



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κορινθίων*

***όπως αναπτύχθηκε σε συνεργασία της Ο.Ε. του Δήμου με τον Ανάδοχο
της Υπηρεσίας (ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ Α.Ε.)**

DBC ▲ **diadikasia**

Diadikasia Business Consulting SA

2023

Περιεχόμενα

<i>Εισαγωγή</i>	3
<i>Σχέδιο Δράσης.....</i>	4
Όραμα.....	5
Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ.....	6
Πακέτα μέτρων.....	8
Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης- Συσχετισμοί μέτρων και πόρων.....	22
Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ.....	41
Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων	54
<i>Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ</i>	88

Εισαγωγή

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πιο σύγχρονες κατευθύνσεις της Ε.Ε. όσον αφορά στην οργάνωση του συστήματος μεταφορών και στην αντιμετώπιση των βασικών προβλημάτων των πόλεων. Η βιώσιμη κινητικότητα ουσιαστικά περιγράφει ένα σύστημα μεταφορών που ικανοποιεί τις ανάγκες μετακίνησης και ταυτόχρονα προασπίζει την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική ισότητα και την οικονομική αποδοτικότητα. Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τα «Σχεδία Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ), τα οποία παρέχουν μία ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας μέσα από τις αρχές του «ολοκληρωμένου σχεδιασμού», της «συμμετοχικής προσπάθειας» και της «αξιολόγησης».

Το ΣΒΑΚ διαφέρει από τις συμβατικές μελέτες, καθώς επικεντρώνεται στον άνθρωπο και στην αλλαγή της στάσης του απέναντι στην κινητικότητα, προωθώντας τα εναλλακτικά και φιλικά μέσα μεταφοράς. Παράλληλα εξετάζει το σύστημα μεταφορών ορίζοντας δράσεις κατά προτεραιότητα και μέτρα που εκτός από παρεμβάσεις στο πεδίο αφορούν και ρυθμίσεις και γεγονότα και δράσεις οργάνωσης και ευαισθητοποίησης.

Ο Δήμος Κορινθίων αποφάσισε να αλλάξει πορεία, να μειώσει την εξάρτησή του από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και να στοχεύσει στις σύγχρονες αρχές της βιώσιμης πόλης, προωθώντας εναλλακτικά μέσα και συγκρατώντας την αύξηση της χρήσης των ρυπογόνων συμβατικών οχημάτων.

Στο δήμο ο βασικός προβληματισμός σε σχέση με το ζήτημα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει τεθεί επιτακτικά σε πληθώρα σχεδίων, στρατηγικών, πράξεων κ.α. όπως: στην έγκριση λήψης χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), αλλά και στα προγραμματιζόμενα έργα και πολιτικές παρέμβασης στον αστικό χώρο του κέντρου και μεμονωμένων οικισμών.

Τα σύγχρονα κυκλοφοριακά προβλήματα αφορούν στην αυξημένη παρουσία του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στο μεγάλο βαθμό εξάρτησης του κύριου όγκου των μετακινούμενων από το ΙΧ, την απουσία ολοκληρωμένων υποδομών για τη βιώσιμη κινητικότητα, ήτοι το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία και στη νοοτροπία των μετακινούμενων αναφορικά με βέλτιστη εξυπηρέτηση τους για μικρού μήκους μετακινήσεις.

Βασικό ζητούμενο της παρούσας Παροχής Υπηρεσίας είναι η υποστήριξη της Τ.Υ. στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Σύμφωνα με την από 11/06/2020 υπογεγραμμένη σύμβαση, η υπηρεσία αυτή ανατέθηκε από το Δήμο Κορινθίων και τον εκπρόσωπό του Δήμαρχο κ. Βασίλειο Νανόπουλο στην εταιρεία DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING A.E., η εκπόνηση της υπηρεσίας με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ».

Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ Κορινθίων ξεκίνησε τον 06/2020 και ολοκληρώθηκε τον 06/2021

Σχέδιο Δράσης

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ οι απαιτούμενες εργασίες και τα βασικά περιεχόμενα της φάσης Γ σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2014 και αναθεώρηση 2019) και ειδικότερα των δραστηριοτήτων **7.1: Ανάθεση Αρμοδιοτήτων και Πόρων, 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού και 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.**

Το ΣΒΑΚ του Δήμου έχει συγκεκριμένους **στόχους** και **προτεραιότητες** οι οποίοι έχουν καθοριστεί με στόχο να υλοποιήσουν ένα συγκεκριμένο **όραμα**. Προτείνει συγκεκριμένα **μέτρα**, δηλαδή έργα υποδομών, ήπιες παρεμβάσεις, δραστικές παρεμβάσεις, δράσεις ευαισθητοποίησης, αλλαγές στο δημόσιο χώρο, ρυθμίσεις, κίνητρα και άλλα με κεντρικό στόχο να αλλάξει την προτεραιότητα των μετακινήσεων στην περιοχή παρέμβασης.

Το **όραμα** του ΣΒΑΚ του Δήμου Κορινθίων, όπως αυτό διαμορφώθηκε μέσα από τις κατάλληλες διαδικασίες (ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, γενικοί στόχοι του ΣΒΑΚ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, διαβούλευση με φορείς και πολίτες κ.α.) συνθέτει ορισμένες κρίσιμες προτεραιότητες για την περιοχή.

Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και εξειδικεύουν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στη συνέχεια, οι προτεραιότητες αυτές οδηγούν στον προσδιορισμό **διακριτών** και **εφικτών** στόχων.

Το ΣΒΑΚ απαρτίζεται από μια αλυσιδωτή διαδικασία, η οποία περιλαμβάνει τα εξής στάδια: **Όραμα → Προτεραιότητες → Στόχοι → Μέτρα**. Η διαδικασία αυτή εξασφαλίζει την αποδοτικότητα, την άρτια οργάνωση καθώς και την λειτουργικότητα του σχεδίου και περιλαμβάνεται ουσιαστικά στο **ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ**.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα ΣΥΝΟΠΤΙΚΑ βασικά στοιχεία του ΣΒΑΚ του Δ. Κορινθίων τα οποία αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας αλλά για λόγους οικονομίας δεν ενσωματώνονται εδώ. Επιπλέον στο παρόν δεν ενσωματώνεται όλη η πορεία ώστε να καταλήξει ο δήμος στα οριστικά μέτρα, ήτοι η αξιολόγηση των επιμέρους μέτρων, η συμβολή κατοίκων και φορέων στην επιλογή των οριστικών μέτρων, η αξιολόγηση της εφικτότητας και αποτελεσματικότητας των μέτρων κ.α.

Όραμα

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται συνοπτικά το κεντρικό όραμα του δήμου Κορινθίων για το ΣΒΑΚ.

Ο Δήμος Κορινθίων σκέφτεται παγκόσμια, δρα τοπικά και «αγκαλιάζει» τους βιώσιμους τρόπους μετακίνησης.

Αποσκοπώντας στη διαμόρφωση ενός Δήμου ο οποίος θα:

- ✓ Χαρακτηρίζεται προσιτός και φιλόξενος από τους επισκέπτες του.
- ✓ Εφαρμόζει μια σφαιρική στρατηγική πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.
- ✓ Αξιοποιήσει την ανάπτυξη της τεχνολογίας ώστε να αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο σύστημα μετακινήσεων προσαρμοσμένο στις ανάγκες της πόλης.
- ✓ Καταστεί προσβάσιμος και φιλικός προς το περιβάλλον, προωθώντας το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία ως μέσα καθημερινής μετακίνησης.
- ✓ Συνδέεται με τους ευρύτερους πόλους έλξης και θα αλληλεπιδρά με τους όμορους δήμους.
- ✓ Αξιοποιήσει το παραλιακό του μέτωπο και θα δημιουργήσει κατάλληλες υποδομές για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.
- ✓ Δημιουργήσει ένα αναγνώσιμο δίκτυο πράσινων διαδρομών που θα ενώσει το παραλιακό μέτωπο με τον υπόλοιπο δήμο.
- ✓ Περιορίσει την άσκοπη χρήση του ιδιωτικού αυτοκίνητου.
- ✓ Οργανώσει ένα σύγχρονο σύστημα εμπορευματικών μετακινήσεων.
- ✓ Εξασφαλίσει ένα διαρκή και ενεργό διάλογο με τους κατοίκους και τους επισκέπτες του.

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

Προτεραιότητες και στόχοι ΣΒΑΚ

Οι βασικές προτεραιότητες στη βάση των οποίων αναπτύχθηκε το σύνολο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κορινθίων, όπως καθορίστηκαν στο πλαίσιο του κύκλου ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Κορινθίων

Κατηγορία Προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες
Περιβαλλοντικές	Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση ελκυστικότητας αστικού περιβάλλοντος (Οικιστικό περιβάλλον)
	Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)
Κοινωνικές	Βελτίωση δημόσιας υγείας (Δημόσια υγεία)
	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)
	Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα μετακίνησης)
	Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)
	Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Νέες τεχνολογίες)
	Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)
Οικονομικές	Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα)
	Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα)

Οι παραπάνω προτεραιότητες αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας.

Στόχοι ΣΒΑΚ

Οι κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ Κορινθίων όπως καθορίστηκαν στο πλαίσιο της δραστηριότητας 5.2 και συσχετίστηκαν με τις προτεραιότητες παρουσιάζονται στον Πίνακα, που ακολουθεί και αναλύονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας.

*σημειώνεται ότι σε επόμενη ενότητα (Διαδικασία Παρακολούθησης και Αξιολόγησης) προσδιορίζονται ειδικοί δείκτες που θα συμβάλλουν στην αξιολόγηση της επιτυχίας των εφαρμοζόμενων μέτρων σε σχέση με τους αρχικούς στόχους.

Πίνακας 2: Παρουσίαση στόχων και συσχέτιση με προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δήμου Κορινθίων

Προτεραιότητες	Στόχοι ΣΒΑΚ
1. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση ελκυστικότητας αστικού περιβάλλοντος	1.1 Μείωση διαμπερών ροών
	1.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
	1.3 Δημιουργία συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας
	1.4 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση
	1.5 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
2. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)	2.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου
	2.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων
3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)	3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
	3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
	3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
4. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	4.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
	4.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου
	4.3 Αύξηση του επιπέδου αντιληπτής οδικής ασφάλειας σε κρίσιμες περιοχές
5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα μετακίνησης)	5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης
	5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
	5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	6.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας
	6.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)
	6.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας
7. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Νέες τεχνολογίες)	7.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο

τεχνολογίες)	
8. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής
9. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα)	9.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας
10. Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα)	10.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας
	10.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
	10.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

Πακέτα μέτρων

Παρακάτω παρουσιάζονται τα Πακέτα Μέτρων που προβλέπονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Κορινθίων τα οποία θα υλοποιούνται σταδιακά και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες.

- 1) Δημόσια Συγκοινωνία
- 2) Ήπια Κινητικότητα – Προώθηση περπατήματος, ποδηλάτου και ΕΠΗΟ
- 3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
- 4) Επικοινωνία-Προώθηση
- 5) Ηλεκτροκίνηση
- 6) Οδική ασφάλεια και συνθήκες κυκλοφορίας
- 7) Στάθμευση για όλα τα μέσα
- 8) Αστικό περιβάλλον
- 9) Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα

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 εντοπίζονται μέτρα τα οποία έχουν χωρική και μη διάσταση, με σκοπό την σύνθεση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου σχεδιασμού. Σε επόμενη ενότητα (Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες) παρουσιάζονται τα επιμέρους μέτρα σε υπόβαθρα χαρτών. Τα αναλυτικά μέτρα παρουσιάζονται στα επιμέρους παραδοτέα της υπηρεσίας.

Επίσης, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι για την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου Δράσης που αφορούν το οδικό δίκτυο και τις μετακινήσεις (πεζή, με ΜΜΜ, με ποδήλατο, με ιδιωτικό όχημα

κ.α.), απαιτείται η εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών σε επίπεδο οριστικής ή εφαρμογής, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν σε επόμενα στάδια (πριν ή μετά τον χαρακτηρισμό του σχεδίου ως Σ.Β.Α.Κ.) και οι οποίες θα τεκμηριώσουν την εφικτότητα και θα διερευνήσουν τυχόν επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων στο σύστημα Μεταφορών και Μετακινήσεων του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής/γειτονικών Δήμων, καθώς και τυχόν εναλλακτικών λύσεων. Τέλος, όσον αφορά τη δημιουργία διαδρομών ήπιας μορφής μετακίνησης και πράσινων διαδρομών, τα οποία εκτός από μέτρο πολεοδομικού χαρακτήρα (πχ. πεζόδρομοι) αποτελούν και μέτρο ρύθμισης της κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξεταστούν εκτενέστερα στο πλαίσιο κυκλοφοριακής μελέτης της ευρύτερης περιοχής των παρεμβάσεων ή στο πλαίσιο Γενικής Μελέτης Μεταφορών. Επισημαίνεται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, προκειμένου οι όποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να ενσωματώνονται αρμονικά στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό του Δήμου αλλά και στο ευρύτερο οδικό δίκτυο της περιοχής, προκειμένου να μην οδηγήσουν σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και σε μη αποδεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου.

Ειδικότερα:

Για το πακέτο μέτρων 1 - «Δημόσια συγκοινωνία» ορίζονται τα εξής:

- 1.1 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)
- 1.2 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)
- 1.3 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)
- 1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
- 1.5 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί με ενσωμάτωση της τεχνολογίας
- 1.6 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) με έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία, ταξί και τη στάθμευση
- 1.7 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους
- 1.8 Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών της δημόσιας συγκοινωνίας

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	1.1	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)
	1.2	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)
	1.3	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)
	1.5	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

		με ενσωμάτωση της τεχνολογίας
	1.6	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) με έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία, ταξί και τη στάθμευση
Βελτίωση υποδομών	1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
	1.8	Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών
Κίνητρα	1.7	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους

Για το πακέτο μέτρων 2 - «Ήπια Κινητικότητα – Προώθηση περπατήματος, ποδηλάτου και ΕΠΗΘ» ορίζονται τα εξής:

- 2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
- 2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων
- 2.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
- 2.4 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)
- 2.5 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής
- 2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)
- 2.7 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
- 2.8 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (school zones)
- 2.9 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
- 2.10 Βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις παραλίες

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	2.4	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)
	2.5	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής
Βελτίωση υποδομών	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων
	2.3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

	2.6	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)
	2.7	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
	2.8	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (school zones)
	2.9	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
	2.10	Βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις παραλίες

Για το πακέτο μέτρων 3 - «Κοινόχρηστη μετακίνηση» ορίζονται τα εξής:

- 3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας
- 3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- 3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling
Βελτίωση υποδομών	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας

Για το πακέτο μέτρων 4- «Επικοινωνία-Προώθηση» ορίζονται τα εξής μέτρα:

- 4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων σχετικά με μετακινήσεις
- 4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
- 4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης σε ειδικές ομάδες μετακινούμενων (μαθητές, επαγγελματίες οδηγοί, εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις >20 ατόμων, δημόσιοι υπάλληλοι κ.α.)
- 4.4 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο
- 4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα
- 4.6 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ

σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Τα παραπάνω μέτρα δεν ανήκουν με διακριτό τρόπο σε κάποια ειδική ομάδα. Γι' αυτό το λόγο δεν δημιουργείται ο αντίστοιχος πίνακας.

Για το πακέτο μέτρων 5- «Ηλεκτροκίνηση» ορίζονται τα εξής μέτρα:

- 5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
- 5.2 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (συμπ. αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ)

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Βελτίωση υποδομών	5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
	5.2	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (συμπ. αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ)

Για το πακέτο μέτρων 6- «Οδική ασφάλεια και συνθήκες κυκλοφορίας» ορίζονται τα εξής μέτρα:

- 6.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
- 6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- 6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
- 6.4 Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών
- 6.5 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας
- 6.6 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών
- 6.7 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς
- 6.8 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
- 6.9 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες
- 6.10 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες
- 6.11 Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών

6.12 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων

6.13 Διερεύνηση υλοποίησης έργων υποδομών (διανοίξεις κ.α.)

Στο παρόν πακέτο μέτρων ενσωματώνονται και εξειδικεύονται μέτρα που αφορούν σε εκπόνηση επιμέρους κυκλοφοριακών μελετών για κάθε πολεοδομική ενότητα.

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	6.1	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
	6.4	Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών
	6.5	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας
	6.9	Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες
Βελτίωση υποδομών	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας
	6.6	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών
	6.7	Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς
	6.8	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
	6.10	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες
	6.11	Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών
	6.12	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων
	6.13	Διερεύνηση υλοποίησης έργων υποδομών (διανοίξεις κ.α.)

