλεω)	19 σταθμοί φόρτισης	30 σταθμοί φόρτισης	40 σταθμοί φόρτισης
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	Μείωση στο 7%	Μείωση στο 15%	Μείωση στο 20%
	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)			
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)

2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	0,50% στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο Αιγάλεω (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο Αιγάλεω (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Αιγάλεω
2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του Αιγάλεω)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του Αιγάλεω	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του Αιγάλεω	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του Αιγάλεω
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Δεν υπάρχουν δεδομένα.	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων
	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)			
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	89.416 tn CO2 από τον τομέα των μεταφορών	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%

3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Αιγάλεω κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Αιγάλεω κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Αιγάλεω κατά 15%
3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω
3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	1,5% ανά κάτοικο	3,5% ανά κάτοικο	7% ανά κάτοικο	10% ανά κάτοικο
	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)			
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Αιγάλεω
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	10km οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Αιγάλεω
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 88%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 96%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%

	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)			
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο Αιγάλεω
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	67% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)			
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής	Βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος τηλεματικής στο 25% των στάσεων	Βελτίωση τουλάχιστον στο 55% των στάσεων	Πλήρη λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος τηλεματικής
6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Δεν υπάρχουν δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%
	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)			
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.

7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	Δεν υπάρχουν στοιχεία	Αντικατάσταση στο 25%	Αντικατάσταση στο 55%	Αντικατάσταση στο 95%
	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)			
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)			
9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου

		εντός Δήμου	εντός Δήμου	
	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)			
10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας
10.2 Εφαρμογή συστήματος air-mobility	Δεν υπάρχει σύστημα air-mobility σήμερα	Εφαρμογή στο 10% του Δήμου	Εφαρμογή στο 25% του Δήμου	Εφαρμογή στο 60% του Δήμου

Ανάπτυξη και αξιολόγηση αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Εισαγωγή - Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

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

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

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

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

Ο παρακάτω πίνακας με την αναλυτική λίστα δυνητικών (προτεινόμενων) μέτρων ακολουθεί τα πρότυπα των ευρωπαϊκών προγραμμάτων CH4LLENGE και SUMPs – UP, τις κατευθύνσεις των υφιστάμενων οδηγιών του ELTIS αλλά και το πρότυπο των οδηγιών SUMP 2.0.

Πίνακας 5: Πιθανά/ αποτελεσματικά μέτρα

Πιθανά Μέτρα	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής μέτρου	Αρμοδιότητα-Εντοπισμός βασικού υπευθύνου υλοποίησης	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	1.1, 1.2 και 9.1

Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία	9.2
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής	2.1
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.2
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.3 και 4.2
Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	3.3 και 5.3
Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά	3.3 και 5.3

			εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	4.1
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.2, 2.3, 3.3, 4.1
Ανάπτυξη συστήματος car pooling	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	5.1
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων	4.1

			καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.1
Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	εντός 5ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α. ή άλλο), Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	3.3
Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής	2.2
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1, 4.2 και 5.2
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική	1.1 και 1.2

			πρωτοβουλία	
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	3.2 και 3.4
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες, Ο.Α.Σ.Α.	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ο.Α.Σ.Α., ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	9.2
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.	10.1
Μονοδρομήσεις οδών	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.1 και 4.1
Ανάδειξη πολύτιμων χώρων πχ. Αρχαιολογικοί χώροι, χ. πολιτισμού κ.α.	εντός 10ετίας	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Αιγάλεω	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.4

Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής ή τμημάτων	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.1 και 4.1
Δημιουργία Superblock	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1 και 7.1
Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού	2.1

διαμπερών ροών			μενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου με ταυτόχρονο υποβιβασμό λεωφόρων σε δίκτυα πράσινων διαδρομών	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	2.1
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3, 4.1, 4.2 και 6.1
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού μενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	2.1 και 4.1
Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιοι	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	2.1
Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	4.1 και 7.1
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για	2.2

			συνδυασμό με άλλα μέσα)	
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.2 και 4.2
Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	3.3 και 7.3
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία	6.1 και 5.1
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	σε όλη τη 15ετία	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος Αιγάλεω	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.3
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο στη στάσεις του μετρό και του ΟΑΣΑ και στους βασικούς πόλους έλξης της περιοχής	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πόροι εμπορικού συλλόγου	5.1 και 5.2

Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	5.1 και 6.1
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας	6.1
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, ΤΕΕ-ΤΑΚ, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, ιδιωτική πρωτοβουλία	8.1
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάθμια Εκπαίδευση	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, πόροι Α & Β' βάθμιας Εκπαίδευσης	8.1
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	εντός 10ετίας	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1 και 9.3
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτού	9.3 και 10.1

περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)			μενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	5.3 και 9.2
Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	9.2
Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με την τοποθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού σε όλα τα Ο.Τ. του Δήμου	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	4.2
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	1.1, 1.2 και 8.1
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	1.2 και 9.2

Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	5.1
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.	2.3 και 4.1
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα	2.4 και 4.1
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	4.1 και 7.3
Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή του δήμου	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	2.1 και 7.1
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ιδιώτες	4.1 και 5.2
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	3.3, 4.1 και 5.3
Αφαίρεση εξοπλισμού ή	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου	3.3, 4.2 και

σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών			Αιγάλεω	7.3
Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.	3.3 και 5.2
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής κ.α.	7.1 και 7.2
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	5.1 και 6.2
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	4.3
Ενίσχυση και ανάδειξη σημαντικών πόλων εντός της πόλης	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	4.1 και 5.2
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Ο.Α.Σ.Α., Ιδιωτική πρωτοβουλία	9.2

ποδηλάτων				
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	8.1
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα	3.2, 3.3 και 7.1
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	8.1
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω	8.1
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιο πόροι Δήμου Αιγάλεω, Πόροι εμπορικού συλλόγου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	8.1
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	σε όλη τη 15ετία	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Αιγάλεω	Ίδιο πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου Α.Ν.	5.3 και 9.2
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	1.2, 3.1, 5.3 και 9.2
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	εντός 5ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω	3.1, 3.2 και 10.1
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	σε όλη τη 15ετία	Δήμος Αιγάλεω	Δήμος Αιγάλεω, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	3.1 και 3.2

Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	εντός 15ετίας	Δήμος Αιγάλεω, ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1
Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	εντός 10ετίας	Δήμος Αιγάλεω, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου Αιγάλεω, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.	3.1 και 3.2

Εντοπισμός και τεκμηρίωση σχετικών μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας πιθανών μέτρων ΣΒΑΚ

Στο πλαίσιο της εν λόγω δραστηριότητας, η ομάδα εργασίας με τη συνεργασία του αναδόχου συνέλλεξε ένα μεγάλο αριθμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας που είναι δυνατό να εφαρμοστούν στον Δήμο Αιγάλεω. Για κάθε πιθανό μέτρο, βρέθηκε ένας ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-εφαρμογής. Επίσης, πραγματοποιήθηκε αντιστοίχιση αυτών με ένα ή περισσότερους από τους 24 στόχους που τέθηκαν από το παρόν ΣΒΑΚ.

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

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

Από τα συνολικά 74 μέτρα, επιλέχθηκαν προς εφαρμογή-υλοποίηση τα 62 μέτρα βιώσιμης κινητικότητας.

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

Πίνακας 6: Εξέταση εφικτότητας – αποτελεσματικότητας μέτρων ΣΒΑΚ

Πιθανά Μέτρα	**Σύνδεση με στόχο ΣΒΑΚ**	**Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης-**	**Εφικτότητα (1..5)**	**Αποτελεσμα-τικότητα (1..5)**	**Επιλογή (ΝΑΙ | ΟΧΙ)**

		εφαρμογής μέτρου			
Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.1, 1.2 και 9.1	εντός 5ετίας	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	9.2	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	2.1	εντός 5ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	4.2	εντός 15ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	2.3 και 4.2	εντός 15ετίας	**2**	**4**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	3.3 και 5.3	εντός 15ετίας	**2**	**4**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	3.3 και 5.3	εντός 10ετίας	**3**	**3**	**ΝΑΙ**
Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	4.1	εντός 5ετίας	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	7.42.2, 2.3, 3.3, 4.1	εντός 10ετίας	**2**	**5**	**ΝΑΙ**
Ανάπτυξη συστήματος car pooling	5.1	εντός 5ετίας	**2**	**2**	**ΝΑΙ**
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	4.1	εντός 5ετίας	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	4.1	εντός 5ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	3.3	εντός 5ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**

Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.2	εντός 10ετίας	**3**	**3**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	3.1, 4.2 και 5.2	εντός 15ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.1 και 1.2	εντός 15ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	3.2 και 3.4	εντός 10ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	9.2	εντός 10ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	10.1	εντός 5ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Μονοδρομήσεις οδών	2.1 και 4.2	εντός 15ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Ανάδειξη πολύτιμων χώρων πχ αρχαιολογικοί	2.4	εντός 10ετίας	**3**	**3**	**ΝΑΙ**
Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	3.1 και 4.1	εντός 10ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία Superblock	2.1, 2.3, 3.1, 3.2, 4.1 και 7.1	εντός 10ετίας	**3**	**3**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία περιφερειακών οδών	2.1	εντός 15ετίας	**2**	**5**	**ΝΑΙ**

περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή διαμπερών ροών					
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου με ταυτόχρονο υποβιβασμό λεωφόρων σε δίκτυα πράσινων διαδρομών	2.1	εντός 15ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	3.3, 4.1, 4.2 και 6.1	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1 και 4.1	εντός 15ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιοι	2.1	εντός 15ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	4.1 και 7.1	εντός 5ετίας	**5**	**3**	**ΝΑΙ**
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.2	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Κατασκεύη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	3.2 και 4.2	εντός 10ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων	2.3 και 7.3	εντός 5ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**

Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.1 και 5.1	εντός 10ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ)	4.3	σε όλη τη 15ετία	**2**	**4**	**ΝΑΙ**
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο στη στάσεις του μετρό και του ΟΑΣΑ και στους βασικούς πόλους έλξης της περιοχής	5.1 και 5.2	εντός 5ετίας	**5**	**3**	**ΝΑΙ**
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	5.1 και 6.1	εντός 5ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	6.1	σε όλη τη 15ετία	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	8.1	σε όλη τη 15ετία	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	8.1	σε όλη τη 15ετία	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	5.1 και 9.3	εντός 10ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες	9.3 και 10.1	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**

για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)					
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	5.3 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	9.2	εντός 10ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ με την τοποθέτηση κατάλληλου εξοπλισμού σε όλα τα Ο.Τ. του Δήμου	4.2	εντός 5ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	1.1, 1.2 και 8.1	σε όλη τη 15ετία	**1**	**5**	**ΟΧΙ**
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1.2 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	**2**	**3**	**ΟΧΙ**
Ανάπτυξη συστήματος car-sharing	5.1	εντός 5ετίας	**2**	**3**	**ΟΧΙ**
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.3 και 4.1	εντός 10ετίας	**4**	**3**	**ΝΑΙ**
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.4 και 4.1	εντός 5ετίας	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Αξιοποίηση ιδιωτικού πρασίνου πχ μέτρα για ενίσχυση πρασίνου σε προκήπια	4.1 και 7.3	εντός 5ετίας	**3**	**2**	**ΟΧΙ**

Δημιουργία συστήματος αστικών διοδίων για τον περιορισμό της διαμπερούς διέλευσης μέσα από την κεντρική περιοχή της πόλης	2.1 και 7.1	εντός 5ετίας	**1**	**3**	**ΟΧΙ**
Αξιοποίηση κενών οικοπέδων για δημιουργία προσωρινών πράσινων χώρων	4.1 και 5.2	εντός 5ετίας	**2**	**2**	**ΟΧΙ**
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	3.3, 4.1 και 5.3	εντός 5ετίας	**4**	**2**	**ΟΧΙ**
Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	2.3, 4.2 και 7.3	εντός 5ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**
Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	3.3 και 5.2	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	7.1 και 7.2	εντός 10ετίας	**3**	**2**	**ΟΧΙ**
Δημιουργία λωρίδων μικροκινητικότητας (scooters, segways κτλ)	5.1 και 6.2	εντός 15ετίας	**3**	**2**	**ΟΧΙ**
Δημιουργία λεωφορειολωρίδων	4.1 και 5.2	εντός 5ετίας	**2**	**4**	**ΟΧΙ**
Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	4.1 και 5.2	εντός 15ετίας	**2**	**3**	**ΟΧΙ**
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	9.2	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	8.1	εντός 5ετίας	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Σήμανση για παράκαμψη	3.2, 3.3	εντός 5ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**

περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	και 7.1				
Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	8.1	εντός 5ετίας	**5**	**4**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	8.1	εντός 5ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**
Δημιουργία Τοπικής Ένωσης Επιχειρηματιών που προάγουν την Βιώσιμη Κινητικότητα	8.1	εντός 5ετίας	**2**	**3**	**ΟΧΙ**
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	5.3 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	**3**	**4**	**ΝΑΙ**
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	10.21.2, 3.1, 5.3 και 9.2	σε όλη τη 15ετία	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	3.1, 3.2 και 10.1	εντός 5ετίας	**4**	**5**	**ΝΑΙ**
Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	3.1 και 3.2	σε όλη τη 15ετία	**4**	**4**	**ΝΑΙ**
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	3.1	εντός 15ετίας	**3**	**5**	**ΝΑΙ**
Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	3.1 και 3.2	εντός 10ετίας	**2**	**2**	**ΝΑΙ**

Παρουσίαση ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά αυτά μέτρα κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

1) Δημόσια Συγκοινωνία

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

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή κίνητρα.

Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

Η ενίσχυση των μετακινήσεων με ταξί μπορεί να αποτελέσει μία σημαντική εναλλακτική μετακίνησης σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα με όφελος για το δημόσιο χώρο καθώς αποφεύγεται η αναζήτηση στάθμευσης και μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην πόλη. Η χωροθέτηση νέων στάσεων (πιάτσες) ταξί σε περισσότερα κρίσιμα σημεία της πόλης, η συνδυαστική χωροθέτησή τους κοντά σε σημεία μετεπιβίβασης είτε σε λεωφορείο είτε σε κοινόχρηστα μέσα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την αποσυμφόρηση του δήμου Αιγάλεω.

1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)

Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ΟΝ – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση.

Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των γραμμών λεωφορείων και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων.

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυνητικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Όλα τα συστήματα συλλογικής και κοινόχρηστης μετακίνησης είναι σημαντικό να έχουν ενιαία τιμολόγηση ώστε να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, λεωφορεία και κοινόχρηστα ποδήλατα μπορούν – εφόσον επιλεγεί να μην λειτουργούν δωρεάν- να έχουν ενιαία τιμολογιακή πολιτική ώστε να προωθηθεί η χρήση των μέσων με συμπληρωματικό τρόπο, για παράδειγμα για κάποιον που έρχεται από κάποια περιοχή εκτός Αιγάλεω να έχει τη δυνατότητα να αφήνει το ΙΧ αυτοκίνητο σε χώρο στάθμευσης και με την ίδια χρέωση να μπορεί να μεταβεί σε μικρό λεωφορείο για προσπέλαση του κέντρου ή να χρησιμοποιήσει κοινόχρηστο ποδήλατο/ πατίνι ή άλλο μέσο για την ίδια ή αντίστοιχη διαδρομή.

1.6 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους

Για την ενίσχυση της ελκυστικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας κατά κανόνα επιλέγονται δύο πρακτικές: είτε η δωρεάν λειτουργία των διαδρομών (εφόσον ο πάροχος του μεταφορικού έργου πληρώνεται για την υπηρεσία του μέσω προγραμματικής συνεργασίας από το δήμο ή την Περιφέρεια) είτε μέσω τυπικού κομίστρου.

Στην περίπτωση που επιλεγεί να υπάρχει κόμιστρο για τη συγκοινωνία κρίνεται σκόπιμο να δοθεί σε μορφή κινήτρου επιδότηση δωρεάν διαδρομών σε ειδικές ομάδες πληθυσμού (μαθητές, φοιτητές, άνεργοι, μετανάστες- πρόσφυγες κ.α.).

Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα

Το δεύτερο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

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

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε οδούς της πόλης όπου ποδήλατο και αυτοκίνητο θα κινούνται στον ίδιο χώρο με προτεραιότητα στο ποδήλατο. Οι ίδιες αυτές διαδρομές είναι οι «πράσινες διαδρομές» όπου ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α.

Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

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

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/ λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπλαση των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών.

Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρηση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση περιοχών μεταξύ όμορων δήμων με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ περιοχών που ανήκουν σε διαφορετικούς δήμους.

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ. εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ’ ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Οι οδοί που δίνουν προτεραιότητα στην ασφαλή κίνηση του πεζού και αποκλείουν οχήματα από τη διέλευση μπορούν να κατατάσσονται σε μόνιμους ή παροδικούς/ προσωρινούς πεζόδρομους.

Μόνιμες πεζοδρομήσεις γίνονται κατά κανόνα στα κέντρα των πολεων ενώ στις γειτονιές επιλέγονται σημαντικές διαδρομές που φιλοξενούν ευαίσθητες χρήσεις για παροδική ή μόνιμη πεζοδρόμηση.

Οδοί που επιλέγονται για παροδικές πεζοδρομήσεις μπορούν να σχεδιαστούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας με προεξοχές πεζοδρομίων, πύκνωση της φύτευσης, οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης, υπερυψωμένες διαβάσεις, οφιοειδή διάταξη κ.α. και να λειτουργούν για δεδομένο χρονικό διάστημα ως πεζόδρομοι (ενδ. Ώρες λειτουργίας σχολείου) και για δεδομένο χρονικό διάστημα ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την ενοποίηση του δημοσίου χώρου ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια σε μορφή δικτύου μεταξύ των πεζοδρόμων και να επιτραπεί η συνεχής και ασφαλής ροή πεζών

2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

Ο κεντρικός πυρήνας του δήμου Αιγάλεω φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών του είναι ήδη προς χρήση αποκλειστικά από πεζούς. Κρίνεται σκόπιμη η πεζοδρόμηση της περιοχής με παράλληλη ανάπλαση των οδών για δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση παρόδιου πρασίνου και χώρων ανάπαυσης.

2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος.

Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπλαση (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των

χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.).

Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).

2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.

2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

Μέσα στις αρχές της περιεκτικής πόλης (inclusive city), εξέχουσα θέση έχει η υποστήριξη των ΑμεΑ, ούτως ώστε να γίνονται ένα με τον ιστό της πόλης και να μην αποκλείονται από την καθημερινότητα της. Στο παραπάνω πλαίσιο το μέτρο αυτό στοχεύει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας για ΑμεΑ στο δήμο Αιγάλεω μέσω της τοποθέτησης ραμπών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.

2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδοφωτισμού, δενδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμάτων κ.α.).

2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία ποδηλατοδρόμων και την δημιουργία πράσινων διαδρομών. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την διευκόλυνση της μετακίνησης των ποδηλατών μέσα στην πόλη. Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος

Η πεζοδρόμηση είναι πολύ σημαντική για μία πόλη και ο ρόλος της καθοριστικός, αφού διαχωρίζει την κυκλοφορία των πεζών από τα μηχανοκίνητα οχήματα, ώστε να δημιουργείται ένα ασφαλές και ποιοτικό περιβάλλον αποκλειστικά για τους πεζούς. Η παρουσία και η μετακίνησή των κατοίκων-επισκεπτών στην πόλη, αποτελεί σημαντικό κριτήριο της ζωντάνιας του κοινωνικού περιβάλλοντος του δρόμου ή μιας γειτονιάς, καθώς επίσης προσδιορίζει κατά ένα μεγάλο βαθμό και την ποιότητα ζωής της πόλης αυτής. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ενδιαφέροντος όπου προσελκύεται μεγάλος όγκος πληθυσμού ώστε να ενδυναμωθεί η σχέση μεταξύ πόλεως-κατοίκου και πάνω της να σχεδιαστούν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, πάντοτε μέσα σε ένα αστικό περιβάλλον που επιτρέπει τη συνεχή και ασφαλή ροή πεζών

2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)

Ο δήμος Αιγάλεω έχει να επιδείξει, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, το μεγαλύτερο σε εύρος και έκταση τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτού του χώρου, ή γενικότερα πολύτιμων χώρων μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης με έμφαση (αν είναι εφικτό) στην θερινή περίοδο. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.

Πακέτο μέτρων 3: Κοινόχρηστη μετακίνηση

Το τρίτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

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

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Το σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα ποδήλατο (π.χ.

συμβατικό, ηλεκτρικό ή υποβοηθούμενο) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις.

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

Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού-παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).

3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία.

Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (δημοτικό κατάστημα, νοσοκομείο, Περιφέρεια, Δικαστήριο, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει αυτόματα το «ταίριασμα» των μετακινούμενων.

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση

Στο τέταρτο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

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

Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδ. Οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS).

4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για ζητήματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Μέσω των εργαστηρίων αυτών μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ Αιγάλεω, όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα

αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α.

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού

Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται) και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές-φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης.

Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ' έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).

4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

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

4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

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

4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς

Το μέτρο αυτό αφορά στη σύσταση ενός φυσικού και ουσιαστικού χώρου- γραφείου εντός του Δήμου, κατάλληλα στελεχομένου, ώστε να επεξεργάζεται τα ζητήματα οργάνωσης, παρακολούθησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (μέτρα και συνάφεια επίτευξης δεικτών) καθώς και τα ζητήματα οργάνωσης των εκδηλώσεων

ευαισθητοποίησης. Το γραφείο θα πρέπει να έχει στενή συνεργασία με τα αρμόδια στελέχη των τμημάτων που προάγουν ζητήματα πρασίνου και αξιοποίησης κοινοχρήστων, κυκλοφορίας και συγκοινωνιών, πολεοδομίας και χωροταξίας, πληροφορικής και προγραμματισμού, και παιδείας.

4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

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

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

5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Σε αυτό το μέτρο εντάσσεται η εκπόνηση ΣΦΗΟ, η έγκριση και προώθησή του και στις επιμέρους δράσεις του εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Είναι κρίσιμο να χωροθετούνται σταθμοί φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, ΤΑΧΙ, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.).

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

Πακέτο μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

Το έκτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα κάτωθι μέτρα:

6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

Η μείωση του ορίου ταχύτητας αποτελεί καθοριστική παράμετρο οδικής ασφάλειας και συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των τροχαίων συμβάντων και στη μείωση των συμβάντων με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Στόχος αυτού του μέτρου είναι η θέσπιση ενιαίου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της περιοχής παρέμβασης, καθώς και η λήψη πρόσθετων μέτρων παρεμβάσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές της κείμενης νομοθεσίας

6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προσδιορίζει το κέντρο του δήμου και τις επιμέρους γειτονιές που οφείλουν να έχουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο Αιγάλεω αλλά και σε επιμέρους γειτονιές σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.

6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση κόμβων εισόδου στις γειτονιές, όπου κύριες οδικές αρτηρίες διασταυρώνονται με συλλεκτήριες οδούς. Στην περιοχή παρέμβασης υπάρχουν σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους.

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνονται κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους.

Η πύκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις– με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια- και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

Η κυκλοφοριακή οργάνωση μπορεί να προσδιορίσει τις επιτρεπόμενες και μη κινήσεις σε μια περιοχή, να περιορίσει τις διαμπερείς κινήσεις, να προστατεύσει περιοχές.

Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το μέτρο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών και απαιτείται σε επόμενο στάδιο κυκλοφοριακή μελέτη εξειδίκευσης περαιτέρω των ρυθμίσεων.

6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

Το μέτρο αυτό αφορά στην ολοκλήρωση οδών περιμετρικά της πόλης ώστε να λειτουργήσει συνολικά η προτεινόμενη ιεράρχηση (βλ. επόμενο μέτρο), αλλά και στη διαμόρφωση περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για ενίσχυση της προστασίας τους από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

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

Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.

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

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

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Συστήματα που υποστηρίζουν την συνδυασμένη διαχείριση μεταξύ ΜΜΜ και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης μαρίνας κ.ο.κ.).
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων ΜΜΜ ή άλλων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα για χρήση κοινοχρήστων ποδηλάτων ή μικρών ηλεκτροκίνητων πατινιών (ridesharing), στάθμευση (park n ride) σε συνδυασμό με την πληροφόρηση για διαθέσιμες θέσεις σε parking ή / και την πρόταση για εναλλακτικά parking σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων (e- parking),

- Ενοποιημένα συστήματα συνδυασμένης πληροφόρησης οδηγών ΙΧ/ επιβατών ΜΜΜ, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και ΜΜΜ, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης ΜΜΜ (λεωφορεία κ.α.), για διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε σταθμούς μετεπιβίβασης (park & ride) κ.λ.π.
- Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος / καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λ.π.
- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών γειτονιών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocks και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονιές και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων.

Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

Το μέτρο περιλαμβάνει εργασίες σε επικίνδυνες θέσεις που δεν αποτελούν συντήρηση του οδικού δικτύου, αλλά μικρής κλίμακας κατασκευαστικές επεμβάσεις χαμηλού κόστους και υψηλής αποτελεσματικότητας. Συγκεκριμένα, πρόκειται για εργασίες αναβάθμισης και αντικατάστασης του οδικού εξοπλισμού (διαγράμμιση, σήμανση οδών, στηθαία ασφαλείας, μονάδες απόσβεσης ενέργειας, εγκατάστασης ηλεκτρομηχανολογικές κ.λπ.), βελτιώσεις υποδομής (διαπλάτυνση οδοστρώματος, αποκατάσταση φθορών οδοστρώματος, ασφαλτοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομιών κλπ.).

Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του δήμου σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση της διατροπικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

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

Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες.

7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο δήμο Αιγάλεω δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ. Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.

Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Το μέτρο αυτό διατρέχει το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ και αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης στο σύνολο των οδών που πρόκειται να αναπλαστούν για να φιλοξενήσουν υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Δίνει έμφαση σε υλικά με υψηλή ανθεκτικότητα στη θερμοκρασία και την υγρασία και στοχεύει στη χρήση υλικών με φωτοκαταλυτικές ιδιότητες ώστε – ταυτόχρονα με την πύκνωση πρασίνου, τη μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων και την ευρύτερη ανάπλαση – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.

8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Το μέτρο αυτό αφορά στη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών, δηλαδή στην αλλαγή του αστικού οδικού χώρου μέσω αναπλάσεων, δενδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η ζώνη χαμηλών εκπομπών είναι μία συγκεκριμένη και οριοθετημένη περιοχή όπου εισέρχονται μόνο οχήματα ΜΗ ρυπογόνα με ειδικές ρυθμίσεις και περιορισμούς.

Κύριες επιδιώξεις της θεσμοθέτησης ζώνης χαμηλών εκπομπών ρύπων στην επιλεγμένη περιοχή του κέντρου του δήμου Αιγάλεω είναι η προστασία και ανάδειξη της, η αποσυμφόρησή της από την κίνηση των ιδιαίτερα ρυπογόνων Ι.Χ. αυτοκινήτων και οχημάτων τροφοδοσίας, την ανεξέλεγκτη στάθμευση, καθώς επίσης και η προώθηση και ενδυνάμωση βιώσιμων, εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Στην περιοχή αυτή θα προβλέπεται η είσοδος οχημάτων των οποίων ο κινητήρας συμμορφώνεται με συγκεκριμένες προϋποθέσεις (όρια EURO STANDARDS) που έχουν τεθεί για την ελεύθερη διέλευσή τους. Πρόκειται δηλαδή για ειδική ζώνη στην οποία θα υπάρχει αυτοματοποιημένος έλεγχος εισόδου των οχημάτων και περιορισμού αυτών στη βάση συμμόρφωσής τους με συγκεκριμένα επίπεδα κατώφλια (thresholds) που έχουν τεθεί για τα Euro Standards (π.χ. απαγόρευση εισόδου Ι.Χ. σε μια ζώνη χαμηλών εκπομπών ρύπων εάν ο κινητήρας βενζίνης είναι μικρότερος από Euro 4 και ο κινητήρας πετρελαίου είναι μικρότερος από Euro 5).

Η διαδικασία της ολοκληρωμένης εφαρμογής της ζωνης χαμηλών εκπομπών μπορεί να περιλαμβάνει τρία διακριτά χρονικά διαστήματα, με τρεις διακριτούς χρονικούς ορίζοντες: 2022 – 2024, 2024 – 2027 και 2027 – 2030.

8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία του δήμου και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδησιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)

Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, νέοι πεζόδρομοι, περιοχές προστασίας κ.α.) και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής με έμφαση στην ανάμιξη χρήσεων γης, τη μετακίνηση χρήσεων για διαμόρφωση ελεύθερων δημόσιων χώρων.

Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού μπορει να πραγματοποιείται με αναθεώρηση του ΓΠΣ και προσδιορισμό νέων χρήσεων, νέας ιεράρχησης και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης καθώς και με χρήση νεότερων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. ΒΑΑ) με στόχο το συνδυασμό ευρύτερων αναβαθμίσεων πολεοδομικών ενοτήτων.

8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 * 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα.

Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο.

Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.

8.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

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

8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

Το μέτρο αυτό στοχεύει αμιγώς στην ενίσχυση του αστικού πρασίνου στο σημερινό οδικό περιβάλλον. Με δεδομένα τα ζητήματα που προκύπτουν από την κλιματική απορρύθμιση σε όλες τις αστικές περιοχές είναι κρίσιμη η αύξηση του παρόδιου πρασίνου στον δήμο Αιγάλεω. Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπλαση για ενίσχυση των μετακινήσεων με ήπια μέσα όσο και σημειακά τις οδούς γειτονιάς που μπορούν με απλές επεκτάσεις πεζοδρομίων και κατάργηση της στάθμευσης να αυξήσουν σημαντικά το πράσινο στις γειτονιές. Σημειώνεται ότι οι δενδροφυτεύσεις δεν θα πρέπει να γίνονται σε βάρος του υφιστάμενου χώρου του πεζού και ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει το πεζοδρόμιο να έχει καθαρό πλάτος 1,5μ.

8.9 Δημιουργία Superblocks

Στα πλαίσια της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπέρ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocks είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρεια τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα. Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.

Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

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

9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Σήμερα κάθε επιχείρηση στον δήμο Αιγάλεω, και στις γειτονιές με μεγάλη επισκεψιμότητα, διαχειρίζεται την παραγγελία και παραλαβή εμπορευμάτων απευθείας με τον πάροχο και ο κάθε πάροχος κατά κανόνα πηγαίνει ξεχωριστά σε κάθε επιχείρηση. Είναι σημαντικό για τη μείωση της συμφόρησης (συμπ. ρύπανσης και θορύβου) και τη μείωση του κόστους των μετακινήσεων συνολικά να δημιουργηθούν κέντρα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας σε ανάλογες θέσεις περιμετρικά της πόλης ώστε να γίνεται οργανωμένη παράδοση εμπορευμάτων από τους επιμέρους παρόχους και παραλαβή τους στα καταστήματα με μικρότερα (σε όγκο) οχήματα.

9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου). Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, άρα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής.

Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παροδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.

9.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι`αυτού του είδους μεταφορών (π.χ. ελλιπής επιτάχυνση/επιβράδυνση, μειωμένη ικανότητα ελιγμών) και των φυσικών τους προδιαγραφών-χαρακτηριστικών (π.χ. μήκος, όγκος) των βαρέων οχημάτων, δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στη γύρω κυκλοφορία.

Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι αρνητικές επιπτώσεις από τα βαρέα οχήματα θα ενταθούν στις κεντρικές αρτηρίες, λόγω της παρουσίας φωτεινών σηματοδοτών, όπου τα βαρέα οχήματα θα πρέπει να επιβραδύνουν, να σταματήσουν στους φωτεινούς σηματοδότες και μετά να επιταχύνουν ξανά.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις των βαρέων οχημάτων στη γύρω κυκλοφορία, θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης για να αντιμετωπισθεί επιτυχώς η αύξηση του αριθμού των βαρέων οχημάτων και να επιτευχθεί η αποτελεσματική κυκλοφορία τους. Το μέτρο αυτό είναι συνυφασμένο με μια σειρά από στρατηγικές οι οποίες ενδεικτικά μπορούν να ορίσουν α) το ωράριο

όπου τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, β) σε ποιες οδούς της πόλης τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, γ) ποιες κατηγορίες βαρέων οχημάτων μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους τύπους οδών κτλ.

Πίνακας συνεργειών προτεινόμενων μέτρων

Στη συνέχεια ακολουθεί ο πίνακας συνεργειών μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων.

Πίνακας 7: Συνέργειες μεταξύ των προτεινόμενων μέτρων

Κωδικός	Προτεινόμενο μέτρο	Συνέργειες με άλλα μέτρα
1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1.2, 1.3, 6.9
1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1.1 , 1.3, 1.4, 5.1, 6.9
1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1.1, 1.2, 1.4, 5.1, 6.9
1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1.2, 1.3, 5.1, 6.9
1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 6.9, 7.1, 7.2, 7.3
1.6	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 6.9
2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	2.1, 2.2, 2.4, 2.5, 2.6, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.11, 8.2, 8.4
2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.3. 6.5, 8.4
2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4

	περιβάλλον	
2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	2.5, 2.6, 2.10, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.2, 8.4
2.9	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.10	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	2.9
2.11	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.14, 6.1, 6.2, 6.3, 6.5, 6.6, 8.2, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8
2.12	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	2.1, 2.2, 2.3, 2.14, 6.2, 6.5, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
2.14	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7,2.9, 2.10, 2.12, 2.13, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2
3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4 3.1, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4
3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	6.9
4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	4.2, 4.3
4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	4.1, 4.3
4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	4.1, 4.2
4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	4.1, 4.2, 4.3, 8.4

4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	4.1, 4.2, 4.3, 4.4
4.6	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5
4.7	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	2.1, 2.2, 2.3, 2.8, 2.9, 2.14, 3.1, 3.2, 6.4, 6.5, 6.9, 8.2, 8.4
5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1.2, 1.3, 1.4, 5.2, 8.3
5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	5.1, 8.3
6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.13, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4
6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2,8.3, 8.4, 8.7
6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 8.1, 8.4
6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11 7.2, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1
6.6	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8,

	αποφυγή διαμπερών ροών	6.10, 6.11, 8.2, 8.4,
6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 7.1, 8.3
6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.10, 8.1, 8.2, 8.4
6.9	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4.7, 6.3, 6.4, 7.2, 9.1
6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.13, 6.2, 8.2, 8.3, 8.7, 8.9
6.11	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	2.5, 2.7, 2.8, 2.9, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.8, 7.2, 8.2
7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	6.7, 6.10, 7.2, 8.3
7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	6.5, 6.9, 7.1, 9.1
7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 8.2, 8.7, 8.9
8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 8.2
8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.5, 6.6, 6.8, 8.1, 8.4,
8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 6.2, 6.5, 6.7, 7.1, 9.1
8.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 3.1, 3.2, 4.7, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 6.11, 8.1, 8.2
8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	2.7, 2.8, 2.14, 5.2, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 8.3, 8.7, 9.2
8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7,

		6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 8.1, 8.2,8.3, 8.4
8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.13, 2.14, 4.7, 6.1, 6.2, 6.4, 6.6, 6.7, 7.2, 8.1, 8.2, 8.7, 8.8
8.9	Δημιουργία Superblocks	2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8, 6.2, 6.3, 6.4, 6.11, 7.3
9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	6.5, 6.9, 7.2, 8.3, 9.2, 9.3
9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	9.1, 9.3
9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	9.1, 9.2
9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	7.2, 9.1, 9.2
9.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	9.1, 9.2, 9.3
9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	9.1, 9.2, 9.3, 9.5
9.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6

Μέτρα παρέμβασης και πακέτα μέτρων

Λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, ως καταλληλότερο κρίνεται το ριζοσπαστικό σενάριο. Σύμφωνα με αυτό, τα μέτρα που αναλύθηκαν στα παραπάνω παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι η χωροθέτηση του Νέου ΚΣΥΛ σρην περιοχή του Ελαιώνα πρόκειται να επιφέρει σημαντικές κυκλοφοριακές αλλαγές στην περιοχή, όπως περιγράφεται ακολούθως.

Σχετικά με την Ιερά Οδό

Στο πλαίσιο της ευρύτερης αναβάθμισης του Ελαιώνα και της αξιοποίησης των κενών εκτάσεων που εντοπίζονται στην περιοχή, αποφασίστηκε και η χωροθέτηση του νέου ΚΣΥΛ (Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων) σε αυτήν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Περιβαλλοντική Μελέτη που εκπονήθηκε, ο ΚΣΥΛ

προβλέπεται να κατασκευασθεί σε οικόπεδο έκτασης 66.420 m2 στην περιοχή που περικλείεται από τον Παράδρομο της Λ. Κηφισού, την Ιερά Οδό και τις οδούς Αγ. Άννης και Πιερίας. Πρόκειται για ένα έργο που αποσκοπεί στην αντικατάσταση των δύο υφιστάμενων Σταθμών Υπεραστικών Λεωφορείων (Λιοσίων και Κηφισού) και στην ευρύτερη συνένωση των υπηρεσιών τους, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Στο πλαίσιο αυτό, στον εν λόγω χώρο θα δημιουργηθεί μια σειρά υποδομών ευρύτερου χαρακτήρα ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνουν χώρα διαφορετικές δραστηριότητες, δημιουργώντας έτσι έναν ακόμα σημαντικό υπερτοπικό πόλο έλξης στην περιοχή. Τόσο ο ίδιος ο σταθμός όσο και οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις που προβλέπονται θα έχουν ως αποτέλεσμα την έλξη πολλών μετακινούμενων προς την περιοχή, γεγονός που θα επηρεάσει σημαντικά τόσο το αστικό όσο και το συγκοινωνιακό της σύστημα.

