«Τι είναι ΣΒΑΚ; Προς μια ολοκληρωμένη στρατηγική βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου. Όραμα – Προτεραιότητες. Διαδικασία Συμμετοχικού Σχεδιασμού – Ρόλος Φορέων & Πολιτών»

ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ

Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng),
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Παλαιό Φάληρο, Δευτέρα 20 Ιουνίου 2022

ΜΣΜ
CONSULTING

ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.
με δ.τ. «ΜΣΜ CONSULTING»
Ασκληπιού 26-28, Τ.Κ. 10680, τηλ: 2103306742, fax: 2103606762
e-mail: info@msmconsulting.gr, mmat@otenet.gr
Ιστοσελίδα: www.msmconsulting.gr

ΜΣΜ CONSULTING

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοχης Σύμπραξης σε **(22)** ΣΒΑΚ Δήμων: Αθηναίων **(έχει ολοκληρωθεί)**, Πειραιά **(έχει ολοκληρωθεί)**, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου **(έχει ολοκληρωθεί)**, Χαλανδρίου **(έχει ολοκληρωθεί)**, Ελληνικού-Αργυρούπολης **(έχει ολοκληρωθεί)**, Κηφισιάς **(έχει ολοκληρωθεί)**, Δάφνης-Υμηττού **(έχει ολοκληρωθεί)**, Πεντέλης **(έχει ολοκληρωθεί)**, Χαλκίδας **(έχει ολοκληρωθεί)**, Ζωγράφου **(έχει ολοκληρωθεί)**, Καρδίτσας **(έχει ολοκληρωθεί)**, Θηβαίων, Νίκαιας-Αγ. Ι. Ρέντη, Χίου, Βύρωνα, Θήρας, Αγ. Δημητρίου, Μυτιλήνης, Π. Φαλήρου, Κερατσινίου-Δραπετσώνας, Δελφών
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ‘‘ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ’’), κα

ΜΣΜ CONSULTING

ΤΙ ΕΙΝΑΙ το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)

- ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη
- **Κινητικότητα** = Μεταφορά – Μετακίνηση - Προσβασιμότητα
- **Βιώσιμη** = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία (βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)

- Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης
- Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος
- Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες

Γιατί Σ.Β.Α.Κ.

<u>Κλιματική Αλλαγή</u>:

- αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- και άλλα ακόμα πιο ~~ακραία~~ καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή

Η κινητικότητα μεταμορφώνεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, αλλάζοντας τον τρόπο που άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών.

1. Τέσσερεις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και τον θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το ½ του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- εμφάνιση παγετώνων
- θέρμανση των ωκεανών
- οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO_2)
- Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- καιόμενα δάση στις ΗΠΑ
- ~~ακραία~~ καιρικά φαινόμενα

Η θερμοκρασία που έχει ο πλανήτης σήμερα είχε σημειωθεί πριν 150.000 χρόνια, με τη διαφορά ότι η στάθμη της θάλασσας ήταν υψηλότερη κατά 8μ. από τη σημερινή.

Φυσικό Οικοσύστημα **+ τύχη της ανθρωπότητας: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ**

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως,** στην Ευρώπη μόνο.

- Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

- Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**

- **Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα** να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.

Βιώσιμη Κινητικότητα και ΠΟΔΗΛΑΤΟ

- Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου** διοξειδίου του άνθρακα (**CO_2**) **ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές CO_2 μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. €** *ετησίως*.

- Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

- Η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία

- Η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)

- **<u>Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα</u>**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500 – 9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2020	5.492.176 επιβατικά ΙΧ

Σημείωση: ***Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970***

ΜΣΜ CONSULTING

ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.

Χρηματοδοτικό Εργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ**.

Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

ΓΙΑΤΙ Σ.Β.Α.Κ.

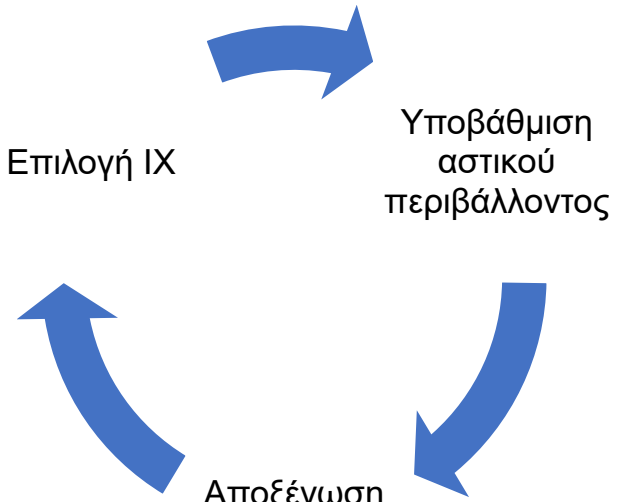
- Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των αστικών έργων στον τομέα της κινητικότητας με την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης βιώσιμης στρατηγικής, από πλευράς των πόλεων, για τις μετακινήσεις.

- Η Ευρωπαϊκή Ένωση ζητά να υιοθετηθούν ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές, με έμφαση στις αστικές περιοχές. Η αναβάθμιση και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών γίνεται μέσω τη βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Τα χαρακτηριστικά του Σ.Β.Α.Κ.

- **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά … για ΟΛΟΥΣ … και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- Είναι **<u>υπέρ</u>** του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **<u>και όχι εναντίον του ΙΧ</u>**

Ο κύκλος του Σ.Β.Α.Κ. (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)

Συλλογικά μέσα μεταφοράς

Μη- μηχανοκίνητα μέσα

Συνδυασμένες μεταφορές

Οδική ασφάλεια

Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης / κινητικότητας

Ευφυή συστήματα μεταφορών

Κίνητρα / Αντικίνητρα

Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων

Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου

Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού

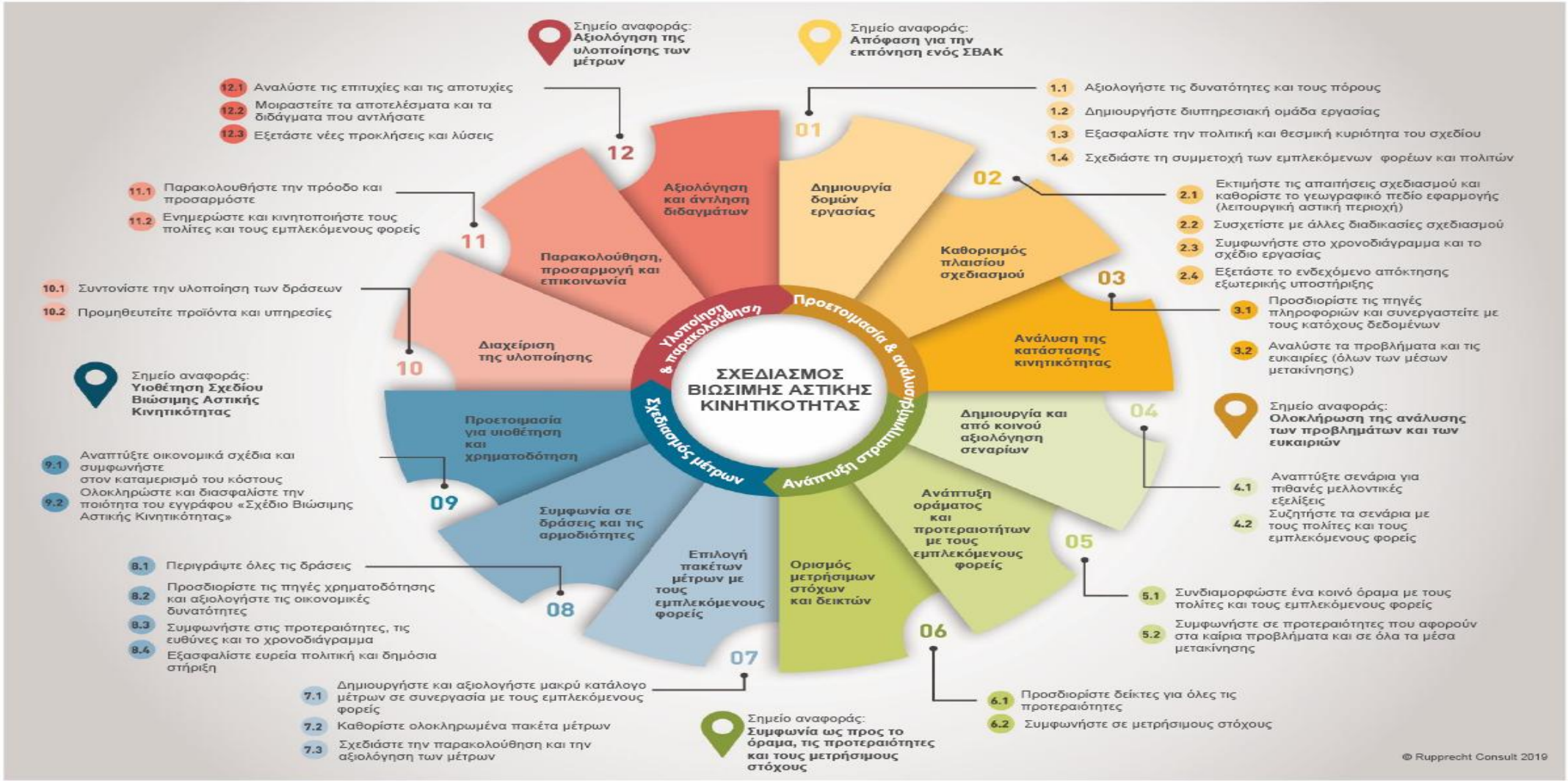
Τι πόλη θέλουμε ;;;

17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)

ΜΣΜ CONSULTING

ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ELTIS



Θεσμικό Πλαίσιο

- Ψηφίστηκε ο Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16.03.2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις.».

- Το ΣΒΑΚ θα συνταχθεί με βάση τον Ν. 4784/2021 και θα συμπληρωθεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS.

Ηλεκτροκίνητα Οχήματα

*<u>Ορισμός</u>**:** Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει **έναν τουλάχιστον ηλεκτροκινητήρα** για την κίνησή του.*

Διαδεδομένη -πλέον- εφαρμογή σε:

- ✓ **Λεωφορεία**
- ✓ **Αυτοκίνητα**
- ✓ **Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (scooter)**
- ✓ **Ποδήλατα**
- ✓ **Πατίνια**

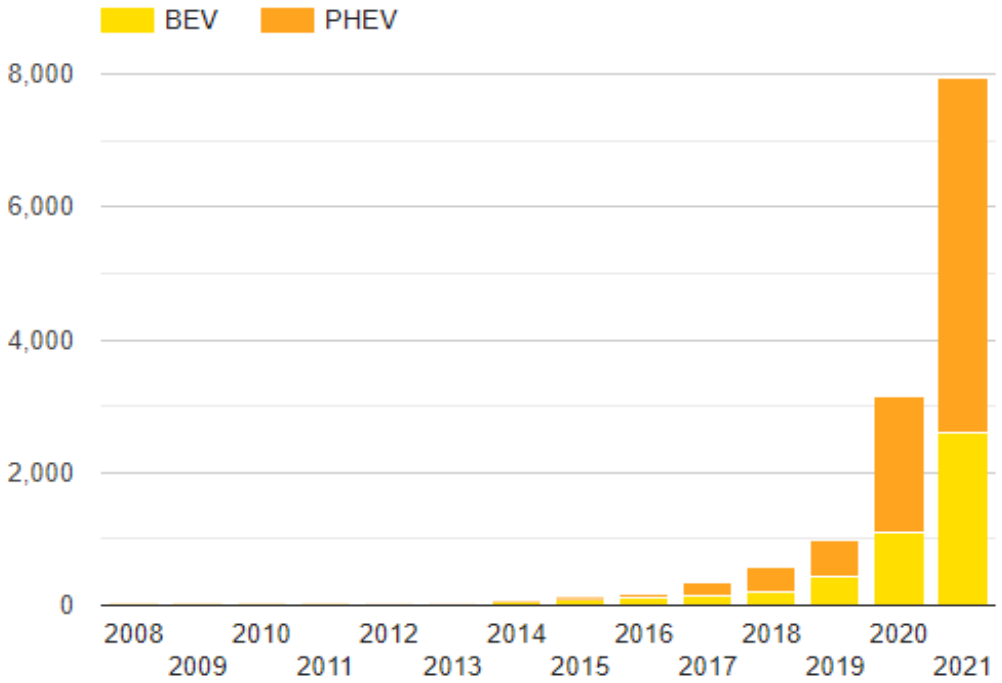
- ❑ Αξιοποίηση ηλεκτρικών οχημάτων σε εφαρμογές όπως car-sharing, κλπ

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

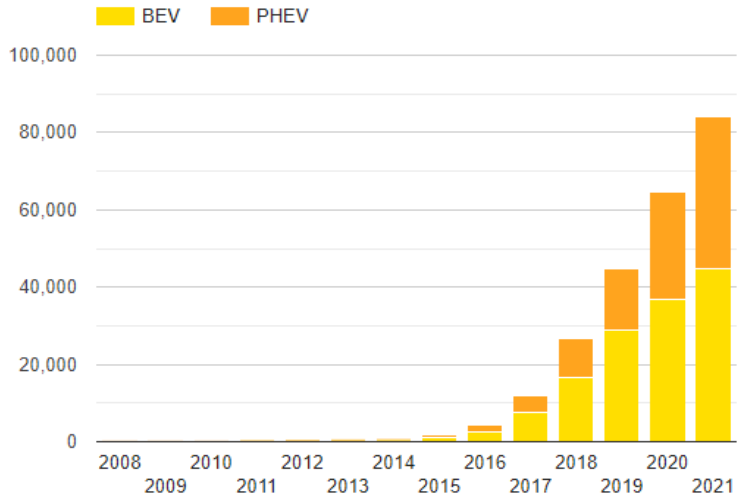
Α. Η **ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)

Β. Η **ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

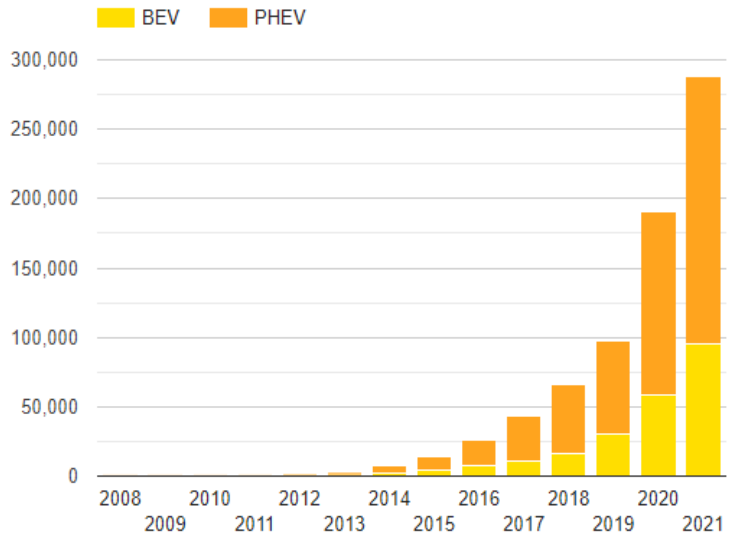
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Ελλάδα



Πορτογαλία

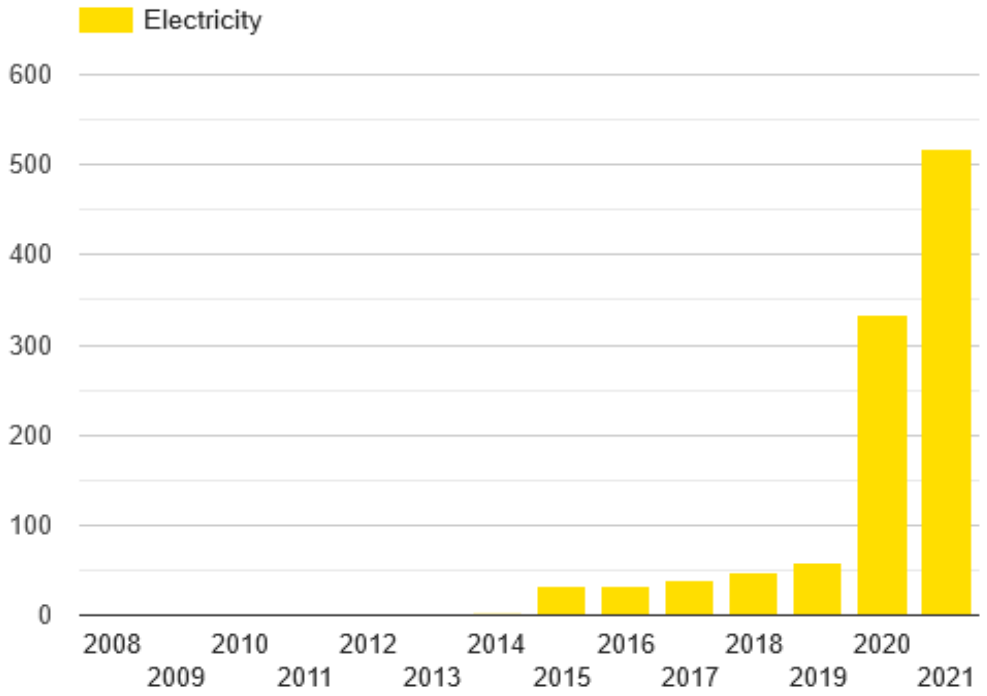


Σουηδία

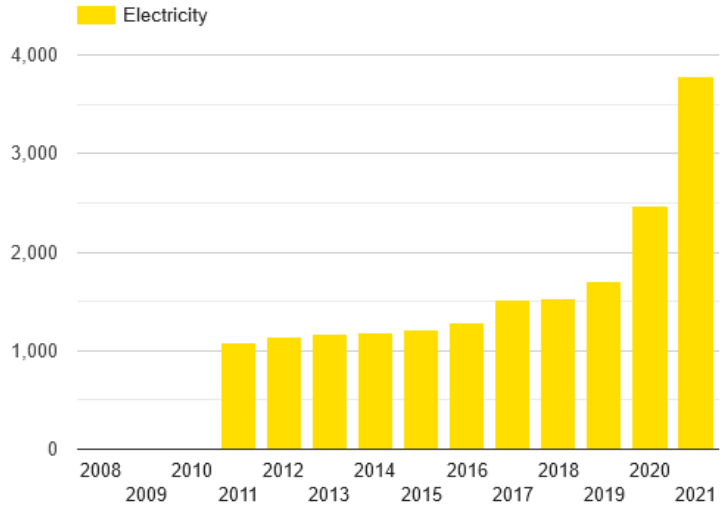
BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά
PHEV = Plug-in υβριδικά

