


3.2 Έκθεση Προτεραιοτήτων

Καθορισμός «προτεραιοτήτων» σημαίνει να διευκρινιστεί σε ποιες κοινωνικές, περιβαλλοντικές ή οικονομικές βελτιώσεις στοχεύουμε, αναφέροντας ακριβώς τι χρειάζεται να «μειωθεί», να «αυξηθεί» ή να «διατηρηθεί». Οι προτεραιότητες αποτελούν στην ουσία τους απώτερους σκοπούς του ΣΒΑΚ (π.χ. μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης), ενώ τα μέτρα (π.χ. επέκταση δικτύου Μετρό) είναι τα μέσα για την επίτευξή τους. Αυτή η προσανατολισμένη προς το στόχο προσέγγιση έρχεται σε αντίθεση με την παραδοσιακή προσέγγιση σχεδιασμού, που επικεντρώνεται στην υλοποίηση συστημάτων και υποδομών χωρίς αναφορά σε προτεραιότητες και στόχους ανώτερου επιπέδου.

Χρειάζεται να επισημανθεί ότι οι προτεραιότητες παρέχουν μόνο στρατηγική κατεύθυνση και δε θα πρέπει να είναι υπερβολικά λεπτομερείς, καθώς τα ακριβή μέσα προσδιορίζονται μόνο κατά τον σχεδιασμό των μέτρων, σε επόμενο βήμα του ΣΒΑΚ.



Τι είναι «Προτεραιότητα»*;

Μια γενική δήλωση που περιγράφει μια βελτίωση που αναζητά η πόλη. Καθορίζει τις κατευθύνσεις βελτίωσης και τους τομείς προτεραιότητας, αλλά όχι τα μέσα για την επίτευξή της.

* Στην αγγλική έκδοση αναφέρεται ο όρος “objective” ο οποίος στα ελληνικά αποδίδεται συνήθως ως “στόχος”. Στο παρόν ορίζεται “προτεραιότητα” και αναφέρεται κατά περίπτωση “στρατηγικός στόχος” προς αποφυγή σύγχυσης με αγγλικούς όρους του κειμένου οι οποίοι αποδίδονται στα ελληνικά επίσης ως “στόχος” όπως “goal”, “aim”. Ο αγγλικός όρος “target” ορίζεται στο παρόν ως “μετρήσιμος στόχος” και κατά περίπτωση αναφέρεται “τιμή-στόχος”.

Εικόνα 3-6: Ο ορισμός της «προτεραιότητας» σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS³⁶

Στο πλαίσιο των ανωτέρω, διατυπώθηκαν οι ακόλουθες προτεραιότητες με καθαρά τεχνικά κριτήρια, προκειμένου να τις μελετήσει η ομάδα ΣΒΑΚ του Δήμου, μαζί με τη Δημοτική Αρχή, και στη συνέχεια να τις διαβουλευθεί με τους πολίτες και τους φορείς.

Οι προτεινόμενες προτεραιότητες ομαδοποιούνται στις ακόλουθες 5 μεγάλες κατηγορίες:

1. Σύστημα Μεταφορών
2. Πόλη
3. Κοινωνία – Ανθρώπινο Δυναμικό
4. Θεσμοί
5. Οικονομία

Στη διατύπωση των προτεραιοτήτων έχει γίνει προσπάθεια να συμπυκνωθούν και να συγχωνευθούν συναφή και αλληλοεξαρτώμενα ζητήματα σε ενιαίες προτεραιότητες, έτσι ώστε

³⁶ Πηγή: ELTIS, *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*, Δεύτερη Έκδοση, υπεύθυνος έκδοσης: Rupprecht Consult, έτος έκδοσης: 2019, υπεύθυνος μετάφρασης στα ελληνικά: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έτος μετάφρασης: 2021

να δοθεί μια έννοια ολοκληρωμένου σχεδιασμού, σε αντιδιαστολή με έναν αποσπασματικό σχεδιασμό που δεν θα ήταν επιθυμητός.

Επίσης, στη διατύπωση των προτεραιοτήτων έχουν ληφθεί υπόψη τα πιθανά προτεινόμενα μέτρα που διαφαίνεται ότι προκύπτουν ως ανάγκη σύμφωνα με τις μέχρι αυτού του σταδίου αναλύσεις και διαβουλεύσεις.