Για το πακέτο μέτρων 7- «Στάθμευση για όλα τα μέσα» ορίζονται τα εξής μέτρα:

7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) σε κεντρικές περιοχές

7.2 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου (και μηχανοκίνητων δίκυκλων) στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

7.3 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

7.4 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	7.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) σε κεντρικές περιοχές
	7.4	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
Βελτίωση υποδομών	7.2	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς
	7.3	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Για το πακέτο μέτρων 8- «Αστικό περιβάλλον» ορίζονται τα εξής μέτρα:

8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζών και με ποδήλατο

8.2 Ανάδειξη / ανάπλαση παραλιακού μετώπου

8.3 Ανάπλαση και ανάδειξη σημαντικών χώρων πχ περιοχή ΟΣΕ, αρχαιολογικοί, κτλ

8.4 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

8.5 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

8.6 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων) και εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ

8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης

8.8 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

8.9 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου για μείωση φαινομένου αστικής θερμικής νησίδας

8.10 Διευθέτηση ρεμάτων

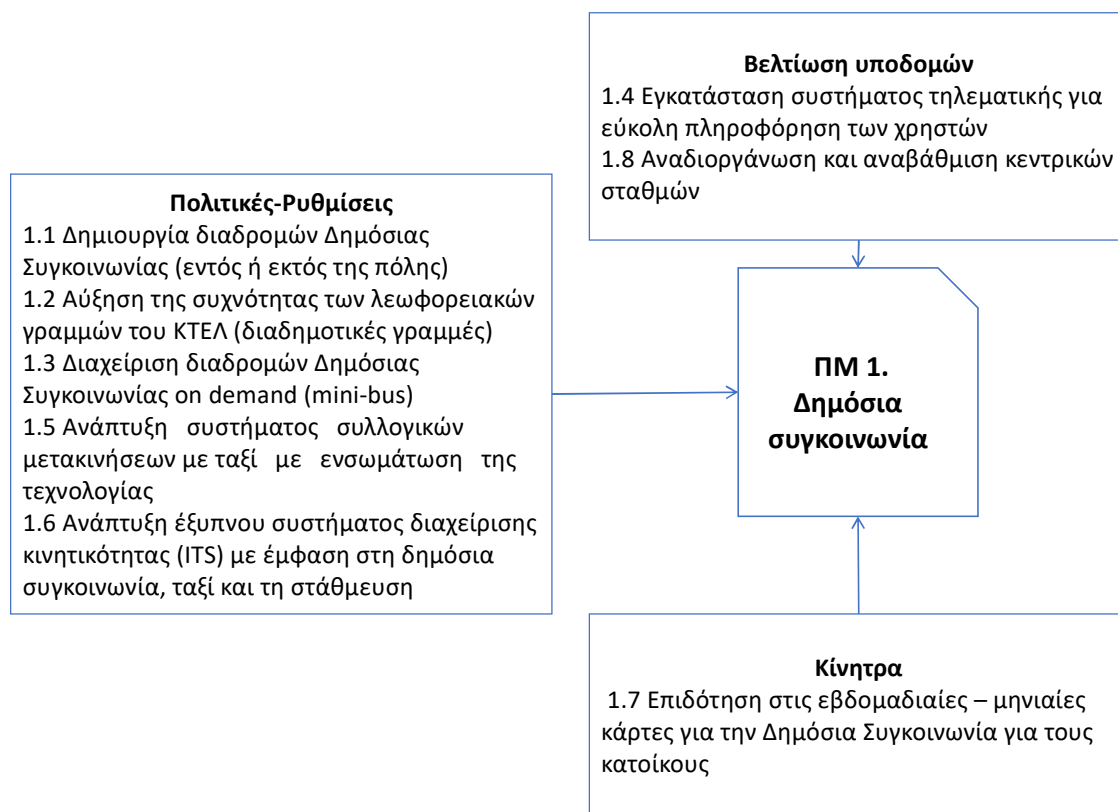
Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	8.6	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων) και εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ
	8.7	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης
	8.8	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
Βελτίωση υποδομών	8.1	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζών και με ποδήλατο
	8.2	Ανάδειξη / ανάπλαση παραλιακού μετώπου
	8.3	Ανάπλαση και ανάδειξη σημαντικών χώρων πχ περιοχή ΟΣΕ, αρχαιολογικοί, κτλ
	8.4	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων
	8.5	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον
	8.9	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου για μείωση φαινομένου αστικής θερμικής νησίδας
	8.10	Διευθέτηση ρεμάτων

Για το πακέτο μέτρων 9- «Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα» ορίζονται τα εξής μέτρα:

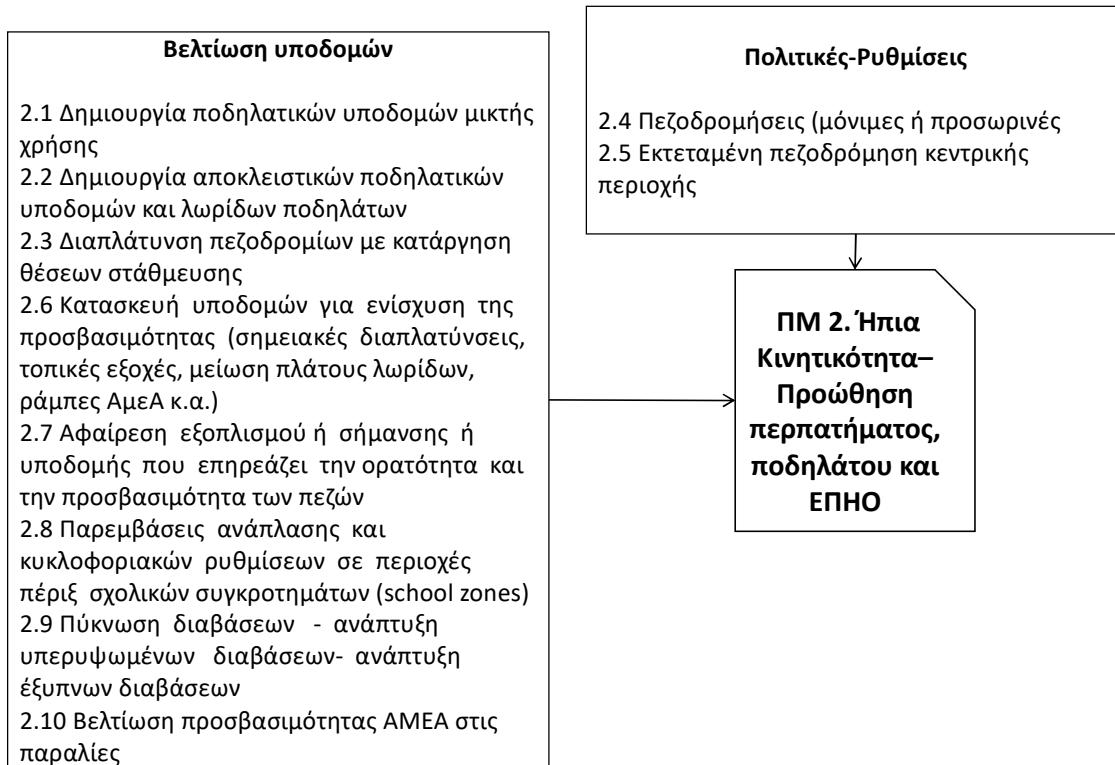
- 9.1 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
- 9.2 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
- 9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων και έλεγχος με τη βοήθεια της τεχνολογίας
- 9.4 Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων με συντονισμό στις βιώσιμες αστικές μετακινήσεις
- 9.5 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
- 9.6 Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους και καταστήματα για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων
- 9.7 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα
- 9.8 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα
- 9.9 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Ειδική ομάδα μέτρων	Κωδικός	Μέτρο
Πολιτικές-Ρυθμίσεις	9.2	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
	9.3	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων και έλεγχος με τη βοήθεια της τεχνολογίας
	9.4	Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων με συντονισμό στις βιώσιμες αστικές μετακινήσεις
	9.9	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος
Βελτίωση υποδομών	9.1	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας
Κίνητρα	9.5	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
	9.6	Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους και καταστήματα για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων
	9.7	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα
	9.8	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα
	9.9	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

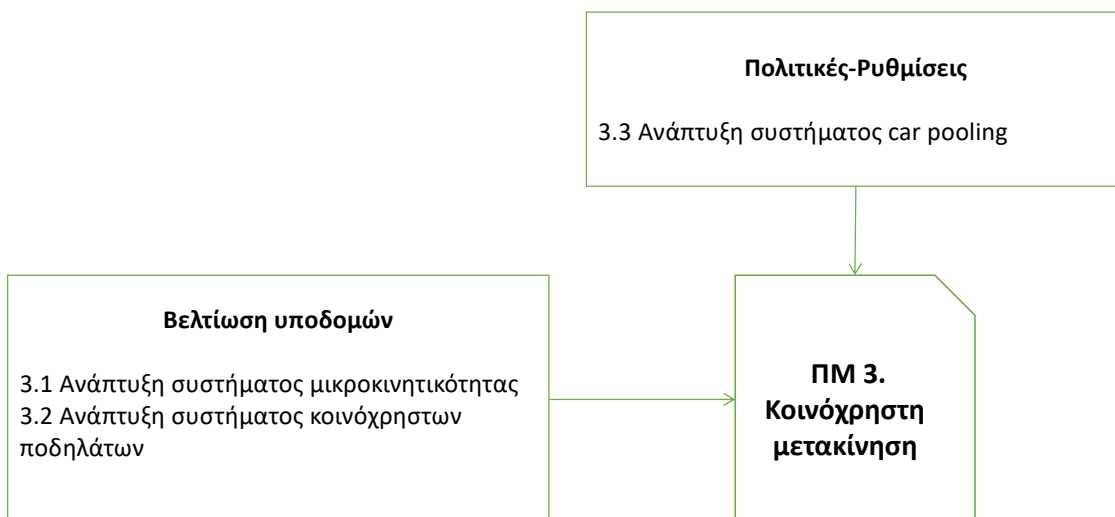
Παρακάτω παρουσιάζονται σχηματικά τα πακέτα μέτρων, εξαιρουμένου του τέταρτου πακέτου μέτρων, το οποίο περιλαμβάνει μέτρα που δεν ανήκουν με διακριτό τρόπο σε κάποια ειδική ομάδα. Γι' αυτό το λόγο δεν δημιουργείται η αντίστοιχη γραφική απεικόνιση.



