

Το όραμα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης-Υμηττού αποτελεί τη συνοπτική περιγραφή της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ και ενσωματώνει τους βασικούς στόχους για το αύριο της πόλης.

Στόχος αυτού του βήματος είναι η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας των βημάτων του ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης - κλειδί που θα εμπεριέχει την κατεύθυνση - στόχο που από κοινού Δήμος και Φορείς θέλουν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.**

*Το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» φαινομενικά αποτελεί την προωθητική φράση που χρησιμοποιείται από την πολιτική ηγεσία ενός τόπου για να αναδείξει την επόμενη μέρα της πόλης που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ, δηλαδή έναν τόπο με λιγότερα αυτοκίνητα και εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη κυκλοφορία και περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και συλλογικά/κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς.*

**Στην πράξη το «όραμα ενός ΣΒΑΚ»** είναι η φράση εκείνη που προκύπτει μετά από αξιολόγηση σειράς παραγόντων, αλληλεπίδρασης κοινού- φορέων- ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ- πολιτικής ηγεσίας, συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής υπό αξιολόγηση, ειδικών προβληματικών περιοχής, βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και πλήθος άλλων.

Το **όραμα** για το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού διατυπώνεται αρχικά πιλοτικά, κοινοποιείται στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και οριστικοποιείται θεσμικά μετά και την ολοκληρωμένη παρουσίασή του μαζί με τα βασικά του συστατικά: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** που επιχειρεί να επιτύχει το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού.

## Τελική διατύπωση ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού

- ❖ Σχεδιάζοντας το Δίκτυο Μεταφορών του Δήμου Δάφνης-Υμηττού με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.
- ❖ Βελτιώνοντας και αυξάνοντας την προσβασιμότητα και την κινητικότητα για ΟΛΟΥΣ και για όλα τα μέσα.
- ❖ Δίνοντας έμφαση στους ήπιους τρόπους μετακίνησης, στην πεζή μετακίνηση και στο ποδήλατο.
- ❖ Ενθαρρύνοντας την αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- ❖ Αναβαθμίζοντας τον δημόσιο χώρο και δικτυώνοντας τους κοινόχρηστους χώρους και τους υπερτοπικούς πόλους, με «πράσινα» δίκτυα.
- ❖ Οργανώνοντας -με σεβασμό στο περιβάλλον, στον πολίτη και στην επιχειρηματικότητα- το σύστημα των Εμπορευματικών Μετακινήσεων.
- ❖ Προστατεύοντας τους συμπολίτες μας με μειωμένη κινητικότητα και δημιουργώντας ισότιμες προϋποθέσεις για τη δυνατότητα πρόσβασης.
- ❖ Ενσωματώνοντας τις νέες τεχνολογίες, όπως η τηλεματική και η ηλεκτροκίνηση, στην καθημερινότητα.
- ❖ Αξιοποιώντας τα εργαλεία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού: η πόλη σχεδιάζει το μέλλον της με τη συμμετοχή ΟΛΩΝ.

Δημιουργούμε μια πόλη που αξιοποιεί και αναβαθμίζει τόσο τη γειτνίαση με το Μητροπολιτικό Κέντρο όσο και το πολιτιστικό της απόθεμα, μια πόλη με προτεραιότητα τον άνθρωπο και όχι στο όχημα, με πολίτες που συμμετέχουν, σχεδιάζουν και διαμορφώνουν μια υπεύθυνη στάση απέναντι στους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής.

### **Προτεραιότητες για την κινητικότητα**

Στην παρούσα ενότητα περιγράφονται οι βασικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης-Υμηττού, οι οποίες απορρέουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα. Προέκυψαν, επίσης, από διαδικασίες, οι οποίες συνέβαλλαν στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων κινητικότητας εντός της περιοχής παρέμβασης, όπως η δημόσια διαβούλευση και η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Οι προτεραιότητες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, διότι οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα του Δήμου Δάφνης-Υμηττού. Είναι στην ουσία, η εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με σκοπό την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Οι προτεραιότητες για τα σύγχρονα ΣΒΑΚ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, αφορούν κατά κανόνα στις θεματικές Efficiency (**Αποδοτικότητα**), Liveable Streets (**Ζωντανός Οδικός Χώρος**), Environment (**Περιβάλλον**), Equity and Social Inclusion (**Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη**), Safety (**Ασφάλεια**), Economic Growth (**Οικονομική Μεγέθυνση**).

Εντός του παραπάνω πλαισίου σχετικά με το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπεριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίες είναι:

- 1) **Περιβαλλοντικές** → εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, μείωση ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος, κλπ.)
- 2) **Κοινωνικές** → εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση, βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κλπ.)
- 3) **Οικονομικές** → εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών κλπ.)

