

2.4 Όραμα ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Πεντέλης αποτελεί έναν ιδιαίτερο, από πλευράς φυσικού και πολεοδομικού περιβάλλοντος, Δήμο της Αττικής. Βρίσκεται στις νοτιοδυτικές παρυφές του Πεντελικού Όρους, ως εκ τούτου ολόκληρη η έκτασή του είναι επικλινή και λοφώδης και όπου το ανάγλυφο, η βλάστηση και τα κτήρια το επιτρέπουν εξασφαλίζεται θέα προς το Λεκανοπέδιο της Αττικής και τον Σαρωνικό κόλπο.

Παράλληλα, υπάρχει μεγάλη παρουσία πρασίνου ακόμα και στις ιδιωτικές εκτάσεις, δηλαδή εντός των οικοπέδων, καθώς τα κτήρια δομούνται μέσα σε έκταση σχεδόν δασική. Συνεπώς, ο Δήμος έχει βιοκλιματικά χαρακτηριστικά. Η κατηφορική κλίση του εδάφους προς τον Νότο εξασφαλίζει στα περισσότερα κτίρια ηλιασμό τις ανέφελές ημέρες των χειμερινών μηνών, ενώ η έντονη παρουσία του πρασίνου ρίχνει σημαντικά τη θερμοκρασία του εδάφους τους θερινούς μήνες.

Ο Δήμος διασχίζεται και από πλήθος ρεμάτων, τα οποία έχουν διατηρηθεί στη φυσική τους μορφή και περιβάλλονται από δασικές εκτάσεις, συμβάλλοντας σημαντικά στη διατήρηση δροσιάς τους θερινούς μήνες. Ταυτόχρονα, προσφέρουν όμορφες εικόνες στους κατοίκους και τους επισκέπτες του Δήμου, καθώς το περιβάλλον γύρω από τα ρέματα και σε σημαντική έκταση γύρω από αυτά έχει διατηρηθεί απόλυτα φυσικό και αναλλοίωτο από οποιαδήποτε ανθρώπινη παρέμβαση.

Κάποια από τα πολεοδομικά σχέδια της περιοχής φαίνεται ότι έχουν επηρεαστεί από το κίνημα των «κηπουπόλεων». Το κίνημα αυτό αναπτύχθηκε στον ευρωπαϊκό χώρο στα τέλη του 19ου αιώνα ως απάντηση στη βιομηχανοποίηση και στην απομάκρυνση των κατοίκων των πόλεων από το φυσικό περιβάλλον με κύριο εκπρόσωπο αυτού του κινήματος τον χωροτάκτη Ebenezer Howard. Το πνευματικό αυτό κίνημα επηρέασε τα πολεοδομικά σχέδια στον ελληνικό χώρο στον μεσοπόλεμο. Τα σχέδια αυτά χαρακτηρίζονται από καμπύλες χαράξεις του οδικού δικτύου που απομακρύνονται από την παραδοσιακή μορφή του καννάβου με οριζόντιους και κάθετους δρόμους σε μία προσπάθεια απομάκρυνσης από ευθύγραμμο, οριζόντια και κάθετα οικοδομικά τετράγωνα που δημιουργούν ένα τυποποιημένο «βιομηχανικό» αστικό περιβάλλον. Παράλληλα, επιδιώκεται η διείσδυση του πρασίνου στα οικοδομικά τετράγωνα και η χαμηλή πυκνότητα κατοικίας. Τέτοια παραδείγματα έχουμε στον ελληνικό χώρο στην Εκάλη, στο Ψυχικό, στη Φιλοθέη, αλλά και σε προσφυγικούς οικισμούς, όπως η Νέα Φιλαδέλφεια.