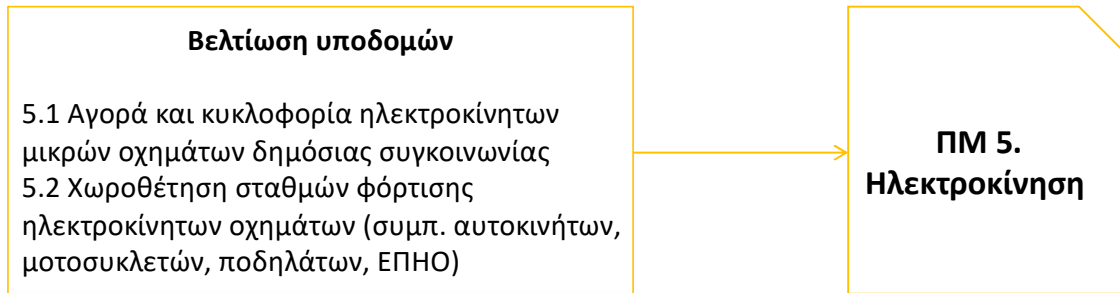
Σχήμα 1: Πακέτο μέτρων 1



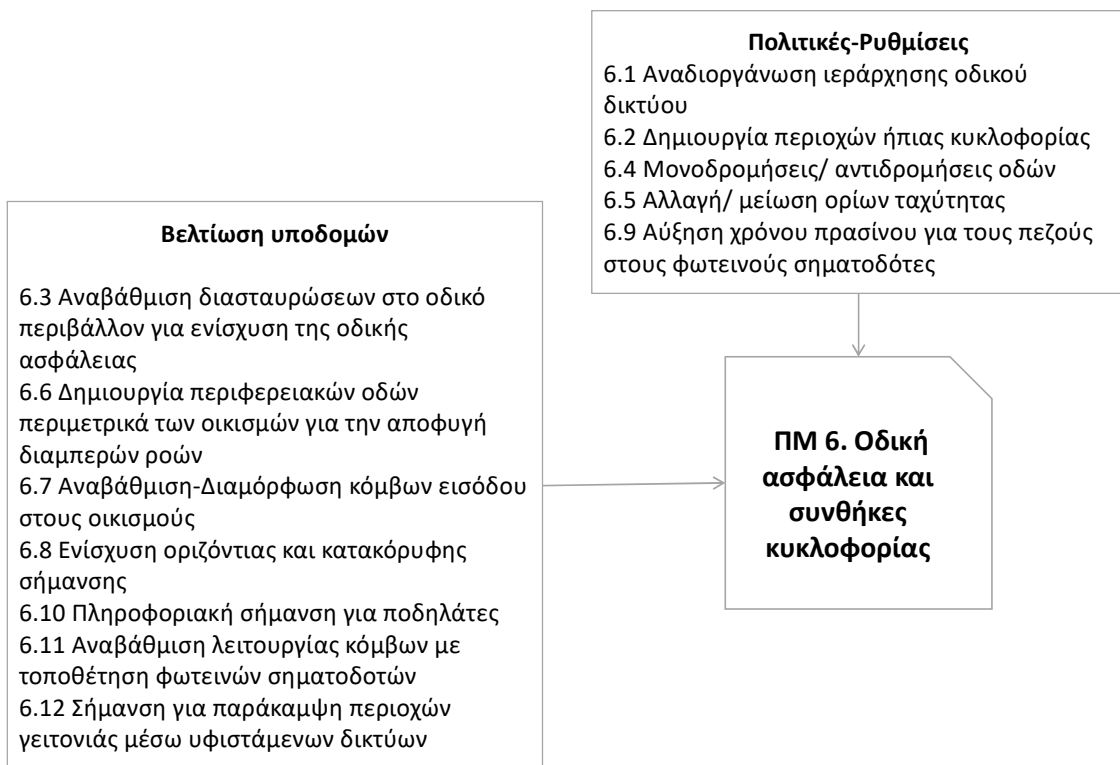
Σχήμα 2: Πακέτο μέτρων 2



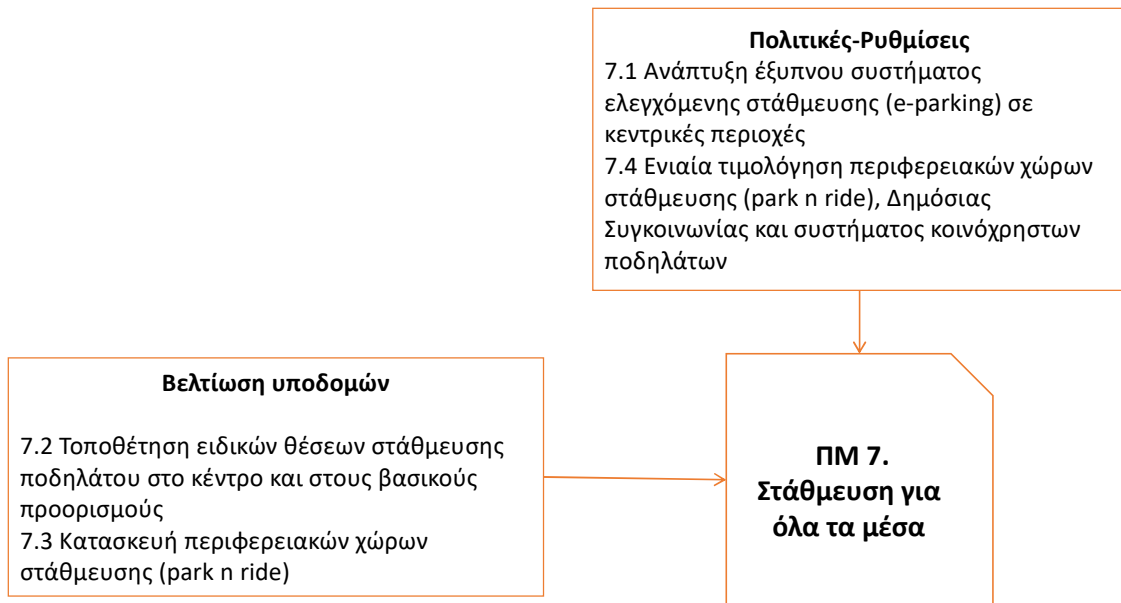
Σχήμα 3: Πακέτο μέτρων 3



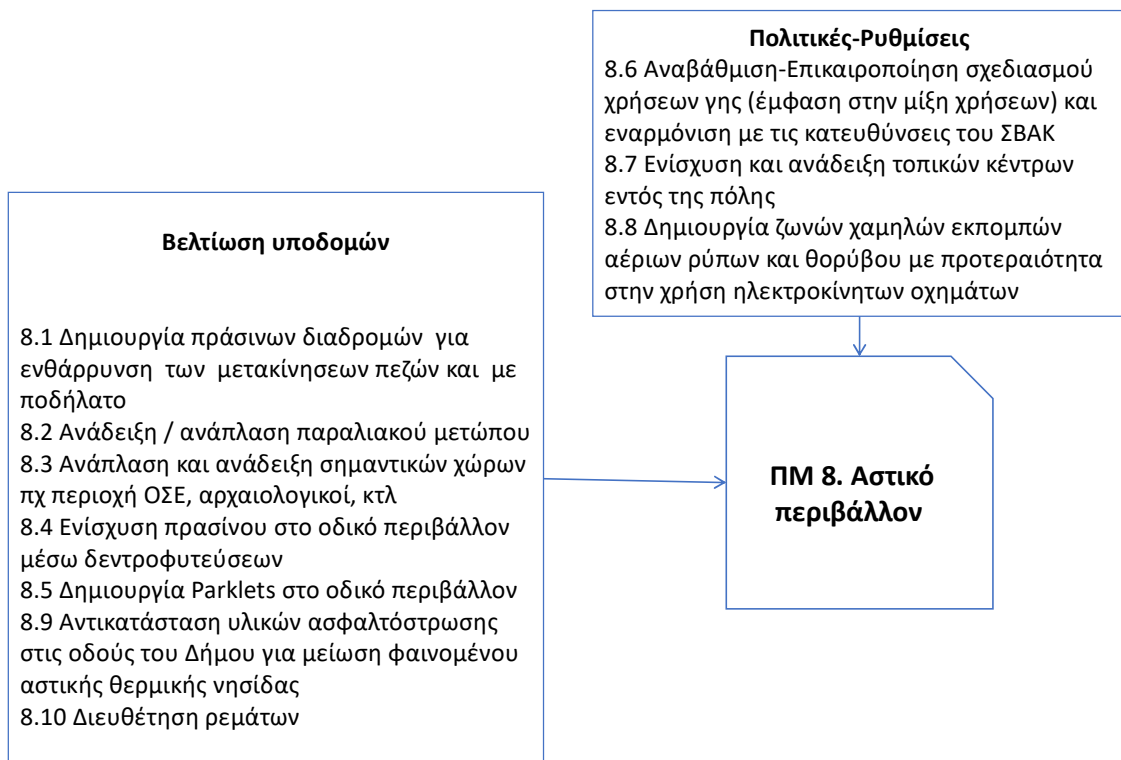
Σχήμα 4: Πακέτο μέτρων 5



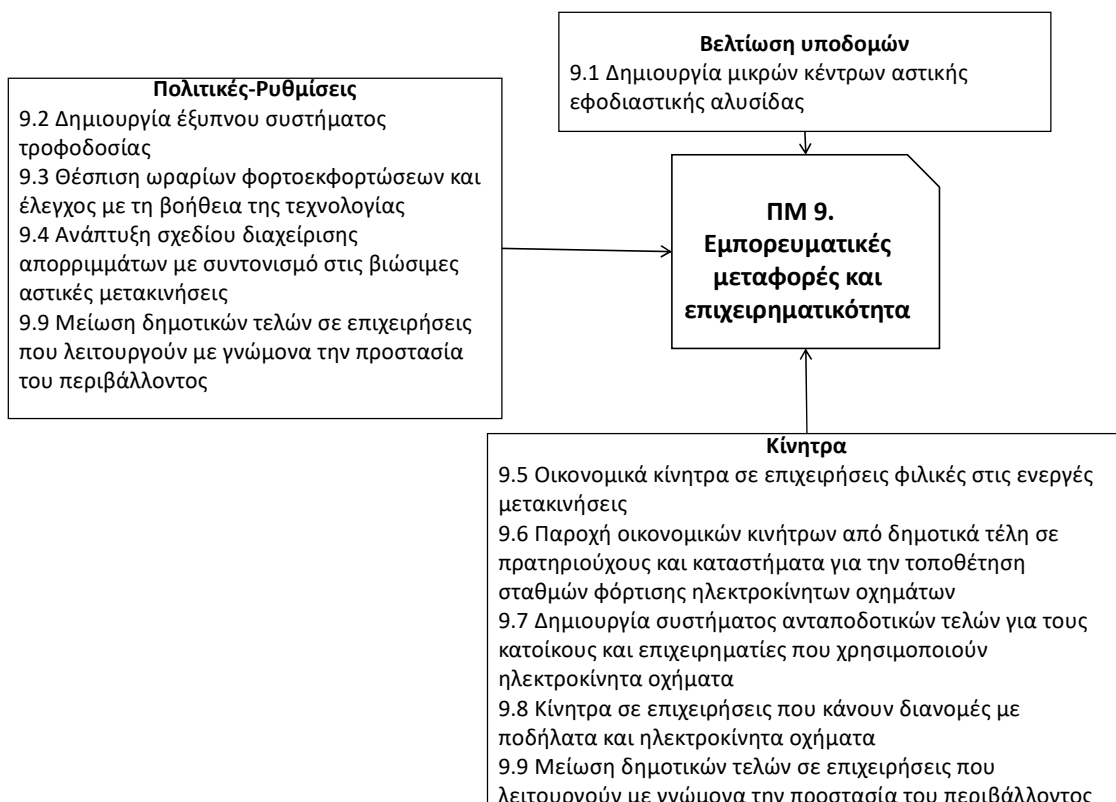
Σχήμα 5: Πακέτο μέτρων 6



Σχήμα 6: Πακέτο μέτρων 7



Σχήμα 7: Πακέτο μέτρων 8



Σχήμα 8: Πακέτο μέτρων 9

Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης- Συσχετισμοί μέτρων και πόρων

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

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

Πίνακας 3. Συσχετισμοί μέτρων και πόρων-αρμοδιοτήτων

Πακέτα μέτρων	Τελικά μέτρα	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης (η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/επισπεύδοντος * με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)
ΠΜ1: Δημόσια συγκοινωνία	1.1 Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, πόροι ΕΣΠΑ 21 -27	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ (έγκριση ΔΣ Δήμου Κορινθίων, σύμφωνη γνώμη Τροχαίας κ.α.)
	1.2 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων κ.α	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου ΚΤΕΛ - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας και Τροχαίας
	1.3 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (ΤΑΧΙ, ΚΤΕΛ, τουριστικοί πράκτορες ή σωματείο τουριστικών μεταφορών), Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Δήμος Κορινθίων. Για την ανάπτυξη του συστήματος μπορούν να συνεργαστούν και ταξί, ιδιώτες που παρέχουν μεταφορές στον τουριστικό τομέα

			κ.α. - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	Πόροι φορέα διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Δήμος Κορινθίων - Σύμφωνη γνώμη ΚΤΕΛ ή δήμου ανάλογως του επισπεύδοντος	
1.5 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί με ενσωμάτωση της τεχνολογίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, Ίδιοι πόροι σωματείου TAXI, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27	Σύλλογος ιδιοκτητών TAXI, Δήμος Κορινθίων	
1.6 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) με έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία, ταξί και τη στάθμευση	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης), Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, ΚΤΕΛ, TAXI	
1.7 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Δήμος Κορινθίων – Οικ. Επιτροπή Δήμου, ΚΤΕΛ - Σύμφωνη γνώμη ΚΤΕΛ	
1.8 Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών της δημόσιας συγκοινωνίας	ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πόροι φορέα διαχείρισης μεταφορικού έργου, Υπουργείο Μεταφορών, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών	Περιφέρεια Πελοποννήσου, Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου	

		προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	- Σύμφωνη γνώμη ΚΤΕΛ
ΠΜ2: Προώθηση περπατήματος, ποδηλάτου και ΕΠΗΟ	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	2.3 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)

	2.4 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	2.5 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που απαιτείται ρύθμιση – όχι για την απλή δημιουργία ραμπών ΑΜΕΑ ή τοπικών εξοχών

	2.7 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων ή Περιφ. Πελοποννήσου, Ίδιοι πόροι ΟΚΩ, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου (για αφαίρεση δημοτικού εξοπλισμού), παρόχων ΟΚΩ (για δίκτυα ΟΚΩ που εμποδίζουν), ιδιωτών (για περιπτώσεις υποδομών ιδιωτών σε δημόσιο χώρο)
	2.8 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων (school zones)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Περιφ. Δ/ση Εκπαίδευσης - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	2.9 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)

	2.10 Βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις παραλίες	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Αρμόδιας αρχής (Λιμενικό Ταμείο)
ΠΜ3: Κοινόχρηστη μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων καινοτομίας, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27	Δήμος Κορινθίων, Ιδιωτική πρωτοβουλία - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *αφορά στη χωροθέτηση χώρων εναπόθεσης οχημάτων, το δίκτυο επιτρεπόμενης κυκλοφορίας κ.α.
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Ιδιωτική πρωτοβουλία - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *αφορά στη χωροθέτηση χώρων εναπόθεσης οχημάτων, το δίκτυο επιτρεπόμενης κυκλοφορίας κ.α.

	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling	Ιδιωτική πρωτοβουλία, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Ιδιωτική πρωτοβουλία
ΠΜ4: Επικοινωνία- Προώθηση	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων σχετικά με μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, Ιδιωτική πρωτοβουλία, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Έκτακτες ενισχύσεις προγραμμάτων καινοτομίας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ιδιωτική πρωτοβουλία, πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων – πιθανή συμβολή ΤΕΕ ή επαγγελματικών συλλόγων με σχετική τεχνογνωσία
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης σε ειδικές ομάδες μετακινούμενων (μαθητές, επαγγελματίες οδηγού, εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις >20 ατόμων, δημόσιοι υπάλληλοι κ.α.)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ιδιωτική πρωτοβουλία, πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων – πιθανή συμβολή ΤΕΕ, Εκπαιδευτών οδήγησης, Εκπαιδευτών οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής ή άλλων επαγγελματικών συλλόγων με σχετική τεχνογνωσία
	4.4 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, Πόροι Υπ. Εσωτερικών	Δήμος Κορινθίων - Προϋπόθεση η αναθεώρηση του ΟΕΥ
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων	Δήμος Κορινθίων - Συστήνεται η συμμετοχή και των φορέων που

			συμμετέχουν στο Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ
	4.6 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφ. Πελοποννήσου - Συστήνεται η συνεργασία με τοπικούς φορείς (επιμελητήρια, ξενοδόχοι, πάροχοι συγκοινωνιακού έργου κ.α.)
ΠΜ 5: Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτης) κ.α	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη ΚΤΕΛ (σε περίπτωση που παραχωρηθούν στο ΚΤΕΛ για την πραγματοποίηση μεταφορικού έργου)
	5.2 Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (συμπ. αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ)	Πράσινο Ταμείο (για εκπόνηση ΣΦΗΟ), πόροι ΕΣΠΑ 21-27, ιδιωτικοί πόροι * ανάλογα με το σχήμα συνεργασίας	Δήμος Κορινθίων - Σύμφωνη γνώμη όλων των συναρμόδιων κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ για τη χωροθέτηση ΦΗΟ Έγκριση ΔΕΔΔΗΕ
ΠΜ 6: Οδική ασφάλεια και συνθήκες κυκλοφορίας	6.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (&

			λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφ. Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
6.4 Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)	
6.5 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου,	

	κ.α.	Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
6.6 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
6.7 Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
6.8 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)

6.9 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ). Έγκριση ΥΜΕ για αλλαγή ΦΣ
6.10 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21- 27, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
6.11 Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
6.12 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου

		Οδικής Ασφάλειας κ.α.	- Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	6.13 Διερεύνηση υλοποίησης έργων υποδομών (διανοίξεις κ.α.)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
ΠΜ 7: Στάθμευση για όλα τα μέσα	7.1 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) σε κεντρικές περιοχές	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτσης)	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, και εφόσον επιφέρει κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σύμφωνα γνώμη όλων των συναρμόδιων κατά το αρ. 52 του ΚΟΚ
	7.2 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου (και μηχανοκίνητων δίκυκλων) στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας, ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση

			Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	7.3 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, ιδιωτική πρωτοβουλία, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα, Εθν. Ταμείο Οδικής Ασφάλειας κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης) κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	7.4 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, .ΚΤΕΛ Κορίνθου, Ιδιωτική πρωτοβουλία (για την περίπτωση που οι σταθμοί Ρ είναι ιδιωτικοί), ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα κ.α. (ενδ. Αντ. Τρίτης) κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, ΚΤΕΛ και παρόχου ΣΚΠ
ΠΜ8: Αστικό περιβάλλον	8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζών και με ποδήλατο	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	8.2 Ανάδειξη / ανάπλαση παραλιακού μετώπου	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας,

			Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *για την περίπτωση πρόσθετων ρυθμίσεων
	8.3 Ανάπλαση και ανάδειξη σημαντικών χώρων πχ περιοχή ΟΣΕ, αρχαιολογικοί, κτλ	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Πόροι αρμόδιων υπουργείων (ΥΠ. Τουρισμού, ΥΠΠΟΑ) ή φορέων που έχουν στη διαχείρισή τους τους χώρους, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Υπουργείο Πολιτισμού & Αθλητισμού, Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη συναρμόδιων φορέων διαχειριστών ιδιοκτητών χώρων, - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ.52 ΚΟΚ) *για την περίπτωση πρόσθετων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πέριξ των χώρων
	8.4 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, ιδιωτική πρωτοβουλία κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Δασαρχείο Κορίνθου

	8.5 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Ιδιώτες (*για την περίπτωση αξιοποίησης parklets από παρακείμενες επιχειρήσεις) - Σύμφωνα γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *για την περίπτωση κατάργησης νόμιμα προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης
	8.6 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων) και εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου, ΥΠΕΝ - Προϋπόθεση η σύμφωνα γνώμη του δικτύου φορέων για αναθεώρηση ΓΠΣ/ ΣΧΟΟΑΠ
	8.7 Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ιδιωτική πρωτοβουλία, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, ειδικοί πόροι συναρμόδιων φορέων κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου, συναρμόδιοι φορείς (*ενδ. Λιμενικό Ταμείο, Εφ. Αρχαιοτήτων, Υπ. Μεταφορών, Υπ.

			Ανάπτυξης) - Προϋπόθεση η σύμφωνη γνώμη των συναρμόδιων φορέων για αναθεώρηση τοπικών κέντρων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *για την περίπτωση επιπλέον ρυθμίσεων στα τοπικά κέντρα
	8.8 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου (& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	8.9 Αντικατάσταση υλικών ασφαλίστρωσης στις οδούς του Δήμου για μείωση φαινομένου αστικής θερμικής νησίδας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου
	8.10 Διευθέτηση ρεμάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες χρηματοδοτήσεις κρατικών προγραμμάτων, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Περιφέρειας,

			Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πελοποννήσου
ΠΜ9:Εμπορευματικές μεταφορές και επιχειρηματικότητα	9.1 Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ΠΕΠ Πελοποννήσου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27 κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου, Ιδιωτική πρωτοβουλία - Σύμφωνη γνώμη μεταφορικών εταιρειών, Εμπορ. Επιμελητηρίου
	9.2 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ειδικοί πόροι ΕΣΠΑ 21-27, έκτακτες κρατικές ενισχύσεις μέσα από προγράμματα (ενδ. Αντ. Τρίτσης) κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου(& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ) *στην περίπτωση που προτείνεται παράλληλα και περιοχή ελέγχου τροφοδοσίας και θέσεις τροφοδοσίας
	9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων και έλεγχος με τη βοήθεια της τεχνολογίας	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου	Δήμος Κορινθίων - Σύμφωνη γνώμη Δήμου, Περιφέρειας, Τροχαίας, Αποκ. Διοίκηση Πελοποννήσου(& λοιπών φορέων αρ. 52 ΚΟΚ)
	9.4 Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων με συντονισμό στις βιώσιμες αστικές μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Πράσινο ΥΠΕΝ κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου

			- Απαιτείται η συνέργεια με τον υπερκείμενο σχεδιασμό
9.5 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου	- Σύμφωνη γνώμη επιχειρήσεων, Εμπορ. Επιμελητηρίου
9.6 Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους και καταστήματα για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, συνεργασία με ιδιώτες παρόχους ΦΗΟ κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου	- Σύμφωνη γνώμη επιχειρήσεων, Εμπορ. Επιμελητηρίου, Περιφ. Δ/ΝΣΗ Μεταφορών
9.7 Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, συνεργασία με ιδιώτες παρόχους ΦΗΟ κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Περιφέρεια Πελοποννήσου	- Σύμφωνη γνώμη επιχειρήσεων, Εμπορ. Επιμελητηρίου, Περιφ. Δ/ΝΣΗ Μεταφορών
9.8 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς	
9.9 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Ίδιοι πόροι Δήμου Κορινθίων, ΠΕΠ Πελοποννήσου, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα κ.α.	Δήμος Κορινθίων, Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο	

Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος Κορινθίων σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2022 έως και το έτος 2026. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζονται αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2031, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται μέχρι τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας 4 παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 4. Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Κορινθίων

Τελικά μέτρα	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	Σχολιασμός
Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	1	2														Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ)
Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας, η συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να καλύπτει τις απαιτούμενες ανάγκες.
Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1	2	3	4	5											Η δημιουργία γραμμών on-demand θα συμβάλλει σημαντικά στην κάλυψη περισσότερων περιοχών και μπορεί να υλοποιηθεί εντός 5ετίας. Προϋπόθεση είναι η διερεύνηση ενδιαφέροντος και από όμορους δήμους.
Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1	2	3	4	5	6	7									Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 7 χρόνια για την εφαρμογή του.
Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί με ενσωμάτωση της τεχνολογίας	1	2	3													Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ)
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) με έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία, ταξί και τη στάθμευση	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας, η επιδότηση για τη δημόσια συγκοινωνία θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να είναι ανταγωνιστική έναντι της ιδιωτικής μετακίνησης.

Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών της δημόσιας συγκοινωνίας	1	2	3	4	5	6	7	8								Το μέτρο αυτό στοχεύει στην βελτίωση των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας. Αναμένεται εντός της δετίας να έχουν αναβαθμιστεί όλες οι στάσεις του Δήμου.
Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					Η δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				Η δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών (αποκλειστικές λωρίδες και λωρίδες ποδηλάτων) θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	1	2	3	4	5	6										Η βελτίωση των πεζοδρομίων ολοκληρώνεται μετά το πέρας της δετίας.
Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	1	2	3	4	5	6										Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1	2	3	4	5	6	7	8								Η πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	1	2	3	4	5	6										Η βελτίωση των πεζοδρομίων ολοκληρώνεται μετά το πέρας της δετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.

Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1																Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων (school zones)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11						Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη και το δίκτυο επεκτείνεται μετά το πέρας της 10ετίας. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές traffic calming. Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
Βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις παραλίες	1																Το μέτρο αυτό εκτελείται άμεσα στο πρώτο έτος από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	1	2	3														Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 3 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο ή από τη δυνατότητα του δήμου να προμηθευτεί και να εγκαταστήσει/ λειτουργήσει στόλο.
Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1																Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα καθώς ο Δήμος είχε προωθήσει τη χρήση ποδηλάτων κοινής χρήσης.

Ανάπτυξη συστήματος car pooling	1	2	3													Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 3 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων σχετικά με μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η εφαρμογή του είναι εύκολη αλλά η διαδικασία καταγραφής των αναγκών συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας. Το μέτρο που προβλέπει την χρήση εργαλείων crowdsensing προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται και κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.

Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
Διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης σε ειδικές ομάδες μετακινούμενων (μαθητές, επαγγελματίες οδηγούς, εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις >20 ατόμων, δημόσιοι υπάλληλοι κ.α.)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1	2														Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 2 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1															Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στο πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση του φόρουμ στην κοινωνία έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1	2														Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική

Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	1	2															Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 2 ετών.
Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (συμπ. αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11						Το μέτρο αυτό ενισχύει την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 3 ετών, οι θέσεις αξιολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες και αυξάνονται οι χώροι φόρτισης έως το πέρας της 10ετίας.
Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11						Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας – 15ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων
Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15		Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων εντός 10ετίας.

Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών	1	2	3													Κατά τα πρώτα 3 έτη, πραγματοποιούνται μονοδρομήσεις οδών.
Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	1															Η γενική μείωση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο υλοποιείται άμεσα στον πρώτο χρόνο.
Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2021 – ολοκληρώνεται με την οριστική εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 15ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών
Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα. Υλοποιούνται σε πρώτο χρόνο οι χαμηλού κόστους παρεμβάσεις και έπεται περαιτέρω αναβάθμισή τους.
Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	1	2	3													Κατά τα πρώτα 3 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	1	2	3	4	5											Τα έργα κατασκευής που απαιτούνται από το μέτρο αυτό ολοκληρώνονται 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	1	2															Το μέτρο αυτό υλοποιείται άμεσα και οικονομικά εντός της πρώτης 2ετίας.
Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Τα έργα κατασκευής που απαιτούνται από το μέτρο αυτό ολοκληρώνονται 10 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	1	2															Το μέτρο αυτό υλοποιείται άμεσα και οικονομικά εντός της πρώτης 2ετίας.
Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) σε κεντρικές περιοχές	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου (και μηχανοκίνητων δίκυκλων) στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	1																Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα και οικονομικά έτσι ώστε να αποτελέσει κίνητρο για την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης.
Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	1	2	3	4	5												Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.
Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5												Το μέτρο αυτό προϋποθέτει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και για το λόγο αυτό εκτελείται παράλληλα χρονικά.

Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζών και με ποδήλατο	1	2	3	4	5	6										Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών
Ανάδειξη / ανάπτυξη παραλιακού μετώπου	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό στοχεύει στην ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου και στην ανάδειξή του. Πρόκειται για μια παρέμβαση υψηλού κόστους με μεγάλο χρόνο ωρίμανσης.
Ανάπλαση και ανάδειξη σημαντικών χώρων πχ περιοχή ΟΣΕ, αρχαιολογικοί, κτλ	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης και ' ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα
Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1	2	3													Η δεντροφύτευση των οδών μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα και με χαμηλό κόστος. Αναμένεται εντός της 3ετίας να έχει ολοκληρωθεί.
Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	1	2	3	4	5	6	7	8								Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων) και εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό διαθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα καθώς οι διαδικασίες για την αλλαγή των χρήσεων γης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι χρονοβόρες

Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11						Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει μετά την 10ετία καθώς προϋποθέτει την εισαγωγή και χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα.
Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου για μείωση φαινομένου αστικής θερμικής νησίδας	1	2	3	4	5	6	7										Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.
Διευθέτηση ρεμάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13				Το μέτρο αυτό διαθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα καθώς οι διαδικασίες για την οριοθέτηση των ρεμάτων είναι χρονοβόρες
Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10							Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσία μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές
Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3														Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 3ετίας έτσι ώστε να θωρακιστεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων και έλεγχος με τη βοήθεια της τεχνολογίας	1	2															Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός της πρώτης 2ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.

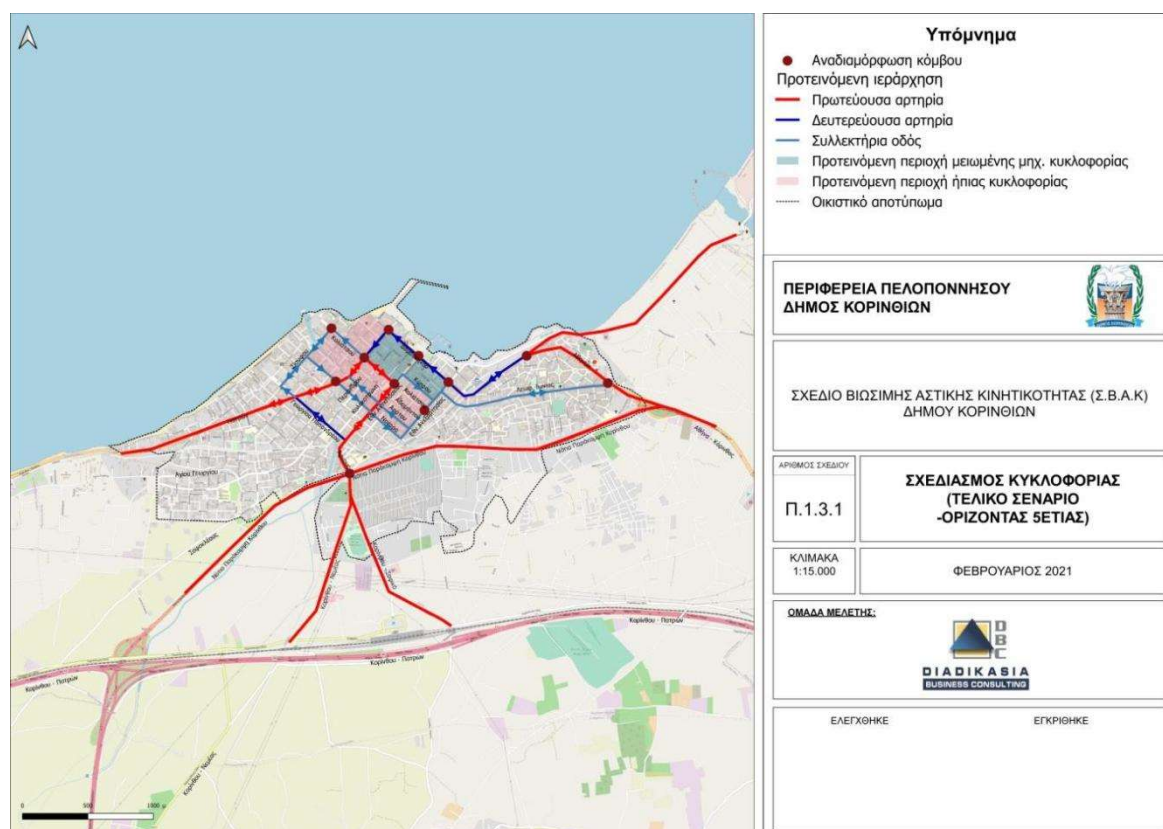
Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων με συντονισμό στις βιώσιμες αστικές μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7									Το μέτρο αυτό αφορά στην εκπόνηση ενός σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων μέσω των βιώσιμων αστικών μετακινήσεων. Η ολοκλήρωσή του αναμένεται μετά το πέρας της πρώτης 5ετίας.
Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους και καταστήματα για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στρόφη στην ηλεκτροκίνηση.
Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε κατοίκους και σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στρόφη σε ήπιες μετακινήσεις.
Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στρόφη σε ήπιες μετακινήσεις.

Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στροφή σε ήπιες μετακινήσεις
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	---

Συνοπτική περιγραφή και βασικοί χάρτες για τη σταδιακή εφαρμογή μέτρων

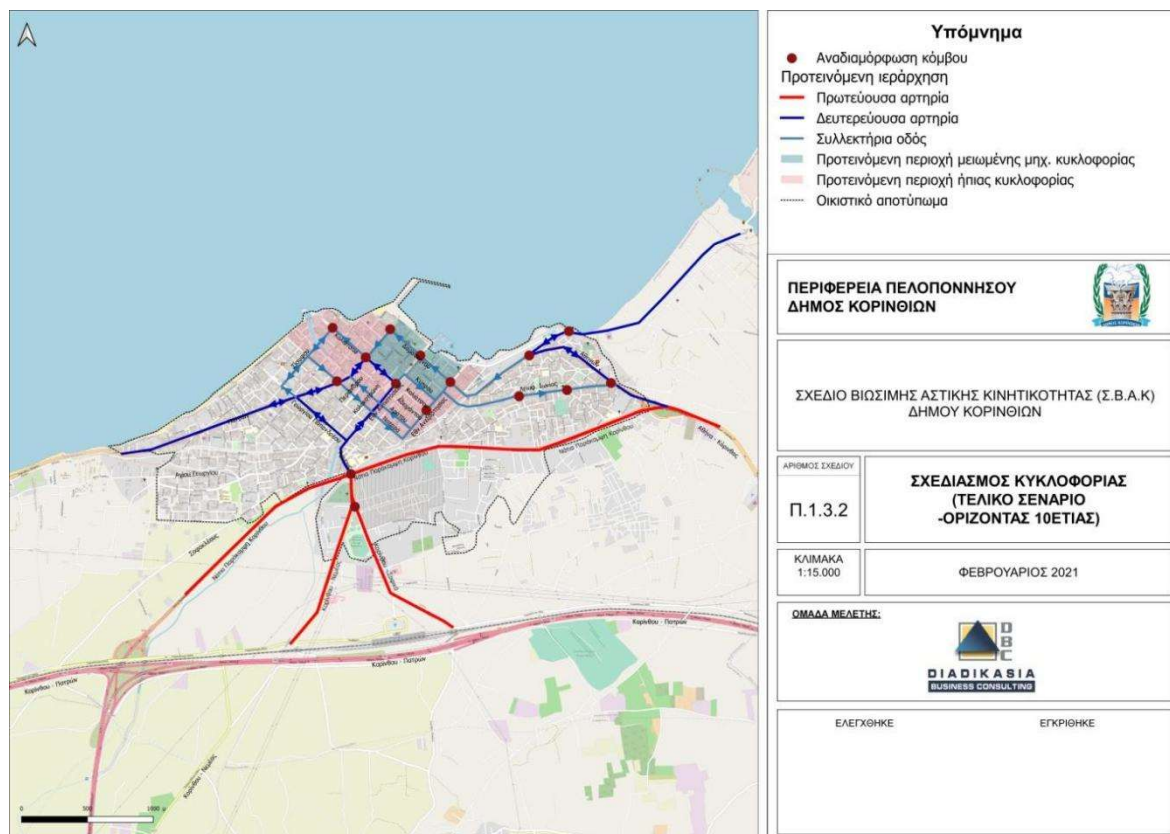
Χάρτης Α- Π.1.3.1, Π.1.3.2, Π.1.3.3: Ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (χάρτης που αφορά στα μέτρα 6.1> Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου, 6.2> Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, 6.3> Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας) και 6.4> Μονοδρομήσεις/αντιδρομήσεις οδών

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η προτεινόμενη ιεράρχηση του δικτύου, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και περιοχές μειωμένης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, οι βασικές διασταυρώσεις προς αναδιαμόρφωση για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας καθώς και ενδεικτικές κατευθύνσεις οδών για τη λειτουργία της πόλης κατά την πρώτη 5ετία.



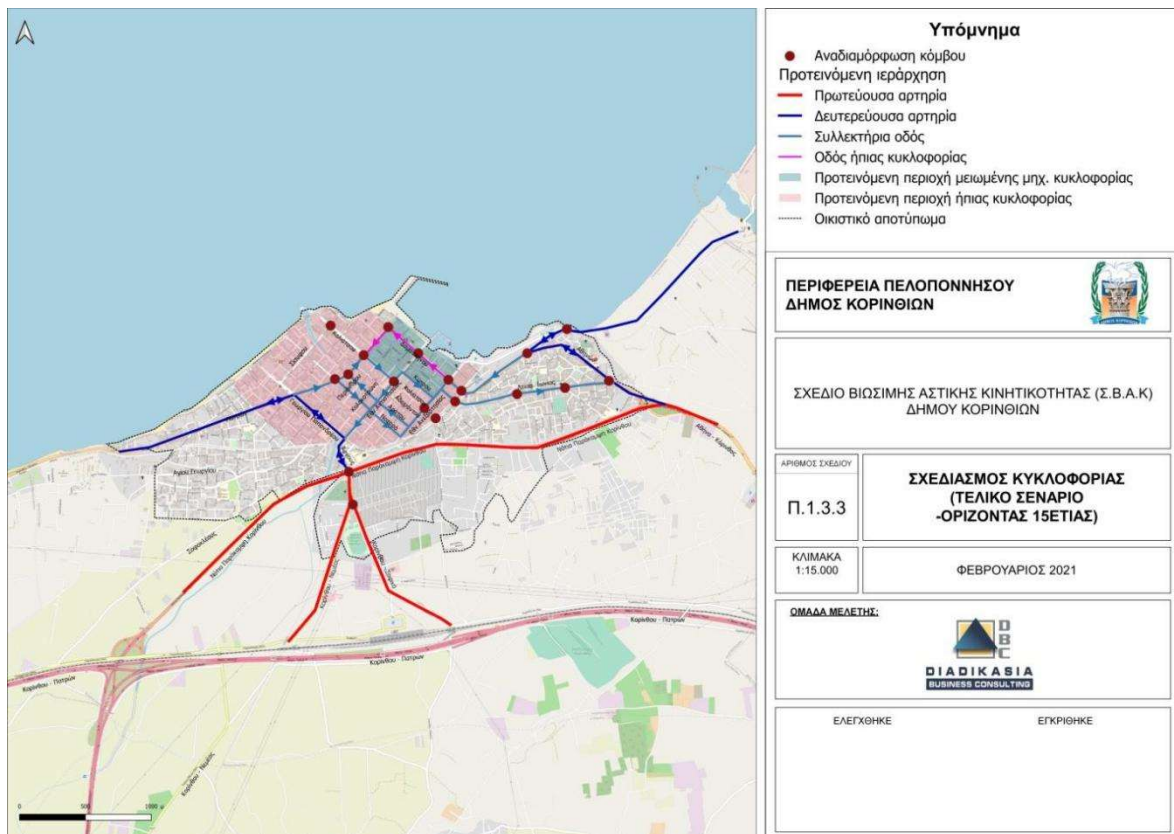
Εικόνα 1: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η προτεινόμενη ιεράρχηση του δικτύου, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και περιοχές μειωμένης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, οι βασικές διασταυρώσεις προς αναδιαμόρφωση για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας καθώς και ενδεικτικές κατευθύνσεις οδών για τη λειτουργία της πόλης στο διάστημα της 10ετίας.



Εικόνα 2: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (10ετία)

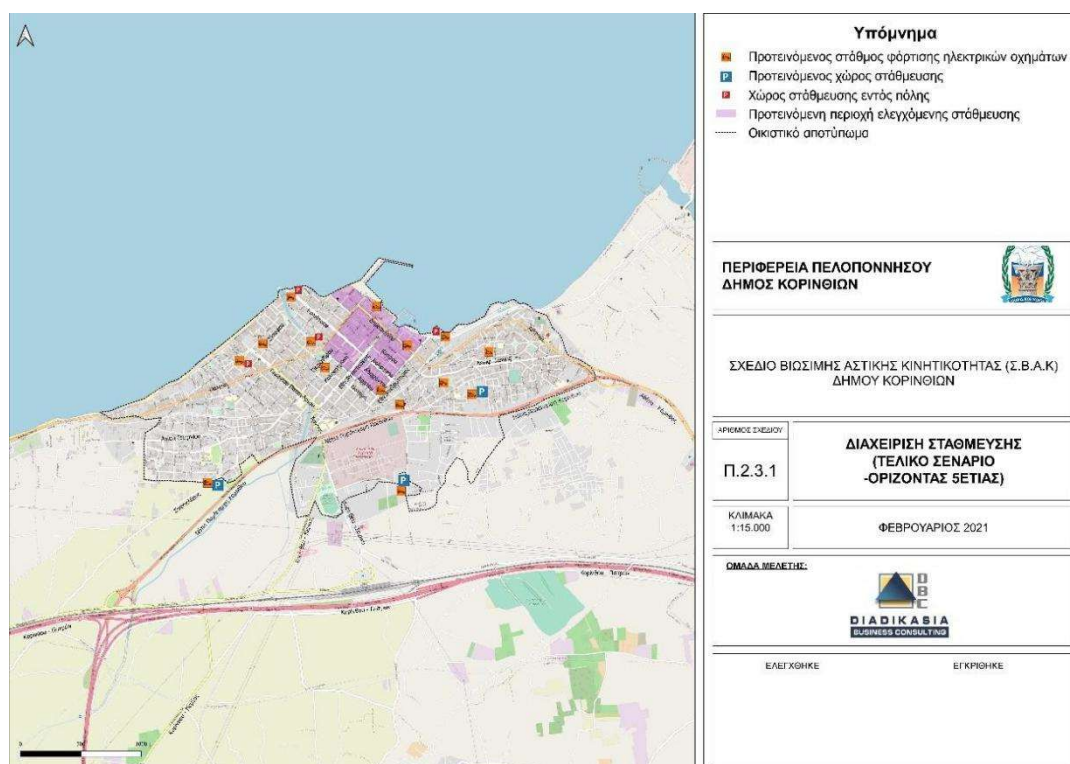
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η προτεινόμενη ιεράρχηση του δικτύου, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και περιοχές μειωμένης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, οι βασικές διασταυρώσεις προς αναδιαμόρφωση για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας καθώς και ενδεικτικές κατευθύνσεις οδών για τη λειτουργία της πόλης στο διάστημα της 15ετίας για την πλήρη εφαρμογή των μέτρων..