Η χωροθέτηση του ΚΣΥΛ στο συγκεκριμένο σημείο θα οδηγήσει σε μεγάλη επιβάρυνση της Ιεράς Οδού, η οποία με την σειρά της θα επηρεάσει σημαντικά την κυκλοφοριακή λειτουργία του δικτύου τόσο του Δήμου Αιγάλεω όσο και των όμορων Δήμων από τους οποίους διέρχεται. Πιο συγκεκριμένα, πληθώρα μετακινούμενων επί της Λ. Αθηνών (από την κατεύθυνση της Κορίνθου) με τελικό προορισμό τον σταθμό, κατά πάσα πιθανότητα, θα επιλέγουν να συνεχίσουν την διαδρομή τους απευθείας μέσω της Ιεράς Οδού, παρακάμπτοντας την Λ. Κηφισού. Απόρροια αυτού θα είναι η έντονη φόρτισή της, από την αρχή της κιόλας, με μεγάλες ροές οχημάτων. Ταυτόχρονα, σημαντική παράμετρος της υποβάθμισης της οδού θα είναι και η συχνότερη χρήση της από βαρέα οχήματα και λεωφορεία τα οποία θα κατευθύνονται από και προς τον ΚΣΥΛ με αποτέλεσμα να δημιουργούν αισθητές κυκλοφοριακές αλλά και περιβαλλοντικές πιέσεις.

Συνεπώς, η διέλευση από την Ιερά Οδό, αν και για τον ίδιο τον μετακινούμενο με αυτοκίνητο θα εκλαμβάνεται ως συντομότερη και συνεπώς βολικότερη, θα επιφέρει σημαντικά προβλήματα τόσο στο συγκοινωνιακό δίκτυο όσο και στο αστικό περιβάλλον. Το πρόβλημα, μάλιστα, για το Αιγάλεω θα είναι ακόμα εντονότερο μιας και η εν λόγω οδός, πέραν του ότι τέμνει διαμπερώς τον Δήμο, ταυτόχρονα διέρχεται από τον κεντρικό του πυρήνα, την «καρδιά» της πόλης, όπου και εντοπίζεται το πολεοδομικό της κέντρο. Ταυτόχρονα, θα αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο στην επίτευξη του οράματος για την Ιερά Οδό, σύμφωνα με το οποίο η ανάδειξή της θα επέλθει με την επαναφορά του ιστορικού της χαρακτήρα. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αντιληπτό ότι θα επηρεάσει άμεσα τις ενεργές μετακινήσεις και ιδιαίτερα την λειτουργία του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, το οποίο σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας διέρχεται και αυτό από την Ιερά Οδό. Αναμφισβήτητα, εκτιμάται πως οι συνθήκες που θα επικρατήσουν θα περιορίζουν την οδική ασφάλεια των ποδηλατών και θα δυσχεραίνουν ευρύτερα την κίνηση τόσο αυτών όσο και των πεζών.

Συνεπώς, είναι απαραίτητη η μέριμνα για την μέγιστο δυνατό περιορισμό της χρήσης της εν λόγω οδού τόσο από τους χρήστες του ΚΣΥΛ όσο και από τον στόλο οχημάτων του. Ουσιαστικά, ζητούμενο είναι η διατήρηση της κίνησής τους -τουλάχιστον των βαρέων οχημάτων και των λεωφορείων- στους δύο κύριους οδικούς άξονες (Λ. Κηφισού και Λ. Αθηνών) και η (περιορισμένη) διέλευσή τους από την Ιερά Οδό αποκλειστικά και μόνο για την είσοδό τους στον σταθμό. Πιο αναλυτικά, θα

πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι ενδιαφερόμενοι που θα διέρχονται από την δυτική πλευρά του Δήμου θα ακολουθούν την διαδρομή: Λ. Αθηνών – Λ. Κηφισού – Ιερά Οδός, χρησιμοποιώντας μόνο το τμήμα της οδού που ανήκει στην περιοχή του Ελαιώνα. Το παραπάνω, μπορεί να επιτευχθεί με τις κατάλληλες ρυθμίσεις, οι οποίες θα προκύψουν μέσα από την εκπόνηση μιας κυκλοφοριακής μελέτης που θα αφορά την ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος και θα λαμβάνει υπόψη όλα τα παραπάνω.

Τελικά, η νέα ιεράρχηση του δικτύου (η οποία επηρεάζεται άμεσα) διαμορφώνεται ως εξής:

- Νέα Ιεράρχηση Δήμου Αιγάλεω :
    - Λεωφόροι – Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Λ. Κηφισού, Λ. Αθηνών (δυτικό τμήμα έως το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού)
    - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αθηνών (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού), Π. Ράλλη (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού)
    - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ιερά Οδός (τμήμα εκτός Δήμου), Θηβών, παράδρομοι Λ. Κηφισού, παράδρομοι Λ. Αθηνών
    - Συλλεκτήριες οδοί: Ιερά Οδός (τμήμα εντός Δήμου), Π. Καβάλας (από Ιερά Οδό μέχρι Δημαρχείου), Δημαρχείου, Ν. Πλαστήρα, Α. Παπαναστασίου, Μίνωος (μέχρι Α. Παπαναστασίου), Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας, Κορυδαλλού (από Δημοκρατίας μέχρι Αποστόλου Παύλου), Μ. Αλεξάνδρου, Νέστου, Αγίας Μαρίνας, Κορυτσάς, Έβρου, Μαρκόνι, Αγίας Άννης, Ορφέως
    - Ήπιας κυκλοφορίας: Ιθάκης (από Πλατάνων μέχρι Κερκύρας), Πατριάρχου Γρηγορίου Ε’, Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυρίδωνος (από Ζωσιμάδων μέχρι Δημητσάνας), Δημητσάνας, Εδέσσης (από Δημητσάνας μέχρι Έβρου), Μαυροκορδάτου, 8ης Δεκεμβρίου, Ρεθύμνης, Κυπαρισσίας (από Σαλαμίνας μέχρι Ρεθύμνης), Σαλαμίνας (από Κυπαρισσίας μέχρι Νέστου), Κατσαρού, Ξανθίππης, Φειδίου (από Ιερολοχητών μέχρι Αριστοτέλους), Αριστοτέλους, Ιωαννίνων (από Αριστοτέλους μέχρι Παπούλα), Κορυδαλλού (από Δημοκρατίας μέχρι Κ. Βάρναλη, Κ. Βάρναλη, Θεσσαλονίκης (από Θηβών μέχρι Α. Παπαναστασίου), Σ. Σαράφη (από Θεσσαλονίκης μέχρι Ιερά Οδό), Μοσχονησίων (από Αδριανουπόλεως μέχρι Κωνσταντινουπόλεως), Κυζίκου, Βελισαρίου (από Α. Διάκου μέχρι Κυζίκου), Λευκωσίας, Μαυρομιχάλη
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 3409,11στρ.
    - Περιοχή 1: Κόδρου, Ρίμινι, Πατριάρχου Γρηγορίου Ε’, Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυρίδωνος, Παλληκαρίδη, Αμπελακίων, Δημητσάνας, Κορυτσάς, Ιερά Οδός, Ζέφυρου, Πολυδεύκους, Πλαταιών, Κηπουπόλεως

- Περιοχή 2: Έβρου, Εδέσσης, Μυκηνών, Κορίνθου, Ολυμπίας, Ιερά Οδός
- Περιοχή 3: Πελοποννήσου, Κοζάνης, Αγίου Νεκταρίου, Αγίου Σπυρίδωνος, Γοργοποτάμου, Δερβενακίων, Γραβιάς, Λ. Αθηνών, Λ. Θηβών, Κουντουριώτου, Δαρδανελλίων, Πλαπούτα, Σίφνου, Σουλίου,
- Περιοχή 4: Λ. Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Ιερά Οδός, Δημαρχείου, Π. Καβάλας
- Περιοχή 5: Ιερά Οδός, Α. Παπαναστασίου, Μίνωος, Βορείου Ηπείρου, Θηβών
- Περιοχή 6: Ιερά Οδός, Λ. Κηφισού, Μίνωος, Α. Παπαναστασίου
- Περιοχή 7: Μ. Αλεξάνδρου, Ιερά Οδός, Θηβών, Δημοκρατίας, Αποστόλου Παύλου
- Περιοχή 8: Δημοκρατίας, Θηβών, Οριζομύλων, Αποστόλου Παύλου, Κορυδαλλού
- Περιοχή 9: Μ. Αλεξάνδρου, Νέστου, Αγίας Μαρίνας, Ιερά Οδός

- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 18
  - Θέση 1: Λ. Αθηνών & Θηβών
  - Θέση 2: Λ. Αθηνών & Λ. Κηφισού
  - Θέση 3: Θηβών & Π. Καβάλας
  - Θέση 4: Θηβών & Ιεράς Οδού
  - Θέση 5: Θηβών & Κ. Βάρναλη - Θεσσαλονίκη
  - Θέση 6: Θηβών & Δημοκρατίας – Βορείου Ηπείρου
  - Θέση 7: Ιερά Οδός & Αγίας Μαρίνας
  - Θέση 8: Ιερά Οδός & Έβρου
  - Θέση 9: Ιερά Οδός & Μ. Αλεξάνδρου
  - Θέση 10: Ιερά Οδός & Σ. Σαράφη – Ν. Πλαστήρα
  - Θέση 11: Ιερά Οδός & Δημαρχείου
  - Θέση 12: Ιερά Οδός & Αγίας Άννης
  - Θέση 13: Εδέσσης & Δημητσάνας – Κορυτσάς
  - Θέση 14: Νέστου & Μ. Αλεξάνδρου
  - Θέση 15: Δημοκρατίας & Κορυδαλλού
  - Θέση 16: Α. Παπαναστασίου & Κυζίκου
  - Θέση 17: Α. Παπαναστασίου & Θεσσαλονίκης

- Θέση 18: Α. Παπαναστασίου & Μίνωος

- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 4
  - Θέση 1: Εδέσσης & Πλαταιών
  - Θέση 2: Λ. Αθηνών (μεταξύ Γοργοποτάμου & Χίου)
  - Θέση 3: Θεσσαλίας (Ελαιώνας - Βόρειο τμήμα μεταξύ Λ. Κηφισού & Μαρκόνι)
  - Θέση 4: Π. Ράλλη (μεταξύ Θηβών & Σαλαμινίας)
- Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 2
  - Θέση 1: Μ. Αλεξάνδρου, Χ. Τρικούπη & Παπαρρηγοπούλου (Υπόγειος)
  - Θέση 2: Πλατεία Ειρήνης (Υπόγειος)
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 507,73 στρ
  - Περιοχή 1: Δαρδανελλίων – Κουντουριώτου – Θηβών – Κωνσταντινουπόλεως
  - Περιοχή 2: Θηβών – Κουντουριώτου – Ν. Πλαστήρα – Κωνσταντινουπόλεως
  - Περιοχή 3: Κουντουριώτου – Περγάμου – Κωνσταντινουπόλεως – Ν. Πλαστήρα
  - Περιοχή 4: Δαρδανελλίων – Κωνσταντινουπόλεως – Θηβών – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 5: Ιερά Οδός – Θηβών – Κωνσταντινουπόλεως – Πανόρμου
  - Περιοχή 6: Πανόρμου – Κωνσταντινουπόλεως – Ν. Πλαστήρα – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 7: Ν. Πλαστήρα – Κωνσταντινουπόλεως – Περγάμου – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 8: Περγάμου – Κωνσταντινουπόλεως – Μυριοφύτου – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 9: Μ. Αλεξάνδρου – Ιερά Οδός – Λογοθέτη – Αρκαδίου - Βελεστίνου
  - Περιοχή 10: Λογοθέτη – Ιερά Οδός – Θηβών – Αρκαδίου
  - Περιοχή 11: Βελεστίνου – Αρκαδίου – Θηβών – Περικλέους
  - Περιοχή 12: Βελεστίνου – Περικλέους – Θηβών – Ιερολοχιτών
  - Περιοχή 13: Ιερά Οδός – Γρηγορίου Κυδωνίων – Ρήγα Φεραίου – Θηβών

