

Όραμα

Ο δήμος Μοσχάτου-Ταύρου στρέφεται προς τις βιώσιμες μετακινήσεις!

- ✓ Για έναν δήμο που θα αξιοποιήσει την ανάπτυξη της τεχνολογίας και θα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα μετακινήσεων.
- ✓ Για έναν δήμο προσβάσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον, όπου περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία θα είναι οι πυλώνες των μετακινήσεων.
- ✓ Για έναν δήμο προσιτό και φιλόξενο τους επισκέπτες του.
- ✓ Για έναν δήμο με πιο ισχυρή ταυτότητα
- ✓ Για ένα δήμο ήπιο, υγιή και πιο κοντά στις ανθρώπινες ανάγκες
- ✓ Για έναν δήμο που θα αναπτύξει ένα μεταφορικό σύστημα προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης.
- ✓ Για έναν δήμο που θα συνδέεται με τους ευρύτερους πόλους έλξης, όπως το κέντρο της Αθήνας.
- ✓ Για έναν δήμο που θα αλληλεπιδρά με τους όμορους δήμους.
- ✓ Για έναν δήμο που θα διαθέτει ένα αναγνώσιμο δίκτυο εσωτερικών πράσινων διαδρομών που θα οδηγούν και σε γειτονικούς ανάλογους προορισμούς.
- ✓ Για έναν δήμο με λιγότερα αυτοκίνητα.
- ✓ Για έναν δήμο που θα εφαρμόζει μια σφαιρική στρατηγική πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
- ✓ Για έναν δήμο πιο συνεκτικό κοινωνικά που οι κάτοικοί θα τον νοιάζονται και θα συμμετέχουν στους σχεδιασμούς.

Όλα τα παραπάνω οι παραπάνω επιμέρους αιχμές συνθέτουν το όραμα του ΣΒΑΚ Μοσχάτου-Ταύρου, το οποίο θα αποτελέσει ευκαιρία για πιο άνετες και ασφαλείς μετακινήσεις, για έναν ελκυστικό δημόσιο χώρο και για μια πιο αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής.

Προτεραιότητες

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να μειώσει σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας για μετακινήσεις, συνεισφέροντας με αυτόν τον τρόπο στην προστασία του περιβάλλοντος. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, στη δημόσια συγκοινωνία και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης με προτεραιότητα την κυκλοφορία στο κέντρο του Μοσχάτου, τις περιοχές γειτονιάς και τις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία,

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
		αθλητικές εγκαταστάσεις, εκκλησίες, ΚΑΠΗ κ.α.). Είναι απαραίτητο να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναδιάρθρωση του αστικού χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τον επανακαθορισμό των βασικών αρτηριών (Λ.Κηφισού, Λ Ποσειδώνος, Λ.Πειραιώς κ.ά).
	Μείωση της ατμοσφαιρικής η οποία παράγεται από τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτίωση των συνθηκών μικροκλίματος στο σύνολο του δήμου	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον έχει τη δυνατότητα να μειώσει την αστική ρύπανση, δημιουργώντας πιο καθαρές πόλεις, βελτιώνοντας με αυτόν τον τρόπο την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Επιπρόσθετα, το μικρόκλιμα του αστικού περιβάλλοντος αποτελεί σημαντικό δείκτη της ποιότητας ζωής σε μία πόλη. Φαινόμενα όπως η θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτίρια υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης. Επομένως είναι απαραίτητη η δημιουργία μικρών και διάσπαρτων χώρων πρασίνου (πάρκα τσέπης), η ενίσχυση του πράσινου στους υφιστάμενους κοινόχρηστους χώρους, καθώς και αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης με άλλα ανακλαστικά υλικά. Ο δήμος δε διαθέτει μεγάλους χώρους πρασίνου, έχει όμως μικρότερες εκτάσεις πρασίνου που μπορούν να δικτυωθούν και παράλληλα με άλλες δράσεις να συνδράμουν σημαντικά στη βελτίωση του μικροκλίματος.
	Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας αποτελεί ένα θεμελιώδες στόχο για το ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη δημιουργία ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα την αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Κοινωνικές	Βελτίωση προσβασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση	Η προτεραιότητα αυτή θέτει ως βασική προτεραιότητα τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	Μια βιώσιμη πόλη κρίνεται απαραίτητο να έχει σημαντικά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος τόσο του Δήμου, όσο και των γειτονικών δήμων μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες βασισμένες στη ζήτηση κ.α.). Παράλληλα θα πρέπει να εξετάζεται το ενδεχόμενο ειδικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση της αναψυχής σε δεδομένες ώρες της ημέρας (ευέλικτα δρομολόγια προσαρμοσμένα στη ζήτηση).
	Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει θεμελιώδη σημασία για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.) Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.
	Βελτίωση επιπέδου	Η οδική ασφάλεια είναι ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	οδικής ασφάλειας	απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους με παράλληλη αναβάθμιση τόσο της αντιληπτής ασφάλειας όσο και της ελκυστικότητας του δικτύου.
	Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη είναι μία από τις επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι ο Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας , θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.
Οικονομικές	Δημιουργία λειτουργικού συστήματος μεταφορών	Η δημιουργία ενός λειτουργικού και αποδοτικού συστήματος μεταφορών (επιβατικών και εμπορευμάτων) εξασφαλίζει την οικονομική του βιωσιμότητα και επιτρέπει την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας για το σύνολο των μετακινήσεων.
	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η άρτια οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου- δρομολογίου- οχήματος – χρήση κέντρου consolidation σε συνεργασία με όμορους δήμους) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
	Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών	Η εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου πχ. ελεγχόμενη στάθμευση, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στο Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ ο Δήμος Μοσχάτου – Ταύρου θα καταστεί μια περιοχή, η οποία:

- α) θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας, τη ρύπανση αλλά και το φαινόμενο της θερμικής νησίδας,
- β) θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές,
- γ) θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον,
- δ) θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλους τους μετακινούμενους,
- ε) θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας,
- στ) θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας,
- ζ) θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες,
- η) θα οργανώνει με άρτιο και αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές,
- θ) θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς.

Οριστικοποίηση μέτρων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα οριστικά μέτρα του ΣΒΑΚ – όπως αυτά προέκυψαν από διαβουλεύσεις και συμμετοχικές διαδικασίες, οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τα μέτρα αυτά αποτελούν συνδυασμό των μέτρων εκείνων που κρίνονται ως **εφικτά** και **αποτελεσματικά** για την επίτευξη των στόχων.

Δημιουργία πακέτων μέτρων

Τα **εφικτά** και **αποτελεσματικά** αυτά μέτρα που αναλύθηκαν παραπάνω κατηγοριοποιούνται σε τέσσερα (4) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

- 1. Προώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης**
- 2. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση δημοσίου χώρου**
- 3. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών**
- 4. Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης και του επιπέδου οδικής ασφάλειας**

Στο κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται **ειδικές ομάδες** μέτρων στις οποίες εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν σε **ρυθμίσεις, υποδομές, κίνητρα** και **πολιτικές προώθησης**.

