



ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ
ΝΕΑΣ ΙΩΝΙΑΣ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 4 (Π4)

**ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΒΑΚ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΗΣ ΤΗΣ
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ
ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2022

Diadikasia Business Consulting SA

DBC ▲ diadikasia

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή.....	3
2. Τελικά πακέτα μέτρων.....	5
3. Σχέδιο Δράσης και Προϋπολογισμού	27
4. Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....	269
5. Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκρισης ΣΒΑΚ	294
6. Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ	302

1. Εισαγωγή

Το παρόν Τεύχος αποτελεί το τέταρτο **Παραδοτέο** του Πακέτου Εργασίας 4 (ΠΕ4) της Σύμβασης Παροχής Υπηρεσιών με τίτλο: «ΠΑΡΧΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ Ν. ΙΩΝΙΑΣ» που ανατέθηκε από τον Δήμο Νέας Ιωνίας.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Νέας Ιωνίας.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας έχει σαν αφετηρία τόσο **την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μεταφορών και μετακίνησης**, όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Προγράμματος και των διαφόρων επιμέρους στρατηγικών του Δήμου Νέας Ιωνίας.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Παρατηρητηρίου ELTIS και την εθνική νομοθεσία, καθώς και τις Κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου (ΥΠΕΝ) και του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

- Π1 Συλλογή και αξιολόγηση διαθέσιμων δεδομένων και καθορισμός διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ
- Π2 Αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης, εντοπισμός, ιεράρχηση προβλημάτων και καθορισμός στόχων
- Π3 Προκαταρκτική πρόταση Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας & Διαβούλευση. Ανάπτυξη κοινού οράματος από τους πολίτες και τους ενδιαφερόμενους φορείς
- Π4 **Οριστικό ΣΒΑΚ συμπεριλαμβανομένης της μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων**

Καθένα από τα παραπάνω Παραδοτέα αναλύεται σε επιμέρους αυτοτελή τμήματα και παραδίδεται σύμφωνα με τη σύμβαση μετά από συνεργασία του αναδόχου σχήματος με την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Νέας Ιωνίας.

Σε αυτό το τέταρτο παραδοτέο παρουσιάζεται το πλήρες Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας συμπεριλαμβανομένου του βασικού περιεχομένου του οριστικού ΣΒΑΚ (Όραμα- Προτεραιότητες- Στόχοι- Πακέτα Μέτρων- Αρμόδιοι φορείς- Ενδεικτική κοστολόγηση κ.α.) καθώς και τη Μεθοδολογία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

2. Τελικά πακέτα μέτρων

Σύμφωνα με το αρ. 2 του ν. 4784/2021 το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλισης καλύτερης ποιότητας ζωής.

Στο ίδιο άρθρο ορίζεται ως «Σχέδιο Δράσης» του ΣΒΑΚ, το κείμενο το οποίο περιλαμβάνει κατάλογο με τα επιλεγέντα μέτρα, τα σχέδια αποτύπωσης και τους χάρτες των επιλεγέντων μέτρων παρέμβασης του ΣΒΑΚ όπου κρίνει η ομάδα εργασίας ότι απαιτούνται για την καλύτερη αποτύπωση αυτών, τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους φορείς υλοποίησης και έγκρισης, τη συσχέτιση των μέτρων με τα υφιστάμενα επιχειρησιακά ή στρατηγικά σχέδια καθώς και τη μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των πακέτων μέτρων του ΣΒΑΚ με δείκτες παρακολούθησης για κάθε μέτρο.

Δηλαδή το σχέδιο δράσης ορίζει ΠΩΣ θα προωθηθούν τα επιμέρους μέτρα του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας (διαδικασία, απαιτούμενες μελέτες), ΠΟΤΕ (ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα), ΠΟΙΟΙ είναι οι εμπλεκόμενοι για υλοποίηση και έγκριση, ΜΕ ΤΙ ΚΟΣΤΟΣ για κάθε παρέμβαση (ενδεικτικός προϋπολογισμός).

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας. Για την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου Δράσης που αφορούν το οδικό δίκτυο και τις μετακινήσεις (πεζή, με ΜΜΜ, με ποδήλατο, με ιδιωτικό όχημα κ.α.) απαιτείται η εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών σε επίπεδο οριστικής εφαρμογής, οι οποίες εκπονούνται μετά το πέρας του ΣΒΑΚ ή το ΣΒΑΚ μπορεί να ενσωματώνει ήδη εκπονηθείσες τέτοιες μελέτες. Οι μελέτες αυτές τεκμηριώνουν την εφικτότητα και διερευνούν τυχόν επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων στο σύστημα Μεταφορών και Μετακινήσεων.

Σε κάθε περίπτωση οι συγκοινωνιακές μελέτες για την εφαρμογή του τελικού σχεδίου δράσης θα έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση των στόχων και του οράματος που περιγράφονται στο ΣΒΑΚ και στην κείμενη νομοθεσία.

Αντίστοιχα για τα μέτρα του σχεδίου δράσης που αφορούν άλλα στοιχεία (εκτός κυκλοφοριακών) όπως αναπλάσεις οδών, αναβάθμιση κοινόχρηστων χώρων,

προμήθεια και τοποθέτηση εξοπλισμού κ.α. απαιτούνται οι ανάλογες μελέτες ωρίμανσης στην κατεύθυνση του παρόντος.

Οι μελέτες αυτές που θα εκπονηθούν ως απόρροια – αναγκαιότητα του ΣΒΑΚ θα ακολουθούν τις διαδικασίες έγκρισης όπως ορίζονται από την κείμενη νομοθεσία.

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-Πρώθηση-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 Νέας Ιωνίας.

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

Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – 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.

****Επισημαίνεται ότι η μελλοντική χωροθέτηση σταθμού του μετρού θα πρέπει να ληφθεί υπόψη για την μελλοντική εικόνα του Δήμου.**

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 (δυναμικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

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 της Νέας Ιωνίας 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. Σημειώνεται, μάλιστα, ότι στην περίπτωση της Νέας Ιωνίας όπου παρατηρείται πλήρης απουσία υποδομών ποδηλάτου, η δημιουργία διαδρομών μικτής χρήσης θα ήταν μια ιδιαίτερα αποτελεσματική λύση για την προώθηση του μέσου.

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

Στην περίπτωση της Νέας Ιωνίας, μάλιστα, ενός Δήμου με ιδιαίτερα υπερτοπικό χαρακτήρα πέριξ του οποίου εντοπίζονται αρκετοί σημαντικοί πόλοι έλξης, ο σχεδιασμός διαδημοτικών διαδρομών ποδηλάτου είναι απαραίτητος για την ενδυνάμωση του μέσου και τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ για μικρές αποστάσεις. Σημειώνεται ότι για τον σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων ιδιαίτερα σημαντικό είναι να λαμβάνονται υπόψη ήδη θεσμοθετημένες αντίστοιχες προσπάθειες όπως είναι το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, το προτεινόμενο δίκτυο του ΟΡΣΑ κ.α.

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 πόλεων 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 Νέας Ιωνίας 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 (σημιακές 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 Νέας Ιωνίας 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 οδο φωτισμού, δένδροστοιχίες, 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 ιδιαίτερου 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 Νέας Ιωνίας έχει να επιδείξει πληθώρα πολύτιμων χώρων ιστορικού, πολιτιστικού κ.α. ενδιαφέροντος. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων, ή γενικότερα σημαντικών χώρων – υπερτοπικών πόλων έλξης μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή

συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.

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 Νέας Ιωνίας, 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, απορριματοφόρα, 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 Νέας Ιωνίας 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 εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

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

5.2 Ολοκλήρωση και εφαρμογή σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Ο Δήμος Νέας Ιωνίας έχει εκπονήσει Σ.Φ.Η.Ο. και αναμένεται η εφαρμογή του. Επιπλέον, περιλαμβάνεται η έγκριση και προώθησή του, ενώ στις επιμέρους δράσεις του εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Σε αυτό, προβλέπεται η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, TAXI, 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 Νέας Ιωνίας 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 Νέας Ιωνίας 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 τους 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 σε σταθμό άλλου μεταφορικού μέσου 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 MMM, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και MMM, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης MMM (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.).

6.12 Αύξηση χώρου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ. Με την εφαρμογή του μέτρου δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, έναντι των οχημάτων και προωθείται η πεζή μετακίνηση. Πρόκειται για μια οικονομικά ρεαλιστική λύση, η οποία δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος και μπορεί να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, Ωστόσο, απαιτείται μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεων.

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 διατροφικότητας 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 έλεγχο τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e-parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

Σημειώνεται ότι 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 Νέας Ιωνίας 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 ανάπτυξη – 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).

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.

8.3 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 Νέας Ιωνίας 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).

8.4 Παρεμβάσεις ανάπτυξης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίσχολικών 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 μπορεί 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. BAA) 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 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 Νέας Ιωνίας. 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 δεντροφυτεύσεις 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.

8.8 Δημιουργία Superblocks

Στα πλαίσια της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocs (υπερ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocs είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρεια τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα. Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να

περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.

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 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.

9.3 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.

9.4 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.

9.5 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.

9.6 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

ενταχθούν 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.

3. Σχέδιο Δράσης και Προϋπολογισμού

Το άρθρο 9 του ν. 4784/2021 επιβάλλει την αξιολόγηση και την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Το Σχέδιο Δράσης αναθεωρείται με βάση τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου ή κατόπιν νέων δεδομένων ή αναγκών οποτεδήποτε μετά την παρέλευση πέντε (5) ετών από την πρώτη εκπόνηση.

Οι Ευρωπαϊκές κατευθύνσεις του ELTIS ορίζουν ότι στο Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνεται μεταξύ άλλων και η λεπτομερής σύνοψη του οράματος, η παρουσίαση των στόχων και προτεραιοτήτων και η κατανομή των μέτρων σε δράσεις με ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Στην ενότητα αυτή αναπτύσσεται το τελικό Σχέδιο Δράσης το οποίο θα οριστικοποιηθεί μετά και τη γνωμοδότηση των φορέων κατά τη νέα νομοθεσία.

Η παρούσα ενότητα παρουσιάζει το τελικό Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ για το Δήμο Νέας Ιωνίας, όπως αυτό προέκυψε από τον σχεδιασμό και τις συμμετοχικές διαδικασίες. Στο Σχέδιο Δράσης παρουσιάζονται τα βασικά στοιχεία του σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, τα οποία απαρτίζονται από το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τα πακέτα μέτρων.

3.1 Όραμα

Η λέξη-κλειδί για το όραμα του Δήμου όπως αυτό ορίστηκε μέσα από διαβουλεύσεις είναι:

«Δήμος Νέας Ιωνίας: στροφή προς τις βιώσιμες μετακινήσεις»

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας 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 συνδέουν τους πόλους έλξης που εντοπίζονται στο εσωτερικό του τόσο μεταξύ τους όσο και με αυτούς που εντοπίζονται στους όμορους Δήμους.
- ☞ 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 Νέας Ιωνίας 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.

3.2 Προτεραιότητες

Οι βασικές προτεραιότητες στη βάση των οποίων αναπτύχθηκε ο σχεδιασμός του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1: Προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Ιωνίας

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)	<p>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.</p> <p>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 της Νέας Ιωνίας, 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. Ηρακλείου, Εθν. Αντιστάσεως / Καποδιστρίου, Ελ. Βεζινέζου, Κύμης/Βεΐκου κ.ά).</p>
	2. Προστασία αστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)	<p>Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο.</p> <p>Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ' όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.</p>

		<p>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.</p> <p>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 που συμβάλλουν στην συγκέντρωση φόρτου της περιοχής.</p> <p>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.</p>
<p>Κοινωνικές</p>	<p>3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ Βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)</p>	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

<p>4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p>
<p>5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)</p>	<p>Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης.</p> <p>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.)</p>
<p>6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)</p>	<p>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</p>

		<p>κινητικότητα και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.</p>
	<p>7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)</p>	<p>Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ.</p> <p>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.</p>
	<p>8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)</p>	<p>Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο Νέας Ιωνίας είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.</p> <p>Με δεδομένο ότι ο Δήμος Νέας Ιωνίας αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.</p>
<p>Οικονομικές</p>	<p>9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)</p>	<p>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.</p>

	<p>10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
	<p>11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών</p>	<p>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.</p>

3.3 Στόχοι

Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας παρουσιάζονται στον Πίνακα, που ακολουθεί. Σημειώνεται ότι μέρος αυτών εξειδικεύεται σε μετρήσιμους δείκτες στο Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης (βλ. επόμενες ενότητες).

Πίνακας 2: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας

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 Νέας Ιωνίας)	13 σταθμοί φόρτισης	25 σταθμοί φόρτισης	32 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	3,04% στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο Νέας Ιωνίας (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο Νέας Ιωνίας (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός της Νέας Ιωνίας)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο Νέας Ιωνίας	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο Νέας Ιωνίας	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο Νέας Ιωνίας
2.4 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	91.444 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	Υπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Νέας Ιωνίας κατά 5%	Υπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Νέας Ιωνίας κατά 10%	Υπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Νέας Ιωνίας κατά 15%

3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,7% (3,51% περπάτημα και 0,19% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας
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	47,19% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	506 ράμπες ΑμεΑ στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 98,77%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100% και βελτίωση των υπηρεσιών	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100% και βελτίωση των υπηρεσιών	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100% και βελτίωση των υπηρεσιών
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	3,7% (3,51% περπάτημα και 0,19% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	84,13% 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	29 επικίνδυνοι κόμβοι	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	10-30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής (ανάλογα την γραμμή)	Max 15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	Max 11 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	Max 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)	1 σταθμοί park n ride	2 σταθμοί park n ride	2 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 εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
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

3.4 Πακέτα μέτρων

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων προτείνονται κατάλληλα μέτρα, τα οποία προέκυψαν ύστερα από συνεχείς διαβουλεύσεις και αξιολογήσεις. Τα προτεινόμενα μέτρα ΣΒΑΚ ομαδοποιούνται σε συνολικά 9 ολοκληρωμένα πακέτα μέτρων.

Πρόκειται για συνολικά 61 μέτρα-πολιτικές, τα οποία καλείται ο Δήμος Νέας Ιωνίας να υλοποιήσει την επόμενη 15ετία. Παρακάτω παρουσιάζεται, με την μορφή πινάκων, το σύνολο των μέτρων που προτείνονται μετά από τις τροποποιήσεις που έγιναν από την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας και όπως οριστικοποιήθηκαν τελικά.

Επίσης, μέσω των ακόλουθων πινάκων λαμβάνεται υπόψιν το πλαίσιο αρμοδιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Ιωνίας σχετικά με τα επιμέρους μέτρα, ενώ παράλληλα πραγματοποιείται ο ενδεικτικός εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων για την ανάπτυξη των πακέτων μέτρων αναφορικά με επίσης επιμέρους πολιτικές και παρεμβάσεις που αυτά προσδιορίζουν.

Στους παρακάτω πίνακες, παρουσιάζεται αναλυτικά η ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων η οποία σχετίζεται με το σύνολο των μέτρων, παρουσιάζονται οι βασικές ενέργειες ωρίμανσης των επιμέρους δράσεων οι οποίες μπορούν να εξειδικεύονται περαιτέρω από την ομάδα εργασίας του δήμου.

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

Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία

Το συγκεκριμένο πακέτο επικεντρώνεται στην ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας στον δήμο αλλά και στην εξυπηρέτηση των βασικών γειτονιών από και προς το κέντρο της πόλης.

Αφορά αφενός στην ενίσχυση του ρόλου των ταξί και στη διαχείριση της συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση και αφετέρου στη δημιουργία Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας με ενδεικτικά προτεινόμενα δρομολόγια και περιλαμβάνει μέτρα προκειμένου αυτή η νέα υπηρεσία να υποστηρίζεται από νέες τεχνολογίες ώστε να είναι ελκυστική (μικρά και ευέλικτα οχήματα- ασφαλείς στάσεις), φιλική στο περιβάλλον (μη ρυπογόνα οχήματα), συνεπής (υποστήριξη με δίκτυο τηλεματικής),

διαθέσιμη συνδυαστικά με άλλα μέσα (ταξί, συνδυασμός με υποδομές στάθμευσης ή υποδομές ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων) καθώς και ευέλικτη (με διαθεσιμότητα βάση ζήτησης). Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωση των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου.

Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Νέας Ιωνίας ενώ παράλληλα μπορούν να διευκολύνονται στις μετακινήσεις τους οι μαθητές/τριες, οι φοιτητές/τριες και να ενισχύεται η δυνατότητα συνεργασίας της δημόσιας συγκοινωνίας με τα ταξί και τα μέσα κοινής χρήσης. Σε αυτό το πακέτο μέτρων προτείνονται και μέτρα που σχετίζονται με την επιδότηση της χρήσης των μέσων για ενίσχυση της ελκυστικότητάς τους. Παρακάτω αναλύονται τα επιμέρους μέτρα/κατηγορία-πακέτο μέτρων ενώ σε επόμενη ενότητα παρουσιάζονται αναλυτικά τα επιμέρους στοιχεία που προβλέπονται από το ΣΒΑΚ (ενδεικτικός χρονοπρογραμματισμός, ενδεικτική κοστολόγηση, ενέργειες ωρίμανσης, διαδικασίες εγκρίσεων κ.α.).


	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις : Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων

	<p>Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές</p>	<p>Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.</p>						
	<p>Συσχετισμός με άλλα μέτρα</p>	<p>Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.2,1.3,6.9</p>						
	<p>Χαρακτήρας</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="675 826 1177 891">Έργο:</td> <td data-bbox="1177 826 1396 891">X</td> </tr> <tr> <td data-bbox="675 891 1177 956">Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td data-bbox="1177 891 1396 956">X</td> </tr> <tr> <td data-bbox="675 956 1177 1016">Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td data-bbox="1177 956 1396 1016"></td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Έργο:	X							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X							
Υπηρεσία / Διαδικασία:								
<p>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</p>								
<p>Η μεταφορά που ανταποκρίνεται στη ζήτηση (DRT), γνωστή και ως ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς είναι μια μορφή κοινής ιδιωτικής ή δημόσιας μεταφοράς όπου τα οχήματα αλλάζουν τις διαδρομές του κάθε ταξιδιού με βάση συγκεκριμένη ζήτηση χωρίς να χρησιμοποιούν σταθερή διαδρομή ή δρομολόγιο με χρονοδιάγραμμα. Αυτά τα οχήματα τυπικά παραλαμβάνουν και αποβιβάζουν επιβάτες σε τοποθεσίες ανάλογα με τις ανάγκες των επιβατών και μπορούν να περιλαμβάνουν ταξί, λεωφορεία ή άλλα οχήματα.</p> <div data-bbox="363 1368 1377 1935" data-label="Image"> </div>								

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Δεδομένης της ύπαρξης αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με το σύστημα μεταφορών, τα ζητήματα που εξυπηρετεί η συγκεκριμένη παρέμβαση (υπηρεσίες DRT) είναι είναι η δυνητική μείωση του αριθμού των οχημάτων στο δρόμο και, ως εκ τούτου, τη ρύπανση, τα οδικά ατυχήματα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, εάν ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού πειστεί να το χρησιμοποιήσει ως μία πραγματική εναλλακτική έναντι του ΙΧ αυτοκινήτου. Ένας από τους πιο διαδεδομένους τύπους μεταφορών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση (DRT) είναι η παροχή υπηρεσιών σε περιοχές με χαμηλή ζήτηση επιβατών, όπου η τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία δεν θεωρείται οικονομικά βιώσιμη, όπως αγροτικές και περιαστικές περιοχές. Μπορεί επίσης να παρέχονται υπηρεσίες για συγκεκριμένους τύπους επιβατών.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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 Νέας Ιωνίας.</p>		
Προτεραιότητα	Μέση	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		

	<p>+ Άυξηση κοινωνικών οφέλων (άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, ή άτομα που είναι κοινωνικά περιθωριοποιημένα).</p> <p>+ Μείωση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων στο δρόμο.</p>	
	<p>Δείκτες Παρακολούθησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ▪ Επίπεδα θορύβου ▪ Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος ▪ Ικανοποίηση μετακινούμενων
	<p>Προεκτίμηση δαπάνης</p>	<p>20.000,00 €</p>
	<p>Χρηματοδότηση</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</p>
	<p>Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης εφαρμογής μέτρου –</p>	<p>Εντός 5ετίας (2024-2029)</p>


	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Τίτλος</p>	<p>1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)</p>
	<p>Πεδίο αστικής κινητικότητας</p>	<p>Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία</p>
	<p>Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ</p>	<p>Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις :</p> <p>Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου .</p> <p>Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων .</p>
	<p>Συνάφεια Προγράμματα Στρατηγικές</p>	<p>με &</p> <p>Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.</p>

	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.1 , 1.3, 1.4, 5.1, 6.9	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Η μεταφορά που ανταποκρίνεται στη ζήτηση (DRT), γνωστή και ως ευέλικτη υπηρεσία μεταφοράς είναι μια μορφή κοινής ιδιωτικής ή δημόσιας μεταφοράς όπου τα οχήματα αλλάζουν τις διαδρομές του κάθε ταξιδιού με βάση συγκεκριμένη ζήτηση χωρίς να χρησιμοποιούν σταθερή διαδρομή ή δρομολόγια με χρονοδιάγραμμα. Αυτά τα οχήματα τυπικά παραλαμβάνουν και αποβιβάζουν επιβάτες σε τοποθεσίες ανάλογα με τις ανάγκες των επιβατών και μπορούν να περιλαμβάνουν ταξί, λεωφορεία ή άλλα οχήματα.</p> <p>Ένας από τους πιο διαδεδομένους τύπους μεταφορών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση (DRT) είναι η παροχή υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών σε περιοχές με χαμηλή ζήτηση επιβατών, όπου η τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία δεν θεωρείται οικονομικά βιώσιμη, όπως αγροτικές και περιαστικές περιοχές. Μπορεί επίσης να παρέχονται υπηρεσίες για συγκεκριμένους τύπους επιβατών.</p>			
			
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Δεδομένης της ύπαρξης αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με το σύστημα μεταφορών, τα ζητήματα που εξυπηρετεί η συγκεκριμένη παρέμβαση (υπηρεσίες DRT) είναι είναι η δυνητική μείωση του αριθμού των οχημάτων στο δρόμο και, ως εκ τούτου, τη ρύπανση, τα οδικά ατυχήματα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, εάν ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού πειστεί να το χρησιμοποιήσει ως μία πραγματική εναλλακτική έναντι του ΙΧ</p>			

<p>αυτοκινήτου. Ένας από τους πιο διαδεδομένους τύπους μεταφορών που ανταποκρίνονται στη ζήτηση (DRT) είναι η παροχή υπηρεσιών σε περιοχές με χαμηλή ζήτηση επιβατών, όπου η τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία δεν θεωρείται οικονομικά βιώσιμη, όπως αγροτικές και περιαστικές περιοχές. Μπορεί επίσης να παρέχονται υπηρεσίες για συγκεκριμένους τύπους επιβατών.</p>		
<p>Πεδίο εφαρμογής</p>		
<p>Για την περίπτωση του Δήμου Νέας Ιωνίας προβλέπεται η δημιουργία λεωφορειακών γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας (on-Demand) σε οικισμούς δορυφόρους. Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση.</p> <p>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 να γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.</p>		
<p>Προτεραιότητα</p>	<p>Υψηλή</p>	
<p>Απαιτούμενη Ωριμότητα</p>	<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p>	
	<p>B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου</p>	
	<p>Γ) Οριστική Μελέτη</p>	<p>X</p>
	<p>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)</p>	<p>X</p>
	<p>Ε) Διαδικασία δημοπράτησης</p>	
	<p>Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης</p>	<p>X</p>
	<p>Άλλη δράση Ωριμότητας:</p>	<p>X</p>
<p>Εμπλεκόμενοι φορείς</p>		
<p>Υλοποίησης:</p>	<p>Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α. ή άλλο), Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)</p>	
<p>Έγκρισης:</p>	<p>Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής</p>	
<p>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</p>		
<p>+ Άυξηση κοινωνικών οφελών (άτομα με περιορισμένη κινητικότητα, ή άτομα που είναι κοινωνικά περιθωριοποιημένα).</p> <p>+ Μείωση του αριθμού των ιδιωτικών οχημάτων στο δρόμο.</p>		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου ▪ Επίπεδα θορύβου ▪ Ελκυστικότητα οικιστικού περιβάλλοντος ▪ Ικανοποίηση μετακινούμενων
	Προεκτίμηση δαπάνης	45.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών):</p> <p>Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας</p> <p>Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p> <p>Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος</p>
	Συνάφεια Προγράμματα Στρατηγικές	<p>Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.</p>

	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.1, 1.2, 1.4, 5.1, 6.9	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Το συγκεκριμένο μέτρο επικεντρώνεται στην αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών στο Δήμο Νέας Ιωνίας. Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο, που θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων κυκλοφοριακής συμφόρησης, εκπομπών CO2 και αστικού θορύβου. Με την εφαρμογή αυτού του μέτρου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου.</p>			
			
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Η ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας και η μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με το σύστημα μεταφορών.</p>			
Πεδίο εφαρμογής			
<p>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.</p> <p>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.</p>			

Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ</p> <p>+ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων</p> <p>+ Σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση, δημιουργείται ένα δίκτυο φιλοπεριβαλλοντικής μετακίνησης</p> <p>+ Αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων</p> <p>+ Μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα ειδικά αν επιλεγθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας ▪ Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 	
Προεκτίμηση δαπάνης	50.000,00 €	
Χρηματοδότηση	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	

	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)
--	---	------------------------------

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε κύριες στάσεις για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών): Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
	Συνάφεια Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.2, 1.3, 5.1, 6.9
	Χαρακτήρας	Έργο: Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: Υπηρεσία / Διαδικασία: X

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

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



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας και η μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με το σύστημα μεταφορών.

Πεδίο εφαρμογής

Για την περίπτωση του δήμου Νέας Ιωνίας προβλέπεται η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε 20 στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας και ανάπτυξη σχετικής εφαρμογής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών σε ένα χρονικό ορίζοντα 10ετίας.

Προτεραιότητα

Υψηλή

A) Μελέτη σκοπιμότητας

X


B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου

Γ) Οριστική Μελέτη

X

Απαιτούμενη Ωριμότητα	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	ΣΤ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ</p> <p>+ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων</p> <p>+ Σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση, δημιουργείται ένα δίκτυο φιλοπεριβαλλοντικής μετακίνησης</p> <p>+ Αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων</p> <p>+ Μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα ειδικά αν επιλεχθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 	
Προεκτίμηση δαπάνης	100.000,00 €	
Χρηματοδότηση	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)	

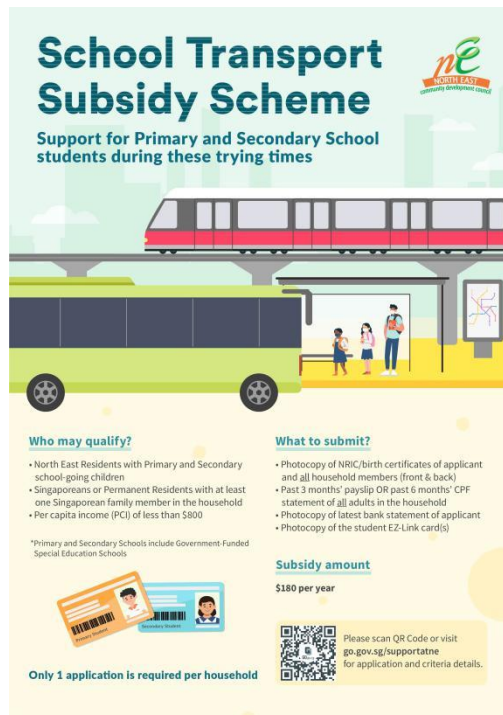
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών), Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία), Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης) :</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p> <p>Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος</p>
	Συνάφεια Προγράμματα Στρατηγικές	<p>με &</p> <p>Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.</p>

	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 6.9, 7.1, 7.2, 7.3	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Τέτοιου είδους μέτρα καταπαίνονται με την ενίσχυση της έννοιας της πολυτροπικότητας, μεταξύ των MMM και των κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης, μέσα από την εφαρμογή ενιαίας πολιτικής τιμολόγησης για χρήση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων ή οχημάτων μικροκινητικότητας.</p>			
			
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συστημάτων συλλογικής μετακίνησης ώστε να είναι ελκυστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση με το προσωπικό ΙΧ.</p>			
Πεδίο εφαρμογής			
<p>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 της Νέας Ιωνίας 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.</p>			

	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής		
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα			
+ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων από την δημόσια συγκοινωνία + Αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων			
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 		
Προεκτίμηση δαπάνης	50.000,00 €		
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας		
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)		

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	1.6 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών): Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	
	Συνάφεια Προγράμματα Στρατηγικές	με & Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.1, 1.2, 1.3, 1.5, 6.9	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
Γενικά, η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί ένα ισχυρό υποκατάστατο και μια βιώσιμη εναλλακτική λύση απέναντι στην υπέρμετρη χρήση του αυτοκινήτου. Ωστόσο, η δημόσια συγκοινωνία έχει ανάγκη, για να είναι ανταγωνιστική, οι δημόσιες επιδοτήσεις να είναι προσιτές για την άμβλυνση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και κλιματικής κρίσης. Οι			

επιδοτήσεις στα MMM χρησιμοποιούνται παραδοσιακά για τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων του συστήματος μεταφορών, την αύξηση της επιβατικής κίνησης και την αντιμετώπιση των κοινωνικών ανισοτήτων, καθώς τα δημόσια μέσα μεταφοράς χρησιμοποιούνται περισσότερο από άτομα με χαμηλό εισόδημα.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των συστημάτων συλλογικής μετακίνησης ώστε να είναι ελκυστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση με το προσωπικό ΙΧ.

Πεδίο εφαρμογής

Κύριος στόχος του μέτρου, είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωσης των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου. 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.).

Προτεραιότητα

Υψηλή

A) Μελέτη σκοπιμότητας

X

Απαιτούμενη Ωριμότητα	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
	Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου. Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Ανταγωνιστικό μέσο προς το ΙΧ</p> <p>+ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων</p> <p>+ Σε συνδυασμό με την πεζή μετακίνηση, δημιουργείται ένα δίκτυο φιλοπεριβαλλοντικής μετακίνησης</p> <p>+ Αναβάθμιση του περιβάλλοντος στο κέντρο της πόλης με τον μειωμένο αριθμό αυτοκινήτων</p> <p>+ Μειωμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα ειδικά αν επιλεγθούν ηλεκτροκίνητα οχήματα</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας ▪ Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών ▪ Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 	
Προεκτίμηση δαπάνης	120.000,00 €	

	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Φορέα συγκοινωνιακού έργου, Πόροι Δήμου
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα

Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται έργα-παρεμβάσεις που στόχο έχουν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά κυρίως να ενισχύσουν την παρουσία τους στο δήμο Νέας Ιωνίας.

Επιδιώκεται συνολικά επιπλέον η βελτίωση των προσβασιμότητας σε διάφορα σημεία του δήμου. Αυτό θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του ποδηλάτου και του περπατήματος, με συνέπεια τη μείωση της χρήσης ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις εντός του δήμου. Παράλληλα το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση της αισθητικής της πόλης.

Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου και τη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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
	Χαρακτήρας	Έργο: X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Η μελέτη και η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών-διαδρομών αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016). Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της χρήσης ποδηλάτου για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής

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

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Σημειώνεται, μάλιστα, ότι στην περίπτωση της Νέας Ιωνίας όπου παρατηρείται πλήρης απουσία υποδομών ποδηλάτου, η δημιουργία διαδρομών μικτής χρήσης θα ήταν μια ιδιαίτερα αποτελεσματική λύση για την προώθηση του μέσου.</p> <p>Οι προτεινόμενες διαδρομές ΔΕΝ είναι δεσμευτικές και εξειδικεύονται – οριστικοποιούνται από την τελική μελέτη εφαρμογής του μέτρου.</p>		
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
	Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τροχαίας	
	Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
	+ Προωθεί βιώσιμους τρόπους κινητικότητας + Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο		

	<ul style="list-style-type: none"> + Πρωθεί τη πολυτροπικότητα + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνικής συνοχής + Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου + Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου + Βελτιώνει την ανθρώπινη υγεία
<p>Δείκτες Παρακολούθησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις) ▪ Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
<p>Προεκτίμηση δαπάνης</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 300.000,00 €
<p>Χρηματοδότηση</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ</p>
<p>Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου</p>	<p>Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)</p>

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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

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

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Η μελέτη και η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών-διαδρομών αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016). Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της χρήσης ποδηλάτου για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του

<p>ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).</p> <p>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 ανάπτυξη 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.</p> <p>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.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Πρωθεί βιώσιμους τρόπους κινητικότητας + Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο + Πρωθεί τη πολυτροπικότητα + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνικής συνοχής + Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου + Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου + Βελτιώνει την ανθρώπινη υγεία 		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 500.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Η μελέτη και η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών-διαδρομών αποσκοπεί στη διευκόλυνση των μετακινήσεων των κατοίκων με τη χρήση του ποδήλατου, ανεξαρτήτως ή σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Η ένταξη του ποδήλατου στο δίκτυο των αστικών μετακινήσεων και ο σχεδιασμός του δικτύου του θα πρέπει να διέπεται από βασικές αρχές: η οδική ασφάλεια, η συνοχή και η συντομία/αμεσότητα (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016). Για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ασφαλών ποδηλατικών υποδομών είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη όλες πιθανές εναλλαγές του αστικού περιβάλλοντος (πλήθος χρήσεων γης και δραστηριοτήτων, ποικίλα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά, διαφορετικές διασταυρώσεις) και να σχεδιάζονται κατάλληλες ασφαλείς και άνετες υποδομές μετάβασης από έναν τύπο υποδομής ποδηλάτων σε άλλον.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της χρήσης ποδηλάτου για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής

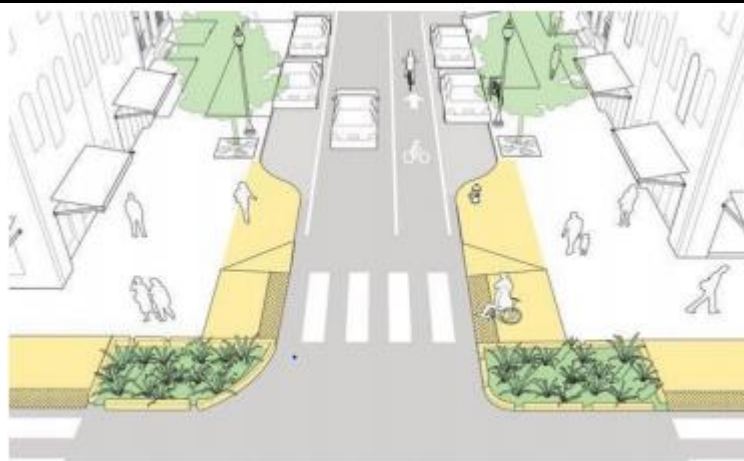
Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση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

<p>Στην περίπτωση της Νέας Ιωνίας, μάλιστα, ενός Δήμου με ιδιαίτερα υπερτοπικό χαρακτήρα πέριξ του οποίου εντοπίζονται αρκετοί σημαντικοί πόλοι έλξης, ο σχεδιασμός διαδημοτικών διαδρομών ποδηλάτου είναι απαραίτητος για την ενδυνάμωση του μέσου και τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ για μικρές αποστάσεις. Σημειώνεται ότι για τον σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων ιδιαίτερα σημαντικό είναι να λαμβάνονται υπόψη ήδη θεσμοθετημένες αντίστοιχες προσπάθειες όπως είναι το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, το προτεινόμενο δίκτυο του ΟΡΣΑ κ.α.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Προωθεί βιώσιμους τρόπους κινητικότητας + Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο + Προωθεί τη πολυτροπικότητα + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνικής συνοχής + Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου + Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου + Βελτιώνει την ανθρώπινη υγεία 		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αερίων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων 	

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις ▪ Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 800.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p>

		<p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>						
	<p>Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές</p>	<p>Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.</p>						
	<p>Συσχετισμός με άλλα μέτρα</p>	<p>Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.3, 6.5, 8.4</p>						
	<p>Χαρακτήρας</p>	<table border="1"> <tr> <td>Έργο:</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td></td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Έργο:	X							
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X							
Υπηρεσία / Διαδικασία:								
<p>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</p>								
<p>Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Επίσης, επιδιώκει την βελτίωση της προσβασιμότητας σε διάφορα σημεία της πόλης για να οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο, με συνέπεια την μείωση της χρήσης των ΙΧ αυτοκινήτων για μετακινήσεις εντός της πόλης. Παράλληλα το συγκεκριμένο μέτρο θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση της αισθητικής της πόλης.</p>								



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονίες 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 γειτονίες 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.

Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση του περπατήματος στο δήμο Νέας Ιωνίας με ασφαλείς και διακριτές υποδομές πεζών (πεζοδρόμια σύμφωνα με τις προδιαγραφές) και οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης σε εσοχές.

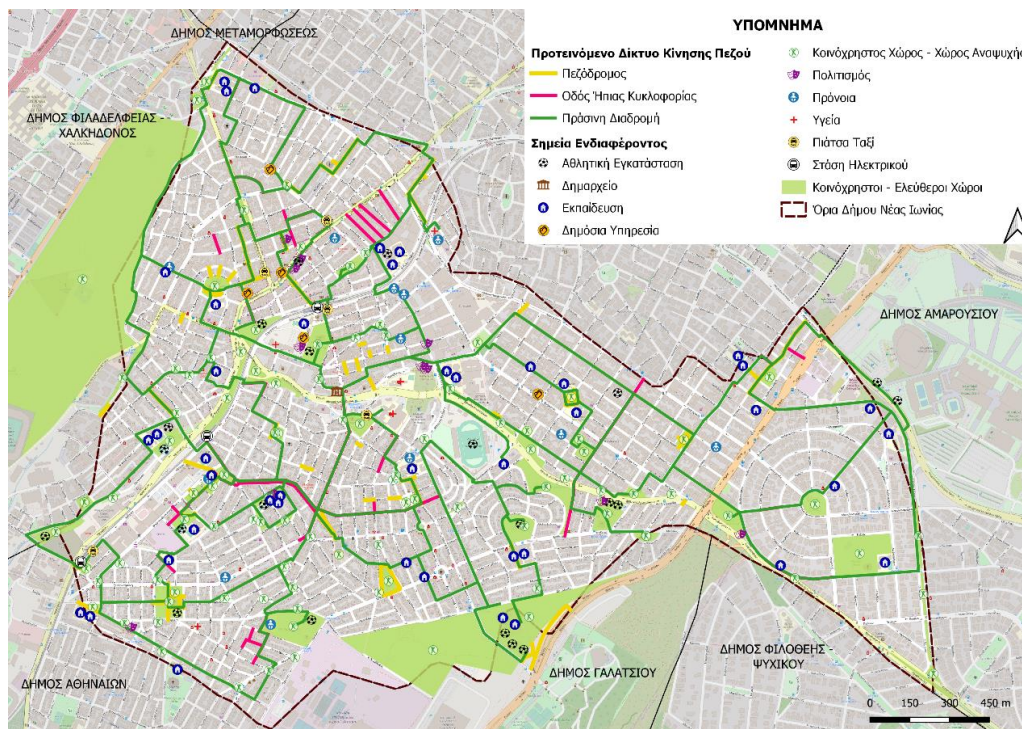
		Για το σύνολο των υποδομών του πεζού θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές.	
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας		
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα			
+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας + Προώθηση της πεζής μετακίνησης + Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών + Βελτίωση της προσβασιμότητας			
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους 		

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις) ▪ Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 750.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ιδίοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πεζοδρομημένων οδών</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p>

		Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4
	Χαρακτήρας	Έργο: X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση: X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		

Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά και να ενδυναμώσει την επαφή των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και την πόλη. Επίσης, επιδιώκει την βελτίωση της προσβασιμότητας, μέσω πεζής μετακίνησης, σε διάφορα σημεία της πόλης για να οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής

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 πόλεων ή σε γειτονιές πέριξ κοινόχρηστων χώρων, ενώ στις γειτονιές επιλέγονται κατά κανόνα σημαντικές διαδρομές που φιλοξενούν ευαίσθητες της για παροδική ή μόνιμη πεζοδρομήση.

Οδοί που επιλέγονται για παροδικές πεζοδρομήσεις μπορούν να σχεδιαστούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας με προεξοχές πεζοδρομίων, πύκνωση της φύτευσης, οριοθέτηση των θέσεων

<p>στάθμευσης, υπερυψωμένες διαβάσεις, οφιοειδή διάταξη κ.α. και να λειτουργούν για δεδομένο χρονικό διάστημα ως πεζόδρομοι (ενδ. Ωρες λειτουργίας σχολείου) και για δεδομένο χρονικό διάστημα ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.</p> <p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση του περπατήματος στο δήμο με ασφαλείς υποδομές πεζών γύρω από κρίσιμες χρήσεις γης.</p> <p>Για το σύνολο των πεζοδρομήσεων θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Για μόνιμες πεζοδρομήσεις απαιτείται αναθεώρηση του πολεοδομικού σχεδιασμού.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος + Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ + Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση + Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας + Άυξηση επιχειρηματικότητας 		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 	

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις) ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 775.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πεζοδρομημένων οδών</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.

Συσχετισμός με άλλα μέτρα Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4

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

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά και να ενδυναμώσει την επαφή των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και την πόλη. Επίσης, επιδιώκει την βελτίωση της προσβασιμότητας, μέσω πεζής μετακίνησης, σε διάφορα σημεία της πόλης για να οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο.




Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής		
<p>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.</p> <p>Για το σύνολο των πεζοδρομήσεων θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Για μόνιμες πεζοδρομήσεις απαιτείται αναθεώρηση του πολεοδομικού σχεδιασμού.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος + Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ + Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση + Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας + Άυξηση επιχειρηματικότητας 		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις) ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.190.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πεζοδρομημένων οδών</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.5, 2.6, 2.9, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά και να ενδυναμώσει την επαφή των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και την πόλη. Επίσης, επιδιώκει την βελτίωση της προσβασιμότητας, μέσω πεζής μετακίνησης, σε διάφορα σημεία της πόλης για να οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο.</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.</p>		

Πεδίο εφαρμογής		
<p>Ο κεντρικός πυρήνας του δήμου Νέας Ιωνίας 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. Για την ενίσχυση της μετακίνησης με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον είναι απαραίτητο να προστατευτούν από τη διαμπερή διέλευση και τη διάσχιση περιοχές που έλκουν και παράγουν σημαντικό αριθμό μετακινήσεων. Σε αυτό το μέτρο προβλέπεται η δημιουργία μίας περιοχής που θα είναι προστατευμένη από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και θα αποδίδεται εξ' ολοκλήρου στους πεζούς είτε με προσωρινά είτε με μέτρα μόνιμου χαρακτήρα. Η όποια διέλευση τροχοφόρου θα δίνει πλήρη προτεραιότητα στους πεζούς και εν γένει τους ευάλωτους χρήστες.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος + Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ + Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση + Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας 		

+ Άυξηση επιχειρηματικότητας	
<p>Δείκτες Παρακολούθησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.000.000,00 €
Χρηματοδότηση	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</p>
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	<p>Εντός 10ετίας (2024-2033)</p>

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.5, 2.6, 2.10, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.12, 8.2, 8.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν ένα μέσο για την εύκολη και ασφαλή κίνηση των πεζών και πρέπει να στοχεύουν στις ανάγκες των χρηστών, ιδίως όσων αντιμετωπίζουν μεγαλύτερη δυσκολία στην κίνηση. Ως διάβαση πεζών χαρακτηρίζεται το τμήμα του οδοστρώματος που ορίζεται με ειδική σήμανση ή διαγράμμιση ή σηματοδότηση για την διάβαση των πεζών (Ν.2696/1999 «Κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας», ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999).

Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλή για τον πεζό.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Πεδίο εφαρμογής

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.

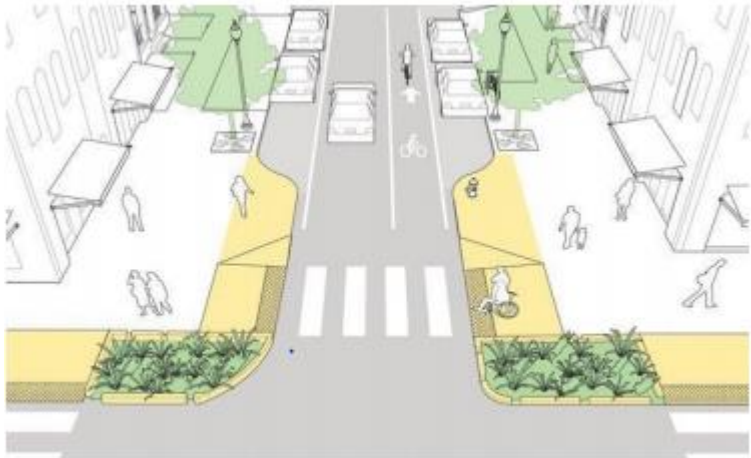
Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπτυξη (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.).

Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από

<p>παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).</p> <p>Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία κρίνεται σκόπιμο να υπάρχουν σημεία διάσχισης ανά 80-100μ. σε βασικές οδούς των πόλεων, κατεύθυνση που μπορεί να ακολουθηθεί στην περίπτωση του δήμου Νέας Ιωνίας ιδίως σε οδούς με υψηλή πυκνότητα χρήσεων και σε οδούς με κρίσιμες δραστηριότητες (σχολικές εγκαταστάσεις, εκκλησίες, υπηρεσίες υγείας, κοινόχρηστοι χώροι κ.α.).</p> <p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση της ασφάλειας κίνησης των πεζών, με την χωροθέτηση ασφαλών διαβάσεων πεζών.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>Σκοπός της εφαρμογής τους αποτελεί η αναβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων και η βέλτιστη και ασφαλής κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, συγκεντρώνοντας τις κινήσεις των πεζών σε συγκεκριμένα προεπιλεγμένα σημεία. Αύξηση της προσβασιμότητας και του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας με συνέπεια να γίνει ελκυστικότερη η πεζή μετακίνηση.</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 	

	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 150.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</p> <p>Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.

Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.5, 2.6, 2.7, 2.8, 2.10, 2.11, 2.13, 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.12, 8.1, 8.2, 8.4	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους. Επίσης υπάρχουν νεότερες νομοθεσίες που προβλέπουν καθολική προσβασιμότητα σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος μέχρι το 2022 υποχρεωτικά αλλιώς θα θεωρούνται αυθαίρετα.</p> <p>Η εφαρμογή της απόφασης είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινοχρήστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλαισίων, κ.λπ.</p>		
		

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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.</p> <p>Κάθε νέο έργο υποδομής και κάθε νέα ανάπλαση πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ασφαλή διακίνηση των ΑΜΕΑ και να έχει εξοπλισμό που θα κάνει τις υποδομές πλήρως προσβάσιμες.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Βελτίωση της οδικής ασφάλειας + Προώθηση της πεζής μετακίνησης + Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών + Βελτίωση της προσβασιμότητας 		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 200.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας για αποκατάσταση υφιστάμενων (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</p>

	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.9, 6.12	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Ως προς το θέμα της προσβασιμότητας, εκτός από το Τεύχος των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους», το βασικό νομοθετικό πλαίσιο καθορίζεται από την Απόφαση Υπ. Π.Ε.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009 και τις σχετικές με αυτήν Εγκυκλίους. Επίσης υπάρχουν νεότερες νομοθεσίες που προβλέπουν καθολική προσβασιμότητα σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος μέχρι το 2022 υποχρεωτικά αλλιώς θα θεωρούνται αυθαίρετα.</p> <p>Η εφαρμογή της απόφασης είναι υποχρεωτική για νέες διαμορφώσεις – αναπλάσεις και ανακατασκευές κοινοχρήστων χώρων πόλεων και οικισμών, που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών. Η υποχρέωση της εφαρμογής ισχύει και για μεμονωμένες παρεμβάσεις διαφόρων φορέων, που δεν εντάσσονται σε συνολικό έργο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, όπως τοποθέτηση ιστών φωτισμού, πινακίδων οδικής σήμανσης, πληροφοριακών πινακίδων, pillars τηλεφωνικών θαλάμων, κάδων απορριμμάτων, διαφημιστικών πλαισίων, κ.λπ.</p>			

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης, της καταπολέμησης φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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 Νέας Ιωνίας μέσω της τοποθέτησης ραμπών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Βελτίωση της προσβασιμότητας</p> <p>+ Βελτίωση εξυπηρέτησης των ευάλωτων χρηστών</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας ▪ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 200.000,00 € 	

	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Πρωώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Η φύση αυτού του μέτρου συνδέεται με την βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος, μέσω της αφαίρεσης υποδομών που παρεμποδίζουν την κίνηση των πεζών, για την βελτίωση της πεζής μετακίνησης.</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση των συνθηκών για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της καταπολέμησης φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο του δήμου και των γειτονιών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδοφωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμάτων κ.α.).</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	

Απαιτούμενη Ωριμότητα	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιώτες (για αφαίρεση ιδιωτικού εξοπλισμού που εμποδίζει)	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Βελτίωση της προσβασιμότητας + Αύξηση ενεργών μετακινήσεων + Βελτίωση οδικής ασφάλειας		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας ▪ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30.000,00 € 	
Χρηματοδότηση	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης): Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.14, 6.2, 6.5, 6.12, 8.2, 8.3, 8.8	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Η ολοκληρωμένη πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία ενός ασφαλούς και ελκυστικού μέρους για ποδήλατο. Η σήμανση μπορεί να συνδέει ποδηλατόδρομους, μεταξύ τους, έτσι ώστε να σχηματίζεται ένα δίκτυο. Επίσης, στις αστικές περιοχές, η σήμανση μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη σύνδεση μεταξύ στάθμευσης ποδηλάτων, στάσεων δημόσιων συγκοινωνίας και βασικών προορισμών, όπως σχολεία, βασικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις, εμπορικά κέντρα και τουριστικούς προορισμούς έτσι ώστε, υπό προϋποθέσεις, να ενισχυθεί η έννοια της πολυτροπικότητας. Η επιτυχία της σήμανσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ποιότητα, τη συνοχή, τη συνέπεια, την αναγνωσιμότητα και συχνότητα των χρησιμοποιούμενων πινακίδων.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των συνθηκών για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης.

Πεδίο εφαρμογής

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.

Προτεραιότητα Υψηλή

Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης + Αύξηση ενεργών μετακινήσεων		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.1. 	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα Μείωση διαμπερών ροών Αύξηση πεζοδρομημένων οδών Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.8, 2.10, 2.14, 4.7, 6.2, 6.5, 8.1, 8.2, 8.4

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά και να ενδυναμώσει την επαφή των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και την πόλη. Επίσης, επιδιώκει την βελτίωση της προσβασιμότητας, μέσω πεζής μετακίνησης, σε διάφορα σημεία της πόλης για να οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο.</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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 ζωντανότητας 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.</p>		

	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
	Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα - Τ.Τροχαίας	
	Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
	+ Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος + Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ + Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση + Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας + Άυξηση επιχειρηματικότητας		
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις 	

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.000.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ιδίοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <ul style="list-style-type: none"> Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα Μείωση διαμπερών ροών Αύξηση πεζοδρομημένων οδών Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το συγκεκριμένο μέτρο έχει ως στόχο να βελτιώσει την οδική ασφάλεια του πεζού και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά και να ενδυναμώσει την επαφή των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και τους πολύτιμους χώρους της πόλης. Επίσης, επιδιώκει την βελτίωση της προσβασιμότητας, μέσω πεζής μετακίνησης και ήπιων μέσων κινητικότητας, σε διάφορα σημεία της πόλης για να οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του περπατήματος αλλά και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας αυτού του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς έναντι στο αυτοκίνητο.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση των φιλικά προσκείμενων στους πεζούς υποδομών, για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και της μείωσης της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Ο δήμος Νέας Ιωνίας έχει να επιδείξει πληθώρα πολύτιμων χώρων ιστορικού, πολιτιστικού κ.α. ενδιαφέροντος. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων, ή γενικότερα σημαντικών χώρων – υπερτοπικών πόλων έλξης μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	

Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Πολιτισμού	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος</p> <p>+ Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p> <p>+ Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ</p> <p>+ Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση</p> <p>+ Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας</p> <p>+ Άυξηση επιχειρηματικότητας</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις) ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών 	

	Προεκτίμηση δαπάνης	▪ 1.000.000,00 €
	Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

Πακέτο μέτρων 3: Μετακίνηση με μέσα κοινής χρήσης

Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται μέτρα που ενισχύουν τα κοινόχρηστα μέσα έναντι της ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Η μεταφορά με κοινόχρηστα μέσα αποτελεί ένα σύστημα μεταφοράς όπου οι ταξιδιώτες μοιράζονται ένα όχημα είτε ταυτόχρονα ως ομάδα (π.χ. συνεπιβατισμός) είτε με την πάροδο του χρόνου (π.χ. κοινή χρήση ποδηλάτου) ως προσωπική ενοικίαση και στην εξέλιξη της διαδικασίας μοιράζονται το κόστος του ταξιδιού, δημιουργώντας έτσι ένα υβρίδιο μεταξύ ιδιωτικής και δημόσιας συγκοινωνίας. Η κοινόχρηστη κινητικότητα είναι ένας γενικός όρος που περιλαμβάνει μια ποικιλία τρόπων μεταφοράς, όπως ο συνεπιβατισμός, τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων και τα οχήματα μικρομεταφοράς. Κάθε προσέγγιση και υπηρεσία κινητικότητας έχει μοναδικά χαρακτηριστικά τα οποία δημιουργούν μια σειρά επιπτώσεων στο τρόπο με τον οποίο ταξιδεύει ο κόσμος, στην ποιότητα του περιβάλλοντος και στην ανάπτυξη των πόλεων και των αστικών περιοχών γενικότερα. Ορισμένες επιπτώσεις που προκύπτουν από την υιοθέτηση πρακτικών κοινόχρηστης κινητικότητας περιλαμβάνουν ένα βελτιωμένο επίπεδο προσβασιμότητας και μια αισθητά μειωμένη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 3: Μετακίνηση με μέσα κοινής χρήσης	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3.2, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται μέτρα που ενισχύουν τα κοινόχρηστα μέσα έναντι της ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η δημιουργία υπηρεσιών για την κυκλοφορία μέσων κοινής χρήσης, δηλαδή ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike sharing), ΕΠΗΟ κοινής χρήσης (scooter sharing), δυνητικά στο μέλλον και car ή motorbike-sharing, καθώς και υπηρεσιών συνεπιβατισμού.

Στόχος είναι η διεύρυνση των εναλλακτικών ως προς την επιλογή του μέσου μετακίνησης. Παράλληλα επιδιώκεται η αύξηση της πληρότητας των επιβατών εντός των ΙΧ. Αυτό θα έχει ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που δαπανάται για τις μετακινήσεις και στην αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Σημειώνεται ότι με την ενίσχυση των μέσων κοινής χρήσης αυξάνεται κατά κανόνα η χρήση ποδηλάτου στην πόλη με άμεσο αντίκτυπο τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου μέτρων δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης με χρήση κοινόχρηστων μέσων.

Πεδίο εφαρμογής

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι, e-

<p>scooter) 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 στο δήμο.</p> <p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η κυκλοφορία μέσω κοινής χρήσης με αυτόματο σύστημα ενοικίασης.</p> <p>Τα ποδήλατα αυτά και τα ΕΠΗΟ αποτελούν εξοπλισμό πόλης και μπορούν να είναι είτε ιδιοκτησίας του δήμου είτε να τα συντηρεί και λειτουργεί ιδιώτης.</p> <p>Τα κοινόχρηστα ποδήλατα και τα ΕΠΗΟ είναι βασική υποδομή των πόλεων που θέλουν να ενισχύσουν τη βιώσιμη κινητικότητα και στοχεύουν στο να υποκαταστήσουν μέρος των μετακινήσεων που γίνονται με ΙΧ ή μοτοσυκλέτα.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα-Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Μειώνει τους χρόνους ταξιδιού + Πρωθεί τους βιώσιμους τρόπους κινητικότητας + Πρωθεί την αποτελεσματική χρήση γης + Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο 		

	<ul style="list-style-type: none"> + Προωθεί τη πολυτροπικότητα + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης + Μειώνει τις εκπομπές αέριων ρύπων + Μειώνει τη χρήση του αυτοκινήτου + Βελτιώνει την οδική ασφάλεια + Βελτιώνει την προσβασιμότητα 	
	<p>Δείκτες Παρακολούθησης</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
	<p>Προεκτίμηση δαπάνης</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 50.000,00 €
	<p>Χρηματοδότηση</p>	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</p>
	<p>Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου</p>	<p>Εντός 5ετίας (2024-2029)</p>

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 3: Μετακίνηση με μέσα κοινής χρήσης	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.4 3.1, 4.7, 6.9, 8.2, 8.3, 8.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται μέτρα που ενισχύουν τα κοινόχρηστα μέσα έναντι της ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η δημιουργία υπηρεσιών για την κυκλοφορία μέσων κοινής χρήσης, δηλαδή ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike sharing), ΕΠΗΟ κοινής χρήσης (scooter sharing), δυνητικά στο μέλλον και car ή motorbike-sharing, καθώς και υπηρεσιών συνεπιβατισμού.

Στόχος είναι η διεύρυνση των εναλλακτικών ως προς την επιλογή του μέσου μετακίνησης. Παράλληλα επιδιώκεται η αύξηση της πληρότητας των επιβατών εντός των ΙΧ. Αυτό θα έχει ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που δαπανάται για τις μετακινήσεις και στην αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Σημειώνεται ότι με την ενίσχυση των μέσων κοινής χρήσης αυξάνεται κατά κανόνα η χρήση ποδηλάτου στην πόλη με άμεσο αντίκτυπο τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου μέτρων δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης με χρήση κοινόχρηστων μέσων.

Πεδίο εφαρμογής

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). Για την

<p>περίπτωση του Δήμου Νέας Ιωνίας έχουν επιλεγεί 11 σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.</p> <p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η κυκλοφορία μέσω κοινής χρήσης με αυτόματο σύστημα ενοικίασης.</p> <p>Τα ποδήλατα αυτά και τα ΕΠΗΟ αποτελούν εξοπλισμό πόλης και μπορούν να είναι είτε ιδιοκτησίας του δήμου είτε να τα συντηρεί και λειτουργεί ιδιώτης.</p> <p>Τα κοινόχρηστα ποδήλατα και τα ΕΠΗΟ είναι βασική υποδομή των πόλεων που θέλουν να ενισχύσουν τη βιώσιμη κινητικότητα και στοχεύουν στο να υποκαταστήσουν μέρος των μετακινήσεων που γίνονται με ΙΧ ή μοτοσυκλέτα.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Αστυνομικό τμήμα-Τ.Τροχαίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Μειώνει τους χρόνους ταξιδιού + Πρωθεί τους βιώσιμους τρόπους κινητικότητας + Πρωθεί την αποτελεσματική χρήση γης + Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο + Πρωθεί τη πολυτροπικότητα + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης + Μειώνει τις εκπομπές αέριων ρύπων + Μειώνει τη χρήση του αυτοκινήτου + Βελτιώνει την οδική ασφάλεια 		

+ Βελτιώνει την προσβασιμότητα	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 110.000,00 €
Χρηματοδότηση	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ</p>
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 3: Μετακίνηση με μέσα κοινής χρήσης	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης):</p> <p>Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης</p> <p>Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.9	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

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 το αυτόματα «ταίριασμα» των μετακινούμενων.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης με χρήση κοινόχρηστων μέσων.

Πεδίο εφαρμογής

Το σύστημα car pooling μπορεί να εφαρμοστεί σε επιλεγμένες περιοχές κυρίως στο κέντρο του δήμου.

Προτεραιότητα	Μέση	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικό Επιμελητήριο.
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> + Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου + Μειώνει την οδική συμφόρηση + Μειώνει τους χρόνους ταξιδιού + Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου + Προωθεί τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις + Βελτιώνει την παραγωγικότητα και την ικανοποίηση των εργαζομένων 	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αερίων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 30.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

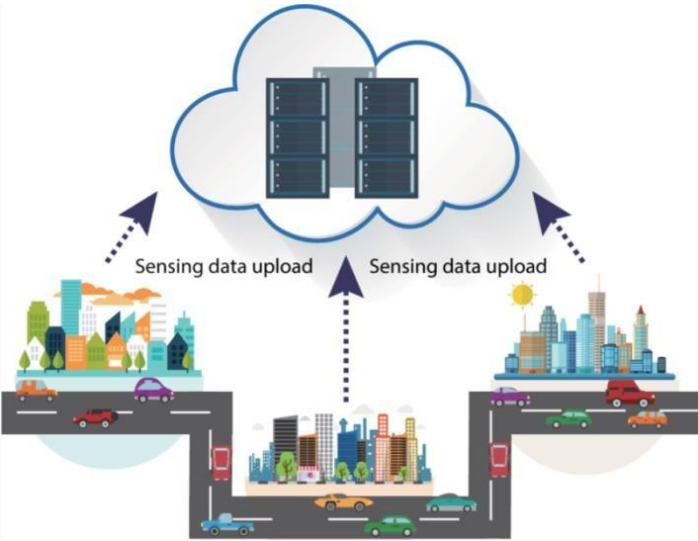
Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση

Προϋπόθεση για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινούνται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες σε ένα τόπο είναι η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και η ταυτόχρονη επικοινωνία του στόχου και της αναγκαιότητας για αλλαγές.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, μελετητές, φορείς και δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους.

Η υλοποίηση του συνόλου των μέτρων του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη διοργάνωση επικοινωνιακών εκδηλώσεων για την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινούμενων καθώς και τη συνεχή καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών για τα ζητήματα μετακινήσεων, είτε αυτά αφορούν προβλήματα και νέες ανάγκες είτε νέες προτάσεις και ιδέες.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα): Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής. Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.

Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 4.2, 4.3	
Χαρακτήρας	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημαίνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.</p>		
		

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
Η ενδυνάμωση της συμμετοχικότητας για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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).</p> <p>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). Ενδεικτικά εργαλεία είναι η εφαρμογή ΔΗΜΟΤΗΣ ή αντίστοιχες αυτής, οι πληροφορίες OSMar και G.Street Map κ.α.</p>		
Προτεραιότητα	Μέση	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Αύξηση της συμμετοχικότητας + Αύξηση της επικοινωνίας		

	+ Προώθηση αρχών βιώσιμης κινητικότητας + Αύξηση του επιπέδου απόδοσης του συστήματος μεταφορών	
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 5.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα):</p> <p>Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής.</p> <p>Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.</p>

	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.		
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 4.1, 4.3		
	Χαρακτήρας	Έργο:		
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:		
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X		
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου				
<p>Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.</p>				
Ζητήματα που εξυπηρετούνται				
<p>Η ενδυνάμωση της συμμετοχικότητας για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.</p>				
Πεδίο εφαρμογής				
<p>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. Σε αυτό το πλαίσιο είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται :</p>				

	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Ομιλίες/ εκδηλώσεις για την προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων, ζητημάτων προσβασιμότητας και ασφαλούς οδήγησης σε ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ & ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ (ενδεικτικά 2 κατ' έτος έναρξη τουριστικής περιόδου, έναρξη εορταστικής περιόδου Χριστουγέννων) ❖ Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης και εκπαίδευση για Αμυντική και Eco - driving οδήγηση (ενδεικτικά 3 κατ' ελάχιστον στη 10ετία) ❖ Ετήσια συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας με συνδρομή βασικών φορέων και πολιτών > συνδυαστική υλοποίηση και προβολή σχετικών υποδομών <p>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.</p>	
	Προτεραιότητα	Μέση
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Έμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, ΤΕΕ-TAK, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Προώθηση αρχών βιώσιμης κινητικότητας		
+ Βελτίωση οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 37.500,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ιδιωτική πρωτοβουλία
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα):</p> <p>Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής.</p> <p>Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.</p>

Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 4.1, 4.2	
Χαρακτήρας	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση της συμμετοχικότητας για την προώθηση της ενεργής μετακίνησης και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.</p>		

Πεδίο εφαρμογής		
<p>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. Σε αυτό το πλαίσιο είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται :</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Ομιλίες/ εκδηλώσεις για την προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων, ζητημάτων προσβασιμότητας και ασφαλούς οδήγησης σε ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ & ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΕΣ ΟΔΗΓΟΥΣ (ενδεικτικά 2 κατ' έτος έναρξη τουριστικής περιόδου, έναρξη εορταστικής περιόδου Χριστουγέννων) ❖ Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης και εκπαίδευση για Αμυντική και Eco - driving οδήγηση (ενδεικτικά 3 κατ' ελάχιστον στη 10ετία) ❖ Ετήσια συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας με συνδρομή βασικών φορέων και πολιτών > συνδυαστική υλοποίηση και προβολή σχετικών υποδομών <p>Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές-φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης.</p>		
Προτεραιότητα	Μέση	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάρθμια Εκπαίδευση	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής.	

Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Προώθηση αρχών βιώσιμης κινητικότητας + Βελτίωση οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 37.500,00 €
Χρηματοδότηση	Ιδίοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, πόροι Α & Β' βάθμιας Εκπαίδευσης
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα): Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής. Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: .4.1, 4.2, 4.3, 8.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια			

<p>και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.</p>		
<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>		
<p>Η ενδυνάμωση της ενεργής μετακίνησης και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.</p>		
<p>Πεδίο εφαρμογής</p>		
<p>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.</p>		
Προτεραιότητα	Μέση	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	

Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> + Αύξηση της συμμετοχικότητας + Αύξηση της επικοινωνίας + Προώθηση αρχών βιώσιμης κινητικότητας + Αύξηση του επιπέδου απόδοσης του συστήματος μεταφορών 	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα): Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής. Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 4.1, 4.2, 4.3, 4.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια			

	<p>και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.</p>		
	<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>		
	<p>Η ενδυνάμωση της οδικής ασφάλειας και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.</p>		
	<p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>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 Νέας Ιωνίας με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου.</p>		
	<p>Προτεραιότητα</p>	<p>Μέση</p>	
	<p>Απαιτούμενη Ωριμότητα</p>	<p>A) Μελέτη σκοπιμότητας</p>	
		<p>B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου</p>	
		<p>Γ) Οριστική Μελέτη</p>	
		<p>Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)</p>	
		<p>Ε) Διαδικασία δημοπράτησης</p>	
		<p>Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης</p>	
		<p>Άλλη δράση Ωριμότητας:</p>	<p>X</p>
	<p>Εμπλεκόμενοι φορείς</p>		
	<p>Υλοποίησης:</p>	<p>Δήμος Νέας Ιωνίας, Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.</p>	
<p>Έγκρισης:</p>	<p>Δήμος Νέας Ιωνίας</p>		

	Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
	<ul style="list-style-type: none"> + Αύξηση της συμμετοχικότητας + Αύξηση της επικοινωνίας + Προώθηση αρχών βιώσιμης κινητικότητας + Αύξηση του επιπέδου απόδοσης του συστήματος μεταφορών 	
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα):</p> <p>Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής.</p> <p>Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.</p>

Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5	
Χαρακτήρας	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, οι μελετητές και οι δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους. Επίσης, κρίνεται αναγκαίο πως τα νέα σχέδια και δη το ΣΒΑΚ, πρέπει να άπτονται και ζητημάτων ενημέρωσης/πληροφόρησης, καθώς η συμμετοχή αλλά και γενικότερα η διευκόλυνση της ζωής στην πόλη, προϋποθέτει μία άρτια και πλήρη ενημέρωση για την υφιστάμενη κατάσταση αλλά και τα βήματα προς το μέλλον.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
Η ενδυνάμωση της οδικής ασφάλειας και των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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.</p>		
Προτεραιότητα	Μέση	

Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Προώθηση αρχών βιώσιμης κινητικότητας + Βελτίωση οδικής ασφάλειας και συμπεριφοράς		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 50.000,00 € 	
Χρηματοδότηση	Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	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)	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 4: Κίνητρα - Επικοινωνία - Προώθηση - Ευαισθητοποίηση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα): Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής. Αύξηση συμμετοχικών διεργασιών για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού στο δήμο.	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

<p align="center">Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</p>		
<p>Οι δραστηριότητες μεταφοράς χρειάζονται σημαντική και ουσιώδη υποστήριξη από το ΣΒΑΚ. Ιδιαίτερα για Δήμους οι οποίοι δέχονται σημαντικό αριθμό επισκεπτών είτε για επίσκεψη είτε χρησιμοποιούνται ως ενδιάμεσος σταθμός για μετακινήσεις προς άλλα μέρη, η συνεισφορά του ΣΒΑΚ με μία σειρά ειδικών μέτρων είναι ζωτικής σημασίας.</p> <p>Μάλιστα, η διαμόρφωση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο, θα προσφέρει στους επισκέπτες περισσότερες δυνατότητες για ισότιμη μετακίνηση, χωρίς αποκλεισμούς και εμπόδια. Παράλληλα, τέτοιου είδους μέτρα κινούνται και προς μία κατεύθυνση υποστήριξης και των κατοίκων της πόλης, οι οποίοι θα διαμένουν πλέον σε μία περιοχή με αναβαθμισμένη αισθητική και αποδοτικές συγκοινωνίες.</p>		
<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>		
<p>Η βελτίωση της λειτουργίας του μεταφορικού-συγκοινωνιακού συστήματος</p>		
<p>Πεδίο εφαρμογής</p>		
<p>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.</p>		
Προτεραιότητα	Μέση	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Αύξηση της ελκυστικότητας των οικισμών της περιοχής + Προώθηση της βιωσιμότητας + Βελτίωση του τουρισμού	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το παρόν πακέτο μέτρο έχει άμεση συσχέτιση με την εκπόνηση ΣΦΗΟ για την περαιτέρω εξειδίκευση του προτεινόμενου σχεδιασμού. Στόχος είναι η μείωση των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων στον Δήμο Νέας Ιωνίας και η αντικατάσταση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων (και δη αυτοκινήτων) με μη ρυπογόνα οχήματα.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου. Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές.	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.2, 1.3, 1.4, 5.2, 8.3	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το παρόν πακέτο μέτρο έχει άμεση συσχέτιση με την εκπόνηση ΣΦΗΟ για την περαιτέρω εξειδίκευση του προτεινόμενου σχεδιασμού.

Στόχος είναι η μείωση των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων στον Δήμο Νέας Ιωνίας και η αντικατάσταση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων (και δη αυτοκινήτων) με μη ρυπογόνα οχήματα. Η ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης αφορά τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας, τα ΕΔΧ, τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες καθώς και τα ποδήλατα και ΕΠΗΟ.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης στις μετακινήσεις για την προώθηση των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα (45 οχήματα για τον δήμο Νέας Ιωνίας). Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου. Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	
		Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής		
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα			
+ Μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αέρια ρύπανση, ηχορρύπανση + Βελτίωση της εικόνας της πόλης στην διαχείριση περιβαλλοντικών ζητημάτων + Μείωση Ηχορύπανσης + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω + Μείωση των εξόδων του δήμου για καύσιμα			
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου ▪ Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αριθμός χώρων στάθμευσης 		

	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 9.000.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Νέας Ιωνίας, ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	5.2 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου. Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές.
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 5.1, 8.3

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το παρόν πακέτο μέτρο έχει άμεση συσχέτιση με την εκπόνηση ΣΦΗΟ για την περαιτέρω εξειδίκευση του προτεινόμενου σχεδιασμού. Στόχος είναι η μείωση των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων στον Δήμο Νέας Ιωνίας και η αντικατάσταση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων (και δη αυτοκινήτων) με μη ρυπογόνα οχήματα. Η ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης αφορά τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας, τα ΕΔΧ, τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και μοτοσυκλέτες καθώς και τα ποδήλατα και ΕΠΗΟ.</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση της διείσδυσης της ηλεκτροκίνησης στις μετακινήσεις για την προώθηση των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας.</p>		

Πεδίο εφαρμογής		
<p>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, TAXI, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.).</p> <p>Το σύνολο των σταθμών φόρτισης Η/Ο (32 για τον Δήμο Νέας Ιωνίας) δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την κυκλοφορία ευάλωτων ομάδων πληθυσμού (πεζών, ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων, ποδηλάτων κ.α.).</p> <p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση της κυκλοφορίας ηλεκτρικών οχημάτων για μείωση της ρύπανσης και του θορύβου.</p> <p>Για το σύνολο των προτεινόμενων θέσεων ΦΗΟ θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Οι προτεινόμενες θέσεις ΔΕΝ είναι δεσμευτικές και εξειδικεύονται – οριστικοποιούνται από την τελική μελέτη εφαρμογής του μέτρου.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, ΥΠΕΝ – Τμ., Ηλεκτροκίνησης, Πράσινο Ταμείο	

Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, αέρια ρύπανση, ηχορρύπανση + Βελτίωση της εικόνας της πόλης στην διαχείριση περιβαλλοντικών ζητημάτων + Μείωση Ηχορρύπανσης + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω + Μείωση των εξόδων του δήμου για καύσιμα	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου ▪ Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αριθμός χώρων στάθμευσης
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 320.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ιδίοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Αττικής, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

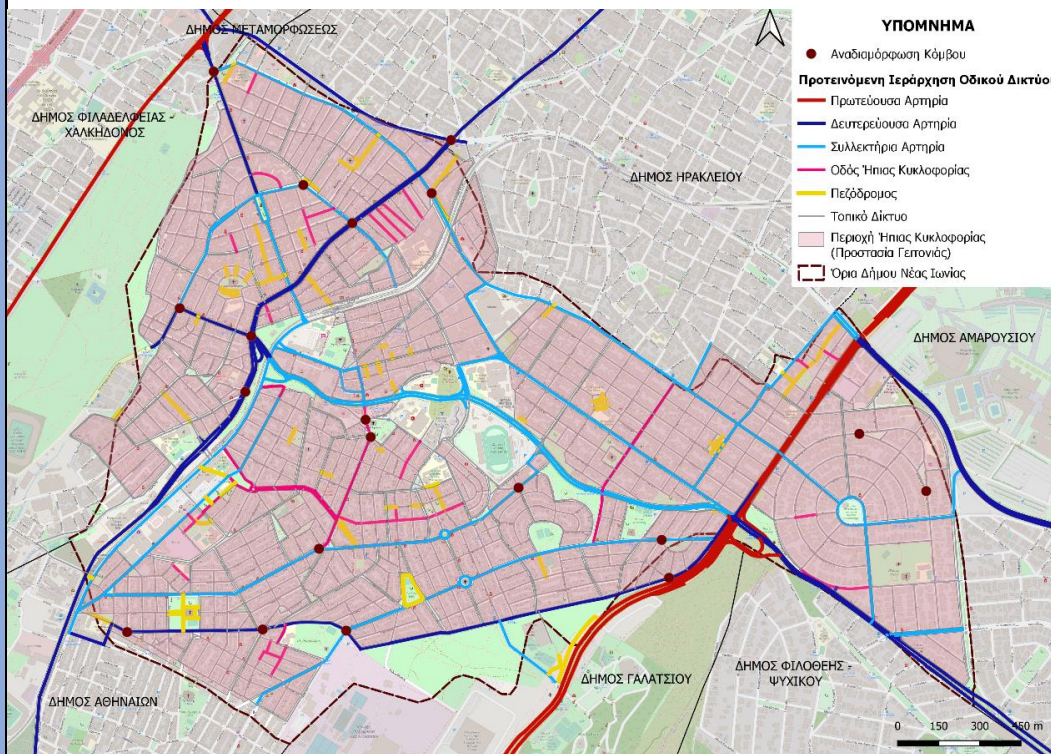
Το πακέτο μέτρων 6 περιλαμβάνει μέτρα τα οποία στοχεύουν αφενός στη μείωση των κυκλοφορόντων οχημάτων εντός της πόλης και των οικισμών με άμεσο στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη μείωση των τροχαίων συμβάντων. Καθοριστικής σημασίας μέτρο είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας στο σύνολο των κατοικημένων περιοχών και η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου εφαρμόζεται χαμηλό όριο ταχύτητας 20-30 km/h (ή και χαμηλότερο σε περιπτώσεις). Οι σχεδιασμοί αυτοί βασίζονται σε μία νέα οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου, με εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και βελτιώσεις κρίσιμων σημείων (διασταυρώσεις),

μονοδρομήσεις οδών, παρεμβάσεις γύρω από κρίσιμες χρήσεις γης (ενδ. Σχολεία), σήμανση, δημιουργία παρακαμπτήριων οδών και εν γένει παρεμβάσεις βελτίωσης της κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές ανά κατηγορία.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκεείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Το μέτρο περιλαμβάνει την θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 30 χλμ./ώρα ή μικρότερων, έτσι ώστε να γίνει πιο ασφαλής η συνύπαρξη μεταξύ ανθρώπων (πεζών, ποδηλατών, ΑΜΕΑ) και ΙΧ αυτοκινήτων. Παράλληλα σε κάποιες αρτηρίες επιτρέπει την κίνηση με όριο 40χλμ/ω.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της οδικής ασφάλειας για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

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

Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η μείωση της ταχύτητας για απόκτηση ασφαλών συνθηκών μετακίνησης στο αστικό περιβάλλον.

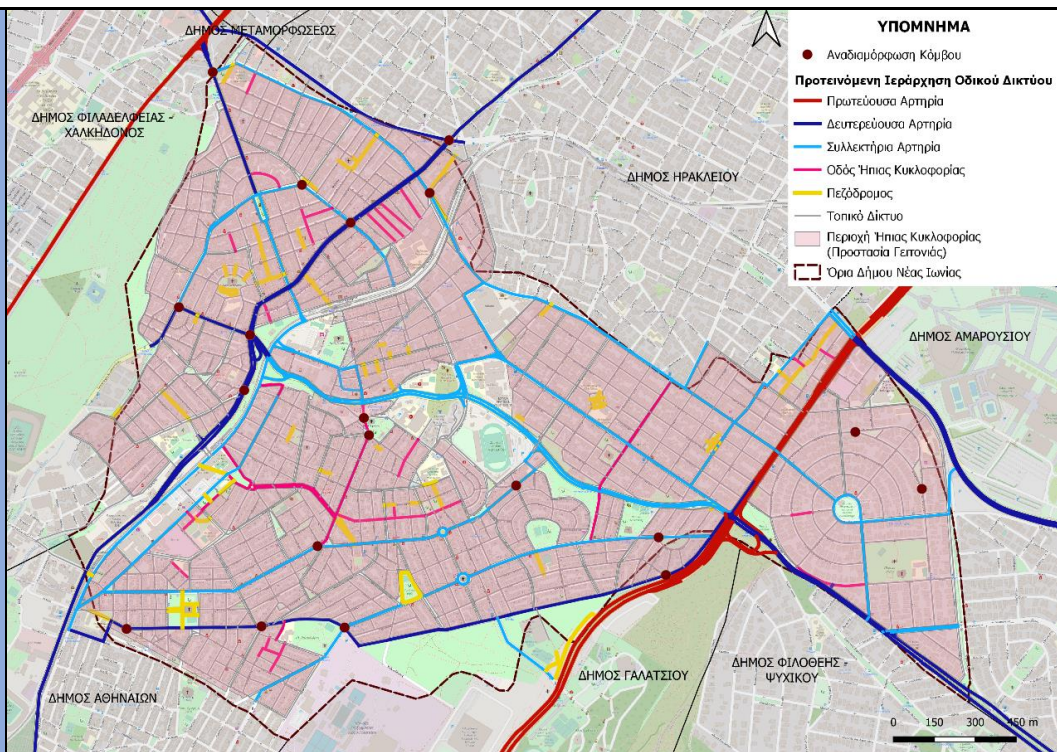
Κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ σε αυτό το μέτρο είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας σε 30χλμ σε όλο το αστικό τμήμα της πόλης και στους οικισμούς, και αντίστοιχα εφαρμογή ορίου 20χλμ/ω

<p>στις οδούς έμπροσθεν των σχολικών συγκροτημάτων.</p> <p>Για την αλλαγή του ορίου ταχύτητας θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Το όριο θα εφαρμοστεί σύμφωνα με τις μελέτες εφαρμογής κατά την κείμενη νομοθεσία με επιπρόσθετες παρεμβάσεις για μείωση του ορίου (προεξοχές πεζοδρομίου, υπερυψώσεις διασταυρώσεων κ.α.).</p> <p>Απαραίτητη είναι η ενίσχυση της τροχονομικής επιτήρησης με μηχανικά μέσα και προσωπικό του Τ.Τ. Τροχαίας.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	Χ
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	Χ
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού + αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση γειτονιών + βελτίωση της οδικής ασφάλειας + ενίσχυση προσπελασιμότητας πεζών και ποδηλάτων + άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών + μείωση της ταχύτητας των οχημάτων + μείωση των αερίων ρύπων και της ηχορύπανσης 		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 32.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.		
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.12, 8.1, 8.2,8.3, 8.4		
	Χαρακτήρας	Έργο:		
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	
Υπηρεσία / Διαδικασία:				
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου				
<p>Περιοχή ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται η περιοχή που έχει χαρακτηριστεί και σημανθεί ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με το ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999, άρθρο 1.</p> <p>Οι Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας είναι οι οδοί με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών, στους οποίους με κατάλληλες διαμορφώσεις εξασφαλίζεται, η διέλευση οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση. Η μείωση της ταχύτητας των οχημάτων πραγματοποιείται μέσω κατάλληλων παρεμβάσεων με μέτρα «ήπιας κυκλοφορίας» με στόχο την ασφαλή διακίνηση ευάλωτων χρηστών (πεζών/ποδηλατών) και συνεπώς την μείωση ελαχιστοποίηση ή και αποτροπή των ατυχημάτων.</p> <p>Βασικά χαρακτηριστικά της ανάπλασης:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Διάστρωση της οδού με κυβόλιθο - Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, πλάτος 2 μ. (όπου είναι εφικτό) - Κατάργηση στάθμευσης ή οριοθετημένη στάθμευση, όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει δημιουργία εσοχών στάθμευσης πλάτους 2 μ. - Διαχωρισμός πεζοδρομίου με την οδό μέσω κολωνακίων - Όριο ταχύτητας 30km/h 				



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προσδιορίζει το τοπικό ή τοπικά κέντρο/α και τις επιμέρους γειτονίες που οφείλουν να έχουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας με ανάδειξη του δημόσιου χώρου, χαμηλές ταχύτητες κ.α.

Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από κρίσιμα σημεία της πόλης και η ευρύτερη οριοθέτηση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο συνεκτικό τμήμα της πόλης.

Το μέτρο συνεπικουρείται από τα μέτρα .2.1, 2.2, 2.3, 2.9, 2.10, 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8, 6.10, 6.12, 8.1, 8.2, 8.3 και 8.4

Για την δημιουργία των περιοχών αυτών θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Οι παρεμβάσεις στις περιοχές θα εφαρμοστούν σύμφωνα με τις μελέτες εφαρμογής κατά την κείμενη νομοθεσία.

Κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ σε αυτό το μέτρο είναι η είναι η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στις κάτωθι περιοχές:

- Περιοχή 1: Αλέκου Παναγούλη, Σηλυβρίας, 28ης Οκτωβρίου , Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 2: Αλέκου Παναγούλη, Σηλυβρίας, 28ης Οκτωβρίου, Αλαΐας
- Περιοχή 3: Αλέκου Παναγούλη, 28ης Οκτωβρίου, Αλαΐας, Λ. Ηρακλείου

- Περιοχή 4: Αλέκου Παναγούλη, Αλαΐας, Ιφιγένειας, Λ.Ηρακλείου
- Περιοχή 5: 28ης Οκτωβρίου , Ελευθερίου Βενιζέλου, Ρίμινι
- Περιοχή 6: 28ης Οκτωβρίου , Ρίμινι, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 7: Ελευθερίου Βενιζέλου, Μηλιώρη, Σαρανταπόρου , Πιπτακού
- Περιοχή 8: Μηλιώρη, Σαρανταπόρου, Αττάλου, Ρίμινι, Σμύρνης, Ικαρίας
- Περιοχή 9: Σαρανταπόρου, Αττάλου, Ρίμινι, Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 10: Ρίμινι, Αγνώστων Ηρώων, Κώστα Βάρναλη, Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 11: Σμύρνης, Αγνώστων Ηρώων, Κώστα Βάρναλη, Λ. Ηρακλείου, Ελ Αλαμείν
- Περιοχή 12: Ικαρίας, Σμύρνης, Ταύρου, Μηλιώρη
- Περιοχή 13: Ελ Αλαμείν, Σμύρνης, Θειρών, Σεβαστείας, Κίου
- Περιοχή 14: Ελ Αλαμείν, Κίου, Σεβαστείας, Θειρών, Κρήτης
- Περιοχή 15: Ελ Αλαμείν, Λ. Ηρακλείου, Θειρών, Κρήτης
- Περιοχή 16: Παραδείσου, Θειρών, Σεβαστείας, Κιουτάχειας
- Περιοχή 17: Σεβαστείας, Θειρών, Λυκούργου, Κιουτάχειας
- Περιοχή 18: Λυκούργου, Λ. Ηρακλείου, Θυατείρων
- Περιοχή 19: Κιουτάχειας, Λυκούργου, Αμισσού, Σαγγαρίου, Λεύκης
- Περιοχή 20: Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Πάρσης
- Περιοχή 21: Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Ανδρέα Κάλβου, Σουλίου, Δέρκων, Ανατολής
- Περιοχή 22: Λ. Ηρακλείου, 28ης Οκτωβρίου, Δέρκων, Ανατολής
- Περιοχή 23: Σουλίου, Δέρκων, Τζαβέλλα, Ανδρέα Κάλβου
- Περιοχή 24: Λ. Ηρακλείου, Αλέκου Παναγούλη, Ανδρέα Κάλβου, Τζαβέλλα, Αναξαγόρα, 28ης Οκτωβρίου
- Περιοχή 25: Λ. Ηρακλείου, Ιπποκράτους, Ανδρέα Κάλβου, Αλέκου Παναγούλη
- Περιοχή 26: Διονυσίου Σολωμού, Αδριανού, Αλέκου Παναγούλη
- Περιοχή 27: Διονυσίου Σολωμού, Αλέκου Παναγούλη, Σινιόσογλου, Φιλικής Εταιρείας, Εμμανουήλ Παππά, Φιλελλήνων
- Περιοχή 28: Φιλελλήνων, Διονυσίου Σολωμού, Αγίου Γεωργίου, Νυμφαίου
- Περιοχή 29: Αγίου Γεωργίου, Νυμφαίου, Φιλελλήνων, Κυδωνιών
- Περιοχή 30: Αγίου Γεωργίου, Κυδωνιών, Φιλελλήνων, Εμ. Παππά, Στράβωνος, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 31: Γυμνασίου, Χρ. Σμύρνης, Κυδωνίων, Αγ. Γεωργίου, Εθν. Αντιστάσεως

- Περιοχή 32: Ιωλκού, Κασταμονής, Αργάνων, Βυζαντίου
- Περιοχή 33: Κασταμονής, Αργάνων, Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς
- Περιοχή 34: Κασταμονής, Ομορφοκκλησιάς, Βυζαντίου, Βιθυνίας
- Περιοχή 35: Κασταμονής, Αλαμάνας, Βυζαντίου, Βιθυνίας
- Περιοχή 36: Κασταμονής, Αλαμάνας, Βυζαντίου, Λ. Κύμης
- Περιοχή 37: πάροδος Βυζαντίου, Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 38: Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς, Εθν. Αντιστάσεως, Βιθυνίας
- Περιοχή 39: Βιθυνίας, Βυζαντίου, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 40: Φιλοθέης, Αφροδίτης, Αλαμάνας, Κασταμονής
- Περιοχή 41: Αφροδίτης, Αλαμάνας, Κασταμονής, Λ. Κύμης
- Περιοχή 42: Αφροδίτης, Λ. Κύμης, Μαρίνου Αντύπα, Παπαϊωάννου Ι.
- Περιοχή 43: Λ. Κύμης, Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, Λέσβου, Αλσουπόλεως, Ηπείρου, Σαμοθράκης
- Περιοχή 44: Ηπείρου, Σαμοθράκης, Λ. Κύμης, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου
- Περιοχή 45: Ηπείρου, Πλατεία Παναιτωλίου, Μακεδονομάχων, Αγίου Γεωργίου, Λαυρίου, Αλσουπόλεως
- Περιοχή 46: Μακεδονομάχων, Λαυρίου, Πεύκων, Καποδιστρίου, Ρούμελης
- Περιοχή 47: Ρούμελης, Καποδιστρίου, Δωδεκανήσου, Περγάμου, Λ. Κύμης, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου
- Περιοχή 48: Πεύκων, Λαυρίου, Καποδιστρίου
- Περιοχή 49: Μητρ. Προκοπίου, Αντ/χη Κυρκίδη, Αργένους, Μήδειας
- Περιοχή 50: Μήδειας, Αμμοχώστου, Εθν. Αντιστάσεως, Ελευθερίας
- Περιοχή 51: Μήδειας, Τσαλδάρη, Χανίων, Νίγδης, Ρεθύμνου, Κυκλάδων
- Περιοχή 52: Νίγδης, Εθν. Αντιστάσεως, Ομορφοκκλησιάς, Αριστοτέλους
- Περιοχή 53: Νίγδης, Χανίων, Τσαλδάρη, Μήδειας, Αριστοτέλους
- Περιοχή 54: Μήδειας, Αριστοτέλους, Νίγδης, Αγγέλου Σικελιανού
- Περιοχή 55: Ολυμπίας, Γαληνού, Αγίας Όλγας, Νικολάου Γιαννά
- Περιοχή 56: Σαφραμπόλεως, Νικολάου Γιαννά, Νίγδης, Μαιάνδρου
- Περιοχή 57: Νίγδης, Μαιάνδρου, Σαφραμπόλεως, Μπιζανίου
- Περιοχή 58: Σαφραμπόλεως, Μπιζανίου, Νίγδης, Σινώπης
- Περιοχή 59: Γαληνού, Αγίας Όλγας, Αγίου Γεωργίου, Σινώπης, Σαφραμπόλεως
- Περιοχή 60: Φρίξου, Ζήλων, Μαλακοπής, Σινώπης

- Περιοχή 61: Ζήλων, Μαλακοπής, Κρέσνας, Τρ. Αυγερινού, Μυκάλης
- Περιοχή 62: Κρέσνας, Μαλακοπής, Αγίου Γεωργίου, Παρ. Αγίας Όλγας, Εθν. Αντιστάσεως, Τρ. Αυγερινού
- Περιοχή 63: Τρ. Αυγερινού, Μυκάλης, Παπαφλέσσα, Χρυσουπόλεως, Αθ. Διάκου
- Περιοχή 64: Χρυσουπόλεως, Αθ. Διάκου, Γυμνασίου, Παπαφλέσσα
- Περιοχή 65: Φρίξου, Θράκης, Αρχιμήδους, Λυκαονίας, Ξάνθου, Λάμπρου Κατσώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Σινώπης
- Περιοχή 66: Μυκάλης, Κιρκίνης, Ύδρας, Μακελαράκη, Αρχιμήδους
- Περιοχή 67: Μακελαράκη, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Σαλαμίνας
- Περιοχή 68: Σαλαμίνας, Αρχιμήδους, Λάμπρου Κατσώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Μακεδονίας
- Περιοχή 69: Μακεδονίας, Κολοκοτρώνη, Μιλήτου, Σαλαμίνας
- Περιοχή 70: Μιλήτου, Σαλαμίνας, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Κύπρου, Κολοκοτρώνη
- Περιοχή 71: Ελικώνος, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Αβέρωφ
- Περιοχή 72: Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Κολοκοτρώνη, Αδριανουπόλεως, Λόρδου Βύρωνα, Σινόπουλου, Αγ. Αναστασίας
- Περιοχή 73: Ζήλων, Σινόπουλου, Λόρδου Βύρωνα, Νικομήδειας, Διοπόλεως, Γαδιλων
- Περιοχή 74: Λόρδου Βύρωνα, Νικομήδειας, Σινόπουλου, Δημοσθένους
- Περιοχή 75: Λόρδου Βύρωνα, Μακεδονίας, Κολοκοτρώνη, Εφέσου
- Περιοχή 76: Μακεδονίας, Αιμιλιανού Γρεβενών, Κορδελιού, Λάμπρου Κατσώνη, Ηνωμένων Εθνών
- Περιοχή 77: Κορδελιού, Νίγδης, Ηνωμένων Εθνών, Λάμπρου Κατσώνη
- Περιοχή 78: Νίγδης, Ομήρου, Λαοδικείας, Βασιλείου Βουλγαροκτόνου, Παγκοσμίου Αρμονίας, Ηνωμένων Εθνών
- Περιοχή 79: Νίγδης, Άγγελου Σικελιανού, Αγ. Ευσταθίου, Μήδειας
- Περιοχή 80: Παγκοσμίου Αρμονίας, Ηνωμένων Εθνών, Δευκαλίωνος, Μήδειας
- Περιοχή 81: Δημοσθένους, Δευκαλίωνος, Καππαδοκίας, Δεμιρδεσίου, Πτολεμαίων
- Περιοχή 82: Δεμιρδεσίου, Πτολεμαίων, Ωρωπού
- Περιοχή 83: Μήδειας, Παρθενίου, Δεμιρδεσίου, Δευκαλίωνος
- Περιοχή 84: Μήδειας, Παρθενίου, Δεμιρδεσίου, Άγγελου Σικελιανού
- Περιοχή 85: Άγγελου Σικελιανού, Μήδειας, Αριστοτέλους, Δεμιρδεσίου
- Περιοχή 86: Μήδειας, Αριστοτέλους, Δεμιρδεσίου, Κωστή Παλαμά
- Περιοχή 87: Κωστή Παλαμά, Μήδειας, Αργένους, Δεμιρδεσίου
- Περιοχή 88: Δεμιρδεσίου, Μήδειας, Αργένους

Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων + Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων + Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης + Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό) + Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων + Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 9.387.000,00 € 	

	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας & 6.4 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκεείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 6.12, 8.1, 8.4 & 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.9, 2.10, 6.1, 6.4, 6.5, 6.8, 6.9, 6.12, 8.1, 8.4

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Για την επίτευξη της βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας είναι απαραίτητη, (όπως είδαμε και παραπάνω), η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου εφαρμόζεται όριο ταχύτητας 30 km/h. Οι σχεδιασμοί αυτοί βασίζονται σε μία νέα οργάνωση του οδικού δικτύου, με εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων όπως μονοδρομήσεις οδών. Παράλληλα με την βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας επιχειρείται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε διάφορους ισόπεδους κόμβους και διασταυρώσεις της πόλης, στους οποίους καταγράφεται υψηλός αριθμός τροχαίων συμβάντων ή εντοπίζονται επισφαλή στοιχεία για την κίνηση ευάλωτων χρηστών ή εντοπίζεται άλλο ζήτημα (κακή γεωμετρία, μειωμένη ορατότητα κ.α.).</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.</p>		

Πεδίο εφαρμογής

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο Νέας Ιωνίας 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. Επίσης, φλέγον ζήτημα αποτελεί η διαμόρφωση κόμβων εισόδου στις γειτονιές, όπου κύριες οδικές αρτηρίες διασταυρώνονται με συλλεκτικές 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.

Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου. Σημειώνεται ότι για την αναβάθμιση διασταυρώσεων εφαρμογή του σχεδίου πόλης ενώ ενδέχεται να απαιτηθούν και απαλλοτριώσεις ανάλογα με την επίλυση και τη μελέτη εφαρμογής της κάθε περίπτωσης.


Για την περίπτωση του δήμου Νέας Ιωνίας προβλέπεται για τον ορίζοντα δεκαπενταετίας η αναδιαμόρφωση 19 κόμβων. Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση της οδικής ασφάλειας σε διασταυρώσεις που έχουν σήμερα επισφαλή χαρακτηριστικά (γεωμετρία, ορατότητα, ανάγλυφο, ελλιπή σήμανση κ.α.). Κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ σε αυτό το μέτρο είναι η αναδιαμόρφωση των κάτωθι διασταυρώσεων για τον Δήμο Νέας Ιωνίας:

- ✧ Θέση 1: Αλέκου Παναγούλη & Ελευθερίου Βενιζέλου
- ✧ Θέση 2: Ιφιγένειας & Λ. Ηρακλείου
- ✧ Θέση 3: Ρίμινι & 28ης Οκτωβρίου
- ✧ Θέση 4: 28ης Οκτωβρίου & Λ. Ηρακλείου
- ✧ Θέση 5: Λ. Ηρακλείου & Ελ Αλαμίν
- ✧ Θέση 6: Ελ Αλαμίν & Σμύρνης
- ✧ Θέση 7: Λ. Ηρακλείου & Δελμησού
- ✧ Θέση 8: Αλέκου Παναγούλη & Μιλτιάδου
- ✧ Θέση 9: Δωδεκανήσου & Μεσσηνίας(480247.8,4209700.6)
- ✧ Θέση 10: Δωδεκανήσου & Μεσσηνίας(480490.4,4209492.4)
- ✧ Θέση 11: Αγίου Γεωργίου & Παρ. Αγίας Όλγας
- ✧ Θέση 12: Αγίου Γεωργίου, Σινώπης & Κων. Παλαιολόγου
- ✧ Θέση 13: Αιμιλιανού Γρεβενών, Πανόρμου & Νίγδης
- ✧ Θέση 14: Δημοσθένους & Λόρδου Βύρωνα

	<ul style="list-style-type: none"> ✧ Θέση 15: Λόρδου Βύρωνα & Σινοπούλου ✧ Θέση 16: Μήδειας & Δευκαλίωνος ✧ Θέση 17: Φιλίππου, Χανίων & Νίγδης ✧ Θέση 18: Μήδειας & Ευτυχίας ✧ Θέση 19: Χειμάρρας & Ιουστινιανού <p>Για το σύνολο των προτεινόμενων σημείων αναβάθμισης διασταυρώσεων θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Οι προτεινόμενες θέσεις των άνωθεν διασταυρώσεων είναι ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΕΣ, μπορούν ωστόσο να προστίθενται σημεία που κατά τις μελέτες εφαρμογής χρήζουν παρεμβάσεων. Σημειώνεται επιπρόσθετα ότι οι διασταυρώσεις αυτές μπορούν να αναβαθμίζονται στο πλαίσιο αναπλάσεων και δεν απαιτείται πάντα διακριτή μελέτη ανά κόμβο.</p>	
	Προτεραιότητα	Υψηλή
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης + Βελτίωση της προσβασιμότητας των πεζών. + Αναβάθμιση της ελκυστικότητας των «ενεργών» τρόπων μετακίνησης (πεζή και με χρήση ποδηλάτου). 		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.850.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 15ετίας (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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, 6.12, 7.2, 8.2, 8.3, 8.4, 9.1	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>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 με τις κατάλληλες προδιαγραφές 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.</p>		
		

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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 με τις κατάλληλες προδιαγραφές 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.</p> <p>Για την περίπτωση του δήμου Νέας Ιωνίας, προβλέπεται η ενίσχυση της σήμανσης μέσω της χρήσης 90 νέων πινακίδων.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 32.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.6 Μονοδρομήσεις οδών	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.7, 6.8, 6.10, 6.11, 8.2, 8.4,	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
Οι μονόδρομοι χρησιμοποιούνται ευρέως ως άμεση και βασική λύση σε προβλήματα χωρητικότητας του συστήματος μεταφορών και στάθμευσης, κυρίως σε αρτηριακούς ή συλλεκτικούς δρόμους. Σε κατοικημένες περιοχές, χρησιμοποιούνται μονόδρομοι για την πρόληψη της διαμπερούς κυκλοφορίας, για τη μείωση των συγκρούσεων σε διασταυρώσεις, και για την παροχή περισσότερου χώρου στάθμευσης. Αρκετές φορές η μετατροπή ενός δρόμου διπλής κατεύθυνσης σε μονόδρομο, μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της ταχύτητας			

και μείωση στον αριθμό των στάσεων και του συνολικού χρόνου ταξιδιού, ως εκ τούτου μπορεί να συνοδεύεται με συμπληρωματικά μέτρα. Αντιθέτως, οι ροές οχημάτων αλλά και τα μήκη ταξιδιού αυξάνονται. Οι μονόδρομοι έχουν επίσης λιγότερες πιθανές συγκρούσεις από ό,τι τα αμφίδρομα συστήματα αλλά λόγω της αυξημένης ταχύτητας οι συγκρούσεις είναι πιο σφοδρές.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

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.

Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X

	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Αναβάθμιση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας της πόλης</p> <p>+ Επίλυση προβλημάτων στάθμευσης.</p> <p>+ Εύρεση χώρου για δημιουργία υποδομών πεζών και άλλων ευάλωτων χρηστών.</p> <p>+ Μείωση του χρόνου ταξιδιών.</p> <p>+ Αποτροπή διαμπερούς ροής από τοπικά κέντρα.</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Αύξηση πεζοδρομημένων οδών ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 32.000,00 € 	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 15ετίας (2024-2038)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.8, 6.10, 7.1, 8.3	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Το μέτρο περιλαμβάνει την δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των γειτονιών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και της οδικής ασφάλειας με μέτρα αναβάθμισης των υποδομών.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

Το μέτρο αυτό αφορά στην ολοκλήρωση οδών περιμετρικά της περιοχής παρέμβασης 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 και αύξηση της οδικής ασφάλειας.

Προτεραιότητα	Υψηλή	
	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X

	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
	Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	
	Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
	+ Μείωση των διαμπερών ροών και βελτίωση της λειτουργίας του συστήματος μεταφορών.		
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου 	
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 5.000.000,00 € 	
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ	
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου και προσδιορισμός κίνησης βαρέων οχημάτων	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, 6.5, 6.6, 6.7, 6.10, 6.11, 8.1, 8.2, 8.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου είναι το πρώτο βήμα για την έρευνα της περιβαλλοντικής αντοχής του αστικού χώρου. Εστιάζεται στην κατανομή των αποδεκτών φόρτων για την κάθε πολεοδομική ενότητα ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί, αποθαρρύνοντας τις υπερβάλλουσες κυκλοφοριακές πιέσεις από το τοπικό επίπεδο των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών (κυρίως περιοχών κατοικίας) και αποτρέποντας τις</p>			

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

- «Ελεύθερη λεωφόρος». Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα και βρίσκονται εκτός οικιστικού ιστού.

- «Πρωτεύουσα αρτηρία». Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα. Στόχος είναι να βρίσκονται εκτός γειτονιών και να συνδέουν υπερτοπικούς πόλους μεταξύ τους.

- «Δευτερεύουσα αρτηρία». Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο.

- «Συλλεκτήρια οδός». Σκοπός είναι η κατανομή των μετα-κινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες.

«Τοπική οδός». Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται το κέντρο του Δήμου 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, δημιουργώντας έτσι περισσότερο χώρο για τους ευάλωτους χρήστες. 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 κείμενες προδιαγραφές και οδηγίες.

Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η αναδιοργάνωση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου και ο προσδιορισμός της κίνησης των βαρέων οχημάτων για την αποφυγή της διέλευσής τους μέσα από τους βασικούς οικισμούς.

Κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ σε αυτό το μέτρο είναι η κάτωθι προτεινόμενη ιεράρχηση για τον Δήμο Νέας Ιωνίας:

Νέα Ιεράρχηση Δήμου Νέας Ιωνίας :

- ❖ Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Δεκελείας, Λ. Βεΐκου - Κύμης
- ❖ Δευτερεύουσες αρτηρίες: Λ. Ηρακλείου, Ίστρου (από Λ. Ηρακλείου έως Ζήλων), Ζήλων (από Ίστρου έως Σινοπούλου), Σινοπούλου (από Κύπρου έως Παπανικολή), Λόρδου Βύρωνα, Δευκαλίωνος, Δεμιρδεσίου, Λ. Καποδιστρίου, Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, Εθν. Αντιστάσεως (νότια Γυμνασίου), Ελ Αλαμείν (από Λ. Ηρακλείου έως Σμύρνης), Σμύρνης (νότια Ελ Αλαμείν), Ελευθερίου Βενιζέλου (από Ρίμινι έως Λ. Δεκελείας)
- ❖ Συλλεκτήριες οδοί: Σαπουντζάκη (από Ελ. Βενιζέλου έως Αλέκου Παναγούλη), Αλέκου Παναγούλη, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου, Μακεδονομάχων, Ρούμελης, Αγίου Γεωργίου, Πεύκων, Μαρίνου Αντύπα, Παπαϊωάννου Ι., Αλαμάνας, Βυζαντίου, Φιλικής Εταιρείας (από Σινιόσογλου έως Εμ. Παππά), Σινιόσογλου (από Φιλικής Εταιρείας έως Αλέκου Παναγούλη), Εμμανουήλ Παππά (από Φιλικής Εταιρείας έως Φιλελλήνων), Φιλελλήνων (από Εμ. Παππά έως Εθν. Αντιστάσεως), Εθν. Αντιστάσεως (από Γυμνασίου έως Λ. Κύμης), Κολοκοτρώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Νίγδης (έως Τυρολόης), Τυρολόης (βορειοανατολικά Νίγδης), Ομορφοκκλησιάς (από Τυρολόης έως Εθν Αντιστάσεως), Συρακουσών (από Πτολεμαίων έως Δεμιρδεσίου), Δεμιρδεσίου (από Συρακουσών έως Καππαδοκίας), Ωρωπού, Μήδειας, Αγίου Ευσταθίου, Σμύρνης (βόρεια Ελ Αλαμείν), Ρίμινι, 28ης Οκτωβρίου (ανατολικά Ρίμινι), Πισιδίας, Ελ. Βενιζέλου (νότια Ρίμινι), Γυμνασίου (νοτιοδυτικά Ελ. Βενιζέλου), Αβέρωφ, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Χρυσουπόλεως, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κυδωνίων (από Χρ. Σμύρνης έως Αγ. Γεωργίου), Κυδωνίων (από Μυριοφύτου έως Αγ, Γεωργίου), Αγ, Γεωργίου (από Κυδωνίων έως Εθν. Αντιστάσεως), Αντλιοστασίου (από Μυριοφύτου έως Αγ. Γεωργίου), Αναγεννήσεως (νότια Δεμιρδεσίου)
- ❖ Ήπιας κυκλοφορίας: Μέτρων (από Αλ. Παναγούλη έως Κιλκίς), Παύλου Μελά (βορειοανατολικά τομής Ελ. Βενιζέλου – Ρίμινι), Ελασσόνος, Τσουρουκτσόγλου (από Μ. Καραολή έως Μεσολογίου), Κλιμάνογλου, Κωφίδου, Αθηνάς, Παρνασσού, Πριγκιπωνήσων, Κώσρα Βάρναλη, Αθανασίου Διάκου (από Γυμνασίου έως Χρυσουπόλεως), Χρυσουπόλεως (από Αθανασίου Διάκου έως Κ. Κανάρη), Παπαφλέσσα, Μύκαλης, Φρίξου, Μ. Αλεξάνδρου, Κιρκίνης (από Βυζαντινών Αυτοκρατόρων έως Μυκάλης), Προμάχων, πάροδος Προμάχων, Ύδρας, Σωκράτους, Παρθενώνος (από Σελεύκου έως Λυσιμάχου), Λυσιμάχου (από Παρθενώνος έως Μεσογίδως), Ολυμπίου Διός, Μεσογίδος, πάροδος Καππαδοκίας, Αιμιλιανού Γρεβενών (από Νίγδης έως Μεγ. Αλεξάνδρου), Σινώπης, Αγίου Γεωργίου (νότια Εθν. Αντιστάσεως), Ομήρου (από Τραπεζούντος έως Αγίας Όλγας & από Μ. Αλεξάνδρου έως Καλλικράτειας), Αμμοχώστου, Βιθυνίας, Δωδεκανήσου (από Ελευθερίας έως Ρούμελης), Ικονίου (από Στρ. Μακρυγιάννη έως Ρόδων), Θ. Αργυροπούλου, Παμφυλίας (από Φρυγίας έως Λ. Κύμης)

Προτεραιότητα

Υψηλή

A) Μελέτη σκοπιμότητας

X

Απαιτούμενη Ωριμότητα	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Αναβάθμιση περιβάλλοντος σε όλες τις εκφάνσεις (αέριοι ρύποι, οπτική όχληση, ακουστική όχληση)		
+ Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Δεν προσδιορίζεται διακριτό ενδεικτικό κόστος. 	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 3.1, 3.2, 3.3, 4.7, 6.3, 6.4, 6.12, 7.2, 9.1	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Τα Έξυπνα Συστήματα Μεταφορών (ITS) είναι ζωτικής σημασίας για την αύξηση της ασφάλειας και την αντιμετώπιση των αυξανόμενων προβλημάτων εκπομπών και συμφόρησης στην Ευρώπη. Μπορούν να κάνουν τις μεταφορές ασφαλέστερες, αποδοτικότερες και πιο βιώσιμες εφαρμόζοντας διάφορες τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών σε όλους τους τρόπους μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Επιπλέον, η ενσωμάτωση υφιστάμενων τεχνολογιών μπορεί να δημιουργήσει νέες υπηρεσίες. Τα ITS είναι βασικά για την υποστήριξη θέσεων εργασίας και ανάπτυξης στον τομέα των μεταφορών. Αλλά για να είναι αποτελεσματική, η ανάπτυξη των ITS πρέπει να είναι συνεκτική και σωστά συντονισμένη σε ολόκληρη την ΕΕ.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνεργάζεται με τα κράτη μέλη, τη βιομηχανία και τις δημόσιες αρχές για την εξεύρεση κοινών λύσεων στα διάφορα σημεία συμφόρησης για την ανάπτυξη. Μέσω χρηματοπιστωτικών μέσων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστηρίζει καινοτόμα έργα σε ITS και μέσω νομοθετικών μέσων διασφαλίζει ότι τα ITS αναπτύσσονται με συνέπεια.

Κάποια παραδείγματα έξυπνων συστημάτων μεταφορών περιλαμβάνουν την τοποθέτηση έξυπνων φωτεινών σηματοδοτών για την ομαλή διαχείριση της κινητικότητας ΙΧ αυτοκινήτων, δημόσιας συγκοινωνίας, πεζών και ποδηλάτων, την παρακολούθηση του επιπέδου ροής οχημάτων, τον έλεγχο της ποιότητας του οδοστρώματος κ.α.

Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, με την χρήση νέων τεχνολογιών, για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

Τα συστήματα ευφώνων 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. Μπορούν να περιλαμβάνουν έξυπνους φωτεινούς σηματοδότες που προσαρμόζονται στην κυκλοφορία και παράλληλα καταγράφουν τον όγκο των μετακινούμενων, εφαρμογές επιτήρησης και προσαρμογής της κυκλοφορίας, επικοινωνία οχημάτων και συστημάτων μεταξύ τους, εφαρμογές για συνδυασμό μέσων και πληροφόρηση χρηστών κ.α.

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

	<p>άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης μαρίνας κ.ο.κ.).</p> <ul style="list-style-type: none"> ✧ Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων MMM 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 MMM, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και MMM, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης MMM (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 οικισμών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης. 		
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	X

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας. + Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας. + Καλύτερα πληροφορημένοι χρήστες του οδικού δικτύου.	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 150.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.13, 6.2, 8.2, 8.3, 8.8	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνουν 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 με τις κατάλληλες προδιαγραφές σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα</p>			

	<p>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.</p>		
	<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>		
	<p>Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.</p>		
	<p>Πεδίο εφαρμογής</p> <p>Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονίες και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων.</p> <p>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.</p>		
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς			
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής		
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας		

Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Βελτίωση της λειτουργίας του οδικού δικτύου. + Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας.	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 36.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ταμείο Ανάκαμψης, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:			

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>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 με τις κατάλληλες προδιαγραφές 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.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων του Δήμου Νέας Ιωνίας, με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους (ιδιαίτερα των ευάλωτων χρηστών) και θα συμβάλλει στην βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και κατ' επέκταση στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, ΥΠΟΜΕΔΙ
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Βελτίωση της λειτουργίας του οδικού δικτύου. + Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας.	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 400.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	6.12 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια) & Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία) : Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.5, 2.6, 2.8, 2.9, 2.10, 2.11, 6.3, 6.4, 6.5, 6.9, 8.2, 8.4, 8.8	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
	Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
Η βελτίωση των συνθηκών πεζής μετακίνησης για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας			

Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
Η ενδυνάμωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος για την υποστήριξη του παραδείγματος βιώσιμης κινητικότητας.		
Πεδίο εφαρμογής		
Μέσα στο πλαίσιο βιώσιμης κινητικότητας βασικό πυλώνα αποτελεί η ελεύθερη και άνετη μετακίνηση των πεζών για να μπορούν να καλύψουν τις καθημερινές τους ανάγκες δίχως το ΙΧ αυτοκίνητο να αποτελεί την μόνη τους εναλλακτική. Το παρόν μέτρο στοχεύει προς την ίδια κατεύθυνση και καταπιάνεται με την αύξηση του χρόνου πρασίνου των φωτεινών σηματοδοτών, κάτι που θα κάνει την προσπέλαση των οδών πιο ασφαλή. Ωστόσο το παρόν μέτρο αποτελεί την έσχατη λύση, όταν όλες οι άλλες εναλλακτικές δεν έχουν αποδώσει καρπούς, γιατί μπορεί να δημιουργήσει αστική συμφόρηση με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει αυτή και στους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνικός, περιβαλλοντικός και οικονομικός).		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Βελτίωση της λειτουργίας του οδικού δικτύου.		
+ Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας.		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 00,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση

Το 7^ο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της ποσότητας των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος, ο οποίος μετέπειτα θα αξιοποιηθεί για τη δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδηλάτο. Οι νόμιμα και οριοθετημένα διαθέσιμες θέσεις εντός του δήμου είναι λίγες και αφορούν σχεδόν αποκλειστικά τα ΙΧ αυτοκίνητα. Απουσιάζουν επαρκείς προβλέψεις για στάθμευση μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, οχημάτων τροφοδοσίας.

Με τα μέτρα αυτού του πακέτου επιχειρείται ο συνδυασμός στάθμευσης και μετεπιβίβασης με την νέα Δημοτική Αστική Συγκοινωνία, μέσα από την κατασκευή χώρων park n ride κοντά στις στάσεις αυτής, καθώς και η δημιουργία χώρων στάθμευσης γειτονιάς. Παράλληλα η πολιτική στάθμευσης επεκτείνεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης μέσα από τις αναπλάσεις καθώς και με δημιουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (για κεντρικές οδούς) και αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία επιπλέον θέσεων εκτός οδού. Όλες οι επιλογές συνδυάζονται και με συστήματα κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης που θα εγκατασταθούν στις γειτονιές του Δήμου Νέας Ιωνίας, όπως bike-sharing, μικροκινητικότητα κλπ.

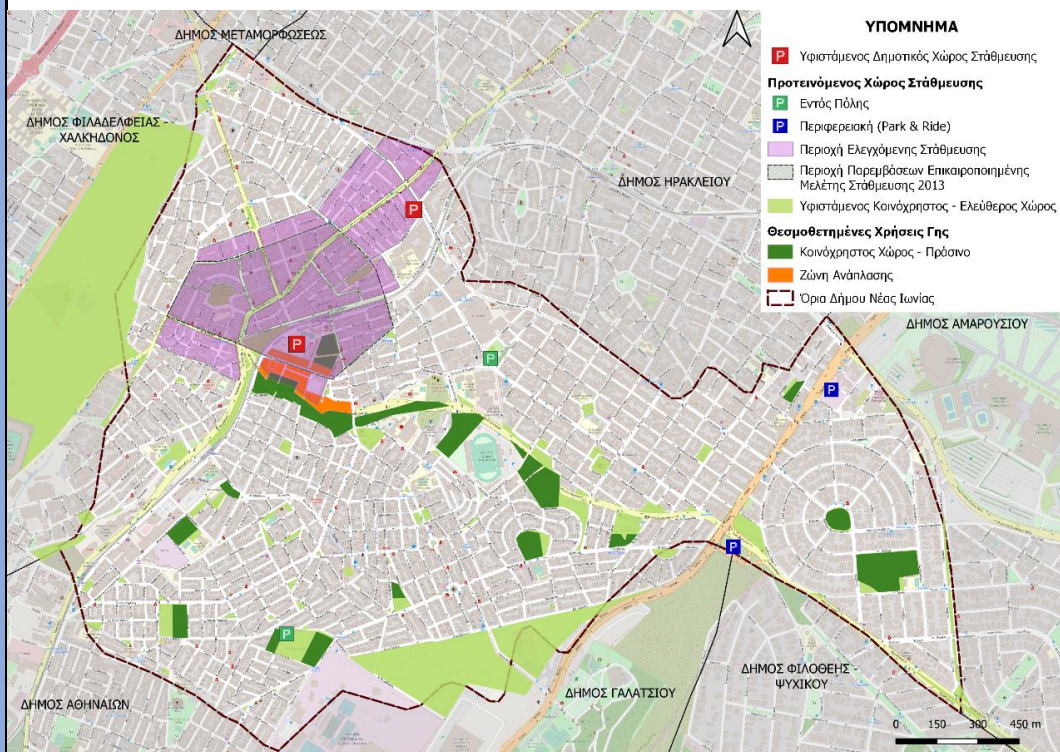
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ					
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)					
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση					
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p> <p>Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p> <p>Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου</p> <p>Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p>					
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.					
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.7, 6.10, 7.2, 8.3					
	Χαρακτήρας	<table border="1"> <tr> <td>Έργο:</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Υπηρεσία / Διαδικασία:</td> <td></td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X	Υπηρεσία / Διαδικασία:
Έργο:	X						
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X						
Υπηρεσία / Διαδικασία:							

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Το 7ο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος, ο οποίος μετέπειτα θα αξιοποιηθεί για τη δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδήλατο. Οι νόμιμες και οριοθετημένες παρά την οδό διαθέσιμες θέσεις είναι λίγες και αφορούν σχεδόν αποκλειστικά τα ΙΧ αυτοκίνητα. Απουσιάζουν επαρκείς προβλέψεις για στάθμευση μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, οχημάτων τροφοδοσίας.

Με τα μέτρα αυτού του πακέτου επιχειρείται ο συνδυασμός στάθμευσης και μετεπιβίβασης με την νέα Δημοτική Αστική Συγκοινωνία, μέσα από την κατασκευή χώρων park n ride κοντά στις στάσεις αυτής, καθώς και η δημιουργία χώρων στάθμευσης γειτονιάς.

Παράλληλα η πολιτική στάθμευσης επεκτείνεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης μέσα από τις αναπλάσεις καθώς και με δημιουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (για κεντρικές οδούς) και αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία επιπλέον θέσεων εκτός οδού. Όλες οι επιλογές συνδυάζονται και με συστήματα κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης που θα εγκατασταθούν στους δημοφιλείς οικισμούς, όπως bike-sharing, μικροκινητικότητα κλπ.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μέσα από την μείωση του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό και την απελευθέρωση του δημόσιου χώρου.

Πεδίο εφαρμογής		
<p>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.</p> <p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση των χώρων στάθμευσης σε περιοχές που είτε δεν υπάρχει κατάλληλη κατανομή είτε δεν υπάρχουν διατιθέμενοι οργανωμένοι χώροι.</p> <p>Κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ σε αυτό το μέτρο είναι η χωροθέτηση μικρών οργανωμένων χώρων στάθμευσης στα κάτωθι σημεία ή πλησίον αυτών:</p> <p>Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 2</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Θέση 1: Λ. Καποδιστρίου (στάση Γέφυρα) ✓ Θέση 2: Χίου (μεταξύ Λ. Κύμης & Λήμνου) <p>Για το σύνολο των χώρων θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές.</p> <p>Οι προτεινόμενες θέσεις για χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης ΔΕΝ είναι δεσμευτικές και εξειδικεύονται – οριστικοποιούνται από την τελική μελέτη εφαρμογής του μέτρου.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιώτες, Ο.Α.Σ.Α.	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας	

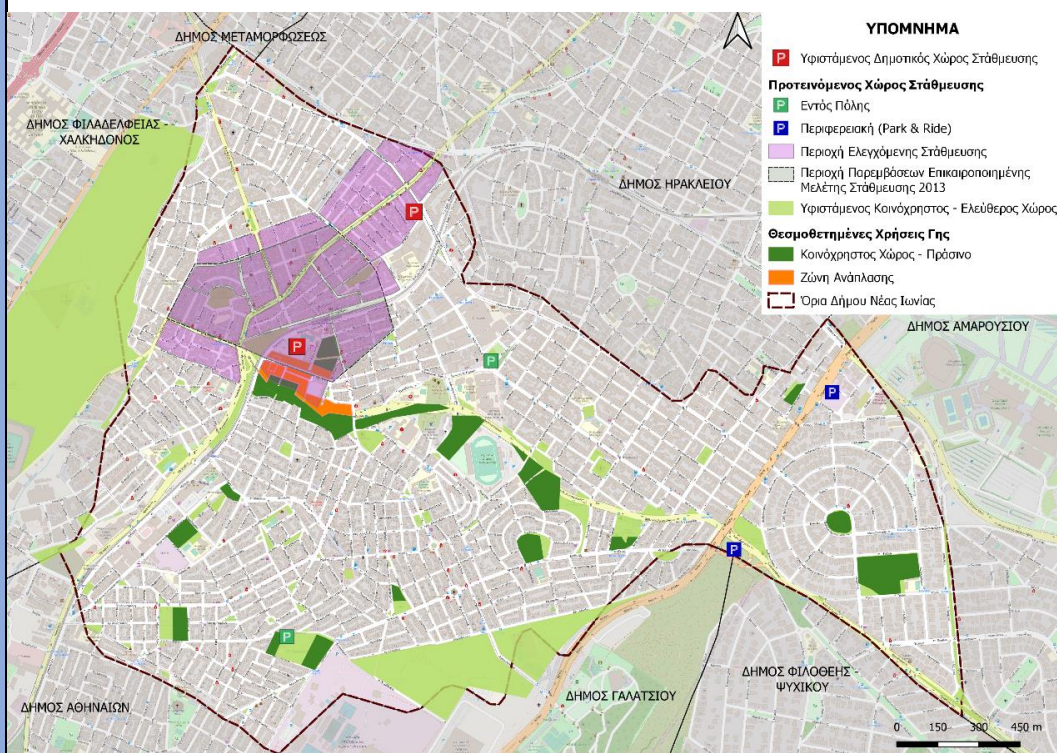
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
<p>+ Μείωση της συμφόρησης κατά μήκος των δρόμων που οδηγούν στο κέντρο της πόλης.</p> <p>+ Μείωση της συμφόρησης στο κέντρο της πόλης.</p> <p>+ Μείωση των περιβαλλοντικών εξωτερικοτήτων κατά μήκος των δρόμων που οδηγούν στο κέντρο της πόλης.</p>	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες.
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 400.000,00 €
Χρηματοδότηση	<p>Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Ο.Α.Σ.Α., ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ</p>
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	<p>Εντός 10ετίας (2024-2033)</p>

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p> <p>Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p> <p>Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου</p> <p>Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.5, 6.9, 7.1, 9.1	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του ξεταζόμενου μέτρου

Το 7ο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος, ο οποίος μετέπειτα θα αξιοποιηθεί για τη δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδήλατο. Οι νόμιμες και οριοθετημένες παρά την οδό διαθέσιμες θέσεις είναι λίγες και αφορούν σχεδόν αποκλειστικά τα ΙΧ αυτοκίνητα. Απουσιάζουν επαρκείς προβλέψεις για στάθμευση μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, οχημάτων τροφοδοσίας. Με τα μέτρα αυτού του πακέτου επιχειρείται ο συνδυασμός στάθμευσης και μετεπιβίβασης με την νέα Δημοτική Αστική Συγκοινωνία, μέσα από την κατασκευή χώρων park n ride κοντά στις στάσεις αυτής, καθώς και η δημιουργία χώρων στάθμευσης γειτονιάς.

Παράλληλα η πολιτική στάθμευσης επεκτείνεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης μέσα από τις αναπλάσεις καθώς και με δημιουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (για κεντρικές οδούς) και αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία επιπλέον θέσεων εκτός οδού. Όλες οι επιλογές συνδυάζονται και με συστήματα κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης που θα εγκατασταθούν στις δημοφιλείς γειτονιές, όπως bike-sharing, μικροκινητικότητα κλπ.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η ενδυνάμωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μέσα από την μείωση του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό και την απελευθέρωση του δημόσιου χώρου.

