



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έργο: Παροχή υπηρεσίας συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Δ: Οριστικό ΣΒΑΚ- Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Δήμος Αχαρνών, Ιανουάριος 2023



Περιεχόμενα

Περιεχόμενα.....	i
Πίνακας Εικόνων	ii
Πίνακας Πινάκων	ii
Πρόλογος.....	1
Αντικείμενο	1
1. Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού	2
2. Γ' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού.....	4
2.1 3 ^η Θεματική Διαβούλευση με φορείς και πολίτες- Διαδικτυακή δημοσκόπηση.....	4
2.2 Ερωτηματολόγιο έρευνας	6
2.3 Αποτελέσματα έρευνας.....	6
3. Σχέδιο Δράσης Δήμου Αχαρνών	11
3.1 Περιγραφή διαδικασίας ανάπτυξης και γενικού περιεχομένου.....	11
3.2 Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ οργανωμένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων.....	11
3.3 Χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμός.....	13
3.4 Χρηματοδοτικά εργαλεία.....	23
3.4.1 ΕΣΠΑ – Νέα προγραμματική περίοδος 2021- 2027	23
3.4.2 Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα – ΣΔΙΤ	27
3.4.3 Ευρωπαϊκά ταμεία	32
3.4.4 Εθνικά ταμεία.....	34
3.5 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης	35
3.5.1 Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	35
3.5.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης	42
3.6 Εξειδίκευση μέτρων/ παρεμβάσεων – Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	50
3.7 Χωροθέτηση μέτρων.....	62
3.7.1 Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση	62
3.7.2 Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης.....	66
3.7.3 Διαχείριση Στάθμευσης.....	69
3.7.4 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	71
3.7.5 Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων	73
3.7.6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	75
3.7.7 Κατανάλωση Ενέργειας	76
3.7.8 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	77
4. Υποβολή Σχεδίου Δράσης	78
Παράρτημα Α.....	79
Παράρτημα Β.....	80



Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 2-1: Ανάρτηση διαδικτυακής διαβούλευσης Δήμου Αχαρνών.....	4
Εικόνα 2-2: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων	6
Εικόνα 2-3: Ηλικιακή κατανομή δείγματος.....	7
Εικόνα 2-4: Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση	7
Εικόνα 2-5: Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης,	8
Εικόνα 2-6: Διαχείριση Στάθμευσης.....	8
Εικόνα 2-7: Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων	9
Εικόνα 2-8: Μεταφορές Εμπορευμάτων	10
Εικόνα 2-9: Κατανάλωση Ενέργειας	10
Εικόνα 3-1: Διάρθρωση νέου ΕΣΠΑ	24
Εικόνα 3-2: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ.....	29
Εικόνα 3-3: Πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης στην πόλη των Αχαρνών	65

Πίνακας Πινάκων

Πίνακας 1: Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	12
Πίνακας 2: Χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικός προϋπολογισμός	14
Πίνακας 3: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ	28
Πίνακας 4: Πλαίσιο παρακολούθησης μέτρων και παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών.....	36
Πίνακας 5: Μηχανισμός παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	43
Πίνακας 6: Εξειδίκευση μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	51



Πρόλογος

Το παρόν Τεύχος αποτελεί το τέταρτο και τελευταίο Παραδοτέο της Σύμβασης με τίτλο «Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Δήμου Αχαρνών». Στόχος του Σ.Β.Α.Κ. είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσει τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν στην πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός της πόλης του Δήμου Αχαρνών. Η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Αχαρνών έχει ως αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης, όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του Επιχειρησιακού Σχεδιασμού του δήμου.

Η εκπόνηση του Σ.Β.Α.Κ. Δήμου Αχαρνών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προτείνουν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου.

Στο 4^ο Παραδοτέο εξειδικεύεται το σχέδιο δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων όπως προσδιορίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο ενώ προσδιορίζεται το πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ. Συγκεκριμένα πραγματοποιείται η κατανομή των αρμοδιοτήτων για την εκπόνηση και την παρακολούθηση όλων των απαιτούμενων δραστηριοτήτων του ΣΒΑΚ μεταξύ των φορέων με ταυτόχρονο οικονομικό προϋπολογισμό των συγκεκριμένων μέτρων.

Αντικείμενο

Αντικείμενο αυτής της δραστηριότητας αποτελεί η **τελική σύνθεση του πλήρους κειμένου του εγγράφου του ΣΒΑΚ**.

Ειδικότερα η δραστηριότητα περιλαμβάνει την προετοιμασία ενός σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού σύμφωνα με τα αποτελέσματα των αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης, των αποτελεσμάτων του συμμετοχικού σχεδιασμού, τις συναντήσεις με την ομάδα έργου, αλλά και έπειτα από τη διερεύνηση δυνητικών πηγών χρηματοδότησης.



1. Βήματα υλοποίησης του σχεδιασμού

Το συγκεκριμένο παραδοτέο (Παραδοτέο 4) αποτελεί τη δραστηριότητα που αφορά τη Φάση Δ': Οριστικό ΣΒΑΚ και Μεθοδολογία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης ΣΒΑΚ, μετά την ανάπτυξη των έξυπνων στόχων και του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, που περιγράφηκαν στο Παραδοτέο 3.

Συνοπτικά, η υλοποίηση του ΣΒΑΚ ακολούθησε τα παρακάτω βήματα:

- Από τις αρχικές φάσεις διαβούλευσης (1^η διαβούλευση), αναδείχθηκαν συγκεκριμένα ζητήματα από τους φορείς του Δήμου, σχετικά με το δίκτυο και τις συνθήκες μετακίνησης στην περιοχή. Οι κατευθύνσεις των φορέων υποστηρίζονται από την πρωτογενή συλλογή δεδομένων με μετρήσεις στο πεδίο και έρευνες χαρακτηριστικών μετακινήσεων. Τα ευρήματα για την υφιστάμενη λειτουργία του συστήματος αστικής κινητικότητας σε συνδυασμό με τις κατευθύνσεις του υφιστάμενου σχεδιασμού (ώστε να διασφαλίζεται η συνέχεια στον σχεδιασμό) συντελούν την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία αποτυπώνεται στο 3^ο παραδοτέο.
- Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης αναδεικνύονται οι άξονες στρατηγικών στόχων. Οι άξονες βασίζονται σε μεγαλύτερο βαθμό στα αντικείμενα που αναδεικνύουν οι φορείς και στους στόχους που θέτουν τα υφιστάμενα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού. Στην συνέχεια, οι άξονες στρατηγικής εξειδικεύονται σε SMART στρατηγικούς στόχους, οι οποίοι περιγράφουν τις επιδιώξεις του Δήμου για ένα βιώσιμο και αποτελεσματικό μελλοντικό σύστημα αστικής κινητικότητας. Οι στρατηγικοί στόχοι μπορούν να αντιστοιχίζονται σε ποσοτικές τιμές ή να έχουν ποιοτικό χαρακτήρα, ανάλογα τα ζητήματα που αναδείχθηκαν. Από την διαδικασία προσδιορισμού των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ προκύπτει το αρχικό όραμα κινητικότητας το οποίο περιέχει το σκέλος τους οράματος που σχετίζεται με το «που θέλουμε να πάμε;», λαμβάνοντας υπόψη και τις επιδιώξεις του Δήμου.
- Με βάση τα αποτελέσματα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης και με τελικό στόχο την επίτευξη των στρατηγικών στόχων του ΣΒΑΚ, σχηματίζονται τα εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας για την εξεταζόμενη περιοχή, τα οποία στηρίζονται στα προσφορότερα πακέτα μέτρων που αναδείχθηκαν. Τα σενάρια κινητικότητας περιλαμβάνουν διαφορετικούς συνδυασμούς λύσεων, προτεραιοτήτων ή φιλοσοφίας με την οποία πρόκειται να σχεδιαστούν τα μέτρα κινητικότητας. Η αποτίμηση των επιπτώσεων των σεναρίων αποτελεί σημαντική προϋπόθεση προκειμένου οι φορείς και οι πολίτες να μπορούν να αναδείξουν το ιδανικό σενάριο κινητικότητας μέσω των διαδικασιών συμμετοχικού σχεδιασμού. Η επιλογή του επικρατέστερου σεναρίου πρόκειται να αναδείξει τους τρόπους με τους οποίους η κάθε κοινωνία επιλέγει να πετύχει του στρατηγικούς στόχους. Η επιλογή του τρόπου /προτεραιοτήτων/ φιλοσοφίας επίτευξης των στόχων μπορεί να συμπληρώσει στοιχεία στο όραμα του Δήμου. Στόχος είναι να συμφωνήσουν όλοι οι φορείς σε ένα κοινό όραμα για τη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη ανάπτυξη των μεταφορών και της κινητικότητας στην εξεταζόμενη αστική περιοχή. Το όραμα που προκύπτει θα χρησιμοποιηθεί ως καθοδηγητικό στοιχείο για τη διαδικασία σχεδιασμού. Ωστόσο, το όραμα μπορεί να είναι και από μόνο το κατευθυντήριο στοιχείο εάν είναι ευρέως αποδεκτό μεταξύ των φορέων και των πολιτών. Επομένως, είναι ζωτικής σημασίας η δημιουργία μιας κοινής συμμετοχής στο όραμα. Η διασφάλιση της δέσμευσης των βασικών φορέων και των υπευθύνων λήψης αποφάσεων θα συμβάλει περαιτέρω στην αποσαφήνιση της πολιτικής αξίας του ΣΒΑΚ.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

- Οι στρατηγικοί στόχοι, ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας που αναδείχθηκε από συμμετοχικές διαδικασίες, αποτελούν τα στοιχεία που διαμορφώνουν το προσχέδιο μέτρων κινητικότητας για το ΣΒΑΚ. Στο προσχέδιο μέτρων οι προτεινόμενες λύσεις αποκτούν έναν μεγαλύτερο βαθμό λεπτομέρειας και αναδεικνύονται τα χαρακτηριστικά τους. Προκειμένου να προκύψουν τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ, το προσχέδιο των μέτρων τίθεται σε διαβούλευση με φορείς και πολίτες.
- Στο πλαίσιο της 3ης Διαβούλευσης παρουσιάστηκαν στο Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και τους πολίτες τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών όπως αυτά διαμορφώθηκαν από τον Ανάδοχο, κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ.
- Η τελική μορφή του ΣΒΑΚ, αντικείμενο του παρόντος παραδοτέου, περιλαμβάνει ένα εξειδικευμένο σχέδιο δράσης το οποίο συνοδεύεται από το ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των μέτρων και τον προϋπολογισμό των δράσεων. Στο τελικό ΣΒΑΚ εντάσσεται το πλαίσιο παρακολούθησης του σχεδίου, στο οποίο περιλαμβάνονται ποσοτικοί και ποιοτικοί δείκτες παρακολούθησης των μέτρων.

2. Γ' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού

2.1 3^η Θεματική Διαβούλευση με φορείς και πολίτες- Διαδικτυακή δημοσκόπηση

Οι διαδικασίες και τα αποτελέσματα της 3^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης αναλύονται στην παρούσα ενότητα και αποτέλεσαν βασικό γνώμονα για την τελική επιλογή των μέτρων που αναλύονται στο Παραδοτέο.

Στο πλαίσιο της ολοκλήρωσης της διαδικασίας της 3^{ης} φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ (Δήμου και αναδόχου) τηρώντας τις αρχές της συμμετοχής των πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, διαμόρφωσε μία διαδικτυακή δημοσκόπηση έτσι ώστε να ενημερωθούν οι πολίτες και φορείς για τα προτεινόμενα μέτρα του τελικού σεναρίου για κάθε χρονικό ορίζοντα και να σχολιάσουν αν συμφωνούν ή διαφωνούν, ή να προτείνουν οι ίδιοι περεταίρω παρεμβάσεις.

Η δημοσκόπηση έγινε με την μορφή ερωτηματολογίου, το οποίο περιλάμβανε χάρτες που απεικόνιζαν τα προτεινόμενα μέτρα.

Η ανάρτηση του ερωτηματολογίου έγινε στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών. Στους φορείς στάλθηκε πρόσκληση από το γραφείο Δημάρχου, η οποία περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Α.

Εικόνα 2-1: Ανάρτηση διαδικτυακής διαβούλευσης Δήμου Αχαρνών



ΑΡΧΗΚΗ ΔΗΜΟΣ • e-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ Η ΠΟΛΗ • ΔΡΑΣΕΙΣ • ΑΝΟΙΚΤΟ

3η θεματική διαβούλευση του ΣΒΑΚ για τους πολίτες του Δήμου Αχαρνών

20 Ιαν. 2023

3η θεματική διαβούλευση του ΣΒΑΚ για τους πολίτες του Δήμου Αχαρνών

Ο Δήμος Αχαρνών απευθύνει πρόσκληση για τη συμμετοχή σας στην 3^η Θεματική Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Αχαρνών.

Μέσω του ΣΒΑΚ, επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός συστήματος που θα συμβάλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Κύριος στόχος της 3^{ης} Διαβούλευσης είναι η επικοινωνία των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες. Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση της στρατηγικής του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη.

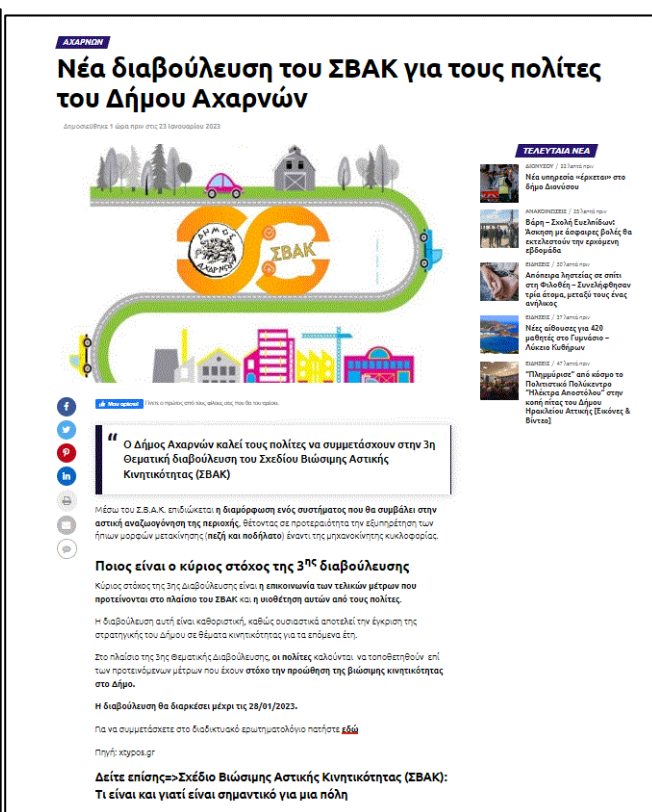
Στο πλαίσιο της 3^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης, καλείστε να τοποθετηθείτε επί των προτεινόμενων μέτρων που έχουν στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο μας.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι τις 28/01/2023.

Ο διαδικτυακός σύνδεσμος για το ερωτηματολόγιο είναι ο εξής:

<https://forms.gle/JNoaiQB1o8oD231j7>

Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά για το χρόνο σας και τη συμμετοχή σας!



ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Νέα διαβούλευση του ΣΒΑΚ για τους πολίτες του Δήμου Αχαρνών

Διαμορφώθηκε 1 ώρα πριν στις 23 Ιανουαρίου 2023

ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΝΕΑ

20 Ιαν. 2023 / 23 Ιαν. 2023
Νέα υπηρεσία «έξοδος» στο Δήμο Αχαρνών

20 Ιαν. 2023 / 23 Ιαν. 2023
Απόφαση ληφθείσα σε απόφαση με απόφαση της Δ.Ε.Π.Α. Αχαρνών

20 Ιαν. 2023 / 23 Ιαν. 2023
Νέες αιτήσεις για 420 μετρητές στα Γαλάτιστα - Κέντρο Δοξίμων

20 Ιαν. 2023 / 23 Ιαν. 2023
"Παράκληση" από κόσμο το Παιδικό Πάρκο στην "Πλάκα Αποστόλου" στην κοπή πίτας του Δήμου Αχαρνών Αχαρνών (Επίσημο & Βίντεο)

“Ο Δήμος Αχαρνών καλεί τους πολίτες να συμμετάσχουν στην 3η Θεματική διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)”

Μέσω του ΣΒΑΚ, επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός συστήματος που θα συμβάλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Ποιος είναι ο κύριος στόχος της 3^{ης} διαβούλευσης

Κύριος στόχος της 3^{ης} διαβούλευσης είναι η επικοινωνία των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες.

Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση της στρατηγικής του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη.

Στο πλαίσιο της 3^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης, οι πολίτες καλούνται να τοποθετηθούν επί των προτεινόμενων μέτρων που έχουν στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι τις 28/01/2023.

Για να συμμετάσχετε στο διαδικτυακό ερωτηματολόγιο πατήστε [εδώ](https://forms.gle/JNoaiQB1o8oD231j7)

Πηγή: [acharnes.gr](https://www.acharnes.gr)

Δείτε επίσης» Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ): Τι είναι και γιατί είναι σημαντικό για μια πόλη



[ΠΟΛΙΤΙΚΗ](#) [ΚΟΙΝΩΝΙΑ](#) [ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ](#) [ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ](#) [ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ](#) [ΧΡΗΣΙΜΑ](#)

Δήμος Αχαρνών: 3η θεματική διαβούλευση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ

ΣΥΜΜΕΤΕΧΝΕΙΤΕ

20 Ιανουαρίου 2023



Ο Δήμος Αχαρνών απευθύνει πρόσκληση για τη συμμετοχή σας στην 3η θεματική διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για το Δήμο Αχαρνών.

Μέσω του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός συστήματος που θα συμβάλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Κύριος στόχος της 3ης Διαβούλευσης είναι η επικοινωνία των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες. Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση της στρατηγικής του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη.

Στο πλαίσιο της 3ης Θεματικής Διαβούλευσης, καλείστε να τοποθετηθείτε επί των προτεινόμενων μέτρων που έχουν στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στο Δήμο μας.

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι τις 28/01/2023.