Εικόνα 3: Προτεινόμενη ιεράρχηση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (15ετία)

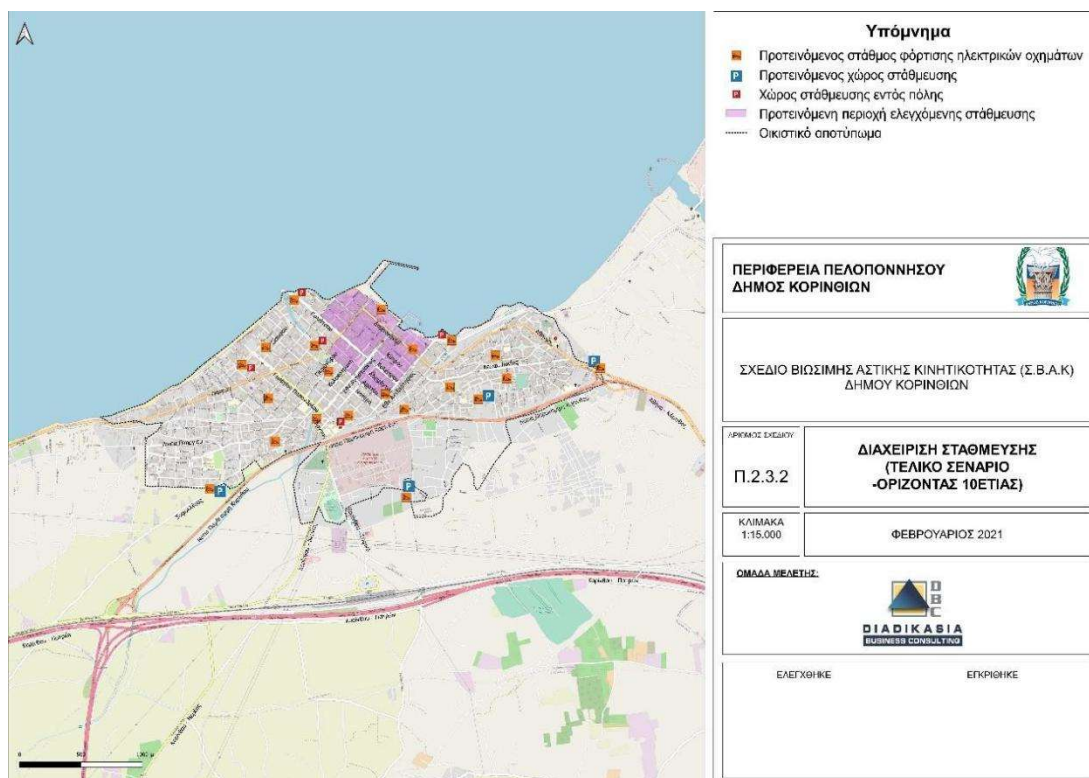
Χάρτης Β- Π.2.3.1, Π.2.3.2, Π.2.3.3: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (χάρτης που αφορά στα μέτρα 5.2> Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης Η/Ο, 7.1> Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) σε κεντρικές περιοχές, 7.3> Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride))

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης, οι θέσεις φόρτισης Η/Ο, καθώς και η περιοχή εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο κατά την πρώτη 5ετία.



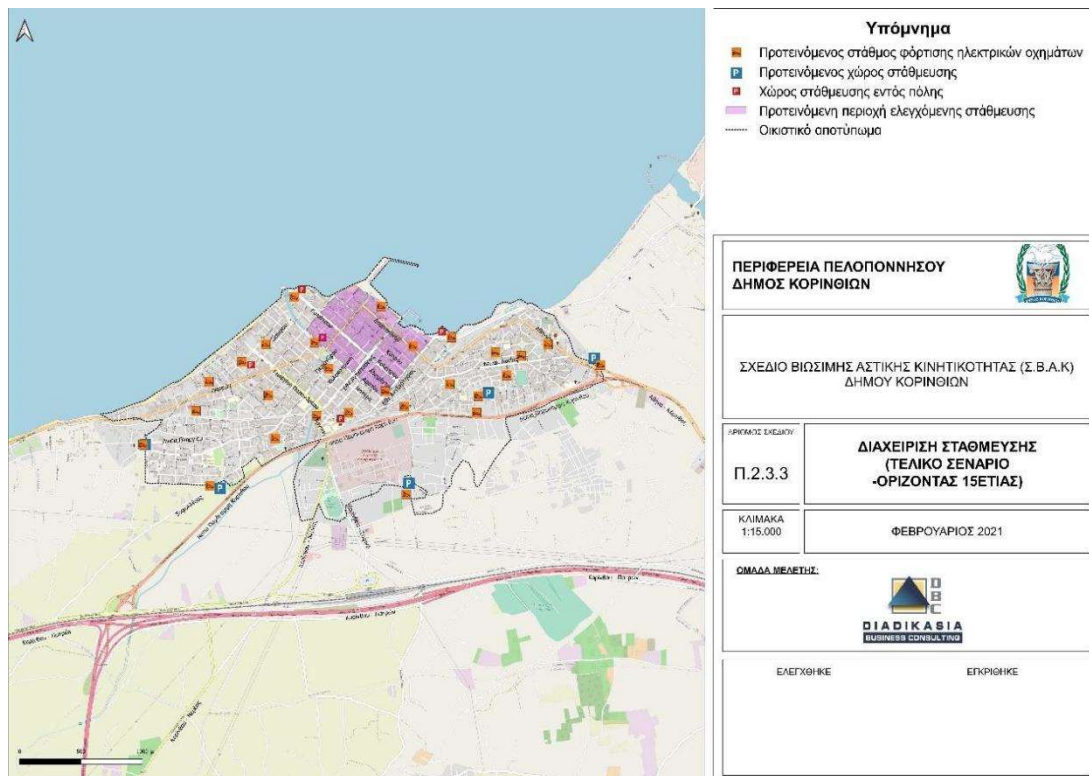
Εικόνα 4: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης, οι θέσεις φόρτισης Η/Ο, καθώς και η περιοχή εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο κατά τη 10ετία.



Εικόνα 5: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (10ετία)

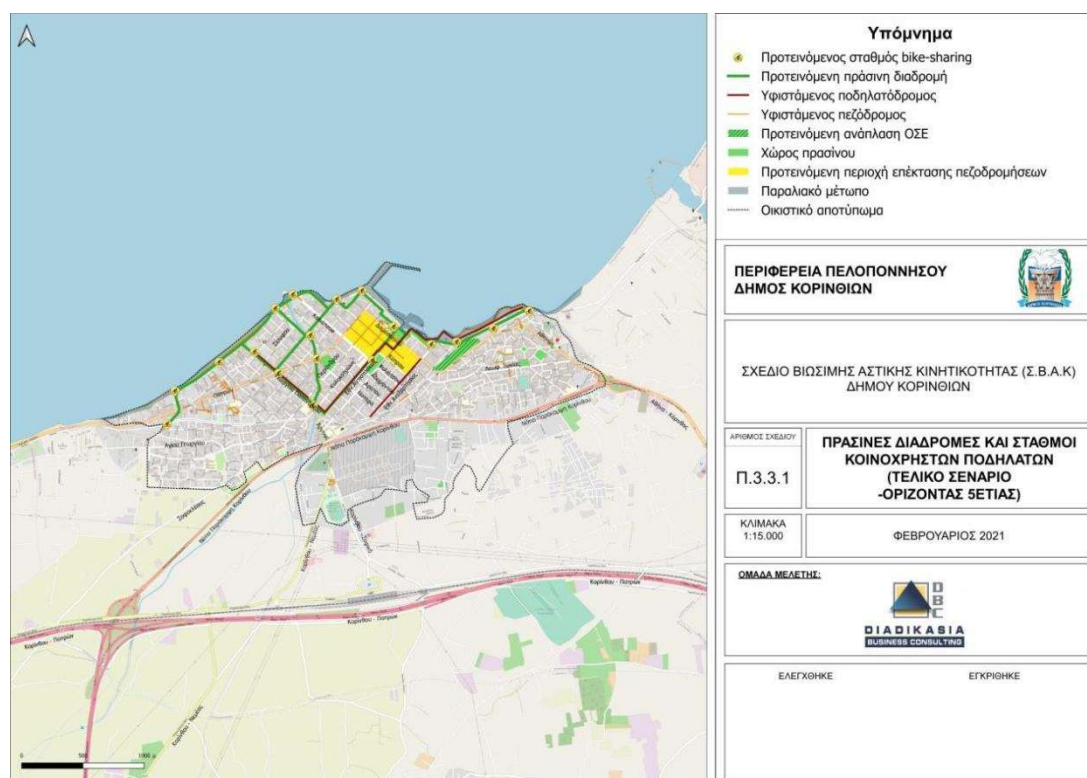
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης, οι θέσεις φόρτισης Η/Ο, καθώς και η περιοχή εφαρμογής συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο στο σύνολο της 15ετίας για την πλήρη υλοποίηση των σχετικών μέτρων..



Εικόνα 6: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί χώροι στάθμευσης και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (15ετία)

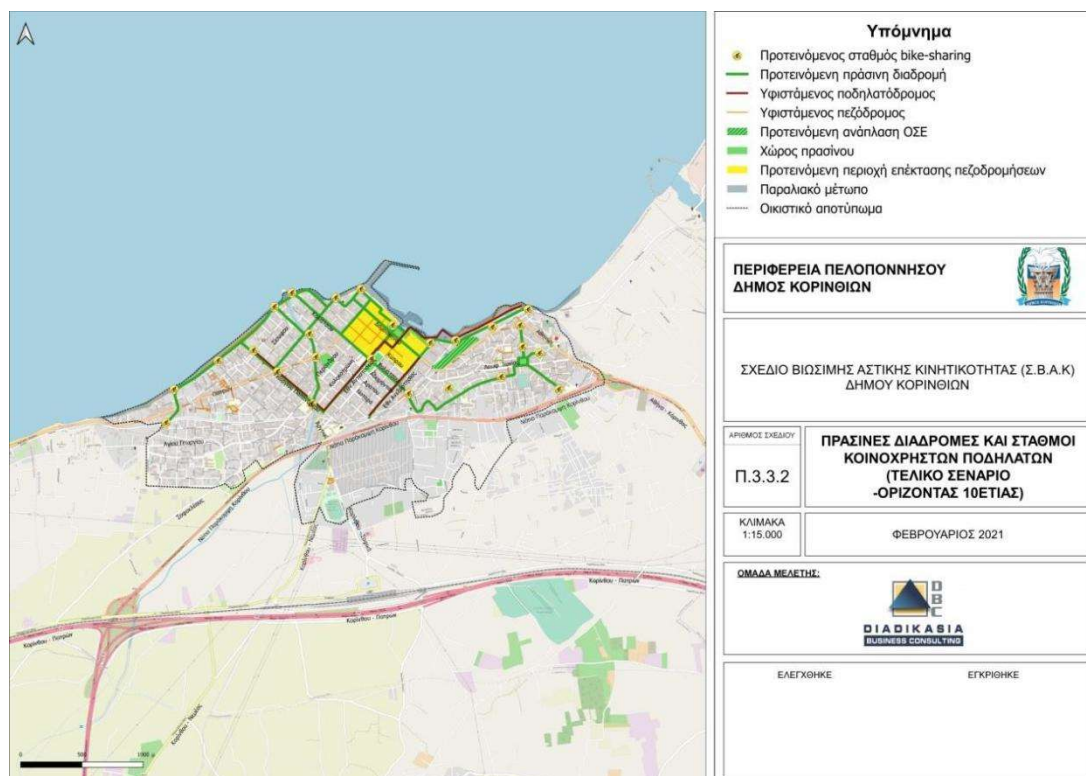
Χάρτης Γ- Π.3.3.1, Π.3.3.2, Π.3.3.3: Πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike – sharing (χάρτης που αφορά στα μέτρα 2.4> Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές), 3.1> Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας, 3.2> Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων, 8.1> Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο, 8.2> Ανάδειξη/ ανάπλαση παραλιακού μετώπου, 8.3> Ανάπλαση και ανάδειξη σημαντικών χώρων πχ περιοχή ΟΣΕ, αρχαιολογικοί,κτλ))

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, δηλαδή οδοί – διαδρομές- κύριοι πόλοι ενδιαφέροντος προς ανάπλαση για ενίσχυση των ήπιων μετακινήσεων, οι προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, οι περιοχές επέκτασης των πεζοδρομήσεων καθώς και οι προτεινόμενες θέσεις εξυπηρέτησης για κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης κατά την πρώτη 5ετία.



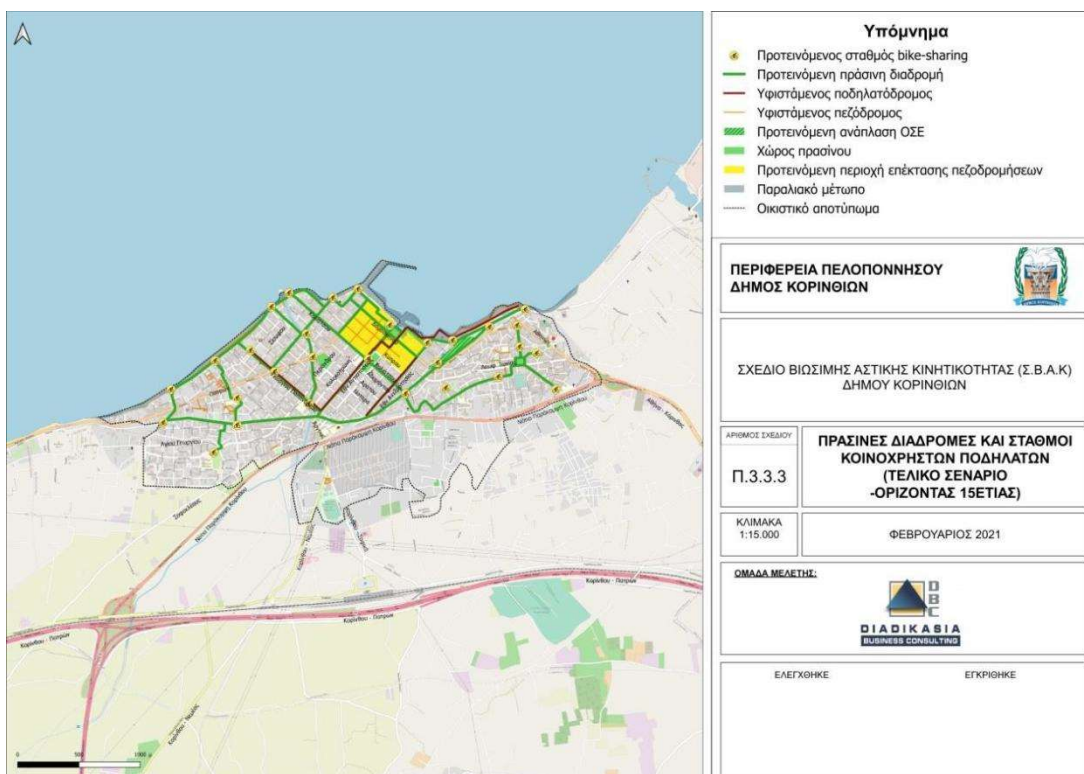
Εικόνα 7: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, δηλαδή οδοί – διαδρομές- κύριοι πόλοι ενδιαφέροντος προς ανάπλαση για ενίσχυση των ήπιων μετακινήσεων, οι προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, οι περιοχές επέκτασης των πεζοδρομήσεων καθώς και οι προτεινόμενες θέσεις εξυπηρέτησης για κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης κατά την πρώτη 10ετία.



