

## 1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

### Πακέτα Μέτρων ΣΒΑΚ

Παρακάτω παρουσιάζονται τα Πακέτα Μέτρων (δηλαδή οι βασικές κατηγορίες που οργανώνονται τα μέτρα) που προβλέπονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ τα οποία θα υλοποιούνται σταδιακά και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες. Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα που λαμβάνονται υπόψη για το Δήμο κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση
- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) Εμπορευματικές μεταφορές

#### Πακέτο Μέτρων 1. Δημόσια Συγκοινωνία

- 1.1 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on-demand (mini-bus)
- 1.2 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ
- 1.3 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
- 1.4 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- 1.5 Διερεύνηση επέκτασης του Μετρό στο Πέραμα<sup>1</sup>
- 1.6 Δημιουργία express λεωφορειακής γραμμής από το Πέραμα στον πλησιέστερο σταθμό Μετρό

#### Πακέτο Μέτρων 2. Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα

- 2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
- 2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης
- 2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους
- 2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων

---

<sup>1</sup> Η επέκταση των γραμμών του Μετρό προς το Δήμο Περάματος είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας για την περιοχή, το οποίο θα μεταβάλει ριζικά τη σύνθεση της κυκλοφορίας και θα αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα της ζωής των κατοίκων.

Καθώς δεν περιλαμβάνεται στον τρέχοντα σχεδιασμό της Αττικό Μετρό η επέκταση του Δικτύου Μετρό στο Πέραμα, στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος προτείνεται η διερεύνηση δυνατότητας επέκτασης του Μετρό στο Πέραμα μέσω υποστηρικτικών μελετών και υπηρεσιών σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

- 2.5 Προσωρινές πεζοδρομήσεις
- 2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον
- 2.7 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- 2.8 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)
- 2.9 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ
- 2.10 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
- 2.11 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες
- 2.12 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων

### **Πακέτο Μέτρων 3. Κοινόχρηστη μετακίνηση**

- 3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας
- 3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- 3.3 Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού

### **Πακέτο Μέτρων 4. Συμμετοχικός Σχεδιασμός**

- 4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
- 4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού
- 4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις
- 4.5 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο
- 4.6 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)
- 4.7 Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής

### **Πακέτο Μέτρων 5. Ηλεκτροκίνηση**

- 5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτρικών μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
- 5.2 Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)

### **Πακέτο Μέτρων 6. Οργάνωση Κυκλοφορίας – Οδική Ασφάλεια**

- 6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο
- 6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- 6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- 6.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 6.5 Μονοδρομήσεις οδών
- 6.6 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.
- 6.7 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων
- 6.8 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

## **Πακέτο Μέτρων 7. Διαχείριση Στάθμευσης**

- 7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)
- 7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- 7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας

## **Πακέτο Μέτρων 8. Αστικό περιβάλλον**

- 8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
- 8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων
- 8.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες
- 8.4 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον
- 8.5 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης
- 8.6 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

## **Πακέτο Μέτρων 9. Εμπορευματικές μεταφορές**

- 9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
- 9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
- 9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
- 9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

## **Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμοί μέτρων και πόρων**

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται **συνοπτικά** και σχηματικά ο συσχετισμός των μέτρων με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 7.1 (κατά τον κύκλο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, Eltis) καθώς και ο εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων. Σημειώνεται ότι τα αρχικά προτεινόμενα μέτρα εξετάστηκαν τόσο με το Δίκτυο Φορέων όσο και με τους πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν / οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.

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

Πίνακας 16: Συσχετισμοί μέτρων και πόρων – αρμοδιοτήτων

Πακέτα Μέτρων	Τελικά Μέτρα	Πιθανή Πηγή Χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός Βασικού Υπεύθυνου Υλοποίησης	Συσχετισμός με άλλα επιχειρησιακά/ στρατηγικά σχέδια
ΠΜ1: Δημόσια Συγκοινωνία	1.1 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on-demand (mini-bus)	ΟΑΣΑ, Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΕΣΠΑ 2021/2027	ΟΑΣΑ, Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	1.2 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ	ΟΑΣΑ	ΟΑΣΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	1.3 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	ΟΑΣΑ	ΟΑΣΑ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	1.4 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΟΑΣΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Περάματος, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	1.5 Διερεύνηση επέκτασης του Μετρό στο Πέραμα	Περιφέρεια Αττικής ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Περιφέρεια Αττικής ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Επέκταση Γραμμής Μετρό-Τραμ
	1.6 Δημιουργία express λεωφορειακής γραμμής από	ΟΑΣΑ, Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος	ΟΑΣΑ, Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της