Η κυκλική χάραξη των οδών, όπως έχει αποδειχθεί σε όλες τις περιοχές που έχουν τέτοιου είδους σχέδια, αποπροσανατολίζει τους οδηγούς και αποθαρρύνει την είσοδο των αυτοκινήτων που κάνουν διαμπερείς κινήσεις, τα οποία προτιμούν τους ευθύγραμμους άξονες. Οπότε, οι πόλεις που έχουν τέτοιου είδους χάραξη οδικού δικτύου προστατεύουν τις γειτονίες από ανεπιθύμητες κινήσεις μηχανοκίνητων οχημάτων, τα οποία προτιμούν να κινούνται αποκλειστικά στις κύριες αρτηρίες και στις κύριες συλλεκτήριες οδούς που έχουν ευθύγραμμη χάραξη και απορροφούν το σύνολο της κυκλοφορίας. Παράλληλα, η καμπύλη χάραξη του οδικού δικτύου ταιριάζει καλύτερα σε έντονα ανάγλυφα, διότι δίνει τη δυνατότητα στο οδικό δίκτυο να προσαρμόζεται στις ισουψείς καθιστώντας την πρόσβαση στα οικόπεδα ευχερέστερη.

Επομένως, λόγω της θέας που προσφέρει το ανάγλυφο, των ευνοϊκών βιοκλιματικών χαρακτηριστικών της περιοχής (προσανατολισμός, πράσινο) και της εφαρμογής πολεοδομικών σχεδίων, που δημιουργούν τις προϋποθέσεις για αναβαθμισμένο αστικό περιβάλλον, η ποιότητα κατοικίας εντός του Δήμου χαρακτηρίζεται υψηλή, γεγονός που έχει συμπαρασύρει και τις αξίες γης. Οι υψηλές αξίες γης τροφοδοτούν με τη σειρά τους ποιοτικές κατασκευές που συμβάλλουν σε υψηλής ποιότητας δομημένο περιβάλλον, οπότε τα ευνοϊκά φυσικά χαρακτηριστικά συνδυάζονται με ευνοϊκά πολεοδομικά χαρακτηριστικά.



Εικόνα 2-2: Πανοραμική άποψη Δήμου Πεντέλης. Πηγή: Google Maps

Ο Δήμος Πεντέλης φέρει, λοιπόν, ελκυστικά χαρακτηριστικά και προσελκύει επισκέπτες που θέλουν να αποδράσουν από αστικές περιοχές με πυκνότερα αστικά χαρακτηριστικά και λιγότερο πράσινο. Έχουν αναπτυχθεί χρήσεις αναψυχής εντός των ορίων του Δήμου με επίκεντρο την εστίαση κατά μήκος της Λεωφόρου Πεντέλης μέχρι την Παλαιά Πεντέλη.

Μειονέκτημα, ωστόσο, της περιοχής είναι ότι εντός των ορίων της δεν έχει αναπτυχθεί ένα ισχυρό πολεοδομικό κέντρο. Αιτία για την περιορισμένη εμπορική ανάπτυξη είναι ότι περιβάλλεται από πολύ ισχυρά εμπορικά κέντρα: του Χαλανδρίου, του Αμαρουσίου και της Κηφισιάς. Επιπλέον, εντός του Δήμου οι θέσεις εργασίας είναι περιορισμένες. Σημαντικοί πόλοι απασχόλησης και έλξης μετακινήσεων αποτελούν το Νοσοκομείο Παίδων Πεντέλης, το Νοσοκομείο Αμαλία Φλέμινγκ, το Σισμανόγλειο Νοσοκομείο (η περιοχή εξαιτίας του ευνοϊκού φυσικού περιβάλλοντος και κλίματος συγκέντρωσε αρκετές υπηρεσίες υγείας), το Αστεροσκοπείο Πεντέλης, οι χρήσεις εστίασης και αναψυχής κατά μήκος της Λεωφόρου Πεντέλης μέχρι την Παλαιά Πεντέλη και το εμπορικό κέντρο των Μελισσίων, με εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής, το οποίο έχει αναπτυχθεί κατά μήκος της Λεωφόρου Δημοκρατίας και Ελευθερίου Βενιζέλου στα Μελίσσια.