Εικόνα 8: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (10ετία)

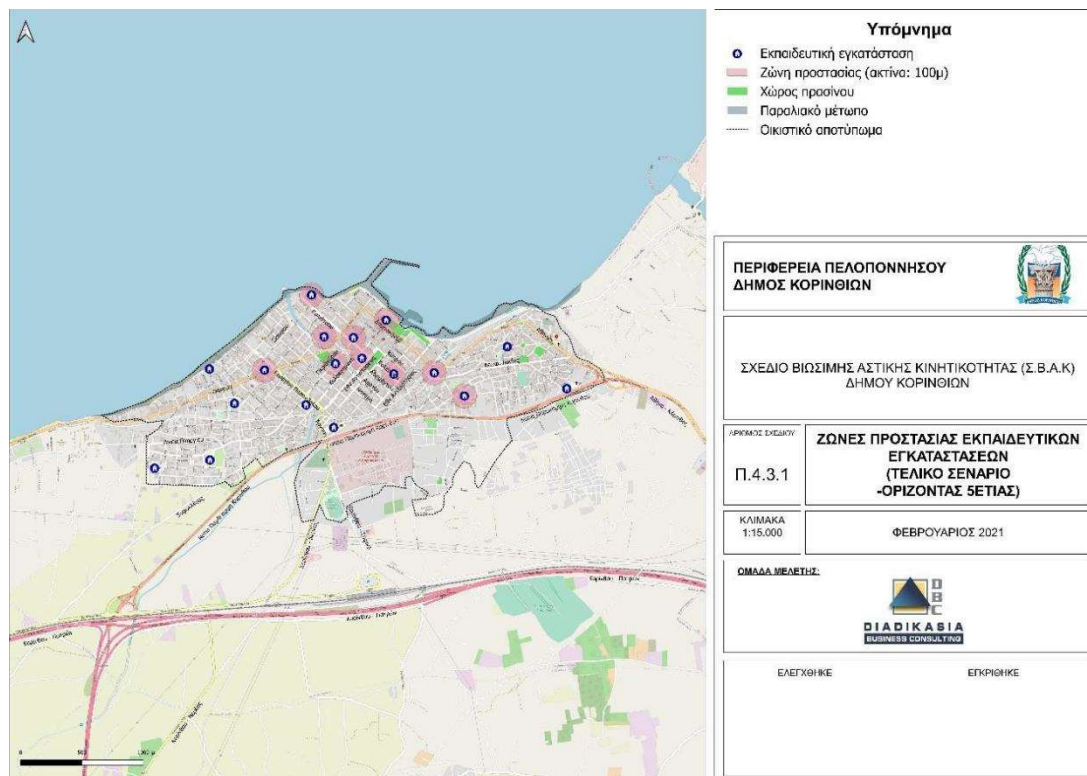
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες πράσινες διαδρομές, δηλαδή οδοί – διαδρομές- κύριοι πόλοι ενδιαφέροντος προς ανάπτυξη για ενίσχυση των ήπιων μετακινήσεων, οι προτεινόμενες πεζοδρομήσεις, οι περιοχές επέκτασης των πεζοδρομήσεων καθώς και οι προτεινόμενες θέσεις εξυπηρέτησης για κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης για το σύνολο της 15ετίας. .



Εικόνα 9: Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές και σταθμοί bike-sharing (15ετία)

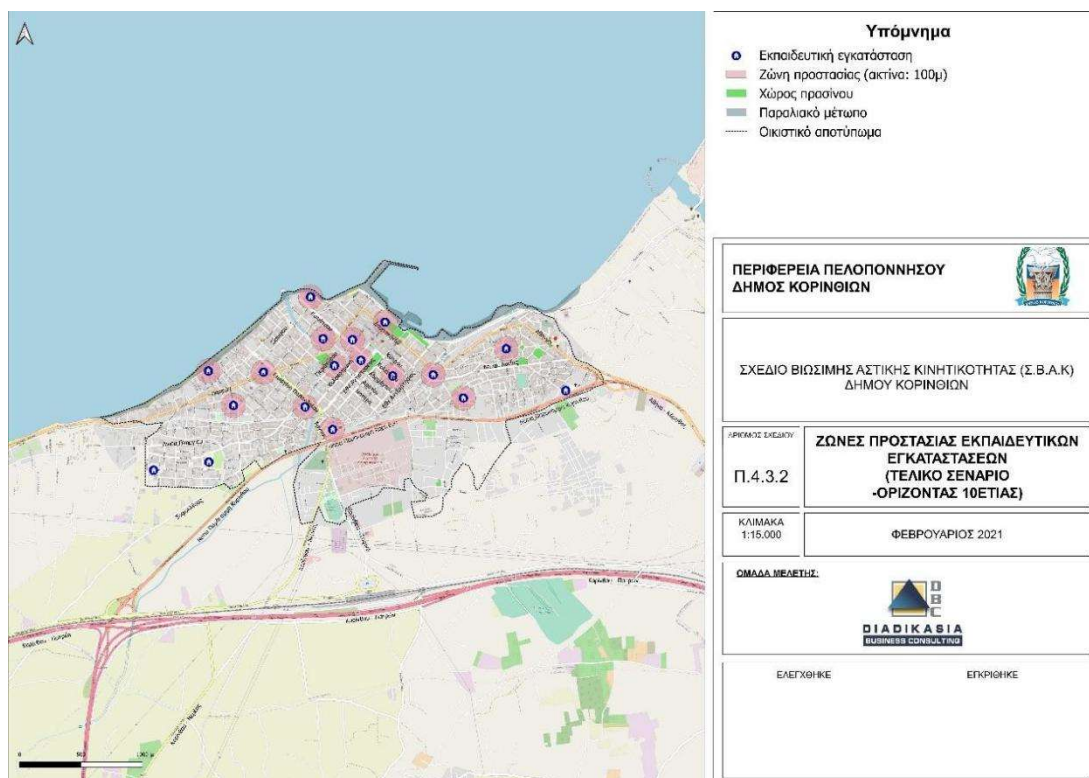
Χάρτης Δ- Π.4.3.1, Π.4.3.2, Π.4.3.3: Σχολικοί δακτύλιοι (χάρτης που αφορά στα μέτρα 2.8> Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (school zones))

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι περιοχές γύρω από τα σχολεία όπου προτείνονται για παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας κατά την πρώτη 5ετία.



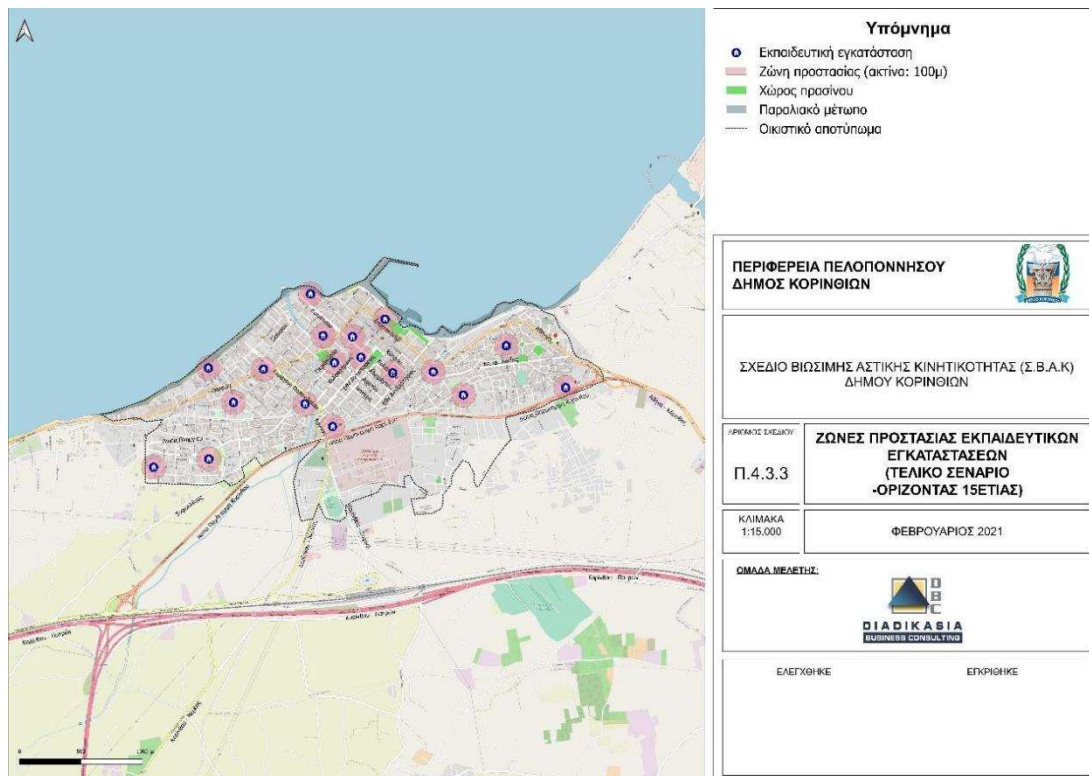
Εικόνα 10: Σχολικοί δακτύλιοι (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι περιοχές γύρω από τα σχολεία όπου προτείνονται για παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας για τη 10ετία.



Εικόνα 11: Σχολικοί δακτύλιοι (10ετία)

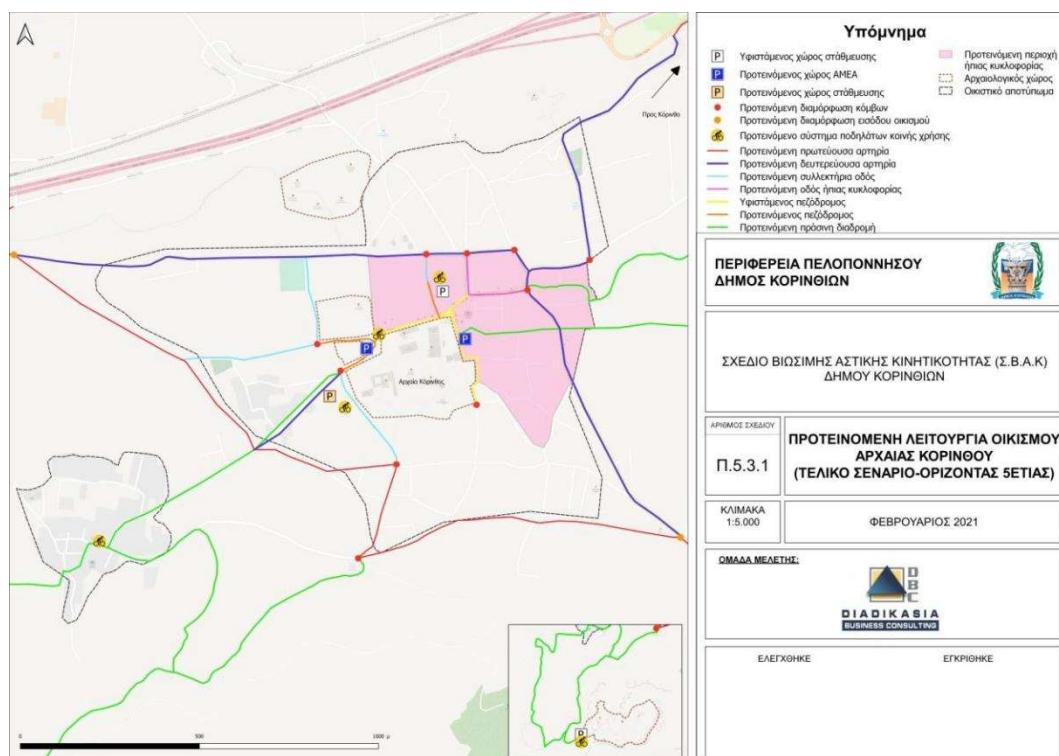
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι περιοχές γύρω από τα σχολεία όπου προτείνονται για παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας και ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας για το σύνολο της 15ετίας.



Εικόνα 12: Σχολικοί δακτύλιοι (15ετία)

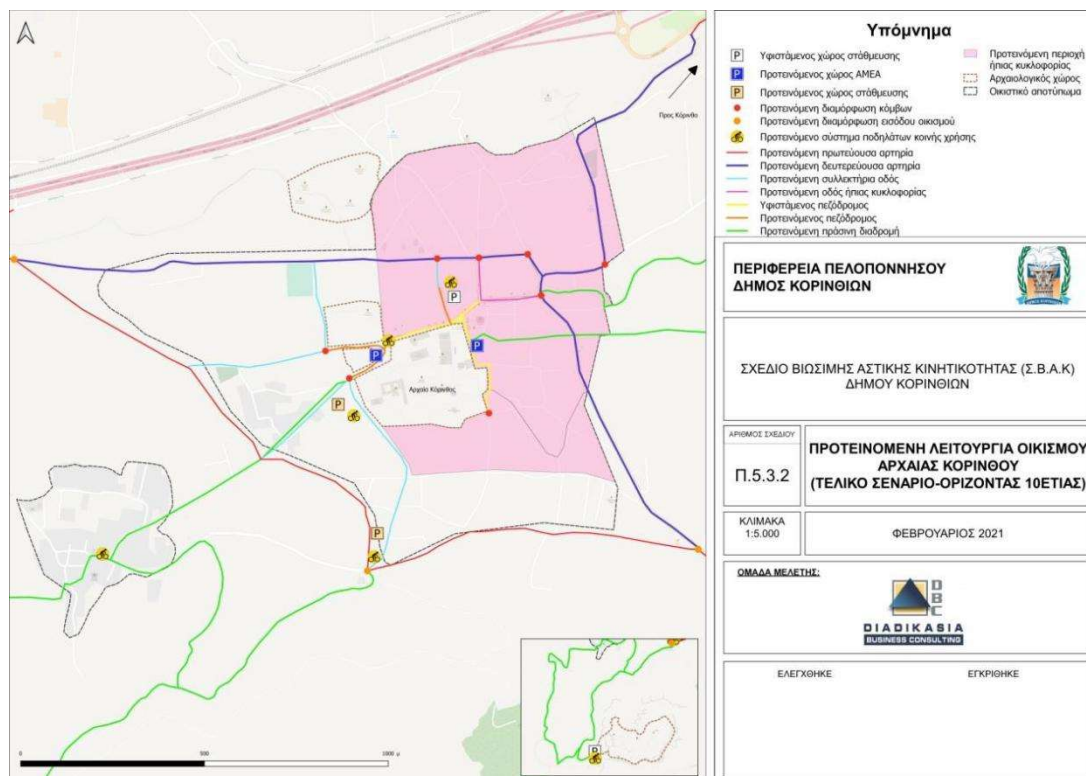
Χάρτης Ε- Π.5.3.1, Π.5.3.2, Π.5.3.3 Αρχαία Κόρινθος (χάρτης που αφορά μόνο στην περιοχή της Αρχαίας Κορίνθου και σχετίζεται με τα μέτρα όπως τα 2.4> Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές), 3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων, 6.1> Αναδιοργάνωση ιεράρχησης δικτύου, 6.2> Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, 6.3> Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, 6.7> Αναβάθμιση – διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς, 8.1> Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις γύρω από την Αρχαία Κόρινθο σχετικά με πράσινες διαδρομές, πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης, αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας για εφαρμογή κατά την πρώτη 5ετία.



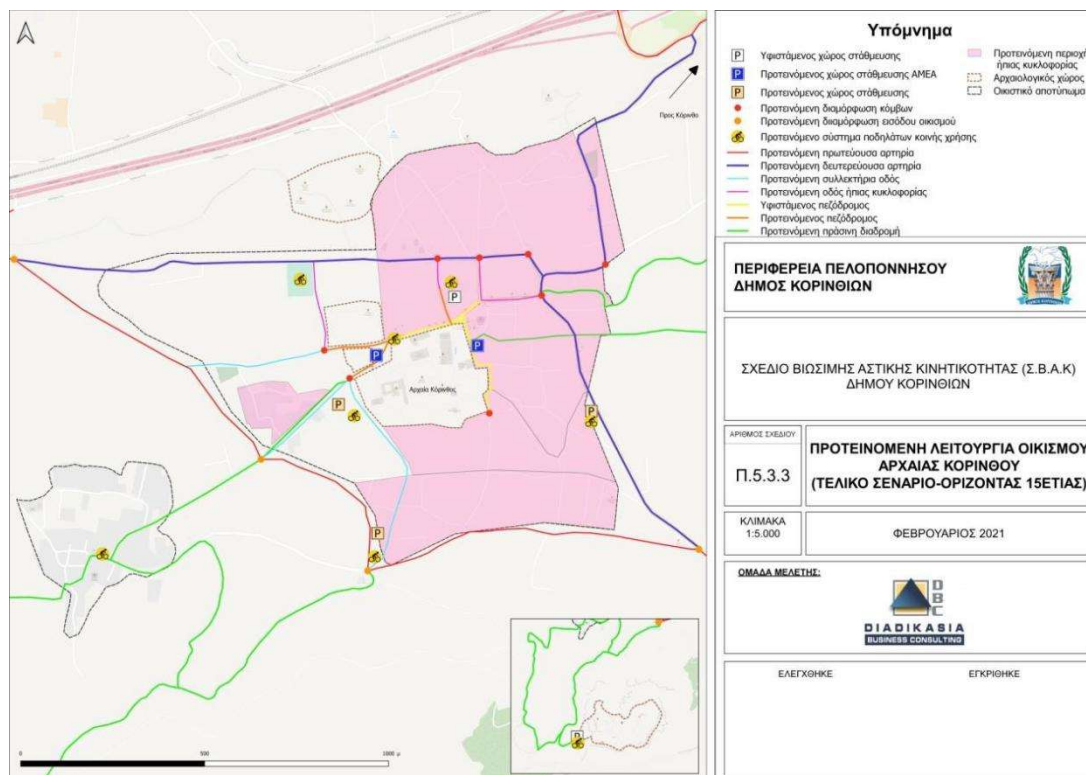
Εικόνα 13: Προτεινόμενη λειτουργία οικισμού Αρχαίας Κορίνθου (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις γύρω από την Αρχαία Κόρινθο σχετικά με πράσινες διαδρομές, πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης, αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας για εφαρμογή στη 10ετία.



