



2 ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

2.1 Αντικείμενο - πεδίο εφαρμογής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (N.4784/2021)

Σύμφωνα με το νέο Νόμο 4784¹ (ΦΕΚ Α 40/16-3-2021), ορίζεται το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ως το *στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής.*

Το ΣΒΑΚ στηρίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στα εγκεκριμένα πολεοδομικά σχέδια όλων των βαθμίδων (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Τοπικά Χωρικά Σχέδια, ΓΠΣ/ΤΧΣ) και Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης Αναθεώρησης ή Τοπικά Σχέδια Εφαρμογής (ΠΜΕΑ/ΤΣΕ), καθώς και όλες τις στρατηγικές μελέτες που συσχετίζονται με αυτά (Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Τ.Α., ΣΒΑΑ, ΣΟΑΠ, ΟΧΕ, ΣΔΑΕ, Τοπικά Σχέδια Προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή, ΣΔΑΕΚ, ΤοΣΔΑ, Αναπτυξιακές μελέτες) και ενσωματώνει επιμέρους τομεακές πολιτικές, αναπτύσσει και προωθεί συμμετοχικές διαδικασίες για την επιλογή των μέτρων παρέμβασης και περιλαμβάνει μεθόδους παρακολούθησης και αξιολόγησής τους.

Το ΣΒΑΚ **σχεδιάζεται και καταρτίζεται με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας² στο πλαίσιο σχεδιασμού και ανάπτυξης της βιωσιμότητας του αστικού χώρου**, με κριτήρια κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά και καλύπτει όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς στην περιοχή παρέμβασης, ώστε η κινητικότητα των πολιτών και οι αστικές μεταφορές να καθίστανται λειτουργικές και βιώσιμες για το σύνολο των χρηστών. Στο ΣΒΑΚ συνεκτιμώνται στρατηγικά κείμενα και εθνικές πολιτικές που αφορούν, ιδίως, την ανάπτυξη των μεταφορών, την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την οδική ασφάλεια και την επίτευξη των στόχων βιώσιμης ανάπτυξης, τις στρατηγικές και κατευθύνσεις του ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού και αστικής αναζωογόνησης, καθώς και της συνεργατικής και κυκλικής οικονομίας για τα θέματα μεταφορών.

Το ΣΒΑΚ περιλαμβάνει:

- ❖ Τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα υπάρχοντα σχέδια χωρικής οργάνωσης των ΓΠΣ ή ΤΧΣ και άλλα συναφή στοιχεία, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου.
- ❖ Τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις

¹ 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.

² Άρθρο 3 παρ.2 του προαναφερόμενου νόμου.



υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και συγκοινωνιακές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης.

- ❖ Το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.
- ❖ Την μεθοδολογία παρακολούθησης της εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

2.2 Υποβοήθηση της Υπηρεσίας για έγκριση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

Για την ολοκλήρωση και υποβολή του παρόντος Σχεδίου Δράσης ακολουθούνται τα εξής:

Ο Δήμος Ωρωπού κοινοποιεί το Σχέδιο Δράσης ανάλογα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης κατά περίπτωση:

- στις υπηρεσίες και φορείς που ορίζονται στα άρθρα 52 και 52Α του ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας, Α' 57), για τα μέτρα ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας και για τα μέτρα που αφορούν σε χερσαίους χώρους λιμένων αντιστοίχως,
- στο Τμήμα Προγραμματισμού, Συντονισμού και Κανόνων Οδικής Κυκλοφορίας της Διεύθυνσης Οδικής Κυκλοφορίας και Ασφάλειας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών για την εξέταση της συνάφειας των μέτρων που προάγουν την οδική ασφάλεια με το Στρατηγικό Σχέδιο Οδικής Ασφάλειας,
- στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες ή φορείς, όπως αυτές προσδιορίζονται στο σχέδιο δράσης, οι οποίες θα κληθούν μεταγενέστερα είτε να εγκρίνουν είτε να υλοποιήσουν μέτρα που προτείνονται από το ΣΒΑΚ.

Οι υπηρεσίες των στοιχείων *i*, *ii* και *iii* διατυπώνουν γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του Σχεδίου Δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή του. Η μη αποστολή γνώμης από τις υπηρεσίες και τους φορείς των παραπάνω στοιχείων *i*, *ii* και *iii* ισοδυναμεί με σιωπηρή αποδοχή των μέτρων του Σχεδίου Δράσης. Αν κάποια από τις υπηρεσίες διατυπώσει τεκμηριωμένα αντιρρήσεις αναφορικά με την εφαρμογή προτεινόμενου μέτρου, τις αποστέλλει στον Δήμο όπου και τις κοινοποιεί στις ως άνω εμπλεκόμενες συναρμόδιες υπηρεσίες. Ο Δήμος λαμβάνει υπόψη τις τεκμηριωμένες αντιρρήσεις. Στην συνέχεια η ομάδα εργασίας σε συνεργασία με το δίκτυο φορέων εξετάζει τις ως άνω αντιρρήσεις και, εφόσον κρίνεται απαραίτητο, τροποποιεί αναλόγως το Σχέδιο Δράσης.