Πηγή: https://www.eafo.eu/

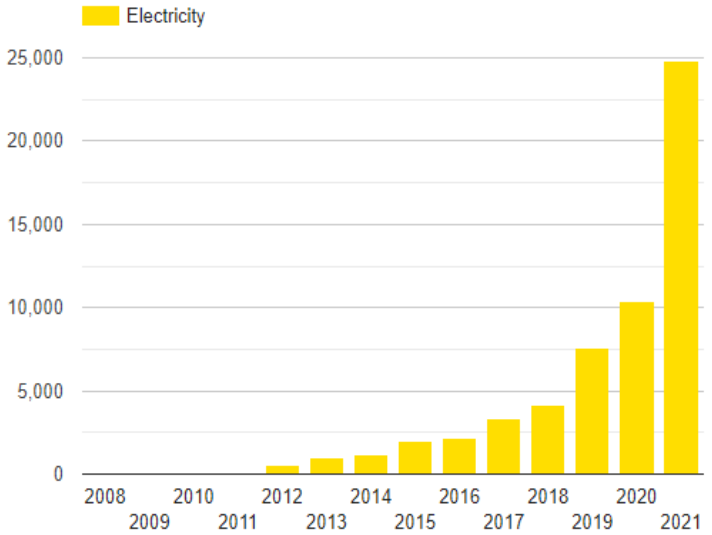
Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Ελλάδα



Πορτογαλία



Σουηδία

Πηγή: https://www.eafo.eu/

ΜΣΜ CONSULTING

Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων

Από Συμβατικά αυτοκίνητα

Από Ηλεκτρικά αυτοκίνητα

Από αυτοκίνητα Χωρίς Οδηγό

ΜΣΜ CONSULTING

Χρονοδιάγραμμα Σ.Β.Α.Κ.

Στις 29/12/2021 υπογράφηκε η Σύμβαση για τη Μελέτη του ΣΒΑΚ.

Ο συνολικός χρόνος εκπόνησης της Μελέτης είναι 12 μήνες.

Παραδοτέα Σ.Β.Α.Κ.

- **1ο Παραδοτέο** (*Φάση Προετοιμασίας ΣΒΑΚ, Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ*) ➡ Υποβλήθηκε στις 11/2/2022
- **2ο Παραδοτέο** (*Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Κατάρτιση Σεναρίων*) ➡ Υποβλήθηκε στις 27/5/2022
- **3ο Παραδοτέο** (*Ανάπτυξη και Προσδιορισμός Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Στόχων*) ➡ **Υπό εκπόνηση** (*28/7/2022*)
- **4ο Παραδοτέο** (*Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων*) ➡ 12/10/2022
- **5ο Παραδοτέο** (*Κατάρτιση και Υποβολή Σχεδίου Δράσης*) ➡ 12/12/2022

ΣΤΑΔΙΑ Σ.Β.Α.Κ.

Μεταξύ άλλων:

- Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
- Συμμετοχικός Σχεδιασμός/ Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ/ Ερωτηματολόγια/ Διαβουλεύσεις
- Διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων σε επίπεδο 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας
- Επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
- Σύνταξη του Σχεδίου Δράσης
- Σχέδιο Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

- Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου εντάσσεται στην Περιφερειακή Ενότητα Νοτίου Τομέα Αθηνών.
- Ο Δήμος συνορεύει με τον Δήμο Αλίμου, Αγίου Δημητρίου, Νέας Σμύρνης και Καλλιθέας.
- Έχει 64.021 μόνιμους κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ 2011) και έκταση 4.756 km^2.

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Πλεονεκτήματα (Strengths)	Αδυναμίες (Weaknesses)	Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threats)
☑ Μικρή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας ☑ Πληθώρα χρήσεων γης ☑ Χρήσεις κατοικίας ☑ Ευρύ δίκτυο Μ.Μ.Μ. ☑ Πλάτος πεζοδρομίων ☑ Πεζογέφυρα στη Λ. Ποσειδώνος ☑ Δημόσιοι και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης ☑ Πεζόδρομοι & οδοί ήπιας κυκλοφορίας ☑ Καλή Στελέχωση Δήμου	☒ Υψηλό ποσοστό υπερτοπικών κυκλοφοριακών φόρτων ☒ Αποκοπή του αστικού ιστού ☒ Παράνομη Στάθμευση ☒ Ατυχήματα ☒ Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης πεζών ☒ Έλλειψη διαδρομών για ευάλωτες ομάδες (π.χ. ΑΜΚ)	☑ Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων και ήπιων μορφών μετακίνησης ☑ Ανάπλαση παραλιακού μετώπου ☑ Μητροπολιτικός πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά ☑ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) ☑ Νέος κλάδος ΜΣΤ που να ενώνεται με το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρου Νιάρχου ☑ Χρήσεις κατοικίας και χώροι πρασίνου ☑ Τεχνολογικές εξελίξεις	☒ Έλλειψη διαδρομών κίνησης πεζών και ποδηλάτων ☒ Αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι ☒ Φαινόμενα παράνομης στάθμευσης ☒ Μητροπολιτικός πόλος Ελληνικού – Αγίου Κοσμά ☒ Ύπαρξη τροχαίων συμβάντων

ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου παρουσιάζει **μείωση** μόνιμου πληθυσμού κατά **-4,67%** την δεκαετία 2001-2011.

Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης)	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1991	3.594.817	8,34%		3.523.407	6,77%	
	2001	3.894.573		-1,70%	3.761.810		0,68%
	2011	3.828.434			3.787.386		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1991	490.519	10,53%		480.799	8,15%	
	2001	542.171		-2,28%	519.997		0,54%
	2011	529.826			522.798		
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ	1991	62.210	7,96%		61.371	5,52%	
	2001	67.160		-4,67%	64.759		-1,58%
	2011	64.021			63.736		

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία

ΜΣΜ CONSULTING

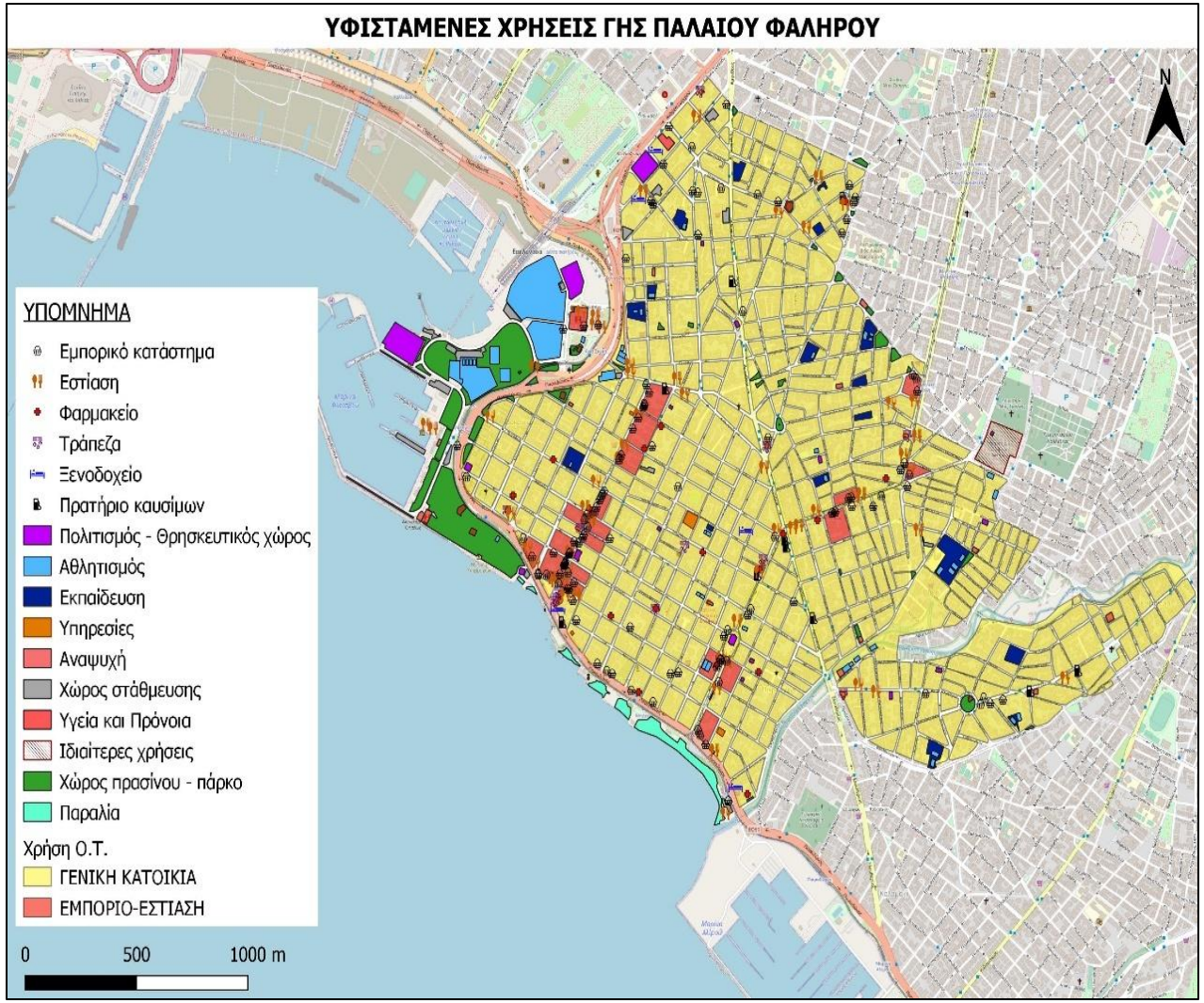
ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΟΥ

- Οι βασικές οδικές αρτηρίες είναι: Λ. Ποσειδώνος, Λ. Αμφιθέας, Λ. Συγγρού, Λ. Αγ. Βαρβάρας, Αγίου Αλεξάνδρου, κ.ά.

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου, συναντάς:

- ***Εμπορική χρήση:*** εκατέρωθεν τον οδικών αξόνων Αγίου Αλεξάνδρου και Αχιλλέως, αλλά και σε τμήματα της Λ. Ποσειδώνος
- ***Διοικητικές Υπηρεσίες:*** Δημαρχείο, ΚΕΠ, αστυνομικό τμήμα, ταχυδρομείο, τράπεζες
- ***Πολιτιστικούς χώρους:*** Μουσείο Ιστορίας Πολεμικής Αεροπορίας, Μουσείο Παιχνιδιών Μπενάκη, Πλωτό Ναυτικό Μουσείο Θωρηκτό «Γεώργιος Αβέρωφ», κ.ά.
- ***Εκπαιδευτικά Συγκροτήματα:***
  - ✓ Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση: 12 Νηπιαγωγεία, 12 Δημοτικά
  - ✓ Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση: 5 Γυμνάσια, 4 Λύκεια
- ***Κοινόχρηστοι χώροι:*** πάρκο της μαρίνας Φλοίσβου, κ.ά.
- ***Υπηρεσίες Υγείας και Πρόνοιας:*** Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο, Μαιευτήριο ΡΕΑ, κ.ά.
- ***Οργανωμένους χώρους άθλησης:*** Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο, Ολυμπιακό κέντρο ΤΑΕΚ-ΒΟ-ΝΤΟ, κ.ά.



ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ - ΠΟΔΗΛΑΤΗ

Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου δεν διαθέτει δίκτυο πεζοδρόμων, παρά μόνο κάποια μεμονωμένα τμήματα.

- Πεζόδρομος πλησίον 5ου Γυμνάσιου Π. Φαλήρου (μεταξύ οδού Ζέφυρου και Χαρίτων)
- Πεζόδρομος Έλλης (μεταξύ Ηχούς και Υγείας)
- Ναϊάδων (πλησίον παιδικής χαράς Αμφιθέας & Ζαΐμη)
- Μεταξύ Αχαιών και Ορφέως
- Πεζόδρομος Ιουστινιανού
- Πεζόδρομος μεταξύ Λ. Αμφιθέας και οδού Αχιλλέως
- Πεζόδρομος οδού Αμφιτρίτης

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ - ΠΟΔΗΛΑΤΗ

<u>Οδοί με κυβόλιθο που εξυπηρετούν ήπιες μετακινήσεις:</u>

- Ένα τμήμα της οδού Αγίου Αλεξάνδρου
- Ένα τμήμα της οδού Αχιλλέως

ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ - ΠΟΔΗΛΑΤΗ

- Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Το ρυθμιστικό σχέδιο προτείνει το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, τμήμα του οποίου διέρχεται από τον Δήμο.

ΜΣΜ CONSULTING

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (Μ.Μ.Μ.)

Από τον Δήμο διέρχονται 18 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, (1) γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας και δύο (2) γραμμές ΤΡΑΜ (Τ6 «Σύνταγμα – Πικροδάφνη», Τ7 «Ασκληπιείο – Αγία Τριάδα»)

Αρ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Προγραμματισμένα Δρομολόγια (ΟΑΣΑ – Φεβρουάριος 2022)	Ημερήσια Ε.Κ. Καθημερινή Μάιος 2021	Ημερήσια Ε.Κ. Καθημερινή Μάιος 2019
101	Άλιμος – Ελληνικό	40	1.850	600
106	Αγ. Βαρβάρα – Στ. Συγγρού Φιξ (Κυκλική)	58	2.700	3.500
115	Γλυφάδα – Βουλιαγμένη - Κίτσι	7	100	70
126	Π. Φάληρο – Στ. Συγγρού Φιξ (Κυκλική)	58	3.100	3.800
130	Πειραιάς – Ν. Σμύρνη (Κυκλική)	36	2.150	2.750
131	Αμαξ. Αγ. Δημητρίου – Στ. Δάφνης (Κυκλική)	36	2.100	1.750
217	Πειραιάς – Αγ. Δημήτριος – Στ. Δάφνη (Κυκλική)	61	4.150	3.400
219	Στ. Καλλιθέα - Αγ. Δημήτριος	148	8.050	7.100
229	Πειραιάς – Αγ. Δημήτριος - Στ. Δάφνη	60	2.750	3.250
550	Π. Φάληρο - Κηφισιά	197	27.200	22.400
816	Ταύρος - Αγ. Δημήτριος	4	150	150
860	Π. Φάληρο – Γεν. Κρατικό Νίκαιας – Σχιστό Κερατσινίου	75	1.450	3.200
911	Στ. Καλλιθέας – Ιδρ. Τυφλών (Κυκλική)	20	450	530
Α1	Πειραιάς – Βούλα	159	5.750	9.950
Α2	Ακαδημία – Βούλα (μέσω Λ. Αμφιθέας)	174	7.300	11.600
Β1	Πειραιάς – Άνω Γλυφάδα	56	1.950	3.150
Β2	Στ. Συγγρού Φιξ – Αγ. Κοσμάς (μέσω παραλιακής) (Κυκλική)	81	2.700	6.350
Ε90	Πειραιάς – Πανεπιστημιούπολη (Σχολική Express)	8	80	500

Πηγή: ΟΑΣΑ

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (Μ.Μ.Μ.)

