



2 ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΚΑΛΩΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ – ΜΑΘΑΙΝΟΝΤΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΠΕΡΙΑ ΤΩΝ ΑΛΛΩΝ

2.1 Γενικά

Σύμφωνα με τις υπάρχουσες οδηγίες του ELTIS, η ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων αποτελεί τον πυρήνα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας ενώ τα επιλεγμένα μέτρα αυτά καθεαυτά είναι ένα σημαντικό ορόσημο στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, η ανασκόπηση καλών/βέλτιστων πρακτικών στο πλαίσιο επίτευξης των στόχων του ΣΒΑΚ του Δήμου Γλυφάδας, θα λειτουργήσει επικουρικά προκειμένου η εμπειρία από άλλες περιοχές με παρόμοιες πολιτικές να διασφαλίσει ότι τα προτεινόμενα μέτρα είναι ρεαλιστικά και ταιριάζουν με τους διαθέσιμους πόρους. Ως εκ τούτου, έχοντας υπόψη και τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, η έρευνα στηρίχτηκε τόσο σε σχετική βιβλιογραφία όσο και σε περιοχές έρευνας (case studies) του δικτύου ELTIS, για ευρωπαϊκές πόλεις που δύναται να θεωρηθούν "best practices" κατά την υλοποίηση/εφαρμογή συναφών μέτρων/δράσεων/παρεμβάσεων.

Επισημαίνεται στο σημείο αυτό, ότι για την διερεύνηση καλών πρακτικών που να είναι **δυναμικά εφαρμόσιμες στο Δήμο Γλυφάδας**, έγινε εκτεταμένη διερεύνηση σε διάφορες διαδικτυακές πλατφόρμες σχετικές με την αστική κινητικότητα, προκειμένου να εντοπιστούν τα σημεία εκείνα που είναι άξια αναφοράς για την προώθηση ορθών λύσεων/δράσεων καθώς και να υπάρχει η δυνατότητα αξιοποίησής τους (τουλάχιστον σε σημεία/μέρος των δράσεων αν όχι συνολικά) στην περιοχή μελέτης.

Επιτυχημένες εφαρμογές σχεδιασμών για τη συνδυασμένη **προώθηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας** συναντώνται σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ σχετικό υλικό αναζητήθηκε από τις εξής πλατφόρμες:

- ✓ SUMP Registry, στη διεύθυνση: <http://sumps-up.eu/sump-registry/>
- ✓ ELTIS, στη διεύθυνση: <http://www.eltis.org/mobility-plans/city-database>
- ✓ CIVITAS, παρουσιάζοντας πόλεις που έχουν εμπλακεί σε ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες ή/και προγράμματα σχετικά με τα ΣΒΑΚ <http://civitas.eu/projects>



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Ελεγχόμενη Στάθμευση	
Άμστερνταμ (Amsterdam), Ολλανδία	<p>Το Άμστερνταμ, είναι η πρωτεύουσα και ο μεγαλύτερος σε πληθυσμό δήμος της Ολλανδίας. Το Άμστερνταμ της αποτελεί μια από τις γνωστότερες πόλεις που είναι φιλικές στο ποδήλατο, καθώς διαθέτει ένα εκτενές δίκτυο ποδηλατοδρόμων, συστημάτων διαχείρισης της κίνησης, καθώς και πολιτικών που παρέχουν προτεραιότητα στην μη-μηχανοκίνητη κίνηση.</p> <p>Η τηλεργασία αποτελεί μέτρο που ενισχύει την βιώσιμη κινητικότητα καθώς μειώνει τις άσκοπες μετακινήσεις. Στο Άμστερνταμ εφαρμόζονται πολιτικές αποθάρρυνσης της ιδιοκτησίας αυτοκινήτου, όπως μείωση των θέσεων στάθμευσης και αύξηση στις τιμές τους. Επιπλέον δίνεται προτεραιότητα στην μείωση των ταχυτήτων στην πόλη, στην δημόσια συγκοινωνία και στην χρήση υπηρεσιών car-sharing. Επιπλέον υπάρχει ώθηση προς την χρήση ηλεκτρικών και υβριδικών οχημάτων, όπως ηλεκτρικά σκούτερ. Η διαπλάτυνση του δικτύου ποδηλατοδρόμων αυξάνει την ροή της κυκλοφορίας ενώ ενισχύει την σύνδεση στο εσωτερικό της πόλης. Η ανάπτυξη της πόλης στον ήδη υπάρχον αστικό ιστό βοηθάει την βιώσιμη ανάπτυξη και την διατήρηση της συμπαγούς πόλης.</p> <p>Το Άμστερνταμ είναι μια από τις πιο βιώσιμες πόλεις της Ευρώπης όσον αφορά τις μετακινήσεις. Στο Άμστερνταμ παρατηρείται υψηλή αναλογία ποδηλατών και πεζών στις μετακινήσεις: περίπου το 40% όλων των μετακινήσεων στην πόλη γίνεται με ποδήλατο και το 30% με τα πόδια. Επιπλέον, η δημόσια συγκοινωνία έχει αλλάξει, με όλα τα τραμ, τα τρένα, τα μετρό και πολλά λεωφορεία να λειτουργούν με πράσινη ηλεκτρική ενέργεια από το 2019.</p> <p>Επιπλέον, πολλές εταιρείες ταξί (συμπεριλαμβανομένης της TCA) χρησιμοποιούν ηλεκτρικά ή υδρογονοκίνητα ταξί. Περισσότερα από το 75% των εμπορικών σκαφών στα κανάλια είναι ηλεκτροκίνητα και δεν εκπέμπουν CO₂. Ακόμη η πόλη επενδύει σε έργα που αφορούν την Έξυπνη Κινητικότητα και την Κινητικότητα ως Υπηρεσία (συμπεριλαμβανομένων των κοινόχρηστων ηλεκτρικών αυτοκινήτων και σκούτερ).</p> <p>Μελλοντικά το πρόγραμμα Smart Mobility της δημοτικής αρχής 2019-2025 παρουσιάζει ένα όραμα συνδεδεμένης και ηλεκτρικής κινητικότητας για τη δημιουργία ενός πιο ολιστικού δικτύου, αποτελούμενο από τρεις πυλώνες: (i) εφαρμογή οικονομικά προσιτής κοινής κινητικότητας ως εναλλακτική λύση στα ιδιωτικά αυτοκίνητα. (ii) ενθάρρυνση φιλικών προς το περιβάλλον επιλογών κινητικότητας και (iii) ψηφιοποίηση του δικτύου κινητικότητας για καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Το σχέδιο προβλέπει συνεχείς επενδύσεις στην κινητικότητα για την υποστήριξη των τεχνολογιών CAV και της κοινής κινητικότητας. Στοχεύει επίσης να προσθέσει περισσότερους σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (το Άμστερνταμ ήδη διαθέτει υψηλή πυκνότητα σε σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων) με έναν σταθμό για κάθε τέσσερα ηλεκτρικά οχήματα.</p>

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 2-2
Ημερομηνία:	10/2023			



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

	<p>Η πόλη σχεδιάζει επίσης να ενθαρρύνει λύσεις που ηγούνται της αγοράς με διαγωνισμούς για την ενίσχυση της καινοτομίας. Το πρόγραμμα Smart Mobility σημειώνει ότι, εάν η πόλη θέλει να προχωρήσει στην αστική εναέρια κινητικότητα με κοινόχρηστο αυτοκίνητο, θα απαιτηθούν αλλαγές στη νομοθεσία. Υποδηλώνει επίσης ένα άνοιγμα σε φάσεις δοκιμών με παρόχους ηλεκτρονικών σκούτερ και μικροαυτοκίνητων.</p>
Κοπεγχάγη (Copenhagen), Δανία	<p>Η Κοπεγχάγη είναι η πρωτεύουσα και πολυπληθέστερη πόλη της Δανίας, με αστικό πληθυσμό 1.336.982 κατοίκους και πληθυσμό μητροπολιτικής περιοχής 2.016.285 κατοίκους.</p> <p>Η Κοπεγχάγη χαρακτηρίζεται ως μια από τις πιο φιλικές για το ποδήλατο, πόλεις του κόσμου καθώς έχει επενδύσει σε ποδηλατικές κατασκευές, πεζοδρόμηση οδών και στην δημόσια συγκοινωνία, ανάγοντας την Βιώσιμη Κινητικότητα σε κεντρικό μέρος του αστικού της σχεδιασμού. Το κέντρο της πόλης έχει περίπου 700.000 κατοίκους, οπότε οι βιώσιμες λύσεις στις μεταφορές είναι απαραίτητες για την λειτουργία του κέντρου και της ευρύτερης πόλης.</p> <p>Η Κοπεγχάγη διαθέτει τρένο, που συνδέει την πόλη με τα προάστια, μετρό που ενώνει το εσωτερικό της πόλης με το νότιο τμήμα της πόλης, καθώς και σύστημα λεωφορείων που εξυπηρετεί την κίνηση στη εσωτερικό της πόλης.</p> <p>Το ποδήλατο είναι κυρίαρχο στοιχείο της πόλης, με το 45% των κατοίκων να το επιλέγουν σε καθημερινή βάση, λόγω χαμηλού κόστους. Η πολιτεία στοχεύει στην ενίσχυση των ποδηλατών εφαρμόζοντας έργα όπως η διαπλάτυνση των ποδηλατοδρόμων, η δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών και ο έλεγχος της κυκλοφορίας, μέσω των φαναριών με σκοπό την δημιουργία «πράσινων κυμάτων» για τους ποδηλάτες. Στις πιο ήσυχες γειτονιές το ποδήλατο και το αυτοκίνητο μοιράζονται το δρόμο, ενώ το όριο ταχύτητας ορίζεται στα 30km/h. Στους πιο πολυσύχναστους δρόμους ο ποδηλατόδρομος χωρίζεται με χρωματιστή γραμμή, ενώ τα οχήματα σταθμεύουν ανάμεσα στον ποδηλατόδρομο και στην λωρίδα κυκλοφορίας, παρέχοντας παραπάνω προστασία στους ποδηλάτες. Ο ακρογωνιαίος λίθος αυτού του δικτύου είναι ο διαχωρισμένος ποδηλατόδρομος. Χωρισμένος τόσο από την κυκλοφορία αυτοκινήτων όσο και από τους πεζούς με ένα απλό κράσπεδο, ο ποδηλατόδρομος προσφέρει σε όλους τους χρήστες του δρόμου μια απλή και διαισθητική εμπειρία. Παρατηρώντας έναν τυπικό κεντρικό δρόμο της Κοπεγχάγης, κάθε χρήστης ξέρει ακριβώς πού ανήκει. Πεζοί στο πεζοδρόμιο, ποδήλατα στον ποδηλατόδρομο και αυτοκίνητα και λεωφορεία στον δρόμο.</p> <p>Τα τελευταία χρόνια έχουν εμφανιστεί και εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης. Υπηρεσίες ενοικίασης όπως το Car2go (κλειστό στην Κοπεγχάγη) και το DriveNow, αποτελούν εναλλακτική στην αγορά αυτοκινήτου. Τις περισσότερες φορές στην Κοπεγχάγη το αυτοκίνητο δεν χρειάζεται για τις τακτικές ανάγκες μεταφοράς, ωστόσο σε ειδικές περιόδους που υπάρχει ανάγκη για αυτοκίνητο, αυτές οι υπηρεσίες παρέχουν στους πολίτες μια απλή μέθοδο ενοικίασης αυτοκινήτου, η οποία τοποθετείται</p>

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 2-3
Ημερομηνία:	10/2023			



παντού την περιοχή της Κοπεγχάγης (συμπεριλαμβανομένων των κοντινών προαστίων) και μπορούν να βρεθούν απλά με τη βοήθεια μιας εφαρμογής για κινητά. Μια άλλη επιλογή είναι το carpooling, όπου ένας ιδιοκτήτης αυτοκινήτου μπορεί να ανεβάσει την περιοχή αναχώρησης και προορισμού του, για την οποία οι άνθρωποι δεσμεύουν μια θέση για ανταλλαγή μιας χρηματικής συνεισφοράς στο κόστος της βενζίνης.

Ένα άλλο έργο που υλοποιείται είναι τα Intelligent Transport Systems (ITS). Τα συστήματα κυκλοφορίας ITS μπορούν να ρυθμίσουν τις συνθήκες των υποδομών για να προσαρμόσουν τις μεταβαλλόμενες κυκλοφοριακές ανάγκες. Αυτό γίνεται κυρίως με τις ρυθμίσεις φαναριών. Έτσι προκύπτει λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση για αυτοκίνητα, λεωφορεία και ποδήλατα. Το νέο έργο που θα ενσωματωθεί στο ITS, είναι οι δρόμοι LED, οι οποίοι μπορούν να αλλάξουν τον σκοπό συγκεκριμένου τμήματος του δρόμου, ώστε ένα μέρος του δρόμου να μπορεί να μετατραπεί είτε σε ποδηλατόδρομο, είτε σε λωρίδα λεωφορείων, είτε σε πεζοδρόμιο όταν αυτό χρειάζεται (Δήμος Κοπεγχάγης 2011).

(Πηγές: [Report Sustainable Mobility in Copenhagen.pdf \(aau.dk\)](#)

[What makes Copenhagen the world's most bicycle friendly capital? | VisitCopenhagen](#)

[Bachelor Thesis \(S3621715\).pdf \(rug.nl\)](#)

[Sustainable transportation: train travel to meetings in Amsterdam | I amsterdam](#)

[Ranking \(oliverwymanforum.com\)](#))

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Η Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ αποτελούν δυο από τις φιλικότερες πόλεις, για πεζούς και ποδηλάτες, ενώ ταυτόχρονα έχουν καθιερώσει και εναλλακτικές μορφές μετακίνησης για μεγάλες αποστάσεις.

Η Γλυφάδα αποτελεί δήμο κοντά στην Αθήνα, με σημαντικές μετακινήσεις να γίνονται καθημερινά ανάμεσα στις δυο περιοχές.

Επιπλέον το βιώσιμο μοντέλο κινητικότητας θα συνέφερε την Γλυφάδα κάνοντάς την πιο φιλική για κάτοικους και επισκέπτες και ταυτόχρονα μειώνοντας της εκπομπές CO₂ και τον θόρυβο.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Ελεγχόμενη Στάθμευση & Βιώσιμα Μέσα Μετακίνησης	
Βαρκελώνη (Barcelona), Ισπανία	<p>Η Βαρκελώνη είναι πόλη της Ισπανίας και πρωτεύουσα της αυτοδιοικούμενης περιφέρειας της Καταλωνίας. Σήμερα αποτελεί τη δεύτερη σημαντικότερη πόλη του ισπανικού κράτους όσον αφορά τον πληθυσμό και την οικονομία μετά τη Μαδρίτη. Η μητροπολιτική της περιοχή έχει έναν πληθυσμό της τάξης των περίπου 4,8 εκατομμυρίων κατοίκων, οι οποίοι ζούνε στους 36 δήμους της αστικής της περιοχής.</p> <p>Η Βαρκελώνη έχει επικεντρωθεί στη δημιουργία ζωνών για πεζούς, ποδηλατοδρόμων και επιλογών δημόσιας μεταφοράς, μειώνοντας την εξάρτηση από ιδιωτικά αυτοκίνητα και βελτιώνοντας την ποιότητα του αέρα. Στην Βαρκελώνη η δημόσια συγκοινωνία συνδυάζεται με το ποδήλατο. Η πόλη διαθέτει περισσότερα από 200 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων που φτάνουν σε κάθε γωνιά της, καθώς και συγκεκριμένες πινακίδες και φανάρια, μεταξύ άλλων υπηρεσιών. Εκτός από τους ποδηλατόδρομους, το ποδήλατο μπορεί να κυκλοφορήσει και σε δρόμους και περιοχές με όριο 30 km/h, δρόμους μίας πλατφόρμας, πεζόδρομους, στο πεζοδρόμιο και σε δημόσια πάρκα.</p> <p>Στην Βαρκελώνη υπάρχει δίκτυο 130Km στο οποίο έχουν προτεραιότητα οι πεζοί, δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο τα 30km/h έκτασης 650Km, ενώ το 90% του πληθυσμού έχει πρόσβαση στο ποδηλατικό δίκτυο σε απόσταση μέχρι 300m. Ακόμη η συνολική έκταση των ποδηλατοδρόμων φτάνει τα 308km (στόχος του 2018).</p> <p>Το Νέο Δίκτυο Λεωφορείων, με «κάθετες», «οριζόντιες» και «διαγώνιες» διαδρομές, είναι ένα δίκτυο υψηλής απόδοσης του οποίου τα δυνατά σημεία περιλαμβάνουν μεγαλύτερη συχνότητα λεωφορείων, μεταξύ 5 και 8 λεπτών, ενώ εξυπηρετεί τους περισσότερους κατοίκους της πόλης με πιο αποτελεσματικές διαδρομές και περιορισμό στο ελάχιστο των αλλαγών στα λεωφορεία. Το δίκτυο καλύπτει μεγαλύτερη επικράτεια και συμπληρώνεται από συμβατικά και συνοικιακά λεωφορεία. Το Δημοτικό Συμβούλιο της Βαρκελώνης έχει αναπτύξει αυτό το δίκτυο σε διάφορες περιοχές, έτσι ώστε, μαζί με τις γραμμές του τραμ, να ολοκληρώνει τις υπηρεσίες δημόσιων συγκοινωνιών στο επίπεδο της πόλης. Αυτή η ανάπτυξη διευκόλυνε το άνοιγμα 28 νέων γραμμών από το 2012 έως το 2018. Το νέο δίκτυο συνοδεύεται από μέτρα που θέτουν σε προτεραιότητα τα λεωφορεία. Στο πλαίσιο του κυβερνητικού μέτρου για τη βελτίωση της ποιότητας και χρήσης των υποδομών των δημόσιων συγκοινωνιών εδάφους που εγκρίθηκε το καλοκαίρι του 2017, εφαρμόστηκαν νέα μέτρα για την προώθηση των δημόσιων συγκοινωνιών, ώστε τα λεωφορεία και τα ταξί να κυκλοφορούν πιο ελεύθερα, κερδίζοντας ταχύτητα και συχνότητα και συνεπώς καλύτερη εξυπηρέτηση.</p> <p>Επιπλέον η πόλη διαθέτει δίκτυο TRAM που εξυπηρετεί 91.000 επιβάτες καθημερινά, ενώ διαθέτει 56 σταθμούς και καταλαμβάνει έκταση 29km.</p>

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 2-5
Ημερομηνία:	10/2023			



Το Δημοτικό Συμβούλιο της Βαρκελώνης προωθεί ένα στρατηγικό σχέδιο για την εισαγωγή ηλεκτρικών οχημάτων στην πόλη, ενθαρρύνοντας τη βιώσιμη κινητικότητα και βελτιώνοντας την ποιότητα του αέρα, μειώνοντας τις εκπομπές ορυκτών καυσίμων και ενθαρρύνοντας την τοπική κατανάλωση, προς όφελος της θετικής αστικής κοινοτικής ζωής. Η ηλεκτρική κινητικότητα, ακρογωνιαίος λίθος της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας, συμβάλλει στη μείωση των ρυπογόνων εκπομπών και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, μειώνει την ηχορύπανση και προωθεί την ανάπτυξη και τον βιομηχανικό μετασχηματισμό.

Η Βαρκελώνη διαθέτει έναν αυξανόμενο ιδιόκτητο στόλο ηλεκτρικών οχημάτων, μοτοσυκλετών και αυτοκινήτων που επωφελούνται από τις εγκαταστάσεις που προσφέρει η πόλη, συμπεριλαμβανομένων 450 δωρεάν δημόσιων σημείων επαναφόρτισης που βρίσκονται σε πολλούς σταθμούς και χώρους στάθμευσης σε κάθε συνοικία της πόλης, εκ των οποίων τα 125 είναι ειδικά για ηλεκτρικά μοτοσυκλέτες και 17 είναι σταθμοί γρήγορης φόρτισης.

Η κατοχή οχημάτων μηδενικών εκπομπών στη Βαρκελώνη έχει επίσης μεγάλα πλεονεκτήματα. Τα ηλεκτρικά οχήματα υπόκεινται σε έκπτωση 75% στον φόρο μηχανοκίνητων οχημάτων (IVTM), καθώς και δωρεάν στάθμευση σε χώρους στάθμευσης της μπλε και της πράσινης ζώνης, εκτός από τις περιπτώσεις που έχουν δεσμευτεί θέσεις ή μόνο για κατοίκους της περιοχής, υπό την προϋπόθεση ότι οι χρόνοι στάθμευσης και τηρούνται οι μέγιστες περίοδοι.

(Πηγή [Sustainable mobility - Visit Barcelona \(barcelonaturisme.com\)](https://www.barcelonaturisme.com))

[Urban Mobility Plan \(2013-2018\) | Urban Planning, Ecological Transition, Urban Services and Housing \(barcelona.cat\)](#)

[Bicycle strategy | Urban Planning, Ecological Transition, Urban Services and Housing \(barcelona.cat\)](#)

[New Bus Network | Urban Planning, Ecological Transition, Urban Services and Housing \(barcelona.cat\)](#)

[Tram network connection | Urban Planning, Ecological Transition, Urban Services and Housing \(barcelona.cat\)](#)

[Electric Vehicle Master Plan | Urban Planning, Ecological Transition, Urban Services and Housing \(barcelona.cat\)](#)

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Τα μέτρα κινητικότητας που εφαρμόζει η πόλη της Βαρκελώνης μπορούν να αποτελέσουν παράδειγμα εφαρμογής για την Γλυφάδα καθώς η αυξημένη έμφαση που δίνεται στην βιώσιμη κινητικότητα, στην ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών και στην ενθάρρυνση της ηλεκτροκίνησης αποτελούν σημαντικούς πυλώνες των ΣΒΑΚ.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Δημοτική/ Δημόσια Συγκοινωνία & Βιώσιμα Μέσα Μετακίνησης	
Φράιμπουργκ (Freiburg), Γερμανία	<p>Το Φράιμπουργκ είναι πόλη της Γερμανίας στο κρατίδιο της Βάδης-Βυρτεμβέργης, στον Μέλανα Δρυμό. Έχει πληθυσμό 220.286 κατοίκους (2013).</p> <p>Για πολλές δεκαετίες, η πόλη επέκτεινε τις σιδηροδρομικές γραμμές και τους ποδηλατόδρομους, διέυρνε και ομόρφαινε τις ζώνες πεζών και τα κέντρα των γειτονιών, βελτιστοποίησε τις ρυθμίσεις των φωτεινών σηματοδοτών και βελτίωνε τους κυκλοφοριακούς κανονισμούς. Μαζί με τους φιλικούς προς το περιβάλλον και δραστήριους κατοίκους του Φράιμπουργκ, αυτές οι προσπάθειες στέφθηκαν με μεγάλη επιτυχία: το 79% όλων των μετακινήσεων πραγματοποιούνται με ποδήλατο, λεωφορείο, τρένο ή με τα πόδια, το κορυφαίο σε εθνικό επίπεδο.</p> <p>Στη Γερμανία, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση ενθαρρύνει πιο βιώσιμες μετακινήσεις μέσω μιας σειράς πολιτικών και προγραμμάτων. Οι ομοσπονδιακοί φόροι και οι κανονισμοί κάνουν τη χρήση του αυτοκινήτου πιο ακριβή και έτσι ενθαρρύνουν την παραγωγή και την αγορά λιγότερο ρυπογόνων οχημάτων. Ταυτόχρονα, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση παρέχει ειδική χρηματοδότηση και επιδοτήσεις για επενδύσεις στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ορισμένα ομοσπονδιακά ταμεία μεταφορών είναι ευέλικτα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν για υποδομές πεζοπορίας και ποδηλασίας που αυξάνουν την ασφάλεια και την ευκολία των μη μηχανοκίνητων τρόπων λειτουργίας. Οι ομοσπονδιακοί κανονισμοί καθοδηγούν επίσης τη διαδικασία σχεδιασμού χρήσης γης απαιτώντας συνεργασία μεταξύ όλων των επιπέδων διακυβέρνησης και αποθαρρύνοντας την εξάπλωση των προαστίων. Τέλος, η ομοσπονδιακή κυβέρνηση παρέχει στρατηγική ηγεσία και ενοποίηση των πολιτικών μεταφορών και χρήσης γης σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, ξεκινώντας από το ομοσπονδιακό επίπεδο με το ενοποιημένο Ομοσπονδιακό Υπουργείο Μεταφορών, Κτιρίων και Αστικών Υποθέσεων.</p> <p>Τα πιο πρόσφατα σχέδια χρήσης γης και μεταφορών του Freiburg του 2008 αναπτύχθηκαν ταυτόχρονα και είναι πλήρως ενσωματωμένα. Και τα δύο επαναλαμβάνουν τους προηγούμενους στόχους της μείωσης της χρήσης αυτοκινήτου, αλλά είναι πιο σαφείς σχετικά με την απαγόρευση της εξαρτώμενης από το αυτοκίνητο ανάπτυξης, ενώ υποστηρίζουν ενεργά τις γειτονιές χωρίς αυτοκίνητα. Τα σχέδια επικεντρώνονται στη συμπαγή ανάπτυξη κατά μήκος των ελαφρών σιδηροδρομικών διαδρομών, στην ενίσχυση των τοπικών εμπορικών κέντρων γειτονιάς και των υπηρεσιών και στην ανάμειξη κατοικιών με καταστήματα, εστιατόρια, γραφεία, σχολεία και άλλες μη οικιστικές χρήσεις γης (City of Freiburg 2008b). Η κεντρική ανάπτυξη ευνοείται ρητά έναντι της περιφερειακής ανάπτυξης στην περιφέρεια των προαστίων. Η πόλη έχει απαγορεύσει όλους τους λιανοπωλητές που εξαρτώνται από αυτοκίνητα, όπως καταστήματα οικιακών βελτιώσεων, καταστήματα επίπλων και κέντρα κήπου, όχι μόνο λόγω της κυκλοφορίας αυτοκινήτων που</p>



δημιουργούν αλλά και επειδή απομακρύνουν τους πελάτες από τους λιανοπωλητές της κεντρικής πόλης και της γειτονιάς.