Το τελικό σχέδιο δράσης κοινοποιείται εκ νέου από τον Δήμο στις ως άνω υπηρεσίες προς ενημέρωσή τους και αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

Το σχέδιο χαρακτηρίζεται ως ΣΒΑΚ με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών μετά από εισήγηση του Τμήματος Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας της Διεύθυνσης Ανάπτυξης Μεταφορών περί πλήρωσης των ανωτέρω προϋποθέσεων. Η απόφαση αυτή αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.



2.3 Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Ωρωπού παρακολουθεί και αξιολογεί την υλοποίηση του ΣΒΑΚ σύμφωνα με όσα έχουν ορισθεί στο τελικό Σχέδιο Δράσης. Για την παραπάνω διαδικασία, ο Δήμος Ωρωπού:

- ✚ Καταρτίζει ανά διετία εκθέσεις προόδου του υλοποιούμενου ΣΒΑΚ, οι οποίες αναρτώνται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου προς ενημέρωση των πολιτών και εμπλεκόμενων μερών και για την υποβολή των σχολίων τους. Γνωστοποιεί εγγράφως την έκδοση και την ανάρτηση της παραπάνω έκθεσης στους προαναφερόμενους φορείς (κατά την υποβολή του Σχεδίου Δράσης) και στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών προς ενημέρωσή τους.
- ✚ Επικαιροποιεί το Σχέδιο Δράσης, όποτε κρίνεται αναγκαίο και όταν υπαγορεύεται από τα πορίσματα των εκθέσεων προόδου, σύμφωνα και με τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του Ν.4784/2021.
- ✚ Αναθεωρεί το ΣΒΑΚ αντίστοιχα κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 9 του Ν.4784/2021.

Σημειώνεται ότι τα προτεινόμενα μέτρα του Σχεδίου Δράσης ενσωματώνονται στις επιμέρους τομεακές πολιτικές του ΟΤΑ και λαμβάνονται υπόψη σε τροποποιήσεις του υφιστάμενου χωρικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σε περίπτωση που για την υλοποίηση προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης απαιτούνται αλλαγές θεσμοθετημένων χωρικών και πολεοδομικών ρυθμίσεων, η υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ, που είναι ανεξάρτητα από αυτές, δεν παρεμποδίζεται.

2.4 Βασικές μεθοδολογικές αρχές του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Οι δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης³ ενός ΣΒΑΚ αφορούν σε:

1. Συλλογή και αξιολόγηση δεδομένων σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας σχεδιασμού και,
2. Μετά την εκπόνησή του, **στις ενδεχόμενες επιπτώσεις από το πακέτο μέτρων κατά την περίοδο υλοποίησής του.**

Ως εκ τούτου, η παρακολούθηση και αξιολόγηση διατρέχει όλο το φάσμα, τόσο του σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης. Οι δραστηριότητες αυτές παρέχουν πληροφορίες προς τους υπεύθυνους σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων ώστε να κάνουν έγκαιρη αναγνώριση των προβλημάτων, των αναμενόμενων ή/ και πιθανών επιτυχιών και να προβαίνουν στις απαιτούμενες αναπροσαρμογές στα επιμέρους στοιχεία (στόχους, μέτρα) του ΣΒΑΚ. Με την αξιολόγηση πρέπει να δίνονται απαντήσεις σε ερωτήματα όπως:

- ✓ Πώς πήγε μέχρι σήμερα το ΣΒΑΚ;
- ✓ Ο Δήμος επωφελήθηκε καθώς και οι στοχευμένες ομάδες πληθυσμού (π.χ. ευάλωτοι χρήστες, ΑμεΑ, κ.α.);
- ✓ Ποιες δράσεις - μέτρα - παρεμβάσεις πήγαν καλά και ποιες όχι και γιατί;

³ Πηγή δεδομένων και αναφερόμενων στοιχείων από: <https://www.svak.gr/sbak> και www.eltis.org > default > files > sump-guidelines_el_v2.



- ✓ Ποιος δεν έκανε κάτι που έπρεπε να γίνει;
- ✓ Πώς αντιλήφθηκαν την όλη διαδικασία οι φορείς και πώς συμμετείχαν σε αυτήν;
- ✓ Ήταν αποδοτικά τα μέτρα από πλευράς κόστους;

Σύμφωνα με τον οδηγό παρακολούθησης και αξιολόγησης του προγράμματος CHALLENGE (2016), η σύνταξη ενός Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει τα παρακάτω βασικά βήματα:

1. Καθορισμός στρατηγικών στόχων.

2. Καθορισμός δεικτών απόδοσης του σχεδίου.

3. Εντοπισμός προβλημάτων.

4α. Εκ των προτέρων αξιολόγηση, με εκτίμηση των μελλοντικών επιπτώσεων.

- Προσδιορισμός μίας αρχικής κατάστασης σε σχέση με την οποία θα αξιολογηθούν οι αλλαγές που θα προκύψουν από την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ.