Επιβατική Κίνηση ΤΡΑΜ

Έτος	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Επιβατική Κίνηση	14.482.000	13.722.000	13.787.000	13.018.000	5.900.182	5.905.913

Πηγή: ΟΑΣΑ

Δημοτική Συγκοινωνία

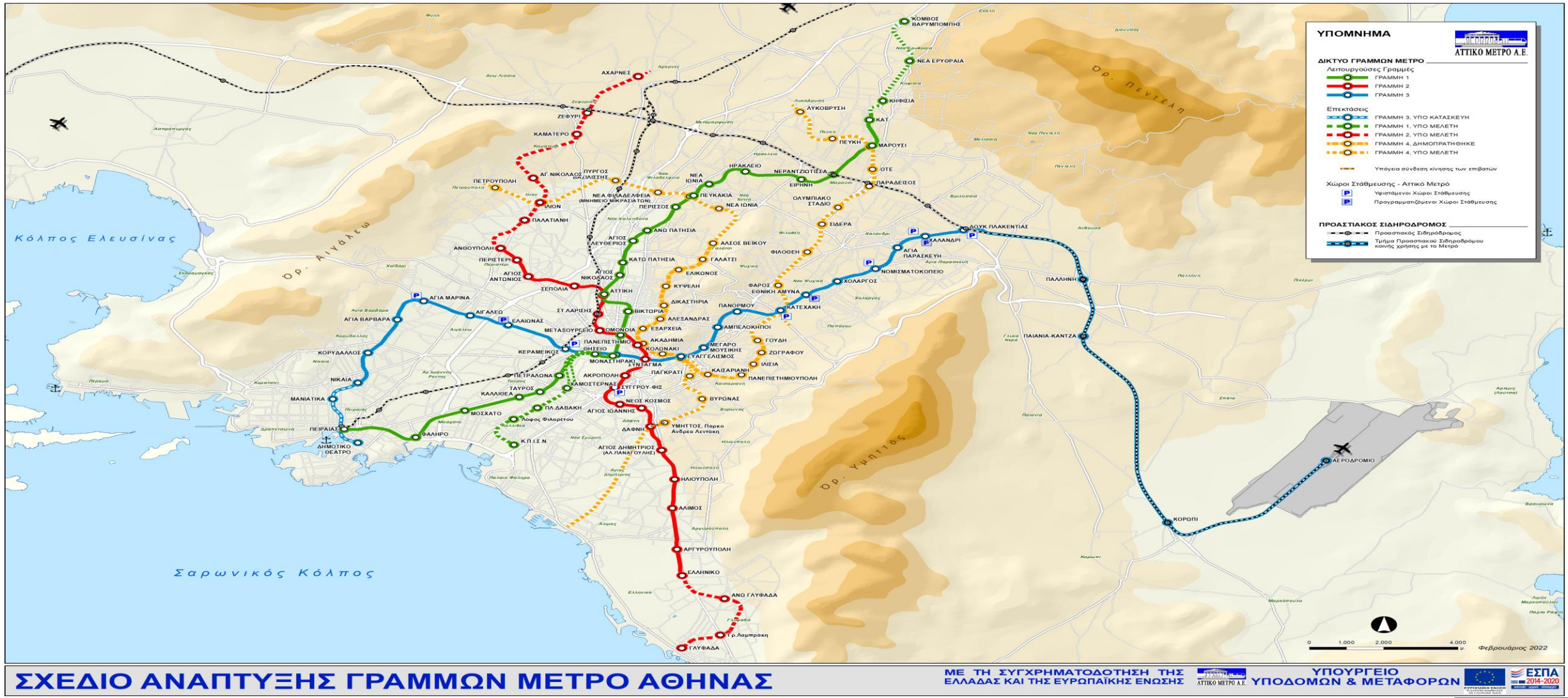
Πηγή: https://palaiofaliro.gr/chartes/

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΜΣΤ

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. Πρωτοκόλλου ανάρτηση 147315/13.05.2022, έχει ξεκινήσει η υποβολή προτάσεων για την εκπόνηση:

- Προκαταρκτικής Μελέτης για τη σύνδεση της γραμμής 1 με το Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρου Νιάρχου (ΚΠΙΣΝ)
- Προμελέτης της Γραμμής 4 για το τμήμα «Ευαγγελισμός – Ηλιούπολη»
- Προκαταρκτικής μελέτης και προμελέτης για το τμήμα της Γραμμής 2 «Ελληνικό – Γλυφάδα»
- Προμελέτης για τη Γραμμή 4 στο τμήμα «Άλσος Βεΐκου – Πετρούπολη»
- Επιπλέον, η δημιουργία νέου Κυβερνητικού Πάρκου με την επωνυμία «Ανδρέας Λεντάκης», στις εγκαταστάσεις της ΠΥΡΚΑΛ, αλλάζει τον σχεδιασμό του τμήματος Γ της γραμμής 4 του Μετρό. Προτείνεται η αλλαγή της χάραξης να πηγαίνει στην ΠΥΡΚΑΛ, αντί της Άνω Ηλιούπολης, με προοπτική επέκτασης προς τον Άλιμο.

ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΜΣΤ



ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

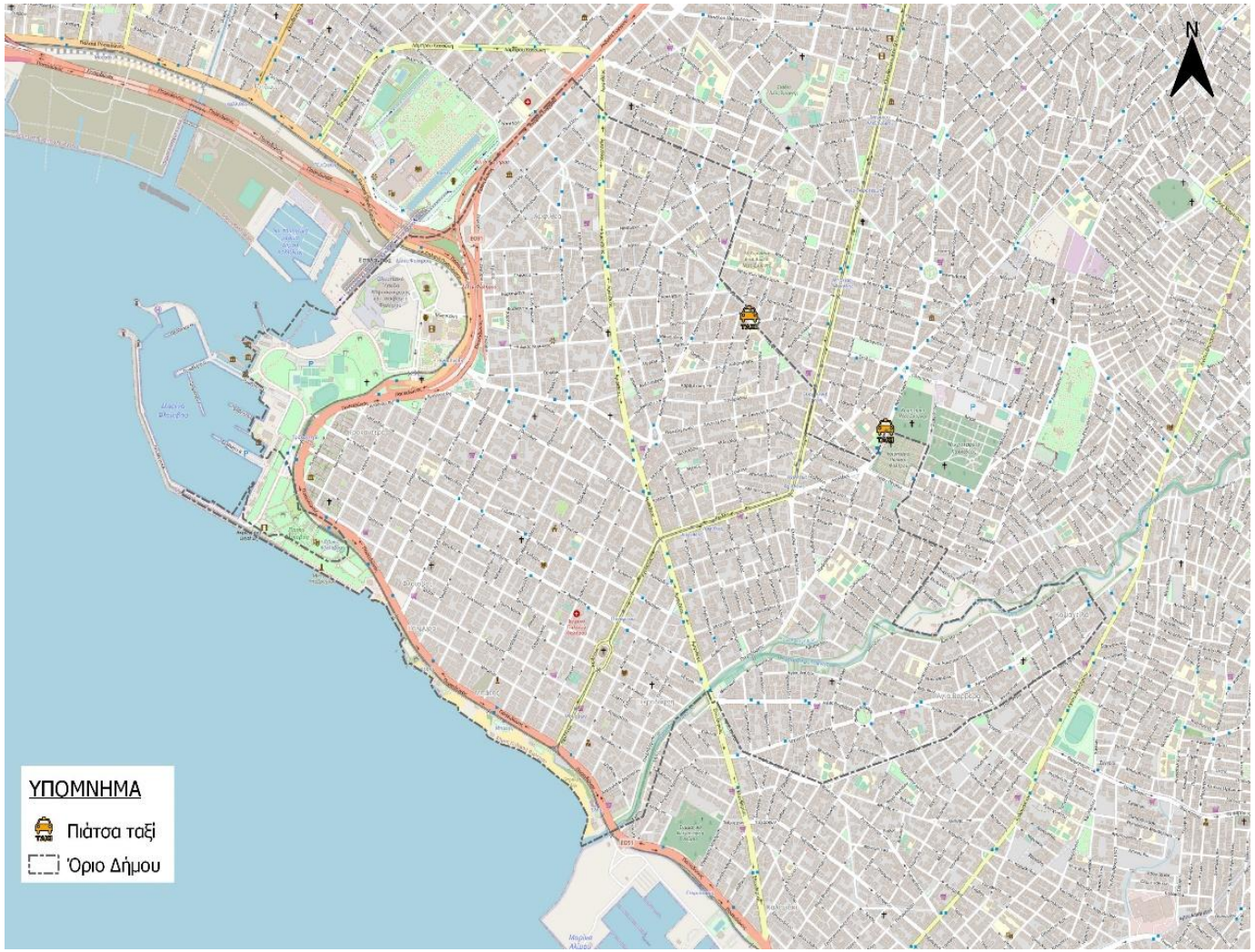
- *% Ενδοδημοτικών Μετακινήσεων*
  - *17%*

- *% Μετακινήσεων με Δημόσια Συγκοινωνία*
  - *45,8%*
- *% Μετακινήσεων με ΙΧ*
  - *40,7%*
- *% Μετακινήσεων με Δίκυκλα*
  - *4,0%*
- *% Μετακινήσεων με ΤΑΞΙ*
  - *3,0%*

ΘΕΣΕΙΣ ΤΑΞΙ

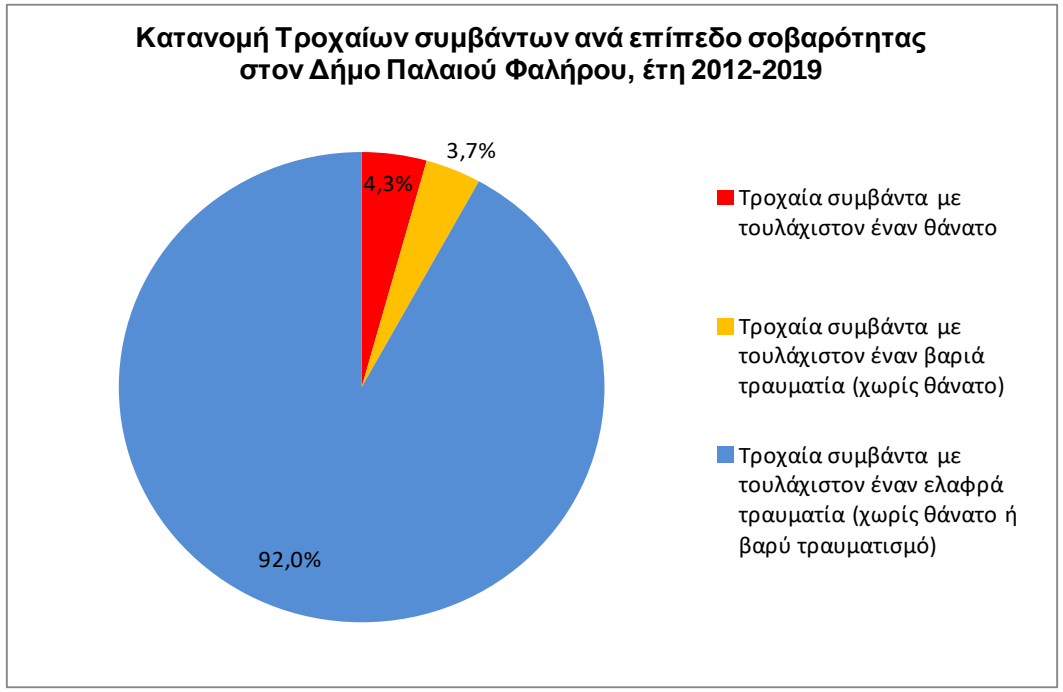
Σύμφωνα με τον σύλλογο ταξί δεν υπάρχουν χωροθετημένες νόμιμες πιάτσες ταξί. Ωστόσο, σύμφωνα με απόφαση του ΟΑΣΑ το 2013, έχουν εγκριθεί οι δύο ακόλουθες νόμιμες θέσεις (πιάτσες) ΤΑΞΙ στα εξής σημεία/περιοχές του Δήμου:

- Στην οδό Παμφυλίας, για πέντε (5) θέσεις στάθμευσης οχημάτων, παρά την οδό.
- Στην οδό Αγίας Σοφίας για πέντε (5) θέσεις στάθμευσης οχημάτων, κάθετα στο κράσπεδο.



ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

- Στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου λαμβάνουν χώρα ετησίως 81 τροχαία συμβάντα, το 8,0% των οποίων είναι σοβαρά (με νεκρό ή βαριά τραυματία).
- Στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου καταγράφονται ετησίως 19,0 τροχαία συμβάντα με εμπλεκόμενο πεζό στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου



Δήμος Παλαιού Φαλήρου	
Έτος	Πλήθος τροχαίων συμβάντων με εμπλεκόμενο πεζό
2012	24
2013	17
2014	16
2015	22
2016	21
2017	15
2018	19
2019	18
Σύνολο	***152***
Ποσοστό επί του συνόλου	**23,5%**
Συμβάντα/έτος	**19,0**

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ

Α/Α	Κωδικός Σταθμού	Χρονική περίοδος	Ώρα Έναρξης	Ώρα Λήξης	Σημείο καταγραφής στο οδικό δίκτυο			ΡΕΥΜΑ (1) ΠΡΟΣ	ΡΕΥΜΑ (2) ΠΡΟΣ	Διαστάσεις διατομής οδικού τμήματος	
					Οδός (Σύνδεσμος):	Μεταξύ της οδού:	Και της οδού:			ΡΕΥΜΑ (1)	ΡΕΥΜΑ (2)
1	Δ1	20/2/2022-23/02/2022	18:15	9:45	Αφροδίτης	Νηρέως	Άτλαντος	Μονόδρομος	-	Πεζοδρόμιο δεξιά: 2,86μ. Οδόστρωμα: 5,78μ. Πεζοδρόμιο αριστερά: 3,50μ.	
2	Δ2	20/2/2022-23/02/2022	18:30	Κόπηκε στις 05:00π.μ.και επανασυνδέθηκε στις 12:00π.μ. τη Δευτέρα 21/02/2022 και ξανακόπηκε στις 05:00π.μ. την Τετάρτη 23/02/2022	Ναϊάδων	Πρωτέως	Νηρηίδων	Μονόδρομος	-	Πεζοδρόμιο δεξιά: 3,86μ. Οδόστρωμα: 6,40μ. Πεζοδρόμιο αριστερά: 3.95μ.	
3	Δ3	20/2/2022-23/02/2022	18:30	Κόπηκε στις 05:00π.μ.και επανασυνδέθηκε στις 12:00π.μ. τη Δευτέρα 21/02/2022 και ξανακόπηκε στις 05:00π.μ. την Τετάρτη 23/02/2022	Πρωτέως	Αφροδίτης	Ναϊάδων	Μονόδρομος	-	Πεζοδρόμιο δεξιά: 1,95μ. Οδόστρωμα: 7,90μ. Πεζοδρόμιο αριστερά: 2,09μ.	
4	Δ4	20/2/2022-23/02/2022	22:00	Κόπηκε στις 06:00 π.μ. την Τετάρτη 23/02/2022	Αγ. Αλεξάνδρου	Αφροδίτης	Ναϊάδων	Μονόδρομος	-	Πεζοδρόμιο δεξιά: 3,80μ. Οδόστρωμα: 3,70μ. Πεζοδρόμιο αριστερά: 5,16μ.	
5	Δ5	23/2/2022-25/2/2022	10:45	12:15	Αιόλου	Αφροδίτης	Ναϊάδων	Μονόδρομος	-	Πεζοδρόμιο δεξιά: 5,80μ. Οδόστρωμα: 6,00μ. Πεζοδρόμιο αριστερά: 5,80μ.	
6	Δ6	23/2/2022-25/2/2022	11:45	12:30	Ζησιμοπούλου	Ηχούς	Ελληνίδων	Κέντρο Φαλήρου	Συγγρού	Πεζοδρ.: 2,70μ. Οδόστρ.: 3,68μ.	Πεζοδρ.: 1,9μ. Οδόστρ.: 3,68μ.
7	Δ7	23/2/2022-25/2/2022	12:15	13:00	Καλυψούς	Ήβης	Τερψιχόρης	Μονόδρομος	-	Πεζοδρόμιο δεξιά: 3,55μ. Οδόστρωμα: 6,90μ. Πεζοδρόμιο αριστερά: 3,37μ.	
8	Δ8	23/2/2022-25/2/2022	13:00	13:10	Λ. Αγ. Βαρβάρας	Αγ. Λαύρας	Φαιάκων	Ι.Ν. Αγ. Βαρβάρας	Πλατεία Φιλικής Εταιρείας	Πεζοδρ.: 1,4μ. Οδόστρ.: 5,14μ.	Πεζοδρ.: 2,85μ. Οδόστρ.: 5,14μ.

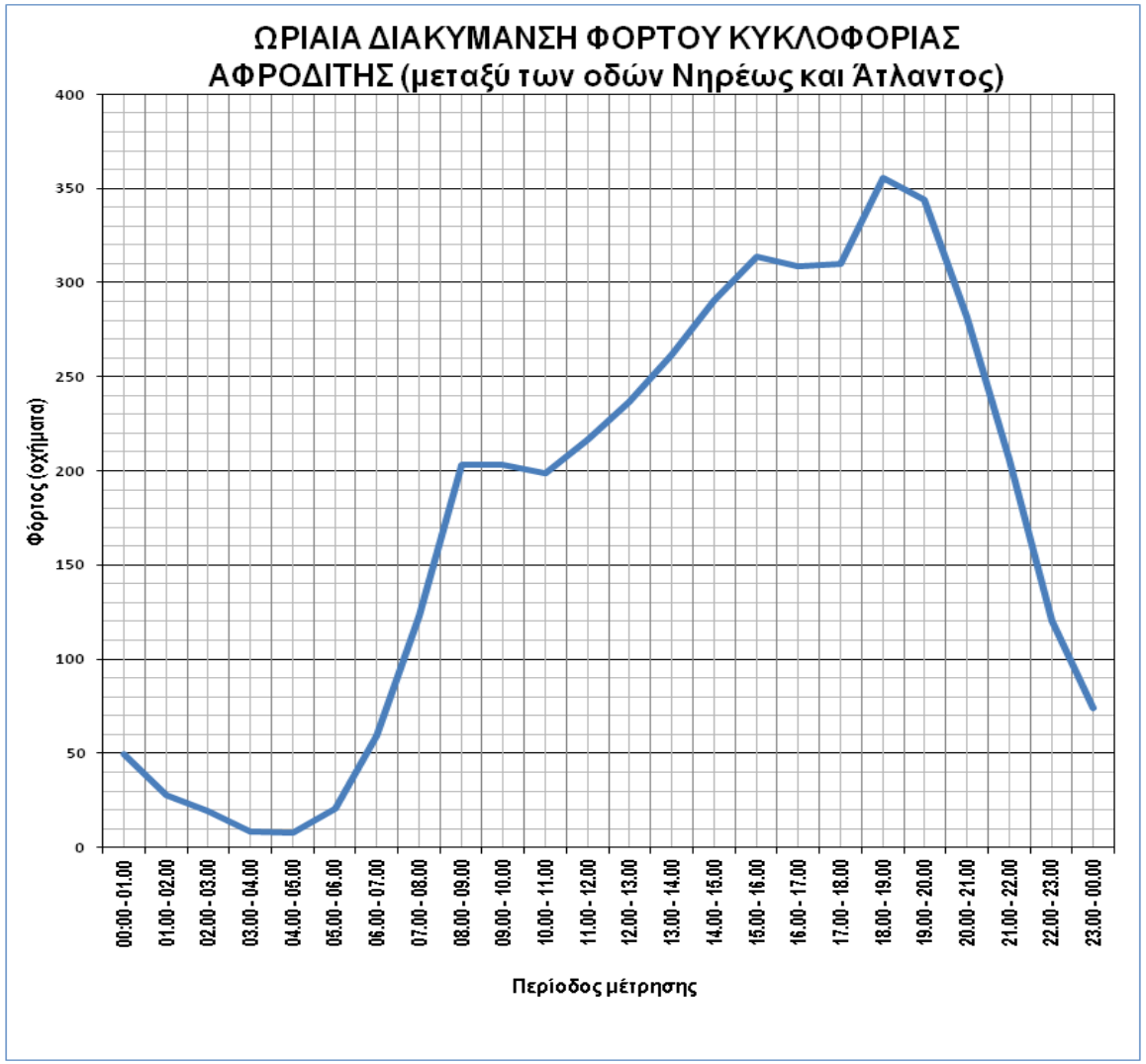
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ

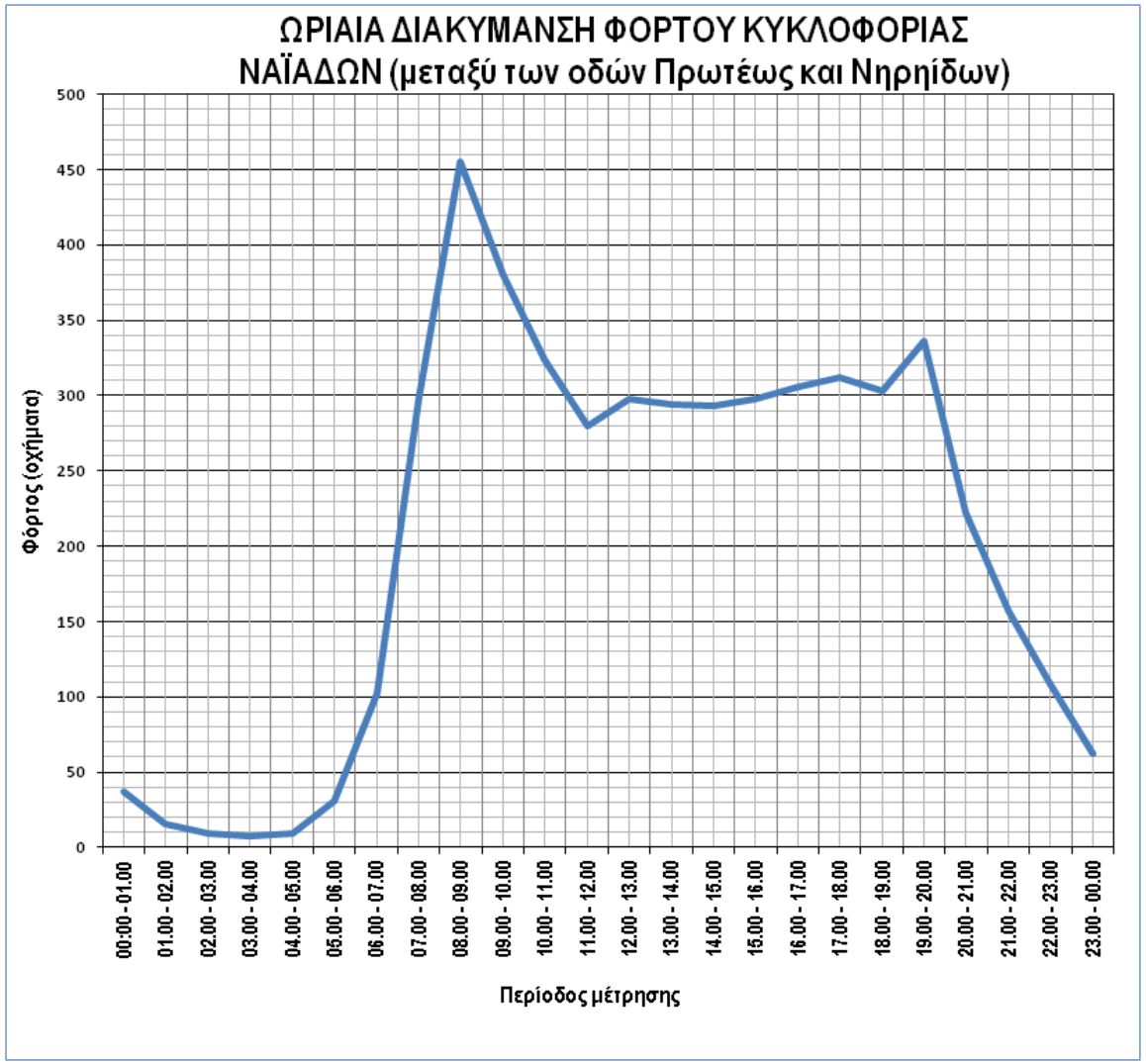
ΚΩΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΠΡΟΣ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ			
			24ωρο (Μ.Ο. Καθημερινής)	Αιχμή (Καθημερινής)	% Αιχμής	Συντ. Κατευθ.
Δ1	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ (μεταξύ Νηρέως και Άτλαντος)	Μονόδρομος προς Άτλαντος	4.240	356	8,39%	-
		ΣΥΝΟΛΟ	**4.240**			
Δ2	ΝΑΙΑΔΩΝ (μεταξύ Πρωτέως και Νηρηίδων)	Μονόδρομος προς Πρωτέως	4.940	455	9,21%	-
		ΣΥΝΟΛΟ	**4.940**			
Δ3	ΠΡΩΤΕΩΣ (μεταξύ Αφροδίτης και Ναϊάδων)	Μονόδρομος προς Αφροδίτης	5.805	479	8,25%	-
		ΣΥΝΟΛΟ	**5.805**			
Δ4	ΑΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ (μεταξύ Αφροδίτης και Ναϊάδων)	Μονόδρομος προς Ναϊάδων	7.688	579	7,52%	-
		ΣΥΝΟΛΟ	**7.688**			
Δ5	ΑΙΟΛΟΥ (μεταξύ Ναϊάδων και Αφροδίτης)	Μονόδρομος προς Αφροδίτης	2.233	205	9,16%	-
		ΣΥΝΟΛΟ	**2.233**			
Δ6	ΖΗΣΙΜΟΠΟΥΛΟΥ (μεταξύ Ηχούς και Ελληνίδων)	Ρεύμα προς Κέντρο Φαλήρου	5.857	526	8,97%	55,26%
		Ρεύμα προς Συγγρού	4.742	398	8,38%	44,74%
		ΣΥΝΟΛΟ	**10.598**			
Δ7	ΚΑΛΥΨΟΥΣ (μεταξύ Ήβης Αθανασιάδου και Τερψιχόρης)	Μονόδρομος προς Τερψιχόρης	15.453	1.347	8,72%	-
		ΣΥΝΟΛΟ	**15.453**			
Δ8	Λ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑΣ (μεταξύ Αγ. Λαύρας και Φαιάκων)	Ρεύμα προς Ι.Ν. Αγ. Βαρβάρας	10.198	755	7,40%	53,22%
		Ρεύμα προς Πλατεία Φιλικής Εταιρείας	8.964	624	6,96%	46,78%
		ΣΥΝΟΛΟ	**19.162**			
	Σύνολο ΣΤΑΘΜΩΝ 24ωρου ΦΟΡΤΟΥ		**50.956**			

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ

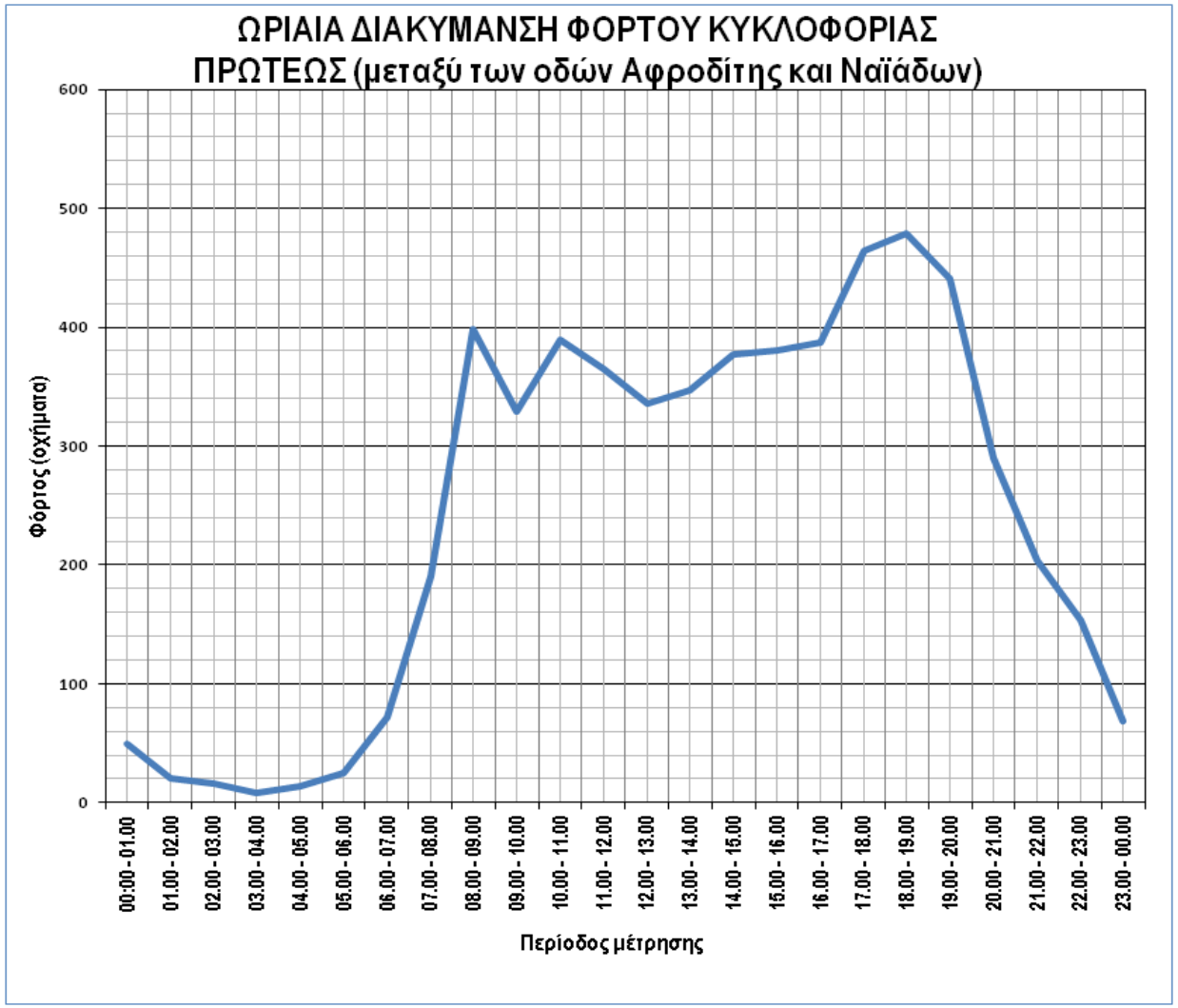
- Συνολικά στους οκτώ (8) σταθμούς μετρήσεων καταγράφηκαν 50.956 οχήματα κατά μέσο όρο καθημερινής, με τους μεγαλύτερους φόρτους να εμφανίζονται στην οδό Καλυψούς με ~15.500 οχήματα την καθημερινή και ποσοστό ώρας αιχμής που ανέρχεται στο 8,97%.
- Το ζεύγος μονοδρόμων Ναϊάδων/ Αφροδίτης παρουσιάζει ισοκατανομή στους φόρτους, που φθάνουν τα ~4.240 - 4.940 οχήματα ανά ημέρα, και αιχμές που αλληλοσυμπληρώνονται. Η οδός Ναϊάδων παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αιχμή το πρωί (08:00-09:00) και η οδός Αφροδίτης το απόγευμα (18:00-19:00).
- Αντίστοιχα και στην οδό Ζησιμοπούλου (μεταξύ των οδών Ηχούς και Ελληνίδων), η πρωινή αιχμή είναι σημαντικότερη στο ρεύμα προς τη Λ. Συγγρού, κάτι που αντιστρέφεται κατά την απογευματινή αιχμή, με το ρεύμα προς το κέντρο του Δήμου.
- Τέλος, οι μετρήσεις στη Λ. Αγίας Βαρβάρας (μεταξύ των οδών Αγ. Λαύρας και Φαιάκων) δεν παρουσιάζουν ισοκατανομή, με το ρεύμα προς τον Άγιο Δημήτριο να υπερτερεί κατά 10% περίπου από το αντίθετο ρεύμα. Αναλύοντας περαιτέρω τις ωριαίες μετρήσεις, το χρονικό διάστημα (03:00-10:00) υπερτερεί το ρεύμα προς το Παλαιό Φάληρο/ Πλατεία Φιλικής Εταιρείας, ενώ για όλες τις υπόλοιπες ώρες της ημέρας το ρεύμα προς τον Άγιο Δημήτριο παρουσιάζεται σταθερά αυξημένο.

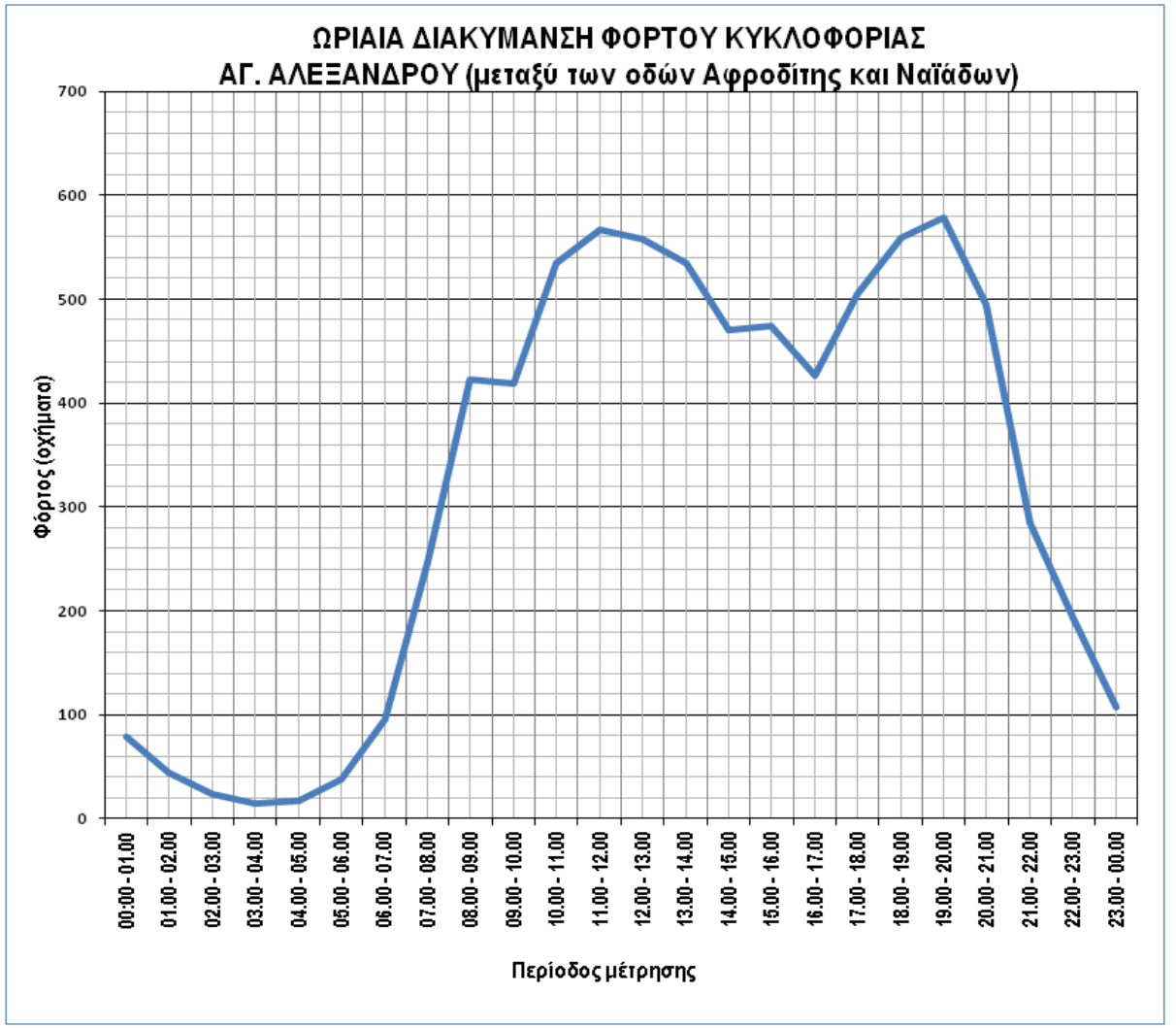
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ



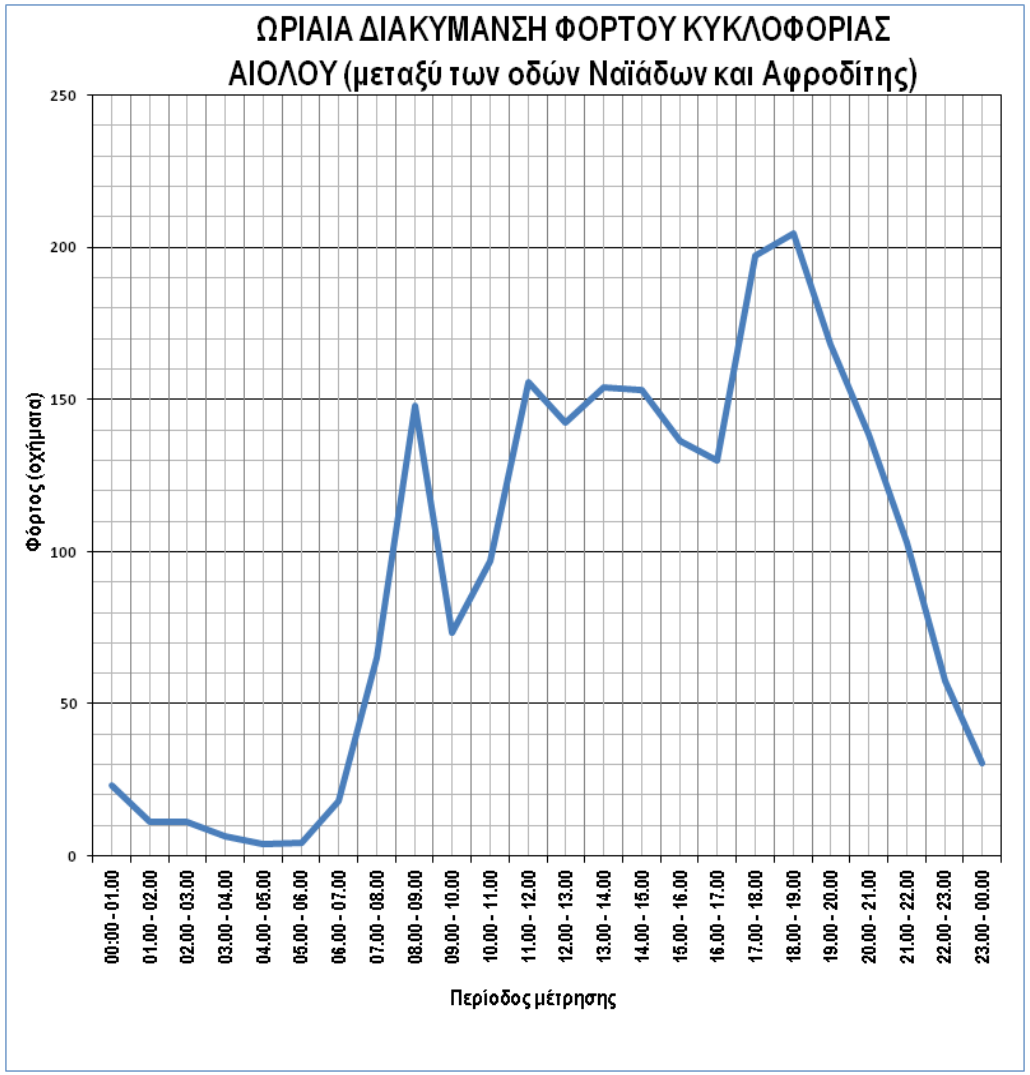


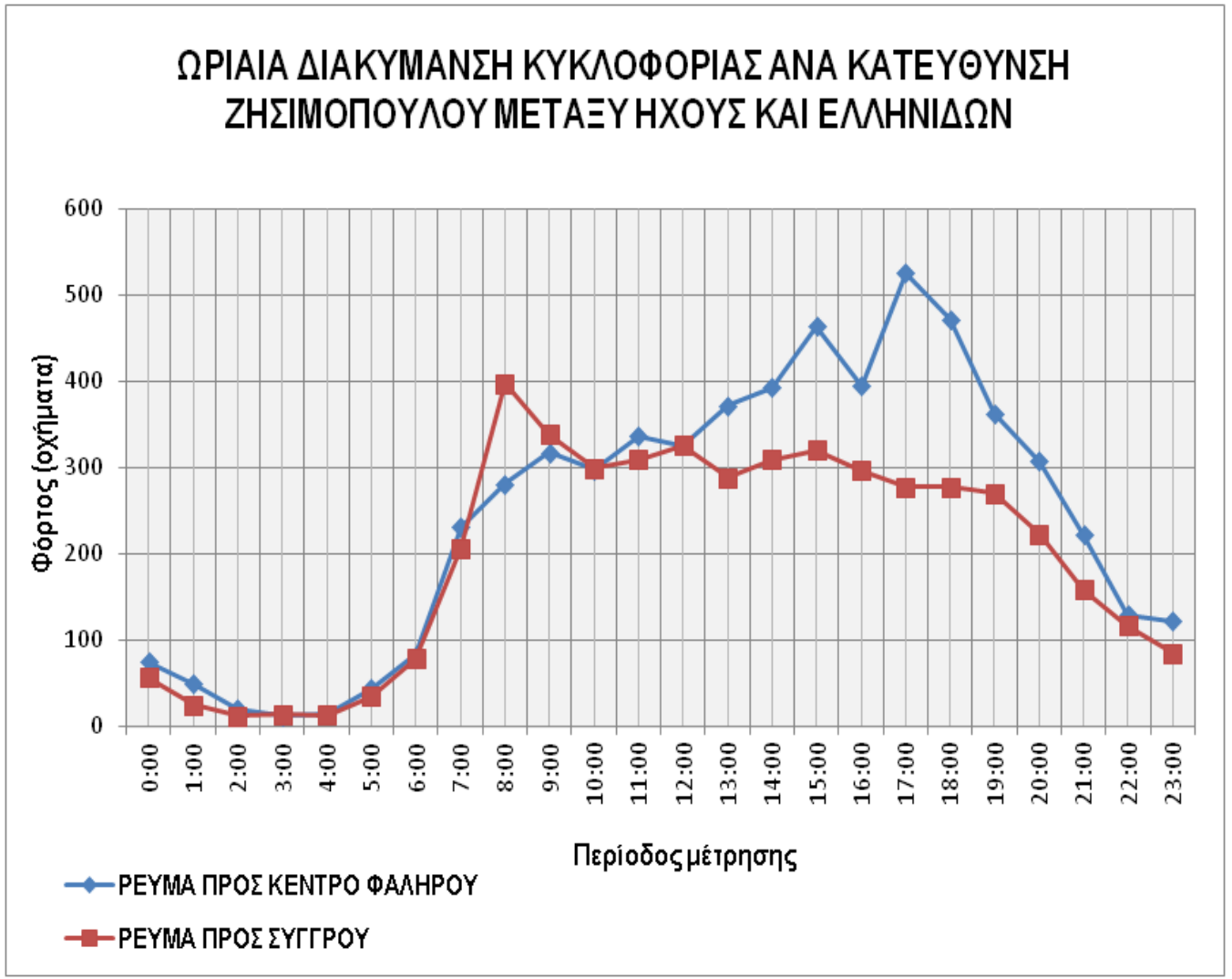
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ





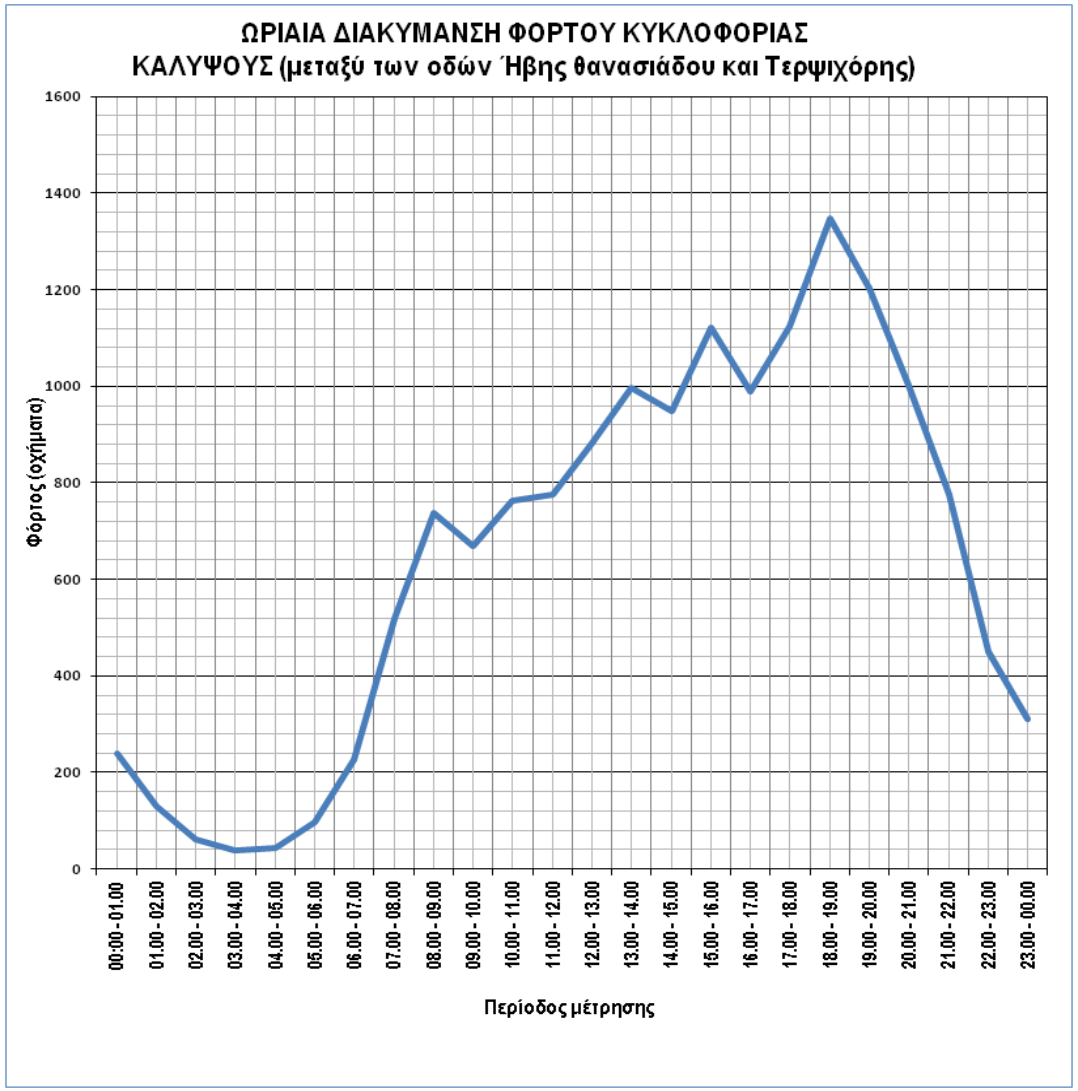
ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ

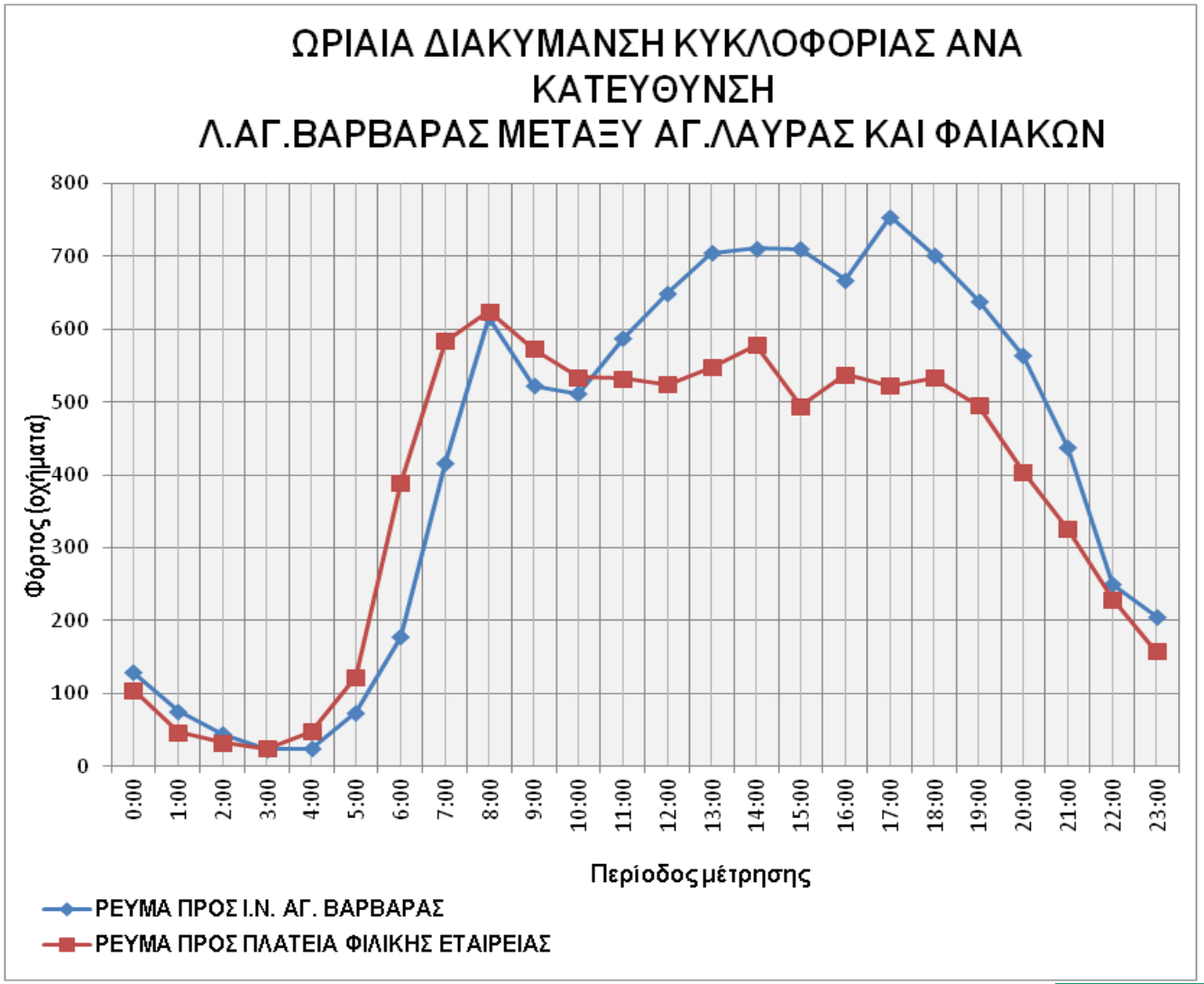




ΜΣΜ CONSULTING

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΜΑΤΩΝ ΜΕΤΡΗΤΩΝ





ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Κυκλοφοριακός φόρτος στη Λ. Ποσειδώνος

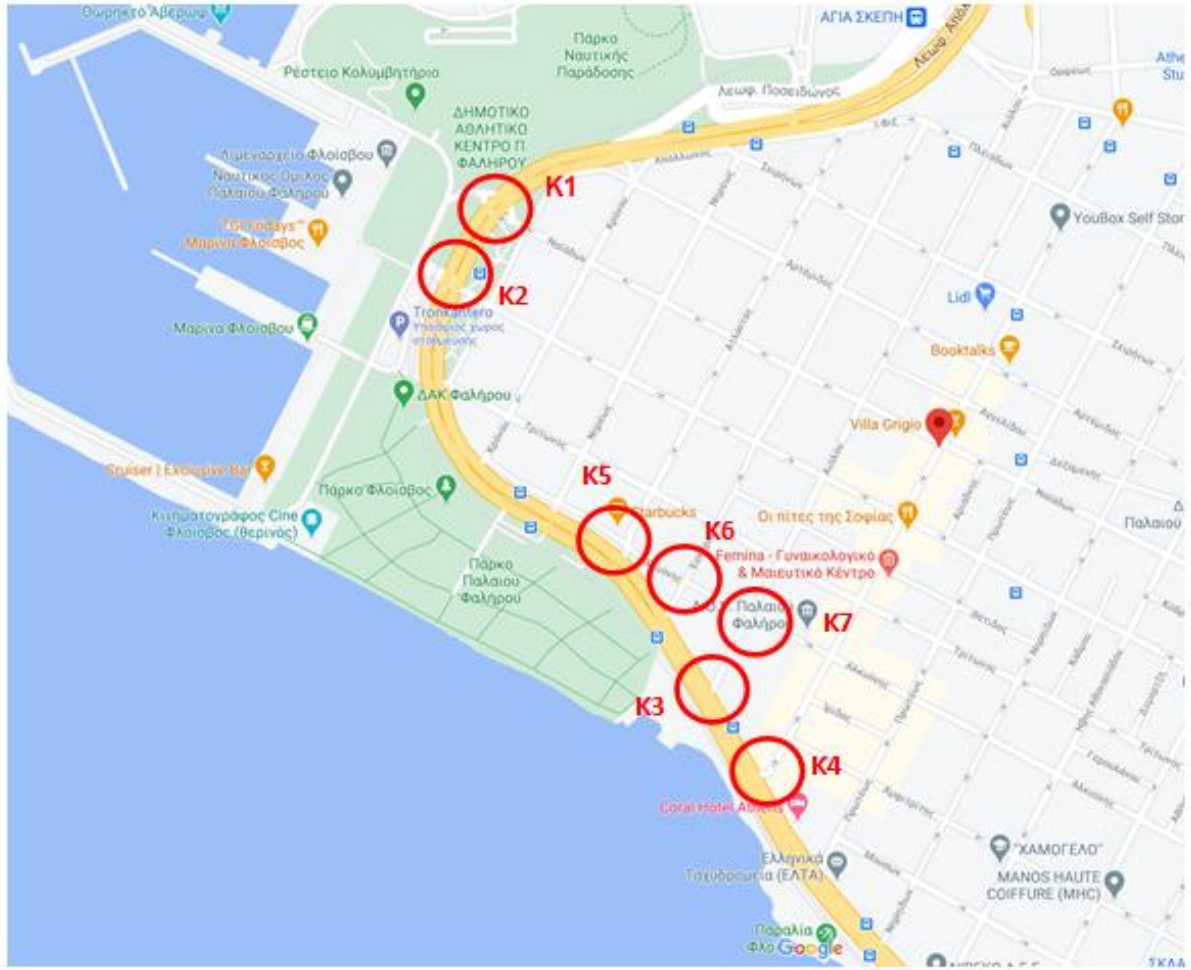
Σταθμός ΚΔΚ	Ημ/νία	Ημέρα	00:00-01:00	01:00-02:00	02:00-03:00	03:00-04:00	04:00-05:00	05:00-06:00	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ
MS169	2-Νοε-2021	Τρίτη	643	446	258	188	212	524	1.637	3.181	3.086	**3.338**	2.944	2.749	2.634	2.612	2.689	2.885	2.702	2.646	2.404	2.224	1.888	1.675	1.240	948	**45.753**
MS171	2-Νοε-2021	Τρίτη	572	340	207	170	219	527	1.498	2.511	2.788	2.702	1.954	1.821	1.819	1.922	2.166	2.141	2.311	**3.152**	2.927	2.518	2.253	1.976	1.380	866	**40.740**
																										ΣΥΝΟΛΟ	***86.493***