Πίνακας 3-1: Προτεινόμενες Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου (προς Διαβούλευση)

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Περιγραφή
Σύστημα Μεταφορών	M1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις και περιορισμός των εκπομπών (ρύπων, θορύβου, CO ₂).
	M2. Προώθηση πιο υγιεινών και ενεργητικών τρόπων ζωής και μετακίνησης, αποσκοπώντας σε πιο χαρούμενους και υγιείς πολίτες/ ενίσχυση της χρήσης των ήπιων μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις.
	M3. Ενίσχυση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας για τις αστικές και τις υπεραστικές μετακινήσεις.
	M4. Μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων και ενίσχυση της κοινής χρήσης τους.
	M5. Ενίσχυση αισθήματος ασφάλειας κατά τη μετακίνηση στην πόλη (οδική ασφάλεια και ασφάλεια από παρεμβατικές συμπεριφορές).
	M6. Μείωση των επιπτώσεων στην κινητικότητα από φυσικές καταστροφές, ακραία καιρικά φαινόμενα, οικονομικές κρίσεις και κρίσεις υγείας .
Πόλη	P1. Ενίσχυση της ποιότητας και της ζωτικότητας του δημόσιου χώρου, του πρασίνου, του μικροκλίματος και της προσβασιμότητας σε κάθε ελεύθερο χώρο, με ειδική μέριμνα για τα μνημεία της πόλης.
	P2. Μείωση του δαπανώμενου χρόνου και της διανυόμενης απόστασης για τις καθημερινές μετακινήσεις.
Κοινωνία – Ανθρώπινο Δυναμικό	A1. Ενίσχυση της κινητικότητας των ευάλωτων πολιτών/ ισότιμη πρόσβαση ανεξαρτήτων ηλικίας, φύλου, προέλευσης, θρησκείας, εισοδήματος, σωματικών ικανοτήτων, κλπ.
	A2. Ενίσχυση του δημόσιου τομέα για την αμεσότερη και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα και το δημόσιο χώρο.
	A3. Περισσότερο ενημερωμένοι και ευαισθητοποιημένοι πολίτες για θέματα βιώσιμης κινητικότητας.
	A4. Περισσότεροι ενημερωμένοι, ευαισθητοποιημένοι και αποδοτικοί εργαζόμενοι και επαγγελματίες του ιδιωτικού τομέα για θέματα βιώσιμης κινητικότητας.
Θεσμοί	Θ1. Περισσότερες και καλύτερες ευκαιρίες ουσιαστικής συμμετοχής των πολιτών στις αποφάσεις που αφορούν τις μεταφορές/ περισσότερη λογοδοσία της πολιτικής ηγεσίας και των δημόσιων λειτουργιών.
Οικονομία	O1. Ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της επισκεψιμότητας της πόλης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου/ διασφάλιση της αποτελεσματικής λειτουργίας των επιχειρήσεων με ταυτόχρονο περιορισμό των επιπτώσεων στους περίοικους και στην κινητικότητα.
	O2. Ανάπτυξη ενός οικονομικά βιώσιμου συστήματος μεταφορών που διασφαλίζει τη διαρκή βελτίωση του στο διηνεκές.

3.3 Διατύπωση Τελικού Οράματος και Προτεραιοτήτων

Η διατύπωση του τελικού οράματος και των προτεραιοτήτων του ΣΒΑΚ του Δήμου Αγίου Δημητρίου, μετά το πέρας της διαβούλευσης, παρουσιάζεται ως εξής:



Εικόνα 3-7: Το όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, 2022

Πίνακας 3-2: Προτεινόμενες Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Περιγραφή
Σύστημα Μεταφορών	M1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις και περιορισμός των εκπομπών (ρύπων, θορύβου, CO ₂).
	M2. Προώθηση πιο υγιεινών και ενεργητικών τρόπων ζωής και μετακίνησης, αποσκοπώντας σε πιο χαρούμενους και υγιείς πολίτες/ ενίσχυση της χρήσης των ήπιων μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις.
	M3. Ενίσχυση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας για τις αστικές και τις υπεραστικές μετακινήσεις.
	M4. Μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων και ενίσχυση της κοινής χρήσης τους.
	M5. Ενίσχυση αισθήματος ασφάλειας κατά τη μετακίνηση στην πόλη (οδική ασφάλεια και ασφάλεια από παρεμβατικές συμπεριφορές).
	M6. Μείωση των επιπτώσεων στην κινητικότητα από φυσικές καταστροφές, ακραία καιρικά φαινόμενα, οικονομικές κρίσεις και κρίσεις υγείας .
Πόλη	P1. Ενίσχυση της ποιότητας και της ζωτικότητας του δημόσιου χώρου, του πρασίνου, του μικροκλίματος και της προσβασιμότητας σε κάθε ελεύθερο χώρο, με ειδική μέριμνα για τα μνημεία της πόλης.
	P2. Μείωση του δαπανώμενου χρόνου και της διανυόμενης απόστασης για τις καθημερινές μετακινήσεις.