Σημειώνεται ότι στα διάφορα επιμέρους πακέτα μέτρων εντοπίζονται σημειακά και μέτρα

Στη συνέχεια περιγράφονται διεξοδικά τα πακέτα μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του παρόντος ΣΒΑΚ.

Για το πακέτο μέτρων 1 - «Πρώθηση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης»
ορίζονται τα εξής:

Το πρώτο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της χρήσης του ΙΧ και στην αύξηση του μεριδίου του περπατήματος, του ποδηλάτου, της δημόσιας συγκοινωνίας και των συλλογικών μεταφορών εν γένει στις καθημερινές μετακινήσεις.

Τα επιμέρους μέτρα, καθώς και η ταξινόμησή τους ανά ομάδα μέτρων του πακέτου παρουσιάζονται παρακάτω.

Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

- 1.1.1 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ
- 1.1.2 Δημιουργία λεωφορειολωρίδων
- 1.1.3 Δημιουργία νέων διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας για καλύτερη κάλυψη των γειτονιών

Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:

- 1.2.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας
- 1.2.2 Δημιουργία δικτύου αποκλειστικών υποδομών για το ποδήλατο για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης
- 1.2.3 Αναβάθμιση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων και δημιουργία σταθμών ενοικίασης
- 1.2.4 Αύξηση οχημάτων μικροκινητικότητας και κατάλληλος σχεδιασμός όσον αφορά στο διαμοιρασμό τους
- 1.2.5 Διαχείριση διαδρομών Δημοτικής Συγκοινωνίας On demand (mini-buses)
- 1.2.6 Πύκνωση διαβάσεων – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων – ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- 1.2.7 Τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων
- 1.2.8 Τοποθέτηση συστήματος τηλεματικής για τη βελτίωση της αποδοτικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας
- 1.2.9 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους
- 1.2.10 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

Ομάδα μέτρων 3 – πολιτικές προώθησης:

- 1.3.1 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς
- 1.3.2 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

- 1.3.3 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
- 1.3.4 Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ
- 1.3.5 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών
- 1.3.6 Ανάπτυξη συστήματος car-pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Για το πακέτο μέτρων 2 - «Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και ορθολογική διαχείριση του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών» ορίζονται τα εξής:

Το δεύτερο πακέτο μέτρων αφορά κυρίως σε δράσεις που αποσκοπούν στην ενθάρρυνση, ενίσχυση, καθώς και στην ανταμοιβή των φιλοπεριβαλλοντικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου.

Ομάδα μέτρων 1 – κίνητρα:

- 2.1.1 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
- 2.1.2 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών / ρυθμίσεις:

- 2.2.1 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων
- 2.2.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
- 2.2.3 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Για το πακέτο μέτρων 3 - «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου» ορίζονται τα εξής:

Το τρίτο πακέτο μέτρων αφορά σε παρεμβάσεις μικρού -κυρίως- κόστους για την βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων κατά βάση χρηστών, και την καλυτέρευση του αστικού περιβάλλοντος μέσα από τον περιορισμό της ρύπανσης και του θορύβου, την αύξηση του δημόσιου χώρου και την αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Τα επιμέρους μέτρα, καθώς και η ταξινόμησή τους ανά ομάδα μέτρων του πακέτου παρουσιάζονται παρακάτω.

Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

- 3.1.1 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- 3.1.2 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:

- 3.2.1 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
- 3.2.2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργητικών μετακινήσεων

- 3.2.3 Δημιουργία Superblocks
- 3.2.4 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον
- 3.2.5 Δημιουργία Parklets
- 3.2.6 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
- 3.2.7 Ενοποίηση προσφυγικών στον Ταύρο
- 3.2.8 Ανάπλαση παραλιακού μετώπου

Για το πακέτο μέτρων 4- «Βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης» ορίζονται τα εξής και του επιπέδου οδικής ασφάλειας:

Το τέταρτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα που αποσκοπούν τόσο στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης μέσα στον Δήμο, όσο και στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας (μείωση τροχαίων συμβάντων, καθιέρωση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας στο αστικό περιβάλλον μέσω της ενίσχυσης των υποδομών και της διαμόρφωσης των κόμβων για την καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, κ.λπ.).

Τα επιμέρους μέτρα, καθώς και η ταξινόμησή τους ανά ομάδα μέτρων του πακέτου παρουσιάζονται παρακάτω.

Ομάδα μέτρων 1 – κυκλοφοριακές ρυθμίσεις:

- 4.1.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο
- 4.1.2 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών
- 4.1.3 Αύξηση χρόνου πρασίνου στους φωτεινούς σηματοδότες για τους πεζούς
- 4.1.4 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης
- 4.1.5 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα
- 4.1.6 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την προσβασιμότητα

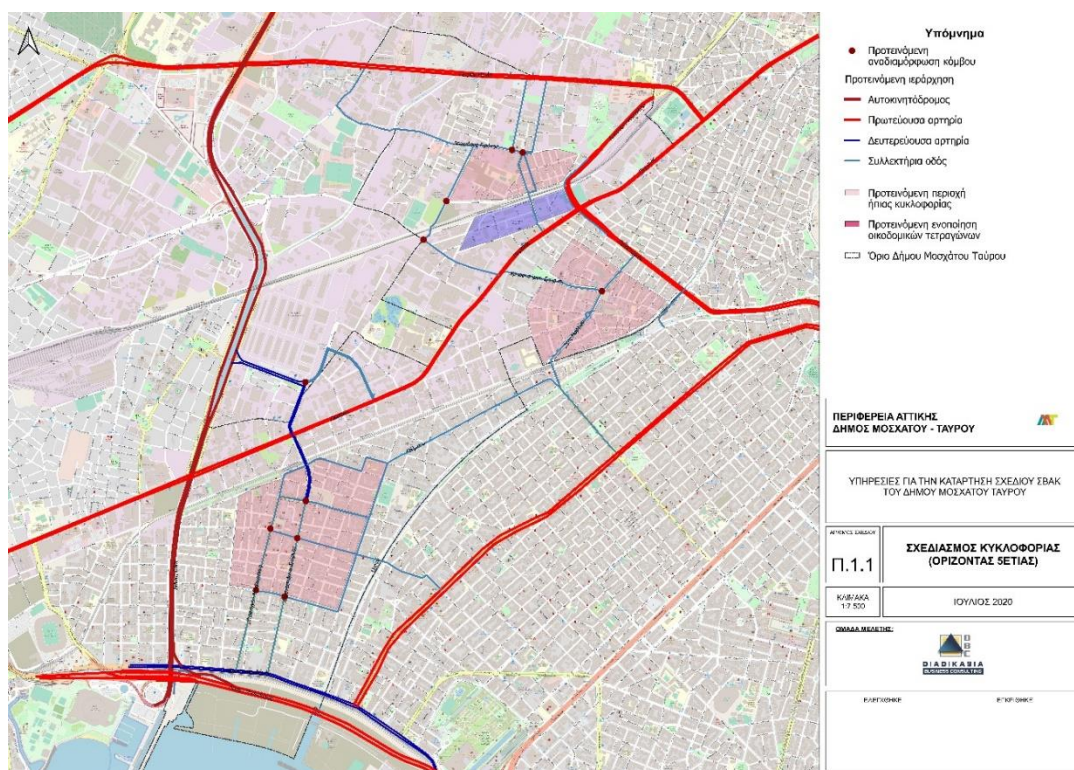
Ομάδα μέτρων 2 – ενίσχυση υποδομών:

- 4.2.1 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων χρηστών
- 4.2.2 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 4.2.3 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων
- 4.2.4 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

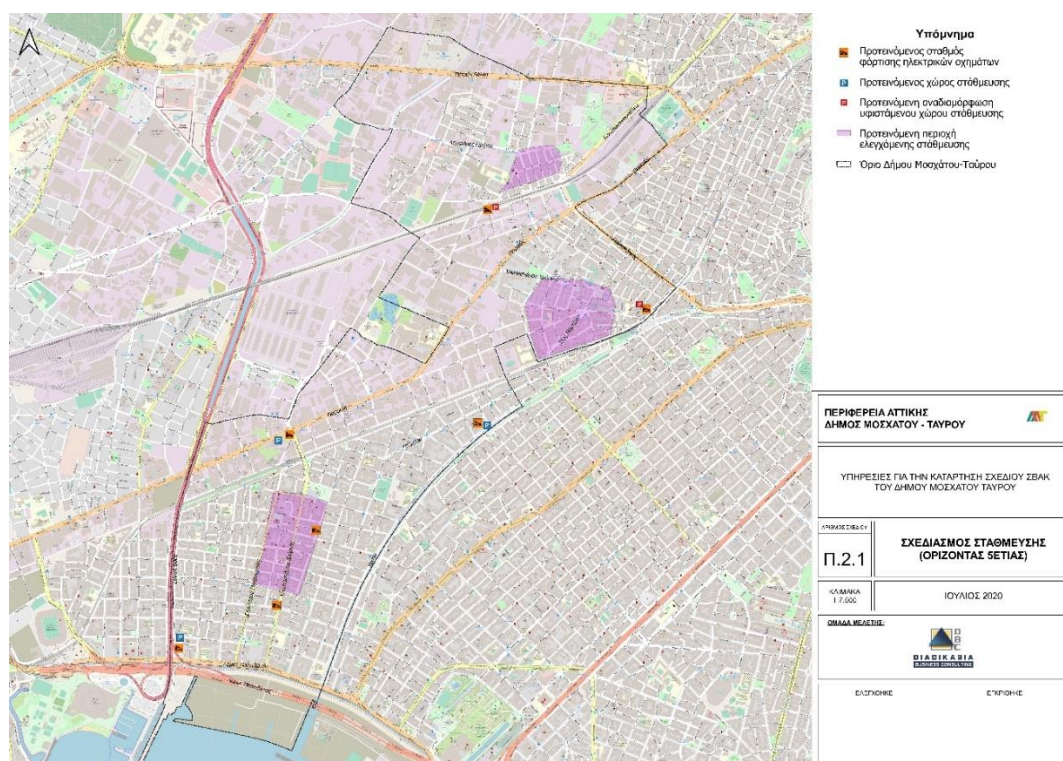
Συνοπτική περιγραφή σεναρίων

5ετία

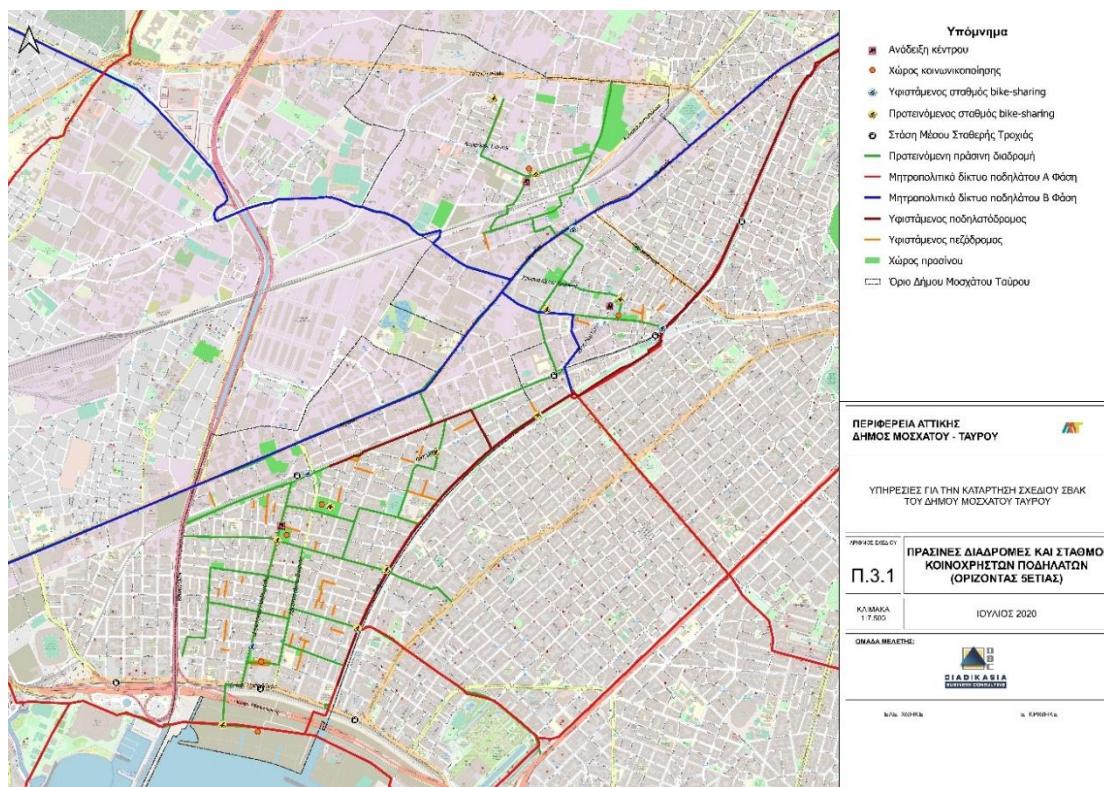
- Νέα Ιεράρχηση:
 - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
 - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Λεωφόρος Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Αίαντος, Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος), Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25^{ης} Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Μακρυγιάννη έως Ιλισού), Πύργου και Τζον Κένεντυ
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Εκταση: 983,3 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (11)
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης: αριθμός (3)
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση (Εκταση: 417,7 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 25749,4 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (15), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Εκταση: 1774,94 στρ.)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (7)
- Ενίσχυση κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Εκταση: 90,5 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (6)