	το Πέραμα στον πλησιέστερο σταθμό Μετρό			Ελλάδος, Επέκταση Γραμμής Μετρό-Τραμ
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής, Όμοροι Δήμοι	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος

	2.5 Προσωρινές πεζοδρομήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.7 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.8 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.9 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος

	2.10 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.11 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Περάματος
	2.12 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος	ΓΠΣ Περάματος
ΠΜ3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
	3.3 Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού	Ιδιωτική πρωτοβουλία, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Επιχειρήσεις ή Φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος,

				Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
ΠΜ4: Συμμετοχικός Σχεδιασμός	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος, Κάτοικοι	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Περάματος, Σύλλογοι και Φορείς	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, Πόροι Α΄ και Β΄ βάθμιας εκπαίδευσης	Δήμος Περάματος, Εκπ. Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής, Α΄ & Β΄ βάθμια εκπαίδευση	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος, Σύλλογοι και Φορείς της Πόλης	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	4.5 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	4.6 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή με χρήση Γεωγραφικών	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Περιφέρειας Αττικής	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος



	Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)			
	4.7 Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
ΠΜ5: Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτρικών μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, ΟΑΣΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά προγράμματα	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	5.2 Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	Πράσινο Ταμείο	Δήμος Περάματος	Εθν. Στρατηγική Ηλεκτροκίνησης, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
ΠΜ6: Κυκλοφοριακή Οργάνωση / Οδική Ασφάλεια	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989

	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
	6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΠΕΠ Αττικής, ΕΣΠΑ 2021-2027, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
	6.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989
	6.5 Μονοδρομήσεις οδών	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη

				1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	6.6 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	6.7 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	6.8 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΠΕΠ Αττικής, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
ΠΜ7: Διαχείριση Στάθμευσης	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΟΑΣΑ	Δήμος Περάματος, Ιδιώτες	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος

	7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Περάματος, Ιδιωτική πρωτοβουλία	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας	Ίδιοι πόροι Δήμου Περάματος, Εμπορικός Σύλλογος	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός Σύλλογος	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
ΠΜ8: Αστικό Περιβάλλον	8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια
	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	8.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	8.4 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος

	8.5 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά προγράμματα, ΕΣΠΑ 2021-2027	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	8.6 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα	Δήμος Περάματος, Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	ΓΠΣ Δήμου Περάματος
ΠΜ9: Εμπορευματικές Μεταφορές	9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ	Δήμος Περάματος, Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός Σύλλογος	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος, ΠΕΠ Αττικής	Δήμος Περάματος, Ιδιωτικοί ή Δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος
	9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος	Κυκλοφοριακή Μελέτη 1989, ΓΠΣ Δήμου Περάματος
	9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Ίδιοι Πόροι Δήμου Περάματος	Δήμος Περάματος	Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών της Ελλάδος



### Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2023 έως και το έτος 2027. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζονται αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2032, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται μέχρι τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 17: Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Σχολιασμός
1.1 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on-demand (mini-bus)	1	2	3	4	5											Η δημιουργία γραμμών on-demand θα συμβάλει σημαντικά στην κάλυψη περισσότερων περιοχών και μπορεί να υλοποιηθεί εντός 5ετίας. Προϋπόθεση είναι η διερεύνηση ενδιαφέροντος και από όμορους δήμους.
1.2 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ	1	2	3	4	5											Η αύξηση των δρομολογίων του ΟΑΣΑ, ένα αίτημα της πλειοψηφίας των κατοίκων του Περάματος, θα πραγματοποιηθεί εντός 5ετίας και θα μπορούσε να αυξήσει άμεσα το ποσοστό των κατοίκων που χρησιμοποιούν δημόσιες συγκοινωνίες.
1.3 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1	2	3	4	5											Η εγκατάσταση τηλεματικής θα βελτιώσει την εμπειρία χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών και θα γίνει εντός 5ετίας. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να αυξήσει άμεσα το ποσοστό των κατοίκων που χρησιμοποιεί δημόσιες συγκοινωνίες.
1.4 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό προϋποθέτει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και ολοκληρώνεται εντός 5ετίας.