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Περιγραφή
Κοινωνία – Ανθρώπινο Δυναμικό	A1. Ενίσχυση της κινητικότητας των ευάλωτων πολιτών/ ισότιμη πρόσβαση ανεξαρτήτων ηλικίας, φύλου, προέλευσης, θρησκείας, εισοδήματος, σωματικών ικανοτήτων, κλπ.
	A2. Ενίσχυση του δημόσιου τομέα για την αμεσότερη και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα και το δημόσιο χώρο.
	A3. Περισσότερο ενημερωμένοι και ευαισθητοποιημένοι πολίτες για θέματα βιώσιμης κινητικότητας.
	A4. Περισσότεροι ενημερωμένοι, ευαισθητοποιημένοι και αποδοτικοί εργαζόμενοι και επαγγελματίες του ιδιωτικού τομέα για θέματα βιώσιμης κινητικότητας.
Θεσμοί	Θ1. Περισσότερες και καλύτερες ευκαιρίες ουσιαστικής συμμετοχής των πολιτών στις αποφάσεις που αφορούν τις μεταφορές/ περισσότερη λογοδοσία της πολιτικής ηγεσίας και των δημόσιων λειτουργιών.
Οικονομία	O1. Ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της επισκεψιμότητας της πόλης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου/ διασφάλιση της αποτελεσματικής λειτουργίας των επιχειρήσεων με ταυτόχρονο περιορισμό των επιπτώσεων στους περίοικους και στην κινητικότητα.
	O2. Ανάπτυξη ενός οικονομικά βιώσιμου συστήματος μεταφορών που διασφαλίζει τη διαρκή βελτίωση του στο διηνεκές.


3.4 «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι και Δείκτες Παρακολούθησης

Οι δείκτες και οι στόχοι διαφοροποιούν το ΣΒΑΚ από άλλες έρευνες/μελέτες στρατηγικού χαρακτήρα ως προς το γεγονός ότι επιτρέπουν την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής του σε βάθος χρόνου. Με τον τρόπο αυτό εξοπλίζουν με σημαντικά συμπεράσματα τον Δήμο κατά τη φάση που θα κληθεί να αναπτύξει το επόμενο ΣΒΑΚ και για αυτό θεωρούνται απαραίτητοι τόσο σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, όσο και σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο.

Οι δείκτες δεν αποσκοπούν στο να αναγκάσουν την ομάδα του ΣΒΑΚ να υλοποιήσει σύνθετες μετρήσεις και καταγραφές, όσο στο να οργανώσει την ποσοτική πληροφορία που είναι διαθέσιμη ή εύκολα συλλέξιμη και να τη διαχωρίσει σε τρεις κατηγορίες:

- α) αυτή που είναι χρήσιμη για την παρακολούθηση των αποτελεσμάτων του σχεδιασμού
- β) αυτή που χρησιμεύει κυρίως για άλλους σκοπούς, όπως π.χ. η καλύτερη κατανόηση της περιοχής εφαρμογής του ΣΒΑΚ
- γ) αυτή που είναι χρήσιμη και στα δύο παραπάνω

Και οι δύο πρώτες κατηγορίες είναι πολύ σημαντικές, ωστόσο η μεθοδολογία αυτή επιτρέπει στον μελετητή να προχωρήσει σε πιο εστιασμένες καταγραφές και μετρήσεις, έχοντας στο πίσω μέρος του μυαλού του τι πραγματικά μπορεί να αξιοποιηθεί ως δείκτης και τι όχι. Εξυπακούεται, λοιπόν, ότι δεν μπορεί κανείς να ορίσει ποσοτικούς στόχους εάν δεν γνωρίζει τα ποσοτικά δεδομένα της σημερινής κατάστασης της περιοχής μελέτης και φυσικά δεν μπορεί να αναπτύξει δείκτες χωρίς αυτά. Και τα τρία αυτά είναι αλληλένδετα.



Τι είναι ο «Δείκτης»;

Δείκτης είναι ένα σαφώς καθορισμένο σύνολο δεδομένων που χρησιμοποιείται για την παρακολούθηση της προόδου στην επίτευξη μιας προτεραιότητας ή ενός μετρήσιμου στόχου.