- Περιοχή 14: Γρηγορίου Κυδωνιων – Ιερά Οδός – Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 15: Σ. Σαράφη – Ιερά Οδός – Ελλησπόντου – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 16: Ελλησπόντου – Ιερά Οδός – Ραιδεστού – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 17: Θηβών – Ρήγα Φεραίου – Γρηγορίου Κυδωνιων – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 18: Γρηγορίου Κυδωνιων – Ρήγα Φεραίου – Σ. Σαράφη – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 19: Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου – Ελλησπόντου – Αθανασίου Διάκου

- Κατασκευή κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 1
  - Θέση 1: Νάξου & Σαμαρά (Ελαιώνας)
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής: 12,89km
  - Διαδρομή 1: Κορυτσάς (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
  - Διαδρομή 2: Ιερά Οδός
  - Διαδρομή 3: Αγίας Μαρίνας – Νέστου – Μ. Αλεξάνδρου – Ιερολοχιτών – Αποστόλου Παύλου – Οριζόμυλων – Λακωνίας – Δημαρχείου – Βορείου Ηπείρου
  - Διαδρομή 4: Α. Παπαναστασίου – Μίνωος – Σκρά – Θηβών – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (νότιο τμήμα)
  - Διαδρομή 5: Δημαρχείου – Π. Καβάλας – Δερβενακίων – Αγίου Σπυρίδωνος
  - Διαδρομή 6: Άλσος Μπαρουτάδικο – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 30,89km
  - Διαδρομή 1: Ιερά Οδός
  - Διαδρομή 2: Μ. Αλεξάνδρου – Γιαννιτσών – Σαλαμίνας – Κορυτσάς – Μιλτιάδου – Α. Σικελιανού – Τομπαζή -Σερίφου – Πίνδου – Πολυδεύκους – Ηρακλείτου – Αγίου Γεωργίου – Ζωσιμάδων – Εδέσσης – Δημητσάνας – Αγίου Σπυρίδωνος – Αγίου Νεκταρίου – Κοζάνης – Θεοτόκου – Δερβενακίων – Ανεξαρτησίας – Π. Καβάλας – Σκύρου
  - Διαδρομή 3: Εδέσσης – Βαλτετσίου – Ανδρέα Πανάγου – Ολυμπίας
  - Διαδρομή 4: Πελοποννήσου – Σουλίου – Χίου, Σίφνου – Πλαπούτα – Δαρδανελλίων

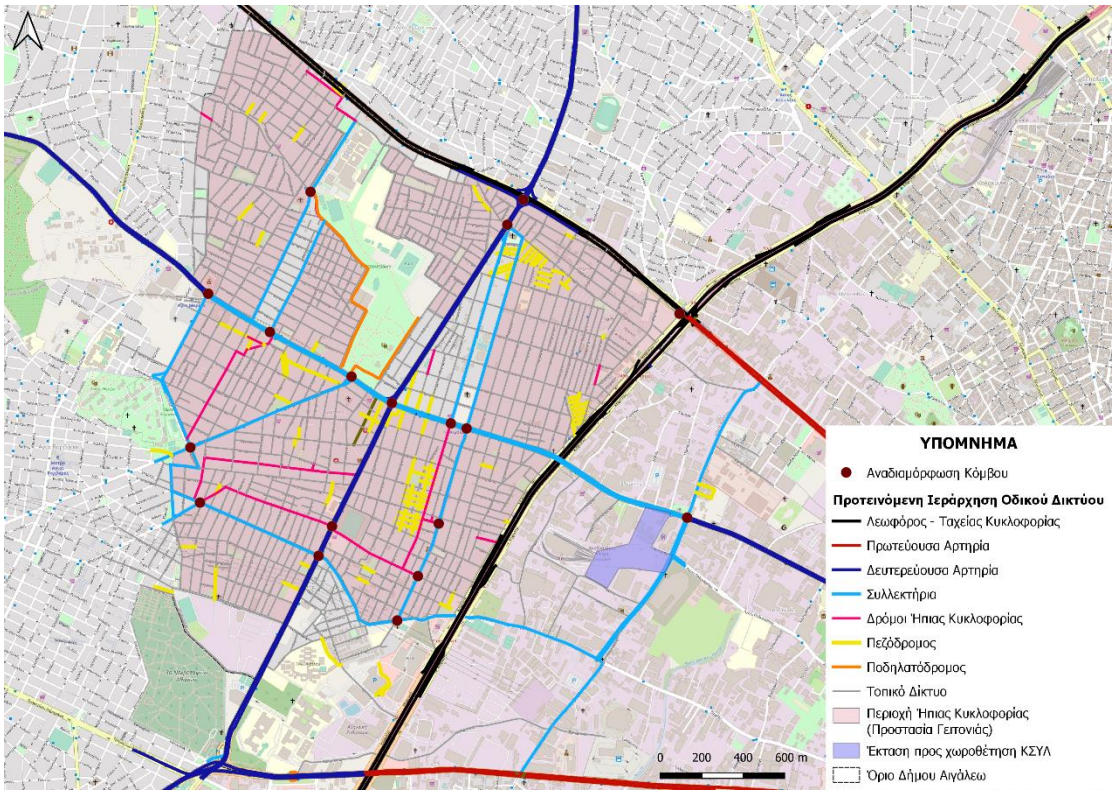
- Διαδρομή 5: Άλσος Μπαρουτάδικο
- Διαδρομή 6: Θηβών – Κολοκοτρώνη – Ν. Πλαστήρα – Καραϊσκάκη – Μαρμαρά – πάροδος Επίκουρου – Παυσανίου – Κολοκοτρώνη – Βρυουλών – Μιαούλη – Παπανικολή – Κουντουριώτου – Μαυρομιχάλη – Αδριανουπόλεως – Δροσίνη – Βρυουλών – Σμύρνης – Προύσης
- Διαδρομή 7: Ν. Πλαστήρα - Αδριανουπόλεως – Δημαρχείου – Κουντουριώτου, Μιαούλη – Ν. Πλαστήρα
- Διαδρομή 8: Ηροδότου – Ιερολοχιτών – Ιθώμης – Καπαδοκίας – Αποστόλου Παύλου – Μακαρίου/Λυκαβηττού, Οριζομύλων/Θηβών
- Διαδρομή 9: Μίνωος – Σκρά -Θηβών – Π. Ράλλη – Σαλαμινίας – παράδρομος Λ. Κηφισού – Αττάλειας
- Διαδρομή 10: Βορείου Ηπείρου – Μίνωος – Αττάλειας – Θεσσαλονίκης – Ελλησπόντου – Εθνομαρτύρων – Α. Παπαναστασίου – Κυζίκου – Βελισαρίου – Αλατσάτων – Δωδεκανήσου – Ρήγα Φεραίου – Θηβών – Παπούλα – Περικλέους
- Διαδρομή 11: Μάκρης – Κοραή,
- Διαδρομή 12: Βελεστίνου – Α. Ζαΐμη – Αθηνάς – Βορείου Ηπείρου – Κότρωνος – Μακρίδη – Τεμένης – Προόδου
- Διαδρομή 13: Ορφέως – Πλούτωνος, Μικελή
- Διαδρομή 14: Νάξου – Σαμαρά – Εμ. Παππά

- Εγκατάσταση νέων σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 13
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 15,23km
- Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας, Τελική Έκταση (χωρίς τις επικαλύψεις): 3.244,54στρ
  - Ζώνη 1: Γύρω από Μετρό – Ακτίνα Εφαρμογής 300m.

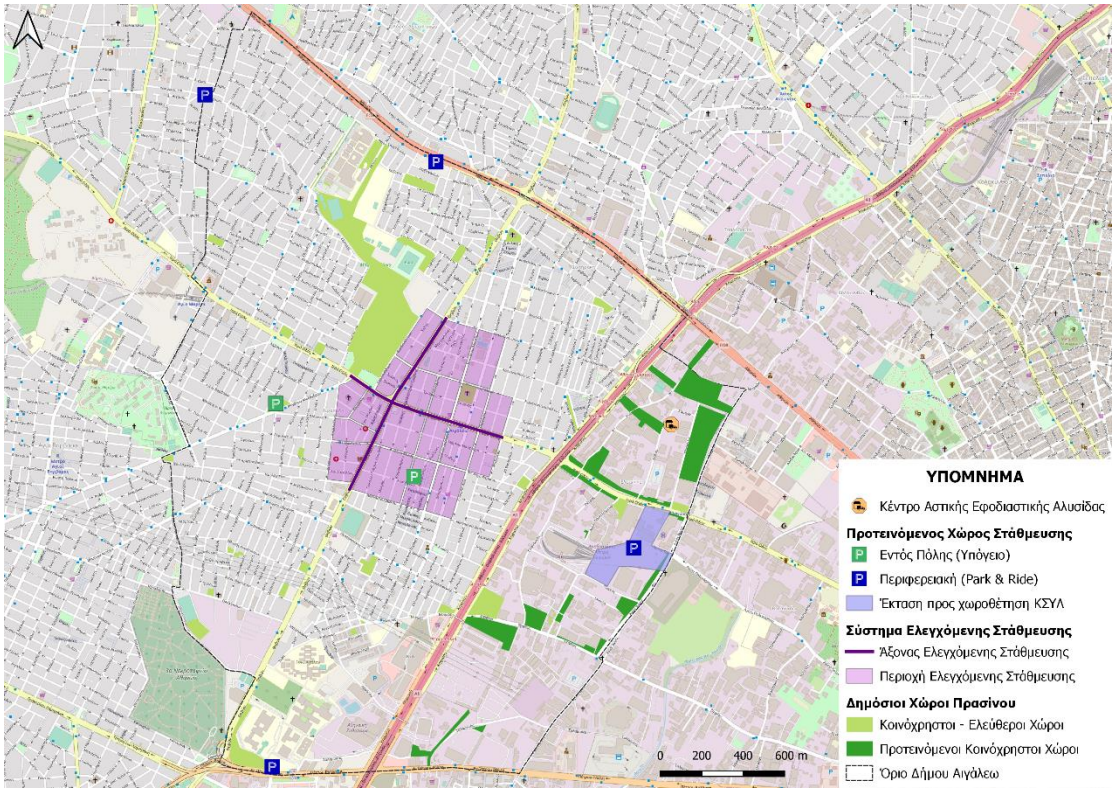
    Έκταση: 885.67στρ
  - Ζώνη 2: Γύρω από λοιπούς υπερτοπικούς πόλους – Ακτίνα Εφαρμογής 200m.

    Έκταση: 2.721,56στρ

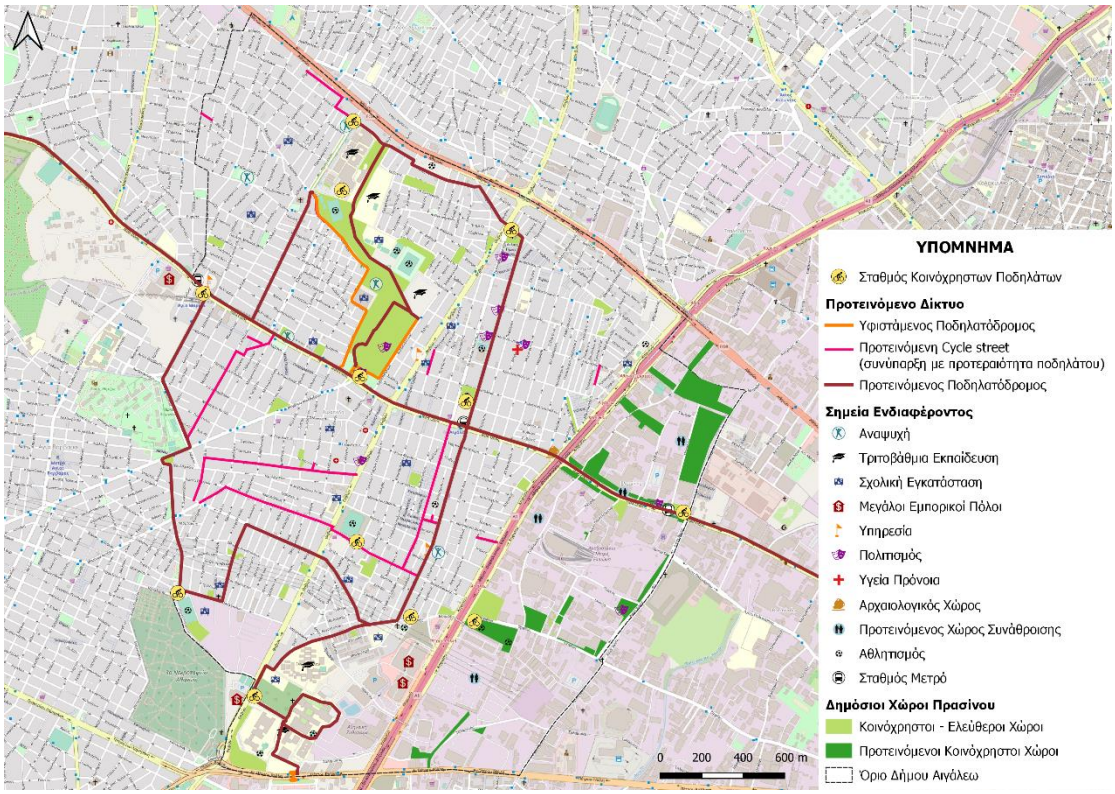
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