Ο διαδικτυακός σύνδεσμος για το ερωτηματολόγιο είναι ο εξής:

<https://forms.gle/3NoakQB1o8o0231j7>

Το διάστημα διεξαγωγής της έρευνας ήταν από τις 20 μέχρι τις 28 Ιανουαρίου 2023. Στη διαδικτυακή έρευνα συμμετείχαν 28 πολίτες και 2 εκπρόσωποι φορέων. Η πλειοψηφία των πολιτών ήταν κάτοικοι του Δήμου Αχαρνών.

2.2 Ερωτηματολόγιο έρευνας

Το ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε σε περιβάλλον google forms και δομήθηκε με τέτοιο τρόπο ώστε για το τελικό σενάριο να παρουσιάζεται το σύνολο των παρεμβάσεων και των μέτρων του ως προς τις παρακάτω πέντε ενότητες:

- I. Βελτίωση & επέκταση υποδομών για την πεζή μετακίνηση με έμφαση στους ευάλωτους χρήστες
- II. Βελτίωση υποδομών ποδηλάτου
- III. Διατάξεις μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχηση του οδικού δικτύου
- IV. Αποτελεσματικότερη διαχείριση της στάθμευσης
- V. Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Συλλογικά μέσα μεταφοράς / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών
- VII. Αύξηση χρήσης εναλλακτικών καυσίμων

Για κάθε μια από τις παραπάνω ενότητες, παρουσιάζονται τα προτεινόμενα μέτρα που μπορούσαν να απεικονισθούν σε χάρτες για κάθε ένα ορίζοντα (5ετίας, 10ετίας, 15ετίας).

Το ερωτηματολόγιο παρουσιάζεται στο Παράρτημα Β.

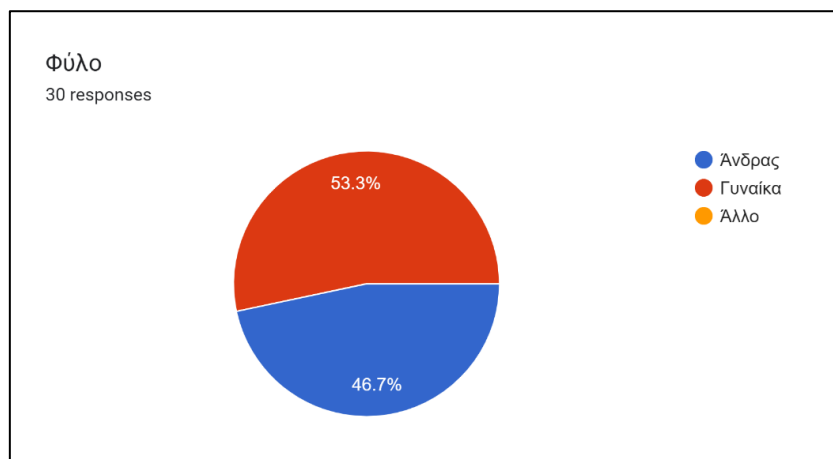
2.3 Αποτελέσματα έρευνας

Στη διαδικτυακή έρευνα συμμετείχαν 28 πολίτες καθώς και δύο εκπρόσωποι φορέων.

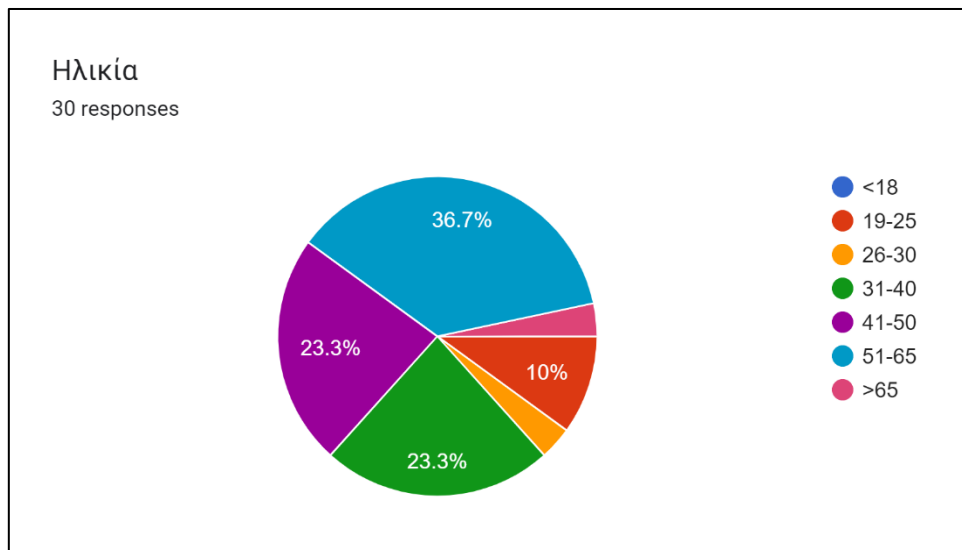
Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση των δεδομένων που συλλέχθηκαν από τη δημοσκόπηση, ξεκινώντας από τις γενικές ερωτήσεις και προχωρώντας στις απαντήσεις ανά τομέα κινητικότητας. Για κάθε τομέα παρουσιάζεται ένα γράφημα με τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα και ακολουθεί ένας σχολιασμός πάνω στα όσα τόνισαν στα σχόλιά τους οι ερωτηθέντες.

Το δείγμα απαρτιζόταν σε ποσοστό 53% από γυναίκες και 47% από άντρες ενώ ως προς την ηλικιακή κατανομή, η πλειοψηφία (37%) του δείγματος ανήκει στις ηλικίες 51-65 ενώ το αμέσως μεγαλύτερο ποσοστό (23%) στις ηλικίες 31-40 και 41-50. Το 87% των ατόμων που απάντησαν ήταν κάτοικοι του Δήμου Αχαρνών ενώ το 7% εκπρόσωποι φορέων.

Εικόνα 2-2: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

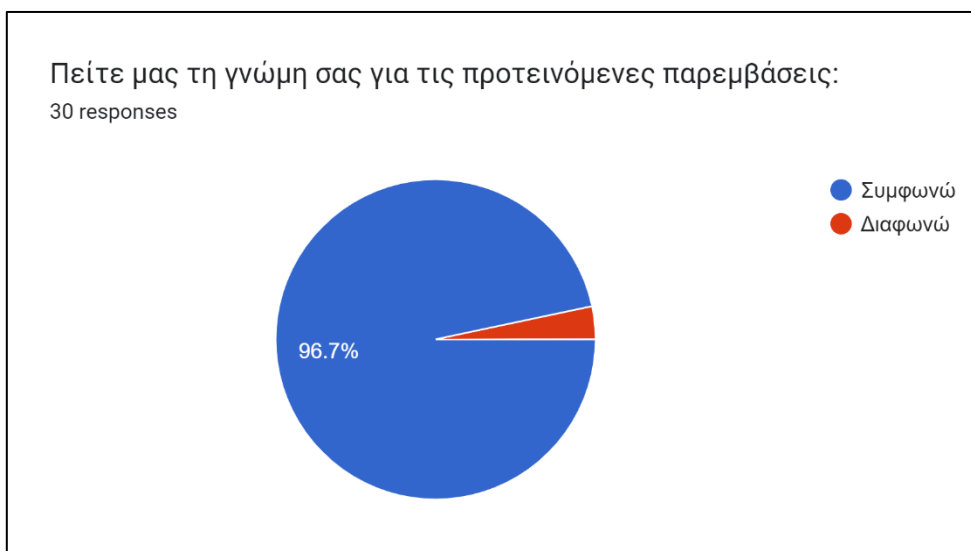


Εικόνα 2-3: Ηλικιακή κατανομή δείγματος



Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στην **Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση**, το 97% των πολιτών συμφωνεί με αυτά, ενώ το 3% διαφωνεί.

Εικόνα 2-4: Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση



Κάποια σχόλια πολιτών σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα ήταν τα παρακάτω:

- Να αξιοποιηθεί το στρατόπεδο Παπαστάθη
- Η πόλη δεν έχει κατάλληλους δρόμους και πεζοδρόμια για να βαδίσουν οι πεζοί
- Να γίνουν έργα για διαπλάτυνση του δρόμου και αντιπλημμυρικά έργα σε Καραμανλή και Δημοκρατίας
- Είναι σημαντικό να δοθεί προσοχή στην περιοχή απέναντι από το γήπεδο μπάσκετ στην Αγίου Διονυσίου, όπου χρειάζεται διαμόρφωση και στον Πλάτωνα όπου δεν υπάρχουν παιδικές χαρές και γήπεδα

Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στις **Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης**, το 97% συμφωνεί με αυτά ενώ το 3% διαφωνεί.

Εικόνα 2-5: Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης,



Κάποια σχόλια πολιτών σχετικά με τα μέτρα της συγκεκριμένης κατηγορίας είναι τα παρακάτω:

- Καλό θα ήταν να προγραμματιστεί ο κόμβος της Κύπρου με το τραίνο που κόβει στην μέση την πόλη των Αχαρνών
- Να μπει και άλλο φανάρι στην συμβολή Δεκελείας και Καραμανλή, επίσης στην Αριστοτέλους και παράδρομο Στριφτού να μπει καθρέφτης
- Βάψιμο κρίσιμων διαβάσεων/δρόμος με διεθνή σύμβολα για καλύτερη οπτική
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων για διέλευση καροτσιού, δημιουργία ποδηλατόδρομου και πεζοδρόμηση οδών για την ασφαλή μετακίνηση με τα πόδια.

Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στις **Διαχείριση Στάθμευσης**, το 93% συμφωνεί με αυτές ενώ μόνο το 7% διαφωνεί.

Εικόνα 2-6: Διαχείριση Στάθμευσης



Κάποια σχόλια/παρατηρήσεις των ερωτώμενων σχετικά με το μέτρο αυτό είναι τα παρακάτω:

- η Αγίας Τριάδος πρέπει να μονοδρομηθεί, μεγάλος κίνδυνος ο διπλός δρόμος και με τα παρκαρισμένα δεξιά και αριστερά.
- Οι σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων ή πρέπει να κατασκευαστούν με πυκνότητα 1 σταθμός ανά 350 μέτρα ή να μην κατασκευαστούν καθόλου, διότι διαφορετικά δεν έχουν καμία χρησιμότητα (θα δανείζεσαι το ποδήλατο, αλλά δε θα έχεις πού να το αφήσεις)

Σχετικά με τα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στα **Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**, όλοι οι συμμετέχοντες στην έρευνα συμφωνούν.

Κάποια σχόλια/επισημάνσεις των πολιτών που απάντησαν συνοψίζονται παρακάτω:

- Συνέπεια στα δρομολόγια. Διεκδίκηση για να γίνει άμεσα σταθμός Μετρό. Αυτό είναι το σημαντικότερο ΜΜΜ. Η δημοτική συγκοινωνία είναι ανύπαρκτη. Οι πιο πολλοί δημότες δεν ξέρουν καν αν περνάει και από που.
- Πρέπει να ληφθούν μέτρα ασφάλειας επιβατών κυρίως στους σταθμούς του προαστιακού.
- Για να είναι το σχέδιο ρεαλιστικότερο, θα πρέπει παράλληλα με την ενίσχυση του προαστιακού να μετατραπούν οι γραμμές κορμού που συνδέουν τις Αχαρνές με την Αθήνα νότια του ΣΚΑ σε τοπικές. Επίσης πρέπει να δίνεται λιγότερη έμφαση στην τεχνολογική αναβάθμιση των λεωφορείων που ενδεχομένως να στερήσει από τη λειτουργική αναβάθμιση.

Όσον αφορά στα προτεινόμενα μέτρα που αφορούν στις **Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων**, το 97% συμφωνεί ενώ μόνο το 3% διαφωνεί.

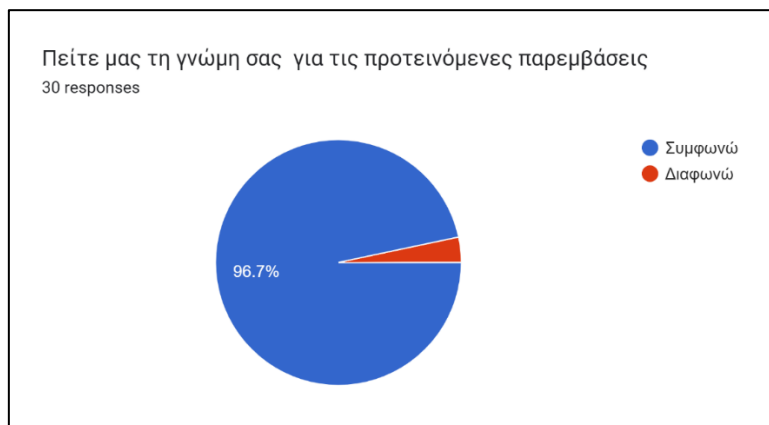
Εικόνα 2-7: Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων



Σε σχόλιά τους κάποιοι πολίτες επισημαίνουν ότι χρειάζεται επέκταση του προτεινόμενου δικτύου πράσινων διαδρομών.

Σχετικά με τα μέτρα που προτείνονται στο Οριστικό Σενάριο για τις Μεταφορές Εμπορευμάτων, το 97% συμφωνεί ενώ μόνο το 3 % διαφωνεί με τα προτεινόμενα μέτρα.

Εικόνα 2-8: Μεταφορές Εμπορευμάτων



Σχετικά με τα μέτρα που προτείνονται για την Κατανάλωση Ενέργειας, το 93% συμφωνεί ενώ το 7 % διαφωνεί με τα προτεινόμενα μέτρα.

Εικόνα 2-9: Κατανάλωση Ενέργειας



Ένα σχόλιο είναι το παρακάτω:

- Ο δημοτικός ηλεκτροφωτισμός με αντικατάσταση των παλιών λαμπτήρων με νέους LED

Τέλος, σχετικά με τα μέτρα που προτείνονται στο Οριστικό Σενάριο για την Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας, όλοι οι συμμετέχοντες στην έρευνα συμφωνούν.

Ένα σχόλιο πολίτη που παρατέθηκε είναι το παρακάτω:

- Αν όλα τα παραπάνω, ή έστω κάποια από αυτά υλοποιηθούν, τότε σίγουρα θα κατοικούμε σε ένα Δήμο κόσμημα, ο οποίος θα τιμά την Ιστορία του και εμείς οι δημότες θα απολαμβάνουμε τα αποτελέσματα. Θα πρέπει όμως πρώτα από όλα τα σχολεία να εκπαιδεύσουν και να δώσουν τη σωστή αγωγή στα παιδιά μας, σε ότι έχει να κάνει με τη συμπεριφορά και τη σχέση τους με τα κοινά. Από αυτά θα πάει μπροστά οποιοδήποτε πρόγραμμα. Αν δεν μάθουν το σεβασμό και την υπευθυνότητα απέναντι στο συμπολίτη μας, ελάχιστα μπορούν να αποδώσουν καρπούς.

3. Σχέδιο Δράσης Δήμου Αχαρνών

3.1 Περιγραφή διαδικασίας ανάπτυξης και γενικού περιεχομένου

Το σχέδιο δράσης αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα ενός στρατηγικού σχεδίου, καθώς συνδέεται άμεσα με τον καθορισμό των απαιτούμενων βημάτων αλλά και τη διαμόρφωση των κατάλληλων ρυθμιστικών διατάξεων που θα προδιαγράψουν το πλαίσιο υλοποίησης των σχεδιαζόμενων δράσεων. Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκεται η βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και η αποτελεσματική επίτευξη των στόχων, καθώς δημιουργείται η απαιτούμενη «υποδομή» στην οποία θα μπορεί να πατήσει μια οργανωτική αρχή για εφαρμόσει τις προτάσεις του σχεδίου. Ουσιαστικά μέσω του σχεδίου δράσης, ο εκάστοτε φορέας καλείται να περιγράψει με σαφήνεια:

- Τι περιλαμβάνει η εκάστοτε δράση/μέτρο/παρέμβαση
- Ποιες είναι αιτίες που οδήγησαν στο σχεδιασμό
- Ποιο πρόβλημα/ανάγκη καλείται να αντιμετωπίσει
- Ποιος θα είναι υπεύθυνος για την εφαρμογή
- Πως θα εξασφαλιστούν οι απαιτούμενοι πόροι για την υλοποίηση
- Πότε θα πρέπει να υλοποιηθεί το κάθε βήμα και με ποια σειρά
- Τι στόχοι έχουν τεθεί και ποια είναι τα ποιοτικά και τα ποσοτικά τους χαρακτηριστικά
- Πως θα παρακολουθείται η εξέλιξη της υλοποίησης της δράσης/μέτρου/παρέμβασης

Στην περίπτωση ενός ΣΒΑΚ, το σχέδιο δράσης χαρτογραφεί την πορεία, με όρους χρόνου, κόστους και ωρίμανσης, τόσο για την υλοποίηση του κάθε μέτρου κινητικότητας χωριστά, όσο και σε συνεργασία με τα υπόλοιπα, προκειμένου να επιτευχθεί η βέλτιστη χρονική, σχεδιαστική και οικονομική αλληλουχία. Αυτό συμβαίνει, διότι τα μέτρα αστικής κινητικότητας στην πλειοψηφία των περιπτώσεων δεν μπορούν να λειτουργήσουν αυτόνομα και ανεξάρτητα, τουλάχιστον αποτελεσματικά, αλλά απαιτούν την ανάπτυξη κατάλληλων συνεργειών και χρονικών ακολουθιών για την εξασφάλιση της απαιτούμενης συνέχειας στο σύνολο του δικτύου. Πέρα από αυτό, πολλές φορές η δημιουργία ενός μέτρου κινητικότητας συνεπάγεται την κατάργηση ενός άλλου ή τη δραστική αλλαγή του τρόπου της πρότερης λειτουργίας του.