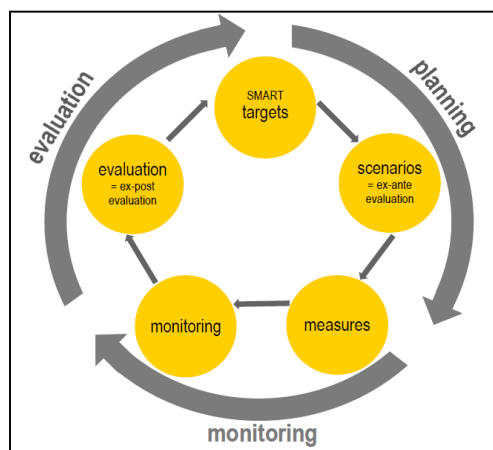
- Πρόβλεψη των επιπτώσεων από την υλοποίηση των προτάσεων του ΣΒΑΚ.

4β. Εκ των υστέρων αξιολόγηση. Μέτρηση των επιπτώσεων σε σχέση με την αρχική κατάσταση.

- Μέτρηση των προηγούμενων συνθηκών.

- Μέτρηση των συνθηκών μετά το έργο.

5. Ανάλυση, ερμηνεία και, αν απαιτείται, εκτίμηση των επιπτώσεων με οικονομικούς όρους.



2.4.1 Δομή και περιεχόμενα του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ

Η ενδεικτική δομή και περιεχόμενο του σχεδίου σύμφωνα με τα αποτελέσματα του έργου CHALLENGE (2016) ακολουθεί το παρακάτω πρότυπο:

1. Εισαγωγή
2. Ορισμός βασικών εννοιών και αιτιολόγηση δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης
3. Περιγραφή πόλης
4. Γενική ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών και κύριες προβληματικές
5. Στρατηγική και στόχοι ΣΒΑΚ
6. Κύριοι στόχοι και συστατικά του ΣΒΑΚ για να είναι αντιληπτοί οι στόχοι του παρόντος
7. Διαδικασίες αξιολόγησης και παρακολούθησης
8. Γενικό οργανωτικό και διαδικαστικό πλαίσιο για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης, περιλαμβανομένου του χρονοδιαγράμματος και της καταγραφής των αρμόδιων φορέων
9. Δείκτες και στόχοι παρακολούθησης και αξιολόγησης



10. **Λίστα αποτελεσμάτων, μέσων, δεικτών εισροών- εκροών για να επιλέξουν οι πόλεις το πώς θα παρακολουθούν την επίτευξη των στόχων και την πρόοδο της υλοποίησης.** Προτείνονται βασικοί και συμπληρωματικοί δείκτες καθώς και συμβουλές για την καταλληλότητα των δεικτών σε διαφορετικές περιπτώσεις, και για όλη τη διαδικασία μετρήσεων (χρονοδιάγραμμα, πηγές, μέθοδος)
11. Καταγραφή πληροφορίας, ανάλυση και μέθοδοι αξιολόγησης
12. Περιγράφονται βασικές μέθοδοι για να διαλέξουν οι πόλεις πηγές για περαιτέρω διερεύνηση
13. Απαιτούμενοι πόροι για τις δραστηριότητες παρακολούθησης και αξιολόγησης
14. Περίγραμμα του κόστους για τη στελέχωση, τις συμβουλευτικές υπηρεσίες από εξωτερικούς συνεργάτες, την απόκτηση εξοπλισμού, όπως εργαλεία, βάσεις δεδομένων, μοντέλα κ.λπ..

2.5 Επιλογή και κατηγορία δεικτών

Κύρια παράμετρος για την ανάπτυξη των διαδικασιών παρακολούθησης και αξιολόγησης είναι **οι δείκτες που θα επιλεγούν ώστε να γίνεται η μέτρηση με ποσοτικό τρόπο της αποτελεσματικότητας των μέτρων.** Σύμφωνα με την βιβλιογραφία⁴, ένα σύστημα δεικτών αστικής κινητικότητας οφείλει να πληροί κριτήρια που να το καθιστούν ολοκληρωμένο και αποτελεσματικό. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των δεικτών αυτών συνοψίζονται στα εξής σημεία:

- ❖ **πληρότητα:** οι δείκτες πρέπει να αντανακλούν κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές επιπτώσεις και ποικίλες μεταφορικές δραστηριότητες.
- ❖ **ποιότητα δεδομένων:** οι μέθοδοι συλλογής δεδομένων πρέπει να αντανακλούν τα υψηλότερα πρότυπα για να διασφαλιστεί η ακρίβεια και η συνέπεια.
- ❖ **συγκρισιμότητα:** τα αποτελέσματα πρέπει να είναι κατάλληλα για σύγκριση με άλλες ομάδες χρόνους και δικαιοδοσίες.
- ❖ **ευκολία στη κατανόηση:** οι δείκτες πρέπει να έχουν σαφήνεια και να είναι χρήσιμοι στους πολιτικούς και κατανοητοί στο ευρύ κοινό.
- ❖ **προσβασιμότητα και διαφάνεια:** οι δείκτες (και τα δεδομένα στα οποία βασίζονται) και οι λεπτομέρειες της ανάλυσης πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλους τους ενδιαφερόμενους.
- ❖ **σχέση κόστους-αποτελεσματικότητας:** οι δείκτες πρέπει να είναι οικονομικά αποτελεσματικοί.
- ❖ **καθαρά αποτελέσματα:** οι δείκτες πρέπει να διαφοροποιούν τις συνολικές επιπτώσεις από τις επιπτώσεις σε διαφορετικές περιοχές και χρονικές περιόδους.
- ❖ **στόχοι επιδόσεων:** οι δείκτες πρέπει να είναι κατάλληλοι για τη θέσπιση τέτοιων στόχων.