1.5 Διερεύνηση επέκτασης του Μετρό στο Πέραμα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού εξαρτάται από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών και είναι ένα χρονοβόρο μέτρο.
1.6 Δημιουργία express λεωφορειακής γραμμής από το Πέραμα στον πλησιέστερο σταθμό Μετρό	1	2	3													Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί εντός 3ετίας και θα μπορούσε να ωθήσει περισσότερους κατοίκους να αντικαταστήσουν το αυτοκίνητο με τη δημόσια συγκοινωνία
2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εφόσον ο Δήμος είναι φιλικό προσκείμενος στη χρήση ποδηλάτων κοινής χρήσης.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	1	2	3	4	5											Η προώθηση της χρήσης ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις των ανθρώπων, απαιτεί την δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών, γι' αυτό τον λόγο κρίνεται σκόπιμο να ξεκινήσει το παρόν μέτρο την πρώτη 5ετία.
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Η προώθηση της χρήσης ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις των ανθρώπων, απαιτεί ασφάλεια. Το μέτρο αυτό θα ολοκληρωθεί εντός 10ετίας λόγω του μεγέθους του.
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών

2.5 Προσωρινές πεζοδρομήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το παρόν μέτρο είναι ένα πολύπλοκο μέτρο το οποίο θα πρέπει να συνδυαστεί με πολλά άλλα και χρειάζεται να λαμβάνει συχνά υπόψη και την εξέλιξη άλλων μέτρων για να πραγματοποιηθεί με επιτυχία και να έχει αποτέλεσμα που να βελτιώσει την κινητικότητα στο Πέραμα
2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών
2.7 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3	4	5											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί ένα ορίζοντα 5ετίας για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.8 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1	2	3	4	5											Η ενίσχυση της προσβασιμότητας αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο το οποίο είναι σε προτεραιότητα διότι επηρεάζει πολλά από τα άλλα μέτρα
2.9 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ	1	2	3	4	5											Λόγω της αναγκαιότητας του μέτρου η υλοποίηση του θα γίνει εντός 5ετίας
2.10 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1	2	3	4	5											Τα έργα κατασκευής που απαιτούνται από το μέτρο αυτό ολοκληρώνονται 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.







6.4 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	1	2															Κατά τα πρώτα 2 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων
6.5 Μονοδρομήσεις οδών	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό υλοποιείται άμεσα εφόσον καθοριστούν οι οδοί
6.6 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό θα συμβάλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του στο Δήμο.
6.7 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και θα ολοκληρωθεί εντός 10ετίας
6.8 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	1	2	3	4	5												Οι σημειακές βελτιώσεις κόμβων θα ολοκληρωθούν εντός 5ετίας
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται στα πρώτα 10 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 10 ετών, οι θέσεις στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10								Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας	1	2																Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός 2ετίας διότι αποτελεί προτεραιότητα η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου
8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10								Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός 10ετίας λόγω του μεγέθους και του κόστους του
8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10								Αν και η ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων αποτελεί προτεραιότητα, το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης
8.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	1	2	3	4	5													Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών εγκαταστάσεων υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
8.4 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10								Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

8.5 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	1	2	3	4	5													Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός 5ετίας διότι αποτελεί προτεραιότητα η ενίσχυση των ενεργών μετακινήσεων
8.6 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1	2	3	4	5													Η δεντροφύτευση των οδών μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα και με χαμηλό κόστος. Αναμένεται εντός της 5ετίας να έχει ολοκληρωθεί.
9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3	4	5													Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 5ετίας έτσι ώστε να θωρακιστεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2	3	4	5													Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι 5ετής καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης.
9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2	3															Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός της πρώτης 3ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.
9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5													Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι 5ετής και απαιτεί πολύ καλή ενημέρωση των επιχειρήσεων για τα κίνητρα και τα οφέλη ώστε να υπάρχει μεγάλη συμμετοχή



## Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και πηγή χρηματοδότησης. Η διαδικασία της χρηματοδότησης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα σημεία του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019), καθώς καθορίζει δραστικά την πιθανότητα εφαρμογής μέτρων και πολιτικών αλλά και των ενδεχόμενων παρεμβάσεων. Κατ' ουσία η διαδικασία της χρηματοδότησης διαδραματίζει το ρόλο συνδετικού κρίκου ανάμεσα στην «Θεωρία και στην πράξη». Ως εκ τούτου πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά την εκπόνηση του σχεδίου, αποσκοπώντας στη διαμόρφωση ενός σχετικού πλαισίου που χαρακτηρίζεται από σαφήνεια και λειτουργικότητα.

Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν, γεγονός που δίνει μια ευελιξία στο ΣΒΑΚ να αντλήσει χρηματικούς πόρους με διάφορους τρόπους, μεγιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την αρμονική εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων. Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ (Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures-ELTIS, 2019), οι δύο βασικοί τρόποι χρηματοδότησης είναι αφενός μεν η αύξηση του κρατικού προϋπολογισμού και αφετέρου δε η μείωση του κόστους των έργων και υπηρεσιών που αφορούν στον κρατικό προϋπολογισμό. Αναφορικά με τον πρώτο τρόπο, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής: α) Δημοτικά έσοδα πχ δημοτικά τέλη, έσοδα από ελεγχόμενη στάθμευση κ.α. β) Εθνική ή Περιφερειακή χρηματοδότηση γ) Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και δ) εξωτερικοί τρόποι χρηματοδότησης πχ δάνεια, δημοτικά ή πράσινα ομόλογα. Σχετικά με τον δεύτερο τρόπο, σημειώνεται πως έχει μεγάλη σημασία η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση των πολιτικών ή των έργων (πχ ΣΔΙΤ ή απλή ιδιωτική πρωτοβουλία, κτλ)

Επισημαίνεται πως κατά την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου οι πηγές αυτές έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούνται από την Ομάδα Εργασίας. Οι διαφοροποιήσεις αυτές εξαρτώνται άμεσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα ποσοστά απορρόφησης του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου, τις νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης κ.λπ. Τονίζεται ότι η κοστολόγηση έχει πραγματοποιηθεί στο στάδιο της πολυκριτηριακής ανάλυσης η οποία βασίστηκε στις τιμές και στο κόστος ανά μονάδα του εκάστοτε μέτρου.

Πίνακας 18: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on-demand (mini-bus)	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
ΠΜ1	1.2	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ	1 μονάδα	50.000,00€	1.0	50.000,00€
ΠΜ1	1.3	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1 μονάδα	200.000,00 €	1.0	200.000,00 €
ΠΜ1	1.4	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €
ΠΜ1	1.5	Διερεύνηση επέκτασης του Μετρό στο Πέραμα <sup>2</sup>	Η χρηματοδότηση του παρόντος μέτρου συντελείται μέσω εξωτερικών πόρων			
ΠΜ1	1.6	Δημιουργία express λεωφορειακής γραμμής από το Πέραμα στον πλησιέστερο σταθμό Μετρό	Η χρηματοδότηση του παρόντος μέτρου συντελείται μέσω εξωτερικών πόρων			

<sup>2</sup> Η επέκταση των γραμμών του Μετρό προς το Δήμο Περάματος είναι ένα έργο ζωτικής σημασίας για την περιοχή, το οποίο θα μεταβάλει ριζικά τη σύνθεση της κυκλοφορίας και θα αναβαθμίσει σημαντικά την ποιότητα της ζωής των κατοίκων.

Καθώς δεν περιλαμβάνεται στον τρέχοντα σχεδιασμό της Αττικό Μετρό η επέκταση του Δικτύου Μετρό στο Πέραμα, στα πλαίσια του ΣΒΑΚ του Δήμου Περάματος προτείνεται η διερεύνηση δυνατότητας επέκτασης του Μετρό στο Πέραμα μέσω υποστηρικτικών μελετών και υπηρεσιών σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο	100.000,00 €	7.54	754.000,00 €
ΠΜ2	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά χιλιόμετρο	100.000,00 €	1.90	190.000,00 €
ΠΜ2	2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	ανά χιλιόμετρο	100.000,00 €	1.00	100.000,00 €
ΠΜ2	2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων	ανά εκτάριο	50.000,00 €	20.00	1.000.000,00 €
ΠΜ2	2.5	Προσωρινές πεζοδρομήσεις	ανά εκτάριο	50.000,00 €	180.00	9.000.000,00 €
ΠΜ2	2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Το κόστος του παρόντος μέτρου ενσωματώνεται στο μέτρο 2.5.			
ΠΜ2	2.7	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	20.000,00 €	10.00	200.000,00 €
ΠΜ2	2.8	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1 μονάδα	200.000,00 €	1.00	200.000,00 €
ΠΜ2	2.9	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ	1 μονάδα	200.000,00 €	1.00	200.000,00 €