3.2 Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ οργανωμένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πίνακας 1: Τελικά μέτρα ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
ΠΜ1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση	1.1	Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων
	1.2	Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών
	1.3	Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις
	1.4	Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών
	1.5	Μείωση ορίων ταχύτητας
	1.6	Οριοθέτηση στάθμευσης
	1.7	Βελτίωση οδικής ασφάλειας
ΠΜ2 Διαμορφώσεις κόμβων - Σηματοδότησης	2.1	Επανασχεδιασμός κόμβων (roundabouts, mini roundabouts, γεωμετρικός επανασχεδιασμός υφιστάμενων κόμβων)
	2.2	Επαναπρογραμματισμός φωτεινών σηματοδοτών
	2.3	Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάναρων
	2.4	Επανασχεδιασμός κόμβων
ΠΜ3 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	3.1	Μέτρα που αφορούν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο
	3.2	Μέτρα που αφορούν τις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ
	3.3	Μέτρα που αφορούν τη Δημοτική Συγκοινωνία
ΠΜ4 Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι	4.1	Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών
	4.2	Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες
	4.3	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων
	4.4	Οδικό περιβάλλον
	4.5	Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων
	4.6	Πεζόδρομοι
	4.7	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων
	4.8	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών
ΠΜ5 Διαχείριση στάθμευσης	5.1	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης
	5.2	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
	5.3	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
	5.4	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ
	5.5	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking).
	5.6	Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων
	5.7	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων
	5.8	Αστυνόμευση
	5.9	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων
	5.10	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης
	5.11	Χωροθέτηση στάσης ταξί
ΠΜ6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	6.1	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων
	6.2	Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο
	6.3	Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα
	6.4	Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)
	6.5	Κέντρο διανομής εμπορευμάτων



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
ΠΜ6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	6.6	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών
	6.7	Επιβράβευση επιχειρήσεων
ΠΜ7 Κατανάλωση Ενέργειας	7.1	Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ
	7.2	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων
	7.3	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)
	7.4	Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών
ΠΜ8 Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα μέτρα	8.1	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

3.3 Χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμός

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται με την μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Το πακέτο μέτρων στο οποίο εντάσσεται το κάθε μέτρο
- Τον τίτλο του μέτρου που εξετάζεται
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο / δράση
- Τον ενδεικτικό εκτιμώμενο προϋπολογισμό της κάθε παρέμβασης (μονάδα μέτρησης)
- Τις εν δυνάμει πηγές χρηματοδότησης

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια ο υπολογισμός του κόστους ανά μέτρο ΣΒΑΚ, για όσα μέτρα είναι δυνατό να κοστολογηθούν.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πίνακας 2: Χρονοδιάγραμμα και ενδεικτικός προϋπολογισμός

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ1 Κυκλοφοριακή Οργάνωση	1.1	Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων	45€/m ²	✓	✓		Δήμος Αχαρνών
	1.2	Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	100€/m ²	✓	✓		Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής
	1.3	Πεζοδρομήσεις- Ηπιοποιήσεις	50€/m ²	✓			Δήμος Αχαρνών
	1.4	Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	Δεν κοστολογείται	✓	✓		Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής
	1.5	Μείωση ορίων ταχύτητας	100€/km (αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης)	✓			Δήμος Αχαρνών
	1.6	Οριοθέτηση στάθμευσης	100€/m ²	✓	✓		Δήμος Αχαρνών
	1.7	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	35000€/ κόμβο	✓			Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ2 Διαμορφώσεις κόμβων - Σηματοδότησης	2.1	Επανασχεδιασμός κόμβων (roundabouts, mini roundabouts, γεωμετρικός επανασχεδιασμός υφιστάμενων κόμβων)	35000€/ κόμβο	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής
	2.2	Επαναπρογραμματισμός φωτεινών σηματοδοτών	Δεν κοστολογείται	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής
	2.3	Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων	10000€/ σηματοδότη	✓	✓		Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής
	2.4	Επανασχεδιασμός κόμβων	35000€/ κόμβο	✓			Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ3 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	3.1	Μέτρα που αφορούν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο (υποδομές χρήσης ποδηλάτου, αύξηση συχνότητας δρομολογίων, διεύρυνση ωραρίου κλπ)	Δεν κοστολογούνται – το κόστος εξαρτάται από το μέγεθος των παρεμβάσεων	✓	✓	✓	ΤΡΑΙΝΟΣΕ
	3.2	Μέτρα που αφορούν τις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ (ανανέωση στόλου, επανασχεδιασμός γραμμών, αύξηση συχνότητας, επέκταση εφαρμογής τηλεματικής)	Δεν κοστολογούνται – το κόστος εξαρτάται από το μέγεθος των παρεμβάσεων	✓	✓	✓	ΟΑΣΑ Περιφέρεια Αττικής
	3.3	Μέτρα που αφορούν τη Δημοτική Συγκοινωνία	Δεν κοστολογούνται – απαιτείται μελέτη δημοτικής συγκοινωνίας	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών Πράσινο Ταμείο



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ4 Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι	4.1	Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	100€/m ²	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	4.2	Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	250000€/πλατεία 200€/ m ² πάρκου τσέπης	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	4.3	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	100€/m ²	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	4.4	Οδικό περιβάλλον	Το κόστος ενσωματώνεται στο Μέτρο 4.1	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ4 Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι	4.5	Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	1500€/ ποδήλατο	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	4.6	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών
	4.7	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	100€/m ²	✓	✓		Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	4.8	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Δεν κοστολογείται – εξαρτάται από το μέγεθος και τον τύπο της συντήρησης			✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ5 Διαχείριση στάθμευσης	5.1	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	100€/m ²	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών
	5.2	Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	250000€	✓			Δήμος Αχαρνών ΣΔΙΤ
	5.3	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	-		✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΣΔΙΤ
	5.4	Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Το κόστος ενσωματώνεται στο Μέτρο 5.2	✓			Δήμος Αχαρνών
	5.5	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking)	50000€/επίγειο χώρο στάθμευσης 500000€/υπόγειο χώρο στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών ΣΔΙΤ
	5.6	Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	18000€/ φορτιστή	✓			Δήμος Αχαρνών ΣΔΙΤ
	5.7	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ5 Διαχείριση στάθμευσης	5.8	Αστυνόμευση	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών
	5.9	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών
	5.10	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών
	5.11	Χωροθέτηση στάσης ταξί	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών
ΠΜ6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	6.1	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Δεν κοστολογείται	✓			Δήμος Αχαρνών
	6.2	Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	100€/km (αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης)	✓			Δήμος Αχαρνών
	6.3	Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	100€/km (αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης)	✓			Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ6 Μεταφορές Εμπορευμάτων	6.4	Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ, για θέσεις φορτοεκφόρτωσης)	Το κόστος συμπεριλαμβάνεται στο Μέτρο 5.2	✓			Δήμος Αχαρνών
	6.5	Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Κόστος κατασκευής: 360000€	✓			Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	6.6	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Δεν κοστολογείται		✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα
	6.7	Επιβράβευση επιχειρήσεων	Δεν κοστολογείται		✓	✓	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση
ΠΜ7 Κατανάλωση Ενέργειας	7.1	Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ	Το κόστος συμπεριλαμβάνεται σε άλλα μέτρα (μέτρο 7.2 και 7.3)	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδ.	Μέτρο	Ενδεικτική τιμή μονάδας	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης
ΠΜ7 Κατανάλωση Ενέργειας	7.2	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον	300000€/όχημα ηλεκτρικό	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής
	7.3	Εγκατάσταση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων	18000€/φορτιστή	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής
	7.4	Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Το κόστος συμπεριλαμβάνεται σε άλλα μέτρα (μέτρο 7.2 και 7.3)	✓			Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής
ΠΜ8 Πρώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Πρόσθετα μέτρα	8.1	Πρώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Δεν κοστολογείται	✓	✓	✓	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση



3.4 Χρηματοδοτικά εργαλεία

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα στην ανάπτυξη και υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι η εξασφάλιση των απαιτούμενων χρηματικών πόρων για την υλοποίηση των προτεινόμενων μέτρων. Η χρηματοδότηση των αστικών μεταφορών και της κινητικότητας στις περισσότερες πόλεις είναι συχνά ευθύνη των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, με μερική χρηματοδότηση από την περιφερειακή αυτοδιοίκηση ή και την κεντρική κυβέρνηση, αν και αυτό ποικίλλει ανάλογα με την χώρα.

Η πιθανή δυσκολία εξεύρεσης πόρων αφορά κυρίως στα έργα που σχετίζονται με τη δημιουργία ή την επέκταση μεταφορικής υποδομής, όπως η αναβάθμιση οδικού δικτύου και η προμήθεια και εκσυγχρονισμός στόλου οχημάτων και λιγότερο σε παρεμβάσεις που απαιτούν συγκριτικά μικρότερη δαπάνη υλοποίησης όπως η θέσπιση κανονισμού φορτοεκφορτώσεων και σημειακές παρεμβάσεις σήμανσης. Αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης είναι η συχνή παράλειψη υποστηρικτικών παρεμβάσεων οι οποίες δύνανται να αλλάξουν την κυκλοφοριακή εικόνα μιας περιοχής (όπως αναβάθμιση υποδομών στάσεων αστικής συγκοινωνίας ή ποδηλατόδρομοι).

Αρκετές προσπάθειες υλοποίησης στρατηγικών σχεδίων κινδυνεύουν εξαιτίας της δυσκολίας εξεύρεσης πόρων για έργα μεγάλης σημασίας και απήχησης ή επειδή δεν εξασφαλίζεται η χρηματοδότηση από τα (ούτως ή άλλως) περιορισμένα χρηματοδοτικά εργαλεία που είναι διαθέσιμα στο πλαίσιο της σύγχρονης οικονομικής πραγματικότητας.

Επίσης η συγκεκριμένη χρονική περίοδος κρίνεται ιδιαίτερα μεταβατική αφού βρίσκεται στο κατώφλι της έναρξης μιας νέας προγραμματικής περιόδου η οποία θα αναδείξει νέες δράσεις, προγράμματα και ευκαιρίες για χρηματοδότηση έργων.

Αναγνωρίζοντας τις παραπάνω προκλήσεις, στο ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών επιχειρείται η διερεύνηση τρόπων και διαδικασιών χρηματοδότησης παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ιδιαίτερη σημασία θα δοθεί στη διερεύνηση πηγών χρηματοδότησης που συγκεντρώνουν πόρους από το σύστημα μετακινήσεων και οι οποίοι, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, θα έπρεπε να διοχετευτούν στην υλοποίηση και υποστήριξη μέτρων που ικανοποιούν την πολιτική της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

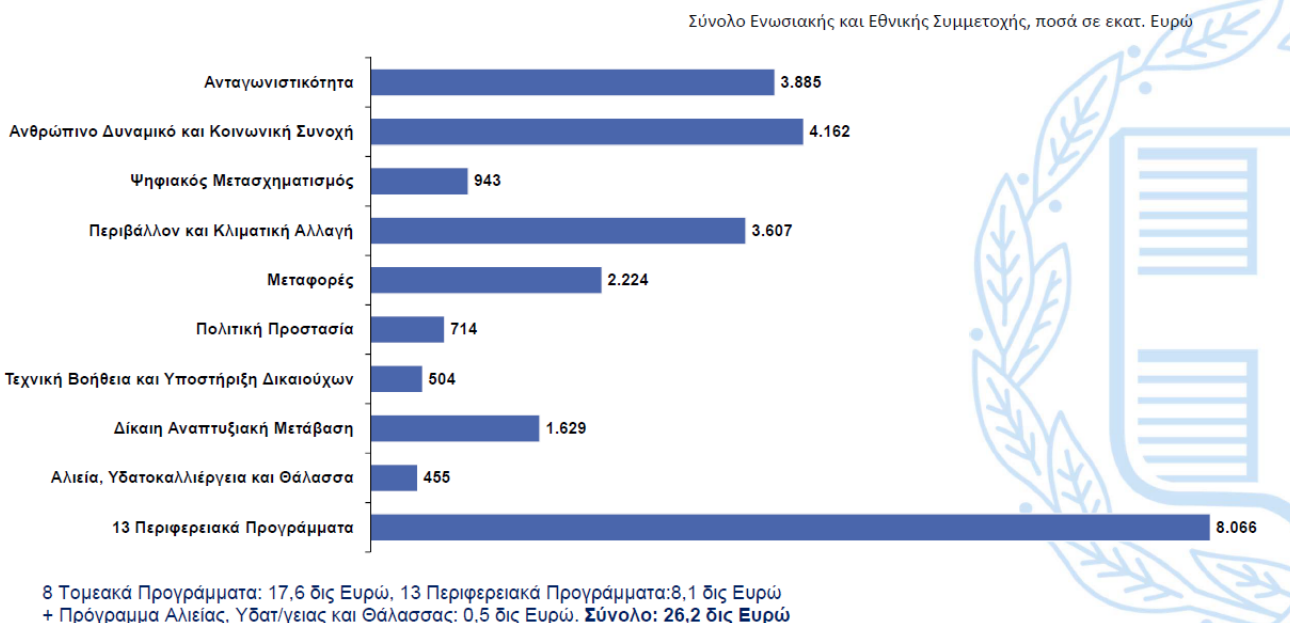
3.4.1 ΕΣΠΑ – Νέα προγραμματική περίοδος 2021- 2027

Οι στόχοι των Ευρωπαϊκών Διαρθρωτικών και Επενδυτικών Ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τα οποία θα χρηματοδοτηθεί το Εταιρικό Σύμφωνο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΣΠΑ) 2021-2027, υλοποιούνται μέσα από επιχειρησιακά προγράμματα.

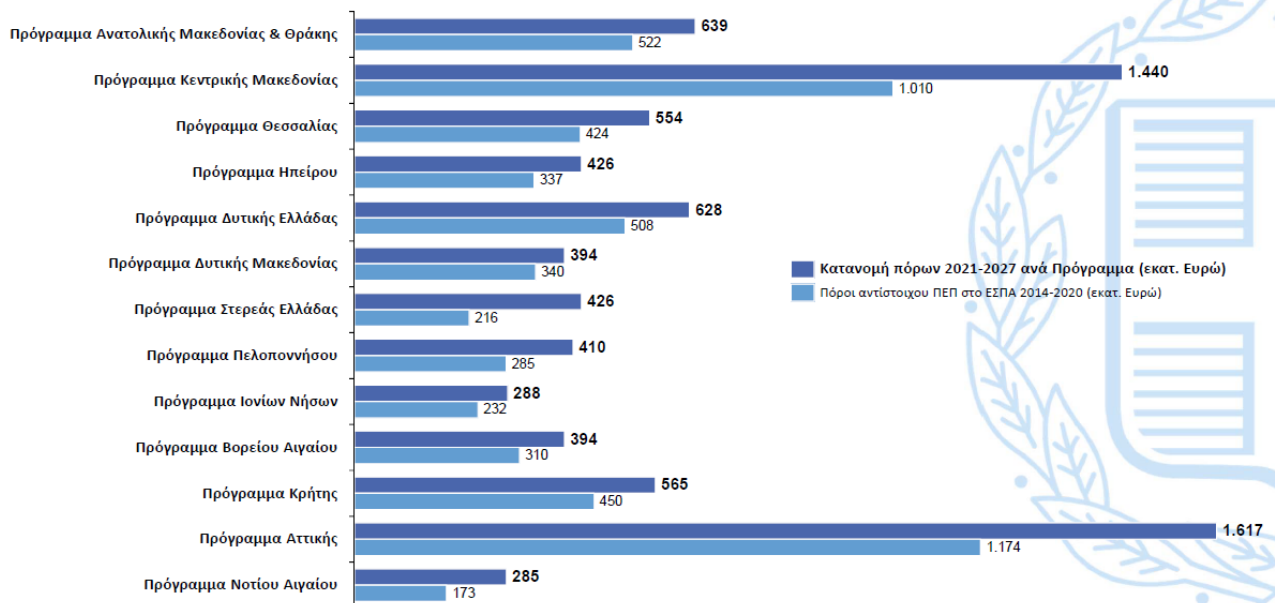
Τα Επιχειρησιακά Προγράμματα είναι πολυετή προγράμματα που ισχύουν για όλη την περίοδο προγραμματισμού 2021-2027 και συνδέονται με τομείς ή/και συγκεκριμένες γεωγραφικές περιφέρειες σε διεθνές, εθνικό ή τοπικό επίπεδο.