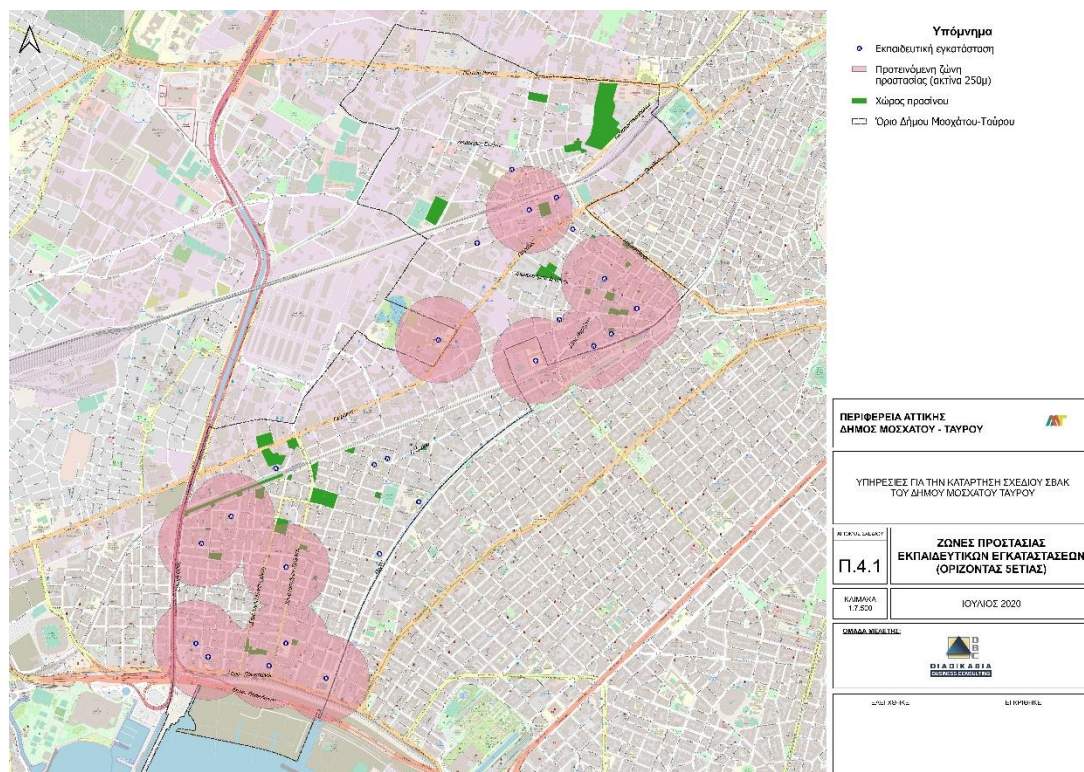
Εικόνα 1 – Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)



Εικόνα 2 – Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (Σετία)



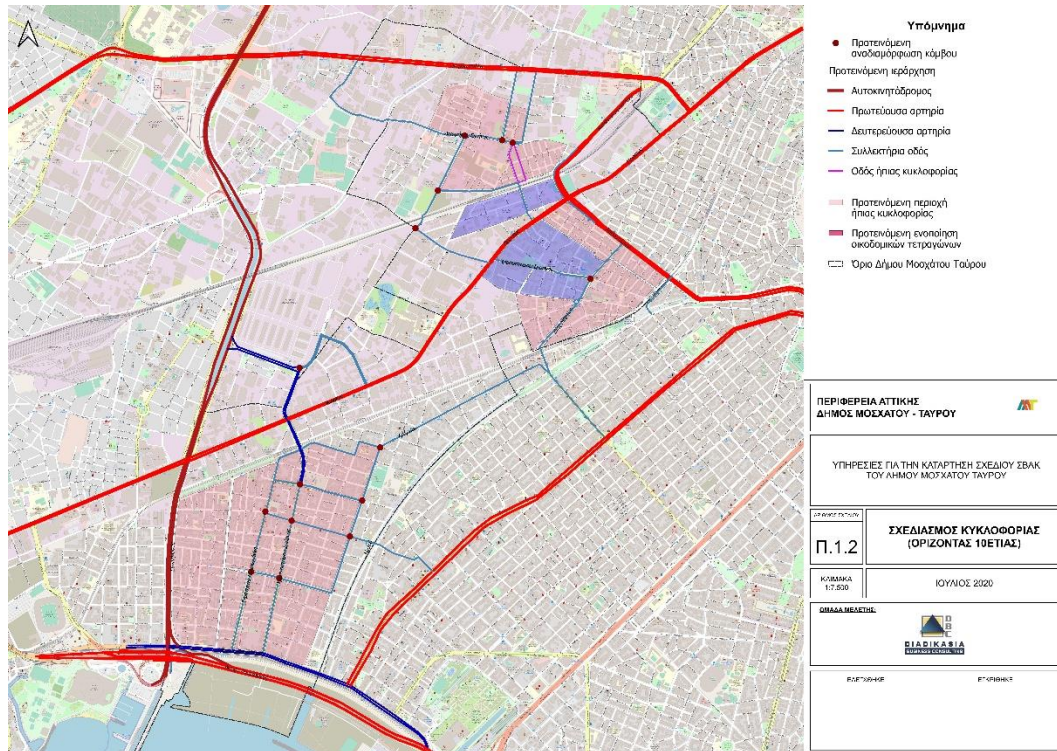
Εικόνα 3 – Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (Σετία)