ΠΜ2	2.10	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1 μονάδα	30.000,00€	1.00	30.000,00€
ΠΜ2	2.11	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	ανά πινακίδα	80.00 €	10.00	800.00 €
ΠΜ2	2.12	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων	1 μονάδα	1.000.000.00 €	1.00	1.000.000.00 €
ΠΜ3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	ανά σταθμό	10,000.00 €	12.00	120,000.00 €
ΠΜ3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος συνεπιβατισμού	1 μονάδα	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €
ΠΜ4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	10,000.00 €	1.00	10,000.00 €
ΠΜ4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού (workshop)	ανά workshop	4,000.00 €	5.00	20,000.00 €

ΠΜ4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	ανά εκδήλωση	2,500.00 €	5.00	12,500.00 €
ΠΜ4	4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	10,000.00 €	1.00	10,000.00 €
ΠΜ4	4.5	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ4	4.6	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1 μονάδα	50,000.00 €	1.00	50,000.00 €
ΠΜ4	4.7	Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ5	5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτρικών μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200,000.00 €	2.00	400,000.00 €
ΠΜ5	5.2	Εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	1 μονάδα	75,000.00 €	1.00	75,000.00 €
ΠΜ6	6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	ανά πινακίδα	80.00 €	10.00	800.00 €
ΠΜ6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά εκτάριο	75,000.00 €	73.23	5,492,250.00 €

ΠΜ6	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά διασταύρωση	150,000.00 €	9.00	1,350,000.00 €
ΠΜ6	6.4	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400.00 €	122.00	48,800.00 €
ΠΜ6	6.5	Μονοδρομήσεις οδών	ανά πινακίδα	80.00 €	400.00	32,000.00 €
ΠΜ6	6.6	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
ΠΜ6	6.7	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά πινακίδα	80.00 €	10.00	800.00 €
ΠΜ6	6.8	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	ανά διασταύρωση	50,000.00 €	9.00	450,000.00 €
ΠΜ7	7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο στάθμευσης	100,000.00 €	2.00	200,000.00 €
ΠΜ7	7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	1 μονάδα	150,000.00 €	1.00	150,000.00 €
ΠΜ7	7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου- οχημάτων μικροκινητικότητας	ανά χώρο στάθμευσης	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €

ΠΜ8	8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμερο	75,000.00 €	7.54	565,500.00 €
ΠΜ8	8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά χιλιόμερο	100,000.00 €	7.54	754,000.00 €
ΠΜ8	8.3	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	Το κόστος του παρόντος μέτρου ενσωματώνεται στο μέτρο 2.5.			
ΠΜ8	8.4	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	2,500.00 €	20.00	50,000.00 €
ΠΜ8	8.5	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά χιλιόμερο	100,000.00 €	5.00	500,000.00 €
ΠΜ8	8.6	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
ΠΜ9	9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	ανά κέντρο	400,000.00 €	1.00	400,000.00 €
ΠΜ9	9.2	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €

ΠΜ9	9.3	Θέσπιση φορτοεκφορτώσεων ωραρίων	ανά πινακίδα	80.00 €	10.00	800.00 €
ΠΜ9	9.4	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	100,000.00 €	1.00	100,000.00 €
<b>Σύνολο</b>						<b>24,967,250.00 €</b>



## Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

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

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου. Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι δείκτες αποτελούν, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE έχει δημιουργηθεί μια τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- ✓ **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- ✓ **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.

- ✓ **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- ✓ **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- ✓ **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). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