⁴ Litman, 2008: *Sustainable Transportation Indicators A Recommended Research Program For Developing Sustainable Transportation Indicators and Data*. Victoria Transport Policy Institute.



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Συγκεκριμένα, με βάση το εγχειρίδιο χρήσης του προγράμματος CHALLENGE, για την επιλογή δεικτών ακολουθούνται οι παρακάτω βασικές αρχές:

- Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού θα πρέπει να στοχεύουν στη χρήση τυποποιημένων δεικτών, οι οποίοι είναι ήδη προκαθορισμένοι και υπάρχει γνώση για τη χρήση και ανάλυσή τους. Αυτό δίνει τη δυνατότητα συγκριτικής αξιολόγησης πόλεων και εισαγωγής των στοιχείων της πόλης που μελετάται σε εθνικές / διεθνείς στατιστικές.
- Οι δείκτες που επιλέγονται θα πρέπει να είναι εύκολα κατανοητοί για όλους τους εμπλεκόμενους στο σχεδιασμό.
- Θα πρέπει να υπάρχει σαφής ορισμός για κάθε δείκτη που χρησιμοποιείται, για το πώς υπολογίζονται τα δεδομένα, για το πώς υπολογίζεται ο δείκτης από τα δεδομένα και πόσο συχνά θα πρέπει να μετρώνται.
- Για κάθε δείκτη θα πρέπει να υπάρχει μία τιμή βάσης, δηλαδή η αρχική τιμή της μεταβλητής με βάση την οποία υπολογίζεται η τιμή στόχος.
- Θα πρέπει να αποφασιστεί η μορφή της αναφοράς των δεικτών.
- Θα πρέπει να οριστούν **οι τιμές στόχοι για τους δείκτες** που θα χρησιμοποιηθούν σχετικά με τα επιμέρους μέτρα.
- Κάποιοι δείκτες μπορεί να απαιτήσουν συγκεκριμένη μεθοδολογία αξιολόγησης.
- Η επιλογή των δεικτών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα διαθέσιμα δεδομένα, τις πηγές άντλησης στοιχείων και τους πόρους για τη συλλογή νέων δεδομένων

Οι δείκτες διακρίνονται σε:

- Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).
- Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων (δείκτες μεταφορών): περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).
- Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων, σε χλμ).
- Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.
- Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις).

Οι δείκτες μπορούν να χωριστούν σε βασικούς και συμπληρωματικούς (core, additional).

Σημειώνεται ότι είναι εξαιρετικά σημαντική η συλλογή και ανάλυση δεδομένων/στοιχείων που αφορούν στην κάλυψη δεικτών. Ως εκ τούτου, ο φορέας θα πρέπει να **ανανεώνει συστηματικά τα στοιχεία του, να επικαιροποιεί τα δεδομένα του κάνοντας έτσι συστηματική αξιολόγηση.** Η παρουσίαση των αποτελεσμάτων θα πρέπει να συνδέεται με τρόπο άμεσο και εύληπτο με τους στόχους και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Σύμφωνα με το εγχειρίδιο *απαιτείται περιγραφική στατιστική ανάλυση για την καταγραφή των μεταβολών των δεικτών ανά το χρόνο, ενώ ανάλυση παλινδρόμησης χρησιμοποιείται για να γίνουν εκτιμήσεις μελλοντικών τάσεων. Ωστόσο, για την άντληση αξιόπιστων συμπερασμάτων κρίνεται σκόπιμο να διεξάγεται και επαγωγική στατιστική ανάλυση για την αξιολόγηση των δεδομένων (όχι για την παρακολούθηση).*



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Επιπλέον, είναι εξίσου σημαντικό να συμπεριληφθούν σχόλια στη στατιστική ανάλυση των δεδομένων, τα οποία θα αναφέρουν τυχόν ζητήματα σχετικά με τις αστοχίες των μετρήσεων κ.α.

Η αξιολόγηση θα πρέπει να γίνεται περιγραφικά σε ειδικές αναφορές και μπορεί να περιέχει πίνακες με τους στόχους, τα μέτρα, τους δείκτες σε δεδομένες χρονικές στιγμές και τα πρόσφατα αποτελέσματα.

Επιθυμητό είναι να συνοδεύεται και από οπτικό υλικό και ποιοτικές περιγραφές.

Οι κάτωθι δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνουν την **ποσοτική και ποιοτική αξιολόγηση του προτεινόμενου Σχέδιου Δράσης του Δήμου** και παρατίθενται ανά θεματική κατηγορία και ανά χρονικό ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας, έχοντας υπόψη και τα οριζόμενα στη νέα νομοθεσία περί ΣΒΑΚ (ν.4784/2021).