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

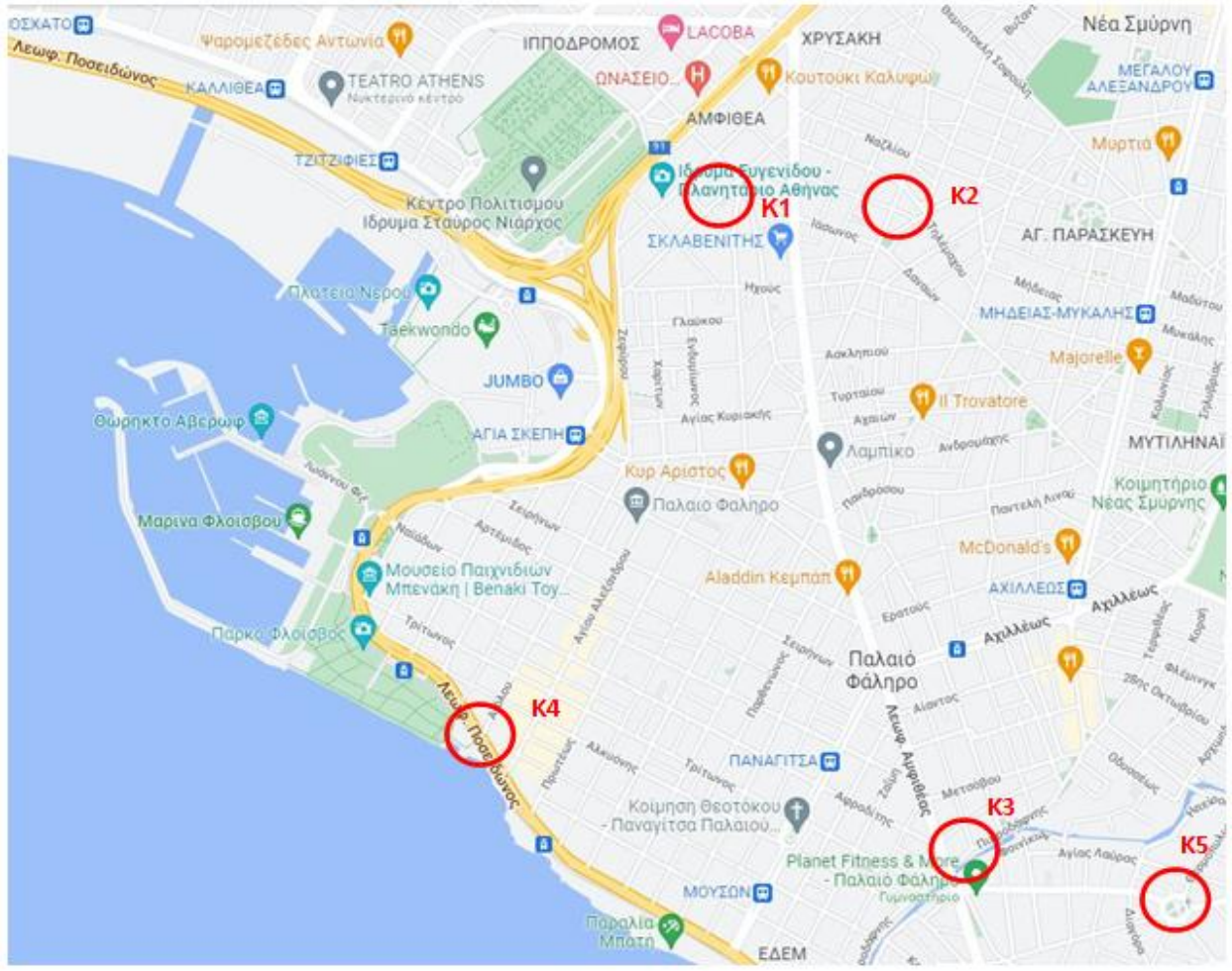
Κυκλοφοριακός φόρτος στη Λ. Αμφιθέας

Σταθμός ΚΔΚ	Ημ/νία	Ημέρα	00:00-01:00	01:00-02:00	02:00-03:00	03:00-04:00	04:00-05:00	05:00-06:00	06:00-07:00	07:00-08:00	08:00-09:00	09:00-10:00	10:00-11:00	11:00-12:00	12:00-13:00	13:00-14:00	14:00-15:00	15:00-16:00	16:00-17:00	17:00-18:00	18:00-19:00	19:00-20:00	20:00-21:00	21:00-22:00	22:00-23:00	23:00-24:00	ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ
MS904	2-Νοε-2021	Τρίτη	309	164	67	72	66	152	551	1.236	1.717	1.615	1.442	1.390	1.621	1.763	1.777	1.824	1.829	**1.867**	1.848	1.777	1.682	1.220	814	480	**27.283**
MS905	2-Νοε-2021	Τρίτη	331	189	134	75	75	163	547	1.255	1.342	1.226	1.311	1.318	1.300	1.306	1.388	1.423	1.439	1.479	**1.538**	1.374	1.216	1.015	608	488	**22.540**
																										ΣΥΝΟΛΟ	***49.823***

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ



Μετρήσεις παλαιότερων ετών



Καινούργιες μετρήσεις

ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Αγ. Αναργύρων – Λ. Αμφιθέας – παρ. Λ. Συγγρού – παρ. Λ. Ποσειδώνος (Περιοχή 1) και στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Δημητρακοπούλου – Τερψιθέας – Μάμαλη – Αχιλλέως (Περιοχή 2).

Περιοχή 1	Πλήθος	Ποσοστό
Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα	454	59,3%
Παράνομα σταθμευμένα οχήματα	312	40,7%
Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων	**766**	**100%**

Περιοχή 2	Πλήθος	Ποσοστό
Νόμιμα σταθμευμένα οχήματα	263	63,5%
Παράνομα σταθμευμένα οχήματα	151	36,5%
Σύνολο σταθμευμένων οχημάτων	**414**	**100%**

ΘΟΡΥΒΟΣ

Δείκτης κυκλοφοριακού θορύβου, L_{den}

Δείκτης κυκλοφοριακού θορύβου, L_{night}

Πηγή: «Αξιολόγηση Περιβαλλοντικού θορύβου στο πλαίσιο εφαρμογής της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ για τα ΠΣ Αθήνας – Θεσσαλονίκης & Σερρών. Μελέτη Μ.5 – Ν. Αθήνα»/ Δ' ΣΤΑΔΙΟ

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY
ΟΡΙΣΜΟΣ

- Οι Leslie et al (2006) αναφέρουν τη βαδισιμότητα ως:

«ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατούν με σκοπό τη σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία.»

- Ο Litman (2003) αναφέρεται στη βαδισιμότητα ως:

«η ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρετικότητα»

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY

Οι πέντε (5) βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μια περιοχής είναι:

- Η **συνδεσιμότητα** (connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων**, **ελκυστικών τοπίων και αρχιτεκτονικής** και η **αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY

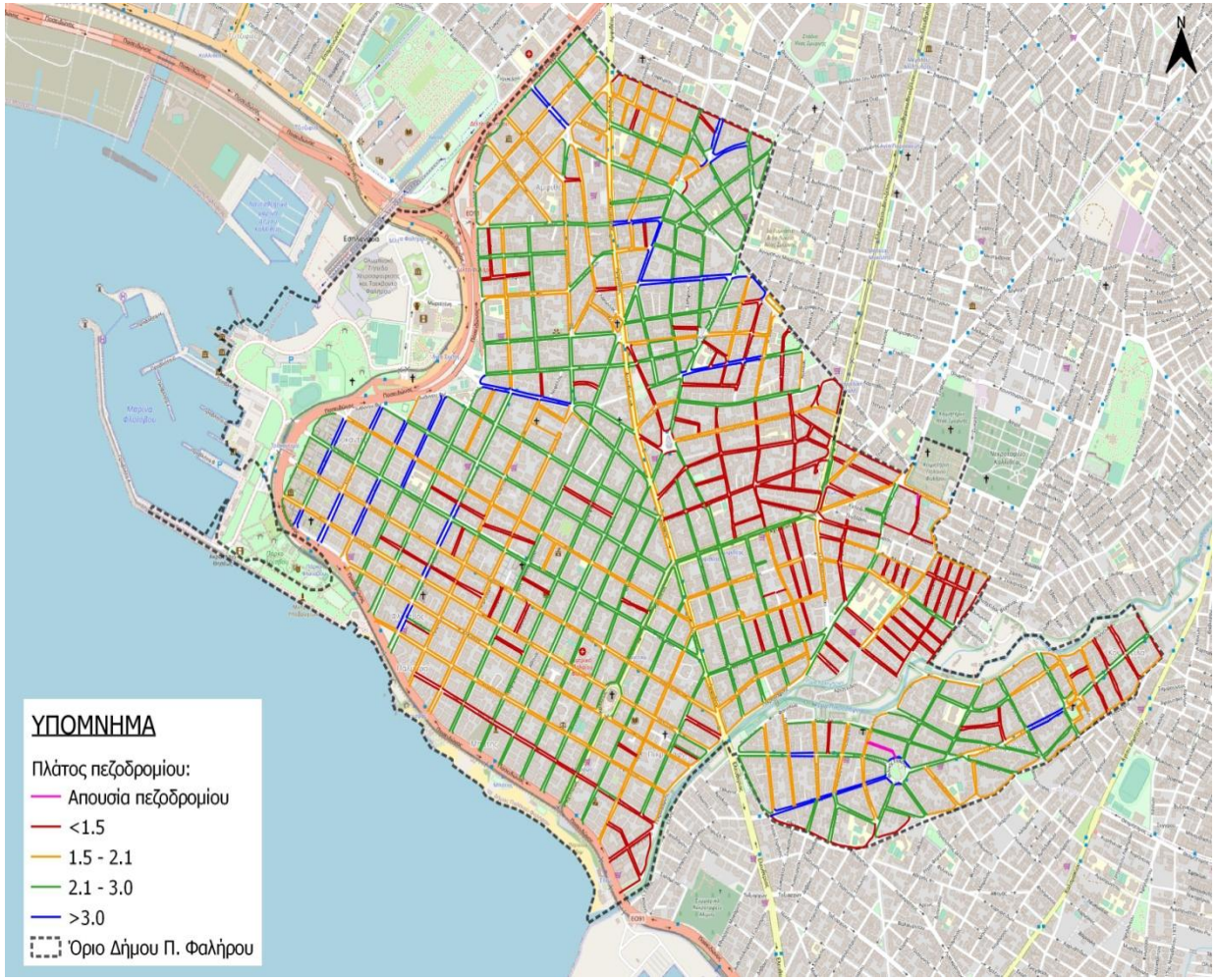
Τα χαρακτηριστικά μια βατής γειτονιάς είναι (walkscore.com):

- Το κέντρο, λειτουργεί ως ένας ενιαίος δημόσιος χώρος με πεζοδρομήσεις και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας
- Υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, έτσι ώστε να υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και συχνή δημόσια συγκοινωνία
- Μεικτά εισοδήματα και μεικτές χρήσεις γης, για να είναι προσιτή η στέγαση κοντά στις εμπορικές χρήσεις γης
- Δημόσιοι χώροι πρασίνου, που ευνοούν τη συνάθροιση και το παιχνίδι
- Σχεδιασμός με επίκεντρο τον πεζό
- Ύπαρξη σχολείων και χώρων εργασίας σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες
- Σχεδιασμός των δρόμων με βάση τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας

ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

- Τα μεγαλύτερα πλάτη πεζοδρομίου εντοπίζονται σε τμήματα της οδού Εσπέρου, Κρόνου, Ιωάννου Φιξ, Ανδρομάχης και στην πλατεία Φιλικής Εταιρείας.
- Το μέσο σταθμισμένο πλάτος των υποδομών ανηγμένο ως προς το μήκος του δικτύου ισούται με **2,3 μέτρα.**

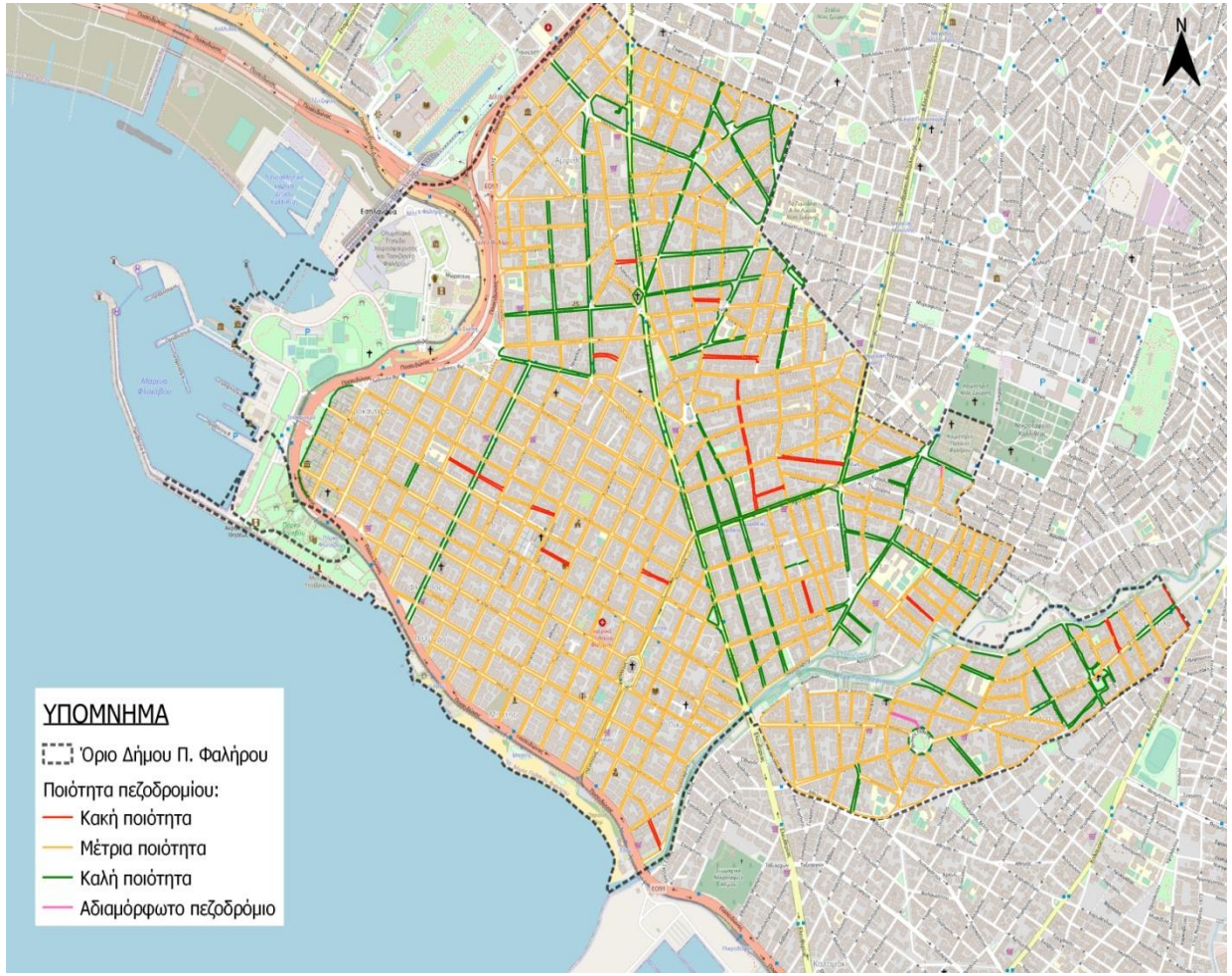
	Μήκος (m)	Ποσοστό ως προς το συνολικό μήκος
Απουσία πεζοδρομίου	279,6	0,2%
<1,5	30.931,8	20,2%
1,5-2,1	52.128,5	34,0%
2,1-3	62.165,5	40,6%
>3	7.744,9	5,1%
Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	153.250	100,0%
Μέσο σταθμισμένο πλάτος ανηγμένο ως προς το μήκος	2,3	



ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ

- Η πλειοψηφία των πεζοδρομίων διαθέτει μέτρια ποιότητα, σε ποσοστό 76,7%.
- Τα πεζοδρόμια με καλή ποιότητα πεζοδρομίου συγκεντρώνουν ποσοστό ~20%.

	Μήκος (m)	Ποσοστό ως προς το συνολικό μήκος
Απουσία πεζοδρομίου	279,6	0,2%
Κακή	4.494,5	2,9%
Μέτρια	117.582	76,7%
Καλή	30.894,6	20,2%
Συνολικό μήκος πεζοδρομίων	153.250	



ΜΣΜ CONSULTING

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (1/3)

- Οδικοί άξονες με μεγάλους φόρτους και υψηλές ταχύτητες, διαμπερούς ή/και υπερτοπικής σημασίας που προκαλούν αποκοπή του αστικού ιστού (π.χ. Λ. Ποσειδώνος, Λ. Αμφιθέας, Λ. Συγγρού). Ιδιαίτερο πρόβλημα λόγω της Λ. Ποσειδώνος που αποκόπτει την πόλη από το παραλιακό μέτωπο.