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

Πίνακας 19: Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ

Στόχοι	Ορίζοντας υλοποίησης			
	Τιμή Βάσης	5ετία	10ετία	15ετία
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Προστασία Οικιστικού και Φυσικού Περιβάλλοντος</b>				
1.1 Επίτευξη βιώσιμης διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης της περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης	Δεν υπάρχουν αυτή την στιγμή περιπατητικές/ ποδηλατικές διαδρομές στο δήμο	Τουλάχιστον 2km περιπατητικών/ ποδηλατικών διαδρομών	Τουλάχιστον 5km περιπατητικών/ ποδηλατικών διαδρομών	Τουλάχιστον 10km περιπατητικών/ ποδηλατικών διαδρομών
1.2 Βελτίωση της περπατησιμότητας	15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο δήμο	Τουλάχιστον το 30% του δικτύου πεζοδρομίων να έχει ελεύθερη όδευση 1,5m σύμφωνα με τη νομοθεσία	Τουλάχιστον το 50% του δικτύου πεζοδρομίων να έχει ελεύθερη όδευση 1,5m σύμφωνα με τη νομοθεσία	Τουλάχιστον το 70% του δικτύου πεζοδρομίων να έχει ελεύθερη όδευση 1,5m σύμφωνα με τη νομοθεσία
1.3 Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από τα σχολεία του δήμου	Στην περιοχή παρέμβασης καταγράφεται μηδενικό ποσοστό οδών ήπιας κυκλοφορίας	Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από όλα (100%) τα δημοτικά σχολεία του δήμου	Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από όλα (100%) τα σχολεία του δήμου	Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας γύρω από όλα (100%) τα σχολεία του δήμου
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που προέρχεται από τις μετακινήσεις</b>				

2.1 Αλλαγή στη σύνθεση της κυκλοφορίας με αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας και μείωση της χρήσης του ΙΧ	68.75% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση χρήσης του ΙΧ για καθημερινές μετακινήσεις κατά 10%	Μείωση χρήσης του ΙΧ για καθημερινές μετακινήσεις κατά 20%	Μείωση χρήσης του ΙΧ για καθημερινές μετακινήσεις κατά 30%
2.2 Υιοθέτηση εναλλακτικών καυσίμων στον δημοτικό στόλο και στις ιδιωτικές μετακινήσεις	Δεν διαθέτει αυτή τη στιγμή ο δημοτικός στόλος ηλεκτρικά οχήματα	Ο δημοτικός στόλος να διαθέτει τουλάχιστον 4 ηλεκτρικά οχήματα	Ο δημοτικός στόλος να διαθέτει τουλάχιστον 8 ηλεκτρικά οχήματα	Το σύνολο των οχημάτων του δημοτικού στόλου να είναι ηλεκτρικά
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 3. Βελτίωση των συνθηκών του μικροκλίματος στην πόλη</b>				
3.1 Μείωση του θορύβου και των αέριων ρύπων που σχετίζονται με τις μετακινήσεις	Οι συνολικές εκπομπές CO2 από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία εκτιμάται ότι ανέρχονται στους 1656 tn ανά έτος. Επίσης, σήμερα δεν υπάρχουν ήρεμες γειτονιές στο Πέραμα.	Μείωση των αέριων ρύπων που προέρχονται από τις μετακινήσεις κατά 10% και ύπαρξη τουλάχιστον δύο (2) νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Μείωση των αέριων ρύπων που προέρχονται από τις μετακινήσεις κατά 15% και ύπαρξη τουλάχιστον δύο (2) νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Μείωση των αέριων ρύπων που προέρχονται από τις μετακινήσεις κατά 20% και ύπαρξη τουλάχιστον δύο (2) νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
3.2 Ενίσχυση των χώρων πρασίνου και των κοινόχρηστων χώρων	Αυτή την στιγμή υπάρχουν στο δήμο 25 κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου.	Δημιουργία τουλάχιστον ενός (1) νέου κοινόχρηστου χώρου πρασίνου	Δημιουργία τουλάχιστον δύο (2) νέων κοινόχρηστου χώρου πρασίνου	Δημιουργία τουλάχιστον τριών (3) νέων κοινόχρηστου χώρου πρασίνου

3.3 Μείωση των διαμπερών ροών	Σαν τιμή βάσης καθορίζεται ένα ποσοστό διαμπερότητας της τάξης του 20% για το Πέραμα.	Μείωση κατά 5% των διαμπερών ροών μέσα από δρόμους γειτονίας	Μείωση κατά 10% των διαμπερών ροών μέσα από δρόμους γειτονίας	Μείωση κατά 20% των διαμπερών ροών μέσα από δρόμους γειτονίας
3.4 Αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης	Σαν τιμή βάσης για το Πέραμα, καθορίζεται ένα ποσοστό του οδικού δικτύου της τάξης του 50% το οποίο χρειάζεται αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στο 10% του οδικού δικτύου	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στο 25% του οδικού δικτύου	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στο 50% του οδικού δικτύου
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 4: Προώθηση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης, όπως είναι το περπάτημα και το ποδήλατο</b>				
4.1 Ενίσχυση των μετακινήσεων πεζή	Το 3% των κατοίκων κινούνται καθημερινά πεζή	Το 25% των κατοίκων να κινούνται καθημερινά πεζή	Το 30% των κατοίκων να κινούνται καθημερινά πεζή	Το 40% των κατοίκων να κινούνται καθημερινά πεζή
4.2 Αύξηση των μετακινήσεων με ποδήλατο (συμβατικό και ηλεκτρικό)	Το ποσοστό των ατόμων που κινούνται με ποδήλατο στο Δήμο είναι μηδενικό	Τουλάχιστον το 3% των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με ποδήλατο	Τουλάχιστον το 5% των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με ποδήλατο	Τουλάχιστον το 8% των μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με ποδήλατο