Σε έναν δεύτερο γύρο, η πόλη και 900 πολίτες ανέπτυξαν από κοινού στρατηγικές και στόχους χρήσης γης και ανέπτυξαν ένα νέο προσχέδιο του σχεδίου χρήσης γης.

Αυτό το σχέδιο επικεντρώθηκε στην ανάπτυξη πλήρωσης υψηλότερης πυκνότητας και μικτής χρήσης, είχε ευρεία υποστήριξη από τους πολίτες και τελικά εγκρίθηκε από το δημοτικό συμβούλιο (City of Freiburg 2004). Μέσω της πολιτικής διαδικασίας, οι κάτοικοι του Φράιμπουργκ υποστήριζαν με συνέπεια περιορισμούς στο συνολικό ποσό γη διαθέσιμη για ανάπτυξη εκτός ήδη κτισμένων περιοχών. Στην περιοχή του Φράιμπουργκ, όπως και στις περισσότερες άλλες γερμανικές περιοχές, μεγάλες εκτάσεις γης μέσα και κοντά στην πόλη έχουν καθοριστεί ρητά σε ζώνες για γεωργία (πολλοί αμπελώνες και οπωρώνες), δασικά καταφύγια, καταφύγια άγριας ζωής ή απλώς ως υπαίθριος ανοιχτός χώρος. Οι κάτοικοι του Φράιμπουργκ εκτιμούν αυτούς τους μη ανεπτυγμένους «πράσινους διαδρόμους» σε όλη την πόλη ως σημαντικούς προορισμούς για καθημερινές ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Όπως τεκμηριώνεται στις ακόλουθες ενότητες, η πλήρης αλλαγή στις πολιτικές μεταφορών του Φράιμπουργκ τη δεκαετία του 1970 είχε ως αποτέλεσμα δραματικές βελτιώσεις για τα δημόσια μέσα μεταφοράς, το ποδήλατο και το περπάτημα, ενώ έκανε τη χρήση του αυτοκινήτου πιο ακριβή, πιο αργή και λιγότερο βολική.

Η επέκταση και η αναβάθμιση του συστήματος ελαφρών σιδηροδρομικών μεταφορών ήταν στο επίκεντρο της πολύπλευρης στρατηγικής του Φράιμπουργκ για την ενσωμάτωση των δημόσιων μεταφορών και του χωροταξικού σχεδιασμού. Από την δημιουργία της πρώτης γραμμής TRAM, το 1983, το Φράιμπουργκ πρόσθεσε τέσσερις νέες γραμμές συνολικής έκτασης 36,4 km το 2008 (Πόλη του Φράιμπουργκ 2009β). Κατά την ίδια περίοδο, η παροχή σχεδόν τριπλασιάστηκε (από 1,1 σε 3,2 εκατομμύρια km οχημάτων). Το 2006, το 65% των κατοίκων του Φράιμπουργκ και το 70% όλων των θέσεων εργασίας βρίσκονταν σε κοντινή απόσταση (300 μέτρα) από στάση τραμ (City of Freiburg 2008f).

Από το 1996, το Φράιμπουργκ βελτίωσε επίσης τις περιφερειακές προαστιακές σιδηροδρομικές και περιφερειακές υπηρεσίες λεωφορείων (από 2,7 δισεκατομμύρια σε 3,4 δισεκατομμύρια χιλιόμετρα θέσεων ετησίως), οι οποίες επικεντρώνονται στο Φράιμπουργκ (Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg (ZRF) 2008). Τα δρομολόγια του τραμ, του προαστιακού και των λεωφορείων είναι πλήρως ενσωματωμένα στο Φράιμπουργκ. Οι πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο παρέχονται από ψηφιακές οθόνες σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, στάσεις τραμ και βασικές στάσεις λεωφορείων (City of Freiburg 2008f; ZRF 2003, 2008). Τόσο τα τρένα όσο και τα λεωφορεία είναι ταχύτερα και πιο αξιόπιστα λόγω της προτεραιότητας του σήματος κυκλοφορίας, με τα φώτα να γίνονται πράσινα για τα επερχόμενα τρένα και λεωφορεία σε βασικές διασταυρώσεις. Αυτές οι πολιτικές συμπληρώθηκαν

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 2-8
Ημερομηνία:	10/2023			



με ένα ελκυστικό, ενοποιημένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων, το οποίο επιτρέπει στους αναβάτες να χρησιμοποιούν ένα ενιαίο εισιτήριο για πολλά τμήματα ταξιδιών και διαφορετικούς τύπους υπηρεσιών. Το 1984, το σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών του Φράιμπουργκ πρόσφερε το πρώτο μηνιαίο εισιτήριο της Γερμανίας με δυνατότητα μεταφοράς σε άλλους χρήστες - που ονομάζεται «περιβαλλοντικό εισιτήριο» (Bratzel 1999; Hilliard 2006). Το 1991, η γεωγραφική κάλυψη του «περιβαλλοντικού εισιτηρίου» επεκτάθηκε για να συμπεριλάβει τις δύο γειτονικές κομητείες (ZRF 2008). Αυτά τα μηνιαία εισιτήρια προσφέρουν τιμές ευκαιρίας για τους χρήστες των τακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς για απεριόριστες μετακινήσεις σε ολόκληρη την περιοχή (Gutzmer 2006; RVF 2006).

Το Φράιμπουργκ επέκτεινε το δίκτυο χωριστών ποδηλατοδρόμων και λωρίδων από μόλις 29 χλμ. το 1972 σε 160 χλμ. το 2007 (Πόλη του Φράιμπουργκ 2008a· FitzRoy and Smith 1998). Μαζί με 120 χλμ ποδηλατοδρόμων μέσα σε δάση και αγροτικές περιοχές, 400 χλμ. δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων μήκους 2 χλμ., οι εγκαταστάσεις ποδηλασίας του Φράιμπουργκ έχουν ενσωματωθεί πλήρως σε ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους 682 χιλιομέτρων (Πόλη του Φράιμπουργκ 2008a). Οι ποδηλάτες μπορούν να οδηγούν σε ξεχωριστές εγκαταστάσεις και ασφαλείς, ελαφρά διανυόμενους δρόμους μεταξύ σχεδόν οποιονδήποτε δύο σημείων της πόλης. Από το 2008 περίπου το 90% των οδών της πόλης έχουν όρια ταχύτητας 30 km/h ή λιγότερο. Τα όρια ταχύτητας μειώνονται ακόμη περαιτέρω στα 7 km/h σε 177 οικιακές ζώνες - όπου οι ποδηλάτες και οι πεζοί έχουν προτεραιότητα έναντι των αυτοκινήτων. Οι δρόμοι της γειτονιάς και οι οικιακές ζώνες ενθαρρύνουν περισσότερο το ποδήλατο και το περπάτημα και τα καθιστούν ασφαλέστερα (Herrstedt 1992· Morrison, Petticrew και Thomson 2003· Tolley 2003· Webster και Mackie 1996). Το Φράιμπουργκ επιτρέπει στους ποδηλάτες να χρησιμοποιούν τους μισούς από τους 120 μονόδρομους της πόλης προς οποιαδήποτε κατεύθυνση, ενώ οι οδηγοί περιορίζονται σε μία, μειώνοντας έτσι τον χρόνο των μετακινήσεων με ποδήλατο σε σύγκριση με τις αποστάσεις με αυτοκίνητο (City of Freiburg 2008a). Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες, έχει αυξηθεί η προσφορά στη στάθμευση ποδηλάτων, ενώ έχουν ενσωματωθεί και σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας. Επιπλέον, υπάρχει ένας σημαντικός σταθμός ποδηλάτων στον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό του Φράιμπουργκ που προσφέρει ασφαλή, προστατευμένο χώρο στάθμευσης για 1.000 ποδήλατα (για 41 ημερησίως ή 410 το μήνα), ενοικίαση ποδηλάτων, επισκευή ποδηλάτων, ταξιδιωτικές συμβουλές και αποστολή ποδηλάτων σε άλλες πόλεις (Πόλη του Φράιμπουργκ 2008a). Όχι μόνο η πόλη παρέχει απευθείας χώρο στάθμευσης ποδηλάτων, αλλά απαιτεί επίσης χώρο στάθμευσης ποδηλάτων σε όλα τα νέα κτίρια με δύο ή περισσότερα διαμερίσματα, καθώς και σε σχολεία, πανεπιστήμια και επιχειρήσεις (City of Freiburg 2008d). Το περπάτημα στην πεζοδρομημένη παλιά πόλη του Φράιμπουργκ έχει ευδοκιμήσει, με το 69% όλων των μετακινήσεων να γίνονται με τα πόδια

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Σελίδα: 2-9
Ημερομηνία:	10/2023		



το 2007. Το τελευταίο σχέδιο μεταφορών προβλέπει μια δυτική επέκταση της πεζοδρομημένης ζώνης κατά περίπου 0,5 km προς τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό (City of Freiburg 2008f). Πολλές από τις πολιτικές που προωθούν τις δημόσιες συγκοινωνίες, το ποδήλατο και το περπάτημα συνεπάγονται περιορισμούς στη χρήση του αυτοκινήτου, όπως ζώνες χωρίς αυτοκίνητα και ήπιας κυκλοφορίας. Ο επίσημος στόχος του Φράιμπουργκ είναι να μειώσει τη χρήση του αυτοκινήτου όσο είναι πρακτικό, αλλά να φιλοξενήσει επιλεκτικά ταξίδια με αυτοκίνητο που δεν μπορούν να γίνουν με κανένα άλλο τρόπο. Έτσι, η πόλη συνδυάζει αντικίνητρα για τη χρήση αυτοκινήτου στο κέντρο της πόλης και κατοικημένες γειτονιές με τη βελτίωση των αρτηριών που έχουν διευρυνθεί ή τροποποιηθεί με διάφορους τρόπους για να αυξηθεί η μεταφορική τους ικανότητα (City of Freiburg 2008f; Gutzmer 2006). Όσον αφορά τη στάθμευση, η πόλη έχει σχεδιαστεί για να κάνει τη χρήση του αυτοκινήτου λιγότερο βολική και πιο δαπανηρή. Οι χώροι στάθμευσης χωροθετούνται στην περιφέρεια του κέντρου της πόλης, αναγκάζοντας έτσι τους οδηγούς να περπατούν ή να χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς για να έχουν πρόσβαση στα αυτοκίνητά τους. Σε πολλές κατοικημένες γειτονιές, η στάθμευση προορίζεται μόνο για τους κατοίκους και απαιτεί ειδική άδεια. Η στάθμευση στο δρόμο σε εμπορικές περιοχές της πόλης γίνεται πιο ακριβή με την εγγύτητα στο κέντρο: 42,20 την ώρα στην πιο εσωτερική ζώνη, 41,60 την ώρα στην ενδιάμεση ζώνη και 4,60 την ώρα στην πιο εξωτερική ζώνη (Πόλη του Φράιμπουργκ 2006, 2008f) . Σχεδόν όλη η παρόδια στάθμευση είναι περιορισμένη για να αποτρέπεται η μακροχρόνια στάθμευση. Οι οικοδομικοί κώδικες έχουν μειώσει τις απαιτήσεις στάθμευσης για αυτοκίνητα σε νέες οικιστικές κατασκευές, την ίδια στιγμή που αύξησαν τις απαιτήσεις στάθμευσης για ποδήλατα (City of Freiburg 2008e)

(Πηγές: [Mobility and transport - www.freiburg.de/greencity](http://www.freiburg.de/greencity)

(PDF) [Sustainable Transport in Freiburg: Lessons from Germany's Environmental Capital \(researchgate.net\)](https://www.researchgate.net/publication/312211111))

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Η Γλυφάδα αποτελεί προάστιο της Αττικής και βρίσκεται νότια της Αθήνας. Η μετάβαση από και προς την Γλυφάδα γίνεται κυρίως με ΙΧ καθώς η υπάρχουσα συγκοινωνία δεν καλύπτει πλήρως τις ανάγκες των μετακινούμενων. Το Φράιμπουργκ αποτελεί μια πόλη που έχει επενδύσει σημαντικά στο κομμάτι των μετακινήσεων, ενώ παράλληλα έχει βοηθηθεί και από κρατικά ταμεία για να επεκτείνει το δίκτυο συγκοινωνιών του. Επιπρόσθετα, το κέντρο της πόλης αποτελεί περιοχή όπου η κίνηση με αυτοκίνητο είναι δύσκολη ενώ οι ίδιοι οι πολίτες επιλέγουν την δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα ή το ποδήλατο, καθώς υπάρχει πληθώρα υποδομών που υποστηρίζουν εναλλακτικές μορφές μετακίνησης. Οι παραπάνω πολιτικές θα μπορούσαν να προσαρμοστούν και να εφαρμοστούν στην πόλη της Γλυφάδας, στοχεύοντας σε μια πιο φιλική για τον πεζό και τον ποδηλάτη, πόλη, και ταυτόχρονα δημιουργώντας ένα πιο βιώσιμο κέντρο για κατοίκους και επισκέπτες.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Άλλες ενέργειες για Βιώσιμη Κινητικότητα	
Βανκούβερ (Vancouver), Καναδάς	<p>Το Βανκούβερ είναι παραθαλάσσια πόλη και βασικό λιμάνι στα νότια βαθύπεδα της νοτιοδυτικής Βρετανικής Κολομβίας στον Καναδά. Η πόλη ορίζεται από τα στενά της Τζόρτζια, τον κολπίσκο Μπέραρντ, τον ποταμό Φρέιζερ, την πόλη Μπέρναμπι και τις περιοχές προσχώσεων του πανεπιστημίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2016, η πόλη του Βανκούβερ έχει πληθυσμό 631.486 κατοίκων ενώ η μητροπολιτική περιοχή 2.463.431. Το Βανκούβερ είναι η μεγαλύτερη αστική περιοχή στον δυτικό Καναδά και η τρίτη σε πληθυσμό σε όλη τη χώρα, αν και ως δήμος είναι όγδοος σε πληθυσμό στον Καναδά. Οι κάτοικοί του παρουσιάζουν εθνική πολυμορφία, καθώς το 52% των κατοίκων του έχουν άλλη μητρική γλώσσα από τα αγγλικά. Ένα 15% του πληθυσμού μιλά ποικιλίες της κινεζικής, κυρίως μανδαρινικά και καντονεζικά.</p> <p>Το Βανκούβερ του Καναδά, έχει δώσει έμφαση στην επέκταση της δημόσιας συγκοινωνίας, στους ποδηλατόδρομους και στον πράσινο αστικό σχεδιασμό για τη βελτίωση της βιώσιμης κινητικότητας και τη μείωση των εκπομπών άνθρακα.</p> <p>Για την μείωση του αριθμού των αυτοκινήτων στους δρόμους, ο Δήμος του Βανκούβερ δημιούργησε ένα πρόγραμμα «Βιώσιμης Μετακίνησης». Αυτό το πρόγραμμα προσφέρει κίνητρα στους υπαλλήλους του Δήμου ενθαρρύνοντάς τους να χρησιμοποιούν άλλες μορφές μεταφοράς για να μετακινούνται στο Δημαρχείο κάθε μέρα, όπως περπάτημα, ποδήλατο ή το car-pooling. Τα κίνητρα χρηματοδοτούνται με χρέωση των εργαζομένων για στάθμευση. Το Πρόγραμμα Βιώσιμης Μετακίνησης προσφέρει:</p> <ul style="list-style-type: none">• Εκπτώσεις σε κάρτες διέλευσης• Μηνιαία κίνητρα και πρόσβαση σε δεσμευμένο χώρο στάθμευσης για το προσωπικό που μοιράζεται μετακινήσεις• Κίνητρα για ποδηλασία, περπάτημα, skateboard και rollerblading, όπως δωροκάρτες για εξοπλισμό βροχής• Μαθήματα ποδηλατικών δεξιοτήτων και επιδοτούμενες συντηρήσεις ποδηλάτων• Ένα πρόγραμμα «Εγγυημένη οδήγηση στο σπίτι» σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή ασθένειας <p>Η πόλη εισήγαγε ένα πρόγραμμα κοινής χρήσης αυτοκινήτου, σε συνεργασία με τη θυγατρική Modo The Co-operative Auto Network (Car Co-op), The Company Car. Το πρόγραμμα παρέχει καλύτερη πρόσβαση σε υπαλλήλους που χρειάζονται αυτοκίνητο για λόγους εργασίας και είναι πιο αποτελεσματικό από το προηγούμενο σύστημα οχημάτων του τμήματος. Η κοινή χρήση αυτοκινήτου</p>



στο Δημαρχείο βοηθά επίσης τη γειτονική κοινότητα, καθώς τα οχήματα είναι διαθέσιμα σε κατοίκους που ανήκουν στο Modo the Car Co-op τα βράδια και τα Σαββατοκύριακα.

Η πόλη του Βανκούβερ προώθησε τη δημόσια συγκοινωνία, εγκατέστησε ποδηλατικές υποδομές και έκανε την πόλη πιο βατή. Για τα ταξίδια που απαιτούν αυτοκίνητο, ενσωμάτωσαν 17 ηλεκτρικά αυτοκίνητα στον δημοτικό στόλο της πόλης. Μέχρι το τέλος του 2013 ο αριθμός αυτός θα αυξηθεί σε 34, καθιστώντας περισσότερο από το 15 τοις εκατό του στόλου πλήρως ηλεκτρικό.

Το Βανκούβερ διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα ολοκληρωμένα συστήματα μετακινήσεων στη Βόρεια Αμερική. Αποτελούμενη από SkyTrain (ελαφρύ σιδηρόδρομο), Λεωφορεία και SeaBus, η περιοχή εξυπηρέτησης είναι τα 1800 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Το δίκτυο μετακινήσεων περιλαμβάνει περισσότερα από 200 δρομολόγια λεωφορείων. Η μετακίνηση στα μέσα του δικτύου γίνεται με το ίδιο πάσο ή ναύλο. Πολλά τμήματα του συστήματος SkyTrain παρέχουν εξαιρετική θέα και διασχίζουν την πόλη σε ανυψωμένες διαδρομές πάνω από τα σπίτια και την κυκλοφορία. Το SeaBus προσφέρει υπέροχη θέα στο λιμάνι του Βανκούβερ, στο κέντρο του Βανκούβερ, στο πάρκο Stanley, στη γέφυρα Lions Gate και στα βουνά North Shore.

Το Συμβούλιο της πόλης του Βανκούβερ ενέκρινε τη Στρατηγική Κινητικότητας στις 11 Απριλίου 2022, θέτοντας το όραμα της πόλης για το σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τους δρόμους τις μετακινήσεις στην επόμενη δεκαετία (έως το 2035). Για την επίτευξη του οράματος και των στόχων της Στρατηγικής Κινητικότητας, υποστηρίζονται στρατηγικές ενίσχυσης της πεζής μετακίνησης, της μετακίνησης με συγκοινωνία και της πεζής μετακίνησης.

(Πηγές: [Vancouver Public Transit Guide for visitors and tourists \(tourbytransit.com\)](https://www.tourbytransit.com)

[Sustainable commuting | City of Vancouver](https://www.vancouver.ca)

[The City of Vancouver's green transportation solution \(wwf.ca\)](https://www.wwf.ca)

[Mobility Strategy | City of North Vancouver \(cnv.org\)](https://www.cnv.org)

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Το Βανκούβερ αποτελεί σημαντικό παράδειγμα πόλης που έχει επενδύσει στην βιώσιμη κινητικότητα, συνδυάζοντας ένα σύγχρονο δίκτυο συγκοινωνιών, με ποδηλατικές υποδομές και αστικό πράσινο. Επιπρόσθετα ο Δήμος προσέφερε κίνητρα τους υπαλλήλους ώστε να μειώσουν τις μετακινήσεις με ΙΧ. Οι προαναφερθείσες πολιτικές θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στην Γλυφάδα ενισχύοντας τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της πόλης.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Άλλες ενέργειες για Βιώσιμη Κινητικότητα	
Κουριτίμπα (Curitiba), Βραζιλία	<p>Η Κουριτίμπα είναι η κύρια πόλη της Πολιτείας Παρανά, της Βραζιλίας. Το 2007 ο πληθυσμός ήταν περίπου 1.808.969 άνθρωποι. Η Κουριτίμπα είναι η μεγαλύτερη και μια από τις σημαντικότερες πόλεις της νότιας Βραζιλίας, που αποτελεί πολιτιστικό, πολιτικό και οικονομικό κέντρο. Η πόλη είναι κτισμένη σε ένα οροπέδιο 934 μ. πάνω από τη στάθμη θάλασσας, και είναι η πιο ψυχρή περιφερειακή πρωτεύουσα της Βραζιλίας. Η Κουριτίμπα ακολούθησε μία εξαιρετική διαδικασία αστικοποίησης, που την κατέστησε εθνικό αλλά και διεθνές υπόδειγμα, σε ότι αφορά τον αστικό σχεδιασμό και την ποιότητα ζωής.</p> <p>Η Κουριτίμπα της Βραζιλίας είναι αναγνωρισμένη για το καινοτόμο σύστημα Bus Rapid Transit (BRT), το δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών της, έχοντας γίνει πρότυπο για άλλες πόλεις σε όλο τον κόσμο. Το Bus Rapid Transit (BRT), είναι ένα σύστημα δημόσιων μεταφορών που βασίζεται σε λεωφορεία και έχει σχεδιαστεί για να έχει πολύ μεγαλύτερη χωρητικότητα, αξιοπιστία και άλλα ποιοτικά χαρακτηριστικά από ένα συμβατικό σύστημα λεωφορείων. Συνήθως, ένα σύστημα BRT περιλαμβάνει δρόμους που είναι αφιερωμένοι σε λεωφορεία και δίνει προτεραιότητα στα λεωφορεία σε διασταυρώσεις όπου τα λεωφορεία ενδέχεται να αλληλεπιδρούν με άλλη κυκλοφορία. Παράλληλα με τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά για τη μείωση των καθυστερήσεων που προκαλούνται από επιβάτες που επιβιβάζονται ή φεύγουν από λεωφορεία ή πληρώνουν κόμιστρα, το BRT στοχεύει να συνδυάσει τη χωρητικότητα και την ταχύτητα ενός συστήματος ελαφρού σιδηροδρόμου ή μετρό (LRT) ή βαρέως σιδηροδρόμου με την ευελιξία, το χαμηλότερο κόστος και την απλότητα ενός συστήματος λεωφορείων.</p> <p>Η Κουριτίμπα είναι διεθνώς γνωστή ως μία από τις πιο βιώσιμες και καλά σχεδιασμένες πόλεις στον κόσμο, με το μοντέλο BRT της Κουριτίμπα έχει αντιγραφεί σε περισσότερες από 150 πόλεις παγκοσμίως. Η Κουριτίμπα θεσμοθέτησε την αρχή Transit-Oriented Development (TOD) στο σχέδιο κινητικότητάς της που απαιτεί αστικές αναπτύξεις μικτής χρήσης κατά μήκος των διαδρόμων BRT. Η πόλη εστίασε επίσης στην ενίσχυση της κεντρικής πόλης με ζώνες χωρίς αυτοκίνητα και εξασφάλισε μικτό σχεδιασμό χρήσης γης. Παρά την επιτυχία του BRT, η πόλη βιώνει τα όρια του BRT. Η ακραία διασταύρωση έχει ωθήσει πολλούς επιβάτες της μεσαίας τάξης να στραφούν στην οδήγηση, ενώ το έργο του μετρό ακυρώθηκε λόγω έλλειψης ομοσπονδιακών κεφαλαίων.</p> <p>Ως απάντηση στην απώθηση στις δημόσιες συγκοινωνίες, η πόλη υιοθέτησε ένα νέο σχέδιο συστήματος BRT, που ονομάζεται City Vehicle Interconnected, μια νέα γενιά BRT που συνδυάζει τις έννοιες της διασυνδεδεμένης πόλης και της έξυπνης κινητικότητας με την τεχνολογία. Το έργο περιλαμβάνει υβριδικά και ηλεκτρικά λεωφορεία που θα συνδέονται μέσω πέντε συνολικά διαδρόμων (106 χιλιόμετρα, χλμ.) και περίπου 300 σταθμών. Έξι από αυτούς τους σταθμούς θα</p>

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 2-13

Ημερομηνία: 10/2023



είναι υπόγειοι, που μοιάζουν με σταθμούς του μετρό αλλά με μικρότερο βάθος. Όλοι οι σταθμοί θα συνδεθούν με τα δίκτυα οπτικών ινών, ώστε οι επιβάτες να έχουν πρόσβαση σε ασύρματο internet και εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας με πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο για τις υπηρεσίες λεωφορείων και κλιματισμό στους χώρους, η έλλειψη των οποίων ήταν ένα από τα βασικά του υπάρχοντος συστήματος.