Σύμφωνα με την έρευνα προέλευσης-προορισμού του ΟΑΣΑ (2006) μόνο ένα 10% περίπου των μετακινήσεων εκκινούν από τον Δήμο και καταλήγουν στον Δήμο. Αναφορικά με τις μετακινήσεις που καταλήγουν εκτός Δήμου, σχεδόν ίσο είναι το ποσοστό των μετακινήσεων που καταλήγουν στον Δήμο Αθηναίων (10,3% των μετακινήσεων που εκκινούν από τον Δήμο Πεντέλης) και στον Δήμο Αμαρουσίου (9,7% των μετακινήσεων). Ενώ προορισμοί εκτός από την Αθήνα και το Μαρούσι αποτελούν και το Χαλάνδρι (7,5%), η Κηφισιά (5,8%), η Αγία Παρασκευή (5,7%), ο Δήμος Παλλήνης (4,8%), τα Βριλήσσια (4,3%), το Μενίδι (3,1%), η Νέα Ιωνία (2,3%), ενώ το υπόλοιπο 37% των μετακινήσεων κατευθύνεται σε όλους τους υπόλοιπους Δήμους της Αττικής.

Η χρήση του αυτοκινήτου αποτελεί τον κυριότερο τρόπο μετακίνησης εξαιτίας των ακολούθων:

- α) του ότι ο Δήμος δεν έχει αναπτύξει χρήσεις ικανές να κρατήσουν τους δημότες του εντός των ορίων του για καθημερινές μετακινήσεις,
- β) της διάχυσης των καθημερινών προορισμών σε όλο το Λεκανοπέδιο,
- γ) της έλλειψης ελκυστικών συλλογικών τρόπων μετακίνησης εντός των ορίων του Δήμου (υπάρχουν μόνο λεωφορειακές γραμμές), και ίσως
- δ) των εισοδημάτων των νοικοκυριών, που είναι υψηλότερα συγκριτικά με άλλες περιοχές της Αττικής.

Το μερίδιο χρήσης των συλλογικών μέσων μετακίνησης είναι μόλις 28%. Τα μεγάλα μήκη μετακινήσεων και το ανάγλυφο ευνοούν τη χρήση του αυτοκινήτου. Παράλληλα, η αραιή πυκνότητα κατοικίας καθιστά τη δημιουργία υποδομών μέσων σταθερής τροχιάς που θα καθιστούσαν τους συλλογικούς τρόπους μετακίνησης πιο ελκυστικούς μη βιώσιμη οικονομικά επιλογή. Η αραιή πυκνότητα κατοικίας σημαίνει ότι στην εμβέλεια περπατήματος των στάσεων συλλογικών μορφών μετακίνησης δεν υπάρχει ο ικανός αριθμός κατοίκων που θα αποτελούσαν δυνητικά πελάτες του μέσου αυτού. Οπότε το ζήτημα της μετακίνησης αποτελεί σήμερα το μεγαλύτερο πρόβλημα του Δήμου Πεντέλης εάν ζητούμενο αποτελεί η οικοδόμηση μίας φιλικής προς το περιβάλλον στρατηγικής, η οποία θα συμβάλλει στην αντιμετώπιση του φαινομένου της κλιματικής απορρύθμισης, που αποτελεί σήμερα την κυριότερη κατεύθυνση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στις ευρωπαϊκές πόλεις.

Το περπάτημα και το ποδήλατο είναι οι ιδανικοί τρόποι μετακίνησης σε ένα όμορφο πολεοδομικό και φυσικό τοπίο, καθώς έχουν ταχύτητες που επιτρέπουν τη μεγαλύτερη δυνατή επικοινωνία με το περιβάλλον του μετακινούμενου. Ο διαβάτης και ο ποδηλάτης απολαμβάνουν το τοπίο γύρω τους και επιθυμούν να χαράσσουν διαδρομές στον αστικό χώρο με ελκυστικά χαρακτηριστικά. Και ενώ εντός του Δήμου Πεντέλης ο μετακινούμενος απολαμβάνει τα ιδιαίτερα ημιαστικά - ημιδασικά χαρακτηριστικά του χώρου και τη θέα που απλώνεται μέχρι τον Σαρωνικό Κόλπο, αισθάνεται απειλή από το πλήθος των μηχανοκίνητων οχημάτων που διαταράσσουν την ασφάλεια και την ηρεμία που προσφέρει το τοπίο. Στους δημόσιους χώρους της πόλης έχει επικρατήσει η μηχανοκίνητη μετακίνηση που δεν ταιριάζει καθόλου στα ήπια χαρακτηριστικά του Δήμου. Στα ήπια μέσα μετακίνησης που βελτιώνουν την εικόνα του αστικού περιβάλλοντος ανήκει και το ηλεκτρικό πατίνι. Το ηλεκτρικό πατίνι και το ηλεκτρικό ποδήλατο είναι τα ιδανικά μέσα μετακίνησης σε Δήμους που έχουν έντονο ανάγλυφο, όπως ο Δήμος Πεντέλης.