Η αρχιτεκτονική του ΕΣΠΑ 2021-2027, η οποία εγκρίθηκε τον Ιούλιο του 2021, παρουσιάζεται στην ακόλουθη εικόνα. Τόσο τα τομεακά προγράμματα για το περιβάλλον και την κλιματική αλλαγή όσο και για τις μεταφορές συγκεντρώνουν σημαντικά ποσοστά του προβλεπόμενου προϋπολογισμού του νέου προγράμματος

Τα Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2021-2027



Περιφερειακά Προγράμματα του ΕΣΠΑ 2021-2027



Εικόνα 3-1: Διάρθρωση νέου ΕΣΠΑ

Όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο νέο εταιρικό σύμφωνο του ΕΣΠΑ (2021-2027) εξυπηρετούνται 6 στόχοι πολιτικής, οι οποίοι περιγράφονται ως εξής:

➤ **ΣΠ1. Μια εξυπνότερη Ευρώπη μέσω της προώθησης του καινοτόμου και έξυπνου οικονομικού μετασχηματισμού**

Ειδικόί Στόχοι:

1. ενίσχυση των ικανοτήτων έρευνας και καινοτομίας και αξιοποίηση των προηγμένων τεχνολογιών

2. εκμετάλλευση των οφελών της ψηφιοποίησης για τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις κυβερνήσεις
3. ενίσχυση της ανάπτυξης και της ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ
4. ανάπτυξη δεξιοτήτων για την έξυπνη εξειδίκευση, τη βιομηχανική μετάβαση και την επιχειρηματικότητα

Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα»
- Πρόγραμμα «Ψηφιακός Μετασχηματισμός»
- Πρόγραμμα «Πολιτική Προστασία»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα

➤ **ΣΠ2. Μια πιο πράσινη χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και ανθεκτική Ευρώπη μέσω της προώθησης της καθαρής και δίκαιης ενεργειακής μετάβασης, των πράσινων και γαλάζιων επενδύσεων, της κυκλικής οικονομίας, της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων**

Ειδικοί Στόχοι:

1. προώθηση μέτρων ενεργειακής απόδοσης
2. προαγωγή των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
3. ανάπτυξη έξυπνων ενεργειακών συστημάτων, δικτύων και εξοπλισμού αποθήκευσης σε τοπικό επίπεδο
4. προαγωγή της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης των κινδύνων και της ανθεκτικότητας στις καταστροφές
5. προαγωγή της βιώσιμης διαχείρισης του νερού
6. προώθηση της μετάβασης σε μια κυκλική οικονομία
7. ενίσχυση της βιοποικιλότητας, των πράσινων υποδομών στο αστικό περιβάλλον και τη μείωση της ρύπανσης

Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Κλιματική Αλλαγή»
- Πρόγραμμα «Πολιτική Προστασία»
- Πρόγραμμα «Μεταφορές»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα
- Πρόγραμμα «Αλιεία, Υδατοκαλλιέργεια και Θάλασσα»

➤ **ΣΠ3. Μια πιο διασυνδεδεμένη Ευρώπη μέσω της ενίσχυσης της κινητικότητας και των περιφερειακών διασυνδέσεων ΤΠΕ**

Ειδικοί Στόχοι:

1. ενίσχυση της ψηφιακής συνδεσιμότητας
2. ανάπτυξη βιώσιμου, ανθεκτικού στην κλιματική αλλαγή, έξυπνου, ασφαλούς και διατροφικού ΔΕΔ-Μ
3. ανάπτυξη βιώσιμης, ανθεκτικής στην κλιματική αλλαγή, έξυπνης, ασφαλούς και διατροφικής εθνικής, περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας, με καλύτερη πρόσβαση σε ΔΕΔ-Μ και διασυνοριακή κινητικότητα
4. προαγωγή της βιώσιμης πολυτροπικής αστικής κινητικότητας

Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα «Μεταφορές»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα

➤ **ΣΠ4. Μια πιο κοινωνική Ευρώπη μέσω της υλοποίησης του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων**
Ειδικοί Στόχοι:

1. ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των αγορών εργασίας και της πρόσβασης σε ποιοτικές θέσεις απασχόλησης μέσω της ανάπτυξης της κοινωνικής καινοτομίας και των υποδομών
2. βελτίωση της πρόσβασης σε ποιοτικές υπηρεσίες εκπαίδευσης, κατάρτισης και διά βίου μάθησης χωρίς αποκλεισμούς μέσω της ανάπτυξης υποδομών
3. ακόμη μεγαλύτερη κοινωνικοοικονομική ένταξη περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, μεταναστών και των μειονεκτουσών ομάδων, με την εφαρμογή ολοκληρωμένων μέτρων που αφορούν μεταξύ άλλων τη στέγαση και τις κοινωνικές υπηρεσίες
4. εξασφάλιση ισότιμης πρόσβασης στην υγειονομική περίθαλψη με την ανάπτυξη υποδομών, συμπεριλαμβανομένης της πρωτοβάθμιας υγειονομικής περίθαλψης
5. βελτίωση της πρόσβασης στην απασχόληση όλων των ατόμων που αναζητούν εργασία, ιδίως των νέων και των μακροχρόνια ανέργων και των ανενεργών ατόμων, προώθηση της αυτοαπασχόλησης και της κοινωνικής οικονομίας
6. εκσυγχρονισμός των θεσμών και των υπηρεσιών της αγοράς εργασίας για την αξιολόγηση και την πρόβλεψη των αναγκών δεξιοτήτων και διασφάλιση της έγκαιρης και εξατομικευμένης βοήθειας και υποστήριξη για να ταιριάζουν στην αγορά εργασίας, μεταβάσεις και την κινητικότητα
7. προώθηση της συμμετοχής των γυναικών στην αγορά εργασίας, καλύτερη ισορροπία εργασίας/ζωής συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης σε υπηρεσίες παιδικής μέριμνας, ένα υγιές και καλά προσαρμοσμένο περιβάλλον εργασίας αντιμετώπιση των κινδύνων για την υγεία, την προσαρμογή των εργαζομένων, των επιχειρήσεων και των επιχειρηματιών στην αλλαγή, και την ενεργό και υγιή γήρανση
8. βελτίωση της ποιότητας, της αποτελεσματικότητας και της σχέσης της αγοράς εργασίας με τα συστήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, υποστήριξη απόκτησης βασικών δεξιοτήτων, συμπεριλαμβανομένων των ψηφιακών δεξιοτήτων
9. προώθηση της ίσης πρόσβασης και ολοκλήρωση της, ποιοτική και χωρίς αποκλεισμούς εκπαίδευση και κατάρτιση, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες, από την προσχολική εκπαίδευση και φροντίδα μέσω της γενικής και επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, καθώς και για την τριτοβάθμια εκπαίδευση, καθώς και την εκπαίδευση ενηλίκων και τη μάθηση, συμπεριλαμβανομένης της διευκόλυνσης της μαθησιακής κινητικότητας για όλους
10. προώθηση της δια βίου μάθησης, κυρίως ευέλικτη αναβάθμιση των δεξιοτήτων και επανακατάρτισης των ευκαιριών για όλους, λαμβάνοντας υπόψη τις ψηφιακές δεξιότητες, καλύτερη πρόβλεψη των αλλαγών και των νέων απαιτήσεων δεξιοτήτων με βάση τις ανάγκες της αγοράς εργασίας, της διευκόλυνσης της μετάβασης της σταδιοδρομίας και την προώθηση της επαγγελματικής κινητικότητας
11. προώθηση της ενεργού ένταξης με στόχο την προώθηση της ισότητας των ευκαιριών και την ενεργό συμμετοχή και τη βελτίωση της απασχολησιμότητας
12. προώθηση της κοινωνικο-οικονομικής ένταξης των υπηκόων τρίτων χωρών και των περιθωριοποιημένων κοινοτήτων, όπως οι Ρομά
13. ενίσχυση της ίσης και έγκαιρης πρόσβασης σε ποιοτικές, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες, εκσυγχρονισμός των συστημάτων κοινωνικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της πρόσβασης στην κοινωνική προστασία, βελτίωση της προσβασιμότητας, της αποτελεσματικότητας και της ανθεκτικότητας των συστημάτων υγειονομικής περίθαλψης και των υπηρεσιών μακροχρόνιας φροντίδας
14. προώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης των ατόμων που διατρέχουν κίνδυνο φτώχειας ή κοινωνικού αποκλεισμού, συμπεριλαμβανομένων των απόρων και τα παιδιά



15. αντιμετώπιση υλικής στέρησης μέσω της τροφής ή/και βασική υλική βοήθεια στους απόρους, συμπεριλαμβανομένων των συνοδευτικών μέτρων
Σύνδεση με Προγράμματα:

- Πρόγραμμα « Ανθρώπινο Δυναμικό και Κοινωνική Συνοχή»
- Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα»
- Πρόγραμμα «Ψηφιακός Μετασχηματισμός»
- 13 Περιφερειακά Προγράμματα

➤ **ΣΠ5. Μια Ευρώπη πιο κοντά στους πολίτες της, μέσω της προώθησης της βιώσιμης και ολοκληρωμένης ανάπτυξης των αστικών, αγροτικών και παράκτιων περιοχών, καθώς και μέσω της στήριξης τοπικών πρωτοβουλιών**

Ειδικοί Στόχοι:

1. ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας στις αστικές περιοχές
2. ενίσχυση της ολοκληρωμένης κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής τοπικής ανάπτυξης, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των αγροτικών και των παράκτιων περιοχών μέσω της τοπικής ανάπτυξης με πρωτοβουλία των τοπικών κοινοτήτων

Σύνδεση με Προγράμματα:

- 13 Περιφερειακά Προγράμματα
- Πρόγραμμα «Αλιεία, Υδατοκαλλιέργεια και Θάλασσα»

3.4.2 Σύμπραξη Δημόσιου Ιδιωτικού Τομέα – ΣΔΙΤ

Οι κυβερνήσεις έχουν χρησιμοποιήσει ένα τέτοιο μείγμα δημόσιων και ιδιωτικών προσπαθειών σε όλη την ιστορία. Ωστόσο, στα τέλη του 20ού αιώνα και στις αρχές του 21ου αιώνα παρατηρήθηκε μια σαφής τάση να αξιοποιήσουν περισσότερο τις διάφορες συμφωνίες δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ). Μια σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα είναι μια συμφωνία συνεργασίας μεταξύ δύο ή περισσότερων δημόσιων και ιδιωτικών τομέων, συνήθως μακροπρόθεσμου χαρακτήρα. Και οι δύο οντότητες συμφωνούν να μοιραστούν τις δεξιότητές τους και τα περιουσιακά τους στοιχεία για να διευκολύνουν το ευρύ κοινό μέσα από τις υπηρεσίες του.

Πίνακας 3: Ευρωπαϊκό και Εθνικό πλαίσιο ΣΔΙΤ

Ευρωπαϊκό Θεσμικό Πλαίσιο	Πράσινη Βίβλος (Green Paper), σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης.
	Ανακοίνωση (Communication) της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο και στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών, σχετικά με τις συμπράξεις δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων και των συμβάσεων παραχώρησης της 15.11.2005.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/17/EC.
	Οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το συντονισμό των διαδικασιών ανάθεσης δημοσίων συμβάσεων: Οδηγία 2004/18/EC.
	Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 2013.
	Το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο που διέπει τις ΣΔΙΤ στην Ευρώπη χαρακτηρίζεται, σύμφωνα και με τις παρατηρήσεις του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Δήμων και Περιφερειών (CEMR), από την απουσία πρόνοιας για έργα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΤΑ)
Εθνικό πλαίσιο	ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα
	ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3483/2006 (ΦΕΚ Α' 169) Τροποποίηση και συμπλήρωση των διατάξεων για τη χρηματοδοτική μίσθωση, διατάξεις περί δημοσίων εσόδων και άλλες ρυθμίσεις – Άρθρο 16 παρ. 1.
	Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 59: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/17/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε (ΦΕΚ Α 63)
	Προεδρικό Διάταγμα Υπ' Αριθμ. 60: Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών» όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005 (ΦΕΚ Α 64).
	Νόμος 3389/2005 «Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα» (ΦΕΚ Α' 232/22-9-2005) (όπως τροποποιήθηκε τελευταία με το Νόμο 3483/2006, ΦΕΚ Α' 169/7.8.2006).
	Παρατηρείται ότι το ελληνικό θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο για τις ΣΔΙΤ είναι ήδη απαρχαιωμένο. Χρειάζεται: α) κωδικοποίηση, β) απλούστευση, γ) εξειδίκευση και δ) πρέπει να λάβει υπόψη του τις ιδιαιτερότητες και προοπτικές της ΤΑ.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) είναι συμβάσεις, κατά κανόνα μακροχρόνιες, μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Οι ρόλοι του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

- Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/χρήστες των έργων αυτών.
- Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
- Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο



Εικόνα 3-2: Σχηματική απεικόνιση χαρακτηριστικών ΣΔΙΤ

Τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δυο κατηγορίες. Σε συμπράξεις για έργα ανταποδοτικού χαρακτήρα και σε συμπράξεις για έργα μη ανταποδοτικού χαρακτήρα.

Ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα για τα οποία το Δημόσιο δεν επιβαρύνεται οικονομικά, αλλά αντίθετα εισπράττει μίσθωμα από τη σύμπραξη. Πρόκειται για έργα ή προσφερόμενες υπηρεσίες των οποίων το προϊόν μπορεί να τιμολογηθεί και να αποφέρει έσοδα. Ο συμπράττων ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή τη λειτουργική και οικονομική εκμετάλλευση του έργου για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και με συγκεκριμένους όρους έτσι, ώστε από τα έσοδα να επιτύχει την απόσβεση και την επιθυμητή απόδοση των κεφαλαίων που επένδυσε στο έργο. Αυτού του τύπου τα έργα ενδείκνυνται για την αξιοποίηση της ανεκμετάλλευτης Δημόσιας περιουσίας. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 χρόνια ως συνάρτηση της προβλεπόμενης περιόδου επιστροφής των επενδυμένων κεφαλαίων αυξημένων ως προς το ύψος της συμφωνηθείσας απόδοσης των κεφαλαίων του ιδιώτη. Μπορεί να υπάρχει ρήτρα, σε περίπτωση που ο ιδιώτης από τα έσοδα της σύμπραξης αποσβέσει τα κεφάλαια που επένδυσε, η σύμπραξη να ολοκληρώνεται και το έργο να περιέρχεται στο Δημόσιο νωρίτερα. Ο βαθμός συμμετοχής του Δημοσίου στη σύμπραξη συνήθως περιορίζεται στην εκχώρηση της γης και στη διευκόλυνση για την εξασφάλιση των αδειοδοτήσεων του έργου.

Μη ανταποδοτικού χαρακτήρα έργα: Τα έργα εκείνα για τα οποία το Δημόσιο καταβάλλει πληρωμή στον ιδιώτη. Είναι κυρίως έργα δημόσιου χαρακτήρα (λ.χ. Δημαρχείο, Παιδικοί Σταθμοί, Σχολεία, Πολιτιστικά και Αθλητικά Κέντρα, κ.λπ.) τα οποία αφορούν στην παροχή υπηρεσιών οι οποίες χαρακτηρίζονται ως δημόσιο αγαθό. Ο ιδιώτης αναλαμβάνει με ίδια και δανεικά κεφάλαια την κατασκευή του έργου και στη συνέχεια το Δημόσιο καταβάλλει ετήσια πληρωμή που καλύπτει: το αρχικό κόστος της επένδυσης, το κόστος συντήρησης του έργου, το κόστος λειτουργίας και το κόστος διαχείρισης (εφόσον συμφωνηθεί ότι αυτά αποτελούν ευθύνη του ιδιώτη). Τα έργα ενδείκνυνται στις περιπτώσεις κατά τις οποίες το Δημόσιο επιθυμεί να προβεί σε μείωση των επιβαρύνσεων του προϋπολογισμού στο παρόν και μετάθεση των εκροών στο μέλλον. Με την εξοικονόμηση πόρων το Δημόσιο επιτρέπει να υλοποιηθούν στον παρόντα χρόνο περισσότερα έργα. Η διάρκεια της σύμβασης κυμαίνεται από 25 σε 35 έτη.

Οι Δημόσιοι Φορείς που σκοπεύουν να προχωρήσουν σε μία ΣΔΙΤ σύμφωνα με το Ν. 3389/2005, πρέπει να υποβάλλουν σχετική πρόταση προς την Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ, η οποία θα συνοδεύεται από τα απαραίτητα στοιχεία που θα τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα υλοποίησής της. Η πρόταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

- Αναλυτική περιγραφή του έργου που αποτελεί το αντικείμενο της Σύμπραξης και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του
- Ενδεικτικό προϋπολογισμό
- Κόστος λειτουργίας και συντήρησης Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- Προτεινόμενη μορφή σύμπραξης (είσπραξη τελών από χρήστες ή Δημόσιο, χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου κλπ)
- Έλεγχο οικονομικής αποδοτικότητας (value for money) που θα αιτιολογεί την επιλογή της σύμπραξης σε σχέση με την υλοποίηση του έργου με δημόσια χρηματοδότηση.
- Άλλα θέματα που μπορεί να επηρεάζουν σημαντικά την υλοποίηση του έργου, όπως, νομικά, περιβαλλοντικά κλπ.

Τα στοιχεία αυτά θα πρέπει να δίνουν μια αξιόπιστη εικόνα του έργου και της απαιτούμενης χρηματοδότησης για τη συνολική διάρκεια ζωής του. Για αυτό απαιτείται λεπτομερής χρηματοοικονομική ανάλυση, ιδιαίτερα στην περίπτωση των ανταποδοτικών έργων, όπου πρέπει να συνεκτιμηθούν και οι κίνδυνοι ζήτησης και προβλεπόμενων εσόδων.

Η Ειδική Γραμματεία ΣΔΙΤ μελετά την πρόταση του Δημοσίου Φορέα και αξιολογεί κατά πόσο αυτή μπορεί να υλοποιηθεί ως Σύμπραξη και να υπαχθεί στις διατάξεις Ν. 3389/2005. Σε περίπτωση που η πρόταση αξιολογείται θετικά, όπως αρχικά είχε κατατεθεί ή όπως τελικά διαμορφώθηκε κατόπιν αναγκαίων τροποποιήσεων, η Ειδική Γραμματεία την περιλαμβάνει στον «Κατάλογο Προτεινόμενων Συμπράξεων», γνωστοποιεί την απόφασή της στο Δημόσιο Φορέα και τον καλεί εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο μηνών να καταθέσει στη Διυπουργική Επιτροπή ΣΔΙΤ «Αίτηση Υπαγωγής» της συγκεκριμένης Σύμπραξης στο Ν. 3389/2005.

Πλεονεκτήματα από την εφαρμογή ΣΔΙΤ και την υλοποίησή τους στην Τοπική Αυτοδιοίκηση

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα από την εφαρμογή των ΣΔΙΤ αφορά το αμοιβαίο όφελος των δύο πλευρών καθώς η μεταξύ τους συνεργασία οδηγεί στη δόμηση μιας νέας σχέσης δημόσιου και ιδιωτικού που να είναι επωφελής και για τα δυο μέρη (win – win) με ταυτόχρονη μεταφορά των επενδυτικών κινδύνων στον ιδιώτη επενδυτή και πολύ λιγότερο στο δημόσιο. Η συνεργασία των δημοσίων αρχών με τις επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα καλύπτει πολυάριθμα πεδία δραστηριότητας στον τομέα του σχεδιασμού, της χρηματοδότησης, της παραγωγής, διαχείρισης, διοίκησης, επιχειρησιακής λειτουργίας, ανακαίνισης, συντήρησης, κ.λπ. των νέων ή υφισταμένων έργων και υποδομών μικρής, μεσαίας και μεγάλης κλίμακας. Στο ίδιο πλαίσιο συμπεριλαμβάνονται ζητήματα αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του δημόσιου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα της οικονομίας καθώς και συμβάσεις τύπου outsourcing όπου εκχωρείται σε ιδιώτες η παροχή υπηρεσιών (οι οποίες, χωρίς τη σύμπραξη του ιδιωτικού τομέα, θα ήταν αμιγώς δημόσιου χαρακτήρα και κοινής ωφελείας). Στη συνεργασία η παραχωρησιούχος εταιρία, δηλαδή ο ανάδοχος του συγχρηματοδοτούμενου έργου, είναι συνήθως κοινοπραξία ή άλλου τύπου νομική συνεργασία πολλών επιχειρήσεων με διακριτούς τομείς δραστηριότητας και τεχνογνωσίας, όπως: κατασκευαστικές εταιρίες, τραπεζικά και οικονομικά ιδρύματα, ανεξάρτητοι χρηματοδότες, εξειδικευμένες κατά περίπτωση επιχειρήσεις, εταιρίες συμβουλών, προμηθευτών, κ.λπ.