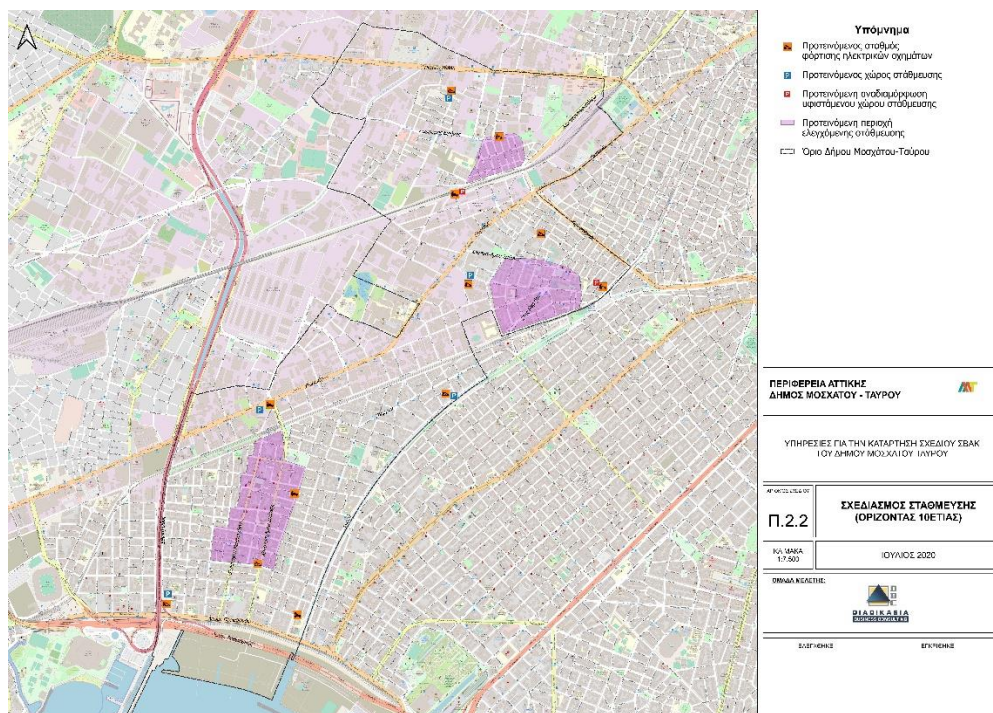
10ετία

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
 - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Κορυτσάς και Κωνσταντινουπόλεως στον Λεωφόρο Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25^{ης} Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Μακρυγιάννη έως Ιλισού), Πύργου και Τζον Κένεντυ
 - Ήπιας κυκλοφορίας: Αίαντος, Μακεδονίας (από Ειρήνης έως Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο), Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Εκταση: 1598,44 στρ, δηλαδή αύξηση κατά 615,14 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (15), δηλαδή προσθήκη (4) νέων
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης: αριθμός (5), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση (Εκταση: 554,7 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 137 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 27040,1 m, δηλαδή αύξηση κατά 1290,7 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (19), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι και 4 νέοι
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Εκταση: 2570,5 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 1774,94 στρ.)

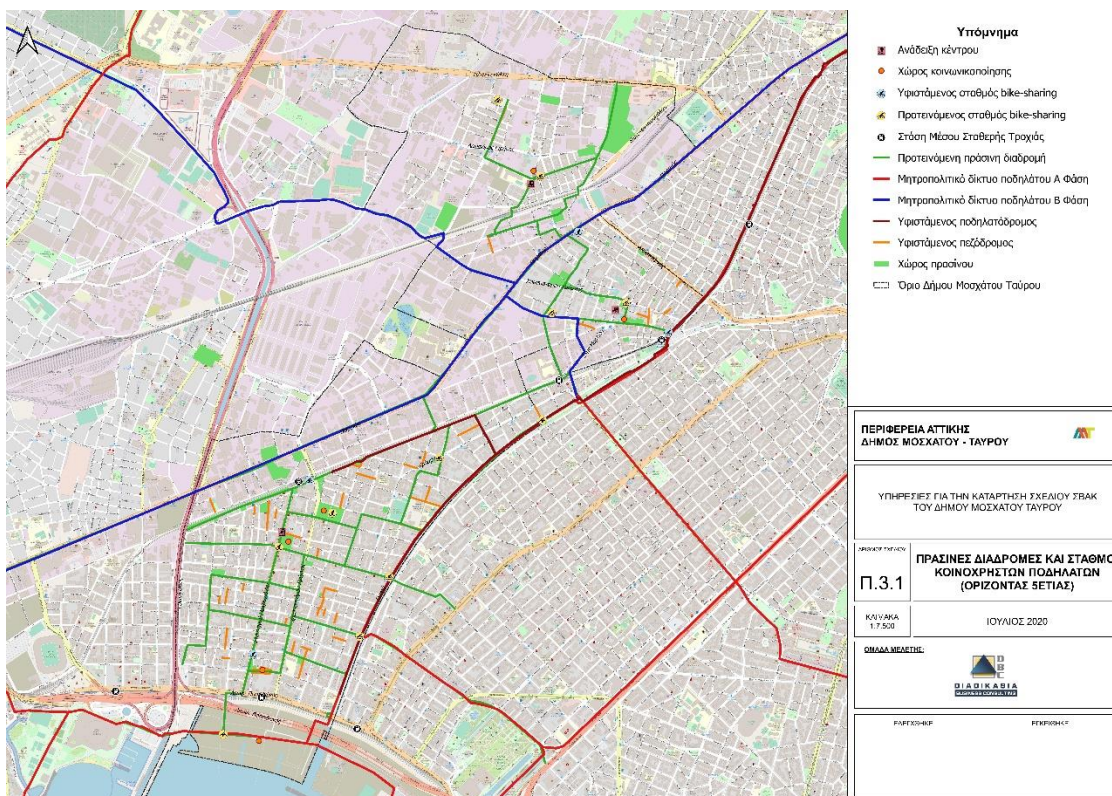
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (12), δηλαδή προσθήκη (5) νέων
- Ενίσχυση κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Εκταση: 284, 6 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 194,1 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (8), δηλαδή προσθήκη (2) νέων



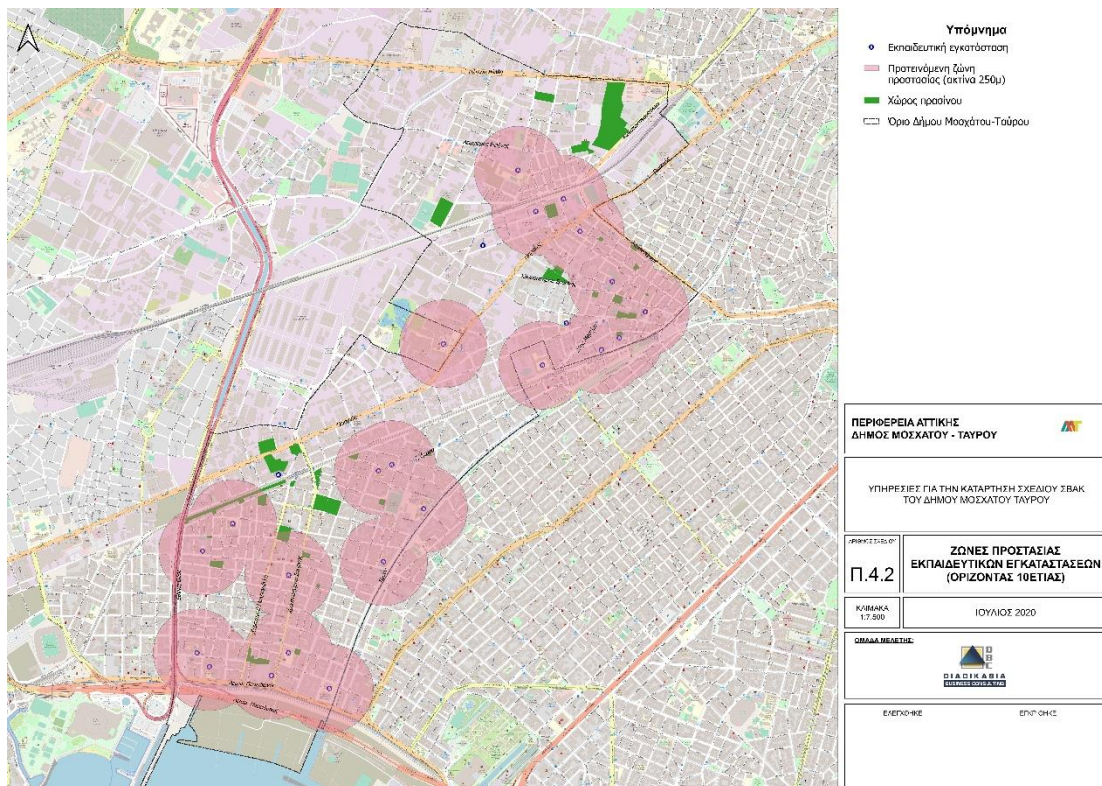
Εικόνα 5 – Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)