- Έντονο πρόβλημα **στάθμευσης ΚΑΙ παράνομης στάθμευσης**:
  - Υψηλή ζήτηση για στάθμευση κυρίως στο παραλιακό μέτωπο
  - Υπάρχουν οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού

- Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ
- Περιοχές έντονης συνύπαρξης πεζών και οχημάτων

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (2/3)

- Το Δημοτικό οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από ανεπαρκή πεζοδρόμια και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δημιουργώντας συχνά συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα.

- Έλλειψη δικτύου πράσινων διαδρομών (ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, κλπ)

- Έλλειψη λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων

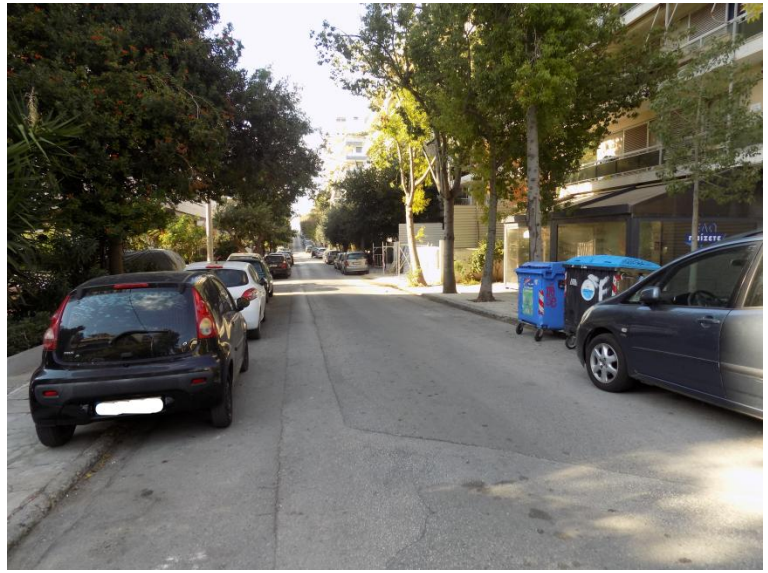
- Αδυναμία στην προσβασιμότητα των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)

- Τέλος, ιδιαίτερα σε θύλακες κατοικίας, η εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, κλπ), ΑΜΕΑ/ ΑΜΚ και το καθεστώς της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων υστερεί και χρήζει βελτίωσης

ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ (3/3)

Ναϊάδων, λήψη από Αιόλου προς Εσπέρου

Θέτιδος, λήψη από Νηρηίδων προς Πρωτέως



Τρίτωνος, λήψη από Άτλαντος προς Νηρέως

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας

2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα

3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου ΜΜΜ

4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων και μείωση της ταχύτητας

5. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με τα Κέντρα, τους χώρους Πολιτισμού, εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

6. Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση

7. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)

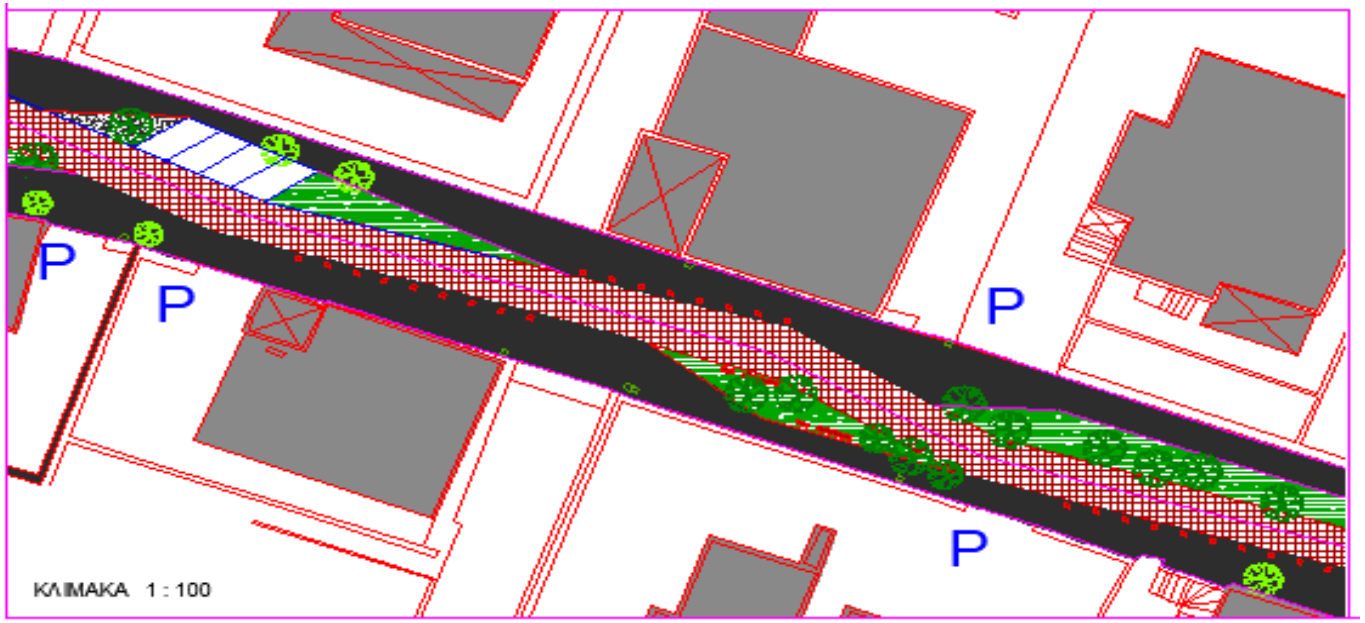
8. Βελτιώσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας

9. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας και ενθάρρυνση εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης

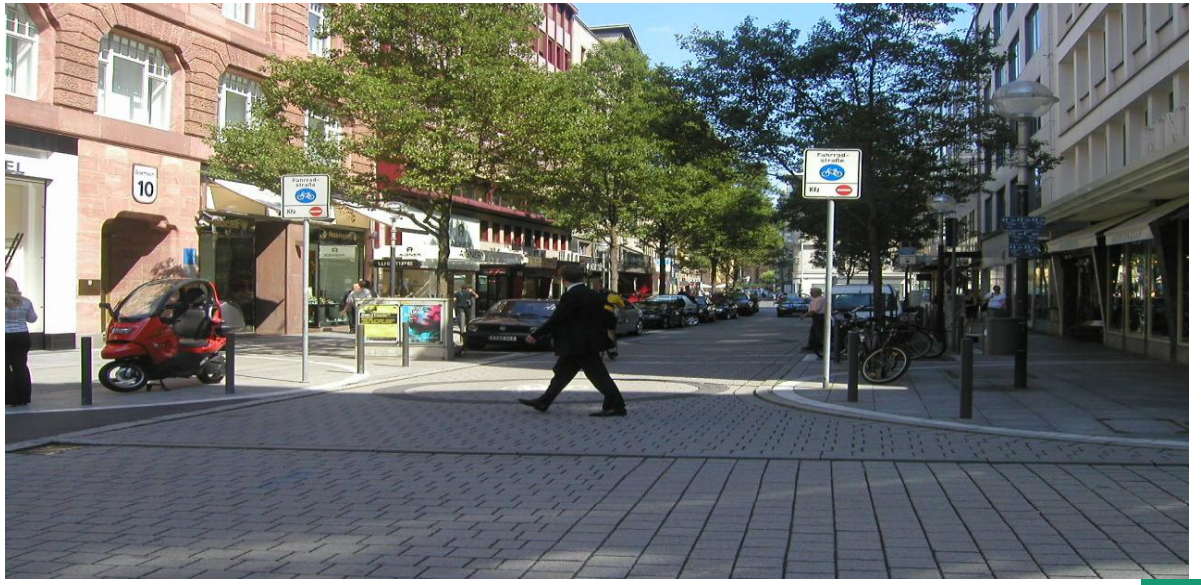
10. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης και ανάδειξη νέων χώρων

Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπνοια με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Ήπιας Κυκλοφορίας



Διαβάσεις Πεζών

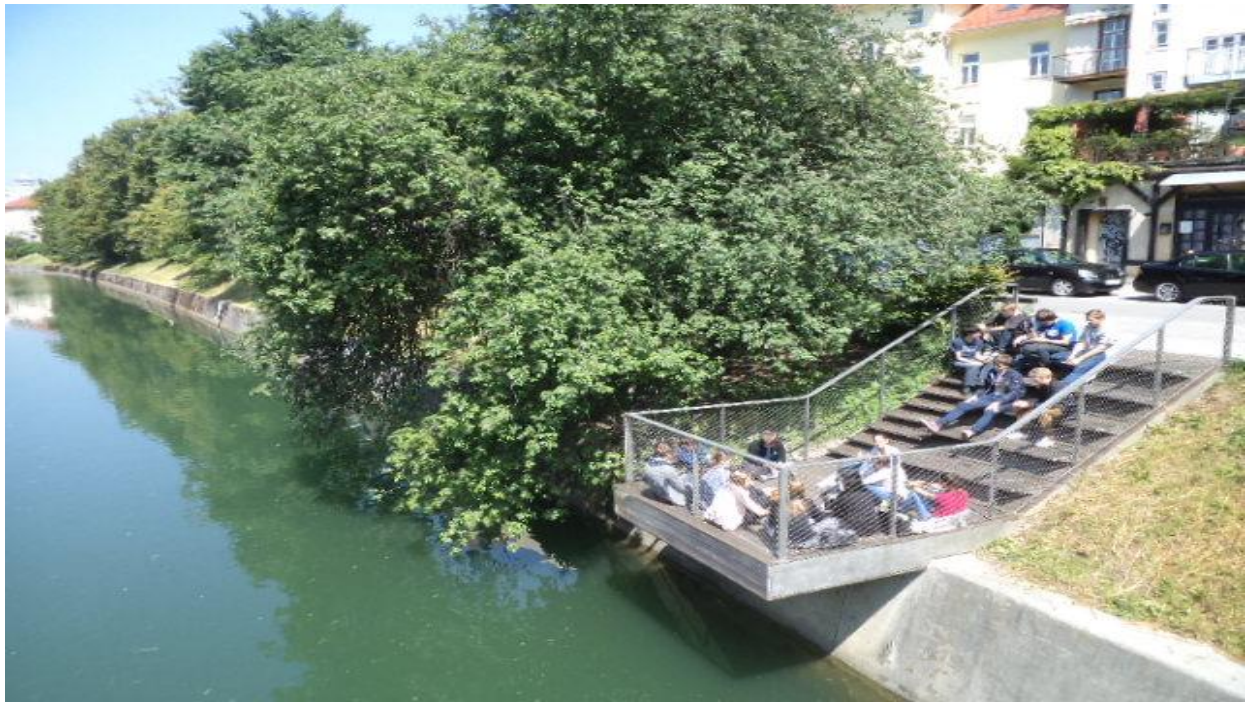
Πληροφόρηση - Τοπόσημα

Κυκλικοί Κόμβοι

Πάρκα Τσέπης (Parklets)