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι μετακινήσεις παραμένουν προσβάσιμες από όλους, η AFD υποστηρίζει την επέκταση του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών μέσω της δημιουργίας μιας έκτης γραμμής ταχείας διέλευσης λεωφορείων (BRT) που θα λειτουργεί με βιοκαύσιμα. Θα περιβάλλεται από χώρους πρασίνου και ποδήλατο μονοπάτια. Η δημιουργία πάρκων, η διατήρηση της τοπικής χλωρίδας και η καταπολέμηση της διάβρωσης και της ρύπανσης των υδάτων, θα επιτρέψει την δημιουργία μιας μακροσκελής πράσινης διαδρομής σε όλη την πόλη. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει επίσης δράσεις ευαισθητοποίησης και ανάπτυξης ικανοτήτων για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και τη διατήρηση της βιοποικιλότητας στις αστικές περιοχές.

(Πηγές: [Supporting sustainable urban mobility in Curitiba | AFD - Agence Française de Développement](#)

[Bus rapid transit - Wikipedia](#)

[Curitiba, Brazil - ICLEI Sustainable Mobility](#))

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Η Κουριτίμπα διαθέτει καινοτόμο σύστημα λεωφορείων, έχοντας αποτελέσει πρότυπο για άλλες πόλεις. Έτσι θα μπορούσε να αποτελέσει πρότυπο και για την Γλυφάδα με τα σύστημα BRT λεωφορείων, βοηθώντας στην ανάπτυξη του κοινωνικοπολιτικού της δικτύου.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Άλλες ενέργειες για Βιώσιμη Κινητικότητα	
Πόρτλαντ (Portland), Ηνωμένες Πολιτείες	<p>Το Πόρτλαντ είναι πόλη των Ηνωμένων Πολιτειών και η μεγαλύτερη πόλη στην αμερικανική πολιτεία του Όρεγκον. Είναι έδρα της κομητείας Μαλτνόμα. Η πόλη του Πόρτλαντ, έχει πληθυσμό 697.167 κατοίκους (σύμφωνα με την απογραφή του 2022). Είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη στον βορειοδυτικό Ειρηνικό μετά το Σιάτλ και το Βανκούβερ και 26η στη χώρα. Στην μητροπολιτική περιοχή του Πόρτλαντ κατοικούν πάνω από 2.511.612 άνθρωποι (σύμφωνα με την απογραφή του 2020), κατατάσσοντάς την ως η 25η μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή στις ΗΠΑ.</p> <p>Το Πόρτλαντ των Ηνωμένων Πολιτειών έχει επενδύσει σε φιλικές προς το ποδήλατο υποδομές, δημόσιες συγκοινωνίες ενώ έχει δώσει έμφαση στον αστικό σχεδιασμό που ενθαρρύνει τη βατότητα και μειώνει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο.</p> <p>Το Πόρτλαντ εστιάζει στη μετακίνηση των ανθρώπων με τον πιο οικολογικό τρόπο, δηλαδή δίνοντας προτεραιότητα στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη χρήση κοινόχρηστων οχημάτων. Εάν απαιτείται ατομική μεταφορά, τότε προτιμώνται τα ZEV (Zero-Emission Vehicle). Αυτή η ιεραρχία μεταφορών αποτελεί τη βάση όλης της ανάπτυξης μεταφορών στο Πόρτλαντ ανεξάρτητα από τις νέες τεχνολογίες όπως τα AV (Automated Vehicles). Στόχος είναι η μετακίνηση των ανθρώπων με τον πιο αποτελεσματικό, αποτελεσματικό και ασφαλή τρόπο. Μία από τις μεγαλύτερες πιέσεις το 2018 ήταν η ενημέρωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Πεζών του 1998 (PedPDX), το οποίο αναμενόταν να ολοκληρωθεί στις αρχές του 2019. Το PedPDX θα περιλαμβάνει ένα πλαίσιο ιεράρχησης προτεραιοτήτων που θα ενημερώνεται τακτικά για τον εντοπισμό έργων προς χρηματοδότηση, με μια γκάμα δράσεων που θα βελτιώσει την εμπειρία των πεζών και τις μετρήσεις απόδοσης για την παρακολούθηση της προόδου. Επιπλέον, το Πόρτλαντ διεξάγει ένα Σχέδιο Μετάβασης του Νόμου για τους Αμερικανούς με Αναπηρίες (ADA) σε όλη την πόλη, το οποίο περιλαμβάνει στρατηγικές για την άρση των φραγμών και αναθεωρήσεις κανόνων και κανονισμών.</p> <p>Επιπρόσθετα θα κυκλοφορήσει τον Οδηγό Σχεδιασμού Προστατευμένων Ποδηλατοδρόμων του Πόρτλαντ για να βοηθήσει τους σχεδιαστές να διασφαλίσουν ότι οι προστατευμένοι ποδηλατόδρομοι γίνονται εύκολα αντιληπτοί από τους ανθρώπους που κάνουν ποδήλατο, περπατούν και οδηγούν. Μόνο το 2018, το Πόρτλαντ κατασκεύασε περισσότερα από 16 χιλιόμετρα νέων ποδηλατοδρόμων, τα περισσότερα από τα οποία προστατεύονται. Επιπλέον, εγκρίθηκε το σχέδιο Central City in Motion για την προσθήκη 50 χιλιομέτρων ποδηλατοδρόμων χαμηλής καταπόνησης και άλλων έργων πεζών και συγκοινωνιών στην κεντρική πόλη.</p> <p>Η στρατηγική Livable Streets 2017 δίνει προτεραιότητα στη χρήση του δικαιώματος διέλευσης για χώρους συγκέντρωσης της κοινότητας και στο placemaking. Το Πρόγραμμα Κοινοτικών</p>



Επιχορηγήσεων Portland in the Streets υποστηρίζει έργα με γνώμονα την κοινότητα και επικεντρώνεται στην ασφάλεια των μεταφορών, την ισότητα, την καινοτομία και στο placemaking. Το Πόρτλαντ αρχικά διπλασίασε το μέγεθος του δικτύου λεωφορείων του, τα οποία κινούνται με βιοκαύσιμα, πριν γίνει η πρώτη αμερικανική πόλη που υιοθέτησε νέο σύστημα τραμ το 2001. Τοπικές εταιρείες και πάρκινγκ χρηματοδότησαν κυρίως το κόστος του έργου, το οποίο ανήλθε σε 70 εκατομμύρια ευρώ. Η πόλη προσφέρει μια ελεύθερη σιδηροδρομική ζώνη (παιλαιότερα ονομαζόταν Πλατεία Fareless) που καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του κέντρου του Πόρτλαντ, εντός της οποίας τα ταξίδια με λεωφορείο και τραμ είναι δωρεάν και η πρόσβαση με αυτοκίνητα περιορισμένη.

Από το 2005, το Πανεπιστήμιο Υγείας και Επιστήμης του Όρεγκον έχει δώσει 50 \$ ετήσιο κίνητρο στους υπαλλήλους του που πηγαίνουν στη δουλειά τους με το ποδήλατο ή με τα πόδια. Εκτός από μετρητά – τα οποία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην παρακίνηση των ανθρώπων – παρέχουν επίσης ασφαλή χώρο στάθμευσης ποδηλάτων, ντους, πρόσβαση σε εργαλεία και δωρεάν χάρτες διαδρομών. Οι δημόσιες επενδύσεις στην κινητικότητα και τις υποδομές συμπληρώνονται επίσης από μη κυβερνητικές οργανώσεις όπως το Community Citing Center, το οποίο παρέχει δωρεάν ποδήλατα σε πολίτες χαμηλού εισοδήματος, καθώς και εκπαίδευση στην επισκευή ποδηλάτων και την οδική ασφάλεια. Χάρη σε αυτές τις ενέργειες, οι πολίτες του Πόρτλαντ οδηγούν ήδη 20% λιγότερο με το αυτοκίνητο από τους συνομηλικούς τους σε πόλεις συγκρίσιμου μεγέθους.

Έργα πράσινων δρόμων έχουν εγκατασταθεί σε όλο το Πόρτλαντ και περισσότερα σχεδιάζονται για τον εκσυγχρονισμό ορισμένων δρόμων με διαμορφωμένες επεκτάσεις κρασπέδων, λωρίδες ζαρντινιέρων, διαπερατό πεζοδρόμιο και δέντρα δρόμων για να παρεμποδίσουν και να διεισδύσουν στα όμβρια ύδατα.

(Πηγές: [Mobility - Malmö stad \(malmo.se\)](http://Mobility - Malmö stad (malmo.se)))

[CityTalk | Cars are out. Bikes are in. Sustainable mobility is making waves in Malmö. \(iclei.org\)](http://CityTalk | Cars are out. Bikes are in. Sustainable mobility is making waves in Malmö. (iclei.org)))

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Το Πόρτλαντ αποτελεί σημαντικό δείγμα πόλης που έχει επενδύσει στην βιώσιμη κινητικότητα, συνδυάζοντας ένα σύγχρονο δίκτυο συγκοινωνιών, με ποδηλατικές υποδομές και αστικό πράσινο. Επιπλέον το Πόρτλαντ προσφέρει κίνητρα σε πολίτες χαμηλού εισοδήματος ώστε να επιλέξουν το ποδήλατο αντί για το ΙΧ.

Οι προαναφερθείσες πολιτικές θα μπορούσαν να εφαρμοστούν και στην Γλυφάδα ενισχύοντας τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα της πόλης.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Άλλες ενέργειες για Βιώσιμη Κινητικότητα	
Μάλμε (Malmö), Σουηδία	<p>Η Μάλμε είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη στη Σουηδία και βρίσκεται στη νοτιότερη επαρχία Σκόνε. Έχει 300.515 κατοίκους (περίπου 658.704 στην μητροπολιτική περιοχή). Το Μάλμε ήταν μία από τις πρώτες και πιο βιομηχανοποιημένες πόλεις της Σκανδιναβίας, αλλά τις τελευταίες δεκαετίες προσπαθεί να προσαρμοστεί στη μεταβιομηχανική εποχή. Η πόλη έχει πολλά ιστορικά κτήρια και πάρκα και είναι επίσης ένα δημοφιλές μέρος για ψώνια λόγω των πολλών καταστημάτων της. Τα τελευταία χρόνια έχει ιδρυθεί ένα πανεπιστημιακό κολέγιο και η πόλη προσπαθεί να επικεντρωθεί στην εκπαίδευση, τις τέχνες και τον πολιτισμό. Η πόλη είναι γνωστή για τα εκτεταμένα πάρκα και τους χώρους πρασίνου και θεωρείται ως ένα μοντέλο αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Ένα σημαντικό λιμάνι είναι η πόλη Χελσινμπόρι.</p> <p>Το Μάλμε δραστηριοποιείται ενεργά στην προώθηση της ποδηλασίας και των δημόσιων συγκοινωνιών και στοχεύει να γίνει μια πόλη ουδέτερη από εκπομπές άνθρακα έως το 2020. Η πόλη του Μάλμε μεγαλώνει και πυκνώνει όλο και περισσότερο. Ο πρωταρχικός στόχος των πολιτικών κινητικότητας στο Μάλμε είναι ότι το περπάτημα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς είναι οι επιλογές από πρώτο χέρι για τη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών στην πόλη. Το Μάλμε συνδέεται με ποδηλατόδρομους μήκους 560 χιλιομέτρων, που περιέχουν περισσότερους ποδηλατόδρομους από οποιαδήποτε άλλη σουηδική πόλη — στην πραγματικότητα ακόμη περισσότερο από την αδελφή πόλη της Κοπεγχάγη, διάσημη για την ποδηλατική της κουλτούρα. Το ποδήλατο στο Μάλμε βρίσκεται σε άνοδο, καθώς αυξάνεται σταθερά την τελευταία δεκαετία, με περίπου το 26 τοις εκατό των συνολικών μεταφορών να πραγματοποιούνται με ποδήλατο. Σε πολλές διασταυρώσεις στο Μάλμε έχει εγκατασταθεί ένα σύστημα αισθητήρων που δίνει προτεραιότητα στους ποδηλάτες. Καθώς οι ποδηλάτες πλησιάζουν σε μια διασταύρωση, η οποία δεν είναι ήδη γεμάτη από κίνηση αυτοκινήτων, τα φώτα γίνονται γρήγορα πράσινα για να ευνοήσουν τον ποδηλάτη. Το Μάλμε έχει επίσης εγκαταστήσει ειδικά χάρτινα καλάθια σχεδιασμένα για ποδηλάτες, αντλίες ελαστικών ποδηλάτων και πάγκους ποδηλάτων κατά μήκος του τεράστιου συστήματος ποδηλατοδρόμων της πόλης. Μέσω της διαχείρισης της κινητικότητας και του διαλόγου με τους πολίτες και τα ενδιαφερόμενα μέρη, η ταξιδιωτική συμπεριφορά έχει επηρεαστεί υπέρ του περπατήματος, της ποδηλασίας και των μέσων μαζικής μεταφοράς.</p> <p>Πολλές πολιτικές και προγράμματα έχουν συμμετάσχει για να κάνουν τα λεωφορεία και τα τοπικά τρένα που διαχειρίζεται η Skånetrafiken μια ακόμη πιο ελκυστική επιλογή. Τέτοιες προσπάθειες περιλαμβάνουν την αύξηση της συχνότητας της μεταφοράς με λεωφορεία, καθώς και την παροχή ειδικών λωρίδων για την κυκλοφορία των λεωφορείων. Επιπλέον, πολλές στάσεις λεωφορείων διαθέτουν πλέον οθόνες σε πραγματικό χρόνο που δείχνουν με ακρίβεια πότε θα φτάσει το επόμενο</p>

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 2-17
Ημερομηνία:	10/2023			



λεωφορείο. Ορισμένες από τις γραμμές αστικών λεωφορείων στο Μάλμε έχουν φτάσει στη μέγιστη χωρητικότητά τους και τώρα αντικαθίστανται από μοναδικά στο είδος τους, υβριδικά λεωφορεία CNG/βιοαερίου μήκους 24 μέτρων και μακροπρόθεσμα από τα τραμ που θα επαναφερθούν στο Μάλμε. Η υπόγεια σιδηροδρομική σήραγγα City Tunnel συνδέει τους τρεις κύριους σιδηροδρομικούς σταθμούς της πόλης, Malmö Central, Triangle και Hyllie. Καθώς η πόλη αντικαθιστά τα παλιά οχήματα, έχει στόχο την δημιουργία στόλου αποτελούμενο από 100% «πράσινα» αυτοκίνητα

Η κινητικότητα αποτελεί μέρος των επιτυχημένων επενδύσεων βιώσιμης αστικής ανάπτυξης του Μάλμε τις τελευταίες δεκαετίες. Η μακροπρόθεσμη τάση είναι ότι το ποσοστό των ταξιδιών με ποδήλατο, λεωφορείο και τρένο θα συνεχίσει να αυξάνεται, με το ποσοστό των ταξιδιών με αυτοκίνητο να μειώνεται. Οι επενδύσεις σε υποδομές ποδηλάτων είχαν ως αποτέλεσμα ο δείκτης Copenhagenize να κατατάξει το Μάλμε ως την πέμπτη πιο φιλική προς το ποδήλατο πόλη στον κόσμο το 2017. Για την περαιτέρω αύξηση των βιώσιμων ταξιδιών, η πόλη εργάζεται με ποικίλες δράσεις, μερικές από τις οποίες είναι:

30 χλμ νέων ποδηλατοδρόμων (συνολικά 14 έργα) κατασκευάζονται τα επόμενα χρόνια.

Ενεργοποίηση μέτρων για τη διευκόλυνση της ποδηλασίας: στάθμευση ποδηλάτων, ενοικίαση ποδηλάτων, αντλίες ποδηλάτων, στάσεις εξυπηρέτησης κατά μήκος του δικτύου ποδηλατοδρόμων, Στους υπαλλήλους της πόλης του Μάλμε προσφέρεται ένας «κύκλος παροχών», που τους επιτρέπει να νοικιάσουν ένα ποδήλατο μέσω του εργοδότη τους με ευνοϊκούς φορολογικούς όρους.

Οι δημόσιες συγκοινωνίες στο Μάλμε τροφοδοτούνται από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, με λεωφορεία που κινούνται με βιοαέριο, καθώς και έναν αυξανόμενο στόλο λεωφορείων αποκλειστικά με ηλεκτρική ενέργεια. Τέσσερις νέες πλήρως ηλεκτροδοτημένες γραμμές αστικών λεωφορείων έχουν τεθεί σε λειτουργία, με άλλες τρεις να κατασκευαστούν τα επόμενα χρόνια, οι οποίες θα κάνουν την πόλη πιο βιώσιμη και το αστικό περιβάλλον πιο ήσυχο.

Προοδευτικός σχεδιασμός στάθμευσης. Όταν κατασκευάζονται νέα ακίνητα, ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης μειώνεται εάν εφαρμοστούν εναλλακτικά μέτρα κινητικότητας: ομαδική χρήση αυτοκινήτου, ομαδική χρήση ποδηλάτων, εγκαταστάσεις ποδηλάτων ή κάρτες για τα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Το μετρό Öresund. Τον Ιανουάριο του 2012, οι πόλεις του Μάλμε και της Κοπεγχάγης, με την υποστήριξη του προγράμματος Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak της ΕΕ, ξεκίνησαν τη δημιουργία μιας μοναδικής διασυνοριακής σύνδεσης μετρό μεταξύ των πόλεων. Το μετρό του Öresund θα ενισχύσει την αγορά εργασίας, ενώ θα μειώσει τις κλιματικές επιπτώσεις, αυξάνοντας



τη χωρητικότητα για μετακινήσεις επιβατών και για εμπορευματικά τρένα με χαμηλότερες εκπομπές ρύπων, όπως τα τρένα φορτίου, για χρήση της σταθερής σύνδεσης Öresund.

(Πηγές: [Mobility - Malmö stad \(malmo.se\)](https://www.malmostad.se)

[CityTalk | Cars are out. Bikes are in. Sustainable mobility is making waves in Malmö. \(iclei.org\)](https://www.iclei.org/))

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Η Μάλμε αποτελεί μια εξαιρετικά φιλική, για πεζούς και ποδηλάτες, ενώ ταυτόχρονα έχουν καθιερώσει και εναλλακτικές μορφές μετακίνησης για μεγάλες αποστάσεις. Διαθέτει σύγχρονες δομές που υποστηρίζουν το περπάτημα και το ποδήλατο ενώ ταυτόχρονα αποτρέπουν την χρήση του αυτοκινήτου. Το δίκτυο των μέσων μαζικής μεταφοράς εξυπηρετεί την κίνηση των πολιτών στις μεγάλες μετακινήσεις.

Η Γλυφάδα αποτελεί δήμο κοντά στην Αθήνα, με σημαντικές μετακινήσεις να γίνονται καθημερινά ανάμεσα στις δυο περιοχές. Το βιώσιμο μοντέλο κινητικότητας της Μάλμε θα συνέφερε την Γλυφάδα κάνοντάς την πιο φιλική για κάτοικους και επισκέπτες και ταυτόχρονα μειώνοντας της εκπομπές CO₂ και τον θόρυβο.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 2-19
Ημερομηνία:	10/2023			



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Άλλες ενέργειες για Βιώσιμη Κινητικότητα	
Λιουμπλιάνα (Ljubljana), Σλοβενία	<p>Η Λιουμπλιάνα είναι πρωτεύουσα της Σλοβενίας και βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της χώρας, με γεωγραφικές συντεταγμένες 46.03° Β, 14.30° Α και υψόμετρο 295 μέτρων. Έχει έκταση 163,76 τετραγωνικά χιλιόμετρα και πληθυσμό 295.504 κατοίκους (εκτίμηση 2020) ενώ το πολεοδομικό συγκρότημα της Λιουμπλιάνας φτάνει τους 381.756 κατοίκους.</p> <p>Η Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας, αποτέλεσε την Πράσινη Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2016, υπογραμμίζοντας τις προσπάθειές της για ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας μέσω των περιοχών για πεζούς, των ζωνών χωρίς αυτοκίνητα και της αποτελεσματικής δημόσιας συγκοινωνίας.</p> <p>Με πολλά συγκεκριμένα μέτρα που βασίζονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της πόλης της Λιουμπλιάνα (2012) ακολουθείται ο κύριος στόχος, ο οποίος είναι, μεταξύ άλλων, η αλλαγή στις συνήθειες μετακίνησης και η βελτίωση στο μερίδιο των μεταφορών με τρόπο που το ένα τρίτο των μετακινήσεων θα γίνονται με μέσα μαζικής μεταφοράς, το ένα τρίτο με ποδήλατο και με τα πόδια και το ένα τρίτο με προσωπικά οχήματα.</p> <p>Ένα από τα πιο ορατά βασικά μέτρα της πολιτικής μεταφορών για τη δημιουργία δημόσιου χώρου υψηλής ποιότητας στο κέντρο της πόλης είναι η ανακαίνιση της κύριας διαδρομής κυκλοφορίας της οδού Slovenska σε μια περιοχή πιο φιλική προς τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους χρήστες των αστικών λεωφορείων. Είναι σχεδιασμένο σύμφωνα με τις αρχές του κοινόχρηστου χώρου κυκλοφορίας με μια σειρά από δέντρα να τρέχουν κατά μήκος του και νέα έπιπλα δρόμου. Μετά την εισαγωγή του τροποποιημένου καθεστώτος κυκλοφορίας στην οδό Slovenska, οι συγκεντρώσεις μαύρου άνθρακα μειώθηκαν έως και 70%, ενώ οι συγκεντρώσεις στους γύρω δρόμους δεν αυξήθηκαν. Ως αποτέλεσμα, το επίπεδο θορύβου από ιδιωτικά οχήματα μειώθηκε κατά περίπου 6 dB. Η αλλαγή στο κέντρο της πόλης έγινε ευχάριστα αποδεκτή από τους πολίτες.</p> <p>Με συμπληρωματικά βιώσιμα μέτρα και έργα που εφαρμόζονται, η Λιουμπλιάνα δίνει ένα καλό παράδειγμα για το πώς να ξεπεραστεί η κυριαρχία των αυτοκινήτων η πόλη να αποκτήσει ένα πιο ευχάριστο χαρακτήρα.</p> <p>Από το 2007, μέσω πολλών έργων ανακατασκευής και αστικής ανάπτυξης, το κέντρο της πόλης απέκτησε πολλούς νέους δημόσιους πεζόδρομους, περισσότερους χώρους πρασίνου, αναζωογονημένες όχθες ποταμών, νέες γέφυρες και ανακαινισμένες πλατείες, οι οποίες είναι κλειστές για την μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Ο κεντρικός δημόσιος χώρος έχει εμπλουτιστεί με δραστηριότητες που ενθαρρύνουν την κοινωνικοποίηση και την</p>



οικονομία και παρέχουν χώρο για κοινωνική αλληλεπίδραση, πολιτιστικές, αθλητικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις. Η πεζοδρομημένη ή οικολογική ζώνη στο κέντρο της πόλης επεκτάθηκε σταδιακά και πλέον καλύπτει περίπου 12 εκτάρια. Αυτή είναι μια «βιτρίνα» του τρόπου με τον οποίο οι θεωρίες σχετικά με τη βατότητα γίνονται «ζωντανές» σε μια μορφή παραδείγματος βέλτιστης πρακτικής, το οποίο στην πραγματικότητα φέρνει ή βελτιώνει την βατότητα μιας πόλης», αναφέρει ο David Polutnik, Επικεφαλής του Τμήματος Εμπορικών Δραστηριοτήτων και Κυκλοφορίας, Πόλη της Λιουμπλιάνα. Ακόμη έγιναν βελτιώσεις με ιδιαίτερη προσοχή στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τους χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και σε άτομα με αναπηρία και άλλους πιο ευάλωτους συμμετέχοντες στην κυκλοφορία (ηλικιωμένοι, παιδιά, γονείς με καρότσια).