4.3 Αύξηση των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία	Το 21.88% των καθημερινών μετακινήσεων πραγματοποιούνται με δημόσια συγκοινωνία	Το 25% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με δημόσια συγκοινωνία	Το 30% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με δημόσια συγκοινωνία	Το 35% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με δημόσια συγκοινωνία
4.4 Αύξηση των συλλογικών μορφών μετακινήσεων (car pooling και car sharing)	Το επίπεδο υιοθέτησης συλλογικών μορφών μετακινήσεων στο δήμο είναι μηδενικό	Τουλάχιστον το 1% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με συλλογικές μορφές μετακίνησης	Τουλάχιστον το 3% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με συλλογικές μορφές μετακίνησης	Τουλάχιστον το 5% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με συλλογικές μορφές μετακίνησης
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 5: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας</b>				
5.1 Μείωση των τροχαίων συμβάντων με τραυματισμό ή νεκρό	25 τροχαία συμβάντα ανά έτος στο σύνολο του Δήμου	Μείωση 10% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο	Μείωση 20% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο και 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 40% του αριθμού τροχαίων συμβάντων το χρόνο και 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
5.2 Μείωση των ορίων ταχύτητας	Δεν υπάρχει εφαρμογή του ορίου ταχύτητας σε όλο το τοπικό οδικό δίκτυο	Εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30km/h σε όλο το τοπικό οδικό δίκτυο	Εφαρμογή ορίου ταχύτητας 30km/h σε όλο το τοπικό οδικό δίκτυο	Εφαρμογή ορίου ταχύτητας 20km/h σε όλο το τοπικό οδικό δίκτυο

5.3 Αναδιαμόρφωση κόμβων	Έχουν αναγνωρισθεί 9 επικίνδυνοι κόμβοι στο Δήμο	Αναδιαμόρφωση τουλάχιστον τριών (3) επικίνδυνων κόμβων	Αναδιαμόρφωση τουλάχιστον πέντε (5) επικίνδυνων κόμβων	Αναδιαμόρφωση όλων των επικίνδυνων κόμβων
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 6: Άρση των κοινωνικών αποκλεισμών στις μετακινήσεις</b>				
6.1 Αύξηση του διαθέσιμου χώρου για περπάτημα	Δεν υπάρχουν πράσινες διαδρομές για περπάτημα	Τουλάχιστον 2km πράσινων διαδρομών για περπάτημα	Τουλάχιστον 5km πράσινων διαδρομών για περπάτημα	Τουλάχιστον 7.5km πράσινων διαδρομών για περπάτημα
6.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα	Το 10% του οδικού δικτύου διαθέτει ράμπες ΑμεΑ και όδευση τυφλών	Το 30% του οδικού δικτύου να διαθέτει ράμπες ΑμεΑ και όδευση τυφλών	Το 60% του οδικού δικτύου να διαθέτει ράμπες ΑμεΑ και όδευση τυφλών	Το 90% του οδικού δικτύου να διαθέτει ράμπες ΑμεΑ και όδευση τυφλών
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 7: Βελτίωση της δημόσιας υγείας</b>				
7.1 Αύξηση της χρήσης του περπατήματος και του ποδηλάτου	Το 3.12% κινείται καθημερινά στο δήμο με ποδήλατο ή πεζή	Το 25% των κατοίκων να κινούνται καθημερινά πεζή & Τουλάχιστον το 3% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με ποδήλατο	Το 30% των κατοίκων να κινούνται καθημερινά πεζή & Τουλάχιστον το 5% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με ποδήλατο	Το 40% των κατοίκων να κινούνται καθημερινά πεζή & Τουλάχιστον το 8% των καθημερινών μετακινήσεων να πραγματοποιούνται με ποδήλατο