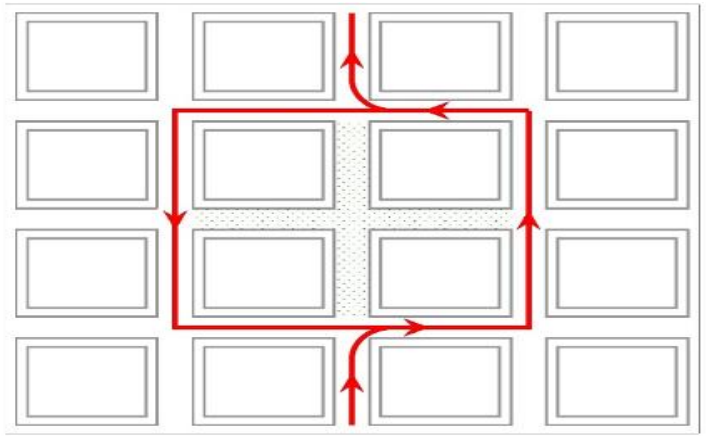
Αστικές Κερκίδες

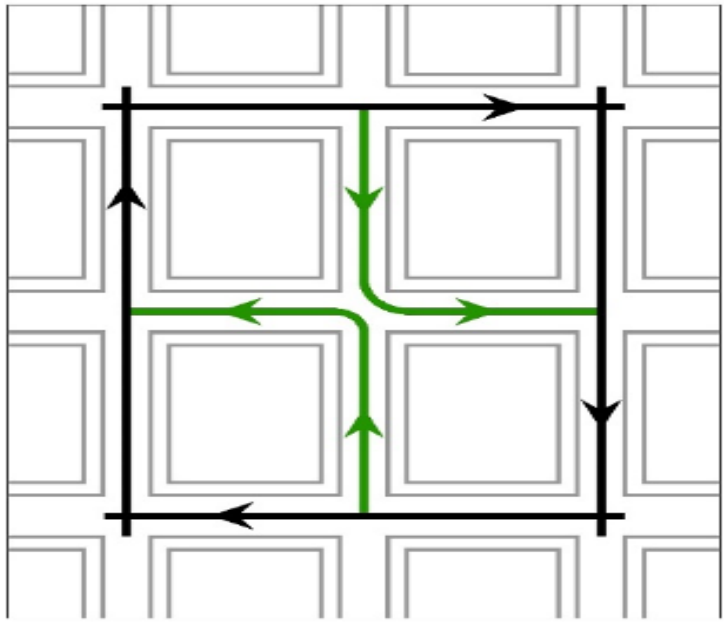
Αστικές Κερκίδες - Ρέματα

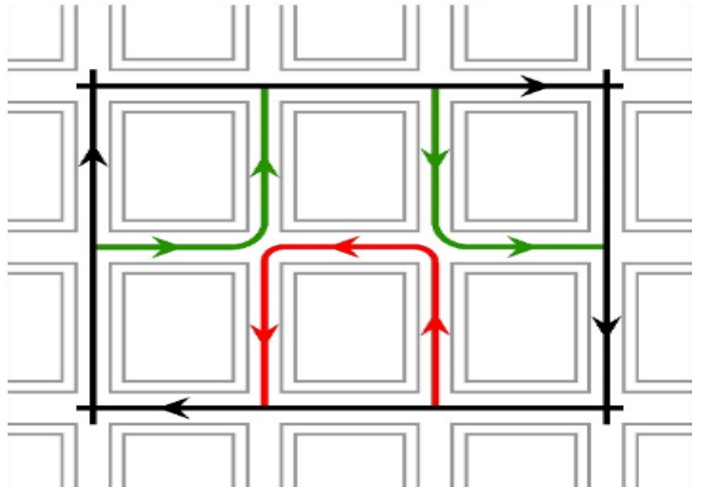


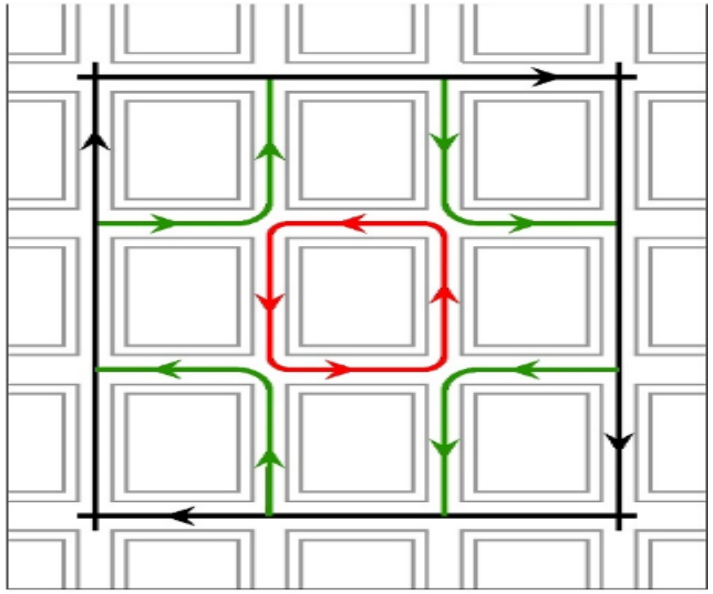
SUPERBLOCKS

Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



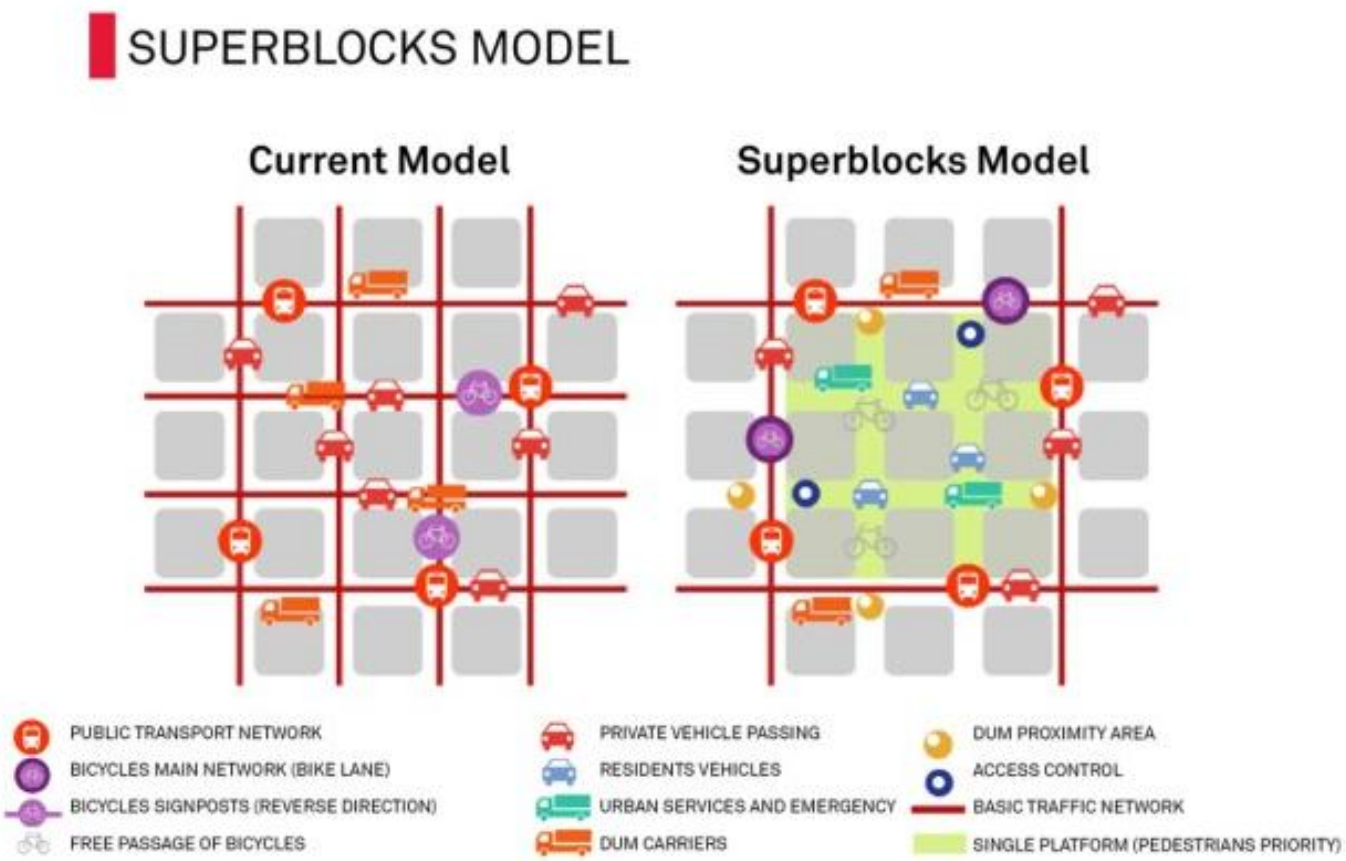






SUPERBLOCKS

Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη

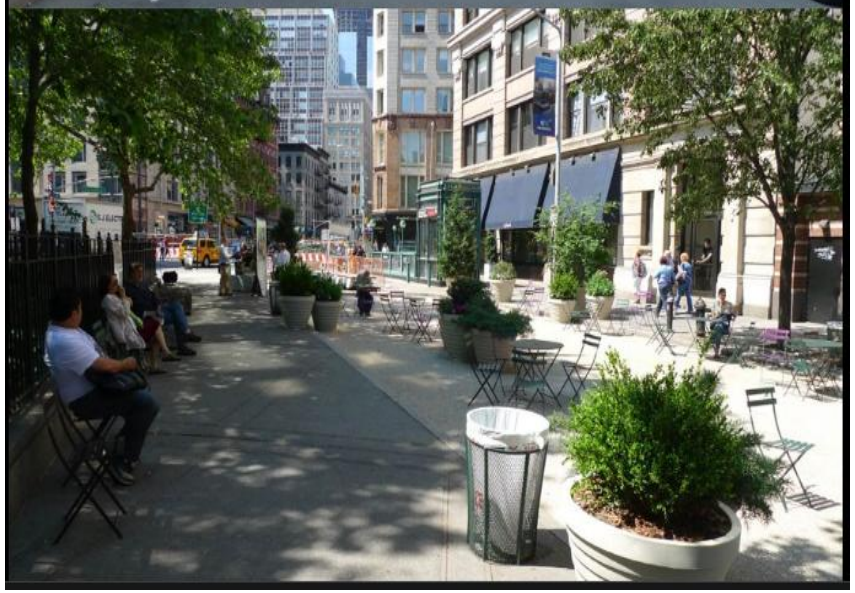


ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Νέα Υόρκη

Πηγή: NYC Department of Transportation

Rue d'Avron, 20e arr. Paris



Νέα Υόρκη

Πηγή: National Association of City Transportation Officials

Paris's Place de la République, before and after a 2012 redesign. Before photo: Google Street View; after photo: Clem/Flickr

ΜΣΜ CONSULTING

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΧΩΡΕΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Νέα Υόρκη

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΜΣΜ CONSULTING

Λάρισα

ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΑΓΟΡΑΣ

- Αγορά συμβατικού ΙΧ: ~15.000 €
- Αγορά ηλεκτρικού ΙΧ: ~30.000 € *(επιδότηση έως 30% της τιμής)*

- Αγορά συμβατικού ποδηλάτου: ~ 500 €
- Αγορά ηλεκτρικού ποδηλάτου: ~ 2.000 € *(επιδότηση έως 800* €)

ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Ανά μέσο/ ανά 5χλμ.

- Πεζή = 0 € / ανά 5χλμ.
- Ποδήλατο = 0 € / ανά 5χλμ.
- ΟΑΣΑ/ Μετρό = 1,20 € / ανά 5χλμ.
- ΙΧ = 1,50 € / ανά 5χλμ. *(συν κόστος ασφάλισης, λιπαντικά, ασφάλεια, κλπ.)*

Ανά μέσο/ ανά 10χλμ.

- Πεζή = 0 € / ανά 10χλμ.
- Ποδήλατο = 0 € / ανά 10χλμ.
- ΟΑΣΑ/ Μετρό = 1,20 € / ανά 10χλμ.
- ΙΧ = 3,00 € / ανά 10χλμ. *(συν κόστος ασφάλισης, λιπαντικά, ασφάλεια, κλπ.)*

ΠΕΤΡΕΛΑΪΚΗ ΚΡΙΣΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ ΄70

Η **πρώτη πετρελαϊκή κρίση**, τον Οκτώβριο του 1973, ήταν κυρίως απόρροια του τέταρτου αραβοϊσραηλινού πολέμου, του λεγόμενου Πολέμου του Γιομ Κιπούρ.

- Από το 1973 έως το τέλος του πολέμου, η Ελβετία και η Ολλανδία απαγορεύουν την οδήγηση την Κυριακή.
- Το Ηνωμένο Βασίλειο εισάγει την τριήμερη εβδομάδα εργασίας για τον περιορισμό της κατανάλωσης καυσίμων των οχημάτων των εργαζομένων στις επιχειρήσεις.
- Η Γαλλία περιορίζει την ταχύτητα στον αυτοκινητόδρομο στα 120 χιλ./ώρα και ξεκινά το «*κυνήγι της σπατάλης*», με περιορισμό της θέρμανσης στους 20 βαθμούς κελσίου, απαγόρευση φωτισμού βιτρίνων το βράδυ ή ακόμα και διακοπή τηλεοπτικών εκπομπών στις 11μμ.

Πηγή: https://www.ot.gr/2022/03/31/apopseis/experts/petrelaika-sok-kai-pagkosmia-oikonomia/

ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει μεγάλο αριθμό ατόμων με διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα

Ως εκ τούτου συχνά οδηγεί σε:

- Περίπλοκες σχέσεις μεταξύ τοπικών αρχών, εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Δυσκολία εφαρμογής των προτεινόμενων σχεδιασμών

ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Συμμετοχή φορέων και πολιτών

Η διαδικασία της συμμετοχής έχει 4 βασικούς στόχους:

ανταλλαγή πληροφοριών	εκπαίδευση	υποστήριξη της διαδικασίας	συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

ΟΦΕΛΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

- Βελτίωση ποιότητας αποφάσεων
- Ενθάρρυνση επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων
- Δημιουργία συναινέσεων ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών συμφερόντων
- Ωρίμανση και ενδυνάμωση κοινωνικών ομάδων απέναντι στην έννοια της συμμετοχής

ΠΟΙΟΙ ΕΧΟΥΝ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΣΥΜΜΕΤΧΟΥΝ;

Τοπική Αυτοδιοίκηση

Εμπλεκόμενοι Φορείς

Πολίτες

ΤΡΟΠΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΠΟΛΙΤΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΕΩΝ

- ***Πολίτες:***
  - Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
  - Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του ΣΒΑΚ)

- ***Φορείς:***
  - Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής
  - Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
  - Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του ΣΒΑΚ)

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ

- Έχει δημιουργηθεί ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Παλαιού Φαλήρου , όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούν:
  - να **ενημερωθούν** για το τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ),
  - να απαντήσουν -**μέσω αναρτημένων ερωτηματολογίων**- σε ζητήματα που αφορούν στην καθημερινότητα τους και στις μετακινήσεις τους εντός των ορίων του Δήμου

- *<u>Στην ιστοσελίδα τα ερωτηματολόγια παραμένουν ανοιχτά προς συμπλήρωση !</u>*

http://palaiofaliro.sbak.gr/

ΜΣΜ CONSULTING

ΟΡΑΜΑ ΔΗΜΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ

Ο Δήμος Παλαιού Φαλήρου *«στρέφεται»* στη Βιώσιμη Κινητικότητα

Διαμορφώνοντας έναν Δήμο που θα:

- Δημιουργήσει ένα ενιαίο **δίκτυο πράσινων διαδρομών** για τη σύνδεση των **κεντρικών λειτουργιών** του Δήμου.
- Προωθήσει τις **ήπιες μορφές μετακίνησης**, όπως το ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση, και θα δώσει **έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία,** με στόχο τη **μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου.**
- Βελτιώσει την **προσβασιμότητα και την προσιτότητα** του δημόσιου χώρου, ώστε να μην υπάρχουν διακρίσεις και αποκλεισμοί προς τις **ευάλωτες κοινωνικά ομάδες**.
- Αποσκοπεί στη **βελτίωση της δημόσιας υγείας των κατοίκων,** μέσω της μείωσης των **εκπομπών αέριων ρύπων** και του **θορύβου** που παράγονται από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, αξιοποιώντας και την **ηλεκτροκίνηση.**
- Αναπτύξει κυρίαρχο χαρακτήρα στην υπό ανάπλαση και αναβάθμιση ευρύτερη περιοχή του **παραλιακού μετώπου.**
- Αξιοποιήσει τις **τεχνολογικές εξελίξεις** στον τομέα της πληροφορικής και των τηλεπικοινωνιών.
- Επιδιώκει διαρκώς τη **συμμετοχικότητα πολιτών** και **φορέων** στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας.
- Αναπτύξει **περιβαλλοντική συνείδηση** με υπεύθυνη και συνεπή στάση απέναντι στην **κλιματική αλλαγή.**
- Διαμορφώσει ένα **σύγχρονο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών.**

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

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

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

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις
	2.Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Κοινωνικές	**3.** Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες
	5. Βελτίωση δημόσιας υγείας
	6. Βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας
	7. Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείρισης της κινητικότητας
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Οικονομικές	**9.** Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών
	11. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις			
Σ1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στην ιδιωτική μετακίνηση και στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το **50%** του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το **80%** του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το **100%** του δημοσίου/ δημοτικού στόλου
Σ1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων (modal split) με μείωση της χρήσης των Ι.Χ. και αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης και των συλλογικών μετακινήσεων (ως βάση αναφοράς θα αξιοποιηθούν τα σχετικά ευρήματα της έρευνας με χρήση ερωτηματολογίου που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ)	**Μείωση της τάξης του 5% στη χρήση του Ι.Χ.** (μετακινήσεις εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο)	**Μείωση της τάξης του 10% στη χρήση του Ι.Χ.** (μετακινήσεις εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο)	**Μείωση της τάξης του 20% στη χρήση του Ι.Χ.** (μετακινήσεις εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο)

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος			
Σ2.1 Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών	**Αύξηση κατά 20%** του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	**Αύξηση κατά 50%** του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	**Αύξηση κατά 70%** του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών
Σ2.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας σε γειτονιές και σε περιοχές γύρω από σχολεία	**Αύξηση κατά 100%** του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	**Αύξηση κατά 200%** του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h	**Αύξηση κατά 300%** του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h
Σ2.3 Κατασκευή και λειτουργία ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς το ποδήλατο	Συνολικό μήκος δικτύου **5 χλμ.**	Συνολικό μήκος δικτύου **10 χλμ.**	Συνολικό μήκος δικτύου **15 χλμ.**
Σ2.4 Αύξηση των πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Συνολικό μήκος δικτύου **10 χλμ.**	Συνολικό μήκος δικτύου **20 χλμ.**	Συνολικό μήκος δικτύου **30 χλμ.**

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 3. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου			
Σ3.1 Αύξηση χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων	**Αύξηση** χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων **κατά 5%**	**Αύξηση** χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων **κατά 10%**	**Αύξηση** χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας και συλλογικών μορφών μετακινήσεων **κατά 20%**
Σ3.2 Αύξηση χρήσης ποδηλάτου	**Αύξηση** της χρήσης ποδηλάτου **κατά 20%**	**Αύξηση** της χρήσης ποδηλάτου **κατά 50%**	**Αύξηση** της χρήσης ποδηλάτου **κατά 100%**
Σ3.3 Αύξηση πεζή μετακίνησης	**Αύξηση** της πεζή μετακίνησης **κατά 20%**	**Αύξηση** της πεζή μετακίνησης **κατά 50%**	**Αύξηση** της πεζή μετακίνησης **κατά 100%**
Σ3.4 Μείωση της παράνομης στάθμευσης	**Μείωση** της παράνομης στάθμευσης παρά την οδό **κατά 50%**	**Μείωση** της παράνομης στάθμευσης παρά την οδό **κατά 80%**	**Εξάλειψη** της παράνομης στάθμευσης

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες			
Σ4.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (ράμπες ΑμεΑ, απομάκρυνση εμποδίων, όδευση τυφλών κτλ.)	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα **στο 40% των οδών** του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα **στο 60% των οδών** του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα **στο 100% των οδών** του Δήμου
Σ4.2 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας	**Κάλυψη δικτύου** (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΤΡΑΜ): **> 80 %**	**Κάλυψη δικτύου** (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΤΡΑΜ): **> 90 %**	**Κάλυψη δικτύου** (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΤΡΑΜ): **> 95 %**
Σ4.3 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση **4 σταθμών**	Εγκατάσταση **8 σταθμών**	Εγκατάσταση **12 σταθμών**
Σ4.4 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Εγκατάσταση **100 κοινόχρηστων ποδηλάτων**	Εγκατάσταση **200 κοινόχρηστων ποδηλάτων**	Εγκατάσταση **300 κοινόχρηστων ποδηλάτων**

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	**10ΕΤΙΑ**	**15ΕΤΙΑ**
Προτεραιότητα 5. Βελτίωση δημόσιας υγείας			
Σ5.1 Μείωση του θορύβου που προκαλεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Ύπαρξη **τουλάχιστον 2 νέων «ήσυχων» γειτονιών** (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη **τουλάχιστον 4 νέων «ήσυχων» γειτονιών** (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη **τουλάχιστον 5 νέων «ήσυχων» γειτονιών** (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
Σ5.2 Μείωση των αερίων ρύπων που προκαλεί η μηχανοκίνητη κυκλοφορία	**Μείωση κατά 15%**	**Μείωση κατά 30%**	**Μείωση κατά 60%**

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 6. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας			
Σ6.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων με παθόντες	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος **κατά 10%**	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος **κατά 10%**	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος **κατά 10%**
Σ6.2 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας	**Μέσο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας**, δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	**Υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας**, δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	**Πολύ υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας**, δηλαδή 80%-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 7. Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας			
Σ7.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS-smart systems) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στον Δήμο Παλαιού Φαλήρου (π.χ. τηλεματική στις στάσεις των ΜΜΜ, ελεγχόμενη στάθμευση, κλπ)	**Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης - πιλοτική λειτουργία**	**Πλήρης λειτουργία**	**Πλήρης λειτουργία**
Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων			
Σ8.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων καθώς και των επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	**Αύξηση κατά 50%**	**Αύξηση κατά 70%**	**Αύξηση κατά 100%**

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 9. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών			
Σ9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	**Κατά 10%**	**Κατά 20%** συνολικά	**Κατά 40%** συνολικά
Σ9.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	**Μείωση κατά 5%** του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	**Μείωση κατά 10%** του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	**Μείωση κατά 20%** του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων
Σ9.3 Αύξηση επιπέδου ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	**Μέσο επίπεδο ικανοποίησης**, δηλαδή 40-60% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την λειτουργία του συστήματος	**Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης**, δηλαδή 60-80% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την λειτουργία του συστήματος	**Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης**, δηλαδή 80-100% των ερωτηθέντων, να είναι ικανοποιημένο από την λειτουργία του συστήματος
Σ9.4 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	**Πιλοτική λειτουργία**	**Πλήρης εφαρμογή**	**Πλήρης εφαρμογή**

ΣΤΟΧΟΙ

ΣΤΟΧΟΙ	ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		
	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Προτεραιότητα 10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών			
Σ10.1 Αύξηση του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων στον Δήμο	**Αύξηση** του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων **κατά 2%**	**Αύξηση** του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων **κατά 5%**	**Αύξηση** του αριθμού των τοπικών επιχειρήσεων **κατά 10%**
Σ10.2 Εγκατάσταση και λειτουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	**Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης - πιλοτική λειτουργία**	**Πλήρης λειτουργία**	**Πλήρης λειτουργία**
Προτεραιότητα 11. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας			
Σ11.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	**Αύξηση** των δημοτικών εσόδων **κατά 5%**	**Αύξηση** των δημοτικών εσόδων **κατά 10%**	**Αύξηση** των δημοτικών εσόδων **κατά 20%**

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!

ΜΣΜ
CONSULTING