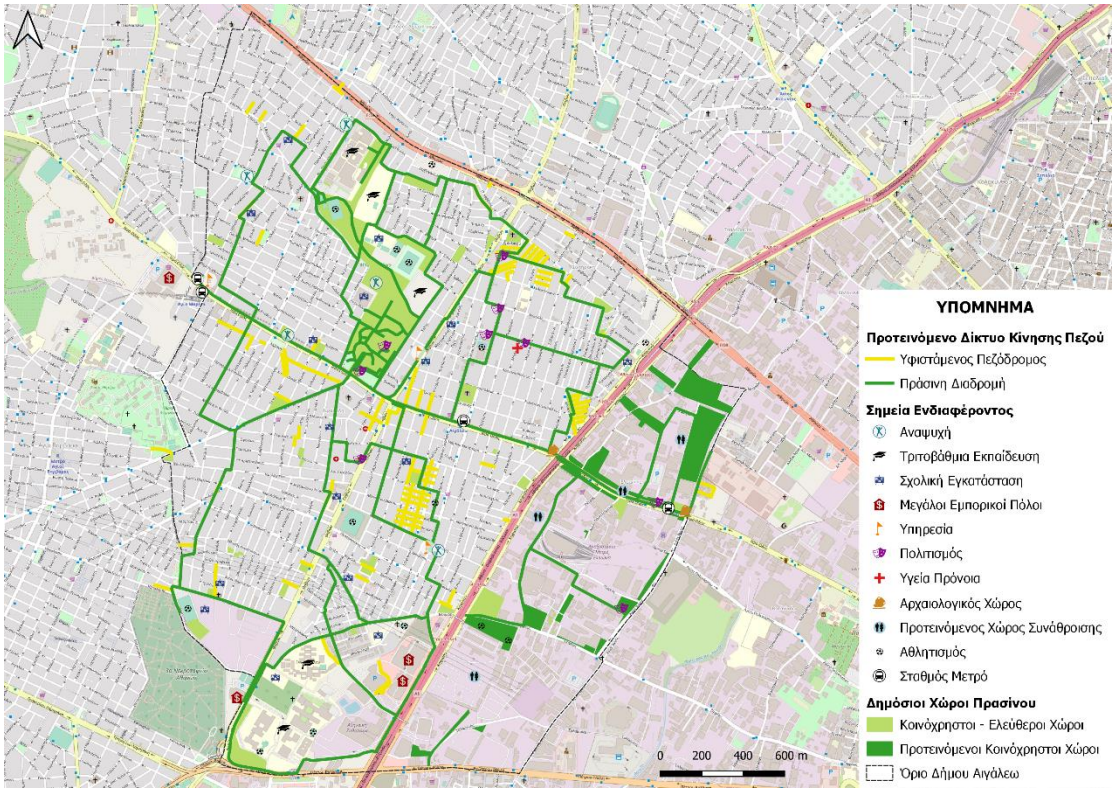
Εικόνα 17 - Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



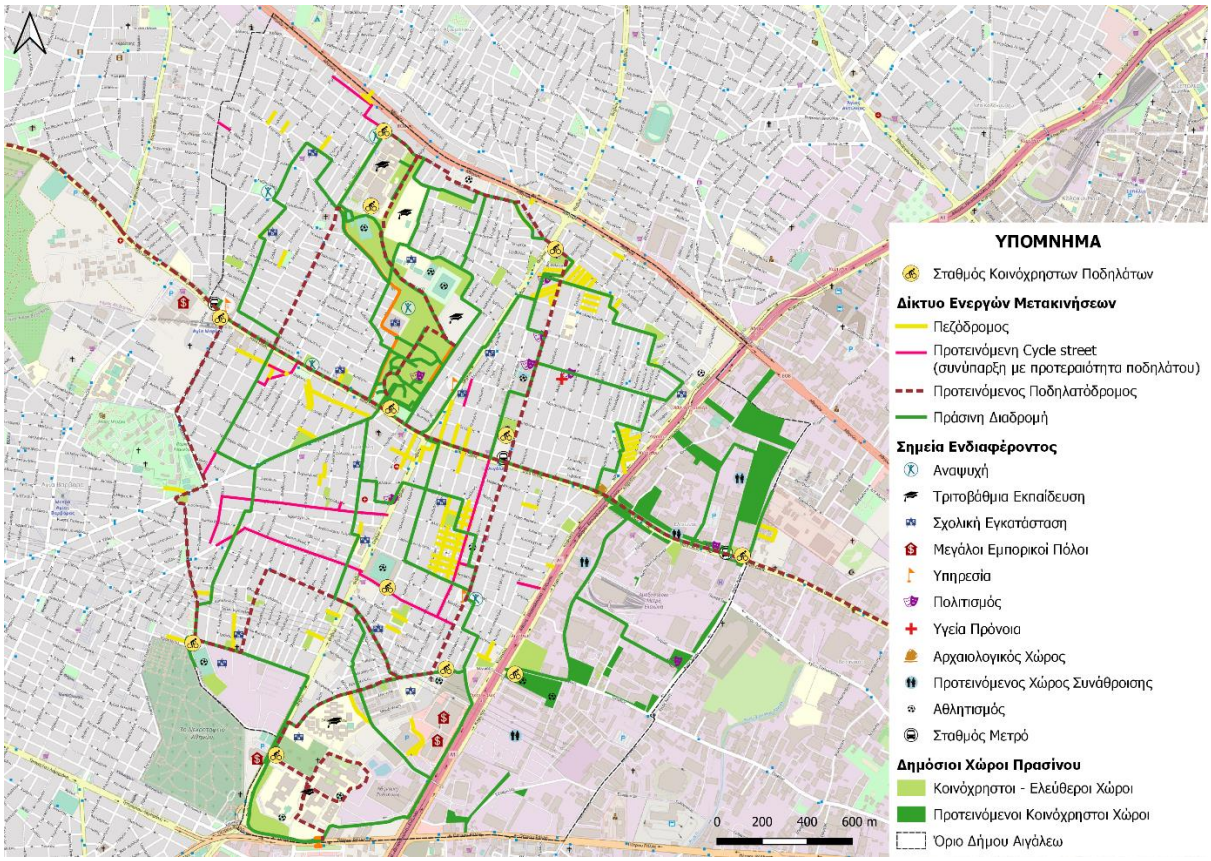
Εικόνα 18 - Διαχείριση Στάθμευσης



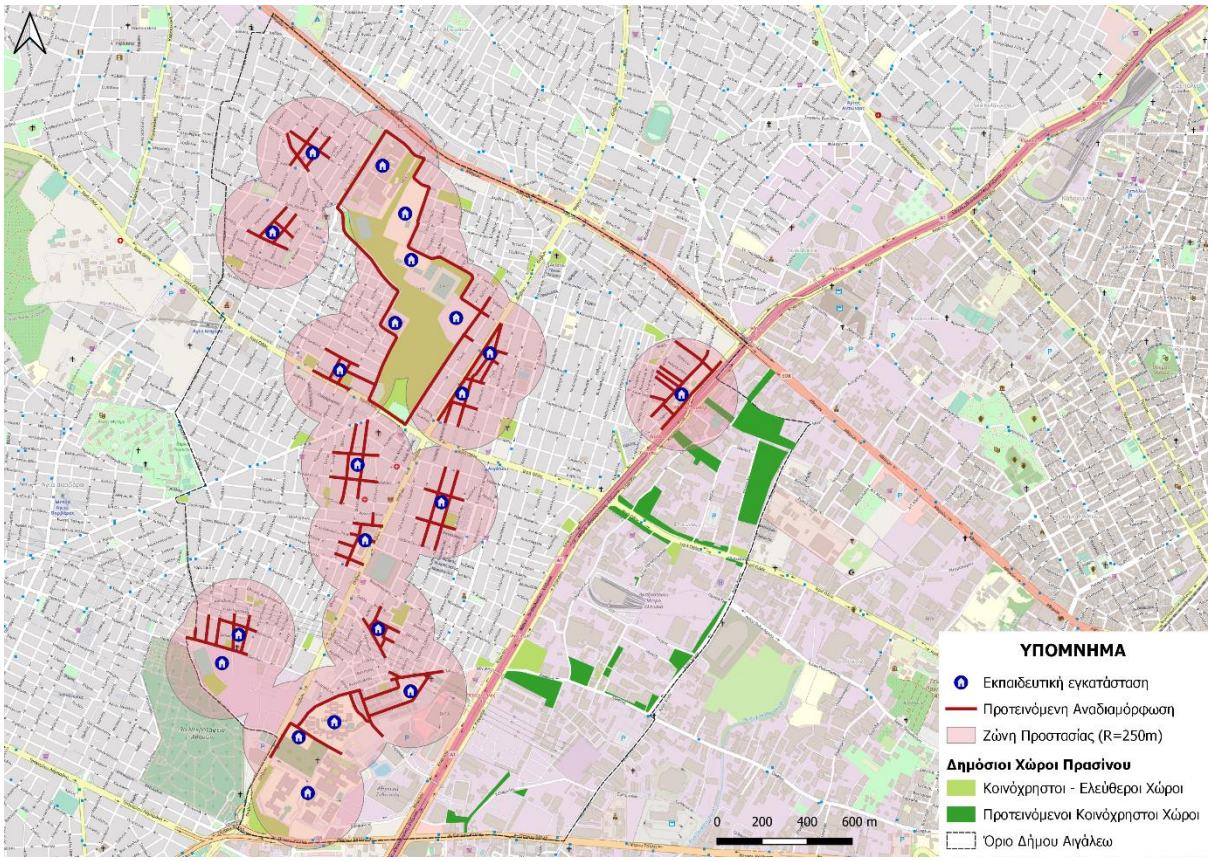
Εικόνα 19 - Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



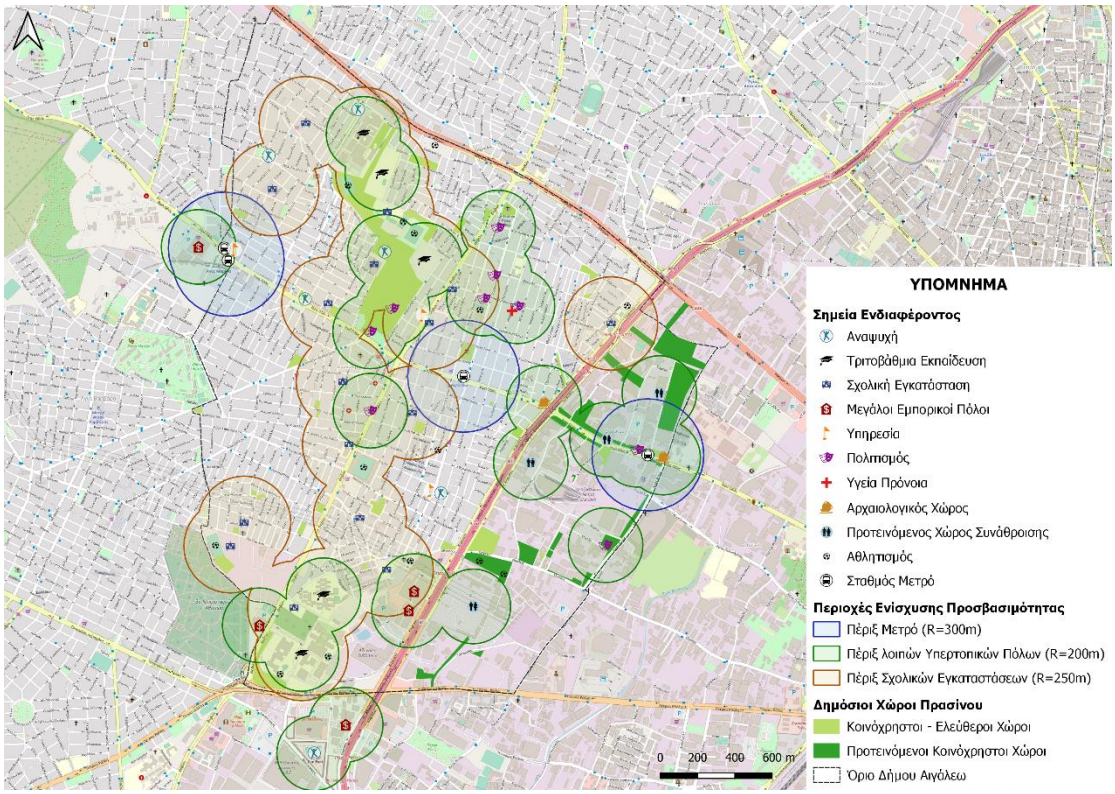
Εικόνα 20 - Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 21 - Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 22 - Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 23 - Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

Διαβουλεύσεις – Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Ως προς το συμμετοχικό σχεδιασμό έχουν πραγματοποιηθεί συναντήσεις με την ΟΕ του Δήμου και τους φορείς για την ενημέρωση τους ως προς τις αρχές του ΣΒΑΚ, τις φάσεις – ενέργειας σύμφωνα με τη νομοθεσία και τις δράσεις για τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Επίσης παρουσιάστηκαν οι τρόποι συμμετοχής του κοινού, ήτοι η πλατφόρμα ενημέρωσης – κατάθεσης ιδεών και το ερωτηματολόγιο.