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού. Πρόκειται για 13 βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις διαστάσεις που παρουσιάστηκαν πριν. Με βάση αυτές, αναπτύσσονται στα επόμενα κεφάλαια «έξυπνοι» στόχοι, αλλά και πρακτικά μέτρα για την υλοποίησή τους.

**Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού**

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως για παράδειγμα το ποδήλατο, αντί του αυτοκινήτου, συμβάλει στη μείωση της ενέργειας, που καταναλώνεται συνολικά για τις μετακινήσεις στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού. Συλλογικά μέσα μεταφοράς λειτουργούν υποστηρικτικά στον παραπάνω στόχο. Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί και στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, ώστε τα προϊόντα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας.
	2. Μείωση της ρύπανσης (ηχορρύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη μείωση του αστικού θορύβου. Φαινόμενα, όπως η θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτήρια, υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης εντός της περιοχής παρέμβασης.
	3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα- ποδήλατο- δημόσια συγκοινωνία- κοινόχρηστα οχήματα	Οι χώροι πρασίνου είναι απαραίτητοι για μια αστική περιοχή. Περισσότεροι και άρτια συνδεδεμένοι χώροι πρασίνου σημαίνει καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες και κατ' επέκταση καλύτερη ποιότητα ζωής. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασύνδεση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και ιδιαίτερα της περιοχής στο θέατρο Βράχων με τα κέντρα της Δάφνης και του Υμηττού.
	4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία - Αποφυγή διαμπερών ροών κυκλοφορίας μέσα από γειτονιές κατοικίας	Η νέα στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου θα πρέπει να συνοδεύεται από τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ώστε να αποφεύγεται η συστηματική διαμπερή κυκλοφορία μέσα από τις γειτονιές κατοικίας.
	5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου	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 βασική προτεραιότητα των ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση ευανάγνωστου και ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
Κοινωνικές	6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση	Ο στόχος αυτός 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. πλατιά πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από τον χώρο διέλευσης πεζών κ.ά.).
	7. 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 πεζή μετακίνησης. Η προώθηση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας και των συλλογικών μέσων μεταφοράς αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση για την

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
		αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, που εμφανίζονται στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού. Η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και διαδικασιών ευαισθητοποίησης των κατοίκων λειτουργούν υποστηρικτικά ως προς τον στόχο αυτόν.
	<b>8.</b> Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική, πλατφόρμες car-sharing και συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), οφείλεται να αναζητηθούν προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η βιωσιμότητα και η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος του Δήμου. Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κλπ.) 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.
	<b>9.</b> Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία, που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις στον χώρο επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού για όλους τους χρήστες του δικτύου.
	<b>10.</b> Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας είναι μία από τις βασικές επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.
<b>Οικονομικές</b>	<b>11.</b> Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής παρέμβασης.
	<b>12.</b> Ενίσχυση επιχειρηματικότητας	Μέσω της χρήσης ποδηλάτου ή μέσω του περπατήματος αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης περιηγείται περισσότερο εντός των αστικών κέντρων του Δήμου. Αυτό διευκολύνει την προσέλκυση πελατών από τα εμπορικά καταστήματα του Δήμου. Η επισκεψιμότητα σε αυτά αυξάνεται, όπως πιθανότατα και ο συνολικός τζίρος της εμπορικής ζώνης του Δήμου Δάφνης-Υμηττού.
	<b>13.</b> Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας	Η εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου, π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση, διαχείριση τροφοδοσίας, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στον Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Το ΣΒΑΚ επιχειρεί μέσα από συγκεκριμένες προτεραιότητες, στόχους, μέτρα, πολιτικές και έργα να καταστεί τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού ως έναν χώρο πρότυπο στον Κεντρικό Τομέα των Αθηνών, που θα αποδίδει μεγάλη σημασία στη βιώσιμη ανάπτυξη. Επομένως μέσα από την εκπόνηση του παρόντος σχεδίου, ο Δήμος θα αποκτήσει ένα περιβαλλοντικά, κοινωνικά αλλά και οικονομικά βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Συγκεκριμένα, η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας του ΣΒΑΚ θα μετατρέψει τη Δάφνη και τον Υμηττό σε περιοχές που θα δίνουν έμφαση σε μέσα και τρόπους μετακίνησης φιλικούς προς το περιβάλλον, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο την κατανάλωση ενέργειας, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση.

### «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ έπεται από τον προσδιορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων προϋποθέτει τη διαμόρφωση των στόχων. Οι στόχοι αυτοί εμφανίζουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις.

Στη μεθοδολογία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) κατά τις οδηγίες του ELTIS και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, **προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων, έπεται από τον προσδιορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή παρέμβασης.**

Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» αποτελεί μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART», το οποίο συνιστά τον αγγλικό όρο για τη λέξη. Ως ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: **S**pecific, **M**easurable, **A**chievable, **R**elevant και **T**ime-bound.