Οι στρατηγικοί δείκτες επιτρέπουν τη μέτρηση των συνολικών επιδόσεων ενός ΣΒΑΚ και επομένως παρέχουν τη βάση για την αξιολόγησή του. Σε ένα πιο λεπτομερές επίπεδο, οι δείκτες μέτρησης επιτρέπουν την παρακολούθηση της επίδοσης μεμονωμένων μέτρων.

Εικόνα 3-8: Ο ορισμός του «δείκτη» σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες Εκπόνησης ΣΒΑΚ του ELTIS

Μια γενικά καλή πρακτική είναι ο ορισμός S.M.A.R.T. δεικτών, δηλαδή δεικτών συγκεκριμένων (specific), μετρήσιμων (measurable), εφικτών (achievable), σχετικών (relevant) και χρονικά προσδιορισμένων (time-bound).

Επίσης, οι δείκτες μπορούν να είναι διαφορετικών τύπων, ανάλογα με το τι είδους δεδομένα παρακολουθούν και σε τι συμπεράσματα αποσκοπούν. Για παράδειγμα ένας δείκτης μπορεί να μετρά το μήκος των ποδηλατοδρόμων ή τον αριθμό των ποδηλάτων που υπάρχουν σε μια πόλη, ένας άλλος το ποσοστό των μετακινούμενων με ποδήλατο, ένας τρίτος την ποιότητα του αέρα στους δρόμους που υλοποιήθηκαν έργα προώθησης του ποδηλάτου και ένας τέταρτος την υγεία των πολιτών που μετακινούνται καθημερινά στο συγκεκριμένο οδικό δίκτυο ή ακόμα και τις αξίες γης των συγκεκριμένων ακινήτων που βρίσκονται στο δίκτυο αυτό. Παρότι και οι τέσσερις παραπάνω δείκτες αφορούν άμεσα ή έμμεσα την προώθηση του ποδηλάτου στην πόλη ή/και τα αποτελέσματα αυτής, είναι πολύ διαφορετικής φύσεως και σημασίας τα συμπεράσματα που θα προκύψουν από αυτούς. Γενικά συστήνεται να τηρείται ένας κατάλογος δεικτών διαφορετικών τύπων και σε σύνδεση με διαφορετικούς τομείς, προκειμένου να καταγράφεται μια συνολικότερη εικόνα της πόλης όπως εξελίσσεται κατά την περίοδο υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Στην περίπτωση του συγκεκριμένου ΣΒΑΚ, οι δείκτες που επιλέχθηκαν συνδέονται αυστηρά με τα διαθέσιμα ποσοτικά στοιχεία και τις μετρήσεις που ήταν εφικτό να γίνουν στο πλαίσιο του δεδομένου προϋπολογισμού του έργου.

Έτσι στον ακόλουθο πίνακα θα βρείτε τον προτεινόμενο δείκτη, την τιμή βάσης (σημερινή τιμή), τον ποσοτικό στόχο για μετά από δέκα χρόνια υλοποίησης του ΣΒΑΚ και τις προτεραιότητες που αυτοί οι δείκτες παρακολουθούν εάν και σε ποιο βαθμό θα έχουν προωθηθεί μέχρι τότε.

Πίνακας 3-3: Δείκτες, τιμές βάσης, ποσοτικοί στόχοι και αντιστοίχιση με τις προτεραιότητες του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου

Α/Α	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2022	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2032	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ
1	ΜΗΚΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΚΑΙ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ	10,82 χλμ	30 χλμ συνολικό δίκτυο ήπιας κινητικότητας , αθροίζοντας τα μήκη πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας	M2, M4, M6, Π1, Π2, A1, O1
2	ΜΗΚΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ	1,55 χλμ		
3	ΘΑΝΑΤΟΙ ΚΑΙ ΒΑΡΕΙΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΙ ΑΠΟ ΤΡΟΧΑΙΑ	2012-2019: 28, ήτοι 3,5 άτομα/έτος	2023-2032: μείωση κατά 70% , ήτοι 1/έτος	M5, Π1, A1, O1
4	ΤΡΟΧΑΙΑ ΜΕ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟ ΠΕΖΟ	2010-2019: 143, ήτοι 15,8 συμβάντα/έτος	2023-2032: μείωση κατά 70% , ήτοι 5/έτος	
5	ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: - 402 νόμιμα (59,3%) - 276 παράνομα (40,7%)	μηδενισμός των παράνομων σταθμεύσεων στην περιοχή καταγραφής	M2, M3, M4, M5, Π1, Π2, A1, O1
6	ΕΚΠΟΜΠΕΣ CO₂ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	2009: 929.013 kg CO ₂ 2015: 537.005 kg CO ₂ μείωση κατά 42,2%, ήτοι 7% ανά έτος	μείωση 10% ανά έτος	M1, M6, Π1
7	ΘΕΣΕΙΣ ΑΜΕΑ	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: - 0 θέσεις ΑΜΕΑ	στην ίδια περιοχή απογραφής: - 5% οι θέσεις ΑΜΕΑ επί του συνόλου των νόμιμων θέσεων	M2, Π1, Π2, A1
8	ΡΑΜΠΕΣ ΑΜΕΑ	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: 31,1% των πεζοδρομίων	60% των πεζοδρομίων	
9	ΟΔΕΥΣΕΙΣ ΤΥΦΛΩΝ	Σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: 17,8% των πεζοδρομίων	60% των πεζοδρομίων	
10	ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: - χωρίς πεζοδρόμιο: 4,3% - <1 μ: 5,3% - 1-1,5 μ: 44,7% - 1,5-2 μ: 12,8% - 2-2,5 μ: 5,3% > 2,5 μ: 27,7%	στην ίδια περιοχή απογραφής: - χωρίς πεζοδρόμιο: 0% - <1 μ: 0% - 1-1,5 μ: 20% - 1,5-2 μ: 40% - 2-2,5 μ: 10% > 2,5 μ: 30%	M1, M2, M3, M4, M5, M6, Π1, Π2, A1, O1

Α/Α	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2022	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2032	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ
11	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	σε συγκεκριμένη περιοχή απογραφής: - καλή: 56% - μέτρια: 26% - κακή: 14% - χωρίς πεζοδρόμιο: 4%	στην ίδια περιοχή απογραφής: - καλή: 80% - μέτρια: 20% - κακή: 0% - χωρίς πεζοδρόμιο: 0%	
12	ΠΟΣΟΣΤΑ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ		μείωση κατά 50% του ποσοστού των βαρέων οχημάτων σε κάθε κόμβο	M1, M5, Π1, Π2, Α1, Ο1
	Κόμβος 1: Λ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΓΡΑΜΜΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 7,07%		
	Κόμβος 2: Λ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΑΧΙΛΛΕΩΣ - ΔΡΑΜΑΣ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 6,70%		
	Κόμβος 3: ΨΥΧΟΓΙΟΥ - Λ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΛΟΥΚΗ ΑΚΡΙΤΑ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 4,30%		
	Κόμβος 4: ΑΙΝΟΥ - ΨΥΧΟΓΙΟΥ Γ. - ΑΙΓΑΙΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 4,50%		
	Κόμβος 5: ΓΡΑΜΜΟΥ - ΠΑΠΑΓΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 3,60%		
	Κόμβος 6: ΓΡΑΜΜΟΥ - ΠΡΙΑΜΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 0,60%		
	Κόμβος 7: ΠΡΙΑΜΟΥ - ΔΡΑΜΑΣ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 2,50%		
	Κόμβος 8: ΠΑΠΑΓΟΥ - ΔΡΑΜΑΣ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 1,50%		
	Κόμβος 9: Λ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΑΡΓΥΡΙΑΔΗ ΑΛΚΗ - ΝΙΚΗΤΑΡΑ - ΣΚΟΥΦΑ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 14,5%		
	Κόμβος 10: Λ. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 3,90%		
	Κόμβος 11: Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ - ΑΓΙΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 8,40%		
	Κόμβος 12: Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ - ΣΟΥΛΙΟΥ	ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας έως 11,0%		

**«ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ»
ΠΑΚΕΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2 - Ανάπτυξη σεναρίων και πακέτων μέτρων**