Η ενημέρωση των πολιτών για την εξέλιξη του ΣΒΑΚ γίνεται μέσω της πλατφόρμας στην ιστοσελίδα: http://aigaleo.sbak.gr

Στην παρούσα φάση έχουν κατατεθεί τρεις (3) προτάσεις οι οποίες αφορούν:

- Δημιουργία περισσότερων υποδομών ποδηλατοδρόμων: Συγκεκριμένα, τονίζεται η δημιουργία ποδηλατοδρόμων περιμετρικά της πλατείας Εσταυρωμένου με τον κατάλληλο φωτισμό για βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων: Προτείνεται η ανάγκη για διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Προτείνεται η σύνδεση των πράσινων χώρων όπως το Μπαρουτάδικο, η πλατεία Εσταυρωμένου και άλλες περιοχές μέσω διαδρομών για περπάτημα και ποδήλατο.

Την Τετάρτη 22 Φεβρουαρίου 2022 πραγματοποιήθηκε στο Δημαρχείο του Δήμου Αιγάλεω διαβούλευση για το ΣΒΑΚ που είχε ως κύριο θέμα την παρουσίαση της μεθοδολογίας ΣΒΑΚ, την παρουσίαση των χαρακτηριστικών και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης και την ανάλυση των προτεινόμενων πακέτων μέτρων και σεναρίων.

Η εκδήλωση ξεκίνησε με έναν πρόλογο από τον κ. Γιώργο Κουμπαράκη, σύμβουλο της εταιρίας ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ Α. Ε., η οποία έχει αναλάβει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Αιγάλεω. Όπως ανέφερε, ό όρος κινητικότητα περιλαμβάνει μια εικόνα βιώσιμων, άνετων, ασφαλών και ευχάριστων μετακινήσεων. Ο σχεδιασμός της βιώσιμης κινητικότητας διαφέρει από τον παραδοσιακό σχεδιασμό καθώς ο άνθρωπος είναι ο κύριος πρωταγωνιστής του νέου αυτού σχεδιασμού και όχι τα μεταφορικά μέσα. Ακολούθησε η αναλυτική παρουσίαση των δραστηριοτήτων, οι οποίες περιλαμβάνονται στον κύκλο του ΣΒΑΚ, όπως αυτός έχει αναπτυχθεί κατά τις οδηγίες του ELTIS. Ο κ. Κουμπαράκης τόνισε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα πολύ-συμμετοχικό εργαλείο, που απαιτεί τη συμμετοχή όλων στη συν-διαμόρφωση του οράματος, των προτεραιοτήτων, των στόχων και τελικά των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας.

Επόμενη ομιλία ήταν αυτή του ομότιμου Καθηγητή ΕΜΠ κ. Θάνου Βλαστού. Το πρώτο θέμα στο οποίο αναφέρθηκε ήταν η κλιματική απορρύθμιση και η επιπτώσεις της στο αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Τόνισε ότι το Αιγάλεω δεν είναι πλέον μόνο του, καθώς οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία επηρεάζουν όχι μόνο γειτονικές περιοχές αλλά και χώρες. Οπότε είναι αναγκαίο να κινητοποιηθούν όλες οι ελληνικές πόλεις στην αντιμετώπιση του παγκόσμιου αυτού προβλήματος. Στη συνέχεια, επεσήμανε τα οφέλη από τη χρήση του ποδηλάτου έναντι του αυτοκινήτου, δηλαδή η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, του κόστους μετακίνησης, των τροχαίων συμβάντων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Χαρακτήρισε την κλιματική απορρύθμιση ως ένα μεγάλο πρόβλημα αλλά και μια μεγάλη ευκαιρία προκειμένου να επιλυθούν

προβλήματα που ταλαιπωρούν την ελληνική πόλη εδώ και πολλές δεκαετίες. Αυτή τη δεδομένη στιγμή, τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να θεωρούνται ως μια μεγάλη εκστρατεία κινητοποίησης των ελληνικών πόλεων ώστε να γίνουν περισσότερο ανθρώπινες, σύμφωνα με τον ομότιμο Καθηγητή κ. Βλαστό. Επιπλέον, και αυτός σημείωσε την ανάγκη συμμετοχής ειδικότερα των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων στον σχεδιασμό των στρατηγικών ΣΒΑΚ.

Σειρά είχε η παρουσίαση της περιοχής παρέμβασης και των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της προκειμένου να αναδειχθούν οι βασικές ανάγκες του σχεδιασμού. Η περιοχή παρέμβασης είναι ολόκληρος ο Δήμος Αιγάλεω, ο οποίος έχει έκταση 6450km² (4.400στρ. εντός σχεδίου πόλης και 2.200 εκτός) και πληθυσμό 69946 κατοίκους, γεγονός που την καθιστά ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη. Στο Αιγάλεω εντοπίζονται πέντε οδικές αρτηρίες βαρύνουσας σημασίας για το ευρύτερο συγκοινωνιακό σύστημα της περιφέρειας, οι οποίες είτε τον τέμνουν διαμπερώς (Ιερά Οδός, Θηβών) είτε βρίσκονται περιμετρικά του (Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισσού, Π.Ράλλη). Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι η περιοχή διαθέτει ένα ιδιαίτερα πυκνό σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών το οποίο απαρτίζεται από δημοτική συγκοινωνία, λεωφορεία Ο.Α.Σ.Α. και μέσα σταθερής τροχίας (Γραμμή 3 Μετρό). Τέλος, παρουσιάσθηκαν τα επόμενα βήματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης. Ανέφερε αναλυτικά τα δεδομένα που χρειάζεται να συλλεχθούν από το πεδίο και κάλεσε τους δημότες και τους αρμόδιους φορείς του δήμου να απαντήσουν στις έρευνες ερωτηματολογίων και ευρύτερα να συμμετάσχουν ενεργά στην όλη διαδικασία.

Η δεύτερη φάση της εκδήλωση αφορούσε ερωτήσεις-τοποθετήσεις από τους παρευρισκόμενους φορείς και τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου. Πρώτος, τον λόγο πήρε ο κ. Πέτρος Χατζήρης, πρόεδρος Υπαιθρίου Λιανεμπορίου του Δήμου, ο οποίος έθεσε τους προβληματισμούς του σχετικά με όσα είχαν αναφερθεί στα προηγούμενα. Αρχικά, έθιξε το ζήτημα της δημόσιας συγκοινωνίας τονίζοντας ότι παρότι η υπόγεια συγκοινωνία (μετρό) στην περιοχή παρέχει ιδιαίτερα ικανοποιητικά επίπεδα εξυπηρέτησης και καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες των μετακινούμενων, δεν συμβαίνει το ίδιο και με την υπέργεια (ΟΑΣΑ, δημοτική συγκοινωνία). Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι ο μεγάλος όγκος παράνομα σταθμευμένων ΙΧ περιορίζει την λειτουργικότητα της λωρίδας κίνησης λεωφορείων, ενώ τα συχνά διπλοπαρκαρισμένα οχήματα στις στάσεις εμποδίζουν την επιβίβαση των χρηστών των ΜΜΜ σε αυτά. Επεσήμανε, μάλιστα, ότι η επιβολή προστίμων στα παράνομα σταθμευμένα οχήματα φαίνεται να είναι η μόνη λύση στο συγκεκριμένο πρόβλημα.

Στην συνέχεια, προχωρώντας με τον σχολιασμό των επόμενων πακέτων μέτρων, εξέφρασε την υποστήριξή του στα μέτρα κοινής χρήσης οχημάτων αλλά τόνισε ότι το η επικοινωνίας και η ευαισθητοποίησης του κοινού στις πολιτικές που σχετίζονται με την βιώσιμη κινητικότητα είναι αρκετά περίπλοκο όσο μεσολαβούν συμφέροντα και ατομικισμός. Ακολούθως αναφέρθηκε στην σημαντικότητα και τα πολλαπλά οφέλη της ηλεκτροκίνησης. Εστιάζοντας στο κομμάτι της κυκλοφοριακής οργάνωσης τόνισε την σημασία της πρόληψης και την ανάγκη καθιέρωσης εντατικών μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία. Στόχος είναι η καλλιέργεια της ορθής οδικής συμπεριφοράς από μικρή, κιόλας, ηλικία για τον περιορισμό των ατυχημάτων και την ευρύτερη αύξηση της οδικής ασφάλειας. Επιπλέον, επεσήμανε ορισμένες ελλείψεις στο οδικό περιβάλλον, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της επικινδυνότητας ορισμένων σημείων του δικτύου. Ενδεικτικά, αναφέρθηκε στην αξία της σήμανσης -και πιο συγκεκριμένα της οριζόντιας- υποδεικνύοντας ορισμένα σημεία στα οποία η διαγράμμιση του οδοστρώματος είναι ανεπαρκής με αποτέλεσμα

να δημιουργούνται αρκετά προβλήματα στην κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικά ανέφερε τις οδούς Πλαστήρα – Στεφάνου Σαράφη, την Ιερά Οδό και την οδό Θηβών ως παραδείγματα οδικών τμημάτων με ελλιπή διαγράμμιση. Σημειώνεται ότι εκτός από την ίδια την ύπαρξη ορθής διαγράμμισης υπογράμμισε ότι απαιτείται και η σωστή χρήση της από τους μετακινούμενους (π.χ. των διαβάσεων από τους πεζούς). Χρησιμοποιώντας παραδείγματα από πόλεις της Αμερικής, όπου και πέρασε ένα μέρος των παιδικών του χρόνων, πρότεινε την τοποθέτηση διαγράμμισης σε μορφή πλέγματος, η οποία απαγορεύει την είσοδο στον κόμβο εάν το όχημα πρόκειται να παραμείνει εντός της κρίσιμης περιοχής του.

Ακολούθως, εστιάζοντας στο πακέτο μέτρων που σχετίζεται με την Επιχειρηματικότητα εξέφρασε την δυσαρέσκειά του σχετικά με ορισμένες πάγιες τακτικές που εφαρμόζεται στην περιοχή τα τελευταία χρόνια, από ιδιοκτήτες επιχειρήσεων στο βωμό του προσωπικού τους κέρδους. Αρχικά, απευθυνόμενος κυρίως στις μεγάλες επιχειρήσεις, αναφέρθηκε στην καταστρατήγηση των προνομίων παραχώρησης δημόσιων χώρων για της ανάγκες φορτοεκφόρτωσης, που δίνεται σε αυτές για την διευκόλυνσή τους. Τόνισε ότι διαρκώς παρατηρείται η χρήση των εν λόγω δημόσιων χώρων εκτός ωραρίου προς όφελος των ιδιοκτητών και πιο συγκεκριμένα για την στάθμευση ΙΧ ή βαρέων οχημάτων των επιχειρήσεών τους.