(Πηγές: Transport and mobility » City of Ljubljana
Sustainable Mobility in Ljubljana - Pedestrian Space)

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Η Λιουμπλιάνα αποτελεί μια ιδιαίτερα φιλική πόλη για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς τα τελευταία χρόνια οι τοπικές αρχές έχουν προβεί σε αρκετά έργα αναδιαμόρφωσης της πόλης δημιουργώντας πεζοδρόμους και ποδηλατοδρόμους.

Το βιώσιμο μοντέλο κινητικότητας θα συνέφερε την Γλυφάδα κάνοντάς την πιο φιλική για κατοίκους και επισκέπτες και ταυτόχρονα μειώνοντας της εκπομπές CO₂ και τον θόρυβο.



Πόλη	Περιγραφή/ Στοιχεία
Άλλες ενέργειες για Βιώσιμη Κινητικότητα	
Σεβίλλη (Sevilla), Ισπανία	<p>Η Σεβίλλη είναι η καλλιτεχνική, πολιτιστική, και οικονομική πρωτεύουσα της νότιας Ισπανίας και η πρωτεύουσα της κοινότητας της Ανδαλουσίας. Ο πληθυσμός της πόλης ήταν 704.154 (εκτίμηση ΙΝΕ το 2005) ενώ ο πληθυσμός της αστικής περιοχής ήταν 1.317.098 αποτελώντας την τέταρτη μεγαλύτερη μητροπολιτική περιοχή της Ισπανίας.</p> <p>Η Σεβίλλη της Ισπανίας μεταμορφώθηκε με την εφαρμογή ενός εκτεταμένου προγράμματος κοινής χρήσης ποδηλάτων και τη δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατοδρόμων.</p> <p>Το κοινοτικό πρόγραμμα ποδηλάτων Sevici έχει ενσωματώσει τα ποδήλατα στο δίκτυο των δημόσιων συγκοινωνιών. Διατίθενται ποδήλατα προς ενοικίαση σε όλη την πόλη με χαμηλό κόστος, ενώ στους περισσότερους μεγάλους δρόμους υπάρχουν πράσινες λωρίδες ποδηλάτου με υπερυψωμένα πεζοδρόμια. Ο αριθμός των ανθρώπων που χρησιμοποιούν ποδήλατα ως μέσο μεταφοράς στη Σεβίλλη έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, δεκαπλασιάζοντας από το 2006 έως το 2011. Από το 2015, εκτιμάται ότι το 9 τοις εκατό όλων των μηχανοποιημένων ταξιδιών στην πόλη (και το 5,6 τοις εκατό όλων των ταξιδιών, συμπεριλαμβανομένων αυτών με τα πόδια) γίνονται με ποδήλατο. Από το 2022, ορισμένες εταιρείες στον κλάδο του κοινοτικού προγράμματος ποδηλάτων ηλεκτρονικών ποδηλάτων, όπως η Lime (εταιρεία μεταφορών) και η Ridemoni άρχισαν να εργάζονται στην πόλη, χάρη στις νέες θέσεις στάθμευσης που δημιουργήθηκαν από το Δημοτικό Συμβούλιο της Σεβίλλης.</p> <p>Ένα από τα βασικά στοιχεία του νέου μοντέλου πόλης που περιγράφεται στο PGOU (Plan General de Ordenación Urbana) ήταν η επανεξέταση των δημόσιων χώρων. Η προτεραιότητα άλλαξε υπέρ του πεζού και της πεζής κινητικότητας, ειδικά στο ιστορικό κέντρο (Ayuntamiento de Sevilla, 2000).</p> <p>(Πηγές: Seville: A city with two souls - ScienceDirect Seville - Wikipedia)</p>

Αιτιολόγηση & Συνάφεια για ΣΒΑΚ Γλυφάδας:

Η Σεβίλλη αποτελεί μια πόλη που έχει ενσωματώσει το ποδήλατο και το περπάτημα στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων της, ενώ στοχεύει να μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις.

Το βιώσιμο μοντέλο κινητικότητας θα συνέφερε την Γλυφάδα κάνοντάς την πιο φιλική για κάτοικους και επισκέπτες με αυξημένη έμφαση στο ποδήλατο και το περπάτημα.



3 ΟΡΙΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφονται αναλυτικά τα οριστικά μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Γλυφάδας όπως αυτά διαμορφώθηκαν και επελέγησαν μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας/Διαβούλευσης (Δημοτική Αρχή, Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, απόψεις εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών) και λαμβάνοντας υπόψη τα εξής:

- ☞ Ανάπτυξη & προσδιορισμός Κοινού Οράματος ΣΒΑΚ
- ☞ Στρατηγικοί Στόχοι & Προτεραιότητες ΣΒΑΚ
- ☞ Αποτελέσματα – Συμπεράσματα - Αξιολόγηση της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης
- ☞ Εναλλακτικά σενάρια Διαχείρισης Κινητικότητας εστιάζοντας σε συγκεκριμένα προβλήματα που το Σχέδιο επιδιώκει να επιλύσει (σε διάστημα τουλάχιστον 10ετίας ή/και >10ετίας) και με έμφαση:
 - Στο σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζοί, ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ, ποδήλατο, Ε.Π.Η.Ο),
 - Στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής μελέτης μέσω ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης και αστικής αναζωογόνησης,
 - Στο προσδιορισμό και προώθηση μέτρων και ρυθμίσεων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας,
 - Στην βελτιστοποίηση της παρεχόμενης εξυπηρέτησης από τα ΜΜΜ καθώς και των συναφών υποδομών,
 - Στο προσδιορισμό και ανάπτυξη μέτρων για την πολιτική στάθμευσης στη περιοχή μελέτης και την διαχείριση αυτής,
 - Στη προώθηση μέτρων βελτίωσης της συνεκτικότητας των πολεοδομικών ενοτητών μέσω του κύριου οδικού δικτύου.
- ☞ Αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων με βάση το Κυκλοφοριακό Πρότυπο (ΚΠ)
- ☞ Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας

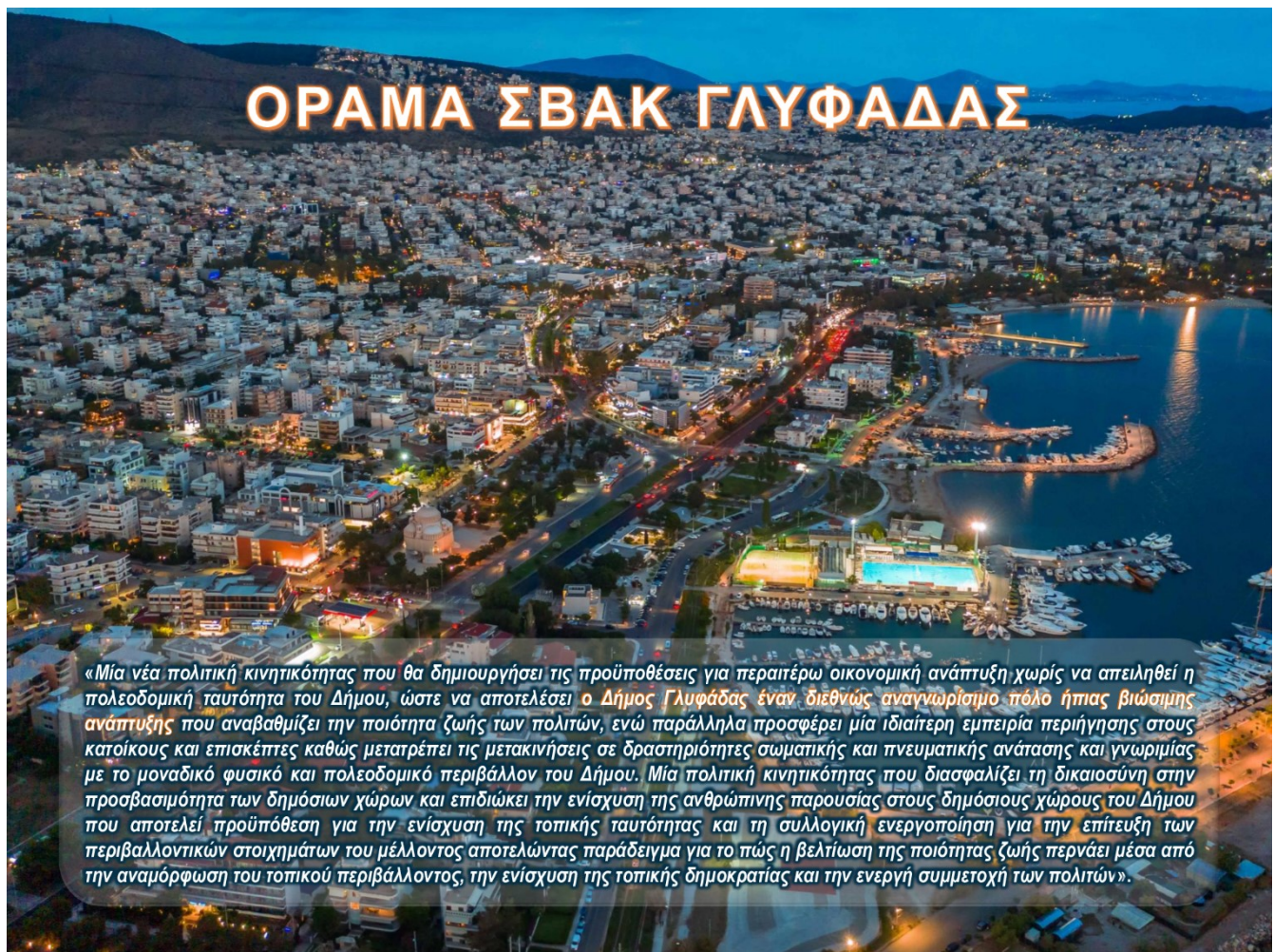
3.1 Τελικό Κοινό Όραμα και Προτεραιότητες ΣΒΑΚ

Το όραμα αποτελεί, κατά κανόνα, την **ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος**, με τα εξής χαρακτηριστικά¹:

1. Καθορίζεται από συγκεκριμένες προσδοκίες, οι οποίες δείχνουν το είδος και το μέγεθος της επιθυμητής αλλαγής.
2. Οι αλλαγές αυτές πρέπει να είναι μετρήσιμες.
3. Το σύνολο των προσδοκιών θα πρέπει να εστιάζουν σε συγκεκριμένες επιλογές στα πλαίσια της περιοχής μελέτης/παρέμβασης.

Η ανάπτυξη του οράματος απαντά πρωτίστως στην ερώτηση: "Σε τι πόλη θέλουμε να ζούμε;" ή "Με ποιο τρόπο θα διαφέρει η πόλη στην οποία ζούμε από τις υπόλοιπες;"

Το Κοινό Όραμα όπως αυτό αρχικά διαμορφώθηκε και **τελικώς προσδιορίστηκε** από την συμμετοχική διαδικασία (Δημοτική αρχή/ Ομάδα εργασίας ΣΒΑΚ, φορείς και δημότες) συνοψίζεται στην εξής φράση:



Εικόνα 1: Κοινό Όραμα Δήμου Γλυφάδας

¹ Οδηγίες ELTIS (Guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan- 2nd edition).



Ως εκ τούτου, ο προσδιορισμός των αποτελεσματικότερων δυνατών μέτρων βασίζεται στις Προτεραιότητες που τέθηκαν και παρουσιάστηκαν στην σχετική Δημόσια Διαβούλευση² και είχαν βασικό στόχο να ικανοποιούν το Όραμα και τους Στόχους του Δήμου. Οι προτεραιότητες αυτές, σύμφωνα και με τις τοπικές ανάγκες του Δήμου ιεραρχήθηκαν ως εξής:

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

σύμφωνα και με τις τοπικές ανάγκες του Δήμου, (όπως αυτές προέκυψαν από τη συμμετοχική διαδικασία)

- Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση**
Απαραίτητη κρίνεται η εξασφάλιση της αναγκαίας υποδομής και επιβολής μέτρων για την προώθηση του ποδηλάτου και του βαδίσματος ως εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης καθώς και η εξασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας των πεζών και ειδικότερα των ΑμεΑ σε χώρους που προορίζονται για αυτούς (π.χ. πεζοδρόμια) με απομάκρυνση των σταθμευμένων οχημάτων και εμποδίων.
- Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος**
Οι πράσινες διαδρομές και οι δημόσιοι ανοικτοί χωροί ή/και χώροι αναψυχής διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην αστική αναβάθμιση του περιβάλλοντος και αποτελούν βασική παράμετρο στην καλύτερη διαχείριση των φυσικών πόρων. Οι υφιστάμενοι και προτεινόμενοι διάδρομοι ήπιας κινητικότητας ή/και πεζοδρόμοι καθώς και οι οδοί ή/και θύλακες περιοχών ήπιας κυκλοφορίας θα βελτιώσουν την κινητικότητα των πεζών ενώ πλέον η ανακατανομή του δημόσιου χώρου θα λειτουργήσει ως προτεραιότητα για τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες ειδικά στις γειτονιές, καθώς και στο συνεπαγόμενο περιορισμό της πρόσβασης των μηχανοκίνητων μέσων σε οικιστικούς θύλακες. Επιπλέον, δίνεται η ευκαιρία (με την ανάπλαση των κοινόχρηστων χώρων) της περαιτέρω αναβάθμισης της τοπικής ταυτότητας του Δήμου.
- Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου**
Η αύξηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, των συλλογικών μορφών μετακινήσεων καθώς και των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, ηλεκτροκίνηση, Ε.Π.Η.Ο., κ.α.) θα περιορίσει σημαντικά τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την συμβατική κυκλοφορία (*μείωση επιπέδων θορύβου και εκπομπών ρύπων*).
- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας**
Η μείωση της χρήσης του Ι.Χ. και κατ'επέκταση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της διερχόμενης κυκλοφορίας και των υψηλών ταχυτήτων θα συντελέσει στη μείωση των ατυχημάτων και στη αναβάθμιση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Δήμο.
- Βελτίωση δημόσιας υγείας**
Η ένταξη επαρκούς δικτύου πράσινων (ποιοτικών) διαδρομών (στο σύνολο του Δήμου, λαμβάνοντας υπόψη και την σύνδεση της περιοχής με τον Υμηττό) θα προωθήσουν το ποδήλατο και τη πεζή μετακίνηση αντίστοιχα, ως εναλλακτικά μέσα μεταφοράς με βιώσιμα χαρακτηριστικά. Ειδικότερα η πρόταση περί ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλάτου και η διασύνδεσή του στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον θα οδηγήσει σε καλύτερη ανακατανομή του οδικού χώρου αλλά και γενικά του δημόσιου χώρου βελτιώνοντας σημαντικά και την ποιότητα ζωής των κατοίκων, επισκεπτών και του περιβάλλοντος.
- Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών**

² 1η Δημόσια Διαβούλευση με θέμα: Υφιστάμενη Κατάσταση Κινητικότητας στο Δήμο Γλυφάδας και Προκαταρκτικές προτεινόμενες παρεμβάσεις στα πλαίσια του ΣΒΑΚ (5/12/2022).

- Η προσβασιμότητα και η εγγύτητα σε ΜΜΜ (δημόσια συγκοινωνία, ΤΡΑΜ και ΜΕΤΡΟ (όμορου Δήμου κατά την παρούσα φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ αλλά και μελλοντικά στη Γλυφάδα) αποτελεί έναν από τους βασικότερους παράγοντες για την ενθάρρυνση των κατοίκων να χρησιμοποιούν την δημόσια συγκοινωνία και όχι το Ε.Ι.Χ. τους. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με ένα καλής ποιότητας σύστημα δημόσιων μεταφορών με υψηλές συχνότητες δρομολογίων, ικανοποιητικής (γεωγραφικής) κάλυψης περιοχών και πλησίον άλλων συναφών δικτύων ήπιας μετακίνησης, δύναται να αποτελέσει βασικό αντικίνητρο για τη χρήση των Ε.Ι.Χ.
- 7 **Μείωση της ρύπανσης (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος στις γειτονιές του Δήμου**
Η προσβασιμότητα σε βασικές λειτουργίες της πόλης (υπηρεσίες, σχολεία, ζώνες πρασίνου και αναψυχής) είναι αναγκαία για την ποιότητα της ζωής των πολιτών. Η μεγαλύτερη εγγύτητα σε υπηρεσίες ουσιαστικά αποτυπώνει την κάλυψη των αποστάσεων μέσω της πεζής μετακίνησης και καθιστά την πόλη προσβάσιμη σε όλους έχοντας σημαντική θετική επίδραση και στο περιβάλλον (μέσω της εξοικονόμησης ενέργειας, καυσίμων, ρύπανσης, ηχορύπανσης, κ.α.). Έμφαση δίνεται στην προσβασιμότητα των ΑμεΑ/ΑΜΚ.
- 8 **Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις**
Η (ανα)κατανομή του μοντέλου μεταφορών και των μετακινήσεων γενικά στο Δήμο ανά μέσο μεταφοράς αποτελεί πρωταρχικό στόχο του ΣΒΑΚ. Επιπλέον, η αποφυγή των διαμπερών μετακινήσεων ειδικά μέσα από τους οικιστικούς θύλακες αποτελεί βασικό δείκτη για τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο Δήμο μέσω και των πολιτικών που θα εφαρμοστούν.
- 9 **Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα**
Νέες καινοτόμες έξυπνες (smart) τεχνολογίες προώθησης για την βέλτιστη διαχείριση του οδικού δικτύου/κυκλοφορίας (Ι.Χ. και ΜΜΜ), της στάθμευσης παρά την οδό, της στάθμευσης σε δημόσιους χώρους εκτός οδού καθώς και της προσωρινής στάθμευσης οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων. Η ενίσχυση συναφών δράσεων για τα παραπάνω με παράλληλη προώθηση της εναλλακτικής μετακίνησης (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, Ε.Π.Η.Ο) δύναται να επιφέρει θετικά αποτελέσματα και στην προώθηση της τοπικής αγοράς και επιχειρηματικότητας ακόμα και στην αλληλεπίδραση της περιοχής με τους όμορους Δήμους των νοτίων προαστίων.
- 10 **Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας**
Η ενίσχυση των παρόδων δραστηριοτήτων και του αστικού περιβάλλοντος θα αποτελέσει βασικό παράγοντα ενθάρρυνσης της τοπικής επιχειρηματικότητας και ως εκ τούτου περαιτέρω ανάπτυξης των κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων στην περιοχή μελέτης δημιουργώντας αίσθημα ασφάλειας και προσβασιμότητας για όλους τους χρήστες. Ενίσχυση και παράλληλα προστασία της επισκεψιμότητας υφιστάμενων (πολεοδομικό κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας) αλλά και νέων περιοχών στην περιοχή μελέτης μέσω της βελτίωσης των υπάρχουσων υποδομών (οδικό δίκτυο, αστικός εξοπλισμός, στάθμευση, κλπ.) και της ανάπτυξης νέων (αστικές αναπλάσεις, ανάδειξη αξιόλογου φυσικού περιβάλλοντος).
- 11 **Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων**
Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής μελέτης.

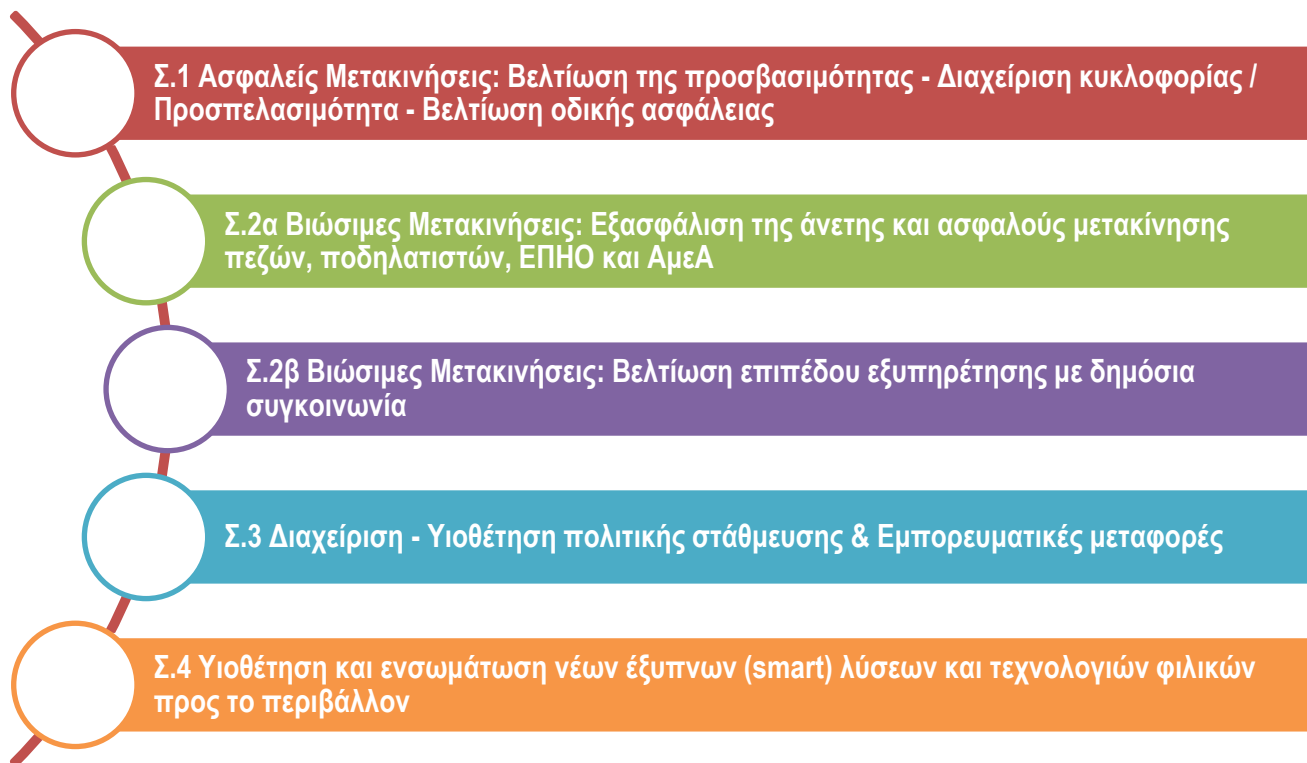
4 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

Σύμφωνα με την βιβλιογραφία αλλά και τις βέλτιστες πρακτικές που προηγήθηκαν, είναι κατανοητό ότι τα προτεινόμενα μέτρα ή δράσεις περιγράφουν ενέργειες που συμβάλλουν σε έναν ή περισσότερους στόχους πολιτικής σε ένα ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, δύναται να είναι μεμονωμένα ή μέρος μίας δέσμης ή προγράμματος μέτρων. Μολονότι τα μεμονωμένα μέτρα έχουν κάποιο αντίκτυπο, μια **δέσμη (πακέτο) μέτρων** μπορεί να αυξήσει αυτόν τον αντίκτυπο και να δημιουργήσει μεγαλύτερη αξία σε άλλα πεδία πολιτικής ή ακόμη και σε τομείς πολιτικής.

Ο προσδιορισμός των κατάλληλων μέτρων και των πακέτων μέτρων ανά Στρατηγικό στόχο με την εξειδίκευση αυτών ανά πεδίο αστικής κινητικότητας, όπως αυτά προσδιορίστηκαν σε προηγούμενα Στάδια I και II (μέσω και της συμμετοχικής διαδικασίας), παρατίθενται στις ενότητες που ακολουθούν.