Εικόνα 6 – Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)



Εικόνα 7 – Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (10ετία)



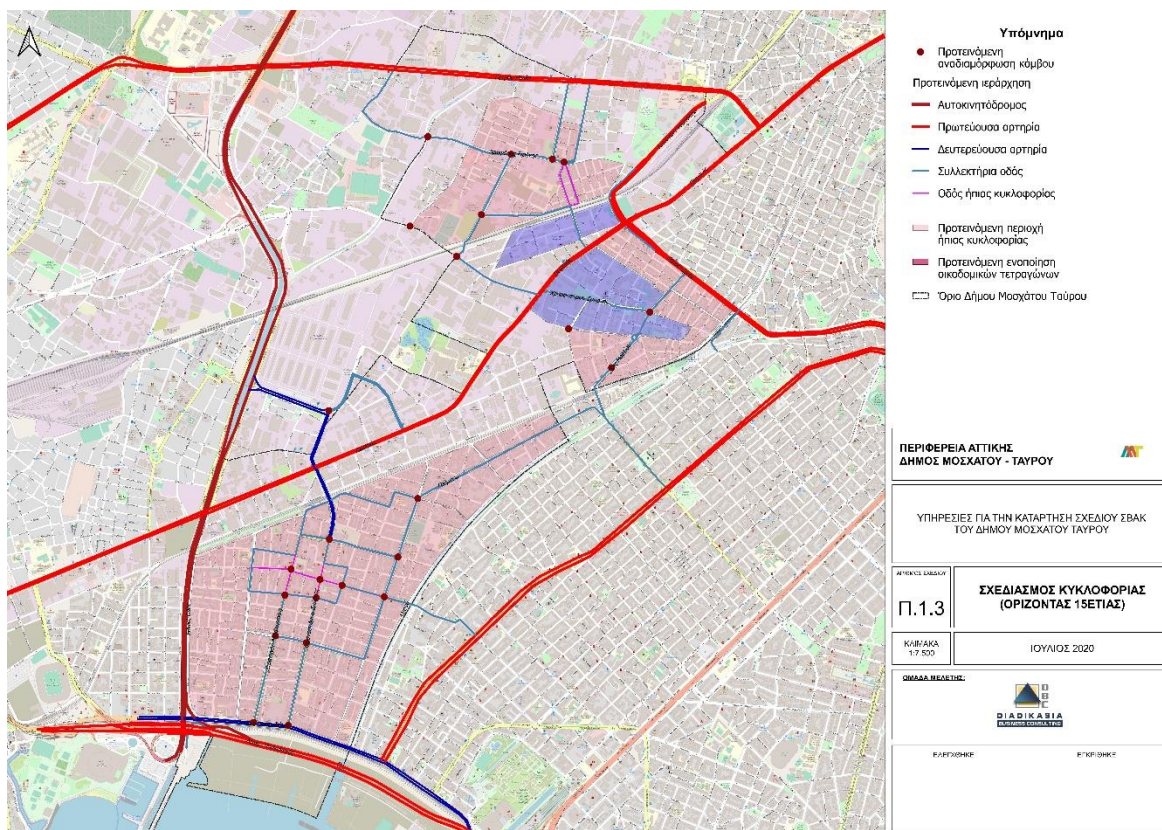
Εικόνα 8 – Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (10ετία)

15ετία

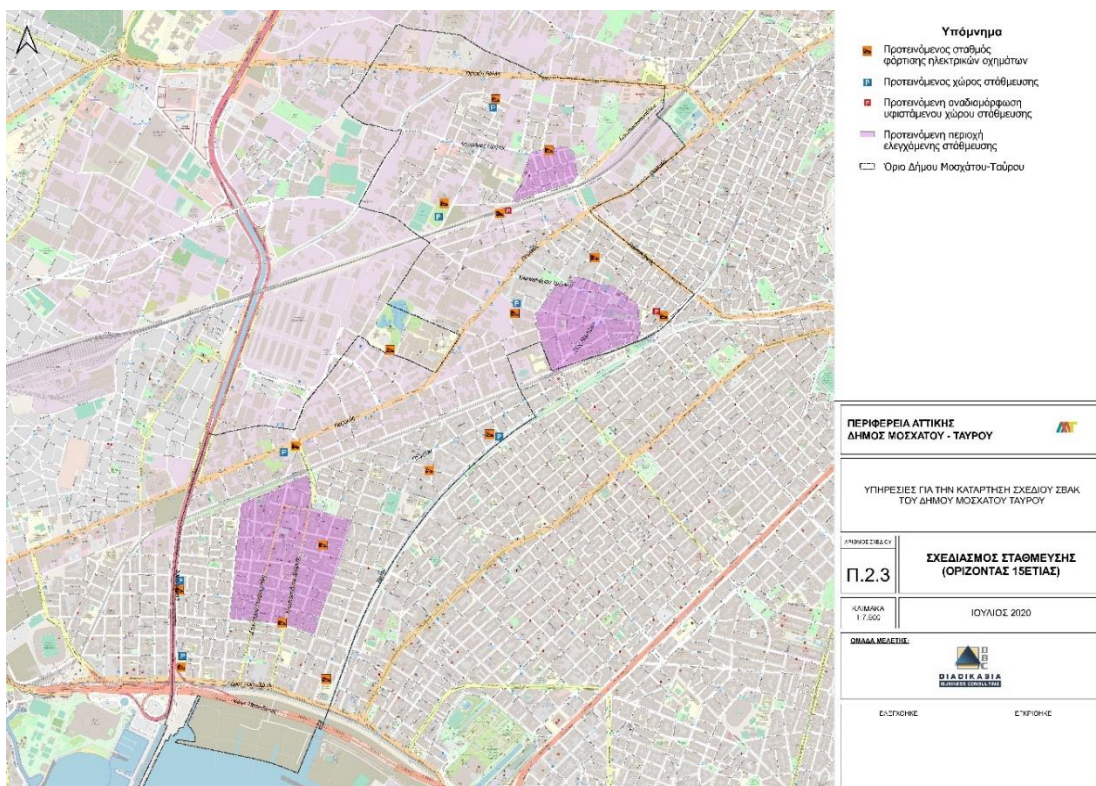
- Νέα Ιεράρχηση:
 - Αυτοκινητόδρομος: Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ)
 - Πρωτεύουσα αρτηρία: Τσαλδάρη-Χαμοστέρνας, Πειραιώς, Λεωφ. Ποσειδώνος, Κωνσταντινουπόλεως, Πέτρου Ράλλη
 - Δευτερεύουσα αρτηρία: Παράδρομος Λεωφ. Ποσειδώνος, Λεωφ. Γεωργίου Παπανδρέου, Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Πειραιώς έως Κοραή)
 - Συλλεκτήρια οδός: Δωρίδος, Πόντου, Κορυτσάς και Κωνσταντινουπόλεως στον Λεωφόρο Ειρήνης, Αγίας Άννης, Δήμητρας, Μακεδονίας, Ταύρου, Αγίας Σοφίας-25^{ης} Μαρτίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στον Ταύρο (από Πειραιώς έως Αγίας Σοφίας), Γράμμου, Χειμάρας (από Πλάτωνος έως Καποδιστρίου), Πλάτωνος (από Μιαούλη έως Χειμάρας), Μιαούλη (από Πλάτωνος έως Χρυσοστόμου Σμύρνης), Θεσσαλονίκης, Μακρυγιάννη, Κοραή (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Καποδιστρίου (από Χειμάρας έως Κατσώνη), Κατσώνη (από Μακρυγιάννη έως Καποδιστρίου), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Κοραή έως Ποσειδώνος), Μεταμορφώσεως (από Αργοστολίου έως Ιλισού), Θερμοπυλών (από Πίνδου έως Μακρυγιάννη), Θερμοπυλών (από Χρυσοστόμου Σμύρνης έως Αργοστολίου), Πίνδου