Εικόνα 14: Προτεινόμενη λειτουργία οικισμού Αρχαίας Κορίνθου (10ετία)

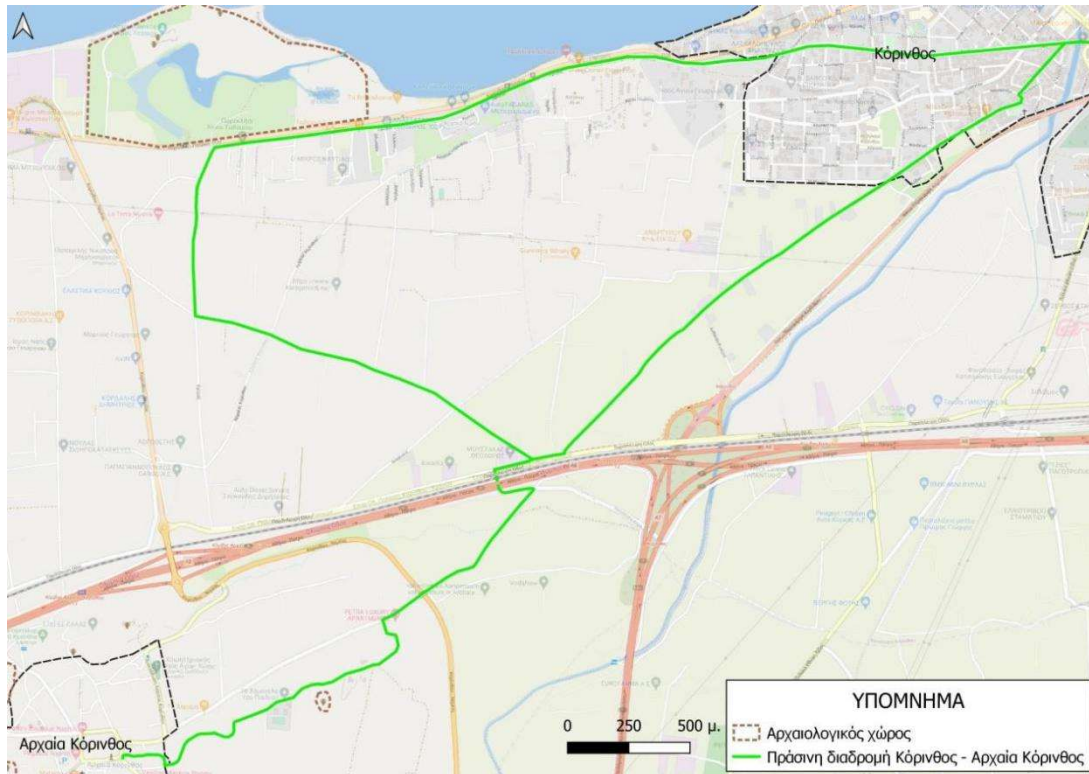
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις γύρω από την Αρχαία Κόρινθο σχετικά με πράσινες διαδρομές, πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης, αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας για εφαρμογή στο σύνολο της 15ετίας.



Εικόνα 15: Προτεινόμενη λειτουργία οικισμού Αρχαίας Κορίνθου (15ετία)

Χάρτης Ζ- Πράσινη διαδρομή σύνδεσης Κορίνθου – Αρχαίας Κορίνθου (χάρτης που αφορά στο μέτρο 8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζεται η προτεινόμενη πράσινη διαδρομή σύνδεσης Κορίνθου – Αρχαίας Κορίνθου.

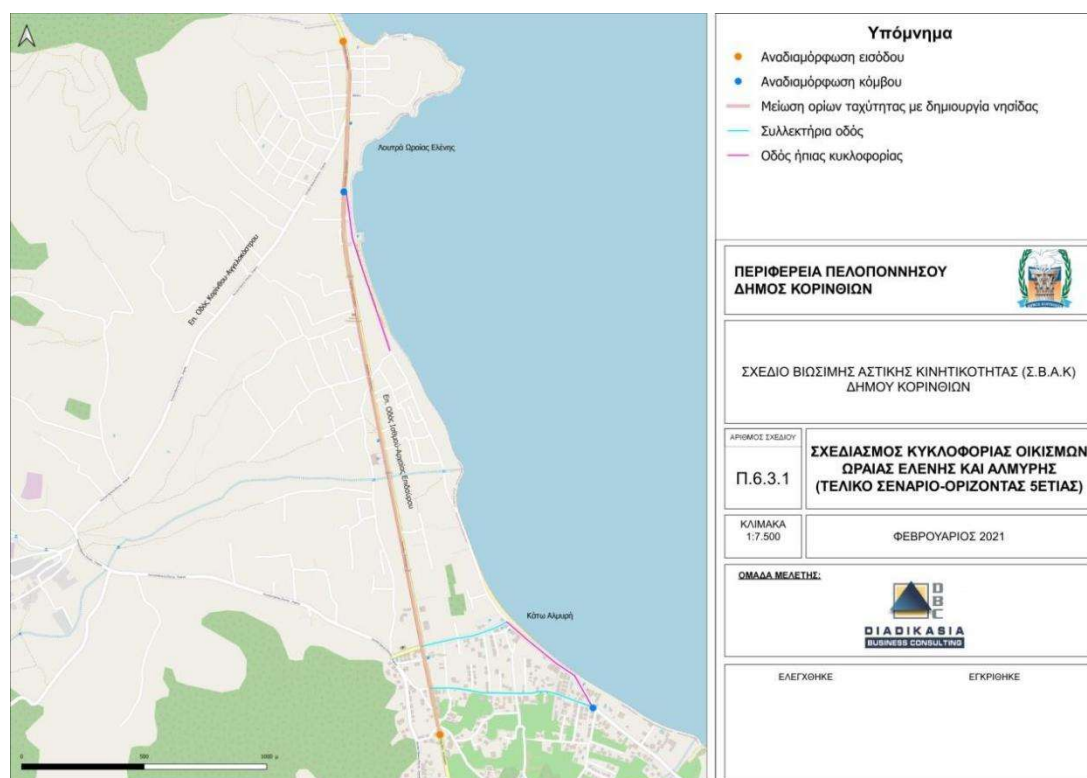


Εικόνα 16: Προτεινόμενη πράσινη διαδρομή σύνδεσης Κορίνθου – Αρχαίας Κορίνθου

Χάρτης Η- Π.6.3.1, Π.6.3.2, Π.6.3.3 Λουτρά Ωραίας Ελένης - Αλμυρή (χάρτης που αφορά μόνο στους οικισμούς και σχετίζεται με τα μέτρα όπως τα 6.1> Αναδιοργάνωση ιεράρχησης δικτύου, 6.2> Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, 6.3> Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, 6.6> Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών, 6.7> Αναβάθμιση – διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς, 8.1> Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο)

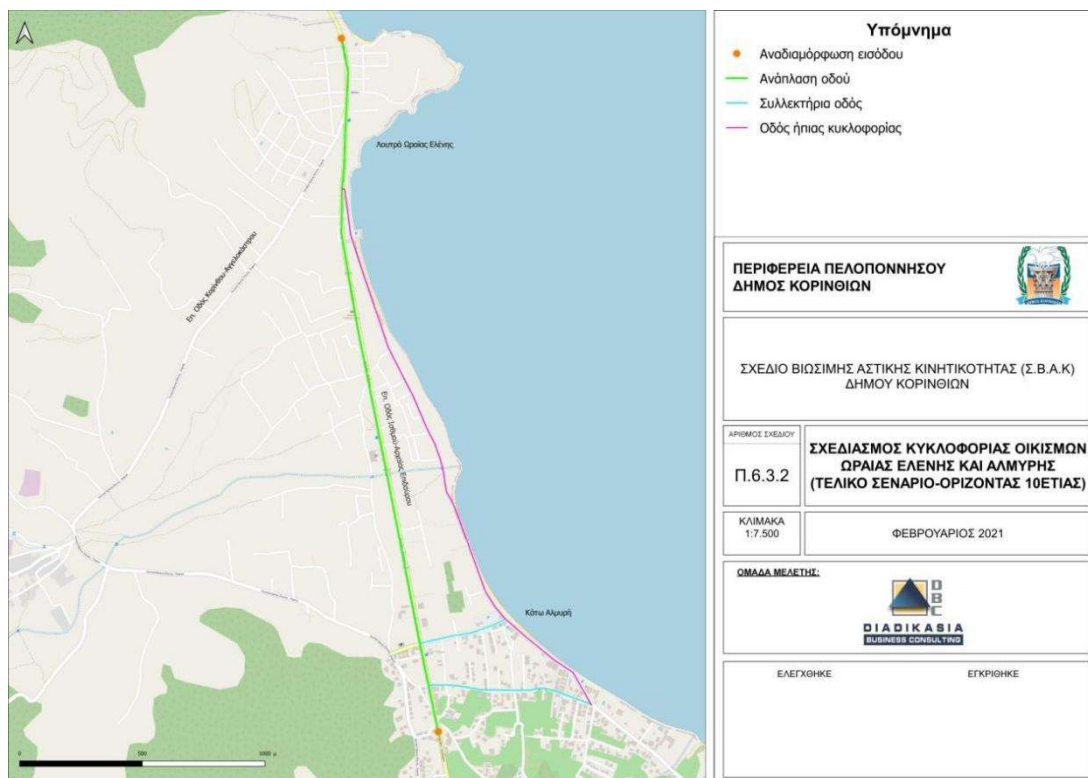
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στα Λουτρά Αγίας Ελένης και στην Αλμυρή σχετικά με πράσινες διαδρομές, πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης, αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας για εφαρμογή κατά την πρώτη 5ετία.

Λουτρά Ωραίας Ελένης - Αλμυρή



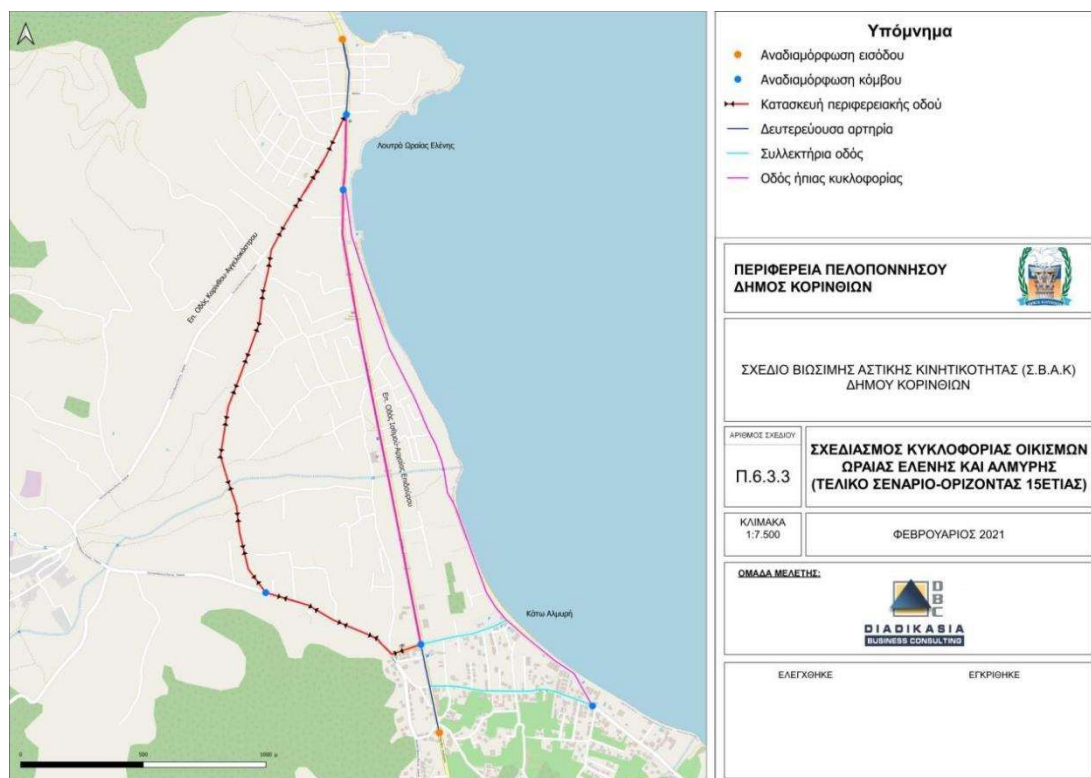
Εικόνα 17: Προτεινόμενη λειτουργία οικισμού Ωραίας Ελένης και Αλμυρής (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στα Λουτρά Αγίας Ελένης και στην Αλμυρή σχετικά με πράσινες διαδρομές, πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης, αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας για εφαρμογή στη 10ετία.



Εικόνα 18: Προτεινόμενη λειτουργία οικισμού Ωραίας Ελένης και Αλμυρής (10ετία)

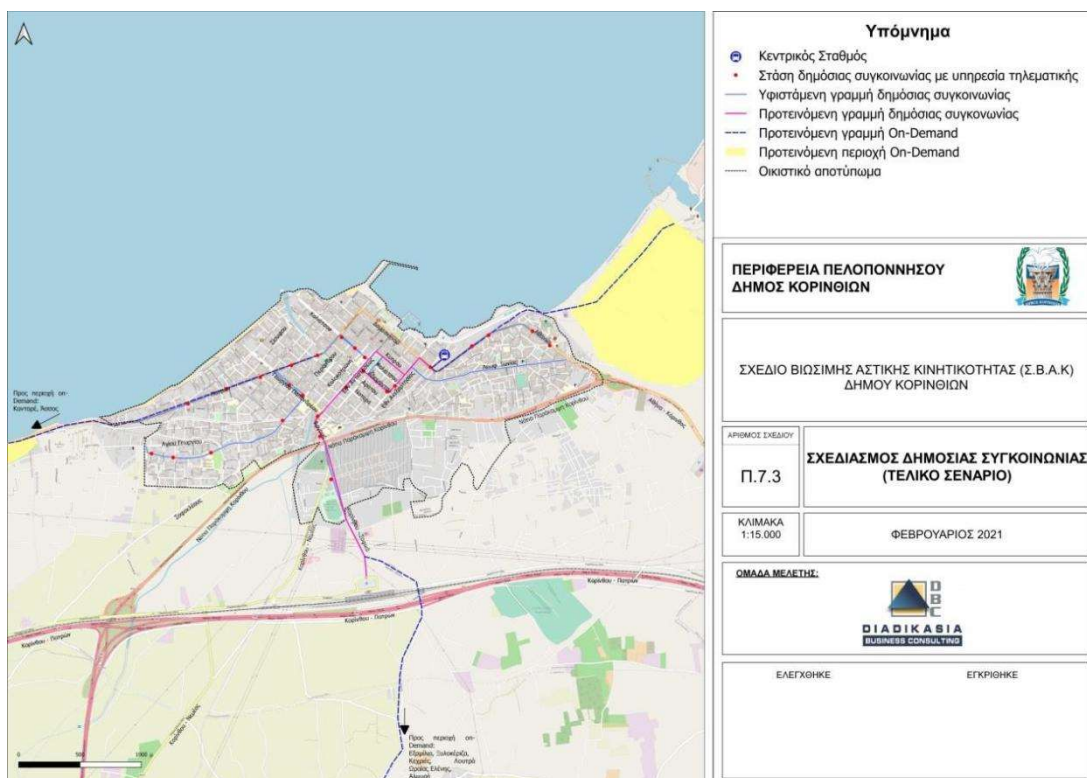
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στα Λουτρά Αγίας Ελένης και στην Αλμυρή σχετικά με πράσινες διαδρομές, πεζοδρομήσεις, χώρους στάθμευσης, αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων, περιοχή ήπιας κυκλοφορίας και κατασκευή περιφερειακής οδού για εφαρμογή στη 15ετία.



Εικόνα 19: Προτεινόμενη λειτουργία οικισμού Ωραίας Ελένης και Αλμυρής (15ετία)

Χάρτης Θ – Π.7.3 Σχεδιασμός Δημόσιας Συγκοινωνίας (χάρτης που αφορά στα μέτρα 1.1> Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης), 1.3 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus), 1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών)

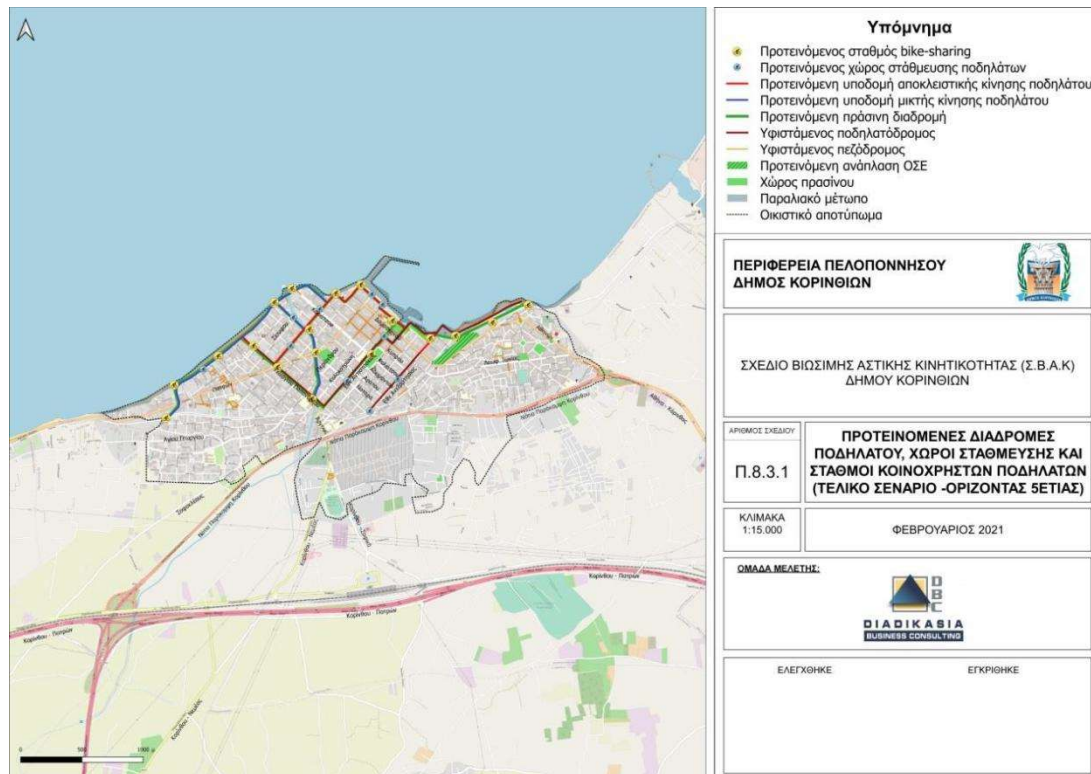
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην Κόρινθο σχετικά με το σχεδιασμό για τη δημόσια συγκοινωνία και ειδικότερα νέες διαδρομές, νέες περιοχές για εξυπηρέτηση on – demand, και στάσεις με την υποστήριξη τηλεματικής για την πρώτη 5ετία.