4.1 Πακέτα Μέτρων αστικής κινητικότητας ανά Στρατηγική κατεύθυνσης (τομέα παρέμβασης)

Οι πυλώνες Στρατηγικών (Σ) κατευθύνσεων³ που επελέγησαν στο προς υλοποίηση σενάριο και αποτελούν συγκεκριμένες πολιτικές, ανά τομέα παρέμβασης, είναι:



Σε **κάθε μία** Στρατηγική κατεύθυνσης **προσδιορίστηκαν συγκεκριμένα μέτρα/δράσεις/παρεμβάσεις** με βασικό στόχο να να ικανοποιούν το Όραμα και τις προτεραιότητες του Δήμου. Συγκεκριμένα τα μέτρα που επιλέχθηκαν στο πλαίσιο του **οριστικού σεναρίου** είναι τα εξής:

³ Βλ. και σχετικό με Αρ.Πρωτ.: 20255/14-6-2023.



Εξειδικευμένα Μέτρα	
M1.1	Πρόταση για νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου - Μείωση των ορίων ταχύτητας & Προστασία γειτονιών
M1.2	Ειδικές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο πλαίσιο διατάξεων «μετριασμού» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχησης του οδικού δικτύου
M1.3	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου
M1.4	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου
M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα
M.2.1	Ανάδειξη - αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος
M.2.2	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα
M.2.3	Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)
M.2.4	Πεζοδρομήσεις
M.2.5	Δημιουργία πράσινων διαδρομών: α) Σύνδεση της πόλης με παράκτιο μέτωπο β) Συνδέσεις/Διαδρομές εντός πόλης
M.2.6	Δημιουργία πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμητό
M.2.7	Πεζογέφυρες – Διαβάσεις πεζών
M.2.8	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλάτυνσεις: Πρόταση διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των πεζοδρομίων <1,5μ.
M.2.9	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών
M.2.10	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων
M.2.11	Επέκταση εγκατάστασης ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου
M.2.12	Πρόταση εγκατάστασης νέων σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing)
M.2.13	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα
M.2.14	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις
M.2.15	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο
M.3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης καθώς και την κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης σε περιοχές της Άνω και Κάτω Γλυφάδας)
M.3.2	Θεσμοθέτηση ειδικών χώρων στάθμευσης ΤΑΞΙ (πιάτσες) εντός του Δήμου
M.3.3	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις δικύκλων, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα
M.4.1	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων



Στους πίνακες που ακολουθούν, παρατίθενται:

- Η συσχέτιση των προτεινόμενων μέτρων κινητικότητας με τις προτεραιότητες που τέθηκαν, σύμφωνα και με την αποδοχή τους, μέσω της συμμετοχικής διαδικασίας κατά τα Στάδια I & II και,
- Τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

4.1.1 Σύνδεση Προτεραιοτήτων και Οριστικών μέτρων ΣΒΑΚ

	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΒΑΚ										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Εξειδικευμένα Μέτρα	Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις	Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις (ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στις υπαίθριες και δάσους	Πρώιμη της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Βελτίωση δημόσιας υγείας	Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας
M1.1	Πρόταση για νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου - Μείωση των ορίων ταχύτητας & Προστασία γειτονιών										
M1.2	Ειδικές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο πλαίσιο διατάξεων «μετριασμού» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχησης του οδικού δικτύου										
M1.3	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου										



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

M1.4	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου	x				x		x				
M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	x				x	x	x				
M.2.1	Ανάδειξη - αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος	x	x	x		x	x	x				x
M.2.2	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	x	x	x	x	x	x	x				
M.2.3	Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)	x	x	x	x	x		x		x		
M.2.4	Πεζοδρομήσεις	x	x	x	x			x	x			x
M.2.5	Δημιουργία πράσινων διαδρομών: α) Σύνδεση της πόλης με παράκτιο μέτωπο β) Συνδέσεις/Διαδρομές εντός πόλης	x				x	x	x	x			x
M.2.6	Δημιουργία πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμηττό	x							x			
M.2.7	Πεζογέφυρες – Διαβάσεις πεζών					x	x	x	x			
M.2.8	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλάτυνσεις: Πρόταση διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των πεζοδρομίων <1,5μ.	x				x	x	x	x			
M.2.9	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών	x				x	x	x	x			
M.2.10	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	x	x	x	x	x	x	x				
M.2.11	Επέκταση εγκατάστασης ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου					x					x	x
M.2.12	Πρόταση εγκατάστασης νέων σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing)					x				x	x	x
M.2.13	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα		x	x	x					x	x	x
M.2.14	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις		x	x	x			x			x	x
M.2.15	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο		x			x	x	x		x		
M.3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης καθώς και την κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης σε περιοχές της Άνω και Κάτω Γλυφάδας)	x								x		x
M.3.2	Θεσμοθέτηση ειδικών χώρων στάθμευσης ΤΑΞΙ (πιάτσες) εντός του Δήμου			x							x	x
M.3.3	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις δικύκλων, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	x			x				x		x	x
M.4.1	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	x					x	x		x		x

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-30

Ημερομηνία: 10/2023



4.1.2 Περιγραφή οριστικών μέτρων ΣΒΑΚ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Πρώθηση ασφαλών μετακινήσεων: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας	M1.1 Πρόταση για νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου - Μείωση των ορίων ταχύτητας & Προστασία γειτονιών	Αναθεώρηση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου σε (2) βαθμίδες/κατηγορίες: α) Βασικό οδικό δίκτυο και β) Συλλεκτήριο οδικό δίκτυο, υιοθετώντας την πρόταση ιεράρχησης που αποτυπώνεται στη «Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας» με τις <u>εξής διαφοροποιήσεις</u> (προσθήκες): <ul style="list-style-type: none">Κατάταξη του τμήματος της Γ.Γεννηματά, στο τμήμα μεταξύ των Κ.Αθανάτου – Γούναρη, στο συλλεκτήριο δίκτυο.Κατάταξη της Δελφών στο συλλεκτήριο δίκτυο (ως βασικό ζεύγος μονοδρόμων με την οδό Μυστρά).Κατάταξη του ζεύγους μονοδρόμων Μ.Ασίας – Βορ.Ηπείρου, στο συλλεκτήριο δίκτυο για την ορθή λειτουργία της περιοχής Τερψιθέας της Άνω Γλυφάδας. Στο σύνολο του συλλεκτήριου δικτύου, προτείνεται η μείωση των ορίων ταχύτητας σε 30km/h ενώ στο βασικό οδικό δίκτυο (Λ. Ποσειδώνος και Λ.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-31

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			Βουλιαγμένης) διατηρείται το ισχύον όριο ταχύτητας στα 70km/h.		
M1.2	Ειδικές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο πλαίσιο διατάξεων «μετριασμού» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχησης του οδικού δικτύου	Αναθεώρηση του Βασικού Οδικού Δικτύου (ΒΟΔ) Αττικής (ΦΕΚ 701Δ/1990) με την αφαίρεση/αποχαρακτηρισμό των οδών: <ul style="list-style-type: none">Κων.ΑθανάτουΓρ.ΛαμπράκηΑνθέωνΜετσόβου (συνέχεια της Ανθέων) από το ΒΟΔ.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία	
M1.3	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου για εστιασμένες παρεμβάσεις στο πλαίσιο αντιμετώπισης υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας καθώς και της μελλοντικής ζήτησης μετακινήσεων που θα επιφέρει η ολοκληρωμένη ανάπτυξη του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία	
M1.4	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου	1. Βελτιωτικές παρεμβάσεις σε κρίσιμες διασταυρώσεις ή οδικά τμήματα του Δήμου που καταγράφονται ως μελανά σημεία ή έχουν διαπιστωθεί ζητήματα κυκλοφοριακής δυσλειτουργίας. Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων στην 5ετία = 12. Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης, σχετικός πίνακας με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.	Βελτιωτικές παρεμβάσεις σε κρίσιμες διασταυρώσεις ή οδικά τμήματα του Δήμου που καταγράφονται ως μελανά σημεία ή έχουν διαπιστωθεί ζητήματα κυκλοφοριακής δυσλειτουργίας. Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων στην 10ετία	Βελτιωτικές παρεμβάσεις σε κρίσιμες διασταυρώσεις ή οδικά τμήματα του Δήμου που καταγράφονται ως μελανά σημεία ή έχουν διαπιστωθεί ζητήματα κυκλοφοριακής	

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-32

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			<p>2. Έλεγχος των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης στο σύνολο (=38) των σηματοδοτούμενων κόμβων στο Δήμο (το μέτρο/δράση περιλαμβάνεται και στους 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης, σύμφωνα πάντα με τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων)</p>	<p>= 22 (αύξηση κατά 10). Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης, σχετικός πίνακας με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.</p> <p>2. Έλεγχος των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης στο σύνολο (=38) των σηματοδοτούμενων κόμβων στο Δήμο (το μέτρο/δράση περιλαμβάνεται και στους 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης, σύμφωνα πάντα με τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων)</p>	<p>δυσλειτουργίας. Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων σε >10ετία = 27 (αύξηση κατά 5). Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης, σχετικός πίνακας με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.</p> <p>2. Έλεγχος των προγραμμάτων φωτεινής σηματοδότησης στο σύνολο (=38) των σηματοδοτούμενων κόμβων στο Δήμο (το μέτρο/δράση περιλαμβάνεται και στους 3 χρονικούς ορίζοντες υλοποίησης, σύμφωνα πάντα με τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική</p>
--	--	--	--	---	--

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-33

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

					διαχείριση των πόρων)
	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες / συγκροτήματα	Σειρά παρεμβάσεων για την εφαρμογή τους στις περιοχές των σχολικών μονάδων και συγκροτημάτων ή/και γενικά σε περιοχές με αυξημένη κίνηση στο πλαίσιο βελτίωσης του επιπέδου οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 2302/2013). Αφορά στο σύνολο των δημόσιων σχολείων (μονάδες ή/και συγκροτήματα) του Δήμου (=59). Σε ορίζοντα 5ετίας, προτείνεται να πραγματοποιηθεί: § Το 60% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε νηπιαγωγεία & δημοτικά σχολεία. § Το 25% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε Γυμνάσια και, § Το 15% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε Λύκεια.	Σε ορίζοντα 10ετίας, προτείνεται να πραγματοποιηθεί: § Το 30% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε νηπιαγωγεία & δημοτικά σχολεία. § Το 45% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε Γυμνάσια και, § Το 45% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε Λύκεια.	Σε ορίζοντα >10ετίας, προτείνεται να πραγματοποιηθεί: § Το λοιπό 10% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε νηπιαγωγεία & δημοτικά σχολεία. § Το λοιπό 30% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε Γυμνάσια και, § Το λοιπό 40% των μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας & προστασίας, που αφορούν σε Λύκεια.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-34

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου		Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας	
Πρώθηση βιώσιμων μετακινήσεων - Α: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών, ΕΠΗΟ και ΑμεΑ	M.2.1	Ανάδειξη - αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος	> Ανάδειξη και Προστασία πολεοδομικού Κέντρου Κάτω Γλυφάδας	Περιοχή που περικλείεται από τις οδούς: Σ.Καράγιωργα - Κύπρου – Γρ.Λαμπράκη - Φιλικής εταιρίας – Λαοδίκης - πλ.Νυμφών - Φοίβης - Αγγ.Μεταξά - Πανδώρας - Λ.Ποσειδώνος. α) Διατήρηση του εκτεταμένου δικτύου κίνησης πεζών και συνύπαρξη του δικτύου αυτού με τους ελεύθερους χώρους ή χώρους πρασίνου (π.χ. Γκολφ, Πλατεία Χαρίτων, Δρόμος των Ποιητών – Γρ.Λαμπράκη, κ.α.) της περιοχής. β) Σύνδεση του κέντρου με το παράκτιο μέτωπο μέσω προστατευμένων εγκάρσιων διασχίσεων της Λ.Ποσειδώνος (φυσικό φράγμα). γ) Αποθάρρυνση του μεγάλου όγκου της κυκλοφορίας που διέρχεται μέσω της οδού Αγγ.Μεταξά (λαμβάνεται υπόψη η πεζοδρόμηση της οδού, στο τμήμα μεταξύ των οδών Α.Παπανδρέου –	Ίδια με 5ετία	

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-35

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

				Γρ.Λαμπράκη). δ) Προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία, με δεδομένη την υφιστάμενη σύνδεση της περιοχής από το Τραμ.		
		> Ανάδειξη και Προστασία τοπικών κέντρων (εξυπηρέτησης) Γλυφάδας		Υφιστάμενα τοπικά κέντρα στην περιοχή της Γλυφάδας (που έχουν ήδη διαμορφωθεί από το ισχύον ΓΠΣ): α) η ζώνη περιμετρικά της πλατείας Καραϊσκάκη, β) η ευρύτερη ζώνη της πλατείας του Ι.Ν.Αγ. Τρύφωνα, γ) η ευρύτερη ζώνη των οδών Σ.Βέμπο – Α.Παπανδρέου – Όλγας, δ) η ζώνη Ξενοφώντος, ε) η ευρύτερη ζώνη της πλατείας Αγ. Τριάδας. Οι παρεμβάσεις/δράσεις, που προτείνονται προς ανάδειξη/προστασία των παραπάνω κέντρων, με ιδιαίτερη έμφαση στις χρήσεις γενικής κατοικίας, αφορούν κυρίως σε: α) Ρυθμιστικά μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας με επαρκή οδική σήμανση (τόσο στο κύριο όσο και στο τοπικό	Ίδια με 5ετία	

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-36

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			δίκτυο που καταλαμβάνουν) και, β) Οργάνωση/εξυπηρέτηση της ζήτησης για στάθμευση κοντά σε καταστήματα και υπηρεσίες.		
	> Ανάδειξη/Ανάπλαση λοιπών κοινόχρηστων χώρων εντός Δήμου, που έως και σήμερα δεν έχουν υλοποιηθεί		1. ΟΤ Γ634, περικλείεται από τις οδούς Ίωνος Δραγούμη – Π.Λάσκαρη – Κ.Παλαιολόγου. <i>Σύμφωνα με το Ρ.Σ., ο χώρος αφορά σε πλατεία.</i> 2. ΟΤ Γ623, περικλείεται από τις οδούς Αιγαίου – Τρικόρφου – Δ.Καραβασίλη - Αμοργού. <i>Σύμφωνα με το Ρ.Σ., ο χώρος αφορά σε πολιτιστικό κέντρο.</i> 3. ΟΤ 502, περικλείεται από τις οδούς Βας.Όλγας – Ζακύνθου – Κάσου -Έλλης.	Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης Κ.Χ. στην 10ετία = 5 (αύξηση κατά 2) 4. ΟΤ 536, Ανάπλαση πλατείας Σύμης. 5. ΟΤ 318, περικλείεται από τις οδούς Γιαμπουδάκη – Θερμοπυλών - Ναυπάκτου.	Συνολικός αριθμός παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης Κ.Χ. σε >10ετία = 7 (αύξηση κατά 2) 6. ΟΤ Γ379Α & 380 αντίστοιχα. Περιλαμβάνονται από τις οδούς Νάξου – Λασιθίου - Βενεζουέλας. <i>Σύμφωνα με το Ρ.Σ., οι χώροι αφορούν σε χώρους πρασίνου.</i> 7. ΟΤ 554, περικλείεται από τις οδούς Λεωνιδίου – Τροπαιών - Δράμας.
	> Δημιουργία νέας ζώνης πρασίνου – Συνολική αστική αναζωογόνηση γειτονιάς		1. Πρόταση για το «κλείσιμο» μίας κατεύθυνσης με σκοπό την δημιουργία διαμήκους πάρκου στην οδό Παλμύρας. Η οδός παραμένει αμφίδρομη. 2. Πρόταση για το «κλείσιμο» μίας κατεύθυνσης με σκοπό την δημιουργία διαμήκους	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-37

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

				πάρκου στην οδό Σ.Βέμπο. Η οδός παραμένει αμφίδρομη.		
M.2.2	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	> Περιλαμβάνεται η θεσμοθέτηση οδών ή/και τμημάτων οδών όπου, κατά την υφιστάμενη κατάσταση, καταγράφηκε επίστρωση με κυβόλιθο ή/και πλάκες	> Περιλαμβάνονται οι βασικότερες τοπικές οδούς, που βρίσκονται σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες / συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις ή/και κοινόχρηστους χώρους του Δήμου.	Συμπλήρωση σχετικής σήμανσης με πινακίδες Π-92 ή/και Ρ-60		
				Επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 20χλμ/ώρα σε τοπικές οδούς ώστε να εξασφαλίζεται συνύπαρξη με τους πεζούς. Περιλαμβάνονται, πέρα της σχετικής σήμανσης (Π-92, ή/και Ρ-60), παρεμβάσεις συνολικής ανάπλασης των υπό εξέταση οδικών τμημάτων (ενδεικτικές επεμβάσεις αφορούν σε: οδόστρωμα και πεζοδρόμιο να είναι συνεπίπεδα, ήτοι ενιαίο υλικό επίστρωσης και πολύ χαμηλό κράσπεδο μεταξύ πεζοδρομίου και οδοστρώματος, μεταβολές στο πλάτος οδοστρώματος ή/και στον άξονα κίνησης,	Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετικός ενδεικτικός πίνακας και θεματικό σχέδιο με τις προτεινόμενες ηπιοποιήσεις οδών, για τον συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.	Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετικός ενδεικτικός πίνακας και θεματικό σχέδιο με τις προτεινόμενες ηπιοποιήσεις οδών, για τον συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-38

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

				δημιουργία στενώσεων ανά τμήματα καθώς και εκτεταμένες πλακοστρώσεις ή/και φυτεύσεις σε επιλεγμένες θέσεις). Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετικός ενδεικτικός πίνακας και θεματικό σχέδιο με τις προτεινόμενες ηπιοποιήσεις οδών, ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.		
	M.2.3	Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)	> Περιοχή Τερψιθέας (Άνω Γλυφάδα)	Πρόταση για ανάπτυξη δικτύου οδικών τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας στο πλαίσιο των προβλεπόμενων, από το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο, διευρυμένων οδών στην περιοχή Τερψιθέα της Άνω Γλυφάδας. Αφορά στις οδούς: 1) Λευκωσίας, 2) Κριμαίας, 3) Εύξεινου Πόντου, 4) Προποντίδος, 5) Δαρδανελίων και 6) Ανατολικής Ρωμυλίας στα τμήματα μεταξύ των Βυζαντίου – Αττικής και Βορ.Ηπείρου – Σμύρνης, αντίστοιχα.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-39

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

				Επιπλέον, στις συμβολές της οδού Αιγύπτου με τις οδούς: 1) Αμερικής, 2) Βοσπόρου, 3) Αζοφικής, 4) Τεμπών, 5) Άθωνος και 6) Προύσης. Καθώς και των οδών Ίριδος και Νυμφών στις συμβολές με τις οδούς: 1) Μετεώρων, 2) Ταινάρου, 3) Ήβης και 4) Δαρδανελίων (αφορά μόνο την Νυμφών).		
	M.2.4	Πεζοδρομήσεις	> Υιοθέτηση πεζοδρομήσεων από Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ για την περιοχή της Κάτω Γλυφάδας	Αφορά στις οδούς: § Αγγ.Μεταξά, τμήμα μεταξύ των Α.Παπανδρέου – Γρ.Λαμπράκη. § Χωρικών, τμήμα μεταξύ των Ζέρβα – Κονδύλη § Κωνσταντινουπόλεως, τμήμα μεταξύ των Λαζαράκη – Κύπρου § Μαραγκού, τμήμα μεταξύ των Αγγ.Μεταξά – Κύπρου § Σάββα Λαζαρίδη, τμήμα μεταξύ των Ζέρβα – Α.Παπανδρέου § Μ.Μπότσαρη, τμήμα μεταξύ των Α.Παπανδρέου – Δούσμανη § Άλσους, τμήμα μεταξύ των Κύπρου – Λαζαράκη § Αγ.Γερασίμου, τμήμα μεταξύ των Άλσους – Ζέρβα	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-40

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			> Συμπλήρωση σήμανσης θεσμοθετημένων υλοποιημένων πεζοδρόμων	Συμπλήρωση σχετικής σήμανσης με πινακίδα P-55	Ίδια με 5ετία	
			> Δημιουργία νέου δικτύου πεζοδρόμων σε περιοχή που γειτνιάζει με την ανάπτυξη του Μητροπολιτικού πόλου Ελληνικού	Καθολική πεζοδρόμηση του εσωτερικού δικτύου της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς: Ευρυάλης - βόρειο σύνορο με Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού - Προνόης - Πλ.Φλέμινγκ - Λ.Ποσειδώνος - Ευρυάλης, για την προστασία του οικιστικού δικτύου από τυχόν διερχόμενη κυκλοφορία και οχλούσα στάθμευση λόγω της παρακείμενης ανάπτυξης. Περιλαμβάνονται οι οδοί: § Ευρυάλης, τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος – σύνορο με Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού (αδιέξοδο) § Βέλη, τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος – Ροντήρη § Εθν.Αντιστάσεως, τμήμα μεταξύ των οδών Λ.Ποσειδώνος – Ροντήρη. Στο υπόλοιπο τμήμα της οδού υπάρχει διαμόρφωση wooperf.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-41

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

				§ Θέμιδος, τμήμα μεταξύ των Λ.Ποσειδώνος – Ι.Ν.Κοιμήσεως Θεοτόκου § Αρτεμισίου, τμήμα μεταξύ πλατείας Φλέμινγκ - Ι.Ν.Κοιμήσεως Θεοτόκου § Καλυψούς, τμήμα μεταξύ των Κ.Καραμανλή – σύνορο με Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού (αδιέξοδο)		
	M.2.5	Δημιουργία πράσινων διαδρομών: α) Σύνδεση της πόλης με παράκτιο μέτωπο β) Συνδέσεις/Διαδρομές εντός πόλης		Αφορά στην διαμόρφωση 18 πράσινων διαδρομών συνδέοντας χαρακτηριστικά σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου. Η ιεράρχηση / προτεραιοποίηση των διαδρομών θα γίνει από το Δήμο, θέτοντας ως κανόνα προγραμματισμού την υλοποίηση ~6 διαδρομών ανά 5ετία. Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετική περιγραφή και θεματικό σχέδιο με τις προτεινόμενες πράσινες διαδρομές στην περιοχή μελέτης.	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία	Συνέχιση/Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-42

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

	M.2.6	Δημιουργία πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμηττό	Αφορά στην διαμόρφωση 5 πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με τον Υμηττό: 1. Αρχή διαδρομής/σύνδεση από Μικράς Ασίας, περιοχή Τερψιθέας. 2. Αρχή διαδρομής/σύνδεση από Μεγίστης/Αγ.Νεκταρίου, περιοχή Τερψιθέας. 3. Δευτερεύουσα σύνδεση από Αγ.Νεκταρίου στο ύψος των αθλητικών εγκαταστάσεων (γήπεδα ποδοσφαίρου) Τερψιθέας. 4. Αρχή διαδρομής/σύνδεση από Ι.Δραγούμη/Κ.Παλαιολόγου, Άνω Γλυφαδα. 5. Δευτερεύουσα σύνδεση από Μεγάλου Σπηλαιίου στο ύψος του υδραγωγείου Γλυφάδας.	Συνολικός αριθμός πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμηττό στην 10ετία = 7 (αύξηση κατά 2) 6. Αρχή διαδρομής από Μετσόβου & Γ.Φραντζή. 7. Αρχή διαδρομής από Δαβάκη (~100μ. νότια από το «Μπαλκόνι της Γλυφάδας»).	Συνέχιση/Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην 10ετία
	M.2.7	Πεζογέφυρες – Διαβάσεις πεζών	Αφορά στα εξής σημεία του Δήμου, όπου και έχουν διαπιστωθεί προβλήματα ασφάλειας αναφορικά με την διάσχιση των πεζών: 1. Λ.Ποσειδώνος – Γρ.Λαμπράκη (από «Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας»)	Συνολικός αριθμός πεζογεφυρών στην 10ετία = 5 (αύξηση κατά 2) 4. Λ.Βουλιαγμένης – Γρ.Λαμπράκη/Ανθέων 5. Λ.Βουλιαγμένης – Σ.Βέμπο	Συνολικός αριθμός πεζογεφυρών σε >10ετία = 7 (αύξηση κατά 2) 6. Λ.Βουλιαγμένης – Α.Παπανδρέου/Ζέππου 7. Λ.Ποσειδώνος – Πλ.Βεργωτή/Πλ.Φλέμινγκ (από «Μελέτη