Συγκεκριμένα επελέγησαν 24 δείκτες αξιολόγησης. Στον πίνακα παρουσιάζονται οι αντίστοιχες τιμές βάσης, οι οποίες αφορούν στην υφιστάμενη κατάσταση και οι τιμές στόχοι (ανά ορίζοντα υλοποίησης), οι οποίοι είναι άμεσα σχετιζόμενοι με τα προτεινόμενα μέτρα/παρεμβάσεις/δράσεις.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΟΡΕΙΑΣ ΣΒΑΚ					
Ειδικοί μετρήσιμοι (SMART) στόχοι					
Περιγραφή				Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
Αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας και της ποιότητας εξυπηρέτησης στο Δήμο (ενίσχυση της πολυτροπικότητας)					
1. Δημιουργία των νέων 4 λεωφορειακών γραμμών - δημοτικής συγκοινωνίας	Λεωφορειακές γραμμές	Αρ.γραμμών	0	2	2
2. Αναβάθμιση των υποδομών (στάσεις, προσβασιμότητα, κ.α.) συμπεριλαμβανομένου και των ΑμΕΑ στις δημόσιες συγκοινωνίες	Υποδομές	Αρ.υποδομών	61% (αφορά σε στάσεις χωρίς υποδομές ή/και μόνο με στύλο)	10%	20% συνολικά
3. Αύξηση των υποδομών των στάσεων με χρήση	Υποδομές	Αρ.στάσεων	0	10%	50% συνολικά



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



τηλεματικής					
4. Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων πλησίον των σταθμών του προαστιακού	Υποδομές	Αρ.ποδηλατοστάσιων	0	2	1

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Λόγω μη παροχής των παραπάνω στοιχείων από το ΚΤΕΛ Αττικής, για τον εντοπισμό των γραμμών και των στάσεων που εξυπηρετούν τον Δήμο πραγματοποιήθηκε καταγραφή μέσω της ιστοσελίδας: <https://moovitapp.com/> (Ιανουάριος 2020).

Ως εκ τούτου, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου αποτυπώθηκαν 110 στάσεις, όπως αυτές απεικονίστηκαν και στα σχετικά θεματικά σχέδια που περιλαμβάνονται στο Π.3 του ΣΒΑΚ.

Συγκεκριμένα καταγράφονται τα εξής ποσοστά:

- το 1,82% των στάσεων έχουν σύλο/παγκάκι/στέγαστρο,
- το 0,91% των στάσεων έχουν σύλο/στέγαστρο,
- το 0,91% των στάσεων έχουν σύλο/παγκάκι,
- το 31,82% των στάσεων έχουν μόνο σύλο,
- το 35,45% των στάσεων έχουν μόνο στέγαστρο και,
- στο 29,09% των στάσεων δεν καταγράφηκε τίποτα από τις παραπάνω υποδομές.

Τέλος, επισημαίνεται ότι σύμφωνα με την απόφ. του Δ.Σ. του Δήμου Ωρωπού (ΑΔΑ: ΩΓ8ΗΩ0Π-4ΥΨ) εγκρίθηκε η υποβολή αιτήματος στο Πρόγραμμα "ΦΙΛΟΔΗΜΟΣ II" του ΥΠΕΣ αναφορικά με την προμήθεια εξοπλισμού, κατασκευή, μεταφορά στεγαστρων για την δημιουργία ή/και αναβάθμιση **13 στάσεων, χωρίς όμως να υπάρχει σχετική αναφορά ή καταγραφή των στάσεων αυτών.**

Ως εκ τούτου, τα παραπάνω ποσοστά δύναται να αλλάξουν στην περίπτωση που έχει δρομολογηθεί η χρηματοδότηση για το παραπάνω έργο.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων - Εξοικονόμηση ενέργειας και μείωση των εκπομπών CO ₂					
Περιγραφή				Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
5. Μείωση ημερήσιων μετακινήσεων με Ι.Χ., δίκυκλης μηχανής, ημιφορτηγού	Μετακινήσεις (ή/και μετρήσεις φόρτου ή/και σύνθεσης κυκλοφορίας)	%	83%	5%	10% συνολικά
6. Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία (λεωφορείο ΚΤΕΛ ή/και προαστιακό)	Μετακινήσεις	%	5%	5%	10% συνολικά
7. Αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με χρήση ποδηλάτου (ή/και ηλεκτρικό πατίνι)	Μετακινήσεις	%	6%	3%	6% συνολικά
8. Αύξηση της πεζής μετακίνησης	Μετακινήσεις	%	6%	3%	8% συνολικά
9. Αύξηση του ποσοστού των παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή (με ή χωρίς συνοδεία γονέα ή ενήλικα) από/προς το σχολείο	Μετακινήσεις	%	15,66% (από τις απαντήσεις ερωτηματολογίων γονέων που τα παιδιά τους φοιτούν σε σχολεία του Δήμου)	5%	10% συνολικά
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Στη τιμή έτους βάσης, λήφθηκαν υπόψη οι απαντήσεις από την σχετική έρευνα ερωτηματολογίων κατά την συμμετοχική διαδικασία . Τα ποσοστά αναφέρονται σε μετακινήσεις για όλους τους σκοπούς μετακίνησης (ήτοι εργασία, αναψυχή, εκπαίδευση, ψώνια, συνοδεία προσώπου, λοιπές ατομικές υποθέσεις, κ.α.) - βλ. και σχετικό κεφάλαιο του Π.3 του ΣΒΑΚ. Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού					