- Η μέθοδος ΣΔΙΤ αφορά την παραγωγή μεγάλων και συνθέτων έργων υψηλών απαιτήσεων καθώς και έργων μεγάλης χωρικής και υπεροπτικής εμβέλειας. Ιδιαίτερα όταν η οικονομία μιας χώρας δεν είναι σε θέση να χρηματοδοτήσει τη μελέτη, την κατασκευή, τη διασφάλιση της ποιότητας, το διαρκή έλεγχο, την επιχειρησιακή λειτουργία και αδυνατεί να διασφαλίσει τη βιωσιμότητα των έργων σε βάθος χρόνου. Όταν η Διοίκηση αφενός δε γνωρίζει και αφετέρου αδυνατεί να προχωρήσει στην έγκαιρη Μελέτη, Ωρίμανση και Δημοπράτηση των έργων. Ακόμη περισσότερο όταν η Διοίκηση, εξαιτίας του μεγέθους, της διαχειριστικής συνθετότητας και της επιστημονικο-τεχνολογικής πολυπλοκότητας των έργων, δε μπορεί να ανταπεξέλθει εκ των προτέρων στις απαιτήσεις των Μελετών και της Κατάρτισης των Τευχών Δημοπράτησης ούτε, φυσικά, να Διασφαλίσει την Ποιότητα και την Οικονομικότητα των Έργων.
- Με τη μέθοδο ΣΔΙΤ, τα έργα δεν ιδιωτικοποιούνται ούτε αποκρατικοποιούνται. Όταν εκπνεύσει η διάρκεια της σύμβασης με τους παραχωρησιούχους, τα έργα επανέρχονται στην κυριότητα και στην ιδιοκτησία του δημοσίου. Στο μεσοδιάστημα, το Δημόσιο εξοικονομεί πόρους που μπορεί να κατευθύνει στην κάλυψη άλλων αναγκών
- Η συνεργασία και η όσμωση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα με τη μέθοδο ΣΔΙΤ είναι μια σχέση αμοιβαίου οφέλους (win – win) όπου ο επενδυτικός κίνδυνος μεταβιβάζεται από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα
- Εξέλιξη και διαρκής αναβάθμιση της νομικής επιστήμης που διέπει τις Δημόσιες Συμβάσεις των ΣΔΙΤ, προχωρεί και εξελίσσεται.

Ειδικά για την περίπτωση της τοπικής αυτοδιοίκησης:

- Μείωση κόστους
- Διανομή κινδύνου
- Βελτιωμένα επίπεδα υπηρεσίας ή διατήρησης των υπαρχόντων επιπέδων υπηρεσιών
- Αύξηση των εισοδημάτων
- Αποδοτικότερη εφαρμογή
- Οικονομικά οφέλη

Μειονεκτήματα και κίνδυνοι των ΣΔΙΤ

Παράλληλα, η πλούσια πλέον διεθνής εμπειρία, έχει εντοπίσει ορισμένα προβλήματα κατά την εφαρμογή των ΣΔΙΤ από την ΤΑ, που θα μπορούσαν να περιγράψουν παρακάτω:

- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες, σε πολλές περιπτώσεις, προσομοιάζουν με τις ιδιωτικοποιήσεις.
- Με την είσοδο σε μια δημόσια-ιδιωτική συνεργασία, η τοπική αυτοδιοίκηση χάνει τον έλεγχο της παροχής υπηρεσιών.
- Οι δημόσιες-ιδιωτικές συνεργασίες ισχύουν κυρίως για τα **έργα υποδομής**.
- Ο κύριος λόγος για τις τοπικές κυβερνήσεις που εισάγουν ιδιωτικές συνεργασίες, είναι γιατί επιθυμούν να αποφύγουν την εμφάνιση του χρέους.
- Η ποιότητα της υπηρεσίας, σε πολλές περιπτώσεις, μειώνεται
- Το προσωπικό της αυτοδιοίκησης υποβαθμίζεται με την εφαρμογή των ΣΔΙΤ.
- Το κόστος της υπηρεσίας θα αυξηθεί για να πληρωθεί το κέρδος του ιδιωτικού συνεργάτη.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να χρηματοδοτήσει το κόστος από τις υπηρεσίες, με χαμηλότερο κόστος από ότι ο ιδιωτικός τομέας.
- Συνταγματικά ζητήματα, ιδίως σε ότι αφορά τα όρια της παραχώρησης
- Αποσαφήνιση των αρμοδιοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων του Δημοσίου.
- Χρόνος και ασφάλεια διαδικασιών ωρίμανσης των έργων

3.4.3 Ευρωπαϊκά ταμεία

Η περιφερειακή πολιτική (πολιτική συνοχής) και το Επενδυτικό Σχέδιο για την Ευρώπη αποτελούν τις κύριες επενδυτικές πολιτικές της ΕΕ που υποστηρίζουν την οικονομική ανάπτυξη, την αειφόρο ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής με τη χρηματοδότηση της ευφούς κινητικότητας, των πολυτροπικών μεταφορών, των καθαρών μεταφορών και της αστικής κινητικότητας.

Προκειμένου να επιτευχθεί χρηματοδότηση για έργα μεταφορών και κινητικότητας, έχουν αυξηθεί τα κριτήρια σχετικά με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα του έργου. Υπάρχει μια σειρά επιλογών χρηματοδότησης για έργα μεταφορών και κινητικότητας, όπως:

- Ευρωπαϊκό Ταμείο Διαρθρωτικών Επενδύσεων (ESIF)
- Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF)
- Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων.
- Ταμείο InvestEU

Πρωτοβουλία Jessica (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Αποτελεί ένα νέο χρηματοδοτικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της ΕΤΕπ σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στοχεύει:

- Στην ανάπτυξη βιώσιμων αστικών έργων
- Στην ανάπτυξη συμπράξεων μεταξύ δημοσίων και ιδιωτικών φορέων και
- Στην ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής
- Στην εξοικείωση των κρατών μελών, των περιφερειών και των πόλεων με χρηματοδοτικά εργαλεία

Πρόκειται για τη μετάβαση από τις εφάπαξ επιδοτήσεις στην παροχή δανεισμού με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους αλλά και την ανάγκη προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων ως εχέγγυο βιωσιμότητας των αναλαμβανόμενων επενδύσεων.

Πρόγραμμα InvestEU

Για τον προϋπολογισμό της ΕΕ (2021-2027), τον Ιούνιο του 2018 η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία του προγράμματος InvestEU, προκειμένου να ενταχθούν στο ίδιο πλαίσιο τα χρηματοδοτικά κονδύλια που χορηγούνται από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για δάνεια και εγγυήσεις. Σύμφωνα με την πρόταση, ο προϋπολογισμός της ΕΕ θα παράσχει εγγύηση ύψους 38 δισ. € για τη στήριξη έργων στρατηγικής σημασίας σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω του προγράμματος και η Επιτροπή εκτιμά ότι, προσελκύοντας ιδιωτικές και δημόσιες επενδύσεις, το Ταμείο InvestEU θα κινητοποιήσει στη διάρκεια της 7ετίας πρόσθετες επενδύσεις άνω των 650 δισ. € σε ολόκληρη την ΕΕ.

Το InvestEU θα στηρίξει τέσσερις τομείς πολιτικής:



**ΒΙΩΣΙΜΕΣ
ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

Χρηματοδότηση έργων σχετικών με τα εξής: **βιώσιμη ενέργεια | ψηφιακή συνδεσιμότητα | μεταφορές | κυκλική οικονομία | ύδρευση, αποχέτευση | άλλες περιβαλλοντικές υποδομές κ.λπ.**



ΕΡΕΥΝΑ, ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΨΗΦΙΟΠΟΙΗΣΗ

Χρηματοδότηση έργων σχετικών με τα εξής: **έρευνα και καινοτομία | μεταφορά των ερευνητικών αποτελεσμάτων στην αγορά | ψηφιοποίηση της βιομηχανίας περαιτέρω ανάπτυξη καινοτόμων επιχειρήσεων | τεχνητή νοημοσύνη κ.λπ.**



ΜΙΚΡΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Διευκόλυνση της πρόσβασης σε χρηματοδότηση για **μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) | επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης.**



ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΔΕΞΙΟΤΗΤΕΣ

Χρηματοδότηση έργων σχετικών με τα εξής: **δεξιότητες, εκπαίδευση, κατάρτιση | κοινωνικές κατοικίες, σχολεία, πανεπιστήμια, νοσοκομεία | κοινωνική καινοτομία | υγειονομική περίθαλψη, μακροπρόθεσμη φροντίδα και προσβασιμότητα | μικροχρηματοδότηση | κοινωνικές επιχειρήσεις | ένταξη μεταναστών, προσφύγων και ευάλωτων ατόμων κ.λπ..**

Η πρόταση αφορά τρία μέρη:

1. Ταμείο InvestEU

Το Ταμείο InvestEU είναι το νέο επενδυτικό μέσο της ΕΕ. Ο στόχος του ταμείου είναι να κινητοποιήσει δημόσιες και ιδιωτικές επενδύσεις στην ΕΕ για την κάλυψη του υφιστάμενου επενδυτικού χάσματος στην Ευρώπη. Παρέχει εγγυήσεις της ΕΕ με στόχο την κινητοποίηση δημόσιων και ιδιωτικών πηγών χρηματοδότησης, με τη μορφή δανείων, εγγυήσεων, ιδίων κεφαλαίων ή άλλων μέσων της αγοράς, για στρατηγικές επενδύσεις υποστήριξης των εσωτερικών πολιτικών της ΕΕ. Βασίζεται στην επιτυχή υλοποίηση, κατά την τρέχουσα περίοδο 2014-2020, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων και άλλων χρηματοδοτικών μέσων.

2. Συμβουλευτικός κόμβος InvestEU

Με τον συμβουλευτικό κόμβο InvestEU, η Επιτροπή προτείνει να ενοποιηθούν οι υφιστάμενες 13 διαφορετικές συμβουλευτικές υπηρεσίες σε έναν ενιαίο φορέα εξυπηρέτησης ο οποίος θα συμβάλλει στην ανάπτυξη έργων. Στόχος του θα είναι να προσφέρει τεχνική υποστήριξη και βοήθεια για την προετοιμασία, ανάπτυξη, διάρθρωση και υλοποίηση έργων, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης ικανοτήτων.

3. Ευρωπαϊκή Πύλη Επενδυτικών Έργων

Η πύλη θα φέρνει σε επαφή επενδυτές και φορείς υλοποίησης έργων, παρέχοντας μια βάση δεδομένων εύκολα προσβάσιμη και εύχρηστη, προβάλλοντας καλύτερα τα έργα και βοηθώντας τους επενδυτές να εντοπίζουν επενδυτικές δυνατότητες στον τομέα ή τον τόπο που τους ενδιαφέρει.

3.4.4 Εθνικά ταμεία

Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Ν.Π.Δ.Δ., εποπτευόμενο από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας που συστήθηκε με τον ν. 3889/2010 ΦΕΚ 182 Α' «Χρηματοδότηση Περιβαλλοντικών Παρεμβάσεων, Πράσινο Ταμείο, Κύρωση Δασικών Χαρτών και άλλες διατάξεις». Διαδέχθηκε το Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων» (ΕΤΕΡΠΣ) του ν.δ. 1262/1972 (ΦΕΚ 194 Α'). Ουσιαστικά, αποτελεί μία εντελώς νέα δομή στην οποία μεταβιβάζεται η είσπραξη και η διαχείριση όλων των πόρων που είχαν θεσπιστεί με σειρά νομοθετημάτων υπέρ ΕΤΕΡΠΣ, καθώς και των πράσινων και λοιπών πόρων που προβλέπονται στον ιδρυτικό νόμο (όπως ισχύει). Επιπλέον, το Πράσινο Ταμείο διαχειρίζεται τους πόρους του «Ταμείου Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» (ν. 3843/2010, ν. 4014/2011, ν.4178/2013 και ν. 4495/2017), του «Γαλάζιου Ταμείου» και του «Ειδικού Φορέα Δασών».

Το Πράσινο Ταμείο, για την επίτευξη του σκοπού του, σχεδιάζει και πραγματοποιεί Χρηματοδοτικά Προγράμματα (Χ.Π.) για την υλοποίηση έργων, δράσεων και λοιπών παρεμβάσεων προς όφελος του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος. Τα εν λόγω Χρηματοδοτικά Προγράμματα, στο πλαίσιο διασφάλισης της διαφάνειας των χρηματοδοτήσεων και της εξυπηρέτησης των στόχων των αντίστοιχων περιβαλλοντικών πολιτικών, διαρθρώνονται σε άξονες προτεραιότητας, μέτρα και δράσεις, καθορίζουν τους δικαιούχους φορείς, το ύψος της χρηματοδότησης και τα κριτήρια αξιολόγησης των υποβαλλόμενων προτάσεων.

- *Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ»*

Το Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» ενισχύει έργα, δράσεις και άλλες παρεμβάσεις που στοχεύουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση των πόλεων, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα οικονομικούς και κοινωνικούς στόχους.

Δικαιούχοι του Άξονα Προτεραιότητας «Αστική Αναζωογόνηση 2019» του Χ.Π. «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» είναι οι Ο.Τ.Α. α' βαθμού της χώρας Χωρικό πεδίο εφαρμογής του Χ.Π. είναι οι πόλεις και οικισμοί με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή οικισμοί οριοθετημένοι με πράξη της διοίκησης στερούμενων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.

Ο Άξονας Προτεραιότητας του Χρηματοδοτικού Προγράμματος περιλαμβάνει δύο (2) μέτρα σε αντιστοιχία με τις επιλέξιμες κατηγορίες δράσεων ως εξής:

- Μέτρο 1. Σύνθετες αστικές αναπλάσεις
- Μέτρο 2. Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο

Εν συνεχεία παρατίθενται δράσεις που σχετίζονται με τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ .

Στο **Μέτρο 1**, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- Δράση 1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου

Στο **Μέτρο 2**, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται:

- Δράση 2.1. Αναδιαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.
- Δράση 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου.
- Δράση 2.4. Βελτίωση και συμπλήρωση υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, κυρίως μέσω φυτεύσεων και βελτίωσης των σχετικών υποδομών.
- Δράση 2.5. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρομίων ή και πεζοδρομίων και επιμέρους υποδομών τους, για τη δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών με πρόνοια και για εμποδιζόμενα άτομα, σε κάθε περίπτωση λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού.

Δράση 2.9. Διαμόρφωση θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπαίθριων με βιοκλιματικά χαρακτηριστικά και υλικά καθώς και υπόγειων.

3.5 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης

3.5.1 Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

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

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

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πίνακας 4: Πλαίσιο παρακολούθησης μέτρων και παρεμβάσεων ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
1.1	Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων	1	Αναδιαμορφωμένα πεζοδρόμια	Ποσοστό αναδιαμορφωμένων πεζοδρομίων	50%	100%	
1.2	Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	2	Οδοί στις οποίες έχουν γίνει αναβαθμίσεις/αναπλάσεις	Ποσοστό οδών	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τα επιμέρους μέτρα		
1.3	Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις	3	Πεζοδρομημένες /ηπιοποιημένες οδοί	Ποσοστό πεζοδρομημένων/ηπιοποιημένων οδών	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τα επιμέρους μέτρα		
1.4	Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	4	Μονοδρομημένες οδοί	Μήκος μονοδρομημένων οδών	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τα επιμέρους μέτρα		
1.5	Μείωση ορίων ταχύτητας	5	Μείωση ορίων ταχύτητας σε 30km/h	Οδοί με μειωμένα όρια ταχύτητας σε 30km/h	100% των οδών		
1.6	Οριοθέτηση στάθμευσης	6	Οδοί με οριοθετημένη παρόδια στάθμευση	Ποσοστό οδών	50%	100%	
1.7	Βελτίωση οδικής ασφάλειας στη Λ.Κύμης	7	Μετατροπή ισόπεδων κόμβων σε κυκλικούς	Ποσοστό μετατροπής	50%	100%	
2.1	Επανασχεδιασμός κόμβων (roundabouts, mini roundabouts, γεωμετρικός επανασχεδιασμός υφιστάμενων κόμβων)	8	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων	50%	100%	100%
2.2	Επαναπρογραμματισμός φωτεινών σηματοδοτών	9	Φωτεινοί σηματοδότες με επαναπρογραμματισμό	Ποσοστό φωτεινών σηματοδοτών με επαναπρογραμματισμό	100%		
2.3	Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων	10	Νέοι φωτεινοί σηματοδότες/πεζοφάναρα	Αριθμός νέων φωτεινών σηματοδοτών/πεζοφάνων	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
2.4	Επανασχεδιασμός κόμβων	11	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων (επί του συνόλου)	50%	100%	100%
3.1	Μέτρα που αφορούν τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο	12	Μέτρα Προαστιακού Σιδηροδρόμου (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 5)	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		
3.2	Μέτρα που αφορούν τις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	13	Μέτρα Λεωφορειακών γραμμών (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 5)	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		
3.3	Μέτρα που αφορούν τη Δημοτική Συγκοινωνία	14	Μέτρα Δημοτικής Συγκοινωνίας (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 5)	Βλέπε Πίνακα 5 αναλυτικά για τους στόχους ανά ορίζοντα		
4.1	Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	15	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου	Ποσοστό ολοκλήρωσης δικτύου	70%	100%	
4.2	Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	16	Δημιουργία πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Αριθμός πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	4	6	10
4.3	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	17	Πεζοδρόμια με πλάτος >1,5μ	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ επί του συνόλου	50%	80%	100%
4.4	Οδικό περιβάλλον	18	Διαμόρφωση οδικού περιβάλλοντος	Βλέπε δείκτη 17	Βλέπε δείκτη 17	Βλέπε δείκτη 17	Βλέπε δείκτη 17
4.5	Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	19	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ένας σταθμός στο κέντρο (10 ποδήλατα)	Επέκταση και πύκνωση	Επέκταση και πύκνωση
4.6	Πεζόδρομοι	20	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που	✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
5.7	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	29	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Εφαρμογή απαγόρευσης στάθμευσης		
5.8	Αστυνόμευση	30	Αστυνόμευση	Αστυνόμευση	Εφαρμογή αστυνόμευσης		
5.9	Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	31	Χώροι στάθμευσης δίκυκλων	Χώροι στάθμευσης δίκυκλων	✓		
5.10	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	32	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	✓		
5.11	Χωροθέτηση στάσης ταξί	33	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	✓		
6.1	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	34	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Θέσπιση και Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων
6.2	Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	35	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις	Λειτουργία κανονισμού	Θέσπιση και λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού
6.3	Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	36	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις μόνο με μεγάλα οχήματα στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο	Λειτουργία κανονισμού	Θέσπιση και λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού	Λειτουργία κανονισμού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
6.4	Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) για βαρέα οχήματα	37	ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Εφαρμογή ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Θέσπιση και λειτουργία ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Λειτουργία ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Λειτουργία ΣΕΣ για βαρέα οχήματα
6.5	Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	38	Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Λειτουργία κέντρου	Δημιουργία και λειτουργία κέντρου	Λειτουργία κέντρου	Λειτουργία κέντρου
6.6	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	39	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Θέσπιση & λειτουργία συστημάτων	Θέσπιση & λειτουργία συστημάτων	Λειτουργία	
6.7	Επιβράβευση επιχειρήσεων	40	Παροχή οικονομικών κινήτρων (bonus) σε επιχειρήσεις	Ποσοστό επιχειρήσεων		20%	40%
7.1	Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ	41	Μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ	Ποσοστό μείωσης	70%	100%	150%
7.2	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων	42	Νέα δημοτικά οχήματα	Ποσοστό νέων οχημάτων	50%	100%	100%
7.3	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	43	Υλοποίηση ΣΦΗΟ	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ	Ορίζεται από τη μελέτη ΣΦΗΟ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Κωδ. μέτρου	Μέτρο	α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	5ετία	10ετία	15ετία
					Δήμου Αχαρνών	Δήμου Αχαρνών	Δήμου Αχαρνών
7.4	Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	44	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση κατευθύνσεων	Υλοποίηση κατευθύνσεων		
8.1	Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	45	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	Υλοποίηση μέτρων	Υλοποίηση μέτρων	Υλοποίηση μέτρων	Υλοποίηση μέτρων