Α/Α	ΔΕΙΚΤΗΣ	ΤΙΜΗ ΒΑΣΗΣ ΕΤΟΥΣ 2022	ΤΙΜΗ ΣΤΟΧΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2032	ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ
13	ΧΡΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΕΝΗΛΙΚΕΣ)	36,5%	60%	M1, M2, M3, M4, M5, M6, Π1, Π2, Α1, Ο1
	- ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ	20,3%	30%	
	- ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	0,9%	10%	
	- ΜΜΜ	15,3%	20%	
14	ΧΡΗΣΗ ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΕΝΗΛΙΚΕΣ)	63,1%	40%	
	- ΙΧ	55,5%	35%	
	- ΜΗΧΑΝΗ	5,9%	4%	
	- ΤΑΞΙ	1,7%	1%	
15	ΧΡΗΣΗ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΑΝΗΛΙΚΟΙ)	72,3%	90%	
	- ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ	45,4%	50%	
	- ΜΙΚΡΟΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	2,8%	10%	
	- ΜΜΜ	24,1%	30%	
16	ΧΡΗΣΗ ΡΥΠΟΓΟΝΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΑΝΗΛΙΚΟΙ)	27,8%	10%	
	- ΙΧ	25,9%	10%	
	- ΜΗΧΑΝΗ	1,9%	0%	
	- ΤΑΞΙ	0%	0%	
17	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΑΘΗΤΩΝ ΜΕ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ή ΠΑΤΙΝΙ	68,4%	100%	
18	ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΑΘΗΤΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΜΟΝΟΙ ΤΟΥΣ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ή ΤΟ ΠΑΤΙΝΙ ΤΟΥΣ	93,8%	100%	

Πίνακας 3-4: Κατάλογος Προτεραιοτήτων ΣΒΑΚ Δήμου Αγίου Δημητρίου

ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	M1	μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις και περιορισμός των εκπομπών (ρύπων, θορύβου, CO2)
	M2	προώθηση πιο υγιεινών και ενεργητικών τρόπων ζωής και μετακίνησης, αποσκοπώντας σε πιο χαρούμενους και υγιείς πολίτες / ενίσχυση της χρήσης των ήπιων μέσων μεταφοράς (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα) στις καθημερινές αστικές μετακινήσεις
	M3	ενίσχυση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας για τις αστικές και τις υπεραστικές μετακινήσεις
	M4	μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων και ενίσχυση της κοινής χρήσης τους
	M5	ενίσχυση αισθήματος ασφάλειας κατά τη μετακίνηση στην πόλη (οδική ασφάλεια και ασφάλεια από παραβατικές συμπεριφορές)
	M6	μείωση των επιπτώσεων στην κινητικότητα από φυσικές καταστροφές, ακραία καιρικά φαινόμενα, οικονομικές κρίσεις και κρίσεις υγείας
ΠΟΛΗ	Π1	ενίσχυση της ποιότητας και της ζωτικότητας του δημόσιου χώρου, του πρασίνου, του μικροκλίματος και της προσβασιμότητας σε κάθε ελεύθερο χώρο, με ειδική μέριμνα για την πολιτιστική και αρχιτεκτονική κληρονομιά της πόλης
	Π2	μείωση του δαπανώμενου χρόνου και της διανυόμενης απόστασης για τις καθημερινές μετακινήσεις
ΚΟΙΝΩΝΙΑ - ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	A1	ενίσχυση της κινητικότητας των ευάλωτων πολιτών / ισότιμη πρόσβαση ανεξαρτήτως ηλικίας, φύλου, προέλευσης, θρησκείας, εισοδήματος, σωματικών ικανοτήτων κτλ.
	A2	ενίσχυση του δημόσιου τομέα για την αμεσότερη και αποτελεσματικότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων που σχετίζονται με την κινητικότητα και τον δημόσιο χώρο
	A3	περισσότερο ενημερωμένοι και ευαισθητοποιημένοι πολίτες για θέματα βιώσιμης κινητικότητας
	A4	περισσότερο ενημερωμένοι, ευαισθητοποιημένοι και αποδοτικοί εργαζόμενοι και επαγγελματίες του ιδιωτικού τομέα για θέματα βιώσιμης κινητικότητας
ΘΕΣΜΟΙ	Θ1	περισσότερες και καλύτερες ευκαιρίες ουσιαστικής συμμετοχής των πολιτών στις αποφάσεις που αφορούν τις μεταφορές / περισσότερη λογοδοσία της πολιτικής ηγεσίας και των δημόσιων λειτουργιών
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	O1	ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της επισκεψιμότητας της πόλης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου / διασφάλιση της αποτελεσματικής λειτουργίας των επιχειρήσεων με ταυτόχρονο περιορισμό των επιπτώσεων στους περιοίκους και στην κινητικότητα
	O2	ανάπτυξη ενός οικονομικά βιώσιμου συστήματος μεταφορών που θα διασφαλίζει τη διαρκή βελτίωσή του στο διηνεκές