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-43

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			2. Λ.Ποσειδώνος – Πλ.Ι.Ν.Αγ.Κωνσταντίνου (από «Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας») 3. Λ.Βουλιαγμένης – Ρ.Φεραίου		Αναθεώρησης του ΓΠΣ του Δήμου Γλυφάδας»
	M.2.8	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλατύνσεις: Πρόταση διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των πεζοδρομίων <1,5μ.	Διαπλάτυνση, ή αναδιαμόρφωση μέσω απομάκρυνσης τυχόν αστικού εξοπλισμού των πεζοδρομίων <1,5μ., σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία που αφορούν καταρχήν στο κύριο οδικό δίκτυο και κατ'επέκταση σε τοπικές οδούς. Έμφαση δίνεται στην εξασφάλιση της απρόσκοπτης προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών (ΑμεΑ/ΑΜΚ, ηλικιωμένοι, παιδιά, κ.α.) κατά μήκος τους, καθώς και στη εξασφάλιση της πρόσβασής τους σε πεζοδρόμια, που περιλαμβάνουν στάσεις της δημόσιας (ΟΑΣΑ) και δημοτικής συγκοινωνίας. (Στην υλοποίηση του μέτρου/δράσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου)	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-44

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

	M.2.9	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών	Κάλυψη των υποδομών πεζοδρομίων όπως ράμπες και οδηγοί τυφλών κατά μήκος όλων των τμημάτων των πεζοδρομίων του κύριου οδικού δικτύου (που έως και σήμερα δεν έχει υλοποιηθεί) και σε ποσοστό 10% του τοπικού δικτύου - Αντικατάσταση και επισκευή φθαρμένων ή κατεστραμμένων πεζοδρομίων. <i>(Στην υλοποίηση του μέτρου/δράσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου)</i>	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία
	M.2.10	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Επέκταση/Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων προκειμένου σταδιακά να καλύπτει το σύνολο του Δήμου και σύνδεσή του με το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων – αφορά στο παράκτιο μέτωπο της Γλυφάδας, το οποίο βρίσκεται σε στάδιο ολοκλήρωσης. Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετικός ενδεικτικός πίνακας και θεματικό σχέδιο με το	Συνέχιση προγράμματος/δράσης - Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετικός ενδεικτικός πίνακας και θεματικό σχέδιο με το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης - Παρατίθεται εντός του Σχεδίου Δράσης σχετικός ενδεικτικός πίνακας και θεματικό σχέδιο με το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-45

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου ανά χρονικό ορίζοντα υλοποίησης.		
	M.2.11	Επέκταση εγκατάστασης ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου	Χωροθέτηση ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία και ζώνες του Δήμου σε συνδυασμό με τις υπό υλοποίηση (ανά χρονικό ορίζοντα) ποδηλατικές και πράσινες διαδρομές	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με το υλοποιημένο δίκτυο ποδηλάτου	Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με το υλοποιημένο δίκτυο ποδηλάτου
	M.2.12	Πρόταση εγκατάστασης νέων σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing)	Εγκατάσταση συστήματος ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing) σε 14 σημεία σε συνδυασμό με τις υπό υλοποίηση (ανά χρονικό ορίζοντα) ποδηλατικές διαδρομές	Συνέχιση προγράμματος περί εγκατάστασης συστήματος ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing) σε 19 σημεία (αύξηση κατά 5) σε συνδυασμό με τις υπό υλοποίηση (ανά χρονικό ορίζοντα) ποδηλατικές διαδρομές	Ολοκλήρωση προγράμματος περί εγκατάστασης συστήματος ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing) σε 24 σημεία (αύξηση κατά 5) σε συνδυασμό με τις υπό υλοποίηση (ανά χρονικό ορίζοντα) ποδηλατικές διαδρομές
	M.2.13	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & λοιπά συναφή μέτρα	1. Υιοθέτηση της σχετικής μελέτης Σ.Φ.Η.Ο. για το Δήμο Γλυφάδας, που αφορά σε 85 σημεία επαναφόρτισης Η/Ο 2. Εκσυγχρονισμός δημοτικού στόλου οχημάτων, με την σταδιακή αντικατάσταση σημαντικού μέρους αυτών (αν όχι εξ' ολοκλήρου) με οχήματα	1. Επικαιροποίηση του ΣΦΗΟ του Δήμου Γλυφάδας, σύμφωνα με τις ανάγκες και την διεύθυνση της ηλεκτροκίνησης στην περιοχή μελέτης. 2. Συνέχιση του προγράμματος 5ετίας περί εκσυγχρονισμού του δημοτικού στόλου	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-46

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			<p>χαμηλών ρύπων. Στην πρόταση θα περιλαμβάνεται και η αγορά/κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων οχημάτων αναφορικά με την δημοτική συγκοινωνία του Δήμου.</p>	<p>οχημάτων με οχήματα χαμηλών ρύπων. 3. Διευρέυνση για προτεινόμενη εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρικών οχημάτων κοινής χρήσης (car sharing), μικρού μεγέθους (1-2 θέσεων). Η μελέτη θα περιλαμβάνει: α) έρευνα σκοπιμότητας για την εξέταση των απαιτήσεων σε οχήματα, σταθμούς φόρτισης καθώς και τα χαρακτηριστικά τους, β) έρευνα αγοράς/προμήθειας των παραπάνω οχημάτων και του απαραίτητου εξοπλισμού τους και γ) πρόταση για διαμόρφωση των σημείων & χώρων στάθμευσης που απαιτούνται.</p>	
--	--	--	--	--	--

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-47

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας	
Πρώθηση βιώσιμων μετακινήσεων - Β: Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία	M.2.14	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	1. Σε συνεργασία με τον φορέα (ΟΑΣΑ), βελτίωση της συχνότητας καθώς και της πύκνωσης των δρομολογίων στις λεωφορειακές γραμμές που καταγράφουν υψηλή ζήτηση και οριακούς ή χαμηλούς δείκτες εξυπηρέτησης. 2. Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις με διακριτές διαδρομές μικρότερες και ως εκ τούτου υψηλότερες συχνότητες δρομολογίων, με στόχο πάντα την κάλυψη της εξυπηρέτησης στο σταθμό ΜΕΤΡΟ Ελληνικό.	Ίδια με 5ετία	Ίδια με 10ετία
	M.2.15	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	1. Βελτίωση/αναβάθμιση των υποδομών των στάσεων του ΟΑΣΑ (στάσεις, στέγαστρα, καθιστικός εξοπλισμός, φωτισμός (στην περίπτωση που απαιτείται) στον περιβάλλοντα χώρο των στάσεων) προκειμένου να συνθέτουν ένα ασφαλές περιβάλλον για τους εν αναμονή επιβάτες, πληροφόρηση, κ.α. Απαραίτητη κρίνεται η ενίσχυση των υποδομών κίνησης και προσβασιμότητας των πεζών	Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία	Συνέχιση ή/και ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-48

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			<p>περί τις στάσεις με αντίστοιχη πρόνοια στην εξυπηρέτηση των ΑμεΑ/ΑΜΚ. (Στην υλοποίηση του μέτρου/δράσης θα πρέπει να ληφθεί επίσης υπόψη και το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου)</p> <p>2. Τοποθέτηση υποδομών τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του ΟΑΣΑ και της δημοτικής συγκοινωνίας (που δεν έχουν έως και σήμερα τοποθετηθεί). Η επάρκεια πληροφόρησης αποτελεί καθοριστική παράμετρο για την αξιοπιστία του συστήματος.</p> <p>3. Πρόταση χωροθέτησης INFOKIOSKS σε επιλεγμένα, κατάλληλα σημεία εντός του Δήμου (και ειδικότερα στην τουριστική ζώνη της Κάτω Γλυφάδας), όπου ο δημότης – επιβάτης ή ο επισκέπτης - επιβάτης μπορεί να λαμβάνει διάφορες πληροφορίες (μεταξύ άλλων) και σχετικές με τη δημόσια συγκοινωνία (λεωφορεία, τραμ, ΜΕΤΡΟ όμορου Δήμου).</p>		
--	--	--	--	--	--

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-49
Ημερομηνία:	10/2023			



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	M.3.1 Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης καθώς και την κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης σε περιοχές της Άνω και Κάτω Γλυφάδας)	<p>1. Αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης εντός Κέντρου Μητροπολιτικής εμβέλειας (Άλσους, Πανδώρας - αφορά σε 2 (παρακείμενους) χώρους στάθμευσης και Χώροι στάθμευσης παράκτιου μετώπου (σύμφωνα και με τη σχετική μελέτη του Δήμου)).</p> <p>Το μέτρο/δράση αφορά στον προσδιορισμό διαδρομών πρόσβασης και ολοκληρωμένου συστήματος πληροφόρησης μέσω σχετικής καθοδηγητικής σήμανσης από/προς τους προαναφερόμενους δημοτικούς χώρους στάθμευσης στις εισόδους του Δήμου κυρίως μέσω της Λ.Ποσειδώνος.</p> <p>2. Δημιουργία νέων υπαίθριων χώρων στάθμευσης σε (3) θέσεις πλησίον του Κέντρου Μητροπολιτικής εμβέλειας (Κάτω Γλυφάδα) και σε (4) θέσεις στην Άνω Γλυφάδα, αντίστοιχα.</p> <p>3. Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, στις περιοχές:</p> <p>α) Υφιστάμενος δημοτικός χώρος στάθμευσης έναντι Δημαρχείου Γλυφάδας και παρακείμενες οδοί Άλσους & Ζέρβα, σύμφωνα με το ΦΕΚ Β 4150/2020 και</p>	<p>1. Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στη 5ετία.</p> <p>2. Διευρέυνση σκοπιμότητας επέκτασης του ΣΕΣ σε λοιπές περιοχές του Δήμου (π.χ. παράκτιο μέτωπο, Άνω Γλυφάδα, κ.α.)</p>	<p>1. Συνέχιση προγράμματος/δράσης, σύμφωνα με τα αναφερόμενα σε 5ετία & 10ετία.</p> <p>2. Δημιουργία/Κατασκευή νέων υπόγειων χώρων στάθμευσης εντός Κέντρου Μητροπολιτικής εμβέλειας σε (2) θέσεις:</p> <p>α) Πλατεία Νυμφών και β) Γρ.Λαμπράκη – Κύπρου - Ηούς (προτάσεις Μελέτης αναθεώρησης ΓΠΣ Δήμου Γλυφάδας).</p>

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-50

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			β) Λ.Ποσειδώνος - Σ.Καράγιωργα - Αγ.Γερασίμου - Γιαννιτσοπούλου - Σέμελης - Λαοδίκης - Αρτέμιδος - Ευαγγελιστρίας - Φοίβης -Οινόης - Ελευθερίας - Αγγ.Μεταξά - Ξάνθου - Λ.Ποσειδώνος.		
	M.3.2	Θεσμοθέτηση ειδικών χώρων στάθμευσης ΤΑΞΙ (πιάτσες) εντός του Δήμου	1. Νότιο τμήμα του υπαίθριου χώρου στάθμευσης επί των οδών Άλσους - Ζέρβα, εμπροσθεν του Δημαρχείου Γλυφάδας. 2. Τμήμα στην πλατεία του Παλαιού Δημαρχείου Γλυφάδας, μεταξύ των οδών Λ.Ποσειδώνος και Διαδόχου Παύλου. 3. Επί της οδού Ακροκορίνθου (πλατεία Μακεδονίας), όπισθεν του παλαιού Κοιμητηρίου Γλυφάδας. 4. Επί της οδού Κυνουρίας (στο ύψος της παιδικής χαράς Αγ.Παύλου και του Ι.Ν. των Αγίων Παύλων και Δημητρίου).	Διερεύνηση για δημιουργία τυχόν νέων θέσεων ανάλογα με την ζήτηση των μετακινήσεων αλλά και το υπό εξέλιξη έργο των σταθμό ΜΕΤΡΟ στο Δήμο.	Ίδια με 10ετία
	M.3.3	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις δικύκλων, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	1. Σχεδιασμός και χωροθέτηση της στάθμευσης των δικύκλων (παρά την οδό και εκτός οδού), ειδικά στις ζώνες πλησίον κεντρικών λειτουργιών των περιοχών της Άνω και Κάτω Γλυφάδας, με σκοπό την αποθάρρυνση & συνεπαγόμενη αποτροπή της στάθμευσης επί των πεζοδρομίων. 2. Σχεδιασμός και χωροθέτηση θέσεων ΑμεΑ σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του Δήμου (σε άμεση σχέση με τις υφιστάμενες ή/και προβλεπόμενες χρήσεις καθώς και τις ήδη υπάρχουσες	1. Συνέχιση προγράμματος 5ετίας ανάλογα και με τις υπό εξέλιξη παρεμβάσεις. 2. Διερεύνηση δημιουργίας ή/και αξιοποίησης περιφερειακών χώρων στάθμευσης σε σύστημα Park and Ride, με δεδομένο και την επέκταση της γραμμής 2 του ΜΕΤΡΟ προς Γλυφάδα.	1. Ολοκλήρωση προγράμματος/δράσης ανάλογα και με τις υπό εξέλιξη παρεμβάσεις. 2. Ίδια με 10ετία 3. Πρόταση για σταδιακή εφαρμογή "Ζώνης απαγόρευσης της στάθμευσης μέσω σήμανσης P-43" σε επιλεγμένα οδικά τμήματα του πολεοδομικού κέντρου

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-51

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			<p>χωροθετημένες θέσεις ΑμεΑ). 3. Σχεδιασμός και χωροθέτηση θέσεων φορτοεκφόρτωσης/τροφοδοσίας, σε αντιπροσωπευτικές θέσεις του πολεοδομικού κέντρου της Κάτω Γλυφάδας. Διερεύνηση παρόμοιων αναγκών για καλύψη θεμάτων τροφοδοσίας στις κεντρικές εμπορικές ζώνες των οδών Γούναρη και Γ.Γεννηματά στη Άνω Γλυφάδα. Παράλληλα, υιοθέτηση και εφαρμογή ειδικών μέτρων όπως είναι ωράρια τροφοδοσίας- χρονικοί περιορισμοί που θα μειώσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και όχληση κατά τις ώρες αιχμής της κυκλοφορίας στις υπό εξέταση περιοχές της Κάτω και Άνω Γλυφάδας.</p>		<p>(Κάτω Γλυφάδα) με σκοπό την συνολική απαγόρευσή της, (με εξαίρεση τους ιδιωτικούς και δημοτικούς χώρους στάθμευσης), ως εφαρμογή της πρότασης της Μελέτης Αναθεώρησης του ΓΠΣ και με δεδομένη την δρομολόγηση και κατ'επέκταση υλοποίηση των χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του. Αντίστοιχη εφαρμογή πινακίδων P-44, θα τοποθετηθεί στο τέλος των εν λόγω προσδιορισμένων σημείων. Η στάθμευση των κατοίκων θα επιτρέπεται αποκλειστικά στις ήδη οριοθετημένες θέσεις σε υφιστάμενες εσοχές στάθμευσης ή σε περίπτωση που πρόκειται για μη αναπλασμένες οδούς, οι θέσεις αυτές θα</p>
--	--	--	---	--	--

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-52

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

					πρέπει αντίστοιχα να οριοθετηθούν / προσδιορισθούν μέσω κατάλληλης σήμανσης.
--	--	--	--	--	--

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-53

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Στρατηγική κατεύθυνση - Στόχος	Εξειδίκευση μέτρου	Ορίζοντας 5ετίας	Ορίζοντας 10ετίας	Ορίζοντας >10ετίας
Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	M.4.1 Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	<p>1. Οργάνωση & Διαχείριση Στάθμευσης μέσω προμήθειας και εγκατάστασης συστήματος καθοδήγησης και πληροφοριών στάθμευσης (ΚΠΣ) που χρησιμοποιούν ενδείξεις μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) για να παρέχουν στους οδηγούς πληροφορίες σχετικά με τη θέση και την διαθεσιμότητα χώρων σε χώρους στάθμευσης. Τα συστήματα αυτά θα αφορούν στους υφιστάμενους δημοτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού, ήτοι: α) Άλσους και β) Πανδώρας (2 χώροι στάθμευσης).</p> <p>2. Μέτρα αποθάρρυνσης αντικοινωνικής στάθμευσης: Τοποθέτηση αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ, με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο).</p> <p>3. Αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας των πεζών σε «έξυπνες διαβάσεις», όπου το σύστημα φωτισμού (Light Demand) χρησιμοποιείται για να τονίζει τη διάβαση και τον περιβάλλοντα χώρο αυτής, προειδοποιώντας τα οχήματα για την παρουσία πεζών και ενισχύοντας έτσι την ασφάλειά τους.</p> <p>4. Εφαρμογή/Αναβάθμιση φωτεινών σηματοδοτών με προσθήκη σύγχρονων</p>	<p>1. Επέκταση του συστήματος καθοδήγησης και πληροφοριών στάθμευσης (ΚΠΣ) στους χώρους στάθμευσης (εκτός οδού) του παράκτιου μετώπου.</p> <p>2. Συνέχιση προγράμματος 5ετίας περί υλοποίησης τοποθέτησης αισθητήρων στις διαβάσεις πεζών και ειδικότερα στις ράμπες ΑμεΑ.</p> <p>3. Συνέχιση προγράμματος 5ετίας για διαμόρφωση «έξυπνων» διαβάσεων πεζών, με σύστημα φωτισμού (Light Demand), ανάλογα με την εξέλιξη των παρεμβάσεων της 5ετίας.</p> <p>4. Συνέχιση προγράμματος 5ετίας για την τοποθέτηση σύγχρονων ηχητικών συστημάτων σε διαβάσεις πεζών με φωτεινούς σηματοδότες, ανάλογα με την εξέλιξη των παρεμβάσεων της 5ετίας.</p>	Ίδια με 10ετία

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-54

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

			<p>συστημάτων για την προσβασιμότητα/ διέλευση ευάλωτων ομάδων. Τα σύγχρονα ηχητικά συστήματα θα τοποθετηθούν σε διαβάσεις πεζών με φωτεινούς σηματοδότες, για την ομαλή και ασφαλή διέλευση των ατόμων με προβλήματα όρασης και ακοής καθώς και για άτομα τρίτης ηλικίας.</p>		
--	--	--	--	--	--

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-55
Ημερομηνία:	10/2023			

4.2 Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής - απόδοσης, χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Όπως προαναφέρθηκε η επιλογή των μέτρων εξαρτάται όχι μόνο από την αποτελεσματικότητα αυτών αλλά και από το πόσο αποτελεσματικά είναι βάση της αξίας των χρημάτων που δαπανώνται. Ειδικά σε εποχές περιορισμένων δημοσίων πόρων, όχι μόνο για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, είναι σημαντικό να υπάρχει η μεγαλύτερη δυνατή ωφέλεια από την εφαρμογή των μέτρων για το σύνολο των πόρων που δαπανώνται. Αυτό προαπαιτεί μια βασική εκτίμηση των επιλογών με αξιολόγηση κόστους - οφέλους. Το γεγονός αυτό θα συμβάλλει στην επιλογή ρεαλιστικών μέτρων που προωθούνται προς εφαρμογή, με σκοπό την επιλογή μέτρων που είναι οικονομικά εφικτά. **Η εμπειρία δείχνει ότι τα μεμονωμένα μέτρα μπορούν να έχουν μόνο περιορισμένο αντίκτυπο, ενώ αντίθετα τα πακέτα μέτρων μπορούν να αλληλοενισχύονται μεταξύ τους καθώς και να αξιοποιήσουν τις συνέργειες.**

Για μια πρώτη αξιολόγηση των μέτρων που ταιριάζουν στα προβλήματα και τους στόχους του Δήμου Γλυφάδας χρησιμοποιήθηκε, σύμφωνα και με τις οδηγίες του ELTIS, η πλατφόρμα επιλογής και αξιολόγησης μέτρων βιώσιμης κινητικότητας KonSult.

4.3 Βάση πληροφοριών KonSult

Η KonSult⁴ είναι μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης προσδιορίζοντας τα καταλληλότερα πακέτα μέτρων. Περιέχει 3 επίπεδα πληροφοριών/εργαλείων:

1. Measure Option Generator: επιτρέπει στις περιοχές εξέτασης να εντοπίζουν γρήγορα τα διαχειριστικά μέτρα που έχουν αξία στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ τους. Το εργαλείο παρέχει προτάσεις σε 3 επίπεδα:
 - Κατάλογο των μέτρων που ταξινομούνται βάσει των δυνατοτήτων τους να συμβάλλουν στις τοπικές ανάγκες.
 - Για ένα συγκεκριμένο μέτρο που επιλέγεται από το χρήστη δίνεται κατάλογος μέτρων που περιλαμβάνονται στον Οδηγό Πολιτικής (Policy Guidebook) ανάλογα με την ικανότητά τους να συμπληρώσουν το εν λόγω μέτρο.
 - Για ένα κατάλογο (έως και 10 μέτρων) που επιλέγεται από τον χρήστη, παρέχεται λίστα με τα πακέτα μέτρων που κατατάσσονται σε σχέση με τις δυνατότητές τους για να συμβάλλουν στις τοπικές ανάγκες.

Σημειώνεται ότι για κάθε προτεινόμενο μέτρο, *παρέχεται ένας σύνδεσμος σε λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με αυτό στον οδηγό πολιτικής, διευκολύνοντας έτσι τον χρήστη να εκτιμήσει πληρέστερα εάν θα ήταν εφαρμόσιμο στις ανάγκες του.*

2. Policy Guidebook: ο οδηγός πολιτικής παρέχει πληροφορίες για κάθε ένα από τα μέτρα που είναι διαθέσιμα στους μελετητές αστικών μεταφορών. Παρέχει περιγραφή του μέτρου, μια πρώτη εκτίμηση της ικανότητάς του να συμβάλλει σε μια σειρά στόχων, προβλημάτων και στρατηγικών, οι οποίες περιγράφονται πληρέστερα μέσω συνδέσμων με τον οδηγό λήψης αποφάσεων και συγκρίνει αυτή την εκτίμηση με τα αποτελέσματα μιας σειράς από case studies.

⁴ Η τρέχουσα έκδοση αναπτύχθηκε στο πλαίσιο του σχεδίου CH4LLENGE του Intelligent Energy Europe IEE.



3. Decision-Makers' Guidebook: αποτελεί οδηγό για τους **υπεύθυνους λήψης αποφάσεων** παρουσιάζοντας τις προκλήσεις που αντιμετωπίζουν αυτοί στην πολιτική των αστικών μεταφορών, προσφέροντας μια λογική δομή για την αντιμετώπιση αυτών και παρέχοντας καθοδήγηση για κάθε στάδιο αυτής της λογικής δομής.

4.3.1 Βαθμολογίες μέτρων μεμονομένων ή/και συμπληρωματικών ή/και πακέτου μέτρων του KonSult

Η βαθμολογία⁵ έναντι οποιουδήποτε μεμονωμένου μέτρου (ή/και συμπληρωματικού ή/και πακέτου μέτρων) είναι μια αυθαίρετη τιμή σε εύρος τιμών από 0 έως 100. Η πλατφόρμα δίνει επίσης (και ανά περίπτωση εξέτασης) και αρνητικές βαθμολογίες, όταν ένα μέτρο έχει δυσμενή επίδραση στους επιλεγμένους στόχους. Οι βαθμολογίες σχεδιάζονται έτσι ώστε να μπορούν να συγκριθούν μέσα σε έναν συγκεκριμένο κατάλογο αποτελεσμάτων (output list), ώστε να δοθεί ευρεία ένδειξη της σχετικής συμβολής των διαφόρων μέτρων. Όσο ψηλότερη βαθμολογία πάρει ένα μέτρο στο πλαίσιο εξέτασης σημαίνει ότι τόσο αποτελεσματικότερο είναι το μέτρο αυτό. Για παράδειγμα, σε τυχαίο δείγμα, όταν σε ένα κατάλογο μέτρων δοθούν οι κάτωθι τιμές:

- Περιοχές - Διάδρομοι κίνησης πεζών = 79
- Χρήσεις γης για τη στήριξη των δημόσιων συγκοινωνιών = 75
- Δίκτυο ποδηλατόδρομων = 72
- Διορθωτικά μέτρα για ατυχήματα = 65
- Περιορισμοί κυκλοφορίας = 60
- Χρέωση χρηστών οδικού δικτύου = 51

σημαίνει ότι το μέτρο περί στήριξης των διαδρόμων κίνησης πεζών και περί ανάπτυξης χρήσεων γης για τη στήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς (πχ. προσαρμογή ή/και δημιουργία νέων λεωφορειακών γραμμών για την εξυπηρέτηση των κύριων χρήσεων γης) είναι παρόμοια ως προς τον αντίκτυπό τους στο συγκεκριμένο πλαίσιο (όπως και τα δίκτυα ποδηλάτων) ενώ τα διορθωτικά ατυχημάτων και οι περιορισμοί κυκλοφορίας είναι λιγότερο αποτελεσματικά από τα τρία πρώτα και η χρέωση των χρηστών του οδικού δικτύου, ήταν ουσιαστικά η λιγότερο αποτελεσματική από αυτά τα πέντε παραπάνω πρώτα μέτρα.