3.5.2 Μηχανισμοί παρακολούθησης

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

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

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πίνακας 5: Μηχανισμός παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
8	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων	Αριθμός επανασχεδιασμένων κόμβων Συνολικός αριθμός κόμβων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
9	Φωτεινοί σηματοδότες με επαναπρογραμματισμό	Ποσοστό φωτεινών σηματοδοτών με επαναπρογραμματισμό	Αριθμός φωτεινών σηματοδοτών με επαναπρογραμματισμό Σύνολο φωτεινών σηματοδοτών	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
10	Νέοι φωτεινοί σηματοδότες/πεζοφάναρα	Αριθμός νέων φωτεινών σηματοδοτών/πεζοφάναρων	Αριθμός νέων φωτεινών σηματοδοτών/πεζοφάναρων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
11	Επανασχεδιασμένοι κόμβοι	Ποσοστό επανασχεδιασμένων κόμβων (επί του συνόλου)	Αριθμός επανασχεδιασμένων κόμβων Συνολικός αριθμός κόμβων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
12	Μέτρα Προαστιακού Σιδηροδρόμου (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 5)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα (πχ Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων)	ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΤΡΑΙΝΟΣΕ
13	Μέτρα Λεωφορειακών γραμμών (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 5)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα (πχ Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων)	ΟΑΣΑ	ΟΑΣΑ



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
14	Μέτρα Δημοτικής Συγκοινωνίας (βλέπε Πίνακα 5)	Εφαρμογή μέτρων (βλέπε Πίνακα 5)	Ανάλογα με το μέτρο, τα αντίστοιχα δεδομένα (πχ Αριθμός γραμμών και συχνότητα δρομολογίων)	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
15	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου	Ποσοστό ολοκλήρωσης δικτύου	Μήκος ολοκληρωμένου δικτύου Μήκος συνολικού δικτύου	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
16	Δημιουργία πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Αριθμός πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Αριθμός πάρκων τσέπης/αστικών κερκίδων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
17	Πεζοδρόμια με πλάτος >1,5μ	Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ επί του συνόλου	Μήκος πεζοδρομίων με πλάτος >1,5μ επί του συνόλου Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
18	Διαμόρφωση οδικού περιβάλλοντος	Βλέπε δείκτη 17	Βλέπε Δείκτη 17	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
19	Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Πλήθος σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
20	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους	Εν λειτουργία πεζόδρομοι στους οποίους έγινε τακτοποίηση	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
21	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
22	Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών	Μήκος υλοποιημένων υποδομών Σύνολο υλοποιημένων υποδομών	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
23	Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	Θέσπιση και λειτουργία απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης	Διατάξεις απαγόρευσης παρόδιας στάθμευσης	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
24	Εφαρμογή ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου	Χωρικά δεδομένα/περιοχή εφαρμογής ΣΕΣ	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
25	Επέκταση ΣΕΣ στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου	Λειτουργία ΣΕΣ στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου	Χωρικά δεδομένα/περιοχή εφαρμογής ΣΕΣ	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
26	Θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ επί του συνόλου	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑΜΕΑ Συνολικός αριθμός θέσεων στάθμευσης	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
27	Χώροι στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Αριθμός χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Δήμος Αχαρνών Ιδιωτική εταιρία	Δήμος Αχαρνών
28	Θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
29	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Διατάξεις απαγόρευσης στάθμευσης βαρέων οχημάτων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
30	Αστυνόμευση	Αστυνόμευση	Αριθμός κλήσεων δημοτικής αστυνομίας σε παράνομα σταθμευμένα οχήματα	Δημοτική Αστυνομία	Δήμος Αχαρνών
31	Χώροι στάθμευσης δικύκλων	Χώροι στάθμευσης δικύκλων	Αριθμός χώρων στάθμευσης δικύκλων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
32	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Αριθμός ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
33	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	Στάσεις (πιάτσες) ταξί	Στάσεις ταξί	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
34	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Λειτουργία ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Ωράριο φορτοεκφορτώσεων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
35	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις	Λειτουργία κανονισμού	Κανονισμός/διατάξεις	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
36	Κανονισμός για φορτοεκφορτώσεις μόνο με μεγάλα οχήματα στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο	Λειτουργία κανονισμού	Κανονισμός/διατάξεις	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
37	ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Εφαρμογή ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Χωρικά δεδομένα/περιοχή εφαρμογής ΣΕΣ για βαρέα οχήματα	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
38	Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Λειτουργία κέντρου	Θέση/στοιχεία κέντρου διανομής εμπορευμάτων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
39	Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Θέσπιση & λειτουργία συστημάτων	Κανονισμός ευφύων συστημάτων μεταφοράς	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
40	Παροχή οικονομικών κινήτρων (bonus) σε επιχειρήσεις	Ποσοστό επιχειρήσεων	Αριθμός επιχειρήσεων στις οποίες δόθηκαν οικονομικά κίνητρα Συνολικός αριθμός επιχειρήσεων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
41	Μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ	Ποσοστό μείωσης	Στοιχεία σχετικά με εκπομπές CO ₂	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
42	Νέα δημοτικά οχήματα	Ποσοστό νέων οχημάτων επί του συνόλου	Αριθμός νέων οχημάτων Συνολικός αριθμός δημοτικών οχημάτων	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
43	Υλοποίηση ΣΦΗΟ	Αριθμός θέσεων φόρτισης Η/Ο	Πλήθος θέσεων φόρτισης Η/Ο	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

α/α Δείκτη	Δείκτης	Μονάδα μέτρησης Δείκτη	Απαιτούμενα πρωτογενή	Πηγές πρωτογενών δεδομένων	Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό
44	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση κατευθύνσεων	Κατευθύνσεις Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
45	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας	Υλοποίηση μέτρων	Μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας που υλοποιήθηκαν	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών

3.6 Εξειδίκευση μέτρων/ παρεμβάσεων – Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

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

Τίτλος παρέμβασης/μέτρου: Το όνομα της προτεινόμενης λύσης

Περιγραφή του μέτρου: Τα λειτουργικά χαρακτηριστικά του μέτρου και το γεωγραφικό εύρος της εφαρμογής του. Σκόπιμη είναι και η παράθεση χαρτών/σκαριφημάτων.

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

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

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

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

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

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

Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης: Αναφορά των κατάλληλων μεταβλητών/δεικτών για την παρακολούθηση της πορείας υλοποίησης αλλά και μετέπειτα των αποτελεσμάτων από τη λειτουργία του. Η μεθοδολογία παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει ποσοτικά στοιχεία αλλά και προσδιορισμό των χρονικών περιόδων (συνήθως ανά πενταετία) που θα πρέπει να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Πίνακας 6: Εξειδίκευση μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
ΠΜ1 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ									
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων	Αναδιαμόρφωση / ανακατασκευή / διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες με στόχο αποτροπή της παράνομης στάθμευσης.	2,3,4	Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ	50%	100%		Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις	Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθέας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού	2,3,4	Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου	Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ	✓			Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθέας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων σταθερό κατάστρωμα σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθέας,	2,3,4	Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 4.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου	50%	100%		Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
	Αναβάθμιση των αξόνων Λ. Δημοκρατίας – Αθηνών και Φιλαδελφείας με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και όδευση τυφλών. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.	2,3,4		Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	100%				
	Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών και Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί την συνέχεια της Λ. Αθηνών	2,3,4		Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ		100%			



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου που περικλείεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως- Αριστοτέλους – Αρχαίου Θεάτρου – Φ. Δέδε – Λ. Αθηνών σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας	2,3,4		Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	50%	100%			
	Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκίζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευής διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών	2,3,4		Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓				
	Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου	2,3,4		Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	50%	100%			
	Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Καραμανλή και Τατοΐου από την οδό Δεκελείας έως τον κόμβο της Μεταμόρφωσης με σταθερή τετράιχνη διατομή με διαχωριστική νησίδα.	2,3,4		Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης		✓			
	Παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.	2,3,4		Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ	✓				



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις	Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας.	2,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 5.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους	✓			Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
	Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου	2,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.2: Αύξηση έκτασης πεζοδρόμων	100%				
	Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάση της απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.	2,3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓				
	Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοί: <ul style="list-style-type: none"> • Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους, • Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος, <ul style="list-style-type: none"> • Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου, • Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου 	2,3,4,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.2: Αύξηση έκτασης πεζοδρόμων Σ 5.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους	✓				
Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	Μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου όπως η Αριστοτέλους με κατεύθυνση ανατολή - δύση.	3,4,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί		✓		Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
Μονοδρομήσεις– καθορισμός προτεραιοτήτων	Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών του Δήμου.	3,4,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓			Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/εγκρίσεων
Όρια Ταχύτητας	Μείωση του ορίου ταχύτητας, στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
	Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο.	4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓				
Οριοθέτηση στάθμευσης	Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.	4,8	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	50%	100%		Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Οδική Ασφάλεια	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους	8	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	50%	100%		Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών Περιφέρεια Αττικής
Κοινόχρηστα Ποδήλατα	Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.	2	Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓				Δήμος Αχαρνών
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ – ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (γενικά)					5ετία	10ετία	15ετία		
Επανασχεδιασμός κόμβων	Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts)(ποσοστό επί του συνόλου).	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	50%	100%	100%	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
Φωτεινοί Σηματοδότες	Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓				Δήμος Αχαρνών
	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓				
	Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓				



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
	Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων).	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί		✓	✓		
	Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών στους παρακάτω κόμβους του οδικού δικτύου: <ul style="list-style-type: none">- Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως,- Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας,- Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά,- Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού,- Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού,- Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους,- Αθηνών – Φ. Δέδε,- Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης,- Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού,- Λαθέας – Πλήθωνος Γεμιστού,- Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού,- Καραμανλή – Ιβίσκου,- Καραμανλή – Αγ. Τριάδος,- Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου,- Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως,- Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου,- Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,- Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζας,- Π. Μελά – Αρχελάου,- Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου,	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	50%	100%			
	Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓				
Επανασχεδιασμός κόμβων	Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, <ul style="list-style-type: none">- Θρακομακεδόνων – Γαλήνης,- Τατοΐου – Ερυθραίας,- Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως,- Ιωνίας – Αθ. Μποσδά,- Αγίου Πέτρου – Βάιου Κρήτης	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	✓			Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/εγκρίσεων
Επανασχεδιασμός κόμβων	Προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις: <ul style="list-style-type: none"> • Αχαρνών – Ε. Φυτά, Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα, Καραμανλή – Θρακομακεδόνων, Αγ. Τριάδος – Ασο. Πιτσιλού, Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζας, Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων, Λ. Κύμης – Ορτανσίας, Λ. Κύμης – Ιβίσκου, Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλη, Λ. Κύμης – Πατουλίδου, Λ. Κύμης – Σπ. Λούη, Λ. Κύμης – Αναψυχής, Αναψυχής – Ορφέως, Τατοΐου – Χλόης 	3,4	Βελτίωση οδικής ασφάλειας	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	50%	100%	30%	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ					5ετία	10ετία	15ετία		
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.	1,2	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓			ΤΡΑΙΝΟΣΕ	ΤΡΑΙΝΟΣΕ
	Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.	1			✓	✓	✓		
	Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού.	1			✓				
	Ανανέωση στόλου συρμών.	1,6				✓	✓		
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Ανανέωση στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά (ποσοστό επί του συνόλου).	1,6	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Σ 2.1: Αναβάθμιση ποιότητας υποδομών (βελτίωση ασφάλειας/άνεσης στάσεων) αστικών συγκοινωνιών Σ 2.2: Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	50%	100%	100%	ΟΑΣΑ	ΟΑΣΑ Περιφέρεια Αττικής
	Επανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.	1			✓	✓	✓		
	Αύξηση της συχνότητας και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών.	1			✓	✓	✓		
	Επέκταση εφαρμογής τηλεματικής στις στάσεις με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία (ποσοστό επί του συνόλου).	1,9			70%	100%	100%		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/εγκρίσεων
	Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές (ποσοστό επί του συνόλου).	1,2,3			50%	100%	100%		
	Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους.	1			✓	✓	✓		
Δημοτική Συγκοινωνία	Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας	1	Αύξηση χρήσης των ΜΜΜ και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης	Σ 2.2: Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
	Ανανέωση στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά (ποσοστό επί του συνόλου).	1,6			✓	✓	✓		
	Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.	1			✓	✓	✓		
	Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.	1,9			100%	100%	100%		
	Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων	1,9					✓		
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ					5ετία	10ετία	15ετία		
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστοι χώροι, κεντρικά σημεία Δήμου, γειτονίες, τις πεζοπορικές διαδρομές-μονοπάτια-ακρογιαλιές-παραλίες της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων	2,3,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	70%	100%	100%	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Αχαρνών
Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	Δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων	2,3,5	Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	✓		Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/ εγκρίσεων
Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, που έχουν πλάτος < 1,5μ., ώστε να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).	2,3,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	50%	80%	100%		Δήμος Αχαρνών
Οδικό περιβάλλον	Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα	2,3,5	Βελτίωση οδικής ασφάλειας Ενίσχυση πεζής μετακίνησης και μετακίνησης με ποδήλατο	Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ	✓	✓	✓		Δήμος Αχαρνών
Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	2	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	✓		Δήμος Αχαρνών
Πεζόδρομοι	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).	2,3,5	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓				Δήμος Αχαρνών
Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	2	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	Σ 4.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓			Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/εγκρίσεων
Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόςτρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.).	2,3,5	Απουσία ολοκληρωμένου δικτύου βιώσιμων μεταφορών (ποδηλατοδρόμου και πεζοδρόμων)	Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με ΜΜΜ ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης			✓		Δήμος Αχαρνών
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ					5ετία	10ετία	15ετία		
Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκιβωτισμό.	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	50%	100%	100%	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Εφαρμογή του ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου με αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων (smart systems).	8,9	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης Σ 6.2: Θεσμοθέτηση ελεγχόμενης στάθμευσης (ποσοστό εφαρμογής στο Δήμο)	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή της πόλης ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.	8,9	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης Σ 6.2: Θεσμοθέτηση ελεγχόμενης στάθμευσης (ποσοστό εφαρμογής στο Δήμο)		✓	✓	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον το Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς	3,8	Έλλειψη υποδομών για ΑΜΕΑ	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking).	Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού.	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.	6,9	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών Ιδιωτικές εταιρίες	Δήμος Αχαρνών Ιδιωτικές εταιρίες
	Σημεία - θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης (ποσοστό επί του συνόλου).	2,6,9	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	10%	20%	30%	Δήμος Αχαρνών Ιδιωτικές εταιρίες	Δήμος Αχαρνών Ιδιωτικές εταιρίες
Απαγόρευση στάθμευσης	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων σε δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.	5,7,8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Αστυνόμευση	Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/εγκρίσεων
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	2,8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 4.2: Αύξηση αριθμού θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Διασφάλιση μέσω συστηματικών ελέγχων της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Χωροθέτηση στάσης ταξί	Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες).	8	Περιορισμός παράνομης στάθμευσης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ					5ετία	10ετία	15ετία		
Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 7.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 7.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 7.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	7,8	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	✓			Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 7.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	✓			Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Αχαρνών
Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 7.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας		✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής Ευρωπαϊκά Προγράμματα	Δήμος Αχαρνών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο 4: Οριστικό ΣΒΑΚ - Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης για την εφαρμογή των πακέτων μέτρων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων – Πακέτα Μέτρων	Περιγραφή Μέτρου	Κατηγορία (βάσει ισχ. νομοθεσίας)	Σύνδεση με υφιστάμενα προβλήματα	Σύνδεση με στόχους ΣΒΑΚ	5ετία	10ετία	15ετία	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Φορέας υλοποίησης/εγκρίσεων
Επιβράβευση επιχειρήσεων	Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.	7	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης	Σ 5.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✓	✓	Δήμος Αχαρνών	Δήμος Αχαρνών
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ					5ετία	10ετία	15ετία		
Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ	Μείωση των εκπομπών CO2 μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ .	5	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	70%	100%	150%	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά).	6	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	50%	100%	100%	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	6	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	✓	Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών Ιδιωτική εταιρία
Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	6	Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 5.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓			Δήμος Αχαρνών ΕΣΠΑ Πράσινο Ταμείο Περιφέρεια Αττικής	Δήμος Αχαρνών
ΠΡΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ					5ετία	10ετία	15ετία		
Πρώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών,	1,2,3,4,5,6,7,8,9	Κυκλοφορία φορτηγών στο κέντρο της πόλης Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και επιπέδων θορύβου	Σ 5.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	✓	✓	✓	-	Δήμος Αχαρνών

3.7 Χωροθέτηση μέτρων

Μετά την τεκμηρίωση της επιλογής των μέτρων της αρχικής λίστας, παρατίθενται παρακάτω με συνοπτική περιγραφή (και χωροθέτηση σε χάρτη που συνοδεύει το παρόν παραδοτέο) όλα τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιημένα ανά κατηγορία παρεμβάσεων. Η περιγραφή ως προς το περιεχόμενο τους γίνεται, έτσι ώστε να μπορεί να καθοριστούν με σαφήνεια τα αναμενόμενα αποτελέσματα από την υλοποίησή τους. Η χωροθέτηση σε χάρτη γίνεται διακριτά για κάθε εξεταζόμενο ορίζοντα (5, 10 και 15 ετών).