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο Δήμο					
Περιγραφή				Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
10. Ετήσιος αριθμός τροχαίων ατυχημάτων (ελαφρύς, σοβαρός τραυματισμός, θανατηφόρο)	Ατυχήματα	Σύνολο/έτος	43	10%	20% συνολικά
11. Ετήσιος αριθμός ατυχημάτων με παράσυρση πεζού ή/και ποδηλάτες	Ατυχήματα	Σύνολο/έτος	7	10%	20% συνολικά
12. Ετήσιος αριθμός ατυχημάτων με σοβαρούς τραυματισμούς	Ατυχήματα	Σύνολο/έτος	4	10%	25% συνολικά
13. Ετήσιος αριθμός θανατηφόρων ατυχημάτων	Ατυχήματα	Σύνολο/έτος	4	20%	40% συνολικά
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Για τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων και το είδος λήφθηκε υπόψη το έτος 2018 (το τελευταίο έτος από την υπό εξέταση 3ετία (2016-2018)) - Πηγή στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων: Α΄ Τμήμα Τροχαίας Βορειοανατολικής Αττικής , όπως αυτά συγκεντρώθηκαν και επεξεργάστηκαν στο σχετικό κεφάλαιο του Π.3 του ΣΒΑΚ. Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού					



Διαχείριση/οργάνωση στάθμευσης					
Περιγραφή				Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
14. Αύξηση δημοτικών χώρων στάθμευσης	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους (εκτός οδού) - σύνολο Δήμου	Αρ.Θέσεων	~859	5%	10% συνολικά

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Οι υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης (χωρητικότητα) αφορούν στους κάτωθι δημοτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού ή/και τις διαμορφωμένες θέσεις παρά την οδό (βλ. και Χαλκούτσι) και είναι **κατά προσέγγιση** καθώς η πλειοψηφία των χώρων δεν είναι διαμορφωμένοι/οργανωμένοι μέσω οριζόντιας σήμανσης για την ορθή (σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία) οριοθέτηση των θέσεων. Συγκεκριμένα:

- 1, 2. Χαλκούτσι: 2 χώροι στάθμευσης επί της οδού Ποσειδώνος= 31 διαμορφωμένες θέσεις (πλησίον πλατείας) + ~240 (αδιαμόρφωτος χώρος πλησίον της ζώνης εκβολών του Ασωπού) = ~271,
3. Δημαρχείο Ωρωπού = ~40,
- 4,5. Αγ.Απόστολοι - 2 χώροι στάθμευσης= ~100 διαμορφωμένες θέσεις στο χώρο στάθμευσης στο δυτικό άκρο της παράκτιας ζώνης + ~25 θέσεις σε χώρο στάθμευσης στο κέντρο του οικισμού = ~125
6. Κάλαμος (κέντρο οικισμού)=~20,
7. Καπανδρίτι = ~60,
8. Αφίδναι (Δημοτικό Κατάστημα/ΚΕΠ)= ~ 10,
9. Μαλακάσα= ~20,
10. Σκάλα Ωρωπού (νέος - υπό διαμόρφωση- χώρος στάθμευσης που προβλέπεται από το έργο: *Ανάπλαση της παραλιακής περιοχής της Σκάλας Ωρωπού – Α΄ Φάση*)= 165,
- 11,12. Νέα Παλάτια - 2 χώροι στάθμευσης στο παράκτιο μέτωπο= ~48 και
13. Παραλία Μαρκοπούλου = ~100

Η πλειοψηφία των παραπάνω συλλέχθηκαν από αυτοψίες του αναδόχου και από στοιχεία του Δήμου και παρουσιάστηκαν αντίστοιχα στο σχετικό κεφάλαιο του Π.3 του ΣΒΑΚ.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



15. Αύξηση αριθμού θέσεων ΑμεΑ παρά την οδό ή/και σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	Αρ.θέσεων ΑμεΑ - σύνολο Δήμου	Αρ.Θέσεων	20	5%	10% συνολικά
---	-------------------------------	-----------	----	----	--------------