Με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, μέσα από την προώθηση υποδομών που ενθαρρύνουν ήπιες μορφές μετακίνησης. Παράλληλα, επιδιώκεται η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου του Δήμου, ώστε να ευνοηθεί περαιτέρω η ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων και να αυξηθεί η αναλογία των ενδοδημοτικών μετακινήσεων στις συνολικές μετακινήσεις που εκκινούν από τον Δήμο. Η μείωση του μήκους των μετακινήσεων και η αύξηση της κινητικότητας εντός του Δήμου αποτελεί στόχευση του ΣΒΑΚ. Σήμερα οι κάτοικοι του Δήμου κάνουν καθημερινά μεγάλου μήκους μετακινήσεις που τους εξαντλούν και περιορίζουν τη διάθεσή τους για έξοδο από το σπίτι μετά τη δουλειά, οπότε περιορίζεται η κινητικότητά τους. Στόχος του ΣΒΑΚ είναι η αύξηση της κινητικότητας μέσα από τη μείωση του μήκους των καθημερινών μετακινήσεων. Παράλληλα, η μείωση του μήκους των μετακινήσεων δημιουργεί τις προϋποθέσεις για αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, του ποδηλάτου και των μετακινήσεων πεζή. Η αύξηση των ενδοδημοτικών μετακινήσεων αποτελεί προϋπόθεση, ώστε οι κάτοικοι να δεθούν περισσότερο με τον τόπο τους, να ενισχυθεί δηλαδή η τοπική τους ταυτότητα που με τη σειρά της θα προκαλέσει αύξηση του ενδιαφέροντος, ενίσχυση της διάθεσης για επαφή με το ιδιαίτερο περιβάλλον του Δήμου μέσα από τα ήπια μέσα μετακίνησης, ενίσχυση του ενδιαφέροντός τους για τα κοινά της πόλης και ενεργητικής τους συμμετοχής στην οικουμενική προσπάθεια αντιμετώπισης της κλιματικής απορρύθμισης που θα επιφέρει πλήγμα στο φυσικό περιβάλλον, στο οποίο στηρίζεται η όμορφη εικόνα του Δήμου.

Παράλληλα, στόχευση του ΣΒΑΚ είναι η αναδιαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, ώστε να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής μετακίνηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ).

Είναι φανερό ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αγγίζει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση ξεφεύγει από τον αμιγώς κυκλοφοριακό, πολεοδομικό, περιβαλλοντικό σχεδιασμό, αλλά περισσότερο αποτελεί ένα διεπιστημονικό ζήτημα που μπορεί να προχωρήσει μόνο μέσα από μία συμμετοχική προσέγγιση που επιδιώκει την ενεργητική συμμετοχή των πολιτών στην προσπάθεια αλλαγής των καθημερινών επιλογών που υποβαθμίζουν την εικόνα της πόλης, αλλά και συμβάλλουν στην κλιματική απορρύθμιση.

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Πεντέλης αναπτύσσεται στην προκαταρκτική φάση με στόχο να αποτελέσει τον οδηγό καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησής του. Στη συνέχεια η ενεργητική συμμετοχή των πολιτών έχει ως στόχο την προσαρμογή του οράματος στις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Το όραμα πρέπει να ενώνει και να εμπνέει τους πολίτες, ώστε να μην αντιμετωπίσουν το ΣΒΑΚ ως ένα διοικητικό εργαλείο, αλλά ως ένα όχημα αλλαγής της οπτικής τους για τον χώρο που ζουν και ως σύμμαχό τους στην προσπάθεια αναβάθμισης της ποιότητας ζωής τους.