3.7.1 Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Το Οριστικό Σενάριο θέτει ως προτεραιότητα την παροχή αξιόπιστων εναλλακτικών μορφών μετακίνησης έναντι της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. για τις μετακινήσεις των πολιτών στο Δήμο των Αχαρνών. Σε αυτό το πλαίσιο, στο Σενάριο αυτό περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που περιλαμβάνει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων, ενώ επιπλέον προβλέπονται σημαντικές αλλαγές στις οδικές υποδομές προκειμένου να βελτιωθούν σημαντικά οι συνθήκες ασφάλειας και κυκλοφορίας για τα ήπια μέσα μεταφοράς και η χρήση οχημάτων Ι.Χ. να είναι η λιγότερο συμφέρουσα επιλογή. Τα μέτρα εκτεταμένων ηπιοποιήσεων και πεζοδρομήσεων που εφαρμόζονται στο σύνολο των συλλεκτήριων και τοπικών οδών έχουν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης και την απελευθέρωση χώρου για την μετακίνηση πεζών και ποδηλατιστών.

Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Σεναρίου παρουσιάζεται αναλυτικά στο Σχέδιο Ο.2.1.

Παρακάτω περιγράφονται οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στα πλαίσια του Οριστικού Σεναρίου.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο δίκτυο (Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες), με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης. Λύσεις που μπορούν να δοθούν είναι στο άκρο των πεζοδρομίων να υπάρχει π.χ. φύτευση, κολονάκια, κιγκλιδώματα, κλπ..
- ❖ Ανάπλαση των αξόνων Λ. Αθηνών (από την οδό Νικολάου Λαδά έως την οδό Φ. Δέδε) και Φιλαδελφείας (από την οδό Κωστή Παλαμά έως την οδό Μπόσδα) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και διαβάσεις πεζών. Οι εν λόγω άξονες αποτελούν τις κύριες οδούς εισόδου στον δήμο από τον νότο με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και κατά μήκος του παρατηρούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης εξαιτίας των χρήσεων γης που έχουν αναπτυχθεί και του πλάτους του καταστρώματος. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου.

- ❖ Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου που περικλείεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως- Αριστοτέλους – Αρχαίου Θεάτρου – Φ. Δέδε – Λ. Αθηνών σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με παράλληλη αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας που γίνεται στην κατεύθυνση νότου – βορά και ανατολής – δύσης κυρίως μέσω των οδών Οδυσσέως – Πάρνηθος και Δεκελείας – Φιλαδελφείας. Στην περιοχή προτείνονται να γίνουν αναπλάσεις, ηπιοποιήσεις, πεζοδρομήσεις και δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα αποφασιστούν στα πλαίσια ξεχωριστής μελέτης.
- ❖ Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθέας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού σύμφωνα με την σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκίζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευή διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών. Στη διασταύρωση με την οδό Θρακομακεδόνων έχει σχεδιαστεί κυκλικός κόμβος. Με τη μελέτη διευθετούνται και οι προσβάσεις (είσοδοι -έξοδοι) σε επιχειρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού και σήμερα λειτουργούν ανεξέλεγκτα. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αχαρνών, η βέλτιστη πρόταση μονοδρομήσεων θα προσδιοριστεί στο πλαίσιο ξεχωριστής μελέτης η οποία θα επικαιροποιήσει και τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις.
- ❖ Μείωση του ορίου ταχύτητας στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
- ❖ Προτείνεται η αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ❖ Στα σημεία του οδικού δικτύου όπου παρατηρείται παράνομη στάθμευση προτείνεται όπου είναι εφικτό η διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Με την ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων προτείνεται να βελτιωθούν και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους με στόχο να γίνει πιο ελκυστική η πεζή μετακίνηση. Ιδιαίτερη πρόβλεψη θα γίνει για τις ευάλωτες ομάδες και πιο συγκεκριμένα σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ❖ Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ❖ Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοί:
 - Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,
 - Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,

- Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,
- Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου,
- ❖ Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, ιεραρχημένο και τοπικό.
- ❖ Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας. Η επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας (των 30km/h), τις περιοχές κατοικίας αφενός βελτιώνει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και αφετέρου τις προστατεύει περιβαλλοντικά (χαμηλοί ρύποι και χαμηλά επίπεδα θορύβου).
- ❖ Επέκταση του δικτύου πράσινων διαδρομών όπως περιγράφεται παρακάτω. Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
- ❖ Παρεμβάσεις στο τοπικό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
- ❖ Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάσει της απόφασης με Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.
- ❖ Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία.

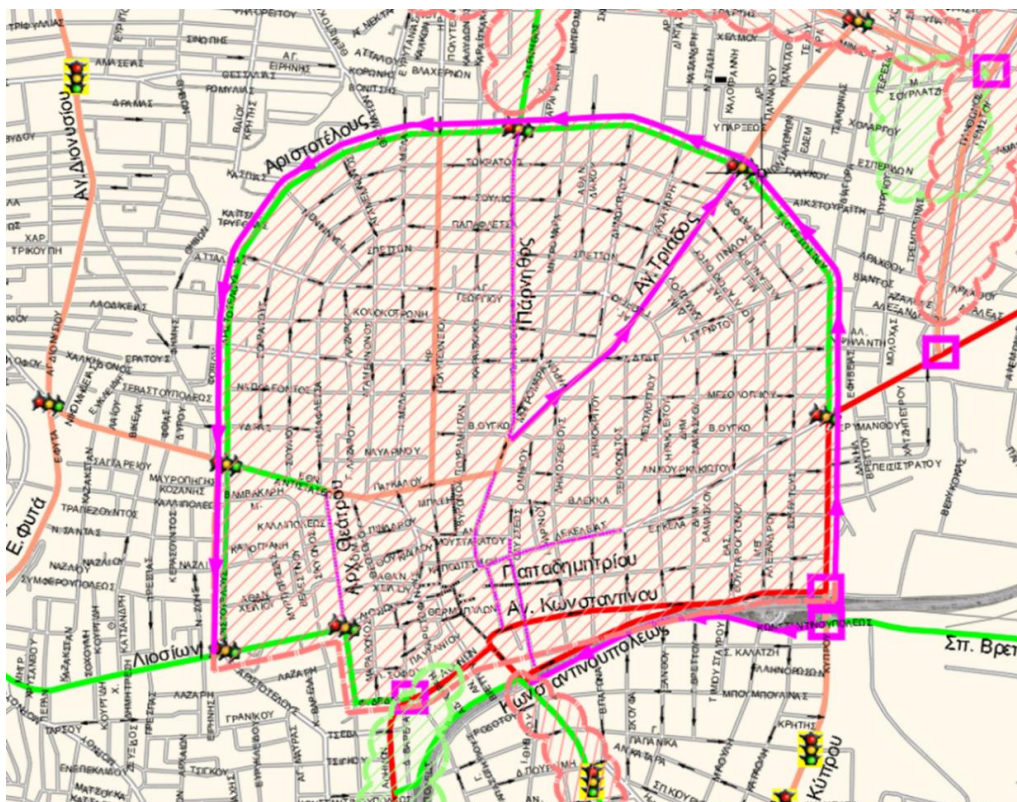
Ορίζοντας 10ετίας / 15+ετίας

- ❖ Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών - Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί τη συνέχεια της Λ. Αθηνών έτσι ώστε να αποκτήσουν παρόμοια χαρακτηριστικά,
- ❖ Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθέας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, με σταθερό κατάστρωμα οδοστρώματος σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθέας,
- ❖ Επέκταση πεζοδρομήσεων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών,
- ❖ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους

- ❖ Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Κων. Καραμανλή και Τατοΐου από το σημείο που η διατομή της οδού αλλάζει από τετράιχνη διαχωρισμένου οδοστρώματος σε δίιχνη (περίπου στο ύψος της οδού Τσαμαλή) μέχρι τον κόμβο της Μεταμόρφωσης. Η προτεινόμενη παρέμβαση αποτελεί διαδημοτικό έργο που όμως θα συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην αποσυμφόρηση του άξονα.
- ❖ Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου που θα συνδέει το κέντρο του δήμου με τις δημοτικές ενότητες Θρακομακεδόνων και Βαρυμπόμπης και στην συνέχεια με την περιοχή των πρώην βασιλικών κτημάτων στο Τατόι.

Στα πλαίσια της ευρύτερης διεύρυνσης του δικτύου πράσινων διαδρομών και για την απλοποίηση των κινήσεων στο δίκτυο της πόλης των Αχαρνών, προτείνεται να εξεταστεί η μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου, όπως η οδός Αριστοτέλους σε ολόκληρο το μήκος της με κατεύθυνση την οδό Αχαρνών. Το παραπάνω μέτρο θα πρέπει να γίνει υπό τον έλεγχο μιας κυκλοφοριακής μελέτης που θα εξετάζει εναλλακτικά σενάρια για την βέλτιστη κυκλοφοριακή οργάνωση του ευρύτερου οδικού δικτύου. Το μέτρο συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση και διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία ποδηλατοδρόμου επί της Αριστοτέλους.

Εικόνα 3-3: Πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης στην πόλη των Αχαρνών



3.7.2 Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται η μετατροπή των παρακάτω κόμβων σε κυκλικούς σύμφωνα με σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου:
 - Αχαρνών – Ε. Φυτά,
 - Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα,
 - Καραμανλή – Θρακομακεδόνων,
 - Αγ. Τριάδος – Ασπ. Πιτσιλού,
- ❖ Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας,
 - Θρακομακεδόνων – Γαλήνης,
 - Τατοΐου – Ερυθραίας,
 - Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως,
 - Ιωνίας – Αθ. Μπόσδα ,
 - Αγίου Πέτρου – Βαίου Κρήτης
- ❖ Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts). Ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει και ανάλογη αρχιτεκτονική ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου, που θα τονίζει τα αστικά χαρακτηριστικά του κόμβου.
- ❖ Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα. Επίσης, προτείνεται ρύθμιση στο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου, ανάλογα με την περίοδο αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας. Τα νέα προγράμματα λειτουργίας θα προκύψουν στο πλαίσιο νέα μελέτης όπου θα βασίζονται σε πρόσφατες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και θα καθοριστούν και τυχόν αλλαγές στη γεωμετρία του κόμβου.
- ❖ Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτικές και τις τοπικές οδούς.

- ❖ Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.
- ❖ Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών
- ❖ Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους του οδικού δικτύου όπου παρατηρούνται χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης και κυρίως οδικής ασφάλειας με στόχο την ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Οι κόμβοι αυτοί είναι:
 - Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως,
 - Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας,
 - Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά,
 - Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους,
 - Αθηνών – Φ. Δέδε,
 - Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης,
 - Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Λαθείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Ιβίσκου,
 - Καραμανλή – Αγ. Τριάδος,
 - Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου,
 - Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως,
 - Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζα,
 - Π. Μελά – Αρχελάου,
 - Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου,
- ❖ Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση των οδών Αγ. Τριάδος και Κωνσταντινουπόλεως και την πεζοδρόμηση της οδού Πάρνηθος
- ❖ Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 50% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών με παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση απαραίτητων πεζοφάνων, δημιουργία

διαβάσεων πεζών, ραμπών ΑΜΕΑ, οδεύσεων τυφλών, εφαρμογή ηχητικών συστημάτων και «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες για ενημέρωση των τυφλών στα φανάρια κλπ. Επίσης, ανάλογα με τη γεωμετρία των κόμβων προτείνονται μέτρα για τη διασφάλιση της ορατότητας των οδηγών όπως διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης κλπ. Τέλος, οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές επιφέρουν την ανάγκη ρύθμισης των φωτεινών σηματοδοτών.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις:
 - Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζας,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Λ. Κύμης – Ορτανσίας,
 - Λ. Κύμης – Ιβίσκου,
 - Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλι,
 - Λ. Κύμης – Πατουλίδου,
 - Λ. Κύμης – Σπύρου Λούη,
 - Λ. Κύμης – Αναψυχής,
 - Αναψυχής – Ορφέως,
 - Τατοΐου – Χλόης
- ❖ Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70% και κατά 100% στους ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας αντίστοιχα.
- ❖ Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπως απαιτείται-για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.
- ❖ Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το πού βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε» για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.
- ❖ Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση της οδού Αριστοτέλους.
- ❖ Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 100% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών.

3.7.3 Διαχείριση Στάθμευσης

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκλιβωτισμό. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης - ανά περίπτωση- με πεζόδρομους/ ποδηλατοδρόμους.
- ❖ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή του δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Προτεραιότητα σύμφωνα με τις αρχές του ΣΕΣ είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων και στη συνέχεια η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες. Το ΣΕΣ μπορεί να περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων για στάθμευση εκτός οδού, με εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης τόσο της παρά της οδού όσο και της εκτός οδού στάθμευσης.
- ❖ Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτεί αυξημένους πόρους.
- ❖ Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου της πόλης του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς.
- ❖ Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.
- ❖ Χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) – ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– στις έξι περιοχές κατά προτεραιότητα:
 - Κέντρο του Δήμου Αχαρνών,
 - Κέντρο των Θρακομακεδόνων,
 - Κέντρο της κοινότητας Βαρυμπόμπης,
 - Ευρύτερη περιοχή του Δημαρχείου των Αχαρνών,
- ❖ Στις ίδιες περιοχές προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- ❖ Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
- ❖ Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.



- ❖ Συστηματικοί έλεγχοι από τις αρμόδιες υπηρεσίες του δήμου έτσι ώστε να διασφαλίζεται η κατασκευή και η λειτουργία των προβλεπόμενων από τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (Ν.Ο.Κ.) των ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.
- ❖ Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.
- ❖ Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες), με την συνδρομή των συλλόγων ταξί του δήμου, έτσι ώστε να βρεθεί η βέλτιστη λύση για την στάθμευση των ταξί.
- ❖ Πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σε ποσοστό τουλάχιστον 2% των συνολικών θέσεων στάθμευσης, σε όλα τα οδικά τμήματα στα οποία γίνεται ανάπλαση. Σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μ.Μ.Μ. το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ πρέπει να είναι υψηλότερο.
- ❖ Εκπόνηση και εφαρμογή του σχεδίου εγκατάστασης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους. Περίπου το 10% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους. Στις ίδιες τοποθεσίες λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.
- ❖ Περίπου το 20% και 30% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους για τους ορίζοντές της 10ετίας και 15ετίας αντίστοιχα.

3.7.4 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με τη βελτίωση των υπηρεσιών των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

- ❖ Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων του Προαστιακού (ενδεικτικά ανά 5'-10'), αντιστοιχες με τις συχνότητες του Μετρό, μιας και ο Προαστιακός εντός του Δήμου Αχαρνών εξυπηρετεί αστικές μετακινήσεις. Εξαίρεση μπορεί να αποτελέσει ο σταθμός Δεκέλεια.
- ❖ Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού (προτείνεται επέκταση μέχρι τις 01:00).
- ❖ Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Αύξηση της συχνότητας των γραμμών, που συνδέουν το Δήμο Αχαρνών με το κέντρο της Αθήνας και άλλους Δήμους. Η προτεινόμενη συχνότητα, τουλάχιστον για τις ώρες αιχμής, να ανέρχεται στα 5' με 10'. Ταυτόχρονα προτείνεται αύξηση της συχνότητας των τοπικών λεωφορειακών γραμμών, τουλάχιστον στο μισό από την υφιστάμενη κατάσταση για τις ώρες αιχμής και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ μια δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
- ❖ Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος ΜΜΜ είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές.
- ❖ Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 50% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.
- ❖ Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).



- ❖ Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν τις περιοχές του Δήμου όπου σήμερα δεν καλύπτονται, συνδέοντας τις γειτονιές με το κέντρο του Δήμου και τους σταθμούς του Προαστιακού για μετεπιβίβαση.
- ❖ Αύξηση της συχνότητας της γραμμής (20' με 30').
- ❖ Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας της Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής (καθημερινή 06:30 - 23:30, Σάββατο-Κυριακή / 09:00 - 21:00)
- ❖ Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ορίζοντας 10ετίας

Προαστιακός

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

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του Δήμου.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 15 λεπτά.
- ❖ Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Ορίζοντας 15+ετίας

Προαστιακός

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

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, στο σύνολο των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Περεταίρω πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών όπου αυτό απαιτείται.
- ❖ Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών,.
- ❖ Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων.

3.7.5 Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

Στο παρόν υποκεφάλαιο παρουσιάζεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστους χώρους, κεντρικά σημεία δήμου, γειτονίες, τις πεζοπορικές διαδρομές-μονοπάτια της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

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

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

Ακόμη προτείνεται η δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

Στις προστατευόμενες περιοχές (δασικές εκτάσεις, ρέματα), προτείνεται η άμεση εφαρμογή των παρεμβάσεων προστασίας, όπως πεζοδρομήσεις και ήπιες αναπλάσεις.