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Στην τιμή έτους βάσης, λαμβάνεται υπόψη η απόφαση του Δήμου Ωρωπού (**ΑΔΑ: ΩΜΦΟΩ0Π-ΣΑΒ**) αναφορικά με την χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ σε Δημοτικά Πάρκινγκ ή ελεύθερους χώρους στάθμευσης (κοινόχρηστους χώρους σε πλατείες). Οι θέσεις αυτές αθροιστικά είναι 18 ενώ υπάρχουν επίσης 2 θέσεις στο Καπανδρίτι εκατέρωθεν της κεντρικής πλατείας.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα του Δήμου					
Περιγραφή				Τιμή Στόχος - Υλοποίηση	
Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
16. Δημιουργία σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Δημιουργία σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων	Σταθμοί/θέσεις φόρτισης	1	34	20% του συνολικού αριθμού
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Ο υφιστάμενος σταθμός φόρτισης Η/Ο βρίσκεται στο Σ.Ε.Α. Καπανδριτίου. Επιπλέον, σύμφωνα με την ΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396 - Άρθρο 8, παρ.2, εδ.Α.2, στο Σ.Φ.Η.Ο. θα περιλαμβάνεται πρόταση τμηματικής υλοποίησης των οριζόμενων στο ΣΦ.Η.Ο. σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την πλήρη υλοποίησή του εντός 3 ετών. Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού					
17. Δημιουργία σταθμών ενοικίασης ηλεκτρικών ποδηλάτων ή/και πατινιών	Δημιουργία σταθμών ηλεκτρικών ποδηλάτων ή/και πατινιών	Σταθμοί	0	1	3
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Σήμερα, Δεν υφίσταται σύστημα ενοικίασης ηλεκτρικών ποδηλάτων ή/και πατινιών στο Δήμο. Σημείωση: Η συγκεκριμένη δράση προτείνεται και αφορά στον μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης (15ετίας), <u>με δεδομένο ότι θα έχουν αρχίσει και θα υλοποιούνται μέσω των προτεινόμενων πράσινων διαδρομών κατά την προηγούμενη περίοδο, διαδρομές δικτύου ποδηλάτου στην περιοχή παρέμβασης.</u> Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού					
18. Τοποθέτηση ειδικών αισθητήρων με σκοπό την αστυνόμευση της αντικοινωνικής (παράνομης) στάθμευσης (με ηλεκτρονικό τρόπο) στο σύνολο των διαβάσεων ή/και των ραμπών		Αισθητήρες	0	το 10% των θέσεων να αστυνομεύονται	το 50% των θέσεων συνολικά να αστυνομεύονται
Πηγή πρωτογενών δεδομένων: Σήμερα, Δεν υφίσταται τέτοιο σύστημα ελέγχου στο Δήμο. Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού					



Βελτίωση της προσβασιμότητας στο Δήμο - Ενίσχυση των υποδομών πεζής μετακίνησης - Ενθάρρυνση της χρήσης ποδηλάτου

Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
19. Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	%	0	25% του συνολικού προτεινόμενου δικτύου	50% του συνολικού προτεινόμενου

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας στο Δήμο.

Οδοί ή τμήματα οδών με επίστρωση κυβόλιθου ή σχετικών πλακών όπου και δεν υπάρχει σχετική σήμανση (P-60 ή Π-92, σύμφωνα με το ΦΕΚ 2302/2013 ή τον ΚΟΚ, αντίστοιχα) ή/και έχει παραληφθεί από το Δήμο απόφαση περί θεσμοθέτησής τους ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας, **ΔΕΝ λαμβάνονται υπόψη.**

Στις περιοχές: Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια, Χαλκούτσι, Μαλακάσα, Αγ.Απόστολοι και Αυλώνας σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης, προτείνονται περί τα ~2,8χλμ δίκτυο μετατροπής οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Τα παραπάνω ποσοστά υλοποίησης ανά χρονικό ορίζοντα παραθέτονται σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα των μέτρων και δράσεων που παρουσιάστηκαν με βάση πάντα τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού

20. Αύξηση διαδρομών χωρίς εμπόδια στα πεζοδρόμια - Βαδισιμότητα κατά μήκος των πεζοδρομίων	Ποσοστό βαδισιμών πεζοδρομίων (σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία)	%	~17,02% των υφιστάμενων πεζοδρομίων	20%	40% συνολικά
---	---	---	-------------------------------------	-----	--------------

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Η μεγαλύτερη έκταση στο Δήμο παρουσιάζει εξαιρετικά χαμηλή και μέση βαδισιμότητα.

Τα παραπάνω στοιχεία δίδονται με βάση τον θεματικό χάρτη: **Πλάτη και Βαδισιμότητα πεζοδρομίων**, περιοχής **Σκάλας Ωρωπού - Νέα Παλάτια**, που περιλαμβάνεται στο Π.3 του ΣΒΑΚ.

Λαμβάνονται υπόψη τα πεζοδρόμια με μέσο πλάτος $\geq 2,1\mu$. σύμφωνα και με τη σχετική κατηγοριοποίηση που δόθηκε στον προαναφερόμενο χάρτη (ικανοποιητικό, μερικώς βαδισιμο, μη βαδισιμο).

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



21. Υποδομές για ΑμεΑ/ΑΜΚ στο κύριο οδικό δίκτυο καταγραφής των υπό εξέταση περιοχών	Ποσοστό πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο όπου υφίστανται σχετικές υποδομές (οδεύσεις τυφλών ή/και ράμπες)	%	1,50%	20%	40% συνολικά
--	---	---	-------	-----	--------------

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Τα παραπάνω στοιχεία δίδονται με βάση τα στοιχεία του δικτύου καταγραφής, όπως αυτά απεικονίστηκαν στους σχετικούς ένθετους θεματικούς χάρτες και περιλαμβάνονται στο Π.3 του ΣΒΑΚ.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού

22. Ποσοστό μήκους υποδομών (δίκτυο) για ποδηλάτες μέσω διαμόρφωσης και δημιουργίας ασφαλούς δικτύου (έχοντας υπόψη και τις προτεινόμενες πράσινες διαδρομές)	Ποσοστό δικτύου ποδηλάτου	%	0,00%	54,61% του συνολικού δικτύου πράσινων διαδρομών	100% του συνολικού δικτύου πράσινων διαδρομών
---	---------------------------	---	-------	---	---

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Σύμφωνα με το Σχέδιο Δράσης, προτείνονται περί τα ~8,8χλμ εφαρμογής/υλοποίησης πράσινων διαδρομών (στις περιοχές Χαλκούτσι, Αγ.Κωνσταντίνος, Σκάλα Ωρωπού/Νέα Παλάτια και Αγ.Απόστολοι), στις οποίες θα μπορούσε να συνυπάρξει το ποδήλατο είτε με ειδικές διαμορφώσεις - με λωρίδες αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων είτε με τον καθορισμό των υπό εξέταση τμημάτων σε οδούς/περιοχές μικτής χρήσης/ήπιας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία (ΦΕΚ Β 1053/2016).