Τα εύρη για τις βαθμολογίες καθορίζονται από τις προδιαγραφές του χρήστη για την αξιολόγηση των στόχων και της στρατηγικής. Ένας μοναδικός στόχος με βαθμό 5 (πολύ σημαντικός) θα δημιουργήσει υψηλές βαθμολογίες για εκείνα τα μέτρα που αποδίδουν καλά σε αυτόν τον στόχο.

Η πλατφόρμα των επιλογών συμπληρωματικών μέτρων (*Measure option generator*) χρησιμοποιεί το σκορ του επιλεγμένου μέτρου, το m, το σκορ για ένα δυνητικά συμπληρωματικό μέτρο, το n και τις βαθμολογίες φραγμού τους ή ένα κοινό αποτέλεσμα συνεργιών. Αυτά αθροίζονται και διαιρούνται με 2, για να δώσουν ένα τελικό σκορ έως το 100, το οποίο στρογγυλοποιείται στον πλησιέστερο ακέραιο αριθμό.

Εάν ο χρήστης επιλέξει να συμπληρώσει με βάση την υπέρβαση των φραγμών, ο τύπος είναι:

⁵ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/how-to-use/> και <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/how-to-use/explanation-c.php>.



$$\text{Βαθμολογία}_{mn} = 0,5 (\text{Βαθμός}_m + \text{Βαθμός}_n + \text{Bar}_m + \text{Bar}_n)$$

Η βαθμολογία m και η βαθμολογία n επιτυγχάνονται στην αρχική πλατφόρμα επιλογών. Η γραμμή m βασίζεται στον πίνακα των φραγμών στην ενότητα Πρώτων αρχών για το μέτρο m.

Οι βαθμολογίες των 6 σημείων (0 έως -5) αθροίζονται για τους 4 φραγμούς/εμπόδια: χρηματοδότηση, διακυβέρνηση, πολιτική αποδοχή, αποδοχή από τα ενδιαφερόμενα μέρη. (Τα νομικά και τεχνικά εμπόδια αποκλείονται, δεδομένου ότι το πακέτο μέτρων δεν αναμένεται να τα επιλύσει). **Ο τύπος βασίζεται επομένως στην υπόθεση ότι ένα πακέτο-ζεύγος μέτρων με λιγότερα εμπόδια συνολικά είναι πιθανό να είναι πιο αποτελεσματικό.**

Αν ο χρήστης επιλέξει να συμπληρώσει με βάση την αναζήτηση συνέργειας, ο τύπος είναι:

$$\text{Βαθμολογία}_{mn} = 0,5 (\text{Αποτέλεσμα}_m + \text{Αποτέλεσμα}_n + \text{Syn}_{mn})$$

Η βαθμολογία m και η βαθμολογία n υπολογίζονται στην αρχική πλατφόρμα επιλογών. Το **Syn_{mn}** είναι ένα αποτέλεσμα συνέργειας για το ζεύγος μέτρων m, n το οποίο εξαρτάται από τους στόχους, τα προβλήματα ή τους δείκτες που ο χρήστης έχει αρχικά επιλέξει και τα βάρη που αντιστοιχούν σε κάθε ένα. Ο τύπος για τον υπολογισμό του **Syn** είναι

$$\text{Syn}_{mn} = \sum W_a \text{Syn}_{mna}$$

όπου **W_a** είναι το βάρος που δίνεται στο a από τον χρήστη, ομαλοποιημένο έτσι ώστε $\sum W_a = 1$, και το **Syn_{mna}** είναι η βαθμολογία συνέργειας για τα μέτρα m και n για το a. Οι τιμές για το **Syn_{mna}** προέκυψαν από συγκεκριμένη ανάλυση (βασισμένη σε μοντέλο), στην οποία δοκιμάστηκαν δέκα τύποι μέτρων μόνοι τους και σε ζεύγη ως προς τον αντίκτυπό τους σε 4 δείκτες απόδοσης:

1. **προσπελασιμότητας,**
2. **καθυστερήσης,**
3. **ατυχημάτων και,**
4. **εκπομπών άνθρακα.**

Τα αποτελέσματα Synergy (συνέργειας) για κάθε ζευγάρι μέτρων για έναν δεδομένο δείκτη απόδοσης βασίστηκαν στο βαθμό που η απόδοση του ζεύγους ξεπέρασε (για θετική συνέργεια) ή ήταν μικρότερη από (για αρνητική συνέργεια) το άθροισμα των επιδόσεων των δύο μεμονωμένων μέτρων.

Κατά τον υπολογισμό του παραπάνω τύπου, κάθε μέτρο αντιστοιχεί σε έναν από τους 10 τύπους και κάθε στόχος ή πρόβλημα ή δείκτης συνδέεται με έναν από τους 4 δείκτες απόδοσης.



4.3.2 Επιλογή μέτρων Δήμου Γλυφάδας μέσω του εργαλείου KonSult

Παρατίθεται απεικόνιση του εργαλείου KonSult για την επιλογή και ταξινόμηση των προτεινόμενων μέτρων για το Δήμο Γλυφάδας:

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Measure Option Generator

This Option Generator has been developed by the [Institute for Transport Studies, University of Leeds](#).

The Option Generator allows users to create a list of ranked policy instruments based on individual search criteria.

To start using the Option Generator, select your area type.

Area type

Measure Option Generator

- How to use the MOG
- Single Measure Option Generator: scoring
- Abridged lists
- Complementary Measures Option Generator: scoring
- Packages Option Generator: scoring
- What do the scores mean?
- What do we mean by packaging?
- How can I compare results?

Policy Instruments:
A Policy Guidebook

Transport Strategy:
A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

[Terms and conditions](#) | [Accessibility](#) | [Privacy](#) | [Freedom of Information](#)

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-59
Ημερομηνία:	10/2023			



Σημειώνεται ότι στην επιλογή της περιοχής (*area type*), κρίθηκε σκόπιμο να επιλεγθεί "**dense outer suburb= προάστιο κοντά σε κέντρο πόλης με πληθυσμιακή πυκνότητα μεγαλύτερη από τα εξωαστικά προάστια**" καθώς οι λοιπές επιλογές αφορούσαν σε:

city centre = Κέντρο πόλης	district centre = εμπορικό κέντρο
dense inner suburb = προάστιο κοντά σε κέντρο πόλης με πληθυσμιακή πυκνότητα μεγαλύτερη από τα εξωαστικά προάστια.	medium density outer suburb = εξωαστικό προάστιο με μέση πληθυσμιακή πυκνότητα
less dense outer suburb = εξωαστικό προάστιο με αραιή πληθυσμιακή πυκνότητα	Corridor = Γραμμική περιοχή με σημαντική πληθυσμιακή πυκνότητα που ενώνει δύο ή/και περισσότερες αστικές περιοχές
small town = μικρή πόλη (<100.000 κάτοικοι)	tourist town= τουριστική περιοχή
Any area type = οποιαδήποτε περιοχή	

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-60
Ημερομηνία:	10/2023			

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Go

Measure Option Generator

How to use the MOG

Single Measure Option Generator: scoring

Abridged lists

Complementary Measures Option Generator: scoring

Packages Option Generator: scoring

What do the scores mean?

What do we mean by packaging?

How can I compare results?

Policy Instruments:
A Policy Guidebook

Transport Strategy:
A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Measure Option Generator

Please select **objectives**, **problems** or **indicators**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each category** you have selected.

0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.

Objectives <input checked="" type="checkbox"/>	Problems <input type="checkbox"/>	Indicators <input type="checkbox"/>
0 ▾ Efficiency	0 ▾ Congestion	0 ▾ Congestion
5 ▾ Liveable streets	0 ▾ Community Impacts	0 ▾ Bus reliability
0 ▾ Protection of the environment	0 ▾ Environmental Damage	0 ▾ % of people who think it is easy and safe to walk in their area
0 ▾ Equity and Social Inclusion	0 ▾ Poor Accessibility	0 ▾ CO2 emissions
5 ▾ Safety	0 ▾ Social and Geographic disadvantaging	0 ▾ Local pollution
3 ▾ Economic Growth	0 ▾ Accidents	0 ▾ Energy efficiency (/ trip)
0 ▾ Finance	0 ▾ Suppression of Economic Activity	0 ▾ Accessibility to key services
		0 ▾ Average cost of journey
		0 ▾ Safety
		0 ▾ Regional GDP

Previous Screen
Continue
Start again

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Terms and conditions | Accessibility | Privacy | Freedom of Information

© 2016 University of Leeds, Leeds, LS2 9JT

Εικόνα 2: Στόχοι με βάση τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ (όπως τέθηκαν κατά τη συμμετοχική διαδικασία)

Εικόνα 3: Βασικές στρατηγικές

Στον πίνακα που ακολουθεί, **παρατίθεται η βαθμολογία των μέτρων (από το KonSULT), σε σχέση με τους στόχους (objectives) που επιλέχθηκαν.** Όπως ήταν αναμενόμενο σχετικά έργα συναφή με την εναλλακτική μετακίνηση (δίκτυο πεζών ή/και ποδηλάτων, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σχολικοί διάδρομοι, κ.α.), αποδίδουν σημαντικό όφελος με το κόστος να κυμαίνεται από αδιάφορο έως και σχετικά (medium) δαπανηρό.

Ιεράρχηση/Ταξινόμηση μέτρων και έργων (υποδομών ή/και διαχειριστικών) με τη χρήση του εργαλείου KonSult⁶

rank	measure	category	cost	timescale	score
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΟΔΜΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝ/ΜΑ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ
1	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	36
2	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	36
3	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	35
4	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	34
5	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	33
6	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	29
7	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	27
8	Parking controls	Management and service measures	low	short	26
9	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	26
10	Parking standards	Land Use Measures	low	long	24
11	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	23
12	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	21
13	Barrier-free mobility	Information	medium	short	21
14	Road user charging	Pricing	neutral	medium	18
15	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	17
16	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	17
17	Parking charges	Pricing	neutral	short	16
18	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	15
19	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	15
20	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	14
21	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	14
22	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	13
23	Bus regulation	Management and service measures	neutral	medium	13
24	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	13
25	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	13
26	Bus priorities	Management and service measures	low	short	13
27	Lorry routes & bans	Management and service measures	medium	short	11
28	Fare levels	Pricing	medium	short	11

⁶ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/>



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

29	Trams and light rail	Infrastructure	high	long	10
30	Physical restrictions	Management and service measures	medium	short	10
31	Personalised journey planning	Attitudinal and behavioural measures	low	short	10
32	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	9
33	Conventional signs & markings	Information	low	short	9
34	Bus rapid transit	Infrastructure	medium	medium	9
35	Trip planning systems	Information	low	short	8
36	Bus services	Management and service measures	medium	short	8
37	Urban traffic control	Management and service measures	medium	medium	7
38	Real time passenger information	Information	medium	short	6
39	Private parking charges	Pricing	neutral	medium	6
40	Fare structures	Pricing	neutral	medium	6
41	Flexible working hours	Attitudinal and behavioural measures	low	medium	6
42	Off street parking	Infrastructure	high	medium	6
43	New rail services	Management and service measures	medium	medium	5
44	Promoting low carbon vehicles	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	5
45	Concessionary fares	Pricing	low	short	5
46	Crowd sourcing	Information	low	short	5
47	Car clubs	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	5
48	Conventional timetable & service information	Information	low	short	4
49	Ride sharing	Attitudinal and behavioural measures	low	short	4
50	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	4
51	Parking guidance systems	Information	medium	short	4
52	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	3
53	Park & ride	Infrastructure	medium	medium	3
54	Bus fleet management systems	Management and service measures	medium	short	3
55	Road freight fleet management systems	Management and service measures	medium	short	3
56	New road construction	Infrastructure	high	long	1
57	Low emission zones	Management and service measures	low	short	1
58	Variable message signs	Information	medium	short	1

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-64
Ημερομηνία:	10/2023			



Σύμφωνα με την παραπάνω ιεράρχηση/ταξινόμηση και έχοντας υπόψη τους Στρατηγικούς στόχους του Δήμου, επιλέγονται (σε μία εκ νέου βαθμολόγηση από το εργαλείο), **τα μέτρα εκείνα που έχουν υψηλή απόδοση σε σχέση με το κόστος καθώς και τα αποτελεσματικότερα πακέτα μέτρων, προκειμένου να λαμβάνονται υπόψη και οι πιθανές συνέργειες.**

Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

KonSULT

HOME | LINKS | GLOSSARY

Measure Option Generator

How to use the MOG

Single Measure Option Generator: scoring

Abridged lists

Complementary Measures Option Generator: scoring

Packages Option Generator: scoring

What do the scores mean?

What do we mean by packaging?

How can I compare results?

Policy Instruments:
A Policy Guidebook

Transport Strategy:
A Decision-Makers' Guidebook

What is KonSULT?

MOG Introduction

PG Introduction

DMG Introduction

Contact Us

Measure Option Generator

Packaging tool selection

The Option Generator allows you to consider two ways of combining measures. The Complementary radio button allows you to choose one measure, and see which others would best complement it. The Packages radio button allows you to identify the best packages of measures from a selected list, taken two, three, four or five at a time.

Click on one of these, and then on the Choose Tool button.

Choose Tool

Complementary Packages

Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

Disclaimer: the sole responsibility for the content of this website lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union or the other organisations which have financed it. Neither EASME nor the European Commission nor the other sponsors are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Terms and conditions | Accessibility | Privacy | Freedom of Information

Εικόνα 4: Επιλογή πακέτου μέτρων

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-65
Ημερομηνία:	10/2023		



Επιλογή και ιεράρχηση των προτεινόμενων μέτρων για τη δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων
(συνεργειών), με τη χρήση του εργαλείου KonSult

Select	rank	measure	category	cost	timescale	score
ΕΠΙΛΟΓΗ ΜΕΤΡΩΝ	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ	ΜΕΤΡΟ/ΔΡΑΣΗ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΥΠΟΔΜΗΣ	ΚΟΣΤΟΣ	ΧΡΟΝ/ΜΑ	ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗ
<input checked="" type="checkbox"/>	1	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	36
<input checked="" type="checkbox"/>	2	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	36
	3	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	35
	4	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	34
<input checked="" type="checkbox"/>	5	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	33
<input checked="" type="checkbox"/>	6	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	29
	7	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	27
<input checked="" type="checkbox"/>	8	Parking controls	Management and service measures	low	short	26
	9	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	26
	10	Parking standards	Land Use Measures	low	long	24
<input checked="" type="checkbox"/>	11	Traffic calming measures	Management and service measures	medium	short	23
<input checked="" type="checkbox"/>	12	Pedestrian crossing facilities	Management and service measures	low	short	21
	13	Barrier-free mobility	Information	medium	short	21
	14	Road user charging	Pricing	neutral	medium	18
	15	Regulatory restrictions	Management and service measures	low	short	17
<input checked="" type="checkbox"/>	16	Intelligent transport systems	Management and service measures	medium	medium	17
<input checked="" type="checkbox"/>	17	Parking charges	Pricing	neutral	short	16
	18	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	15
<input checked="" type="checkbox"/>	19	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	15
	20	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	14
	21	Vehicle ownership taxes	Pricing	neutral	short	14
	22	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	13
	23	Bus regulation	Management and service measures	neutral	medium	13
	24	Cycle parking & storage	Management and service measures	low	short	13
	25	Company travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	13
	26	Bus priorities	Management and service measures	low	short	13
	27	Lorry routes & bans	Management and service measures	medium	short	11
	28	Fare levels	Pricing	medium	short	11

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-66
Ημερομηνία:	10/2023			



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

29	Trams and light rail	Infrastructure	high	long	10
30	Physical restrictions	Management and service measures	medium	short	10
31	Personalised journey planning	Attitudinal and behavioural measures	low	short	10
32	Integrated ticketing	Pricing	low	medium	9
33	Conventional signs & markings	Information	low	short	9
34	Bus rapid transit	Infrastructure	medium	medium	9
35	Trip planning systems	Information	low	short	8
36	Bus services	Management and service measures	medium	short	8
37	Urban traffic control	Management and service measures	medium	medium	7
38	Real time passenger information	Information	medium	short	6
39	Private parking charges	Pricing	neutral	medium	6
40	Fare structures	Pricing	neutral	medium	6
41	Flexible working hours	Attitudinal and behavioural measures	low	medium	6
42	Off street parking	Infrastructure	high	medium	6
43	New rail services	Management and service measures	medium	medium	5
44	Promoting low carbon vehicles	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	5
45	Concessionary fares	Pricing	low	short	5
46	Crowd sourcing	Information	low	short	5
47	Car clubs	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	5
48	Conventional timetable & service information	Information	low	short	4
49	Ride sharing	Attitudinal and behavioural measures	low	short	4
50	Telecommunications	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	4
51	Parking guidance systems	Information	medium	short	4
52	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	3
53	Park & ride	Infrastructure	medium	medium	3
54	Bus fleet management systems	Management and service measures	medium	short	3
55	Road freight fleet management systems	Management and service measures	medium	short	3
56	New road construction	Infrastructure	high	long	1
57	Low emission zones	Management and service measures	low	short	1
58	Variable message signs	Information	medium	short	1

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-67
Ημερομηνία:	10/2023		



Στον πίνακα που ακολουθεί, παρατίθενται τα πακέτα μέτρων (που συγκεντρώνουν την μεγαλύτερη βαθμολογία μεταξύ των συνεργειών τους) για την περιοχή μελέτης εστιάζοντας σε βασικές πολιτικές/κατευθύνσεις στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ της Γλυφάδας και πάντα αντικατοπτρίζοντας το Κοινό όραμα, τις προτεραιότητες και τους στρατηγικούς στόχους του Δήμου:

- ☞ **Ενθάρρυνση – προώθηση μη μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς για τις μετακινήσεις στο Δήμο > Κινητικότητα πεζών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ ή/και ηλεκτροκίνητων μέσων.**
- ☞ **Κοινωνική και περιβαλλοντικά βέλτιστη χρήση του δημόσιου χώρου > παρεμβάσεις αναζωογόνησης και αναπλάσεις στο δημόσιο χώρο > Ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας.**
- ☞ **Συμβολή στη βιώσιμη αστική ανάπτυξη > μέσω ορθής διαχείρισης της κυκλοφορίας, στάθμευσης και οδικής ασφάλειας – Αξιοποίηση υφιστάμενων υποδομών και εισαγωγή ευφυών συστημάτων μεταφοράς και στάθμευσης.**
- ☞ **Αύξηση ποσοστού χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας > προώθηση της ηλεκτροκίνησης.**

Οι συνέργειες μεταξύ των πακέτων μέτρων, αποτελεί βασικό στοιχείο για την αποτελεσματικότητά τους, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, προκειμένου να καταγράφεται ο μεγαλύτερος δυνατός αντίκτυπος από την εφαρμογή των μέτρων για το σύνολο των πόρων που δαπανώνται:

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-68
Ημερομηνία:	10/2023			

**Βαθμολόγηση της συνέργειας πακέτων 5 μέτρων ή/και έργων,
με τη χρήση του εργαλείου KonSult, για την προώθηση των Στρατηγικών στόχων του Δήμου Γλυφάδας**

Rank	Measure1	Measure2	Measure3	Measure4	Measure5	Score
#	Μέτρο 1	Μέτρο 2	Μέτρο 3	Μέτρο 4	Μέτρο 5	Βαθμολογία
1	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	37
2	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	35
3	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	35
4	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking charges	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	34
5	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	34
6	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	33
7	Intelligent transport systems	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	33
8	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	33
9	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	33
10	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	32
11	Cycle networks	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	32
12	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	32
13	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Bike sharing	31
14	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	30
15	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	30
16	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	30

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-69

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

17	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	30
18	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	29
19	Cycle networks	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	29
20	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	29
21	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	28
22	Cycle networks	Accident remedial measures	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	28
23	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	28
24	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	27
25	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	27
26	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Cycle & pedestrian safety	26
27	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Parking charges	Pedestrian areas & routes	26
28	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	26
29	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking controls	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	26
30	Cycle networks	Parking controls	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	26
31	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking controls	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	26
32	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	26
33	Cycle networks	Traffic calming measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	25
34	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	25
35	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	25
36	Cycle networks	Traffic calming measures	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	25

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-70
Ημερομηνία:	10/2023		



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

37	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	25
38	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	25
39	Cycle networks	Traffic calming measures	Intelligent transport systems	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	25
40	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Pedestrian areas & routes	25
41	Intelligent transport systems	Parking controls	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	25
42	Cycle networks	Accident remedial measures	Parking charges	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	25
43	Cycle networks	Accident remedial measures	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Pedestrian areas & routes	25
44	Cycle networks	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	25
45	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking controls	Pedestrian crossing facilities	Cycle & pedestrian safety	24
46	Accident remedial measures	Intelligent transport systems	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	24
47	Traffic calming measures	Intelligent transport systems	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Cycle & pedestrian safety	24
48	Cycle networks	Intelligent transport systems	Parking controls	Parking charges	Pedestrian areas & routes	24
49	Cycle networks	Parking controls	Pedestrian crossing facilities	Parking charges	Cycle & pedestrian safety	24
50	Accident remedial measures	Parking charges	Pedestrian areas & routes	Bike sharing	Cycle & pedestrian safety	24

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-71
Ημερομηνία:	10/2023		



4.4 Ανάλυση Κόστους - Οφέλους

Έχοντας υπόψη την προηγηθείσα ανάλυση, το κόστος του κάθε πακέτου μέτρων συγκρίνεται με τα πιθανά μελλοντικά οφέλη, τα οποία θα προκύψουν από την εφαρμογή/υλοποίηση του. Τα οφέλη αναφέρονται σε διάφορα επίπεδα, όπως το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, και σχετίζονται με τους στρατηγικούς στόχους και τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ.

4.4.1 Θεωρητικό υπόβαθρο και μεθοδολογία αξιολόγησης μέτρων

Μια μεθοδολογία που χρησιμοποιείται συχνά για την αξιολόγηση παρεμβάσεων στο μεταφορικό σύστημα μίας πόλης είναι η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους (Cost-Benefit Analysis ή CBA). Η CBA από μαθηματική άποψη είναι μια εύκολα κατανοητή μέθοδος ακόμα και από πολίτες χωρίς κάποια εξειδικευμένη γνώση. Συγκρίνει το κόστος κατασκευής (cost) ενός έργου με τα μελλοντικά οφέλη (benefit) τα οποία είναι μεταφρασμένα σε χρηματικές (παρούσες) αξίες. Η εκτίμηση του συνολικού όγκου οφελών σε χρηματικές μονάδες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση· χρειάζεται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη προκειμένου με κατάλληλα στατιστικά μοντέλα να εκτιμηθούν οι μελλοντικές μεταβολές και οι αντίστοιχες τιμές μετατροπής. Η ανάλυση αυτή δεν είναι απαραίτητη σε έργα με χαμηλό κόστος, καθώς το ρίσκο της επένδυσης είναι εκ των προτέρων χαμηλό.

Τα ΣΒΑΚ εμπεριέχουν ένα συνδυασμό μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, των οποίων το κόστος κυμαίνεται από πολύ χαμηλά επίπεδα κόστους (μικρότερο από 10 χιλιάδες ευρώ) έως και πολύ υψηλά επίπεδα κόστους (μεγαλύτερο από 5 εκατομμύρια ευρώ). Παράλληλα, η πλειονότητα των μέτρων συνδέεται με εξωτερικές (ή έμμεσες) επιπτώσεις, οι οποίες είναι πολύ δύσκολο να προ-εκτιμηθούν ποσοτικά. Για παράδειγμα, η ανάπλαση των τοπικών κέντρων μιας πόλης συμβάλει άμεσα στην αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η μεταβολή αυτή μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση της επισκεψιμότητας μιας περιοχής και σε έμμεση ενδυνάμωση της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Το πρόγραμμα CIVITAS SUMP-UP (2018) προτείνει τη χρήση της CBA σε συνδυασμό με την Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης (Multi-Criteria Analysis ή MCA). Η MCA παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών κριτηρίων για τη διενέργεια αξιολόγησης. Το ερευνητικό πρόγραμμα EVIDENCE (2014) αναφέρει ότι λόγω της ύπαρξης πολλαπλών εξωτερικών οφελών, η διενέργεια μιας CBA με ακριβείς οικονομικές προβλέψεις είναι πρακτικά αδύνατη. Ωστόσο, όταν συνδυάζεται η MCA με την CBA, θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στην κατανομή των βαρών προκειμένου τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια να μην συμβάλουν σε μεγαλύτερο βαθμό, στο τελικό αποτέλεσμα, σε σχέση με τα οικονομικά κριτήρια. Τέλος, το ερευνητικό πρόγραμμα TIDE (2012) παρουσιάζει διάφορες καλές πρακτικές χρήσης CBA και MCA. Παρατηρείται ότι σε μέτρα που σχετίζονται με την κατασκευή μεγάλων υποδομών τότε η ανάλυση κόστους-οφέλους είναι αναγκαία, όχι όμως εντός του ΣΒΑΚ αλλά μετέπειτα κατά τη μελέτη ωρίμανσης που απαιτείται σε αυτές τις περιπτώσεις να εκπονηθεί.