Η προκαταρκτική διατύπωση του οράματος με βάση τα χαρακτηριστικά του Δήμου, όπως αναλύθηκαν παραπάνω είναι η παρακάτω:

«Η ενίσχυση της ταυτότητας του Δήμου Πεντέλης μέσα από μία πολιτική αναδιαμόρφωσης των δημόσιων χώρων και των δικτύων κινητικότητας με στόχο την προαγωγή της ισότητας στη μετακίνηση μεταξύ όλων των κοινωνικών ομάδων και την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο, τα μέσα μικροκινητικότητας και άλλων ευέλικτων συλλογικών τρόπων μετακίνησης που αναβαθμίζουν και βελτιώνουν την ποιότητα της μετακίνησης, ταιριάζουν στο ελκυστικό φυσικό και πολεοδομικό περιβάλλον του Δήμου και δίνουν την ευκαιρία στους κατοίκους και τους επισκέπτες του Δήμου να το απολαύσουν τροφοδοτώντας την οικονομική ανάπτυξη εντός του Δήμου, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και της υγείας όλων των κατοίκων.»

Η οριστικοποίηση και τελική διατύπωση του οράματος πραγματοποιείται μετά τη διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ και τους πολίτες.

2.5 Έκθεση προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Στην παρούσα ενότητα περιγράφονται οι βασικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Πεντέλης, οι οποίες προέρχονται από το όραμα, όπως αυτό ορίστηκε στην προηγούμενη ενότητα. Απορρέουν επίσης από διαδικασίες που συνέβαλαν στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων κινητικότητας εντός της περιοχής παρέμβασης, όπως οι δημόσιες διαβουλεύσεις και η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Οι προτεραιότητες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, διότι οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα του Δήμου Πεντέλης. Είναι στην ουσία, η εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Στα ΣΒΑΚ στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής τους αναφοράς, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες: Efficiency (Αποδοτικότητα), Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος), Environment (Περιβάλλον), Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη), Safety (Ασφάλεια) και Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση). Εντός του παραπάνω πλαισίου σχετικά με το ΣΒΑΚ Πεντέλης αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπιριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίες είναι:

- 1) **Περιβαλλοντικές:** a) Environment και b) Efficiency (π.χ. μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, μείωση ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος, κλπ.)
- 2) **Κοινωνικές:** a) Efficiency, b) Livable Streets, c) Equity and Social Inclusion και d) Safety (π.χ. βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/ άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση, βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας, κλπ.)
- 3) **Οικονομικές:** a) Economic Growth (π.χ. ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών κλπ.)

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Πεντέλης. Πρόκειται για δεκατέσσερις (14) βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις διαστάσεις που παρουσιάστηκαν πριν. Με βάση αυτές αναπτύσσονται, στο επόμενο κεφάλαιο, «έξυπνοι» στόχοι, αλλά και πρακτικά μέτρα για την υλοποίησή τους.

Πίνακας 2-1: Παρουσίαση προτεραιοτήτων ΣΒΑΚ Πεντέλης

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 αυτοκίνητου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας το οποίο καταναλώνεται συνολικά για τις μετακινήσεις στον Δήμο Πεντέλης. Σημειώνεται επίσης πως τα συλλογικά μέσα μεταφοράς λειτουργούν υποστηρικτικά στον παραπάνω στόχο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί και στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, ώστε τα προϊόντα να μεταφέρονται με όσο το δυνατό χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας.
	2. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και περαιτέρω 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 κτίρια υποβαθμίζουν έντονα τις συνθήκες διαβίωσης εντός της περιοχής παρέμβασης. Ως εκ τούτου, παρά τη σχετικά καλή κατάσταση της Πεντέλης, είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων για την μείωση της ρύπανσης και την περαιτέρω βελτίωση του μικροκλίματος.