Έως και σήμερα ΔΕΝ υφίσταται θεσμοθετημένος ποδηλατόδρομος στο σύνολο του Δήμου.

Στην τιμή "Στόχος - 5ετίας", λαμβάνονται υπόψη τα υφιστάμενα διαμορφωμένα τμήματα των διαδρομών που δύναται να λειτουργήσουν με συνυπαρξη του ποδηλάτου μέσω όμως εφαρμογής της κατάλληλης σήμανσης, σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.

Τα παραπάνω ποσοστά υλοποίησης ανά χρονικό ορίζοντα παραθέτονται σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα των μέτρων και δράσεων που παρουσιάστηκαν με βάση πάντα τις τοπικές ανάγκες και την αποτελεσματική διαχείριση των πόρων.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΩΡΩΠΟΥ – ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ



Ενίσχυση της συμμετοχικότητας

Στόχοι σύμφωνα με τις προτεραιότητες και το Όραμα του Δήμου όπως αυτά οριστικοποιήθηκαν μέσω και της Συμμετοχικής διαδικασίας	Ποσοτικοποίηση στόχου	Μονάδα μέτρησης	Τιμή έτους βάσης	Στην 5ετία	Στην 10ετία
23. Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων	Ποσοστό ατόμων που λαμβάνει μέρος στη συμμετοχική διαδικασία	Αρ. συμμετεχόντων στις διαβουλεύσεις	40	10%	25% συνολικά
24. Αύξηση των δράσεων για την ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας	Αριθμός δράσεων ευαισθητοποίησης ανά έτος		5	>=10 συνολικά	>=15 συνολικά

Πηγή πρωτογενών δεδομένων:

Πρακτικά από τις καταγεγραμμένες (3) δημόσιες διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Αρμόδιος φορέας για τον υπολογισμό: Δήμος Ωρωπού



2.6 Λοιπές κατευθύνσεις – νομοθεσίες και οδηγίες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη των ΣΒΑΚ σε εθνικό επίπεδο

- Εγκύκλιος 55 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΔΤΕ/δ/ 43511/161 /1998 «Οδηγίες και Προδιαγραφές για Τροποποιήσεις, Επεκτάσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων».
- Οδηγός Σχεδιασμού «Σχεδιάζοντας για όλους», κεφάλαιο 2, ΥΠ.ΧΩ.ΔΕ. 1998.
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας – Ν. 2696/1999 με τις νέες επικαιροποιήσεις αυτού.
- Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας – ΦΕΚ 580/Δ/1999.
- Καθορισμός του τρόπου διαχωρισμού και σήμανσης των ειδικών λωρίδων λεωφορείων και τρόλλεϋ – ΦΕΚ 217/Β/2003.
- Πολεοδομικά σταθερότυπα – ΦΕΚ. 285/Δ/2004.
- Προδιαγραφές κατασκευής και τοποθέτησης ειδικών προεξοχών πεζοδρομίου σε στάσεις λεωφορείων και οριοδεικτών σε διασταυρώσεις – ΦΕΚ 2201/Β/2007.
- Ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών – 2621/Β/2009.
- Καθορισμός Εθνικών οδών – ΦΕΚ 222/Α/1955 & Μητρώο Εθνικών οδών 2010.
- Καθορισμός των επαρχιακών οδών – ΦΕΚ 47/Α/1956 & Ανακατάταξη Επαρχιακού Οδικού Δικτύου των Νομών της Χώρας – ΦΕΚ 293/Β/1995 & Μητρώο Επαρχιακών οδών 2010.
- Κ.Υ.Α. Υπ. ΠΕΚΑ και Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ 6952, ΦΕΚ 420/16.03.2011.
- Νέος Οικοδομικός Κανονισμός – Ν. 4067/2012.
- Τεχνικές οδηγίες κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσιο βελτίωσης της οδικής ασφάλειας – ΦΕΚ 2302/Β/2013.
- Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 42382/16.07.2013, «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων».
- Σύμβαση για την οδική κυκλοφορία του 1968 και Ευρωπαϊκή Συμφωνία συμπλ. τη σύμβαση – Ν. 4266/2014.
- Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ).
- Τεχνικές οδηγίες για ποδηλατόδρομους – ΦΕΚ 1053/Β/2016.
- Τεχνικές οδηγίες για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών – ΦΕΚ 85/Β/2018.
- Οδηγός ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιότητας δήμων, ΜΟΔ Α.Ε. 2019.