Με βάση τα παραπάνω έχει αναπτυχθεί το εργαλείο **Urban Nodes Assessment Tool** από την Panteia και την Rupprecht Consult που συνδυάζει τις δύο μεθόδους που αναφέρθηκαν πριν και επιτρέπει την αξιολόγηση των επιπτώσεων μέτρων σε σχέση με τους στρατηγικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Το εργαλείο αυτό αξιοποιήθηκε επίσης, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ της Γλυφάδας. Κατά την ανάλυση πραγματοποιήθηκαν οι αναγκαίες τροποποιήσεις στο εργαλείο λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα των δεδομένων και τους στόχους του παρόντος ΣΒΑΚ. Σε πρώτη φάση, παρουσιάζονται συνοπτικά τα μέτρα ΣΒΑΚ και

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-72
Ημερομηνία:	10/2023			



πραγματοποιούνται οι αναγκαίες προ-μετρήσεις, ώστε σε δεύτερη φάση να υπολογιστεί το κόστος τους. Τα μέτρα ομαδοποιούνται σε πακέτα μέτρων, τα οποία θέτονται προς αξιολόγηση. Στην επόμενη φάση, εκτιμώνται ποιοτικά οι επιπτώσεις των πακέτων μέτρων με βάση διάφορα περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά κριτήρια, τα οποία σχετίζονται και με του στόχους του ΣΒΑΚ. Για την αξιολόγηση των οφελών, αξιοποιείται μια κλίμακα βαθμολόγησης από το 0 έως το 10, η οποία παρουσιάζεται στη συνέχεια. Το κόστος του κάθε μέτρου συμβάλει κατά 15% στο αποτέλεσμα της αξιολόγησης. Για τα υπόλοιπα κριτήρια χρησιμοποιούνται διαφορετικά πακέτα βαρών με διαφορετικό προσανατολισμό. Πολλαπλασιάζοντας τις βαθμολογίες ανά κριτήριο με τα αντίστοιχα βάρη προκύπτουν τα αποτελέσματα της αξιολόγησης ανά μέτρο.

4.4.2 Προεκτίμηση κόστους μέτρων

Όπως προαναφέρθηκε (βλ. και ενότητα 4.1), τα προτεινόμενα μέτρα ομαδοποιούνται σε συνολικά **4 πακέτα μέτρων**, για τα οποία θα πρέπει να εκτιμηθεί το συνολικό τους κόστος. Για να γίνει αυτό πραγματοποιήθηκαν προ-μετρήσεις με βάση τους σχεδιασμούς εξειδίκευσης μέτρων ΣΒΑΚ που παρουσιάζονται με λεπτομέρεια στους επισυναπτόμενους χάρτες.

Ο κάτωθι πίνακας παρουσιάζει τα τελικά αποτελέσματα της κοστολόγησης μέτρων ΣΒΑΚ, ανά πακέτο μέτρων.

Το συνολικό κόστος αγγίζει τα ~25.245.500,00€.

- ☞ Το 17,29% κατανέμεται σε έργα σχετικά με τις ασφαλείς μετακινήσεις, τη βελτίωση της προσβασιμότητας, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την προσπελασιμότητα και γενικότερα τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- ☞ Το 75,91% των δαπανών κατανέμονται σε έργα για βιώσιμες μετακινήσεις, εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ και τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης με τη δημόσια συγκοινωνία.
- ☞ Το 6,66% αναφέρεται στη διαχείριση και υιοθέτηση μιας πολιτικής στάθμευσης και τις εμπορευματικές μεταφορές.
- ☞ Τέλος, μόλις το 0,4% αφορά την υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών.

ΣΥΝΟΠΤΙΚΟΣ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΠΑΚΕΤΟ

	Όνομα πακέτου μέτρων	Τελικό κόστος	Ποσοστό επί του συνολικού
PM1	Ασφαλείς Μετακινήσεις: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας	~4.300.000€	17,03%
PM2	Βιώσιμες Μετακινήσεις – Α: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ και Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία	~19.165.000€	75,91%
PM3	Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	~1.680.500 €	6,66%

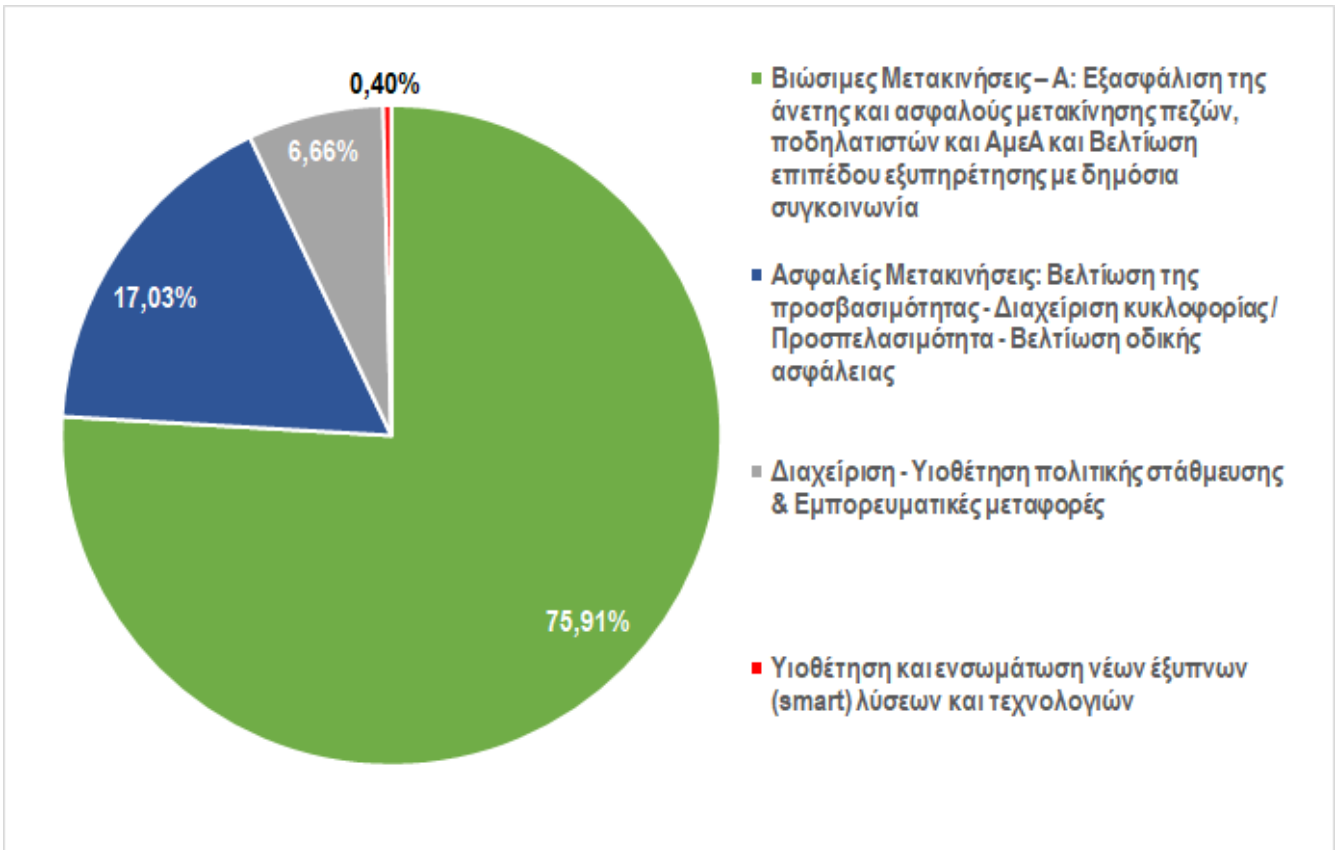
VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ		
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-73
Ημερομηνία:	10/2023		



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

ΠΜ4	Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	~100.000,00 €	0,4%
------------	--	---------------	------



Στον ακόλουθο πίνακα, παρουσιάζεται με περισσότερη λεπτομέρεια ο υπολογισμός του κόστους ανά μέτρο ΣΒΑΚ. Δίνονται ποσοστικά στοιχεία σε σχέση με τις μεταβολές που προτείνονται να πραγματοποιηθούν μετά το πέρας της 10ετίας. Ο μεταβολές αυτές συνδέονται άμεσα με τους ποσοτικούς στόχους που τέθηκαν για το Δήμο. Η μελέτη και η υλοποίησή τους, εντάσσεται έμμεσα και όχι άμεσα στους σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας.



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

ΑΝΑΛΥΤΙΚΟΣ ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΝΑ ΜΕΤΡΟ (ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΠΡΟΕΚΤΙΜΗΣΗ)

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	M1.1	Πρόταση για νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου - Μείωση των ορίων ταχύτητας & Προστασία γειτονιών		0,00 €		0,00 €
ΠΜ1	M1.2	Ειδικές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο πλαίσιο διατάξεων «μετριάσμου» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχησης του οδικού δικτύου	ανά μελέτη/υπηρεσία	30.000,00 €	1,00	30.000,00 €
ΠΜ1	M1.3	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου	ανά μελέτη	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ1	M1.4	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου	ανά διασταύρωση	150.000,00 €	27,00	4.050.000,00 €
ΠΜ1	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα	ανά μελέτη/υπηρεσία	60.000,00 €	2 (1 για την περιοχή της Άνω Γλυφάδας και 1 για την περιοχή της Κάτω Γλυφάδας)	120.000,00 €
ΠΜ2	M2.1	Ανάδειξη - αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος	ανά εκτάριο	100.000,00 €	5,00	500.000,00 €
ΠΜ2	M2.2	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	ανά χιλιόμετρο	100.000,00 €	15,00	1.500.000,00 €

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-75

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

ΠΜ2	M2.3	Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)	ανά μελέτη/υπηρεσία	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €
ΠΜ2	M2.4	Πεζοδρομήσεις	ανά χιλιόμετρο	50.000,00 €	2,00	100.000,00 €
ΠΜ2	M2.5	Δημιουργία πράσινων διαδρομών: α) Σύνδεση της πόλης με παράκτιο μέτωπο β) Συνδέσεις/Διαδρομές εντός πόλης	ανά χιλιόμετρο	75.000,00 €	40,00	3.000.000,00 €
ΠΜ2	M2.6	Δημιουργία πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμηττό	ανά χιλιόμετρο	500,00 €	40,00	20.000,00 €
ΠΜ2	M2.7	Πεζογέφυρες – Διαβάσεις πεζών	ανά πεζογέφυρα, υπερυψωμένη διάβαση	1.000.000,00 €	7,00	7.000.000,00 €
ΠΜ2	M2.8	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλάτυνσεις: Πρόταση διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των πεζοδρομίων <1,5μ.	ανά μελέτη & εφαρμογή	200.000,00 €	1,00	200.000,00 €
ΠΜ2	M2.9	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών				
ΠΜ2	M2.10	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	ανά χιλιόμετρο	150.000,00 €	40,00	6.000.000,00 €
ΠΜ2	M2.11	Επέκταση εγκατάστασης ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου	ανά ποδηλατοστάσιο	1.000,00 €	20,00	20.000,00 €
ΠΜ2	M2.12	Εγκατάσταση σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing)	ανά σταθμό	10.000,00 €	24,00	240.000,00 €
ΠΜ2	M2.13	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & λοιπά συναφή μέτρα	ανά σταθμό	5.000,00 €	85,00	425.000,00 €
ΠΜ2	M2.14	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις	ανά μελέτη/υπηρεσία	30.000,00 €	1,00	30.000,00 €

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-76

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

ΠΜ2	M2.15	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο	ανά μελέτη/υπηρεσία	30.000,00 €	1,00	30.000,00 €
ΠΜ3	M3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων στάθμευσης καθώς και ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο)	ανά χώρο στάθμευσης	150.000,00 €	11,00	1.650.000,00 €
ΠΜ3	M3.2	Χωροθέτηση θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. -ΤΑΞΙ εντός του Δήμου	ανά ειδική θέση στάθμευσης	100,00 €	5,00	500,00 €
ΠΜ3	M3.3	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις δικύκλων, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα	ανά μελέτη/υπηρεσία	30.000,00 €	1,00	30.000,00 €
ΠΜ4	M4.1	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων	ανά μελέτη/υπηρεσία <i>* Η μελέτη/υπηρεσία περιλαμβάνει την αναγκαιότητα, το είδος και την χωροθέτηση των απαιτούμενων συστημάτων/ μονάδων, ο ακριβής αριθμός των οποίων θα καθορισθεί μέσω αυτής</i>	100.000,00 €	1,00	100.000,00 €

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-77

Ημερομηνία: 10/2023



4.4.3 Εκτίμηση μελλοντικών επιπτώσεων

Επόμενο βήμα είναι εκτίμηση των επιπτώσεων των μέτρων ΣΒΑΚ στο περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό τομέα. Δημιουργήθηκε μια λίστα 11 κριτηρίων και με βάση αυτά εκτιμήθηκαν ποιοτικά οι μελλοντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις ανά πακέτο μέτρων.

Τα επιλεγμένα κριτήρια είναι:

1. κατανάλωση ενέργειας,
2. εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου,
3. επίπεδα θορύβου,
4. ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος,
5. κόστος μετακινήσεων,
6. κυκλοφοριακή συμφόρηση,
7. τοπική οικονομία,
8. υγεία,
9. επίπεδο οδικής ασφάλειας,
10. βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας και
11. προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών.

Σε μια Πολυκριτηριακή Ανάλυση, τα ποιοτικά δεδομένα μπορούν να εισαχθούν με τη χρήση συγκεκριμένης βαθμολογίας. Συνεπώς, για τη σωστή βαθμολόγηση των θετικών ή αρνητικών επιπτώσεων ανά κριτήριο, αναπτύχθηκε μια αντικειμενική κλίμακα βαθμολόγησης (από το 0 έως το 10), η οποία περιγράφεται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.		
Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ	
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική Έκδοση: 1	Σελίδα: 4-78
Ημερομηνία:	10/2023	



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Κλίμακα βαθμολόγησης ανά κριτήριο			
	Κλίμακα 0-10		
	Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
Κατανάλωση Ενέργειας	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανση και στην αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
Επίπεδα θορύβου	Θετική συμβολή του μέτρου με μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση επιπέδων αστικού θορύβου	Αρνητική συμβολή του μέτρου με αύξηση των επιπέδων αστικού θορύβου
Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Θετική συμβολή του μέτρου στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Αρνητική συμβολή του μέτρου στην ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
Κόστος μετακινήσεων	Μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Αύξηση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Μείωση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	Αύξηση της κυκλοφορικής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
Τοπική οικονομία	Θετική συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.	Καμία συμβολή του μέτρου στη ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας	Αρνητική συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.
Υγεία	Θετική συμβολή του μέτρου με αύξηση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων φυσικής κατάστασης	Αρνητική συμβολή του μέτρου με μείωση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων
Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Μείωση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του αριθμού τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Αύξηση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου
Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου
Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών	Θετική συμβολή του μέτρου με αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Αρνητική συμβολή του μέτρου με μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-79

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Αξιοποιώντας την παραπάνω κλίμακα βαθμολόγησης, και λαμβάνοντας υπόψη τις ποιοτικές εκτιμήσεις, η ομάδα έργου βαθμολόγησε τις επιπτώσεις του κάθε πακέτου μέτρου ανά κριτήριο.

Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν τόσο τις ποιοτικές εκτιμήσεις όσο και τις βαθμολογίες ανά πακέτο μέτρων και κριτήριο.

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους:	ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ			
Κατάσταση Εγγράφου:	Οριστική	Έκδοση:	1	Σελίδα: 4-80
Ημερομηνία:	10/2023			



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Περιβάλλον				Οικονομία			Κοινωνία				
			Κατανάλωση Ενέργειας	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών	
ΠΜ1	M1.1	Πρόταση για νέα ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου - Μείωση των ορίων ταχύτητας & Προστασία γειτονιών		++	++	++			+	+		+++		+
ΠΜ1	M1.2	Ειδικές ρυθμίσεις/παρεμβάσεις στο πλαίσιο διατάξεων «μετριασμού» της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Ιεράρχησης του οδικού δικτύου				+			++			++		
ΠΜ1	M1.3	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου		++		++	++	++				++	++	
ΠΜ1	M1.4	Οδική ασφάλεια - Μέτρα/Παρεμβάσεις για ασφαλείς μετακινήσεις: επεμβάσεις σε διασταυρώσεις και οδικά τμήματα του Δήμου				+			++			++		
ΠΜ1	M1.5	Οδική ασφάλεια – Εφαρμογή σχολικών δακτυλίων σε ακτίνα (περιβάλλουσα				+						+++		++

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-81

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

		περιοχή επιρροής) ~150μ. από τις σχολικές μονάδες/συγκροτήματα											
Βαθμολογία ΠΜ1			5	8	8	6	8	7	6	5	8	8	7
ΠΜ2	M2.1	Ανάδειξη - αναπλάσεις περιοχών ενδιαφέροντος				++				++	++		+++
ΠΜ2	M2.2	Δημιουργία περιοχών (θυλάκων)/οδών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 20χλμ./ώρα	++	++	++	+++		+			+++		+
ΠΜ2	M2.3	Ειδικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο εφαρμογής κυκλοφοριακού εφησυχασμού (traffic calming)		++	+++	+++				+++			
ΠΜ2	M2.4	Πεζοδρομήσεις				+					+++		++
ΠΜ2	M2.5	Δημιουργία πράσινων διαδρομών: α) Σύνδεση της πόλης με παράκτιο μέτωπο β) Συνδέσεις/Διαδρομές εντός πόλης	++	++	++	+++		+			+++		+
ΠΜ2	M2.6	Δημιουργία πεζοπορικών/περιπατητικών διαδρομών – συνδέσεων με Υμηττό								+++			
ΠΜ2	M2.7	Πεζογέφυρες – Διαβάσεις πεζών				++				++	++		++
ΠΜ2	M2.8	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Προτεινόμενες διαπλατύνσεις: Πρόταση	++	++	++	+++		+			+++		+

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-82

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

		διαπλάτυνσης (αναδιαμόρφωσης) των πεζοδρομίων <1,5μ.											
ΠΜ2	M2.9	Βελτίωση υποδομών πεζοδρομίων – Υποδομές ραμπών και οδηγών τυφλών	++	++	++	+++		+			+++	+	
ΠΜ2	M2.10	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	+	+	+	++	+	+++	+	+++			
ΠΜ2	M2.11	Επέκταση εγκατάστασης ποδηλατοστάσεων σε αντιπροσωπευτικά σημεία του Δήμου	+	+	+	++	+	+++	+	+++			
ΠΜ2	M2.12	Εγκατάσταση σταθμών ποδηλάτων κοινής χρήσης (bike-sharing)	++					+	+	+		++	
ΠΜ2	M2.13	Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων & Λοιπά συναφή μέτρα		+	++		++		++				
ΠΜ2	M2.14	Αναδιοργάνωση γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας / Νέες λεωφορειακές συνδέσεις						++	++			+++	
ΠΜ2	M2.15	Αναβάθμιση υποδομών δημόσιας συγκοινωνίας στο Δήμο										+++	
Βαθμολογία ΠΜ2			7	6	7	9	6	8	6	10	10	9	6
ΠΜ3	M3.1	Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης (περιλαμβάνει αξιοποίηση των υπαρχόντων δημοτικών χώρων		++	++	++	+	+++			+++	++	

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-83

Ημερομηνία: 10/2023



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

		στάθμευσης καθώς και ρυθμίσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο)											
ΠΜ3	M3.2	Χωροθέτηση θέσεων στάσης/στάθμευσης (πιάτσες) για τα Ε.Δ.Χ. -ΤΑΞΙ εντός του Δήμου		++	++	++	+					++	
ΠΜ3	M3.3	Οργάνωση Στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (θέσεις δικύκλων, ΑμεΑ, φορτοεκφορτώσεις) και λοιπά μέτρα		++	++	++	+	++			++		
Βαθμολογία ΠΜ3			5	8	8	8	5	10	5	5	10	8	5
ΠΜ4	M4.1	Έξυπνες εφαρμογές κινητικότητας – Μέτρα προώθησης έξυπνων μετακινήσεων						+++	+++		++	+	
Βαθμολογία ΠΜ4			5	5	5	5	5	10	10	5	8	6	5

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-84

Ημερομηνία: 10/2023

4.4.4 Αξιολόγηση πακέτων μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, η αξιολόγηση των μέτρων πραγματοποιείται με Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης. Το κόστος υλοποίησης-εφαρμογής του κάθε πακέτου μέτρου είναι το σημαντικότερο κριτήριο στον υπολογισμό της απόδοσης κάθε μέτρου. Με άλλα λόγια, πακέτα μέτρων με πολύ υψηλό ποσοστό κόστους ως προς το συνολικό λαμβάνουν χαμηλότερη βαθμολογία σε σύγκριση με άλλα λιγότερα ακριβά πακέτα μέτρων. Συνεπώς, σε όλες τις περιπτώσεις, το κόστος κατασκευής-υλοποίησης του κάθε πακέτου μέτρων επιλέχθηκε να είναι το 15% της τελικής βαθμολογίας. Το υπόλοιπο 85% μοιράζεται ανισοβαρώς στα υπόλοιπα κριτήρια ανάλογα με το επιλεγμένο σετ βαρών.

Για το συγκεκριμένο ΣΒΑΚ, δημιουργήθηκαν 3 διαφορετικά σετ βαρών, τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα. Τα συγκεκριμένα πακέτα βαρών σχετίζονται με τις προτεραιότητες που έχουν τεθεί από το παρόν ΣΒΑΚ. Συνεπώς, το πρώτο σετ βαρών δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον, το δεύτερο στην οικονομία και το τρίτο στην κοινωνία. Ανά περίπτωση, το άθροισμα των βαρών των κριτηρίων με προτεραιότητα είναι ίσο με 50%, ενώ των υπόλοιπων πεδίων ίσο με 17.5%.

Πολλαπλασιάζοντας τα βάρη με τις βαθμολογίες που δόθηκαν ανά κριτήριο προκύπτει η απόδοση του κάθε πακέτου μέτρου σε διαφορετικά επίπεδα, δηλαδή το περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό τομέα. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Διαμόρφωση σετ βαρών

	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης μέτρου	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια			
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας κοινωνίας	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών
Σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	.150	.125	.125	.125	.125	.058	.058	.058	.044	.044	.044	.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	.150	.044	.044	.044	.044	.167	.167	.167	.044	.044	.044	.044
Σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία	.150	.044	.044	.044	.044	.058	.058	.058	.125	.125	.125	.125



ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

	Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με προτεραιότητα την κοινωνία
ΠΜ1 Ασφαλείς Μετακινήσεις: Βελτίωση της προσβασιμότητας - Διαχείριση κυκλοφορίας / Προσπελασιμότητα - Βελτίωση οδικής ασφάλειας	6.752	6.725	6.827	6.8
ΠΜ2 Βιώσιμες Μετακινήσεις – Α & Β: Εξασφάλιση της άνετης και ασφαλούς μετακίνησης πεζών, ποδηλατιστών και ΑμεΑ και Βελτίωση επιπέδου εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία	6.468	6.375	6.156	6.825
ΠΜ3 Διαχείριση - Υιοθέτηση πολιτικής στάθμευσης & Εμπορευματικές μεταφορές	7.129	7.225	7.048	7.15
ΠΜ4 Υιοθέτηση και ενσωμάτωση νέων έξυπνων (smart) λύσεων και τεχνολογιών	6.813	6.45	7.611	6.75

VMC ΤΕΧΝΙΚΗ Ε.Ε.

Κωδ.Αρ.Τεύχους: ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 3: Προσδιορισμός – Αξιολόγηση Μέτρων / Σχέδιο Δράσης – Οριστικό ΣΒΑΚ

Κατάσταση Εγγράφου: Οριστική Έκδοση: 1 Σελίδα: 4-86

Ημερομηνία: 10/2023