7.2 Αύξηση της ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα του περιβάλλοντος	Οι απαντήσεις δόθηκαν σε μια κλίμακα από 1 έως 5 και εκφράστηκε χαμηλή ικανοποίηση (2.19 στα 5).	Σε έρευνες ερωτηματολογίων, η μέση ικανοποίηση των συμμετεχόντων να είναι > 3.5 σχετικά με την ποιότητα του περιβάλλοντος	Σε έρευνες ερωτηματολογίων, η μέση ικανοποίηση των συμμετεχόντων να είναι > 4 σχετικά με την ποιότητα του περιβάλλοντος	Σε έρευνες ερωτηματολογίων, η μέση ικανοποίηση των συμμετεχόντων να είναι > 4.5 σχετικά με την ποιότητα του περιβάλλοντος
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 8: Ενσωμάτωση έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα</b>				
8.1 Υιοθέτηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (ηλεκτρικά ποδήλατα & πατίνια, car sharing κ.λπ.)	Το ποσοστό των κατοίκων που διαθέτουν ηλεκτρικό ποδήλατο ή πατίνι στο δήμο είναι μηδενικό	Τουλάχιστον το 5% των κατοίκων να διαθέτουν ηλεκτρικό ποδήλατο ή πατίνι	Τουλάχιστον το 10% των κατοίκων να διαθέτουν ηλεκτρικό ποδήλατο ή πατίνι	Τουλάχιστον το 20% των κατοίκων να διαθέτουν ηλεκτρικό ποδήλατο ή πατίνι
8.2 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής	Τουλάχιστον το 30% των στάσεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας να διαθέτουν τηλεματική	Τουλάχιστον το 80% των στάσεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας να διαθέτουν τηλεματική	Το σύνολο των στάσεων της Δημόσιας Συγκοινωνίας να διαθέτουν τηλεματική
8.3 Δημιουργία γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (on demand)	Δεν υπάρχουν γραμμές δημόσιας συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (on demand)	Πιλοτική Λειτουργία	Πλήρης Λειτουργία	Πλήρης Λειτουργία
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 9: Ενίσχυση των συμμετοχικών διαδικασιών κατά το σχεδιασμό των μεταφορών</b>				



9.1 Διεξαγωγή ερευνών ερωτηματολογίων σε κατοίκους και επισκέπτες	Δεν υπάρχει συμμετοχή των κατοίκων στις έρευνες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού	Συμμετοχή 2% των κατοίκων στις έρευνες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού	Συμμετοχή 5% των κατοίκων στις έρευνες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού	Συμμετοχή 10% των κατοίκων στις έρευνες για κρίσιμα ζητήματα ανάπτυξης και σχεδιασμού
9.2 Εφαρμογή καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων στον σχεδιασμό	Δεν υπάρχει εφαρμογή συμμετοχικού σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων	Δημιουργία και πιλοτική λειτουργία εφαρμογής συμμετοχικού σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων	Πλήρης λειτουργία εφαρμογής συμμετοχικού σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων	Πλήρης λειτουργία εφαρμογής συμμετοχικού σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 10: Αύξηση της οικονομικής αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών</b>				
10.1 Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης και της πυκνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού 88%	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού 90% - Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων κατά 20%	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού 95% - Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων κατά 35%	Περιοχή κάλυψης αστικού ιστού 100% - Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων κατά 50%
10.2 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους	Το 68.75% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 21.88% τη Δημόσια Συγκοινωνία και το 3.12%	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 10% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 15% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας

	των κατοίκων προτιμά το περπάτημα			
<b>ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 11: Ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και επιχειρηματικότητας</b>				
11.1 Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας στο δήμο	Εκπόνηση απαιτούμενων μελετών – Πιλοτική Λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία
11.2 Αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων εντός των ορίων του δήμου	3000 επιχειρήσεις στο 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%

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Περάματος οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών και ειδικών σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ.

Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου και ρύπανσης προτείνεται να πραγματοποιούνται κάθε 2ετία ή να υπάρχουν συστήματα συνεχούς παρακολούθησης.

Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων ή όποτε δεν τηρούνται τα ποσοστά μείωσης που έχουν τεθεί.