Δηλαδή, ένας στόχος, που θέτει το ΣΒΑΚ, θεωρείται «έξυπνος» όταν:

1. **Είναι συγκεκριμένος (specific).** Ο στόχος πρέπει να είναι με ακρίβεια προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες, που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
2. **Είναι μετρήσιμος (measurable).** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι.
3. **Είναι εφικτός (achievable).** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι, που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και τους θεσμικούς περιορισμούς, και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
4. **Είναι σχετικός (relevant).** Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες, που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για τον Δήμο.
5. **Έχει χρονικά όρια (time-bound).** Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Παρακάτω δίνονται **ανά θεματική προτεραιότητα οι διακριτοί και συγκεκριμένοι στόχοι** σε ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15+ετίας που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης-Υμηττού.

Επισημαίνεται ότι **τα ποσοστά, που παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα, είναι ενδεικτικά** και εναρμονίζονται με τη διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές, που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις. Τα ποσοστά αυτά οριστικοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, τις απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία από την έρευνα ερωτηματολογίων και τους δείκτες από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Απαιτείται επομένως η καταγραφή της αφετηρίας (“baseline”) της εικόνας του Δήμου τόσο από την ομάδα μελέτης, όσο και από την ομάδα εργασίας του Δήμου για την τροφοδότηση με στοιχεία που θα μπορούν να μετρηθούν και να αξιολογηθούν στους δείκτες.

**«Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα**

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
<b>Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις</b>			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το <b>50%</b> του δημοσίου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το <b>80%</b> του δημοσίου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το <b>100%</b> του δημοσίου/δημοτικού στόλου
1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων	<b>&lt; 65%</b> των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	<b>&lt; 50%</b> των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	<b>&lt; 45%</b> των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο
<b>Προτεραιότητα 2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος</b>			
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<b>Μείωση κατά 15%</b> των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	<b>Μείωση κατά 30%</b> των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	<b>Μείωση κατά 60%</b> των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Δάφνης-Υμηττού όπου καταγράφονται >55dB κατά την ημέρα και >50 dB τη νύχτα	<b>Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών</b> (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	<b>Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών</b> (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	<b>Ύπαρξη τουλάχιστον 6 νέων "ήσυχων" γειτονιών</b> (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
<b>Προτεραιότητα 3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα - ποδήλατο - δημόσια συγκοινωνία - κοινόχρηστα οχήματα</b>			
3.1 Αύξηση πράσινων διαδρομών, που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	<b>Αύξηση κατά 100%</b> του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	<b>Αύξηση κατά 200%</b> του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	<b>Αύξηση κατά 300%</b> του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης
3.2 Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	<b>Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας</b> , δηλαδή το 40-60% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	<b>Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας</b> , δηλαδή το 60-80% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	<b>Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας</b> , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου
<b>Προτεραιότητα 4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία</b>			
4.1 Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	<b>Μείωση κατά 20%</b> των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	<b>Μείωση κατά 40%</b> των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	<b>Μείωση κατά 60%</b> των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής
<b>Προτεραιότητα 5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημοσίου χώρου</b>			
5.1 Αύξηση των πεζοδρομημένων οδών, τόσο στα κέντρα της Δάφνης και του Υμηττού, όσο και στις γειτονιές κατοικίας	<b>Αύξηση κατά 30%</b> του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	<b>Αύξηση κατά 50%</b> του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	<b>Αύξηση κατά 100%</b> του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών

Ορίζοντας υλοποίησης	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
<b>Στόχοι</b>			
<b>5.2</b> Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία	<b>Θεσμοθέτηση (&amp; Διαμόρφωση) οδών</b> ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	<b>Αύξηση κατά 100%</b> του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h	<b>Αύξηση κατά 300%</b> του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h
<b>5.3</b> Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων.	<b>Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας</b> , δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους	<b>Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας</b> , δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους	<b>Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας</b> , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους.
<b>Προτεραιότητα 6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση</b>			
<b>6.1</b> Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.ά.)	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα <b>στο 40% των οδών</b> του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα <b>στο 70% των οδών</b> του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα <b>στο 90% των οδών</b> του Δήμου
<b>6.2</b> Βελτίωση της βαδισιμότητας	<b>Αύξηση</b> του δείκτη βαδισιμότητας κατά <b>5%</b>	<b>Αύξηση</b> του δείκτη βαδισιμότητας κατά <b>20%</b>	<b>Αύξηση</b> του δείκτη βαδισιμότητας κατά <b>35%</b>
<b>6.3</b> Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	<b>Κάλυψη δικτύου</b> (buffer zones: 250μ. από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από σταθμούς Μετρό): <b>&gt; 85 %</b> <b>Μέση συχνότητα: 25'</b>	<b>Κάλυψη δικτύου</b> (buffer zones: 250μ. από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από σταθμούς Μετρό): <b>&gt; 90 %</b> <b>Μέση συχνότητα: 20'</b>	<b>Κάλυψη δικτύου</b> (buffer zones: 250μ. από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από σταθμούς Μετρό): <b>95 %</b> <b>Μέση συχνότητα: 15'</b>
<b>6.4</b> Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση <b>4 σταθμών</b> διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση <b>8 σταθμών</b> διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση <b>12 σταθμών</b> διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)
<b>Προτεραιότητα 7. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου</b>			
<b>7.1</b> Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	<b>&gt; 10 %</b> των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	<b>&gt; 18 %</b> των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	<b>&gt; 25 %</b> των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο
<b>7.2</b> Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης	<b>Μείωση</b> των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό <b>κατά 5%</b> <b>Κατάργηση</b> των παράνομων θέσεων στάθμευσης <b>κατά 40%</b>	<b>Μείωση</b> των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό <b>κατά 10%</b> <b>Κατάργηση</b> των παράνομων θέσεων στάθμευσης <b>κατά 70%</b>	<b>Μείωση</b> των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό <b>κατά 15%</b> <b>Κατάργηση</b> των παράνομων θέσεων στάθμευσης <b>κατά 100%</b>



Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
<b>Προτεραιότητα 8. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα</b>			
8.1 Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing	<b>Car-sharing στο 5%</b> (% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία)	<b>Car-sharing στο 10%</b> (% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία)	<b>Car-sharing στο 20%</b> (% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία)
8.2 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο	<b>Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πιλοτική λειτουργία</b>	<b>Πλήρης λειτουργία</b>	<b>Πλήρης λειτουργία</b>
<b>Προτεραιότητα 9. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας</b>			
9.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος <b>κατά 20%</b>	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος <b>κατά 40%</b>	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος <b>κατά 70%</b>
9.2 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	<b>Μέσο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας</b> , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	<b>Υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας</b> , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	<b>Πολύ υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας</b> , δηλαδή 80%-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου
<b>Προτεραιότητα 10. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων</b>			
10.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	<b>Αύξηση κατά 50%</b> των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	<b>Αύξηση κατά 100%</b> των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	<b>Αύξηση κατά 150%</b> των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα
<b>Προτεραιότητα 11. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών</b>			
11.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	Καθυστερήση μεγαλύτερη από 5 λεπτά <b>στο 30%</b> (μέγιστη τιμή) των <b>δρομολογίων</b>	Καθυστερήση μεγαλύτερη από 5 λεπτά <b>στο 20%</b> (μέγιστη τιμή) των <b>δρομολογίων</b>	Καθυστερήση μεγαλύτερη από 5 λεπτά <b>στο 10%</b> (μέγιστη τιμή) των <b>δρομολογίων</b>
11.2 Μείωση του κόστους μετακίνησης για τους ιδιώτες μετακινούμενους	<b>Μείωση κατά 5%</b> του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	<b>Μείωση κατά 10%</b> του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	<b>Μείωση κατά 20%</b> του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων
11.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	<b>Πιλοτική λειτουργία</b>	<b>Πλήρης εφαρμογή</b>	<b>Πλήρης εφαρμογή</b>
11.5 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημόσιας Συγκοινωνίας	<b>Μέσο επίπεδο ικανοποίησης</b> , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας	<b>Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης</b> , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας	<b>Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης</b> , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
<b>Προτεραιότητα 12. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας</b>			
12.1 Αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των επιχειρηματιών του Δήμου Δάφνης-Υμηττού	<b>Μέσο επίπεδο ικανοποίησης</b> , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	<b>Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης</b> , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	<b>Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης</b> , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου
12.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	<b>Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πilotική λειτουργία</b>	<b>Πλήρης λειτουργία</b>	<b>Πλήρης λειτουργία</b>
<b>Προτεραιότητα 13. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας</b>			
13.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	<b>Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 5%</b>	<b>Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 10%</b>	<b>Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 20%</b>

Οι στόχοι που παρουσιάστηκαν και τα ποσοστά επίτευξης που αναλύονται στις στήλες του παραπάνω πίνακα είναι πολύ σημαντικά στοιχεία για την **ανάπτυξη** του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης-Υμηττού, καθώς, μετά την ευρεία αποδοχή τους σε θεσμικό και κοινωνικό επίπεδο, αναμένεται να αποτελέσουν και τα **εργαλεία επιλογής μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ**, καθώς και τους **δείκτες παρακολούθησης και εφαρμογής** του.