Πεδίο εφαρμογής		
<p>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.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιωτική πρωτοβουλία	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος σε όρους μειωμένης κίνησης αυτοκινήτων στην πόλη και ιδιαίτερα στο κέντρο της (περιοχή παρέμβασης), μέσω της έξυπνης αστικής κινητικότητας.</p> <p>+ Μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και άλλων ρυπογόνων εκπομπών που παράγονται από τους οδηγούς που αναζητούν θέση στάθμευσης.</p> <p>+ Προστασία ευαίσθητων χώρων στάθμευσης και καλύτερη διαχείριση των χώρων</p>		

	στάθμευσης. + Αντισταθμιστικά ωφελήματα για τις επιχειρήσεις του Κέντρου της Πόλης (εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο) και δυνατότητα δυναμικής προσέλκυσης πελατών με κίνητρο την έξυπνη στάθμευση. + Δυνατότητα κοστοστρεφούς χρέωσης των χώρων ελεγχόμενης στάθμευσης (κόστος στάθμευσης που καλύπτει το κόστος συντήρησης και λειτουργίας της υποδομής).	
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος ▪ Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες.
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 150.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση</p> <p>Ανάπτυξη ευφών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο</p> <p>Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου</p> <p>Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις</p>

Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.7, 2.13, 2.14, 3.1, 3.2, 8.2, 8.8	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το 7ο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος, ο οποίος μετέπειτα θα αξιοποιηθεί για τη δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδήλατο. Οι νόμιμες και οριοθετημένες παρά την οδό διαθέσιμες θέσεις είναι λίγες και αφορούν σχεδόν αποκλειστικά τα ΙΧ αυτοκίνητα. Απουσιάζουν επαρκείς προβλέψεις για στάθμευση μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, οχημάτων τροφοδοσίας.</p> <p>Με τα μέτρα αυτού του πακέτου επιχειρείται ο συνδυασμός στάθμευσης και μετεπιβίβασης με την νέα Δημοτική Αστική Συγκοινωνία, μέσα από την κατασκευή χώρων park n ride κοντά στις στάσεις αυτής, καθώς και η δημιουργία χώρων στάθμευσης γειτονιάς.</p> <p>Παράλληλα η πολιτική στάθμευσης επεκτείνεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης μέσα από τις αναπλάσεις καθώς και με δημιουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (για κεντρικές οδούς) και αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία επιπλέον θέσεων εκτός οδού. Όλες οι επιλογές συνδυάζονται και με συστήματα κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης που θα εγκατασταθούν στους δημοφιλείς οικισμούς, όπως bike-sharing, μικροκινητικότητα κλπ.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
Η ενδυνάμωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος μέσα από την μείωση του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό και την απελευθέρωση του δημόσιου χώρου.		

Πεδίο εφαρμογής		
<p>Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο δήμο Νέας Ιωνίας δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματά 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.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Προωθεί βιώσιμους τρόπους κινητικότητας</p> <p>+ Βελτιώνει τον δημόσιο χώρο</p> <p>+ Μειώνει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου</p> <p>+ Μειώνει τη χρήση αυτοκινήτου</p> <p>+ Βελτιώνει την ανθρώπινη υγεία</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος ▪ Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες. 	

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Πόροι εμπορικού συλλόγου
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον

Το 8ο πακέτο μέτρων στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου. Σε αυτό περιλαμβάνεται η δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης, χώρων αναψυχής και πλατειών στο Δήμο, καθώς και μικρών πάρκων επί της οδού (parklet). Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων τοπικών κέντρων καθώς και στην προστασία των περιοχών γύρω από σχολεία. Βαρύνουσας σημασίας είναι η επικαιροποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού ώστε να υπάρχει σύμπτωση των νέων παρεμβάσεων με το σχέδιο πόλης. Σε ορίζοντα της 15ετίας προκρίνεται και η δημιουργία ζώνης χαμηλών εκπομπών στο κέντρο του Δήμου ώστε να αντιμετωπιστούν περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως ο αστικός θόρυβος, η ατμοσφαιρική ρύπανση, το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας. Συνολικά πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από συνδυασμένες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πολεοδομικής αναβάθμισης.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου</p> <p>Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p> <p>Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού</p> <p>Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.7, 2.8, 2.9, 2.10, 2.14, 6.2, 6.3, 6.4, 6.8, 8.2	

	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Οι δρόμοι εκπληρώνουν μια κρίσιμη λειτουργία στη σύγχρονη κοινωνία, παρέχοντας αυξημένη κινητικότητα για ανθρώπους, αγαθά και υπηρεσίες. Έχουν διαδραματίσει βασικό ρόλο στην ευρωπαϊκή πρόοδο και εξακολουθούν να καθοδηγούν την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, έχουν ανάγκη συντήρησης για να μπορούν να καλύπτουν τις αυξανόμενες ανάγκες κινητικότητας των ημερών μας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται λοιπόν με τις απαραίτητες ενέργειες συντήρησης σε επιλεγμένες οδούς του δήμου για την αναβάθμιση της ποιότητας και της λειτουργίας του αστικού περιβάλλοντος.</p>			
Ζητήματα που εξυπηρετούνται			
<p>Η βελτίωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος μέσα από τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.</p>			
Πεδίο εφαρμογής			
<p>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 ανάπτυξη – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.</p>			
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
Άλλη δράση Ωριμότητας:	X		

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Μείωση λειτουργικών κόστων οχημάτων + Αύξηση οδικής ασφάλειας + Μείωση του χρόνου μετακινήσεων + Μείωση της ηχορύπανσης	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 300.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 10ετίας (2024-2033)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου</p> <p>Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p> <p>Ενίσχυση του περπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού</p> <p>Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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, 6.12, 8.1, 8.4
	Έργο:	X

Χαρακτήρας	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το μέτρο αυτό αφορά στη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών, δηλαδή στην αλλαγή του αστικού οδικού χώρου μέσω αναπλάσεων, δενδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι ασφαλείς και ελκυστικές μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας). Πράσινες διαδρομές είναι οι διαδρομές όπου προτείνεται χαμηλού ή μέσου κόστους ανάπτυξη για οριοθέτηση της κίνησης των οχημάτων (ή περιορισμό τους), για βελτίωση βαθεσιμότητας με κατασκευή πεζοδρομίων, βελτίωση της δυνατότητας για χρήση ποδηλάτου και ΕΠΗΟ (με ή χωρίς διακριτή υποδομή για ποδήλατο) και ενίσχυση πρασίνου και λειτουργούν συμπληρωματικά με το μέτρο της δημιουργίας πεζοδρομίων.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η βελτίωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος μέσα από τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η ενίσχυση του περπατήματος στο Δήμο Νέας Ιωνίας με ασφαλείς και διακριτές υποδομές πεζών ΑΛΛΑ και η ανάδειξη σημαντικών διαδρομών που συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον κατοίκων και επισκεπτών.</p> <p>Κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ σε αυτό το μέτρο είναι η ανάπτυξη- διαμόρφωση πράσινων διαδρομών ενδεικτικά για τις παρακάτω διαδρομές:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✧ Διαδρομή 1: Πίνδου – Νίγδης – Κερασούντος – Λαοδικείας – Λευκωσίας – Μαιάνδρου – Αίνου – Νικολάου Γιαννά – Μάντηκα Χρήστου – Ολυμπίας – Φιλίππου – Χανίων – Κυκλάδων / Τσαλδάρη – Φερτεκίου – Αίνου – Γρ. Ξενόπουλου – Δερμιδεσίου - Αναγεννήσεως ✧ Διαδρομή 2: παρ. Αλέκου Παναγούλη – Κιλκίς – Ελευθερίου Βενιζέλου – Χίου – Μηλιώρη Ι.- Ταύρου – Ταρσού – Παραδείσου – Μαινεμένης – Σεβαστείας – Θυατείρων – Αβέρωφ – Παπαφλέσσα ✧ Εναλλακτική α: Μυκάλης – Φρίξου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Αγγέλου Σικελιανού / Αναγεννήσεως – Σαφραμπόλεως – Αγγέλου Σικελιανού – Κων. Παλαιολόγου – Ομήρου – Αγίας Όλγας ✧ Εναλλακτική β: Κιρκίνης – Ύδρας - Προμάχων ✧ Διαδρομή 3: Λυκούργου – Αμισσού – Κηφισού – Παπαναστασίου Αλεξάνδρου – Αβέρωφ – Ελίκωνος – Κύπρου – Σινόπουλου – Πτολεμαίων – Πανδοσίας – Σελεύκου – Μεσογείας – Καππαδοκίας – Δευκαλίωντς / Ηνωμένων Εθνών – Λάμπρου Κατσώνη 		

- ✧ Εναλλακτική α: Καψάλη – Μονής Πυρσού – Εφέσου
- ✧ Εναλλακτική β: Κορδελιού – Σινώπης – Αγίου Γεωργίου – Αντλιοστασίου – Μυριοφύτου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ελ Αλαμίν – Παπαϊωακείμ – Ικαρίας / Κρήτης
- ✧ Διαδρομή 4: Αγίας Αναστασίας – Ναυαρίνου – Πλαταιών – Σωκράτους – Μωραϊτίνη – Σαλαμίνας – Καλλιπόλεως – Παρ. Καλλιπόλεως – Μακελαράκη – Σαλαμίνας – Αρχιμήδους – Λυκαονίας - Σαρδένων – Θράκης – Μυκάλης – Τρ. Αυγερινού – Κοραή – Ταγματάρχη Βελισσαρίου – Χρυσουπόλεως – Αθανασίου Διάκου – Γυμνασίου – Λ. Ηρακλείου – Δελμησού – Θειρών / Κρήτης – Ελ Αλαμίν – Πάρσης – Κώστα Βάρναλη – Παλαιών Πατρών Γερμανού – Καραολίδου – Ραιδεστού – Ηλιουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου –
- ✧ Εναλλακτική α: Παύλου Μελά – Ρίμινι
- ✧ Εναλλακτική β: 28ης Οκτωβρίου – 40 Εκκλησιών – Καβάλας – Μέτρων – Αλέκου Παναγούλη
- ✧ Διαδρομή 5: Αλέκου Παναγούλη – Νικολάου Πλαστήρα - 28ης Οκτωβρίου – Λ. Ηρακλείου –
- ✧ Εναλλακτική α: Αγίου Βασιλείου – Μεσολογγίου – Ασκληπιού
- ✧ Εναλλακτική β: Μικράς Ασίας – Κάλβου – Αγίου Γεωργίου – Μπουμπουλίνας – Νυμφαίου – Πάτμου – Μυστρά- Φιλελλήνων – Ραμνούντος – Εμμανουήλ Παππά – Μάνηκα Χρήστου – παράδρομος Εθν. Αντιστάσεως – Κω – Βυζαντίου – Αλαμάνας – Περγάμου – Ικονίου – Πλατεία Παναγιωτικού – Ελευθερίας – Λαυρίου / Αλσουπόλεως – Αφροδίτης – Φρυγίας
- ✧ Διαδρομή 6: Ηλιουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου – Αγνώστων Ηρώων – Τσουρουκτσόγλου – Κλιμάνογλου - 28ης Οκτωβρίου – Αλαΐας – παράδρομος Αλαΐας – Αγίου Κωνσταντίνου – Ηροδότου Αττικού – Αμπατζόγλου – Αλέκου Παναγούλη – Σεϊζάνη – Ιφιγένειας – Λ. Ηρακλείου – Ιπποκράτους – παρ. Ιπποκράτους
- ✧ Εναλλακτική α: Αλέκου Παναγούλη – Πλούτωνος – Ευτέρπης
- ✧ Εναλλακτική β: Δέρκων / Τζαβέλλα – Ανδρέα Κάλβου – Διονυσίου Σολωμού – Φιλλελλήνων - Ραμνούντος – Εμμανουήλ Παππά – Μάνηκα Χρήστου - παράδρομος Εθν. Αντιστάσεως – Ομορφοκκλησιάς – Τυρολόης
- ✧ Διαδρομή 7: Εμμανουήλ Παπά – Πέραν
- ✧ Εναλλακτική α: Βοσπόρου – Βιθυνίας / Αλαμάνας – Παπαϊωάννου Ι. – Θ. Αργυροπούλου – Φρυγίας – Μαρίνου Αντύπα – Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη – Λαυρίου – Τήνου – Δωδεκανήσου
- ✧ Εναλλακτική β: Μουταλάσκη – Ζωοδόχου Πηγής – Ηρώων Καλογρέζας – Λαγκαδά – Βιθυνίας – Αμμοχώστου – Κνωσού – Ελευθερίας - Μήδειας

Για το σύνολο των υποδομών του πεζού θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές.
Οι προτεινόμενες διαδρομές ΔΕΝ είναι δεσμευτικές και εξειδικεύονται – οριστικοποιούνται από την τελική μελέτη εφαρμογής του μέτρου.

	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας		
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα			
<p>+ Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων</p> <p>+ Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων</p> <p>+ Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης</p> <p>+ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό)</p> <p>+ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων</p> <p>+ Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p>			
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδισιμότητας ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων 		

		<ul style="list-style-type: none"> Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> 1.874.500,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου</p> <p>Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Μείωση διαμπερών ροών</p> <p>Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους</p> <p>Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>

		Ενίσχυση του περιπατητικού και ποδηλατικού τουρισμού Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 3.1, 3.2, 5.1, 5.2, 6.2, 6.5, 6.7, 7.1, 9.1	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Το 8ο πακέτο μέτρων στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου. Σε αυτό περιλαμβάνεται η δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης, χώρων αναψυχής και πλατειών στο Δήμο, καθώς και μικρών κοινόχρηστων χώρων- πάρκων σε υφιστάμενους ΚΧ ή και επί της οδού (parklet).</p> <p>Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων τοπικών κέντρων καθώς και στην προστασία των περιοχών γύρω από σχολεία.</p> <p>Βαρύνουσας σημασίας σε αυτό το πακέτο μέτρων είναι η επικαιροποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού ώστε να υπάρχει σύμπτωση των νέων παρεμβάσεων με το σχέδιο πόλης. Σε ορίζοντα της 15ετίας προκρίνεται και η δημιουργία ζώνης χωρίς αυτοκίνητο σε οικισμούς του Δήμου ώστε να αντιμετωπιστούν δραστικά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως ο αστικός θόρυβος, η ατμοσφαιρική ρύπανση, το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας, η ενίσχυση του δημόσιου χώρου και η τόνωση του τοπικού εμπορίου. Συνολικά πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από</p>			

συνδυασμένες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πολεοδομικής αναβάθμισης.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η βελτίωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος μέσα από τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

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 είναι η προστασία και ανάδειξη της, η αποσυμφόρσή 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).

Ο τρόπος λειτουργίας και η σήμανσή τους θα προσδιοριστεί με μελέτη εφαρμογής μετά την εφαρμογή της περιοχής ελεγχόμενης στάθμευσης και περιορισμού εισόδου.

Σημειώνεται ότι η περιοχή εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης ορίζεται από τις ακόλουθες περιοχές για τον Δήμο Νέας Ιωνίας :


✧ Περιοχή 1: Σμύρνης – Ελ Αλαμίν – Λ. Ηρακλείου – Δ. Δούκαρη – Κρήτης – Ρήγα

	Φεραίου	
	✧	Περιοχή 2: Σμύρνης - Ελ Αλαμίν – Λ. Ηρακλείου – Κ. Βάρναλη – Αγίων Αναργύρων - Ικαρίας
	✧	Περιοχή 3: Κ. Βάρναλη – Αγίων Αναργύρων – Ικαρίας – Σμύρνης – Αγνώστων Ηρώων
	✧	Περιοχή 4: Κ. Βάρναλη- Αγνώστων Ηρώων – Ελευθερίου Βενιζέλου – Λ. Ηρακλείου
	✧	Περιοχή 5: Αγνώστων Ηρώων – Σμύρνης – Ηλιουπόλεως - Ελευθερίου Βενιζέλου
	✧	Περιοχή 6: Ελευθερίου Βενιζέλου – Μιχαήλ Καραόλη – 28ης Οκτωβρίου - Αγνώστων Ηρώων
	✧	Περιοχή 7: Αγνώστων Ηρώων - 28ης Οκτωβρίου – Λ. Ηρακλείου - Ελευθερίου Βενιζέλου - 28ης Οκτωβρίου
	✧	Περιοχή 8: Αμπατζόγλου – Αλέκου Παναγούλη – Λ. Ηρακλείου - 28ης Οκτωβρίου
	✧	Περιοχή 9: Αλέκου Παναγούλη – Σεϊζάνη – Ιφιγένειας - Λ. Ηρακλείου
	✧	Περιοχή 10: Λ. Ηρακλείου – Ιπποκράτους – παρ. Ιπποκράτους - Αλέκου Παναγούλη
	✧	Περιοχή 11: Λ. Ηρακλείου - Αλέκου Παναγούλη – Δέρκων – Αναξαγόρα – 28ης Οκτωβρίου
	✧	Περιοχή 12: Τζαβέλλα – Αναξαγόρα – Ανατολής – Δέρκων – Σουλίου – Ανδρέα Κάλβου
	✧	Περιοχή 13: Λ. Ηρακλείου - 28ης Οκτωβρίου – Αναξαγόρα - Ανατολής
	✧	Περιοχή 14: Ανατολής - Λ. Ηρακλείου – Πάρσης – Ανδρέα Κάλβου – Σουλίου
	✧	Περιοχή 15: Πάρσης – Αγ. Γεωργίου – Νυμφαίου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Λ. Ηρακλείου
	✧	Περιοχή 16: Γυμνασίου - Χρυσοστόμου Σμύρνης – Μυριοφύτου – Εθν. Αντιστάσεως
	✧	Περιοχή 17: Αγ. Γεωργίου – Διονυσίου Σολωμού – Πάτμου - Νυμφαίου
<p>Κατεύθυνση του ΣΒΑΚ στο πλαίσιο αυτού του μέτρου είναι η σταδιακή δημιουργία μίας ζώνης χαμηλών εκπομπών – ζώνης όπου θα εισέρχονται μόνο καθαρά οχήματα. Για τα όρια της περιοχής εφαρμογής της Ζώνης Χαμηλών Εκπομπών, τον τρόπο λειτουργίας και ελέγχου του απαιτείται μελέτη εφαρμογής. Σημειώνεται ότι θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές.</p> <p>Η προτεινόμενη περιοχή για οριοθέτηση της περιοχής Ζώνης Χαμηλών Εκπομπών ΔΕΝ είναι δεσμευτική και εξειδικεύεται – οριστικοποιείται από την τελική μελέτη εφαρμογής του μέτρου.</p>		
	Προτεραιότητα	Υψηλή
		A) Μελέτη σκοπιμότητας
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου
		Γ) Οριστική Μελέτη

	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς			
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας		
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ		
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα			
<p>+ Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων</p> <p>+ Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων</p> <p>+ Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης</p> <p>+ Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό)</p> <p>+ Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων</p> <p>+ Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</p>			
Δείκτες Παρακολούθησης		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) 	
Προεκτίμηση δαπάνης		<ul style="list-style-type: none"> ▪ 50.000,00 € 	

	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον): Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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, 6.12, 8.1, 8.2

Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία της πόλης και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων (μόνιμες ή παροδικές), παρεμβάσεις 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.).</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η βελτίωση της ποιότητας του οικιστικού περιβάλλοντος μέσα από τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.</p>		

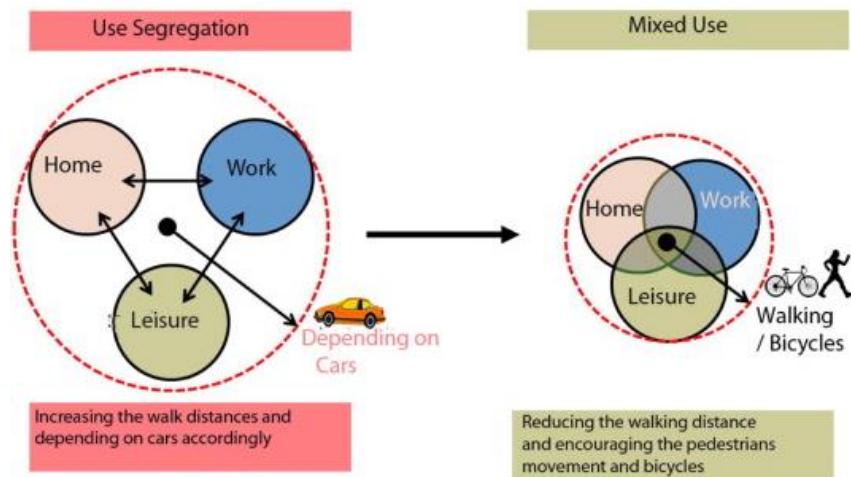
Πεδίο εφαρμογής		
<p>Βασική επιδίωξη του μέτρου είναι η δημιουργία περιοχών γύρω από σχολεία όπου θα ισχύουν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας και θα είναι ασφαλής η μετακίνηση μαθητών/ γονέων/ κηδεμόνων/ καθηγητών με ήπια μέσα.</p> <p>Το μέτρο συνεπικουρείται από τα μέτρα 6.1, 6.2 , 2.1, 2.2, 2.3 και 2.4.</p> <p>Για την δημιουργία των περιοχών αυτών θα πρέπει να τηρούνται οι κανονισμοί και η ελληνική νομοθεσία καθώς και η καθοδήγηση από τις προδιαγραφές. Οι παρεμβάσεις στις περιοχές θα εφαρμοστούν σύμφωνα με τις μελέτες εφαρμογής κατά την κείμενη νομοθεσία.</p> <p>Οι ρυθμίσεις γύρω από σχολεία περιλαμβάνουν πύκνωση του δικτύου διαβάσεων πεζών, υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών ή και σαμαράκια, πυκνή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, πλατιά πεζοδρόμια, χαμηλή ταχύτητα, ανασχεδιασμό οδών για οφιοειδή διάταξη κ.α. και εξειδικεύονται με μελέτες κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος + Περιορισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Βελτίωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κίνηση των ΙΧ + Βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή μετακίνηση + Αύξηση του παρεχόμενου επιπέδου οδικής ασφάλειας 		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας ▪ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 775.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.5 Αναβάθμιση- Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον): Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.7, 2.8, 2.14, 5.2, 6.6, 7.1, 7.2, 7.3, 8.3, 9.2	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
Το 8ο πακέτο μέτρων στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου. Σε αυτό περιλαμβάνεται η δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης, χώρων αναψυχής και πλατειών καθώς και μικρών κοινόχρηστων χώρων- πάρκων σε υφιστάμενους ΚΧ ή και επί της οδού (parklet).			

Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων τοπικών κέντρων καθώς και στην προστασία των περιοχών γύρω από σχολεία.

Βαρύνουσας σημασίας σε αυτό το πακέτο μέτρων είναι η επικαιροποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού ώστε να υπάρχει σύμπτωση των νέων παρεμβάσεων με το σχέδιο πόλης. Σε ορίζοντα της 15ετίας προκρίνεται και η δημιουργία ζώνης χωρίς αυτοκίνητο σε βασικούς οικισμούς του δήμου ώστε να αντιμετωπιστούν δραστικά περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως ο αστικός θόρυβος, η ατμοσφαιρική ρύπανση, το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας, η ενίσχυση του δημόσιου χώρου και η τόνωση του τοπικού εμπορίου. Συνολικά πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από συνδυασμένες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πολεοδομικής αναβάθμισης.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Αυτού του είδους τα μέτρα βασίζονται στην τροποποίηση των χρήσεων γης, για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

Πεδίο εφαρμογής

Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης δικτύου, θερμοθέτηση νέων πεζόδρομων, προσδιορισμός χρήσεων στάθμευσης, 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 μπορεί 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.

Προτεραιότητα

Υψηλή

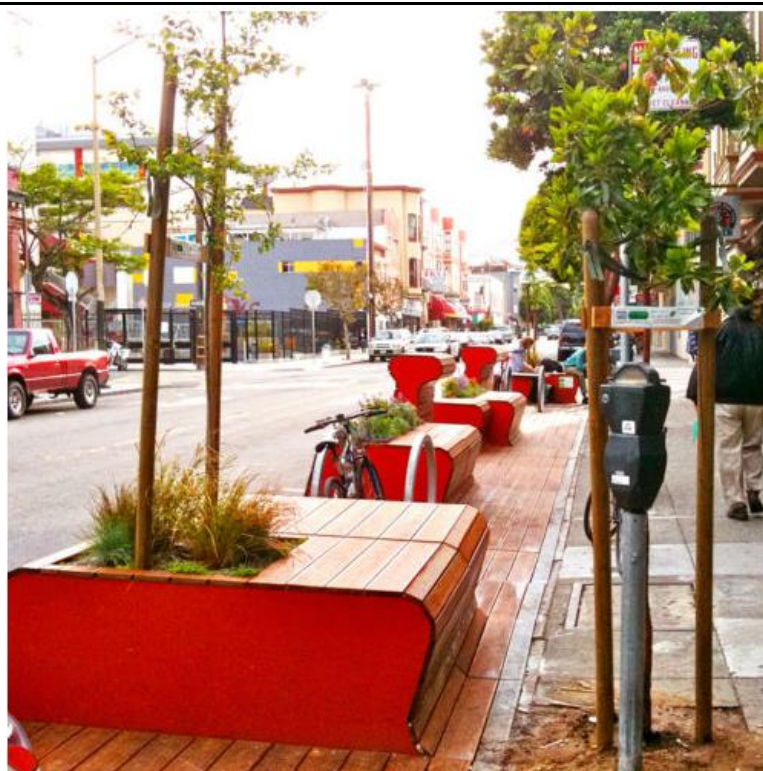
A) Μελέτη σκοπιμότητας

Απαιτούμενη Ωριμότητα	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, ΥΠΕΝ	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, ΑΔΑ, ΥΠΕΝ	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Προωθεί τις μετακινήσεις πεζών και ποδηλάτων + Μειώνει την χρήση ΙΧ αυτοκινήτων, + Μειώνει την συμφόρηση των δρόμων και την ατμοσφαιρική ρύπανση + Προάγει την αίσθηση του τόπου + Ενθαρρύνει τις οικονομικές επενδύσεις + Προωθεί την αποτελεσματική χρήση της γης		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας ▪ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) 	

		στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
	Προεκτίμηση δαπάνης	▪ 100.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 15ετίας (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον):</p> <p>Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας</p> <p>Αύξηση ενεργών μετακινήσεων</p> <p>Μείωση χρήσης αυτοκινήτου</p> <p>Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.

Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Οι μικροί χώροι αστικού πρασίνου (parklets) είναι μια παρέμβαση ικανή να επεκτείνει τον ελεύθερο χώρο για τους πεζούς εις βάρος των θέσεων στάθμευσης, βασικά πρόκειται για επέκταση του πεζοδρομίου καταλαμβάνοντας παλιές γειτονικές θέσεις στάθμευσης. Ο στόχος τους είναι να ανακτήσουν χώρο για τους πεζούς και να επεκτείνουν τις περιοχές πρασίνου μέσα στην πόλη.</p> <p>Τα parklets μπορεί να είναι προσωρινές λύσεις, για παράδειγμα για μια εκδήλωση, ή μόνιμες. Αν και η αρχική τους χρήση είναι δημόσια, έχουν υπάρξει παρόμοιες δράσεις για τις βεράντες των καφέ και των εστιατορίων.</p> <p>Αυτές οι εγκαταστάσεις έχουν σχεδιαστεί ως δημόσιοι χώροι έτσι ώστε οι πολίτες να μπορούν να απολαμβάνουν την πόλη, συνήθως σε αστικούς χώρους όπου είναι δύσκολο να δημιουργηθούν πάρκα ή κήποι. Αυτοί οι χώροι φέρνουν μεγάλα οφέλη στην κοινωνία, όπως η βελτιστοποίηση της κινητικότητας σε υπερφορτωμένα πεζοδρόμια, η αύξηση των εσόδων από τις κοντινές επιχειρήσεις ή η βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου.</p>		



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η αύξηση του αστικού πρασίνου και η αύξηση της παραμονής των ατόμων στο δημόσιο χώρο.

Πεδίο εφαρμογής

Οι υφιστάμενοι κοινόχρηστοι χώροι είναι κρίσιμο να αναβαθμιστούν και να συνδέονται με τα κατάλληλα δίκτυα πράσινων διαδρομών, τις οδούς με ανάπλαση πεζοδρομίων καθώς και τους ποδηλατόδρομους. Παράλληλα με τις αναπλάσεις οδών μπορούν να αναπτύσσονται μικρά πάρκα τύπου parklet 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 να φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα. Ενδεικτικά η χωροθέτηση των τελευταίων 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.

Προτεραιότητα	Υψηλή	
	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X

Απαιτούμενη Ωριμότητα	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<ul style="list-style-type: none"> + Βελτιστοποίηση της κινητικότητας σε υπερφορτωμένα από την κίνηση πεζοδρόμια. + Αύξηση των εσόδων από τις κοντινές επιχειρήσεις. + Βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου. + Δημιουργία νέων αστικών χώρων. + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνική συνοχή. 		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας ▪ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 100.000,00 € 	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής	Εντός 10ετίας (2024-2033)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.7 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον): Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 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	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
Υπηρεσία / Διαδικασία:			

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Το παρόν μέτρο στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου μέσω της αύξησης του πρασίνου.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η αύξηση του αστικού πρασίνου και η αύξηση της παραμονής των ατόμων στο δημόσιο χώρο.

Πεδίο εφαρμογής

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 Νέας Ιωνίας. Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπτυξη 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.

Προτεραιότητα	Υψηλή	
	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ)Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ.Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X

Απαιτούμενη Ωριμότητα	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνική συνοχή. + Απελευθέρωση δημόσιου χώρου. + Προσθήκη πρασίνου. + Ενισχύει την κοινωνική ταυτότητα της πόλης-κοινωνική συνοχή. + Βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου.		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας ▪ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.) Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.) 	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 50.000,00 € 	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα	
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 15ετίας (2024-2038)	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	8.8 Δημιουργία Superblocks	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον): Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας Αύξηση ενεργών μετακινήσεων Μείωση χρήσης αυτοκινήτου Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 2.1, 2.2, 2.3, 2.5, 2.6, 2.8, 6.2, 6.3, 6.4, 6.11, 7.3	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
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 περιφέρειά τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους			

<p>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.</p>		
<p>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</p>		
<p>Η αύξηση του αστικού πρασίνου και η αύξηση της παραμονής των ατόμων στο δημόσιο χώρο.</p>		
<p>Πεδίο εφαρμογής</p>		
<p>Το μέτρο αυτό στοχεύει στην ενίσχυση των μετακινήσεων με ήπια μέσα και δημόσια συγκοινωνία ενώ επίσης στοχεύει στον περιορισμό της ανεξέλεγκτης αυτοκινητιστικής κυκλοφορίας σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους της περιοχής παρέμβασης, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
<p>Εμπλεκόμενοι φορείς</p>		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	
<p></p>		

Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
<ul style="list-style-type: none"> + Ασφαλής και απρόσκοπτη κίνηση των πεζών κάθε ηλικίας και ικανοτήτων + Ασφαλής κίνηση των ποδηλάτων + Απρόσκοπτη κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης + Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος (περισσότερο πράσινο, αισθητικά αναβαθμισμένο αστικό εξοπλισμό) + Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων + Περιορισμός μηχανοκίνητης κυκλοφορίας 	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές ▪ Αύξηση ενεργών μετακινήσεων ▪ Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους ▪ Μείωση διαμπερών ροών ▪ Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας ▪ Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων ▪ Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 150.000,00 €
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές

Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνει χώρα σε μία πόλη, αντικατοπτρίζοντας ένα

αξιοσημείωτο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων. Επομένως, η εν λόγω κατηγορία συνιστά ένα βασικό άξονα του ΣΒΑΚ και εναρμονίζεται με τα υπόλοιπα μέτρα. Μάλιστα, η υλοποίηση μέτρων και παρεμβάσεων που ενθαρρύνουν τη βιώσιμη κινητικότητα θα λειάνει το έδαφος και για τις εμπορευματικές φορές. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται επιμέρους μέτρα και κίνητρα για την υποστήριξη της εμπορευματικής διάστασης των μεταφορών στο Δήμο Νέας Ιωνίας.

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας & 9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών(Εμπορευματικές μεταφορές): Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.

Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 6.5, 6.9, 7.2, 8.3, 9.2 & 7.2, 9.1, 9.2	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το 9ο πακέτο μέτρων αφορά στις μετακινήσεις των επαγγελματιών και στη διαχείριση της αστικής τροφοδοσίας. Οι μεταφορές εμπορευμάτων είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε μία πόλη, αποτελώντας ένα κρίσιμο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων εφόσον στρέφονται σε πιο ήπια μέσα. Σε αυτό το πακέτο μέτρων περιλαμβάνεται η διαμόρφωση μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής, ο καθορισμός ωραρίου τροφοδοσίας για την πόλη, καθώς και η παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και πραγματοποιούν μεταφορές με μη ρυπογόνα μέσα.</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η διαχείριση της αστικής τροφοδοσίας για την παροχή συμπληρωματικής υποστήριξης στο παράδειγμα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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</p>		

<p>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. Το ωράριο τροφοδοσίας κρίνεται σκόπιμο να οριοθετείται εκτός ωρών αιχμής (ενδ. Εκτός 08.00-10.00 το πρωί και εκτός 13.00-15.00 το μεσημέρι) για ομαλοποίηση της λοιπής κυκλοφορίας και μείωση των σχετικών καθυστερήσεων. Οι θέσεις τροφοδοσίας θα πρέπει επιπρόσθετα να επαναχωροθετηθούν τηρώντας τις διατάξεις του ΚΟΚ και με προτίμηση εντός των οργανωμένων χώρων στάθμευσης (ιδίως για περιοχές εντός εμπορικού κέντρου και εξυπηρέτηση με τρειλερ).</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	X
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου.</p> <p>+ Βελτίωση των εμπορευματικών μεταφορών.</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση διαμπερών ροών 	

	Προεκτίμηση δαπάνης	▪ 300.000,00 €
	Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Εντός 5ετίας (2024-2029)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών(Εμπορευματικές μεταφορές): Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 9.1, 9.3

Χαρακτήρας	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>Το 9ο πακέτο μέτρων αφορά στις μετακινήσεις των επαγγελματιών και στη διαχείριση της αστικής τροφοδοσίας. Οι μεταφορές εμπορευμάτων είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε μία πόλη, αποτελώντας ένα κρίσιμο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων εφόσον στρέφονται σε πιο ήπια μέσα. Σε αυτό το πακέτο μέτρων περιλαμβάνεται η διαμόρφωση μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής, ο καθορισμός ωραρίου τροφοδοσίας για την πόλη, καθώς και η παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και πραγματοποιούν μεταφορές με μη ρυπογόνα μέσα.</p>		
		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
<p>Η παροχή συμπληρωματικής υποστήριξης στο παράδειγμα βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω κινήτρων.</p>		
Πεδίο εφαρμογής		
<p>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</p>		

	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.		
	Προτεραιότητα	Υψηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
		B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη	X
		Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
		Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	
	Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
	Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
	+ Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση διαμπερών ροών 		
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 150.000,00 € 		
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα		
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)		

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών(Εμπορευματικές μεταφορές): Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 9.1, 9.2, 9.3	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Υπηρεσία / Διαδικασία:		X	

Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου

Λόγω των πολλών αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με την υπερβολική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, οι οποίες γίνονται αισθητές όχι μόνο από τους οδηγούς των αυτοκινήτων αλλά από την κοινωνία στο σύνολο της, υπάρχουν εταιρίες οι οποίες σκέφτονται την λύση των βιώσιμων εναλλακτικών μετακίνησης για να κάνουν διανομή των αγαθών τους. Γι `αυτό τον λόγο οι δημοτικές αρχές σκέφτονται την ανάπτυξη πολιτικών κινήτρων, με διευκολύνσεις ή επιβραβεύσεις προς τις εταιρίες που βασίζονται στην βιώσιμη κινητικότητα, έτσι ώστε να ωθήσουν και άλλες εταιρίες να κάνουν χρήση βιώσιμων μέσων μεταφορών.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η παροχή συμπληρωματικής υποστήριξης στο παράδειγμα βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω κινήτρων.

Πεδίο εφαρμογής

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.

Προτεραιότητα

Υψηλή

A) Μελέτη σκοπιμότητας

X

B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου

Γ) Οριστική Μελέτη

X

Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)

X

	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
		Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	X
	Εμπλεκόμενοι φορείς		
	Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπ. Σύλλογος	
	Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
	Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
	+ Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.		
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση διαμπερών ροών 	
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 150.000,00 € 	
Χρηματοδότηση	Ίδιοι πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα		
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)		

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	9.5 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών(Εμπορευματικές μεταφορές): Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
	Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 9.1, 9.2, 9.4	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
Λόγω των πολλών αρνητικών εξωτερικοτήτων που συνδέονται με την υπερβολική χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων, οι οποίες γίνονται αισθητές όχι μόνο από τους οδηγούς των αυτοκινήτων αλλά από την κοινωνία στο σύνολο της, υπάρχουν εταιρίες οι οποίες σκέφτονται την λύση των βιώσιμων εναλλακτικών μετακίνησης για να κάνουν διανομή των αγαθών τους. Γι `αυτό τον λόγο οι δημοτικές αρχές σκέφτονται την ανάπτυξη πολιτικών			

κινήτρων, με διευκολύνσεις ή επιβραβεύσεις προς τις εταιρίες που βασίζονται στην βιώσιμη κινητικότητα, έτσι ώστε να ωθήσουν και άλλες εταιρίες να κάνουν χρήση βιώσιμων μέσων μεταφορών.



Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Η παροχή συμπληρωματικής υποστήριξης στο παράδειγμα βιώσιμης αστικής κινητικότητας μέσω κινήτρων.

Πεδίο εφαρμογής

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.

Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	

Εμπλεκόμενοι φορείς	
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
+ Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση διαμπερών ροών
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 00,00 €
Χρηματοδότηση	Δήμος Νέας Ιωνίας, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο
Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	9.6 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών(Εμπορευματικές μεταφορές): Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας

Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (Παραδοτέο 2, ενότητα 3. ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ Ευρύτερος ή και Υπερκείμενος Σχεδιασμός – Σχέδια, Μελέτες, Στρατηγικές και Άλλες Κρίσιμες Κατευθύνσεις που Αφορούν στην Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.	
Συσχετισμός με άλλα μέτρα	Συσχετισμός/ Συμπληρωματικότητα με άλλα μέτρα για την επιτυχή λειτουργία του μέτρου είναι απαραίτητη η προώθηση και ολοκλήρωση των μέτρων: 9.1, 9.2, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5	
Χαρακτήρας	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
Η διαχείριση της αστικής τροφοδοσίας για την παροχή συμπληρωματικής υποστήριξης στο παράδειγμα βιώσιμης αστικής κινητικότητας.		

Πεδίο εφαρμογής		
<p>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.</p>		
Προτεραιότητα	Υψηλή	
Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Ενημέρωση θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη	X
	Δ) Έγκρισεις προ εφαρμογής (π.χ. Δημ. Συμβούλιο, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, ΣΥΠΟΘΑ κ.α.)	X
	Ε) Διαδικασία δημοπράτησης	
	Στ) Αναζήτηση χρηματοδότησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Υλοποίησης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Έγκρισης:	Δήμος Νέας Ιωνίας, Περιφέρεια Αττικής	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
+ Προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.		

	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία ▪ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου ▪ Μείωση διαμπερών ροών
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 00,00 €
	Χρηματοδότηση	<p>Ιδιοί πόροι Δήμου Νέας Ιωνίας, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.</p>
	Ενδεικτικός ορίζοντας υλοποίησης – εφαρμογής μέτρου	<p>Σε όλη τη 15ετία (2024-2038)</p>

3.5 Κοστολόγηση μέτρων

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας και συγκεκριμένα η ομάδα εργασίας πραγματοποίησε αναλυτική προκοστολόγηση του επιλεγμένου σεναρίου και των ειδικών μέτρων αυτού. Στον πίνακα που ακολουθεί δίνονται στοιχεία ενδεικτικών προμετρήσεων που έγιναν με βάση τους χάρτες που αναπτύχθηκαν.

Το συνολικό κόστος των παρεμβάσεων που περιλαμβάνονται στο σενάριο, το οποίο επιλέχθηκε, ανέρχεται στα 38.470.500 ευρώ. Εδώ θα πρέπει να αναφερθεί ότι κόστη μέτρων που αναγράφονται με κόκκινα γράμματα δεν υπολογίζονται στον τελικό προϋπολογισμό, καθώς εφαρμόζονται συνδυαστικά με άλλα.

Πίνακας 3: Αναλυτική ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ (τα ενδεικτικά κόστη μπορούν να τροποποιούνται μετά και τη γνωμοδότηση των φορέων επί του σχεδίου δράσης)

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1 μονάδα	20.000,00 €	1.0	20.000,00 €
ΠΜ1	1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1 μονάδα	45.000,00 €	1.0	45.000,00 €
ΠΜ1	1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ1	1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	ανά στάση	5.000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ1	1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €

PM1	1.6	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1 μονάδα	120.000,00 €	1.0	120.000,00 €
PM2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο μικτής υποδομής υποδομής	50.000,00 €	6.0	300.000,00 €
PM2	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά χιλιόμετρο αποκλειστικής υποδομής	125.000,00 €	4.0	500.000,00 €
PM2	2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	80.000,00 €	10.0	800.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στα μέτρα 2.1 και 2.2.
PM2	2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	5000.00	750.000,00 €
PM2	2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	ανά τετραγωνικό μέτρο	50.00 €	15.500	775.000,00 €
PM2	2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	ανά τετραγωνικό μέτρο	170,00 €	7.000,00	1.190.000,00 € Ενδεικτικά για μήκος δρόμου 1 km που έχει μέσο πλάτος 7 m ισχύει ότι 7000 m ² *170 ευρώ = 1.190.000 ευρώ
PM2	2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1 μονάδα	2.000.000 €	1.0	2.000.000 €
PM2	2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	5.000,00 €	30.0	150.000,00 €

ΠΜ2	2.9	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
ΠΜ2	2.10	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.9
.ΠΜ2	2.11	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ2	2.12	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	80.00,00 €	10.0	800.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στα μέτρα 2.1 και 2.2.
ΠΜ2	2.13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος	1 μονάδα	2.000.000.00 €	1.00	2.000.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.

PM2	2.14	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	1 μονάδα	1.000.000,00 €	1.0	1.000.000,00 €
PM3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
PM3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	ανά σταθμό	10.000,00 €	11.0	110.000,00 €
PM3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
PM4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
PM4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €

PM4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
PM4	4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
PM4	4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1 μονάδα	1.000,00 €	1.0	1.000,00 €
PM4	4.6	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
PM4	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)	1 μονάδα	15.000,00 €	1.0	15.000,00 €

PM5	5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200.000,00 €	45.0	9.000.000,00 €
PM5	5.2	Ολοκλήρωση και εφαρμογή σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ανά σταθμό φόρτισης	10.000,00 €	32.0	320.000,00 €
PM6	6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
PM6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά εκτάριο	30,000.00 €	312.90	9.387.000,00 €
PM6	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά κόμβο	150.000,00 €	19.0	2.850.000,00 €
PM6	6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	ανά κόμβο	150.000,00 €	19.0	2.850.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.3.
PM6	6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 €

ΠΜ6	6.6	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονίες για αποφυγή διαμπερών ροών	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ6	6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	1.000.000,00 €	5.0	5.000.000,00 €
ΠΜ6	6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.9	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ6	6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 € Το ίδιο κόστος λαμβάνεται υπόψη και στο μέτρο 6.5.
ΠΜ6	6.11	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	1 μονάδα	400.000,00 €	1.0	400.000,00 €
ΠΜ6	6.12	Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες		0,00 €		0,00 €

PM7	7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	200.000,00 €	2.0	400.000,00 €
PM7	7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
PM7	7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά θέση στάθμευσης	250,00 €	40	10.000,00 €
PM8	8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 € Ενδεικτικό κόστος για 15 km οδών σε αστικό οδικό δίκτυο
PM8	8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά μέτρο	50.00 €	37490.0	1.874.500.00 €
PM8	8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €

PM8	8.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	ανά τετραγωνικό μέτρο	50.00 €	15.500	775.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.5.
PM8	8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €
PM8	8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	5000,00 €	20.0	100.000,00 €
PM8	8.7	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	2500,00 €	20.0	50.000,00 €
PM8	8.8	Δημιουργία Superblocks	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
PM9	9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
PM9	9.2	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €

ΠΜ9	9.3	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80,00 €	100.0	8000,00 €
ΠΜ9	9.4	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.2.
ΠΜ9	9.5	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		0,00 €		0,00 €
ΠΜ9	9.6	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων		0,00 €		0,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.1 & στο μέτρο 9.3.

3.6 Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων

Λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες της περιοχής, ως καταλληλότερο κρίνεται το ριζοσπαστικό σενάριο. Σύμφωνα με αυτό, τα μέτρα που αναλύθηκαν στα παραπάνω διαμορφώνονται, τελικά, ως εξής:

✚ Νέα Ιεράρχηση Δήμου Νέας Ιωνίας :

- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Δεκελείας, Λ. Βεΐκου - Κύμης
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Λ. Ηρακλείου, Ίστρου (από Λ. Ηρακλείου έως Ζήλων), Ζήλων (από Ίστρου έως Σινοπούλου), Σινοπούλου (από Κύπρου έως Παπανικολή), Λόρδου Βύρωνα, Δευκαλίωνος, Δεμιρδεσίου, Λ. Καποδιστρίου, Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, Εθν. Αντιστάσεως (νότια Γυμνασίου), Ελ Αλαμίν (από Λ. Ηρακλείου έως Σμύρνης), Σμύρνης (νότια Ελ Αλαμίν), Ελευθερίου Βενιζέλου (από Ρίμινι έως Λ. Δεκελείας)
- Συλλεκτήριες οδοί: Σαπουντζάκη (από Ελ. Βενιζέλου έως Αλέκου Παναγούλη), Αλέκου Παναγούλη, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου, Μακεδονομάχων, Ρούμελης, Αγίου Γεωργίου, Πεύκων, Μαρίνου Αντύπα, Παπαϊωάννου Ι., Αλαμάνας, Βυζαντίου, Φιλικής Εταιρείας (από Σινιόσογλου έως Εμ. Παππά), Σινιόσογλου (από Φιλικής Εταιρείας έως Αλέκου Παναγούλη), Εμμανουήλ Παππά (από Φιλικής Εταιρείας έως Φιλελλήνων), Φιλελλήνων (από Εμ. Παππά έως Εθν. Αντιστάσεως), Εθν. Αντιστάσεως (από Γυμνασίου έως Λ. Κύμης), Κολοκοτρώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Νίγδης (έως Τυρολόης), Τυρολόης (βορειοανατολικά Νίγδης), Ομορφοκκλησιάς (από Τυρολόης έως Εθν Αντιστάσεως), Συρακουσών (από Πτολεμαίων έως Δεμιρδεσίου), Δεμιρδεσίου (από Συρακουσών έως Κατταδοκίας), Ωρωπού, Μήδειας, Αγίου Ευσταθίου, Σμύρνης (βόρεια Ελ Αλαμίν), Ρίμινι, 28^{ης} Οκτωβρίου (ανατολικά Ρίμινι), Πισιδίας, Ελ. Βενιζέλου (νότια Ρίμινι), Γυμνασίου (νοτιοδυτικά Ελ. Βενιζέλου), Αβέρωφ, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Χρυσουπόλεως, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κυδωνίων (από Χρ. Σμύρνης έως Αγ. Γεωργίου), Κυδωνίων (από Μυριοφύτου έως Αγ. Γεωργίου), Αγ. Γεωργίου (από Κυδωνίων έως Εθν. Αντιστάσεως), Αντλιοστασίου (από Μυριοφύτου έως Αγ. Γεωργίου), Αναγεννήσεως (νότια Δεμιρδεσίου)
- Ήπιας κυκλοφορίας: Μέτρων (από Αλ. Παναγούλη έως Κιλκίς), Παύλου Μελά (βορειοανατολικά τομής Ελ. Βενιζέλου – Ρίμινι), Ελασσόνας, Τσουρουκτσόγλου (από Μ. Καραολή έως Μεσολογγίου), Κλιμάνογλου, Κωφίδου, Αθηνάς, Παρνασσού, Πριγκιπωννήσων, Κώσρα Βάρναλη, Αθανασίου Διάκου (από Γυμνασίου έως Χρυσουπόλεως), Χρυσουπόλεως (από Αθανασίου Διάκου έως

Κ. Κανάρη), Παπαφλέσσα, Μύκαλης, Φρίξου, Μ. Αλεξάνδρου, Κιρκίνης (από Βυζαντινών Αυτοκρατόρων έως Μυκάλης), Προμάχων, πάροδος Προμάχων, Ύδρας, Σωκράτους, Παρθενώνος (από Σελεύκου έως Λυσιμάχου), Λυσιμάχου (από Παρθενώνος έως Μεσογίδως), Ολυμπίου Διός, Μεσογίδος, πάροδος Καππαδοκίας, Αιμιλιανού Γρεβενών (από Νίγδης έως Μεγ. Αλεξάνδρου), Σινώπης, Αγίου Γεωργίου (νότια Εθν. Αντιστάσεως), Ομήρου (από Τραπεζούντος έως Αγίας Όλγας & από Μ. Αλεξάνδρου έως Καλλικράτειας), Αμμοχώστου, Βιθυνίας, Δωδεκανήσου (από Ελευθερίας έως Ρούμελης), Ικονίου (από Στρ. Μακρυγιάννη έως Ρόδων), Θ. Αργυροπούλου, Παμφυλίας (από Φρυγίας έως Λ. Κύμης)

✚ Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 3.129,12στρ.

- Περιοχή 1: Αλέκου Παναγούλη, Σηλυβρίας, 28^{ης} Οκτωβρίου , Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 2: Αλέκου Παναγούλη, Σηλυβρίας, 28^{ης} Οκτωβρίου, Αλαΐας
- Περιοχή 3: Αλέκου Παναγούλη, 28^{ης} Οκτωβρίου, Αλαΐας, Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 4: Αλέκου Παναγούλη, Αλαΐας, Ιφιγένειας, Λ.Ηρακλείου
- Περιοχή 5: 28^{ης} Οκτωβρίου , Ελευθερίου Βενιζέλου, Ρίμινι
- Περιοχή 6: 28^{ης} Οκτωβρίου , Ρίμινι, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 7: Ελευθερίου Βενιζέλου, Μηλιώρη, Σαρανταπόρου , Πιπτακού
- Περιοχή 8: Μηλιώρη, Σαρανταπόρου, Αττάλου, Ρίμινι, Σμύρνης, Ικαρίας
- Περιοχή 9: Σαρανταπόρου, Αττάλου, Ρίμινι, Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 10: Ρίμινι, Αγνώστων Ηρώων, Κώστα Βάρναλη, Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 11: Σμύρνης, Αγνώστων Ηρώων, Κώστα Βάρναλη, Λ. Ηρακλείου, Ελ Αλαμείν
- Περιοχή 12: Ικαρίας, Σμύρνης, Ταύρου, Μηλιώρη
- Περιοχή 13: Ελ Αλαμείν, Σμύρνης, Θειρών, Σεβαστείας, Κίου
- Περιοχή 14: Ελ Αλαμείν, Κίου, Σεβαστείας, Θειρών, Κρήτης
- Περιοχή 15: Ελ Αλαμείν, Λ. Ηρακλείου, Θειρών, Κρήτης
- Περιοχή 16: Παραδείσου, Θειρών, Σεβαστείας, Κιουτάχειας

- Περιοχή 17: Σεβαστείας, Θειρών, Λυκούργου, Κιουτάχειας
- Περιοχή 18: Λυκούργου, Λ. Ηρακλείου, Θυατείρων
- Περιοχή 19: Κιουτάχειας, Λυκούργου, Αμισσού, Σαγγαρίου, Λεύκης
- Περιοχή 20: Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Πάρσης
- Περιοχή 21: Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Ανδρέα Κάλβου, Σουλίου, Δέρκων, Ανατολής
- Περιοχή 22: Λ. Ηρακλείου, 28^{ης} Οκτωβρίου, Δέρκων, Ανατολής
- Περιοχή 23: Σουλίου, Δέρκων, Τζαβέλλα, Ανδρέα Κάλβου
- Περιοχή 24: Λ. Ηρακλείου, Αλέκου Παναγούλη, Ανδρέα Κάλβου, Τζαβέλλα, Αναξαγόρα, 28^{ης} Οκτωβρίου
- Περιοχή 25: Λ. Ηρακλείου, Ιπποκράτους, Ανδρέα Κάλβου, Αλέκου Παναγούλη
- Περιοχή 26: Διονυσίου Σολωμού, Αδριανού, Αλέκου Παναγούλη
- Περιοχή 27: Διονυσίου Σολωμού, Αλέκου Παναγούλη, Σινιόσογλου, Φιλικής Εταιρείας, Εμμανουήλ Παππά, Φιλελλήνων
- Περιοχή 28: Φιλελλήνων, Διονυσίου Σολωμού, Αγίου Γεωργίου, Νυμφαίου
- Περιοχή 29: Αγίου Γεωργίου, Νυμφαίου, Φιλελλήνων, Κυδωνιών
- Περιοχή 30: Αγίου Γεωργίου, Κυδωνιών, Φιλελλήνων, Εμ. Παππά, Στράβωνος, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 31: Γυμνασίου, Χρ. Σμύρνης, Κυδωνίων, Αγ. Γεωργίου, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 32: Ιωλκού, Κασταμονής, Αργάνων, Βυζαντίου
- Περιοχή 33: Κασταμονής, Αργάνων, Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς
- Περιοχή 34: Κασταμονής, Ομορφοκκλησιάς, Βυζαντίου, Βιθυνίας
- Περιοχή 35: Κασταμονής, Αλαμάνας, Βυζαντίου, Βιθυνίας
- Περιοχή 36: Κασταμονής, Αλαμάνας, Βυζαντίου, Λ. Κύμης
- Περιοχή 37: πάροδος Βυζαντίου, Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 38: Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς, Εθν. Αντιστάσεως, Βιθυνίας

- Περιοχή 39: Βιθυνίας, Βυζαντίου, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 40: Φιλοθέης, Αφροδίτης, Αλαμάνας, Κασταμονής
- Περιοχή 41: Αφροδίτης, Αλαμάνας, Κασταμονής, Λ. Κύμης
- Περιοχή 42: Αφροδίτης, Λ. Κύμης, Μαρίνου Αντύπα, Πατταϊωάννου Ι.
- Περιοχή 43: Λ. Κύμης, Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, Λέσβου, Αλσουπόλεως, Ηπείρου, Σαμοθράκης
- Περιοχή 44: Ηπείρου, Σαμοθράκης, Λ. Κύμης, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου
- Περιοχή 45: Ηπείρου, Πλατεία Παναιτωλίου, Μακεδονομάχων, Αγίου Γεωργίου, Λαυρίου, Αλσουπόλεως
- Περιοχή 46: Μακεδονομάχων, Λαυρίου, Πεύκων, Καποδιστρίου, Ρούμελης
- Περιοχή 47: Ρούμελης, Καποδιστρίου, Δωδεκανήσου, Περγάμου, Λ. Κύμης, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου
- Περιοχή 48: Πεύκων, Λαυρίου, Καποδιστρίου
- Περιοχή 49: Μητρ. Προκοπίου, Αντ/χη Κυρκίδη, Αργένους, Μήδειας
- Περιοχή 50: Μήδειας, Αμμοχώστου, Εθν. Αντιστάσεως, Ελευθερίας
- Περιοχή 51: Μήδειας, Τσαλδάρη, Χανίων, Νίγδης, Ρεθύμνου, Κυκλάδων
- Περιοχή 52: Νίγδης, Εθν. Αντιστάσεως, Ομορφοκκλησιάς, Αριστοτέλους
- Περιοχή 53: Νίγδης, Χανίων, Τσαλδάρη, Μήδειας, Αριστοτέλους
- Περιοχή 54: Μήδειας, Αριστοτέλους, Νίγδης, Αγγέλου Σικελιανού
- Περιοχή 55: Ολυμπίας, Γαληνού, Αγίας Όλγας, Νικολάου Γιαννά
- Περιοχή 56: Σαφραμπόλεως, Νικολάου Γιαννά, Νίγδης, Μαιάνδρου
- Περιοχή 57: Νίγδης, Μαιάνδρου, Σαφραμπόλεως, Μπιζανίου
- Περιοχή 58: Σαφραμπόλεως, Μπιζανίου, Νίγδης, Σινώπης
- Περιοχή 59: Γαληνού, Αγίας Όλγας, Αγίου Γεωργίου, Σινώπης, Σαφραμπόλεως
- Περιοχή 60: Φρίξου, Ζήλων, Μαλακοπής, Σινώπης
- Περιοχή 61: Ζήλων, Μαλακοπής, Κρέσνας, Τρ. Αυγερινού, Μυκάλης

- Περιοχή 62: Κρέσνας, Μαλακοπής, Αγίου Γεωργίου, Παρ. Αγίας Όλγας, Εθν. Αντιστάσεως, Τρ. Αυγερινού
- Περιοχή 63: Τρ. Αυγερινού, Μυκάλης, Παπαφλέσσα, Χρυσουπόλεως, Αθ. Διάκου
- Περιοχή 64: Χρυσουπόλεως, Αθ. Διάκου, Γυμνασίου, Παπαφλέσσα
- Περιοχή 65: Φρίξου, Θράκης, Αρχιμήδους, Λυκαονίας, Ξάνθου, Λάμπρου Κατσώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Σινώπης
- Περιοχή 66: Μυκάλης, Κιρκίνης, Ύδρας, Μακελαράκη, Αρχιμήδους
- Περιοχή 67: Μακελαράκη, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Σαλαμίνας
- Περιοχή 68: Σαλαμίνας, Αρχιμήδους, Λάμπρου Κατσώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Μακεδονίας
- Περιοχή 69: Μακεδονίας, Κολοκοτρώνη, Μιλήτου, Σαλαμίνας
- Περιοχή 70: Μιλήτου, Σαλαμίνας, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Κύπρου, Κολοκοτρώνη
- Περιοχή 71: Ελικώνος, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Αβέρωφ
- Περιοχή 72: Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Κολοκοτρώνη, Αδριανουπόλεως, Λόρδου Βύρωνα, Σινόπουλου, Αγ. Αναστασίας
- Περιοχή 73: Ζήλων, Σινόπουλου, Λόρδου Βύρωνα, Νικομήδειας, Διοπόλεως, Γαδιλων
- Περιοχή 74: Λόρδου Βύρωνα, Νικομήδειας, Σινόπουλου, Δημοσθένους
- Περιοχή 75: Λόρδου Βύρωνα, Μακεδονίας, Κολοκοτρώνη, Εφέσου
- Περιοχή 76: Μακεδονίας, Αιμιλιανού Γρεβενών, Κορδελιού, Λάμπρου Κατσώνη, Ηνωμένων Εθνών
- Περιοχή 77: Κορδελιού, Νίγδης, Ηνωμένων Εθνών, Λάμπρου Κατσώνη
- Περιοχή 78: Νίγδης, Ομήρου, Λαοδικείας, Βασιλείου Βουλγαροκτόνου, Παγκοσμίου Αρμονίας, Ηνωμένων Εθνών
- Περιοχή 79: Νίγδης, Άγγελου Σικελιανού, Αγ. Ευσταθίου, Μήδειας
- Περιοχή 80: Παγκοσμίου Αρμονίας, Ηνωμένων Εθνών, Δευκαλίωνος, Μήδειας
- Περιοχή 81: Δημοσθένους, Δευκαλίωνος, Καππαδοκίας, Δεμιρδεσίου, Πτολεμαίων

- Περιοχή 82: Δεμιρδεσίου, Πτολεμαίων, Ωρωπού
- Περιοχή 83: Μήδειας, Παρθενίου, Δεμιρδεσίου, Δευκαλίωνος
- Περιοχή 84: Μήδειας, Παρθενίου, Δεμιρδεσίου, Άγγελου Σικελιανού
- Περιοχή 85: Άγγελου Σικελιανού, Μήδειας, Αριστοτέλους, Δεμιρδεσίου
- Περιοχή 86: Μήδειας, Αριστοτέλους, Δεμιρδεσίου, Κωστή Παλαμά
- Περιοχή 87: Κωστή Παλαμά, Μήδειας, Αργένους, Δεμιρδεσίου
- Περιοχή 88: Δεμιρδεσίου, Μήδειας, Αργένους

✚ Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 19

- Θέση 1: Αλέκου Παναγούλη & Ελευθερίου Βενιζέλου
- Θέση 2: Ιφιγένειας & Λ. Ηρακλείου
- Θέση 3: Ρίμινι & 28^{ης} Οκτωβρίου
- Θέση 4: 28^{ης} Οκτωβρίου & Λ. Ηρακλείου
- Θέση 5: Λ. Ηρακλείου & Ελ Αλαμείν
- Θέση 6: Ελ Αλαμείν & Σμύρνης
- Θέση 7: Λ. Ηρακλείου & Δελμησού
- Θέση 8: Αλέκου Παναγούλη & Μιλτιάδου
- Θέση 9: Δωδεκανήσου & Μεσσηνίας(480247.8,4209700.6)
- Θέση 10: Δωδεκανήσου & Μεσσηνίας(480490.4,4209492.4)
- Θέση 11: Αγίου Γεωργίου & Παρ. Αγίας Όλγας
- Θέση 12: Αγίου Γεωργίου, Σινώπης & Κων. Παλαιολόγου
- Θέση 13: Αιμιλιανού Γρεβενών, Πανόρμου & Νίγδης
- Θέση 14: Δημοσθένους & Λόρδου Βύρωνα
- Θέση 15: Λόρδου Βύρωνα & Σινοπούλου
- Θέση 16: Μήδειας & Δευκαλίωνος
- Θέση 17: Φιλίππου, Χανίων & Νίγδης
- Θέση 18: Μήδειας & Ευτυχίας
- Θέση 19: Χειμάρρας & Ιουστινιανού

- ✚ Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 2
 - Θέση 1: Λ. Καποδιστρίου (στάση Γέφυρα)
 - Θέση 2: Χίου (μεταξύ Λ. Κύμης & Λήμνου)

- ✚ Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 2
 - Θέση 1: Δευκαλίωνος – πλατεία Παλαιολόγου (μεταξύ Καππαδοκίας και Ολυμπιάδος)
 - Θέση 2: Περάν & Φιλικής Εταιρείας (διερεύνηση υπόγειου χώρου στάθμευσης)

- ✚ Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 445,36 στρ
 - Περιοχή 1: Σμύρνης – Ελ Αλαμείν – Λ. Ηρακλείου – Δ. Δούκαρη – Κρήτης – Ρήγα Φεραίου
 - Περιοχή 2: Σμύρνης - Ελ Αλαμείν – Λ. Ηρακλείου – Κ. Βάρναλη – Αγίων Αναργύρων - Ικαρίας
 - Περιοχή 3: Κ. Βάρναλη – Αγίων Αναργύρων – Ικαρίας – Σμύρνης – Αγνώστων Ηρώων
 - Περιοχή 4: Κ. Βάρναλη- Αγνώστων Ηρώων – Ελευθερίου Βενιζέλου – Λ. Ηρακλείου
 - Περιοχή 5: Αγνώστων Ηρώων – Σμύρνης – Ηλιουπόλεως - Ελευθερίου Βενιζέλου
 - Περιοχή 6: Ελευθερίου Βενιζέλου – Μιχαήλ Καραόλη – 28^{ης} Οκτωβρίου - Αγνώστων Ηρώων
 - Περιοχή 7: Αγνώστων Ηρώων - 28^{ης} Οκτωβρίου – Λ. Ηρακλείου - Ελευθερίου Βενιζέλου 28^{ης} Οκτωβρίου
 - Περιοχή 8: Αμπατζόγλου – Αλέκου Παναγούλη – Λ. Ηρακλείου - 28^{ης} Οκτωβρίου
 - Περιοχή 9: Αλέκου Παναγούλη – Σεϊζάνη – Ιφιγένειας - Λ. Ηρακλείου
 - Περιοχή 10: Λ. Ηρακλείου – Ιπποκράτους – παρ. Ιπποκράτους - Αλέκου Παναγούλη
 - Περιοχή 11: Λ. Ηρακλείου - Αλέκου Παναγούλη – Δέρκων – Αναξαγόρα – 28^{ης} Οκτωβρίου