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ»
Β' ΦΑΣΗ**

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα-ποδήλατο- δημόσια συγκοινωνία-κοινόχρηστα οχήματα	<p>Οι χώροι πρασίνου είναι απαραίτητοι για μια αστική περιοχή. Περισσότεροι και άρτια συνδεδεμένοι χώροι πρασίνου σημαίνουν καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες και κατ' επέκταση καλύτερη ποιότητα ζωής. Ιδιαίτερη μέριμνα δίνεται στη διασύνδεση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου αλλά και του ορεινού όγκου της Πεντέλης, με τον κεντρικό πυρήνα του Δήμου και με τις περιοχές κατοικίας. Είναι βασικό να τονιστεί πως και οι τρεις δημοτικές ενότητες του Δήμου έχουν έντονη σχέση με το πράσινο στοιχείο, επομένως η εν λόγω προτεραιότητα κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική.</p>
	4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	<p>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 περιοχές κατοικίας και τους κεντρικούς πυρήνες του Δήμου Πεντέλης.</p>
	5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου	<p>Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των υποδομών αστικής κινητικότητας αποτελεί βασική προτεραιότητα των ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση ευανάγνωστου και ελκυστικού δικτύου πεζών, λειτουργικού δικτύου ποδηλάτου και παράλληλα αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.</p>
Κοινωνικές	6. Βελτίωση δημόσιας υγείας	<p>Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρει και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου (ενεργή μετακίνηση), ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι επίσης οι επιπτώσεις και στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.</p>
	7. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση	<p>Η προτεραιότητα αυτή θέτει ως βασικό μέλημα 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 το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.), και άλλες ριζικές παρεμβάσεις αναδιαμόρφωσης του δημόσιου χώρου.</p>
	8. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	<p>Η προώθηση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημοσίας συγκοινωνίας και των καινοτόμων μέσων μετακίνησης αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που εμφανίζονται στον Δήμο Πεντέλης. Η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και διαδικασιών ευαισθητοποίησης των κατοίκων λειτουργούν υποστηρικτικά ως προς την προτεραιότητα αυτή.</p>
	9. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	<p>Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική, πλατφόρμες car-sharing και κοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), οφείλονται να αναζητηθούν προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η βιωσιμότητα και η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της Πεντέλης.</p>

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ»
Β' ΦΑΣΗ**

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	10. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις στον οδικό χώρο επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον Δήμο Πεντέλης για όλους τους χρήστες της οδού.
	11. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου, κινητικότητας και περιβαλλοντικού σχεδιασμού στην Πεντέλη είναι μία από τις βασικές επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.
Οικονομικές	12. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα αποδοτικό και λειτουργικό σύστημα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών θα συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής παρέμβασης. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας.
	13. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας	Μέσω της χρήσης ενεργών μέσων μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης περιηγείται περισσότερο εντός των κέντρων του Δήμου. Το γεγονός 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 Πεντέλης.
	14. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας	Η εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου ή στήριξη των μέσων βιώσιμης μετακίνησης πχ. ελεγχόμενη στάθμευση, διαχείριση τροφοδοσίας, δημοτικά κοινόχρηστα ποδήλατα έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στον Δήμο που μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

2.6 Έκθεση «ΕΞΥΠΝΩΝ» μετρήσιμων στόχων

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ έπειτα από τον προσδιορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων περιλαμβάνει τη διαμόρφωση των στόχων. Οι εν λόγω στόχοι 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 έπειτα 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: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound. Δηλαδή, ένας στόχος που θέτει το ΣΒΑΚ θεωρείται «έξυπνος» όταν:

1. **Είναι συγκεκριμένος (specific).** Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, καθώς 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 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.

Στη συνέχεια (Πίνακας 2-2) παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι διακριτοί στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 20ετίας. Στο παρόν παραδοτέο (Β' Φάση) περιγράφονται τα μέτρα προκειμένου να υλοποιηθούν, ενώ δημιουργείται και το σχετικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξής τους.

Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι **τα ποσοστά που παρουσιάζονται** στον Πίνακα (Πίνακας 2-2: Παρουσίαση μετρήσιμων στόχων ΣΒΑΚ Πεντέλης) **είναι ενδεικτικά** και εναρμονίζονται με τη διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις σε σχετικά προγράμματα. Τα παρακάτω ποσοστά οριστικοποιούνται, λαμβάνοντας υπόψη τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, τις απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου και τους δείκτες που υπολογίζονται στην ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 2-2: Παρουσίαση μετρήσιμων στόχων ΣΒΑΚ Πεντέλης