(από Σολωμού έως Θερμοπυλών), Αργοστολίου (από Σολωμού έως Θερμοπυλών), Σολωμού (από Πίνδου έως Αργοστολίου), Πύργου και Τζον Κένεντυ

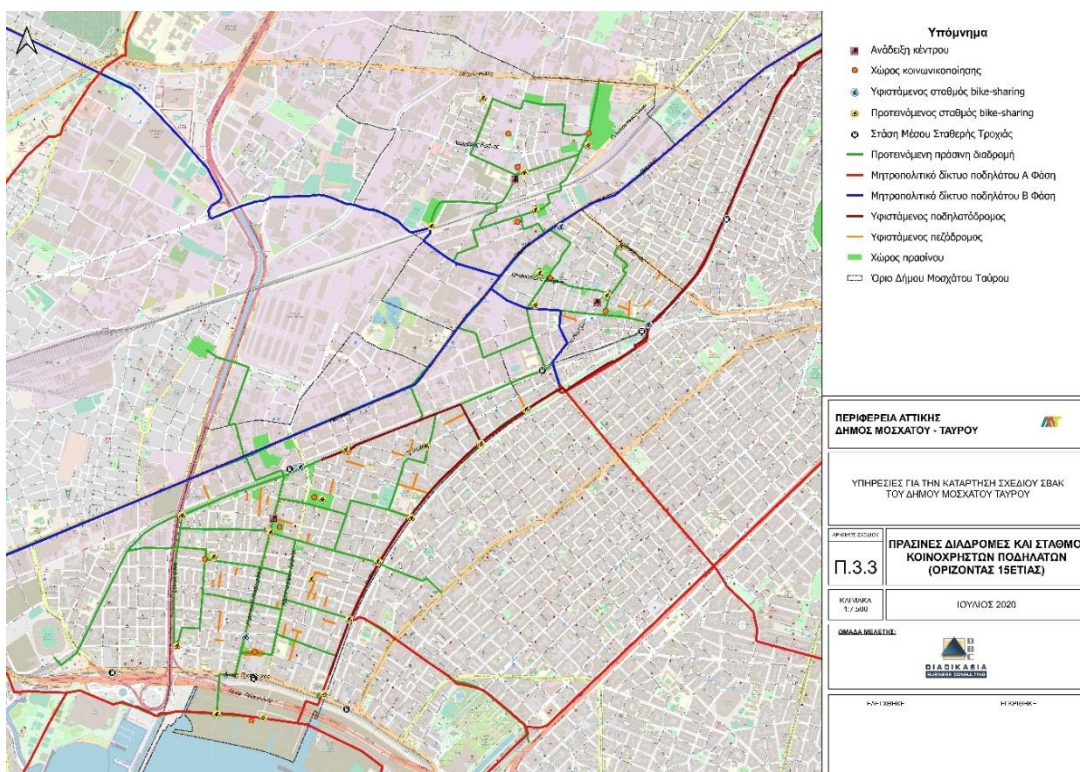
- Ήπιας κυκλοφορίας: Αίαντος, Μακεδονίας (από Ειρήνης έως Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο), Κωνσταντινουπόλεως στον Ταύρο (από Μακεδονίας έως Αίαντος), Μακρυγιάννη (από Θερμοπυλών έως Σολωμού), Χρυσοστόμου Σμύρνης στο Μοσχάτο (από Θερμοπυλών έως Σολωμού) και Μεταμορφώσεως (από Πίνδου έως Αργοστολίου)
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα (Εκταση: 2124, 62 στρ.1598,44 στρ, δηλαδή αύξηση κατά 526,18 στρ.)
- Αναδιαμόρφωση κόμβων: αριθμός (24), δηλαδή προσθήκη (9) νέων
- Κατασκευή χώρων στάθμευσης: αριθμός (7), δηλαδή προσθήκη (2) νέων
- Αναδιαμόρφωση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης: αριθμός (2)
- Ελεγχόμενη στάθμευση (Εκταση: 707,2 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 152,5 στρ.)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών (Μήκος: 29869m, δηλαδή αύξηση κατά 2828,9 m)
- Σταθμοί bike-sharing: αριθμός (25), εκ των οποίων οι 4 είναι υφιστάμενοι και 6 νέοι
- Δημιουργία σχολικών δακτυλίων προστασίας (Εκταση: 2998,5στρ., δηλαδή αύξηση κατά 428 στρ.)
- Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων: αριθμός (16), δηλαδή προσθήκη (4) νέων
- Ενίσχυση κέντρου (αρχικές διαδικασίες ενθάρρυνσης αστικού μετασχηματισμού): αριθμός (3)
- Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (Εκταση: 309,2 στρ., δηλαδή αύξηση κατά 24,6 στρ.)
- Χώροι κοινωνικοποίησης: αριθμός (11), δηλαδή προσθήκη (3) νέων