Εν συνεχεία, έκανε λόγο για την αχρείαστη κοπή δέντρων και εν γένει τον περιορισμό της φύτευσης που πραγματοποιείται τα τελευταία χρόνια στις εισόδους καταστημάτων ή υπηρεσιών. Ως χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου εφαρμόζονται αντίστοιχες τακτικές αναφέρθηκε η οδός Αττάλειας, στην οποία έως το ύψος του ΚΕΠ (Μπότσαρη και Ελλησπόντου) υπάρχουν παντού άναρχα κομμένα δέντρα. Βασική αιτιολογία από πλευράς των ιδιοκτητών είναι ότι τα δέντρα εμποδίζουν την προβολή των καταστημάτων τους, ενώ στην πραγματικότητα ο λόγος που τα κόβουν, σύμφωνα με τον ίδιο, είναι είτε για να μην εμποδίζεται η είσοδος στους πελάτες («η βιτρίνα») είτε για να μπορούν να σταθμεύουν τα ΙΧ τους. Φυσικά, η κατάσταση αυτή έχει οδηγήσει σε σημαντικό περιορισμό του αστικού πρασίνου στις γειτονιές, το οποίο έκκρινε ανεπίτρεπτο, και πρέπει να αλλάξει άμεσα.

Τελικά, επιστρέφοντας στο ζήτημα της οδικής ασφάλειας έκανε μια σύντομη νύξη σε ορισμένες παρεμβατικές συμπεριφορές που έχει παρατηρήσει από κάποιους ποδηλάτες, τονίζοντας -ξανά- την επιτακτικότατα της ενημέρωσης και της ορθής κυκλοφοριακής διαπαιδαγώγησης στο πλαίσιο των σχολείων – τουλάχιστον της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Σε γενικές γραμμές, απέδωσε την περιορισμένη χρήση των ποδηλάτων στον δήμο σε ιδιωτικά συμφέροντα, τα οποία δεν επιτρέπουν την εξάπλωση του μέσου προκειμένου να μην περιοριστούν τα προσωπικά κέρδη μερικών.

Ακολούθως, ο λόγος δόθηκε στην κ. Στούμπου Βασιλική, μέλος του Τεχνικού Τμήματος του Δήμου και πιο συγκεκριμένα το Τμήματος Υποδομών. Αρχικά, τόνισε ότι από πλευράς του Δήμου γίνονται αρκετές προσπάθειες αναβάθμισης του αστικού χώρου του Δήμου, οι οποίες δυστυχώς, συχνά δεν βρίσκουν την αποδοχή του κοινού. Χαρακτηριστικά, αναφέρθηκε στην πιλοτική εφαρμογή προσωρινών πεζοδρομήσεων σε νευραλγικά σημεία του Δήμου, που διοργανώθηκε στο πλαίσιο της εβδομάδας κινητικότητας, η οποία απέτυχε τον τελικό σκοπό της αφού δεν μπόρεσε να καθιερωθεί σε μόνιμη βάση. Απευθυνόμενη στον κ. Βλαστό αναρωτήθηκε αν υπάρχει σήμερα κάποιο νομοθετικό πλαίσιο σε μόνιμη ισχύ -πέραν από ορισμένες προσωρινές διατάξεις που είχαν βγει επί covid-, στο οποίο να μπορεί ο Δήμος να βασιστεί για μια πιο οργανωμένη εφαρμογή αντίστοιχων μέτρων πεζοδρομήσεων. Αναφερόμενη στην αδυναμία επικοινωνίας με την Αποκεντρωμένη

Διοίκηση, απηύθυνε έκκληση στον κ. καθηγητή για την συμβουλή του στο εν λόγω πρόβλημα, ο οποίο ανταποκρίθηκε άμεσα απαντώντας ότι θα διερευνήσει το ζήτημα και θα της απαντήσει ανάλογα.

Επόμενος ομιλητής ήταν ο κ. Ροδάτος Γεώργιος, Σύμβουλος της Τεχνικής Υπηρεσίας, ο οποίος εστίασε την προσοχή του στο ζήτημα χωροθέτησης του νέου ΚΣΥΛ στην περιοχή του Ελαιώνα. Επεσήμανε ορισμένους ενδοιασμούς του που σχετίζονται με το γεγονός ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που ολοκληρώθηκε πρόσφατα εστιάζει σε μια περιορισμένη περιοχή του Δήμου, εφιστώντας την προσοχή όλων για πιθανές αρνητικές εκβάσεις που μπορεί να προκύψουν στα υπόλοιπα τμήματά του. Ανέφερε, μάλιστα, τον προβληματισμό του για το γεγονός ότι στην εν λόγω ΜΠΕ δεν λαμβάνονται υπόψη ορισμένα σημαντικά έργα μεγάλης κλίμακας που έχουν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν άμεσα στην περιοχή. Πρόκειται για τον Σταθμό Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων που πρόκειται να χωροθετηθεί άμεσα κοντά στο σημείο που προβλέπεται ο ΚΣΥΛ (οδοί Σαλαμινίας και Μαρκίδη), το νέο Γήπεδο του Παναθηναϊκού αλλά και την εφαρμογή του Νομοσχεδίου που προβλέπει την αλλαγή των χρήσεων γης του Ελαιώνα.

Στο πλαίσιο της ευρύτερης συζήτησης που προέκυψε γύρω από τον ΚΣΥΛ και τις κυκλοφοριακές αλλαγές που θα επιφέρει στο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου αναφέρθηκε στις ορισμένες προτάσεις που έχουν ειπωθεί με σκοπό την αποφυγή των πρόσθετων φορτίσεων οδικών αξόνων όπως αυτός της Ιεράς Οδού. Πιο συγκεκριμένα εστίασε στα προτεινόμενα σημεία εισόδου των οχημάτων στον ΚΣΥΛ αλλά και στην δημιουργίας ανισόπεδου κόμβου στην περιοχή με σκοπό την αποσυμφόρηση της Ιεράς Οδού. Αποτέλεσμα αυτού ήταν η έναρξη μιας συζήτηση σχετικά με τα πιθανά σενάρια αλλά και τις επιπτώσεις που μπορεί να ελλοχεύει η υλοποίησή τους στο κυκλοφοριακό σύστημα του Δήμου. Το σύνολο των παρευρισκόμενων συμφώνησε ότι υπάρχει άμεση ανάγκη περαιτέρω κυκλοφοριακής διερεύνησης του εν λόγω ζητήματος προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω φορτίσεις σε οδικούς άξονες νευραλγικής σημασίας για την ομαλή κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής.

Τέλος, εξέφρασε ορισμένους ακόμα προβληματισμούς σχετικά με την ευρύτερη περιοχή του Ελαιώνα και αναφέρθηκε στο γεγονός ότι ήδη υπάρχουν αρκετές πιέσεις για την αλλαγή των όρων δόμησης αλλά και της ευρύτερης ρυμοτομίας του με σκοπό την οικοδόμηση αρκετών ελεύθερων χώρων για την ιδιωτική αξιοποίησή τους.

Έπειτα, τον λόγο πήρε ξανά ο κ. Πέτρος Χατζήρης, ο οποίος κατέθεσε μερικές ακόμα σκέψεις του με αφορμή όσα ειπώθηκαν παραπάνω. Σχετικά με το ζήτημα των προσωρινών πεζοδρομήσεων που έθιξε η κ. Στούμπου, αναφέρθηκε στο παράδειγμα των οδοφραγμάτων που έστηναν σε ορισμένες περιοχές στην Αμερική για την προσωρινή διακοπή της κυκλοφορίας. Επιπλέον, επαναφέροντας το ζήτημα της παράνομης στάθμευσης πρότεινε την υιοθέτηση τακτικών όμορων δήμων όπου χρησιμοποιήθηκαν έντυπα ενημέρωσης τα οποία προσομοίωναν τα έντυπα κλήσεων με το σύνθημα «Σήμερα ο δήμος σε ενημερώνει, αύριο σε κυρώνει». Τα έντυπα αυτά στόχευαν στην ενημέρωση και την ευαισθητοποίηση των οδηγών με σκοπό τον περιορισμό του φαινομένου.

Ακολούθως, η κ. Μαρία Τζώρτζη, Διευθύντρια της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, έθεσε μερικά γενικά ερωτήματα κυκλοφοριακής φύσης στον κ. Βλαστό, τα οποία αφορούσαν κυρίως στον κορεσμό της Λ. Κηφισού. Ο κ. Βλαστός με την σειρά του απάντησε ότι οι σύγχρονες πόλεις πλέον δυσκολεύονται να ενσωματώσουν τα αυτοκίνητα στην πόλη και αναφέρθηκε στο παράδειγμα της Σαγκάης όπου γινόταν

δημοπράτηση συγκεκριμένου αριθμού πινακίδων ανά μήνα για τον περιορισμό των περαιτέρω φορτίσεων στους δρόμους. Κατόπιν, η κ. Τζώρτζη, σχολιάζοντας όσα είχαν ήδη ειπωθεί τόνισε ότι ο κυρίαρχος λόγος που οδήγησε στην παρούσα κατάσταση είναι η νοοτροπία των πολιτών. Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι η πλειοψηφία δεν είναι πρόθυμη να αλλάξει τις καθημερινές της συνήθειες για το κοινό καλό όταν αυτό συνεπάγεται μια λιγότερο «βολική» κατάσταση σε προσωπικό επίπεδο.

Συνεχίζοντας, σειρά είχε η κ. Σαλαγα Ιωάννα, Διευθύντρια της Οικονομικής Υπηρεσίας του Δήμου, η οποία ορμώμενη από την συζήτηση έθεσε μερικά ερωτήματα για ζητήματα ευρύτερης κλίμακας, που δεν περιορίζονται στον χώρο του Δήμου, όπως αυτό του Μεγάλου Περιπάτου. Ο κ. Βλαστός στο πλαίσιο της συζήτησης ανέφερε ότι, πράγματι, ο τρόπος που υλοποιήθηκε το έργο ήταν μονόδρομος προκειμένου να μπορέσει ο πεζός να έχει καλύτερη πρόσβαση στην δημόσια συγκοινωνία, όπως ορίζουν οι στόχοι της βιώσιμης κινητικότητας. Επιπλέον, πρόσθεσε ότι παρότι το συγκεκριμένο έργο δυσφημίσθηκε πολύ γιατί ήταν εκτός της νοοτροπίας των περισσότερων ανθρώπων, κατάφερε να αποδώσει σημαντικό χώρο κίνησης στο ποδήλατο, τον οποίο στέρησε από τα ΙΧ, καταφέρνοντας να τα περιορίσει. Λόγω του γεγονότος ότι η ένταξη του ποδηλάτου στον Δήμο Αθηνών αντιμετωπίζεται από πολλούς ως ιδιαίτερα ριζοσπαστικό και ουτοπικό σενάριο, ο μόνος τρόπος να επιτευχθεί είναι και οι ριζοσπαστικές λύσεις. Συνεπώς, η επιλογή της Πανεπιστημίου για τον σκοπό αυτό κρίθηκε ορθή.

Τέλος, τον λόγο πήρε ο κ. Πέτρος Χατζήρης ο οποίος αναφέρθηκε στην ατυχή «τσιμεντοποίηση» του ποταμού Κηφισού και άλλες αντίστοιχες ενέργειες του παρελθόντος (Βατραχονήσι, Καταρράκτες Καλλιρόης), η υλοποίηση των οποίων συνέβαλλε στον αισθητικό υποβιβασμό της περιοχής. Χαρακτηριστικά, έθιξε το παράδειγμα του Παρισίου με τον Σηκουάνα αλλά και άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων οι οποίες διατήρησαν το υδάτινο στοιχείο και το αξιοποίησαν για την αισθητική αναβάθμιση του αστικού τους τοπίου. Μετά από σχετική συζήτηση μεταξύ των παρευρισκόμενων επισημάνθηκε ότι δεν πρέπει να επαναληφθούν λάθη του παρελθόντος ενώ η προσοχή στράφηκε ξανά στο ζήτημα της Ιεράς Οδού. Το σύνολο των συμμετεχόντων εξέφρασε την έντονη ανησυχία του για την έκβαση του έργου του ΚΣΥΛ και συμφώνησε ότι θα πρέπει να προστατευτεί οπωσδήποτε.

Η εκδήλωση έκλεισε με τοποθέτηση του Καθηγητή Θ. Βλαστού, στην οποία προειδοποίησε τους παρεβρισκόμενους ότι το ΣΒΑΚ είναι μια μακροπρόθεσμή στρατηγική με ορίζοντα 15ετίας και δεν πρόκειται να δώσει λύσεις μικρής κλίμακας αλλά μεγάλης. Συνεπώς χρειάζεται υπομονή και επιμονή αν πραγματικά θέλουμε μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για την πόλη του Αιγάλεω.