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στην 20ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 80% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 100% 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	< 50% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 45% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 40% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο
Προτεραιότητα 2. Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, του θορύβου και περαιτέρω βελτίωση μικροκλίματος			
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Πεντέλης	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 5 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
Προτεραιότητα 3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα- ποδήλατο- δημόσια συγκοινωνία- κοινόχρηστα οχήματα			
3.1 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Αύξηση κατά 40% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης
3.2 Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 60-80% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ»
Β' ΦΑΣΗ**

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στην 20ετία
Προτεραιότητα 4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία			
4.1 Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	Μείωση κατά 20% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	Μείωση κατά 40% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	Μείωση κατά 60% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής
Προτεραιότητα 5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου			
5.1 Αύξηση των πεζοδρομημένων οδών τόσο στο κέντρο της Πεντέλης όσο και στις υπόλοιπες γειτονιές	Αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών
5.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία	Αύξηση κατά 100% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Αύξηση κατά 200% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h	Αύξηση κατά 300% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h
5.3 Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους
Προτεραιότητα 6. Βελτίωση δημόσιας υγείας			
6.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα
6.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Πεντέλης	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 5 νέων «ήσυχων» γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
6.3 Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	> 10 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 18 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 25 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ»
Β' ΦΑΣΗ**

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στην 20ετία
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση			
7.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.ά.)	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 40% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 60% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 80% των οδών του Δήμου
7.2 Βελτίωση της βαδισιμότητας	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 5%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 20%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 35%
7.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου): > 80 % Μέση συχνότητα: 30 λεπτά	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου): > 90 % Μέση συχνότητα: 25 λεπτά	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250 m γύρω από στάσεις λεωφορείου): > 95 % Μέση συχνότητα: 20 λεπτά
7.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 4 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 8 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 12 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινοχρήστων ποδηλάτων (bike-sharing)
Προτεραιότητα 8. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου			
8.1 Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	> 10 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 18 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 25 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο
8.2 Αύξηση χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας	Αύξηση της χρήσης κατά 5%	Αύξηση της χρήσης κατά 10%	Αύξηση της χρήσης κατά 20%
8.3 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 20%	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 40%	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 60%
Προτεραιότητα 9. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα			
9.1 Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing και car-pooling	Car-sharing και car-pooling στο 20% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Πεντέλης προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία	Car-sharing και car-pooling στο 30% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Πεντέλης προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία	Car-sharing και car-pooling στο 50% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Πεντέλης προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία
9.2 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πilotική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ»
Β' ΦΑΣΗ**

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στην 20ετία
Προτεραιότητα 10. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας			
10.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 20%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%
10.2 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Μέσο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	Υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	Πολύ υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 80%-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου
Προτεραιότητα 11. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων			
11.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Αύξηση κατά 50% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα, το περιβάλλον και τον αστικό σχεδιασμό	Αύξηση κατά 100% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα, το περιβάλλον και τον αστικό σχεδιασμό	Αύξηση κατά 150% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα, το περιβάλλον και τον αστικό σχεδιασμό
Προτεραιότητα 12. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών			
12.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 30% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 20% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 10% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων
12.2 Μείωση του κόστους μετακίνησης για τους ιδιώτες μετακινούμενους	Μείωση κατά 5% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 10% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 20% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων
12.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις (intermodality)	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή
12.4 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημοτικής Συγκοινωνίας
Προτεραιότητα 13. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας			
13.1 Αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των επιχειρηματιών του Δήμου Πεντέλης σχετικά με την κατάσταση κινητικότητας	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών να είναι ικανοποιημένο από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών να είναι ικανοποιημένο από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων να είναι ικανοποιημένο από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου

**«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ»
Β' ΦΑΣΗ**

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στην 20ετία
13.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πilotική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία
Προτεραιότητα 14. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας			
14.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 5%	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 10%	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 20%

2.7 Έγκριση Οράματος, Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων

Το Όραμα, οι Προτεραιότητες και οι Μετρήσιμοι Στόχοι του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Πεντέλης είχαν την αποδοχή του κοινού στις δύο διαβουλεύσεις που πραγματοποιήθηκαν και εγκρίνονται με την έγκριση της Α' Φάσης της μελέτης «ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΕΝΤΕΛΗΣ», με το υπ' αριθμ. πρωτ. 9277/2723/10.06.2020 έγγραφο της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Πεντέλης.