- Περιοχή 12: Τζαβέλλα – Αναξαγόρα – Ανατολής – Δέρκων – Σουλίου – Ανδρέα Κάλβου
 - Περιοχή 13: Λ. Ηρακλείου - 28^{ης} Οκτωβρίου – Αναξαγόρα - Ανατολής
 - Περιοχή 14: Ανατολής - Λ. Ηρακλείου – Πάρσης – Ανδρέα Κάλβου – Σουλίου
 - Περιοχή 15: Πάρσης – Αγ. Γεωργίου – Νυμφαίου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Λ. Ηρακλείου
 - Περιοχή 16: Γυμνασίου - Χρυσοστόμου Σμύρνης – Μυριοφύτου – Εθν. Αντιστάσεως
 - Περιοχή 17: Αγ. Γεωργίου – Διονυσίου Σολωμού – Πάτμου - Νυμφαίου
- ✚ Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής για την ενίσχυση του Θεσμοθετημένου Δικτύου Ποδηλάτου (Μητροπολιτικού Δικτύου & Δικτύου Μελέτης για τον Σχεδιασμό Διαδρομής Ποδηλάτου κατά μήκος της Λ. Εθν. Αντιστάσεως (2011)): 9,42km
- Διαδρομή 1: Σελινούντος (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 2: Ρίμινι – Σμύρνης – Ικαρίας – Αγίων Αναργύρων – Ευαγγελικής Σχολής (σύνδεση τμημάτων Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 3: Άλσους – Σμύρνης – Δημ. Δούκαρη – Σεβαστείας – Σόλωνος – Λυκούργου – Θυατείρων / Λεύκης – Κηφισσού (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 4: Πριγκιποννήσων – Δέρκων – Αθηνάς – Τζαβέλλα (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 5: Πέραν – Βοσπόρου – Βιθυνίας (σύνδεση Α' και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 6: Βοσπόρου – Αλαμάνας – Αφροδίτης – Αλσουπόλεως – Λήμνου (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 7: Λήμνου – Αλσουπόλεως – Ηπείρου – Ρόδων (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Α' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
 - Διαδρομή 8: Παπαφλέσσα – Μυκάλης – Φρίξου – Μ. Αλεξάνδρου Τυάνων / Αγίας Λαύρας (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)

- Διαδρομή 9: Κύπρου – Σινόπουλου – Δημοσθένους – Μακεδονίας / Γορδίου – Ηνωμένων Εθνών – Λαοδικείας (σύνδεση μεταξύ Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- Διαδρομή 10: Ολυμπίας (σύνδεση μεταξύ Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)

✚ Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 37,49km

- Διαδρομή 1: Πίνδου – Νίγδης – Κερασούντος – Λαοδικείας – Λευκωσίας – Μαιάνδρου – Αίνου – Νικολάου Γιαννά – Μάντηκα Χρήστου – Ολυμπίας – Φιλίππου – Χανίων – Κυκλάδων / Τσαλδάρη – Φερτεκίου – Αίνου – Γρ. Ξενόπουλου – Δερμιδεσίου - Αναγεννήσεως
- Διαδρομή 2: παρ. Αλέκου Παναγούλη – Κιλκίς – Ελευθερίου Βενιζέλου – Χίου – Μηλιώρη Ι.- Ταύρου – Ταρσού – Παραδείσου – Μαινεμένης – Σεβαστείας – Θουατείρων – Αβέρωφ – Παπαφλέσσα

Εναλλακτική α: Μυκάλης – Φρίξου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Αγγέλου Σικελιανού / Αναγεννήσεως – Σαφραμπόλεως – Αγγέλου Σικελιανού – Κων. Παλαιολόγου – Ομήρου – Αγίας Όλγας

Εναλλακτική β: Κιρκίνης – Ύδρας - Προμάχων

- Διαδρομή 3: Λυκούργου – Αμισσού – Κηφισού – Παπαναστασίου Αλεξάνδρου – Αβέρωφ – Ελίκωνος – Κύπρου – Σινόπουλου – Πτολεμαίων – Πανδοσίας – Σελεύκου – Μεσογείας – Κατπαδοκίας – Δευκαλίωνης / Ηνωμένων Εθνών – Λάμπρου Κατσώνη

Εναλλακτική α: Καψάλη – Μονής Πυρσού – Εφέσου

Εναλλακτική β: Κορδελιού – Σινώπης – Αγίου Γεωργίου – Αντλιοστασίου – Μυριοφύτου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ελ Αλαμείν – Παπαϊωακείμ – Ικαρίας / Κρήτης

- Διαδρομή 4: Αγίας Αναστασίας – Ναυαρίνου – Πλαταιών – Σωκράτους – Μωραϊτίνη – Σαλαμίνας – Καλλιπόλεως – Παρ. Καλλιπόλεως – Μακελαράκη – Σαλαμίνας – Αρχιμήδους – Λυκαονίας - Σαρδέων – Θράκης – Μυκάλης – Τρ. Αυγερινού – Κοραή – Ταγματάρχη Βελισσαρίου – Χρυσουπόλεως – Αθανασίου Διάκου – Γυμνασίου – Λ. Ηρακλείου – Δελμησού – Θειρών / Κρήτης – Ελ Αλαμείν – Πάρσης – Κώστα Βάρναλη – Παλαιών Πατρών Γερμανού – Καραολίδου – Ραιδεστού – Ηλιουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου –

Εναλλακτική α: Παύλου Μελά – Ρίμινι

Εναλλακτική β: 28^{ης} Οκτωβρίου – 40 Εκκλησιών – Καβάλας – Μέτρων – Αλέκου Παναγούλη

- ο Διαδρομή 5: Αλέκου Παναγούλη – Νικολάου Πλαστήρα - 28^{ης} Οκτωβρίου – Λ. Ηρακλείου –

Εναλλακτική α: Αγίου Βασιλείου – Μεσολογγίου – Ασκληπιού

Εναλλακτική β: Μικράς Ασίας – Κάλβου – Αγίου Γεωργίου – Μπουμπουλίνας – Νυμφαίου – Πάτμου – Μυστρά- Φιλελλήνων – Ραμνούντος – Εμμανουήλ Παππά – Μάντηκα Χρήστου – παράδρομος Εθν. Αντιστάσεως – Κω – Βυζαντίου – Αλαμάνας – Περγάμου – Ικονίου – Πλατεία Παναιτωλικού – Ελευθερίας – Λαυρίου / Αλσουπόλεως – Αφροδίτης – Φρυγίας

- ο Διαδρομή 6: Ηλιουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου – Αγνώστων Ηρώων – Τσουρουκτσόγλου – Κλιμάνογλου - 28^{ης} Οκτωβρίου – Αλαΐας – παράδρομος Αλαΐας – Αγίου Κωνσταντίνου – Ηροδότου Αττικού – Αμπατζόγλου – Αλέκου Παναγούλη – Σεϊζάνη – Ιφιγένειας – Λ. Ηρακλείου – Ιπποκράτους – παρ. Ιπποκράτους

Εναλλακτική α: Αλέκου Παναγούλη – Πλούτωνος – Ευτέρπης

Εναλλακτική β: Δέρκων / Τζαβέλλα – Ανδρέα Κάλβου – Διονυσίου Σολωμού – Φιλελλήνων - Ραμνούντος – Εμμανουήλ Παππά – Μάντηκα Χρήστου - παράδρομος Εθν. Αντιστάσεως – Ομορφοκκλησιάς – Τυρολόης

- ο Διαδρομή 7: Εμμανουήλ Παπά – Πέραν

Εναλλακτική α: Βοσπόρου – Βιθυνίας / Αλαμάνας – Παπαϊωάννου Ι. – Θ. Αργυροπούλου – Φρυγίας – Μαρίνου Αντύπα – Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη – Λαυρίου – Τήνου – Δωδεκανήσου

Εναλλακτική β: Μουταλάσκη – Ζωοδόχου Πηγής – Ηρώων Καλογρέζας – Λαγκαδά – Βιθυνίας – Αμμοχώστου – Κνωσού – Ελευθερίας - Μήδειας

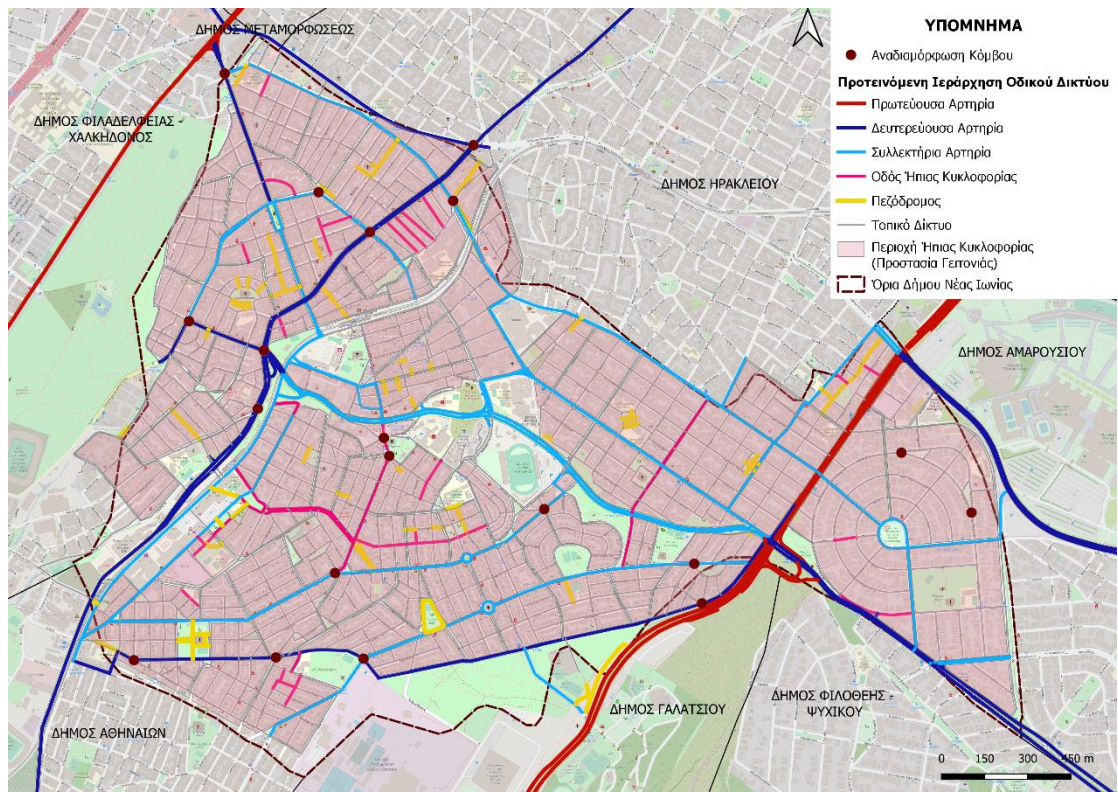
✚ Εγκατάσταση νέων σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 11

✚ Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 26,76km

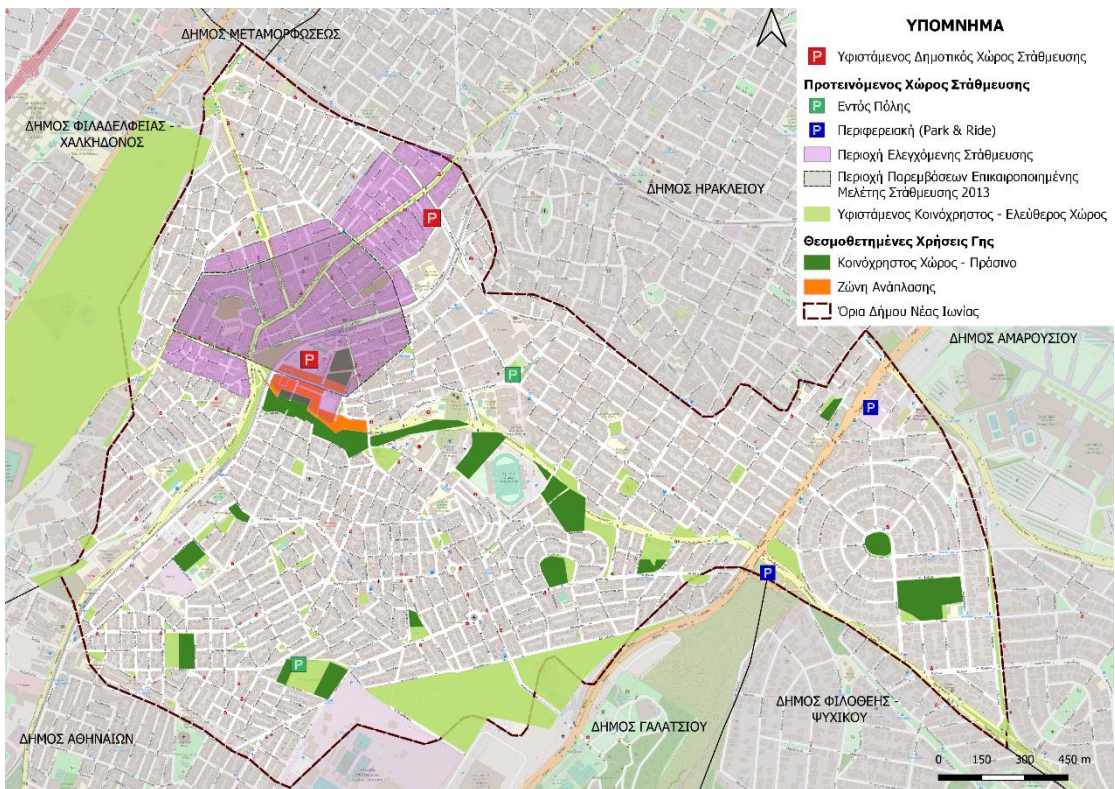
✚ Δημιουργία Περιοχών Προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 4.134,38στρ

✚ Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας πέριξ Μετρό και Νοσοκομείου (Ακτίνα: 300m) , Έκταση: 1148,49στρ

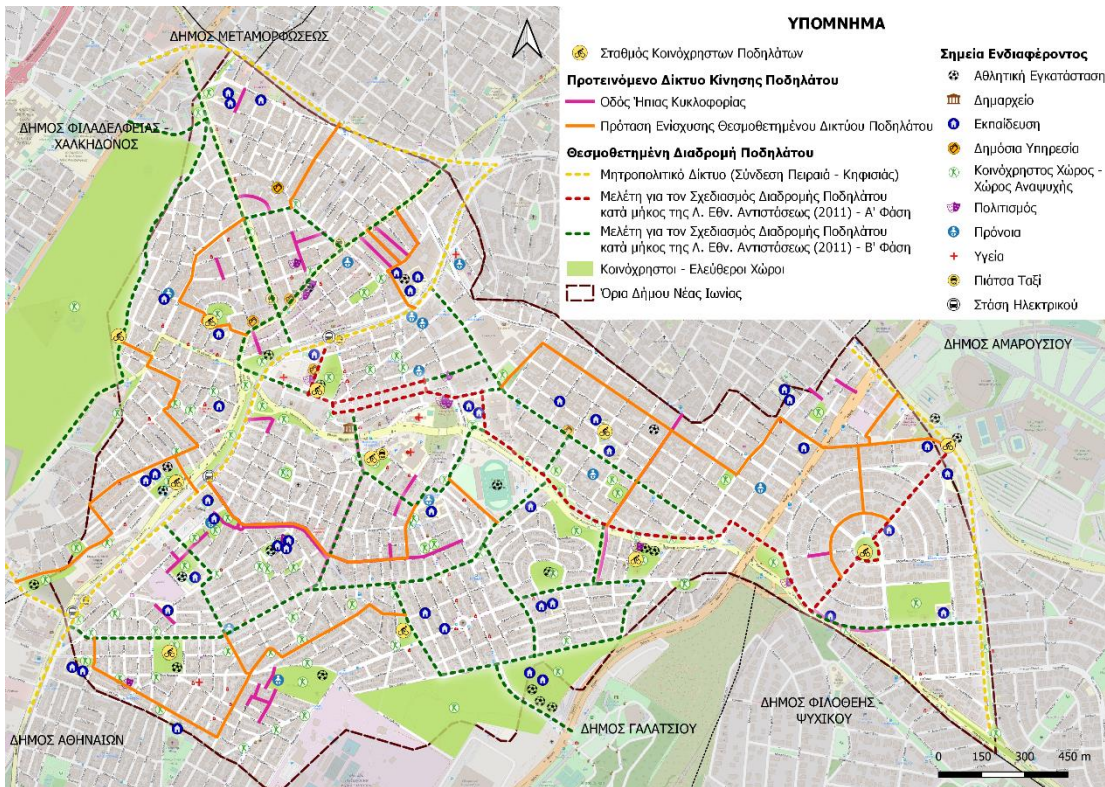
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



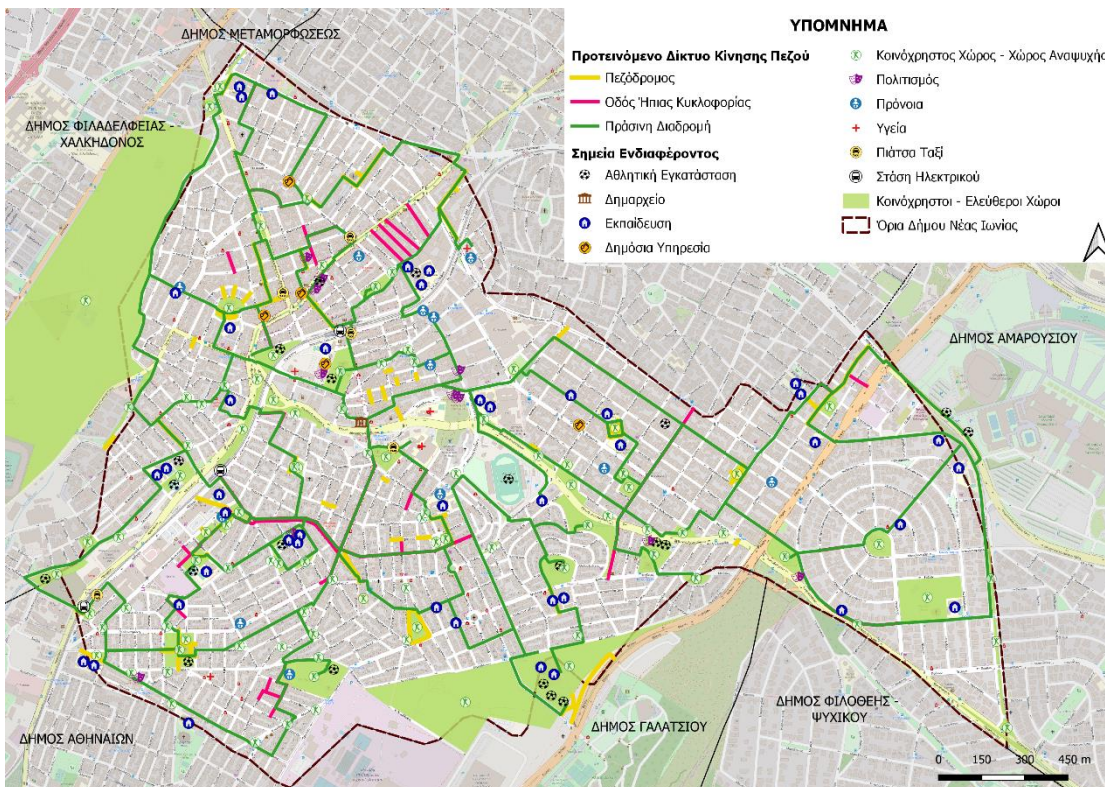
Εικόνα 1 - Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



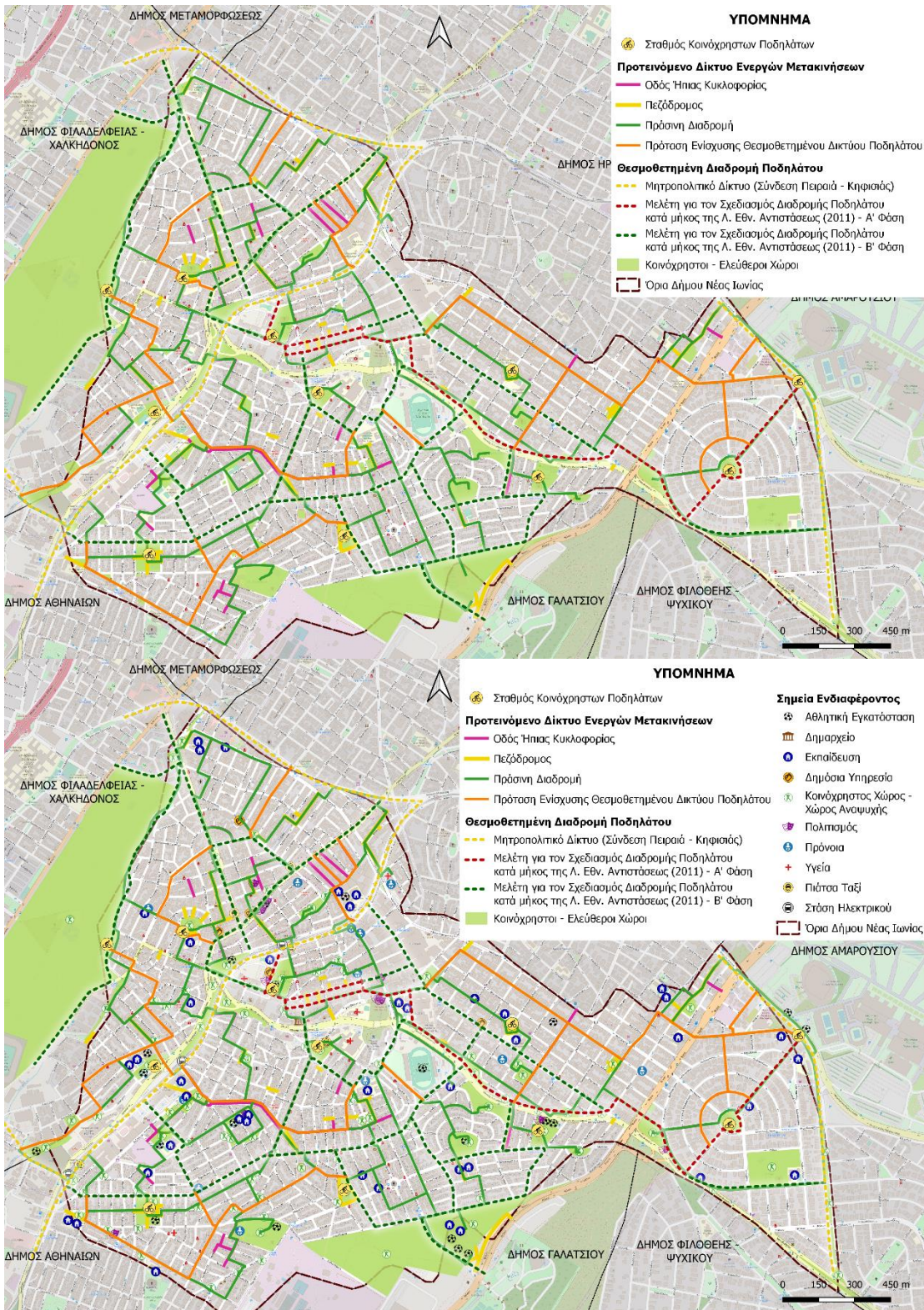
Εικόνα 2 - Διαχείριση Στάθμευσης



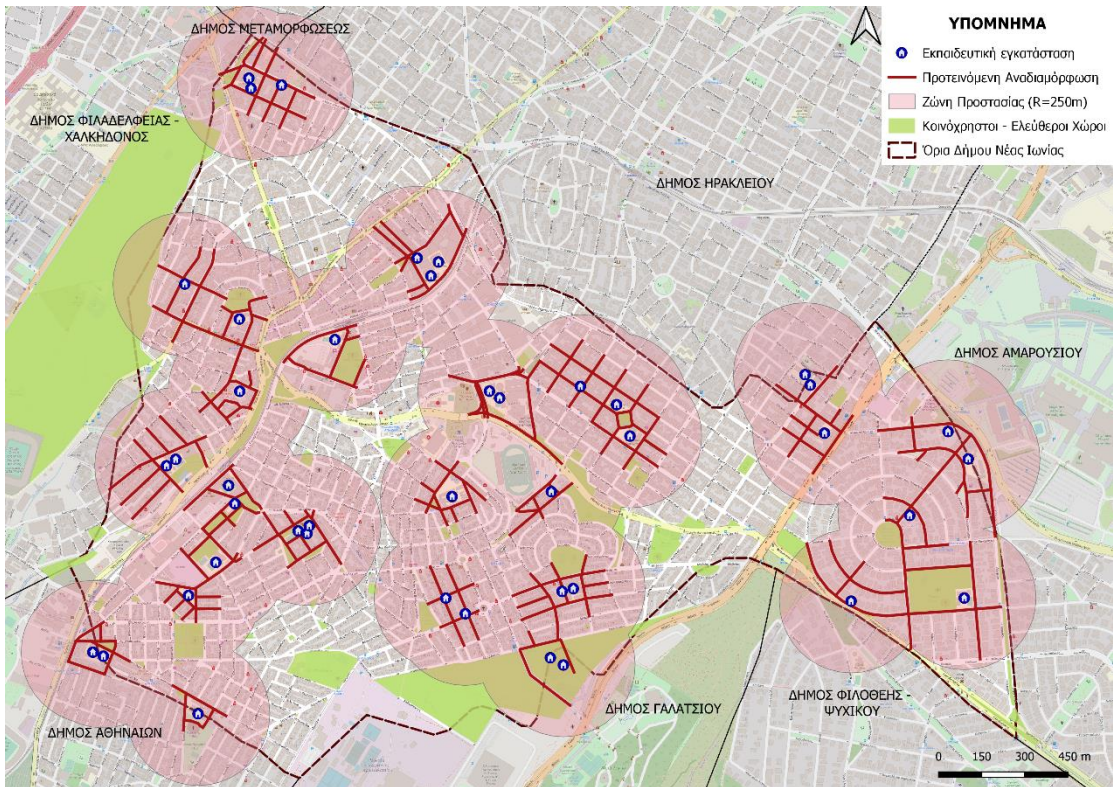
Εικόνα 3 - Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



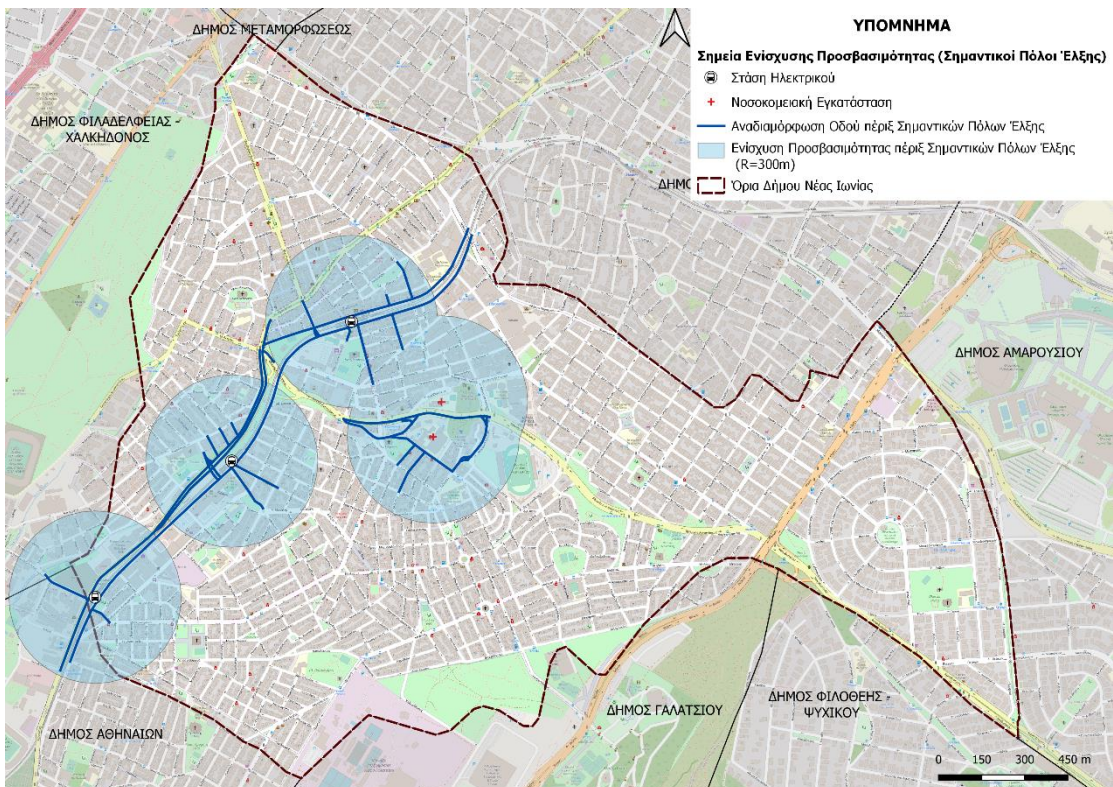
Εικόνα 4 - Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 5 - Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 6 - Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 7 - Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

4. Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

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

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

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

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

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

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Νέας Ιωνίας και των άλλων συναρμόδιων φορέων και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα 28 δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες διεθνώς αναγνωρισμένων προτύπων σχετιζόμενοι με τις ανάλογες προτεραιότητες ανά κατηγορία. Επιπλέον ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 4: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας

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 Νέας Ιωνίας)	13 σταθμοί φόρτισης	25 σταθμοί φόρτισης	32 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	3,04% στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο Νέας Ιωνίας (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο Νέας Ιωνίας (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3	Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός της Νέας Ιωνίας)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο Νέας Ιωνίας	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο Νέας Ιωνίας	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο Νέας Ιωνίας
2.4	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	91.444 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 της Νέας Ιωνίας κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Νέας Ιωνίας κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο της Νέας Ιωνίας κατά 15%

3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,7% (3,51% περπάτημα και 0,19% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο της Νέας Ιωνίας
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	47,19% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Ιωνίας
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	506 ράμπες ΑμεΑ στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο Νέας Ιωνίας
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 98,77%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100% και βελτίωση των υπηρεσιών	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100% και βελτίωση των υπηρεσιών	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100% και βελτίωση των υπηρεσιών

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	3,7% περπάτημα και 0,19% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας (3,51%)	15% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας (11%)	27% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας (19%)	45% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο Νέας Ιωνίας (27%)
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	84,13% 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	29 επικίνδυνοι κόμβοι	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	10-30 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής (ανάλογα την γραμμή)	Max 15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	Max 11 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	Max 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)	1 σταθμοί park n ride	2 σταθμοί park n ride	2 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 εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
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

Ο υπολογισμός ενός ποσοτικού δείκτη απαιτεί τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων και την επεξεργασία αυτών με χρήση κατάλληλου λογισμικού.

*** Βασικό στοιχείο για την αξιολόγηση της επιτυχίας του ΣΒΑΚ Νέας Ιωνίας είναι η παρακολούθηση της διακύμανσης της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο με τη διενέργεια τακτικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και ερευνών.