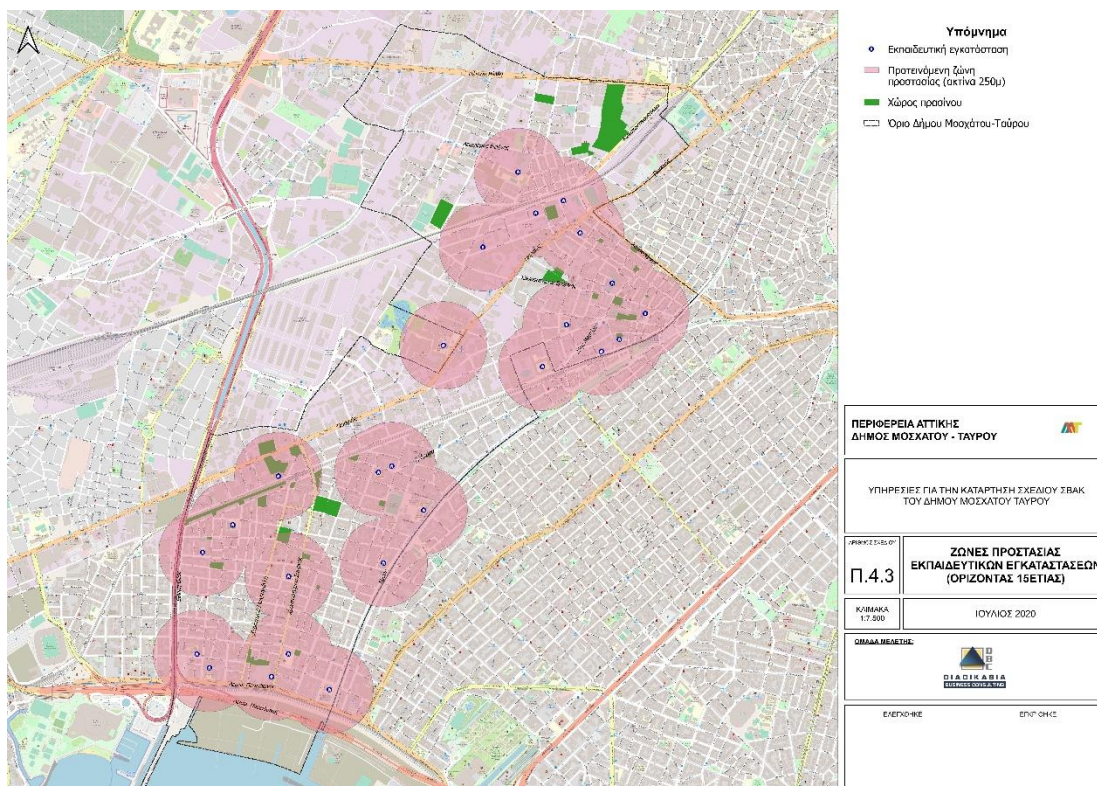
Εικόνα 9 – Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)



Εικόνα 10 – Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)



Εικόνα 11 – Πράσινες διαδρομές, χώροι κοινωνικοποίησης και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (15ετία)



Εικόνα 12 – Προστασία σχολείων και σχολικοί δακτύλιοι (15ετία)

Σχολιασμός Μέτρων

Μέτρο	Σχολιασμός
Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό δίκτυο	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση. Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, ο ανασχεδιασμός του φυσικού χώρου της διασταύρωσης, η απλοποίηση των επιτρεπόμενων κινήσεων, η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη κ.α.
Ανάπλαση δημόσιων χώρων	Η ανάπλαση και ο επανασχεδιασμός δημόσιων χώρων όπως πλατείες, πάρκα κ.α. μπορεί να συνεισφέρει ενεργά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής αλλά και στην κοινωνική αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων. Είναι επιθυμητό να αξιοποιηθούν κυρίως μέτρα χαμηλού κόστους τα οποία απαιτούν μικρό χρόνο υλοποίησης, προκειμένου οι δημόσιοι χώροι να καταστούν όσο το δυνατόν συντομότερα ανοικτοί προς το κοινό.
Ανάπλαση κεντρικής οδού	Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να

	<p>συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η απαγόρευση στάθμευσης, καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.</p>
Αντικατάσταση δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα	<p>Ο Δήμος Μοσχάτου - Ταύρου πρέπει να εισέλθει στη νέα εποχή της ηλεκτροκίνησης. Βασική αφετηρία είναι η σταδιακή αντικατάσταση των δημοτικών οχημάτων πχ απορριμματοφόρα με ηλεκτροκίνητα, προκειμένου να αποδεσμευτεί από τις συμβατικές μορφές ενέργειας.</p>
Δημιουργία στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (κανονικά ή mini-buses)	<p>Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο, όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον, αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.</p>
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	<p>Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο, αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.</p>
Ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων	<p>Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων είτε αυτόνομα, είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών, μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου, αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων, αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς δήμους.</p>
Ανάπτυξη/Ενίσχυση συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	<p>Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη ή η ενίσχυση ενός συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό, καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα</p>

	που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.
Δημιουργία διαδρομής δημοτικής συγκοινωνίας (γραμμή mini-bus)	Η λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας στην περιοχή, συμπληρώνοντας τις υπάρχουσες γραμμές του ΟΑΣΑ, θα επιφέρει σημαντικά οφέλη στο Δήμο. Συγκεκριμένα θα μειώσει την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό της πόλης, ενώ παράλληλα θα αυξήσει και την χρήση της ενεργής μετακίνησης (ποδήλατο, περπάτημα) στην περιοχή. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό πέρα από την λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας να υπάρξει και η κατάλληλη διαμόρφωση της συχνότητας των δρομολογίων, έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστικά του αυτοκινήτου. Η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, αποτελεί ενδεχομένως μία αποδοτική λύση.
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.
Δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης	Η δημιουργία χώρων στάθμευσης σε περιφερειακά σημεία του δήμου θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης, αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Δήμο Μοσχάτου-Ταύρου.
Δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σχολείων και αθλητικών εγκαταστάσεων με το κέντρο του Δήμου	Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.
Ελεγχόμενη στάθμευση	Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης,. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.
Μονοδρομηση οδικών	Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών

τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας	κυκλοφορίας σε μια πόλη, αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον η μονοδρόμηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.
Πεζοδρόμηση-διαμόρφωση οδικών τμημάτων περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας	Οι διαμορφώσεις περιμετρικά των σχολείων είναι μία σημαντική παρέμβαση που στοχεύει στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας των παιδιών. Επίσης, συμβάλλει στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, αλλά και στην ενθάρρυνση της ενεργούς μετακίνησης.
Διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων	Τα σχολεία αποτελούν τόπους συνάντησης παιδιών από διαφορετικές γειτονιές του δήμου. Ωστόσο, η υφιστάμενη κατάσταση που δίνει προτεραιότητα στην κίνηση του αυτοκινήτου, αποθαρρύνει τους μαθητές και τις μαθήτριες να προσεγγίζουν το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο. Συνεπώς, η διαμόρφωση σχολικών δακτυλίων με ιδιαίτερα ευνοϊκές για τα παιδιά κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες είναι απαραίτητη.
Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο	Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Αναμένονται άμεσα χρηματοδοτικά προγράμματα για τις μελέτες χωροθέτησης και εγκατάστασης ηλεκτρικών φορτιστών.