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

Ο στόχος της παρούσης θεματικής είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών. Στο Οριστικό Σενάριο προτείνεται η επέκταση του συνολικού μήκους του δικτύου πράσινων διαδρομών κατά 50%.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων του Δήμου Αχαρνών με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων
- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 50% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος) και να είναι προσβάσιμα σε όλες τις κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες (ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.).
- ❖ Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) 10 σημείων αρχικά στο κέντρο των Αχαρνών και στη συνέχεια σε όλο τον δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του δήμου, σε στάσεις των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, στα σχολικά συγκροτήματα, στους σταθμούς του Προαστιακού, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- ❖ Δημιουργία 4 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.
- ❖ Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (Γ.Π.Σ., Ρυμοτομικό, κλπ.).
- ❖ Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.

Ορίζοντας 10ετίας

- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 80% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Επέκταση και πύκνωση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).
- ❖ Δημιουργία 6 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.

Ορίζοντας 15+ετίας

- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 100% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
- ❖ Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα.
- ❖ Δημιουργία 10 πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

3.7.6 Μεταφορές Εμπορευμάτων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

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

3.7.7 Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Εκπόνηση Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) και εφαρμογή των προτάσεων του.
- ❖ Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
- ❖ Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών:
 - Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση του δημοτικού στόλου οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση 10% στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
 - Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
 - Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης.
 - Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
 - Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
 - Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.
- ❖ Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.



3.7.8 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Στην ενότητα αυτή περιλαμβάνεται η υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:

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



4. Υποβολή Σχεδίου Δράσης

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία (Ν.4784/2021)

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.΄.



Παράρτημα Α



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ
Διεύθυνση Προγραμματισμού
Οργάνωσης και Πληροφορικής**

Δ/ση: Φιλαδελφείας 87 & Μπόσδα
ΤΚ: Τ.Κ. 13673, Αχαρνές
Τηλ: 2132072484



Βαθμό προτεραιότητας: «Κοινό»
Χρόνο διατήρησης του εγγράφου στο αρχείο: (διηνεκές)

Αποδέκτες

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ
ΔΙΚΤΥΟ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ
ΑΧΑΡΝΩΝ

ΘΕΜΑ: Πρόσκληση συμμετοχής στην «3η θεματική διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Αχαρνών

Αξιότιμες/οι κυρίες/κύριοι,

Ο Δήμος Αχαρνών διοργανώνει την 3^η θεματική διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.).

Κύριος στόχος της 3^{ης} Διαβούλευσης είναι η επικοινωνία των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες. Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση της στρατηγικής του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη. Για τον παραπάνω λόγο κρίνεται απαραίτητη η συμμετοχή ενός ή και περισσότερων εκπροσώπων του φορέα/ οργανισμού σας.

Ο διαδικτυακός σύνδεσμος για το ερωτηματολόγιο είναι ο εξής:

<https://forms.gle/JNooxQB1o8oD231j7>

Η διαβούλευση θα διαρκέσει μέχρι τις **28/01/2023**.

Ευελπιστούμε στη συμμετοχή και την υποστήριξή σας!

Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά για το χρόνο σας!

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΕΡΓΟΥ

ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ ΚΟΝΤΑΡΗΣ



Παράρτημα Β

3η Διαβούλευση- ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Ο Δήμος Αχαρνών, υπακούοντας στις προσταγές της Εθνικής και Ευρωπαϊκής πολιτικής για την επιδίωξη της βιωσιμότητας στις μεταφορές, βρίσκεται στην υλοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο θα οργανώσει το πλαίσιο πάνω στο οποίο θα αναπτυχθεί το σύστημα μετακινήσεων της πόλης τα επόμενα χρόνια.

Μέσω του Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκεται η διαμόρφωση ενός συστήματος που θα συμβάλει στην αστική αναζωογόνηση της περιοχής, θέτοντας σε προτεραιότητα την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Με τον τρόπο αυτό ο άνθρωπος και οι καθημερινές του ανάγκες για καλή ποιότητα ζωής τοποθετούνται στο επίκεντρο και, από την άλλη, παύει ένα εμπόδιο στην ολοένα αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Στην πορεία εκπόνησης του Σ.Β.Α.Κ., ο Δήμος Αχαρνών, αναζήτησε την ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μέσω των θεματικών διαβουλεύσεων που διοργανώθηκαν και των διαδικτυακών εργαλείων που αναπτύχθηκαν, έτσι ώστε το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ να αποτελέσει προϊόν συμμετοχικού σχεδιασμού που λαμβάνει υπόψη τις απόψεις και τις παρατηρήσεις των φορέων και των πολιτών.

Κύριος στόχος της 3ης Διαβούλευσης με το συγκεκριμένο ερωτηματολόγιο είναι η επικοινωνία των τελικών μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ και η υιοθέτηση αυτών από τους πολίτες. Η διαβούλευση αυτή είναι καθοριστική, καθώς ουσιαστικά αποτελεί την έγκριση της στρατηγικής του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη.

Επομένως, η άποψη των πολιτών, όπως και σε προηγούμενα στάδια της εκπόνησης του Σχεδίου, είναι καθοριστική μιας και είναι οι άμεσα ωφελούμενοι/θιγόμενοι από την εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Αχαρνών παρουσιάζονται αναλυτικά στο [σχέδιο 0.2.1](#). Τα οδικά τμήματα που προτείνονται είναι ενδεικτικά και όχι περιοριστικά.

***Required**

1. Φύλο *

Mark only one oval.

☐ Άνδρας

☐ Γυναίκα

☐ Άλλο

2. Ηλικία *

Mark only one oval.

- ☐ <18
- ☐ 19-25
- ☐ 26-30
- ☐ 31-40
- ☐ 41-50
- ☐ 51-65
- ☐ >65

3. Επίπεδο Εκπαίδευσης *

Mark only one oval.

- ☐ Δημοτικό
- ☐ Γυμνάσιο
- ☐ Λύκειο
- ☐ ΑΕΙ/ΤΕΙ/ΙΕΚ
- ☐ Μεταπτυχιακό/ Διακτορικό

4. Είστε: *

Mark only one oval.

- ☐ Κάτοικος του Δήμου Αχαρνών *Skip to question 6*
- ☐ Εκπρόσωπος Φορέα *Skip to question 5*
- ☐ Επισκέπτης του Δήμου Αχαρνών *Skip to question 6*

Όνομα Φορέα

5. *

Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Οι παρεμβάσεις που αφορούν στη βελτίωση της κυκλοφοριακής οργάνωσης περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Για τον Ορίζοντα 5ετίας:

Προτείνεται **αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων** στο ιεραρχημένο δίκτυο, με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης.

Ανάπλαση των αξόνων Λ. Αθηνών (από την οδό Νικολάου Λαδά έως την οδό Φ. Δέδε) και Φιλαδελφείας (από την οδό Κωστή Παλαμά έως την οδό Μπόσδα) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και διαβάσεις πεζών.

Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου.

Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με παράλληλη αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας που γίνεται στην κατεύθυνση νότου – βορά και ανατολής – δύσης κυρίως μέσω των οδών Οδυσσέως – Πάρνηθος και Δεκελείας – Φιλαδελφείας. Στην περιοχή προτείνονται να γίνουν αναπλάσεις, ηπιοποιήσεις, πεζοδρομήσεις και δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθείας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού.

Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκίζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευή διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών. Στη διασταύρωση με την οδό Θρακομακεδόνων έχει σχεδιαστεί κυκλικός κόμβος.

Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αχαρνών, η βέλτιστη πρόταση μονοδρομήσεων θα προσδιοριστεί στο πλαίσιο ξεχωριστής μελέτης η οποία θα επικαιροποιήσει και τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις.

Μείωση του ορίου ταχύτητας στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.

Προτείνεται η αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.

Στα σημεία του οδικού δικτύου όπου παρατηρείται παράνομη στάθμευση προτείνεται όπου είναι εφικτό η **διαπλάτυνση πεζοδρομίων**. Ιδιαίτερη πρόβλεψη θα γίνει για τις ευάλωτες ομάδες και πιο συγκεκριμένα σε **ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών** επί των πεζοδρομίων.

Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοί:

- Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,
- Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,
- Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,
- Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου.

Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, ιεραρχημένο και τοπικό.

Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας με επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας (των 30km/h), για λόγους οδικής ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος (χαμηλοί ρύποι και χαμηλά επίπεδα θορύβου).

Επέκταση του δικτύου πράσινων διαδρομών όπως περιγράφεται παρακάτω. Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων αθλητικών εγκαταστάσεων / αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.

Παρεμβάσεις στο τοπικό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.

Για τον Ορίζοντα 10ετίας / 15+ετίας

Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών - Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί τη συνέχεια της Λ. Αθηνών έτσι ώστε να αποκτήσουν παρόμοια χαρακτηριστικά.

Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθείας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, με σταθερό κατάστρωμα οδοστρώματος σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθείας,

Επέκταση πεζοδρομήσεων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών,

Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους

Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Κων. Καραμανλή και Τατοΐου από το σημείο που η διατομή της οδού αλλάζει από τετράιχνη διαχωρισμένου οδοστρώματος σε δίιχνη (περίπου στο ύψος της οδού Τσαμαλή) μέχρι τον κόμβο της Μεταμόρφωσης.

Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου που θα συνδέει το κέντρο του δήμου με τις δημοτικές ενότητες Θρακομακεδόνων και Βαρυμπόμπης και στην συνέχεια με την περιοχή των πρώην βασιλικών κτημάτων στο Τατόι.

Στα πλαίσια της ευρύτερης διεύρυνσης του δικτύου πράσινων διαδρομών και για την απλοποίηση των κινήσεων στο δίκτυο της πόλης των Αχαρνών, **προτείνεται να**

εξεταστεί η μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου, όπως η οδός Αριστοτέλους σε ολόκληρο το μήκος της με κατεύθυνση την οδό Αχαρνών.

6. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις: *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

7. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Ορίζοντας 5ετίας

Για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται η **μετατροπή των κόμβων Αχαρνών – Ε. Φυτά, Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα, Καραμανλή – Θρακομακεδόνων, Αγ. Τριάδος – Ασπ. Πιτσιλού σε κυκλικούς**.

Γεωμετρικός **επανασχεδιασμός των υφιστάμενων κυκλικών κόμβων** (Θρακομακεδόνων – Γαλήνης, Τατοΐου – Ερυθραίας, Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως, Ιωνίας – Αθ. Μπόσδα, Αγίου Πέτρου – Βάιου Κρήτης) με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts).

Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάσει τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα. Επίσης, προτείνεται **ρύθμιση στο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου, ανάλογα με την περίοδο αιχμής** κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, **προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων**, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο

ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.

Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.

Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών - όπου απαιτείται - έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών

Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους του οδικού δικτύου όπου παρατηρούνται χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης και κυρίως οδικής ασφάλειας με στόχο την ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Οι κόμβοι αυτοί είναι:

Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση των οδών Αγ. Τριάδος και Κωνσταντινουπόλεως και την πεζοδρόμηση της οδού Πάρνηθος

Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 50% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών με παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση απαραίτητων πεζοφάνων, δημιουργία διαβάσεων πεζών, ραμπών ΑΜΕΑ, οδεύσεων τυφλών, εφαρμογή ηχητικών συστημάτων και «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες για ενημέρωση των τυφλών στα φανάρια κλπ. Επίσης, ανάλογα με τη γεωμετρία των κόμβων προτείνονται μέτρα για τη διασφάλιση της ορατότητας των οδηγών όπως **διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ.**, εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης κλπ. Τέλος, οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές επιφέρουν την ανάγκη ρύθμισης των φωτεινών σηματοδοτών.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, **προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων** στις εξής διασταυρώσεις: Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζας, Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων, Λ. Κύμης – Ορτανσίας, Λ. Κύμης – Ιβίσκου, Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλι, Λ. Κύμης – Πατουλίδου, Λ. Κύμης – Σπύρου Λούη, Λ. Κύμης – Αναψυχής, Αναψυχής – Ορφέως, Τατοΐου – Χλόης.

Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70% και κατά 100% στους ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας αντίστοιχα.

Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών - όπως απαιτείται - για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.

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

Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση της οδού Αριστοτέλους.

Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 100% των ισόπεδων κόμβων

μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών.

8. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

9. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

Διαχείριση Στάθμευσης

Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Ορίζοντας 5ετίας

Απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκλιβωτισμό.

Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή του δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Προτεραιότητα σύμφωνα με τις αρχές του ΣΕΣ είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων και στη συνέχεια η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.

Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου της πόλης του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς.

Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.

Χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) – ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– στις εξής περιοχές κατά προτεραιότητα: Κέντρο του Δήμου Αχαρνών, Κέντρο των Θρακομακεδόνων, Κέντρο της κοινότητας Βαρυμπόμπης, Ευρύτερη περιοχή του Δημαρχείου των Αχαρνών,

Στις ίδιες περιοχές προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.

Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.

Συστηματικοί έλεγχοι από τις αρμόδιες υπηρεσίες του δήμου έτσι ώστε να διασφαλίζεται η κατασκευή και η λειτουργία των προβλεπόμενων από τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (Ν.Ο.Κ.) των ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.

Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.

Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες), με την συνδρομή των συλλόγων ταξί του δήμου, έτσι ώστε να βρεθεί η βέλτιστη λύση για την στάθμευση των ταξί.

Πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σε ποσοστό τουλάχιστον 2% των συνολικών θέσεων στάθμευσης, σε όλα τα οδικά τμήματα στα οποία γίνεται ανάπλαση. Σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μ.Μ.Μ. το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ πρέπει να είναι υψηλότερο.

Εκπόνηση και εφαρμογή του σχεδίου εγκατάστασης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας.

Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.

Περίπου το 20% και 30% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους για τους ορίζοντές της 10ετίας και 15ετίας αντίστοιχα.

10. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις: *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

11. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με τη βελτίωση των υπηρεσιών των μέσων μαζικής μεταφοράς (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων του Προαστιακού (ενδεικτικά ανά 5'-10'), αντίστοιχες με τις συχνότητες του Μετρό, μιας και ο Προαστιακός εντός του Δήμου Αχαρνών εξυπηρετεί αστικές μετακινήσεις.

Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού (προτείνεται επέκταση μέχρι τις 01:00).

Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

Αύξηση της συχνότητας των γραμμών, που συνδέουν το Δήμο Αχαρνών με το κέντρο της Αθήνας και άλλους Δήμους (ενδεικτικά ανά 5'-10'

για τις ώρες αιχμής). Ταυτόχρονα προτείνεται **αύξηση της συχνότητας των τοπικών λεωφορειακών γραμμών**, τουλάχιστον στο μισό από την υφιστάμενη κατάσταση για τις ώρες αιχμής και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών.

Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος MMM είναι και η **ελεύθερη κίνηση λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές**.

Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία.

Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή

διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 50% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.

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

Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Δημοτική Συγκοινωνία

Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν τις περιοχές του Δήμου όπου σήμερα δεν καλύπτονται, συνδέοντας τις γειτονιές με το κέντρο του Δήμου και τους σταθμούς του Προαστιακού για μετεπιβίβαση.

Αύξηση της συχνότητας της γραμμής (20' με 30').

Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας της Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής (καθημερινή 06:30 - 23:30, Σάββατο-Κυριακή / 09:00 - 21:00)

Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ορίζοντας 10ετίας

Προαστιακός

Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.

Ανανέωση στόλου συρμών

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.

Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του Δήμου.

Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

Πύκνωση συχνότητων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 15 λεπτά.

Διερεύνηση δυνατότητας Λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.

Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Ορίζοντας 15+ετίας.

Προαστιακός.

Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.

Ανανέωση στόλου συρμών

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.

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

Δημοτική Συγκοινωνία

Περεταίρω πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών όπου αυτό απαιτείται.

Διερεύνηση δυνατότητας Λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.

Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων.

12. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις: *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

13. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

Στο παρόν υποκεφάλαιο παρουσιάζεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστους χώρους, κεντρικά σημεία δήμου, γειτονιές, τις πεζοπορικές διαδρομές - μονοπάτια της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

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

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών του Δήμου Αχαρνών παρουσιάζεται αναλυτικά στο [σχέδιο 0.1.2](#). Τα οδικά τμήματα που προτείνονται είναι ενδεικτικά και όχι περιοριστικά.

Ορίζοντας 5ετίας.

Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων του Δήμου Αχαρνών με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων.

Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 50% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος) και να είναι προσβάσιμα σε όλες τις κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες (ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.).

Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) 10 σημείων αρχικά στο κέντρο των Αχαρνών και στη συνέχεια σε όλο τον δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του δήμου, σε στάσεις των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, στα σχολικά συγκροτήματα, στους σταθμούς του Προαστιακού, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Δημιουργία 4 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.

Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά

τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (Γ.Π.Σ., Ρυμοτομικό, κλπ.).

Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.

Ορίζοντας 10ετίας

Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 80% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).

Επέκταση και πύκνωση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

Δημιουργία 6 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.

Ορίζοντας 15+ετίας

Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 100% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).

Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)

Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα.

Δημιουργία 10 πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

14. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

15. Αναφέρετε τα σχόλια σας

Μεταφορές Εμπορευμάτων

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με τις Μεταφορές Εμπορευμάτων (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης.

Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις **να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο.**

Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνηση τους.

Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ).

Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

16. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

17. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

Κατανάλωση Ενέργειας

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με την Κατανάλωση Ενέργειας (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- **Εκπόνηση Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) και εφαρμογή των προτάσεων του.**

Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).

Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών:

- Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση του δημοτικού στόλου οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση 10% στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
- Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
- Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης. Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
- Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
- Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.

Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.

18. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

19. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με την Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας και Πρόσθετων Μέτρων (αναλυτική χωροθέτηση στο [σχέδιο 0.2.1](#)):

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας.

Στην ενότητα αυτή περιλαμβάνεται η υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:

Εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού για την ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία και ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα

Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής στο Δήμο Αχαρνών.

Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)

Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.

Ενημέρωση – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στο Δήμο και στο ευρύτερο κοινό

Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.

Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων ατυχημάτων

Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης

Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – Πυροσβεστικής

20. Πείτε μας τη γνώμη σας για τις προτεινόμενες παρεμβάσεις *

Mark only one oval.

☐ Συμφωνώ

☐ Διαφωνώ

21. Αναφέρετε τα σχόλιά σας:

This content is neither created nor endorsed by Google.

Google Forms