Στους επόμενους πίνακες δίνονται οι ενδεικτικές απαιτήσεις δεδομένων ανά δείκτη, καθώς και πιθανές πηγές παροχής πρωτογενών δεδομένων. Παράλληλα, παρουσιάζονται ενδεικτικά μεθοδολογικά βήματα για τον τελικό υπολογισμό του κάθε δείκτη. Τέλος, οι πίνακες προτείνουν τις απαιτήσεις σε λογισμικό και τον αρμόδιο φορέα υπολογισμού του κάθε δείκτη.

Πίνακας 5: Μεθοδολογία Παρακολούθησης Δείκτης Π.1.1.

Ονομασία Δείκτη/ Στόχου	Π.1.1. Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός ηλεκτροκίνητων οχημάτων του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορούντων οχημάτων Δήμου ανά καύσιμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις Στοιχεία υπηρεσιών για αριθμό οχημάτων με εναλλακτικά καύσιμα
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστού ηλεκτρικών οχημάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 6: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.1.2

Ονομασία Δείκτη	Π.1.2. Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο (για όλους τους τύπους οχημάτων)
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνολο σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ΦΗΟ ανά τυπολογία οχήματος
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Υπολογισμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων εντός του Δήμου και υπολογισμοί κάλυψης κατοικημένων περιοχών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel & GIS
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 7: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.1.3

Ονομασία Δείκτη	Π.1.3. Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
Μονάδα μέτρησης	Μεταβολή του κόστους μεταφορών για άτομα που έχουν υιοθετήσει εναλλακτικές πρακτικές μετακίνησης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Κόστος μεταφοράς πριν και μετά την στροφή στα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 2) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 3) Υπολογισμός κρίσιμων μεγεθών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 8: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.1

Ονομασία Δείκτη	Π.2.1. Μείωση διαμπερών ροών
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό διαμπερότητας στην περιοχή, υπό εξέταση, του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός οχημάτων που συμβάλλουν στην διαμπερότητα μιας περιοχής - Κυκλοφοριακοί φόρτοι/ μετρήσεις διακύμανσης της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο με τη διενέργεια τακτικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και ερευνών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Κυκλοφοριακές μετρήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	4) Σχεδιασμός διαδικασίας συλλογής δεδομένων 5) Συλλογή κυκλοφοριακών δεδομένων 6) Υπολογισμός κρίσιμων μεγεθών
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Λογισμικό επεξεργασίας βίντεο, και ευφυή συστήματα μεταφορών που έχουν προμηθευτεί από το Δήμο
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 9: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.2

Ονομασία Δείκτη	Π.2.2. Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό πεζοδρομημένων οδών στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο - δίκτυο πεζόδρομων στο Δήμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πεζοδρομημένων οδών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πεζοδρομημένων οδών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πεζοδρομημένων οδών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 10: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.3

Ονομασία Δείκτη	Π.2.3. Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
Μονάδα μέτρησης	Συνολικό μήκος (m) πράσινων διαδρομών
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ Χωρικά δεδομένα από Δήμο σύμφωνα με την πρόοδο των παρεμβάσεων
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων πράσινων διαδρομών 3) Υπολογισμός μήκους νέων πράσινων διαδρομών 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων πράσινων διαδρομών ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 11: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.2.4

Ονομασία Δείκτη	Π.2.4. Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης Χιλιόμετρα δικτύου που άλλαξαν μορφή και μείωσαν τη δυνατότητα παρόδιας στάθμευσης
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός ποσοστού οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο. 3) υπολογισμός δημόσιου χώρου που δημιουργήθηκε από τις αναπλάσεις και την κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 12: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.1

Ονομασία Δείκτη	Π.3.1. Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
Μονάδα μέτρησης	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (tn CO ₂) στο Δήμο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Σύνθεση κυκλοφορούντων οχημάτων ανά καύσιμο και μετρήσεις εκπομπών
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρητές ατμοσφαιρικών δεδομένων και μετρήσεις εκπομπών
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Υπολογισμός εκπομπών με βάση τυπικές τιμές ανά καύσιμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, Surveymonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 13: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.2

Όνομασία Δείκτη	Π.3.2. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επίπεδα θορύβου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Μετρήσεις θορύβου
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή επιπέδων θορύβου ανά γειτονιά 2) Χαρτογράφηση επιπέδων θορύβου 3) Υπολογισμός αριθμού και ποσοστού γειτονιών ως προς το συνολικό αστικό χώρο
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 14: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.3

Όνομασία Δείκτη	Π.3.3. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφοράς
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφυών συστημάτων μεταφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο. Στοιχεία διακύμανσης της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο με τη διενέργεια τακτικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και ερευνών

Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) διακύμανσης της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο με τη διενέργεια τακτικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και ερευνών 4) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 15: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.3.4

Ονομασία Δείκτη	Π.3.4. Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Ψηφιοποίηση νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 3) Υπολογισμός μήκους νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας 4) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών ήπιας κυκλοφορίας ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας

Πίνακας 16: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.1

Όνομασία Δείκτη	Π.4.1. Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας
Μονάδα μέτρησης	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Πλάτος πεζοδρομίου ανά οδικό τμήμα Πυκνότητα διαβάσεων πεζών ή και ασφαλών σημείων διάσχισης Χλμ δικτύου με υποδομές προσβασιμότητας ελεύθερες εμποδίων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή τιμής πλάτους σε πεζοδρόμια που έγιναν παρεμβάσεις, προσδιορισμός σημείων που έγιναν παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας 3) Υπολογισμός μέσου πλάτους πεζοδρομίου στο σύνολο του αστικού χώρου 4) σύγκριση βελτίωσης βαδησιμότητας (χλμ προσβάσιμων υποδομών πριν και μετά)
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 17: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.2

Όνομασία Δείκτη	Π.4.2. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό των οδών με ράμπες ΑμεΑ και οδεύσεις τυφλών στο Δήμο Ποσοστό Φ/Σ με ηχητική διάταξη για άτομα περιορισμένης όρασης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο Εύρος παρεμβάσεων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ Δεδομένα δήμου από παρεμβάσεις

Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή των οδών που μετά από παρεμβάσεις έχουν ράμπες ΑμεΑ και εξοπλισμό ΑΜΕΑ συνολικά (οδεύσεις, ηχητικές διατάξεις καθοδήγησης κ.α.) 3) Υπολογισμός ποσοστού νέων οδών με ράμπες ΑμεΑ και εξοπλισμό ΑΜΕΑ συνολικά (οδεύσεις, ηχητικές διατάξεις καθοδήγησης κ.α.) στο Δήμο ως προς το συνολικό οδικό δίκτυο
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 18: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.4.3

Ονομασία Δείκτη	Π.4.3. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό συνολικής επιφάνειας κάλυψης της περιοχής με δημόσια συγκοινωνία
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ Νέα δεδομένα από χρήση Συγκοινωνίας μετά τη σταδιακή εφαρμογή
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS και έρευνα ερωτηματολογίου 2) Αλλαγή του επιπέδου κάλυψης περιοχής με μέσα της δημόσιας-δημοτικής συγκοινωνίας 3) Υπολογισμός του νέου ποσοστού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας στο Δήμο
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 19: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.5.1

Ονομασία Δείκτη	Π.5.1. Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων μικροκινητικότητας ανά 500 κατοίκους
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Θέσεις σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων
Απαιτούμενα λογισμικά	QGIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 20: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.5.2

Ονομασία Δείκτη	Π.5.2. Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	<p>Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφύων συστημάτων μεταφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.</p> <p>Κυκλοφοριακοί φόρτοι/ μετρήσεις διακύμανσης της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο με τη διενέργεια τακτικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και ερευνών</p>
Βασικά βήματα υπολογισμού	<ol style="list-style-type: none"> 1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου και κυκλοφοριακές μετρήσεις 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 21: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.5.3

Ονομασία Δείκτη	Π.5.3. Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ταξιδιών με ΙΧ αυτοκίνητο
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφοράς
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	<p>Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφύων συστημάτων μεταφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.</p> <p>Κυκλοφοριακοί φόρτοι/ μετρήσεις διακύμανσης της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο με τη διενέργεια τακτικών κυκλοφοριακών μετρήσεων και ερευνών</p>
Βασικά βήματα υπολογισμού	<p>1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες και κυκλοφοριακές μετρήσεις</p> <p>2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου και επιτόπιων μετρήσεων</p> <p>3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης</p>
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 22: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.6.1

Ονομασία Δείκτη	Π.6.1. Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας που διαθέτουν σύστημα τηλεματικής. Αριθμός συστημάτων μετακινήσεων που είναι διασυνδεδεμένα
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Το σύνολο των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας-Οδικό δίκτυο. Διασυνδεδεμένες εφαρμογές
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Συλλογή πρωτογενών δεδομένων σε GIS 2) Αλλαγή του επιπέδου εξυπηρέτησης των στάσεων με χρήση νέων τεχνολογιών τηλεματικής 3) συλλογή στοιχείων διασύνδεσης συνόλου μέσων 3) Υπολογισμοί
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών), Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 23: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.6.2

Ονομασία Δείκτη	Π.6.2. Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό των νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών προσαρμοσμένες στη ζήτηση
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Επιλογές καθημερινής μετακίνησης και συμπεριφορά
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις και επεξεργασία δεδομένων που έχουν συλλεγεί μέσω των ευφύων συστημάτων μεταφορών που θα λειτουργήσουν στον Δήμο.
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός ποσοστών και αποστάσεων ανά μέσο μετακίνησης

Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 24: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.1

Ονομασία Δείκτη	Π.7.1. Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
Μονάδα μέτρησης	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας.
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 25: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.2

Ονομασία Δείκτη	Π.7.2. Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
Μονάδα μέτρησης	Μείωση (σε ποσοστό) των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αριθμός, θέσεις, σοβαρότητα τροχαίων συμβάντων σε επικίνδυνους κόμβους του Δήμου
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδια τροχαία, ΕΛΣΤΑΤ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Επεξεργασία δεδομένων από ΕΛΣΤΑΤ και σύγκριση με δεδομένα Τροχαίας πριν και μετά από τις ενέργειες παρέμβασης .
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 26: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.3

Ονομασία Δείκτη	Π.7.3. Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις αντιληπτής ασφάλειας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 27: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.7.4

Ονομασία Δείκτη	Π.7.4. Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) οδών που έχουν υποστεί αλλαγές αλφαλτόστρωσης
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Οδικό δίκτυο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Χωρικά δεδομένα από ανάδοχο ΣΒΑΚ
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση οδών που έχουν υποστεί αλλαγές αλφαλτόστρωσης στο Δήμο
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών).
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη).

Πίνακας 28: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.8.1

Ονομασία Δείκτη	Π.8.1. Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό ερωτηθέντων που δηλώνει υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Συμμετοχή στην αξιολόγηση του κυκλοφοριακού, πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού της περιοχής
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 29: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.9.1

Ονομασία Δείκτη	Π.9.1. Δημιουργία και Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας
Μονάδα μέτρησης	Χρόνος καθυστέρησης (σε λεπτά) των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας κατά τις ώρες αιχμής
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολόγηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου εντός 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός αποτελεσμάτων αξιολόγησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 30: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.9.2

Ονομασία Δείκτη	Π.9.2. Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
Μονάδα μέτρησης	Αριθμός οργανωμένων χώρων στάθμευσης και νούμερο θέσεων στάθμευσης που παρέχει ο κάθε χώρος.
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης (park n ride)
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δήμος Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Χαρτογράφηση νέων οργανωμένων χώρων στάθμευσης σε περιβάλλον GIS 2) Υπολογισμός αριθμού νέων θέσεων στάθμευσης για κάθε χώρο.
Απαιτούμενα λογισμικά	GiS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας

Πίνακας 31: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.9.3

Όνομασία Δείκτη	Π.9.3. Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Αξιολογήσεις υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Νέα έρευνα ερωτηματολογίου για τις μετακινήσεις
Βασικά βήματα υπολογισμού	1) Σχεδιασμός ερωτηματολογίου λαμβάνοντας υπόψη τους δείκτες 2) Διενέργεια έρευνας ερωτηματολογίου 3) Υπολογισμός μέσου επιπέδου ικανοποίησης
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, Διαδικτυακή πλατφόρμα σχεδιασμού ερωτηματολογίου όπως Google Forms, SurveyMonkey, κ.α.
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δήμος Νέας Ιωνίας και ΟΑΣΑ (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Πίνακας 32: Μεθοδολογία παρακολούθησης δείκτης Π.10.1

Όνομασία Δείκτη	Π.10.1. Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
Μονάδα μέτρησης	Ποσοστό του Δήμου το οποίο εξυπηρετείται από ένα έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας
Απαιτούμενα πρωτογενή δεδομένα	Συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας στον Δήμο
Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Δημος Νέας Ιωνίας
Βασικά βήματα υπολογισμού	Χαρτογράφηση μικρών κέντρων εφοδιαστικής αλυσίδας που λειτουργούν μέσα στα όρια του Δήμου, καθώς και χαρτογράφηση των περιοχών του Δήμου που εξυπηρετούνται από ένα έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας
Απαιτούμενα λογισμικά	Excel, GIS (Γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών)
Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό	Δημος Νέας Ιωνίας (ίδια επεξεργασία ή ανάθεση σε εξωτερικό συνεργάτη)

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Νέας Ιωνίας οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του ΣΒΑΚ και να τα διασυνδέσει με τα ευρύτερα χωρικά δεδομένα που έχει στην κατοχή του (πολεοδομικά δεδομένα, στοιχεία περιβάλλοντος κ.α.). Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών και ειδικών σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 2, 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Κάθε 5 χρόνια, προτείνεται να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου και ρύπανσης προτείνεται να πραγματοποιούνται κάθε 2ετία ή να υπάρχουν συστήματα συνεχούς παρακολούθησης.

5. Διαδικασία Θεσμοθέτησης & Έγκρισης ΣΒΑΚ

Το τελικό ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014, 2019), συνοψίζει τα αποτελέσματα όλων των προηγούμενων δραστηριοτήτων, χωρίς αναλυτικές λεπτομέρειες.

Μετά από ένα τελικό έλεγχο ποιότητας, το έγγραφο, συμπεριλαμβανομένων των δράσεων και του σχεδίου του προϋπολογισμού, πρέπει να εγκριθεί επίσημα από τους πολιτικούς εκπροσώπους, ήτοι για τα δεδομένα του Δήμου Νέας Ιωνίας από το Δημοτικό Συμβούλιο και τους συναρμόδιους υλοποίησης των μέτρων.

Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί ότι το σχέδιο είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών καθώς και να έχει κοινοποιηθεί στους φορείς που θα κληθούν εκ των υστέρων να «εγκρίνουν» επιμέρους μέτρα του ΣΒΑΚ. Το βήμα 9 – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στην υιοθέτηση του ΣΒΑΚ και την «επίσημη αποδοχή» του από τα όργανα του φορέα εκπόνησης και το δίκτυο φορέων.

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

1. Η αναφορά κύκλου του Σ.Β.Α.Κ. υποβάλλεται με αίτηση του φορέα εκπόνησης μέσω ηλεκτρονικής αλληλογραφίας στο Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου να εξετασθεί εντός δύο (2) μηνών από την ημερομηνία παραλαβής της.
2. Το Τμήμα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών βεβαιώνει την περάτωση των επιμέρους ενεργειών της φάσης προετοιμασίας και των σταδίων της φάσης ανάπτυξης του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.
3. Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως Σ.Β.Α.Κ. με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων.
4. Η χρηματοδότηση της υλοποίησης μέτρων του Σ.Β.Α.Κ. που εμπίπτουν στους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, εξετάζεται κατά προτεραιότητα αρμοδίως από τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κατά την έγκριση του ετήσιου προγράμματος έργων που προτείνεται για ένταξη στο ετήσιο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων.

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

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

Στο βήμα 9 περιλαμβάνονται 3 διακριτές δραστηριότητες που αφορούν στον έλεγχο ποιότητας του σχεδίου (Δ9.1), στην υιοθέτηση του σχεδίου (Δ9.2) και τέλος στην θεμελίωση της κυριότητας του σχεδίου (Δ9.3).

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

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

Οι υπηρεσίες αυτές διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον φορέα εκπόνησης και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

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

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

Παρακάτω παρουσιάζονται τα επόμενα βήματα που θα πρέπει να γίνουν ώστε το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Ιωνίας να περάσει από τον έλεγχο ποιότητας (αντιστοιχία δραστηριότητας 9.1 – σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ), να υιοθετηθεί (αντιστοιχία δραστηριότητας 9.2 – σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ) και τέλος να γίνει η «θεμελίωση κυριότητας» (αντιστοιχία δραστηριότητας 9.3 – σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ). Για τον έλεγχο ποιότητας ακολουθούνται τα οριζόμενα στο αρ. 7 του Ν. 4784/2021 και αφορούν ουσιαστικά στον έλεγχο του Σχεδίου δράσης.

Ο φορέας εκπόνησης- Δήμος Νέας Ιωνίας μετά την οριστική διαμόρφωση του ΣΔ κοινοποιεί το σχέδιο δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

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

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

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

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

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

Ο φορέας εκπόνησης λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΡΟΥΣ Α΄

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ

ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΚΥΚΛΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

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

ΦΑΣΗ Α΄ - ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

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

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση Ομάδας Εργασίας

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

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

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

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

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

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

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

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

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

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα της ιστοσελίδας

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

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

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

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

4.2 Ζώνες λιμένα στην περιοχή παρέμβασης

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

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1. Δημόσια πρόσκληση για συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

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

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

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

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

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

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

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

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

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

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

ΦΑΣΗ Β΄ - ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

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

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

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

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

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

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

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

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

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

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης

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

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

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης

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

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

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

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

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

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

3.1. Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

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

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.

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

3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

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

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

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

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

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

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

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

1. ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς,
 2. προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο),
 3. εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για το σύνολο των χρηστών,
 4. βελτίωση της οδικής ασφάλειας των χρηστών και ειδικότερα των ευάλωτων χρηστών της οδού,
 5. μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων,
 6. προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλων εναλλακτικών καυσίμων στον τομέα των μεταφορών,
 7. καλύτερη διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής,
 8. οργάνωση της στάθμευσης,
 9. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών.
- 4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

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

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα
Αναφέρεται ο ενεργός σύνδεσμος της ιστοσελίδας του Σ.Β.Α.Κ. με το αναρτημένο παραδοτέο (περ. δ' της παρ. 2 της Φάσης Ανάπτυξης του άρθρου 7).

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ
5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

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

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

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

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

Εικόνα 8. Αποσπάσματα ΦΕΚ για αναφορά κύκλου ΣΒΑΚ.

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

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

Η επικοινωνία του συνόλου του έργου του ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει το σύνολο των μέτρων και του σχεδίου δράσης με το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και

κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού,
2. Δημιουργία συνοπτικών video,
3. Ημερίδες, ομιλίες σε κομβικές ημερομηνίες (ενδ. Παγκόσμια Ημέρα Χωρίς Αυτοκίνητο, Ημέρα Ποδηλάτου, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας),
4. Δημιουργία Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας
5. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ΣΒΑΚ και σχετικά με τα επιμέρους μέτρα του.

6. Διαδικασία Υλοποίησης – Αναθεώρηση ΣΒΑΚ

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

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

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

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

-α. Ο φορέας εκπόνησης παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του Σ.Β.Α.Κ., σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό σχέδιο δράσης του σταδίου 5 της φάσης Β'. Προς τούτο ο φορέας εκπόνησης:

- ✓ αα. καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου Σ.Β.Α.Κ., οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του οικείου Σ.Β.Α.Κ. προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Ο φορέας εκπόνησης γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της έκθεσης προόδου στους φορείς του σταδίου 5 και στην αρμόδια υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους,
- ✓ αβ. επικαιροποιεί το σχέδιο δράσης κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9,
- ✓ αγ. αναθεωρεί το Σ.Β.Α.Κ. κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9.

-β. Τα προτεινόμενα μέτρα του σχεδίου δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές των ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ, το βήμα 10, δηλαδή η Διασφάλιση της Ορθής Διαχείρισης και Επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου) – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ – αφορά στη διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου (Δ10.1), στην ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών (Δ 10.2), και τέλος στον Έλεγχο της προόδου προς την επίτευξη των στόχων (Δ10.3).

Στη συνέχεια σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του ΕΛΤΙΣ το βήμα 11, δηλαδή η Αφομοίωση των μαθημάτων/ αποτίμηση εμπειριών – σύμφωνα με τον κύκλο του ΣΒΑΚ- αφορά στην ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση (Δ11.1), στην επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας (Δ11.2) και τέλος στον προσδιορισμό των νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ (Δ11.3).

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

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

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

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

γ. μετά την ολοκλήρωση των περ. α' και β' της παρ. 1, ο φορέας εκπόνησης κοινοποιεί το σχέδιο δράσης στις υπηρεσίες της υποπερ. εα' της περ. ε' της παρ. 2

του άρθρου 7 και στην υπηρεσία του άρθρου 8 προς ενημέρωσή τους και το αναρτά στην ιστοσελίδα Σ.Β.Α.Κ.

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

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

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

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Η διαχείριση ενός έργου αφορά το συνολικό προγραμματισμό και συντονισμό του, από την έναρξή του μέχρι και την ολοκλήρωσή του. Το σχέδιο διαχείρισης θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι απαιτήσεις των υπευθύνων λήψης αποφάσεων ή του αναθέτοντος φορέα πληρούνται εφόσον επιτυγχάνεται η ολοκλήρωση του σχεδίου εντός του προγραμματισμένου χρόνου, εντός προϋπολογισμού και πληρώντας όλα τα προαπαιτούμενα πρότυπα ποιότητας.

Στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας καλείται η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Νέας Ιωνίας να εξετάσει λεπτομερώς το ολοκληρωμένο Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. Δραστηριότητα 7.2) και να πραγματοποιήσει τα παρακάτω:

A. Οριοθέτηση – Σχεδιασμού των επιμέρους έργων

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει να εξετάσει τα πιθανά εμπόδια που έχουν ήδη εντοπιστεί, τους κινδύνους και να προσδιορίσει τη στρατηγική προώθησης των λύσεων, να προσδιορίσει τα στάδια των επιμέρους έργων, να εξειδικεύσει τις απαιτήσεις σε πόρους – οικονομικούς και ανθρώπινους, να καθορίσει τις βασικές δεξιότητες των εμπλεκομένων και να προγραμματίσει αναθέσεις μελετών, προμηθειών, έργων σε τρίτους όπου δεν επαρκούν οι εσωτερικοί πόροι του δήμου ώστε να ωριμάσουν επιμέρους δράσεις και μέτρα του ΣΒΑΚ.

B. Σύσταση ομάδας επιμέρους έργων και μέτρων

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να εντοπίσει τα κατάλληλα άτομα ανά έργο/ μέτρο/ πολιτική και να οριστικοποιήσει τη χρηματοδότησή της αν απαιτείται – π.χ. εάν πρόκειται για μέτρο του ΣΒΑΚ που αφορά σε μία πεζοδρόμηση, θα πρέπει να εντοπιστούν οι τεχνικοί που θα ετοιμάσουν τη μελέτη εφαρμογής και εάν δεν εντοπίζονται στο δυναμικό του δήμου θα πρέπει να βρεθούν οι κατάλληλοι συνεργάτες για το Δήμο.

Γ. Προετοιμασία & Δ. Υλοποίηση

Στο πλαίσιο αυτής της φάσης θα πρέπει η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ – μαζί με τους κατά περίπτωση συνεργάτες - να προετοιμάζει και υλοποιεί τα διάφορα επιμέρους έργα/ πολιτικές/ δράσεις που προδιαγράφονται στα πακέτα μέτρων του ΣΒΑΚ. Ειδικότερα σε αυτό το στάδιο οριστικοποιούνται οι μελέτες, οι προμετρήσεις, οι αναθέσεις και οι εργολαβίες και παρακολουθείται και αξιολογείται η υλοποίηση των αναλυτικών μέτρων.

Σε αυτό το στάδιο καλείται επιπλέον η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ να διασφαλίσει τη διαφάνεια κατά τη διάρκεια της εφαρμογής των μέτρων, ενώ κρίνεται σκόπιμο να συνδέσει τη διαχείριση της εφαρμογής των μέτρων με πιο ευρεία συστήματα παρακολούθησης απόδοσης, διαχείρισης και διοίκησης.

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Ο Δήμος Νέας Ιωνίας παράλληλα με τη διαχείριση και την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ είναι κρίσιμο να ενημερώνει αναλυτικά το γενικό κοινό, τους φορείς του δικτύου φορέων όσο και τα επιμέρους υποσύνολα του κοινού που σχετίζονται με επιμέρους δράσεις και μέτρα του ΣΒΑΚ κατά την πρόοδο του έργου.

Η ενημέρωση αυτή σχετίζεται με τις ευκαιρίες που θα προκύψουν από το/ τα έργο/α (οφέλη), αλλά και με τους περιορισμούς που θα προκύπτουν καθ' όλη τη διάρκεια

υλοποίησής τους. Σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να γίνονται όλοι κοινωνοί είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των επιμέρους στοιχείων του έργου/ των έργων.

Η επικοινωνία της Ομάδας Εργασίας του ΣΒΑΚ με το κοινό ή τα υποσύνολα κοινού που σχετίζονται με τις διάφορες δράσεις/ μέτρα του ΣΒΑΚ κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιείται μέσα από τα παρακάτω εργαλεία δημοσιότητας:

1. Δημιουργία ενημερωτικών φυλλαδίων και άλλου έντυπου υλικού για το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
2. Δημιουργία συνοπτικών video για συνολικές παρεμβάσεις και τη μελλοντική εικόνα της περιοχής,
3. Επικαιροποίηση των υφιστάμενων Σελίδων στα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης και επικαιροποίηση Ιστοσελίδας ΣΒΑΚ αναφορικά με το κάθε έργο/ μέτρο/ δράση,
4. Ανάπτυξη θεματικών άρθρων στον τοπικό Τύπο σχετικά με τα οφέλη του ειδικότερου προς υλοποίηση έργου – μέρους του ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Η ορθή διαχείριση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ υλοποιείται κατά τα προβλεπόμενα του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 7.2) και κατά τα προβλεπόμενα της διαχείρισης του κάθε έργου (βλ. δραστηριότητα 10.1), σύμφωνα με τα οποία έχουν ήδη αποτυπωθεί οι διαδικασίες διαχείρισης και οι ευθύνες/ ρόλοι των εμπλεκόμενων φορέων στην υλοποίηση των μέτρων, οι διαδικασίες διασφάλισης του συντονισμού τους, ο μηχανισμός διαχείρισης πιθανών κινδύνων και το Σχέδιο Αξιολόγησης και Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (βλ. δραστηριότητα 8.1).

Σε αυτό το πλαίσιο, καλείται ο Δήμος δια μέσου της Ομάδας Εργασίας του να εξετάζει ανά διετία ή και συχνότερα αν απαιτείται την πρόοδο του έργου και να συντάσσει μία Εκθέσεις Προόδου (Ε.Π.) με τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων, όπου θα παρουσιάζεται αναλυτικά:

1. Η πορεία εφαρμογής των διάφορων μέτρων του ΣΒΑΚ και οι επικαιροποιημένοι δείκτες εφόσον υπάρχει μεταβολή,
2. Οι τυχόν αδυναμίες ή τα προβλήματα που εντοπίζονται κατά την εφαρμογή των μέτρων και παρεμβάσεων που προβλέπονταν να έχουν υλοποιηθεί στο διάστημα αξιολόγησης,
3. Τα κατάλληλα μέτρα ή οι όποιες εναλλακτικές λύσεις για την υλοποίησή τους ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι του ΣΒΑΚ.

Η Έκθεση Προόδου συντάσσεται από την Ομάδα Εργασίας με τη συνεργασία όλων των απαραίτητων εμπλεκόμενων φορέων και δημοσιοποιείται μέσα από τα παραπάνω εργαλεία (βλ. δραστηριότητα 10.2).

Σημειώνεται εδώ ότι (όπως αναφέρεται σε προηγούμενη ενότητα του παρόντος) η έκθεση προόδου αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ, προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους.

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

Δραστηριότητα 11.1 έως 11.3: Ενημέρωση σχεδίου | κατανόηση επιτυχίας – αποτυχίας| νέες προκλήσεις

Όπως σημειώνεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014), τα αποτελέσματα της αξιολόγησης (βλ. Δραστηριότητα 10.3) θα πρέπει να ανατροφοδοτούν σε τακτά χρονικά διαστήματα τη διαδικασία εφαρμογής ώστε να βελτιστοποιείται αυτή αλλά και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Πριν την όποια αναθεώρηση του σχεδίου προκύπτουν - μέσα από τις εκθέσεις προόδου αλλά και από την γενικότερη παρακολούθηση- σφάλματα, αστοχίες, υπερβολικά αισιόδοξοι στόχοι και πλήθος άλλων που οδηγούν στην κατανόηση της επιτυχίας ή αποτυχίας μέτρων και καθοδηγούν επί της ουσίας την αναθεώρηση του σχεδίου.

Το ΣΒΑΚ είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που ακολουθεί μεν μία πορεία εφαρμογής αλλά μπορεί να μεταβάλλεται, να επικαιροποιείται και να προσαρμόζεται στα διάφορα δεδομένα που προκύπτουν από τη διαχείριση των έργων και των νέων προκλήσεων. Όπως αναφέρεται και παραπάνω σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία Ν. 4784/2021,

«Το σχέδιο δράσης επικαιροποιείται, όποτε κρίνεται αναγκαίο από τον φορέα εκπόνησης και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου.»

Στο παραπάνω πλαίσιο – και με δεδομένο ότι η Ο.Ε. του Δήμου Νέας Ιωνίας θα προωθεί και θα παρακολουθεί εντατικά την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε ετήσια βάση, κρίνεται σκόπιμη η ενημέρωση- επικαιροποίησή του ανά 5ετία ώστε να αξιολογηθούν τα όποια επιτεύγματα και οι αποτυχίες εφαρμογής, οι δυσκολίες εφαρμογής των μέτρων, και να αναφερθούν οι νέες συνθήκες- προκλήσεις στην περιοχή παρέμβασης.

Ενδεικτικά πριν την εκκίνηση της ενημέρωσης – αναθεώρησης του ΣΒΑΚ είναι κρίσιμο η Ο.Ε. να εντοπίσει τις δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την εκπόνησή του υφιστάμενου ΣΒΑΚ, να εντοπίσει τους στόχους που δεν πραγματοποιήθηκαν και να εντοπίσει τους λόγους. Επιπλέον είναι κρίσιμο να εντοπιστούν τα νέα δεδομένα της περιοχής παρέμβασης (Τα νέα αυτά δεδομένα μπορεί να σχετίζονται με πολεοδομικά- κυκλοφοριακά- κοινωνικά- περιβαλλοντικά ζητήματα, νέες αναπτύξεις, έναν νέο πόλο έλξης- παραγωγής μετακινήσεων, μία νέα διάνοιξη οδού, τον εντοπισμό περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε δεδομένη περιοχή, τις τάσεις του εναλλακτικού ή θεματικού τουρισμού, του περιπατητικού τουρισμού ή άλλων στρατηγικών ανάπτυξης της περιοχής, μία χωροθέτηση ενός νέου σχολικού συγκροτήματος, μιας νέας επιχείρησης ή ενός φορέα, τη συγκέντρωση τροχαίων συγκρούσεων σε σημείο που μέχρι πρότινος δεν είχε αξιολογηθεί ως σημαντικό και πολλά άλλα ζητήματα που μπορούν να συμβούν σε μια περιοχή σε διάστημα 5ετίας).