Εικόνα 20: Σχεδιασμός Δημόσιας Συγκοινωνίας (5ετία)

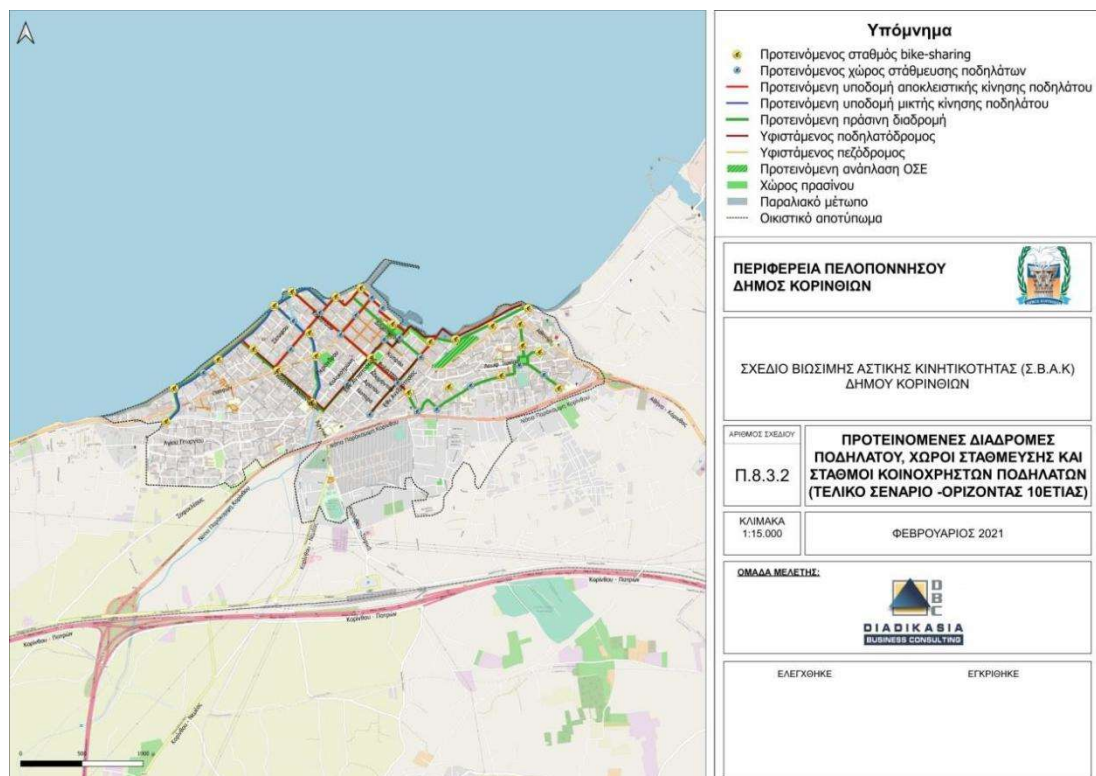
Χάρτης Ι – Π.8.3.1, Π.8.3.2, Π.8.3.3 Ποδηλατικές υποδομές (χάρτης που αφορά στα μέτρα 2.1> Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης, 2.2> Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων, 7.2 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου (και μηχανοκίνητων δικύκλων) στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην Κόρινθο σχετικά με το σχεδιασμό για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου όπως διαδρομές για ενσωμάτωση ειδικής υποδομής (λωρίδα- διάδρομος), διαδρομές μικτής χρήσης, αναπλάσεις οδών για σύνδεση σημαντικών πόλων ενδιαφέροντος, σταθμούς ενοικίασης ποδηλάτων και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων για την πρώτη 5ετία.



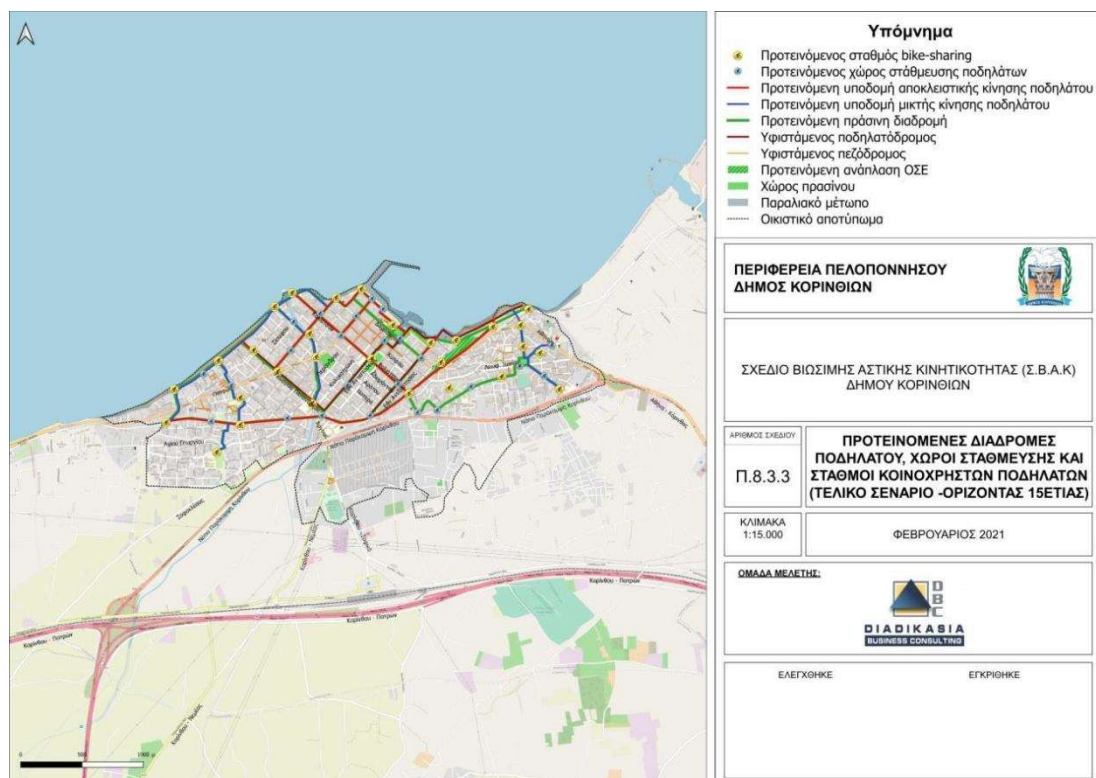
Εικόνα 21: Προτεινόμενες διαδρομές και υποδομές ποδηλάτου (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην Κόρινθο σχετικά με το σχεδιασμό για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου όπως διαδρομές για ενσωμάτωση ειδικής υποδομής (λωρίδα- διάδρομος), διαδρομές μικτής χρήσης, αναπλάσεις οδών για σύνδεση σημαντικών πόλων ενδιαφέροντος, σταθμούς ενοικίασης ποδηλάτων και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων για τη 10ετία.



Εικόνα 22: Προτεινόμενες διαδρομές και υποδομές ποδηλάτου (10ετία)

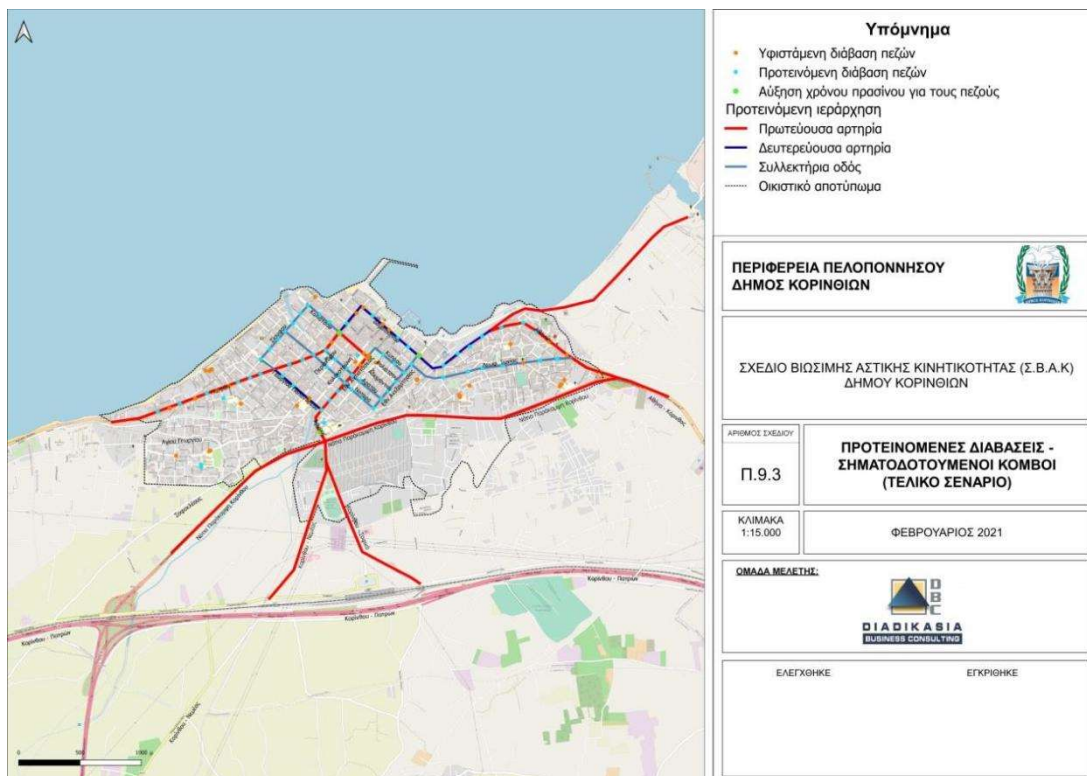
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην Κόρινθο σχετικά με το σχεδιασμό για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου όπως διαδρομές για ενσωμάτωση ειδικής υποδομής (λωρίδα- διάδρομος), διαδρομές μικτής χρήσης, αναπλάσεις οδών για σύνδεση σημαντικών πόλων ενδιαφέροντος, σταθμούς ενοικίασης ποδηλάτων και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων για το σύνολο της 15ετίας.



Εικόνα 23: Προτεινόμενες διαδρομές και υποδομές ποδηλάτου (15ετία)

Χάρτης Κ – Π.9.3 Προτεινόμενες Διαβάσεις (χάρτης που αφορά στα μέτρα 2.9> Πύκνωση διαβάσεων διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων, μέτρο 6.9> Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες)

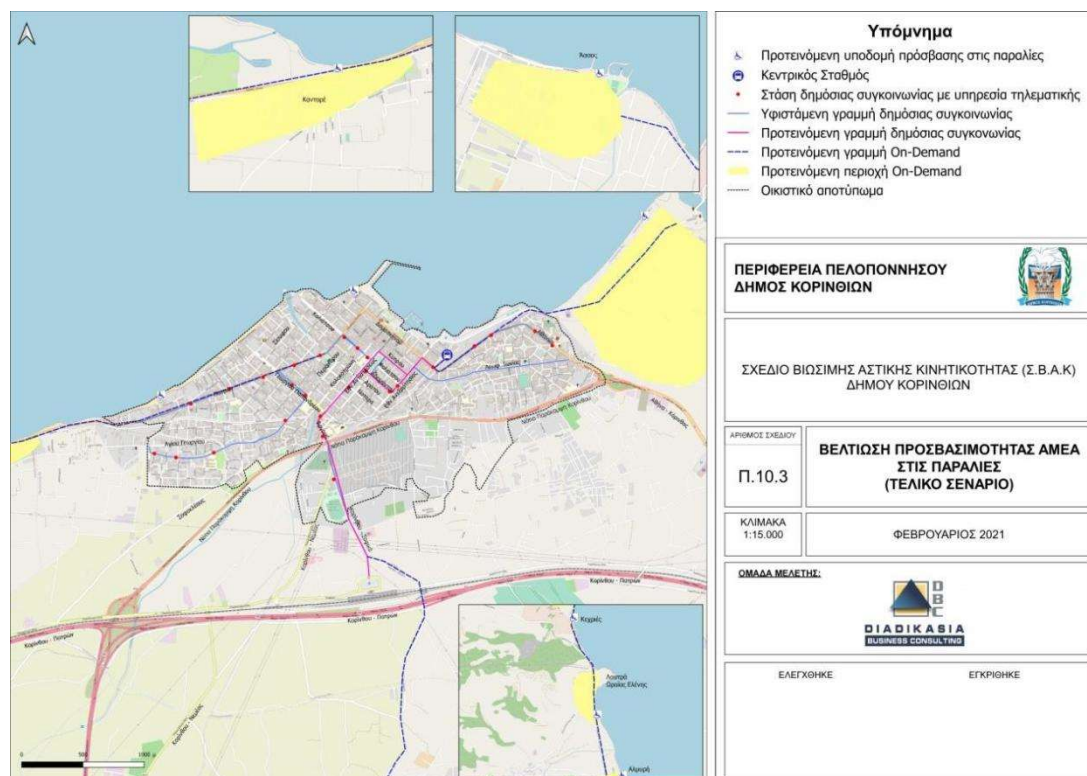
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στην Κόρινθο σχετικά με το σχεδιασμό για τη βελτίωση της χρήσης του δικτύου από πεζούς και ευάλωτους χρήστες του δικτύου με πύκνωση των διαβάσεων πεζών με τις απαραίτητες υποδομές ΑΜΕΑ για την πρώτη 5ετία.



Εικόνα 24: Προτεινόμενες διαβάσεις και σηματοδοτούμενοι κόμβοι (5ετία)

Χάρτης Λ – Π.10.3 Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ (χάρτης που αφορά στο μέτρο 2.10> Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ)

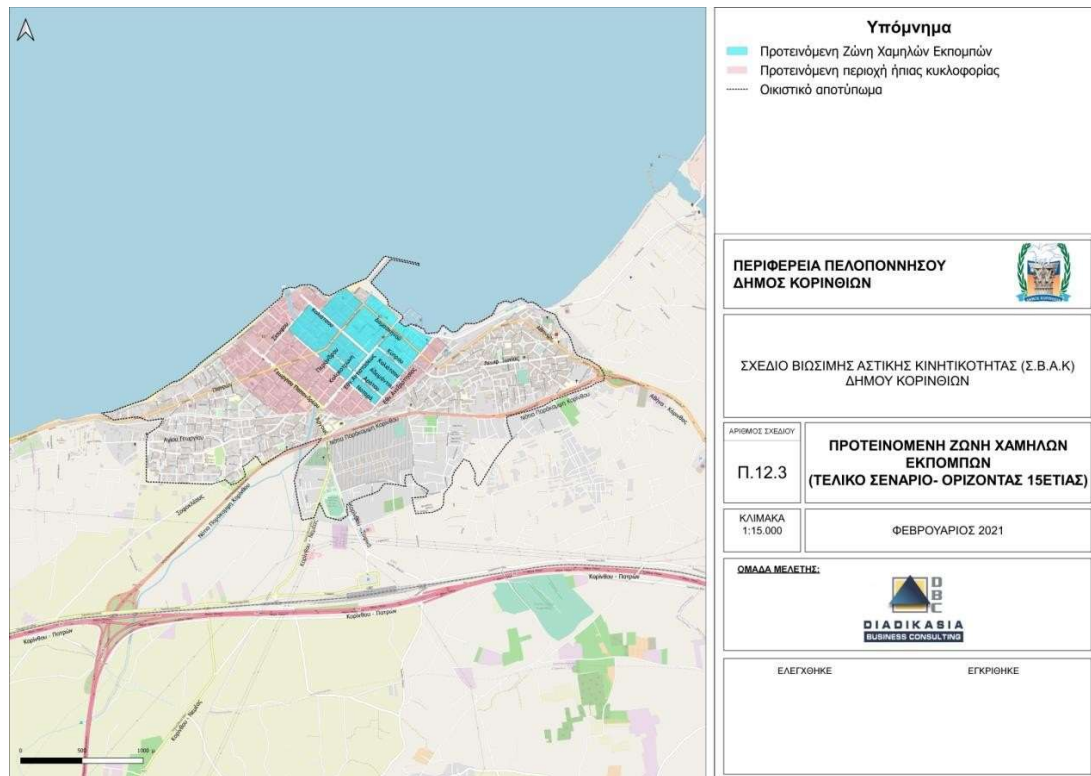
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για βελτίωση προσβασιμότητας όλων των χρηστών του δικτύου με έμφαση σε ΑΜΕΑ τόσο στο δομημένο περιβάλλον όσο και στις παραλίες.



Εικόνα 25: Βελτίωση προσβασιμότητας ΑμεΑ στις παραλίες (5ετία)

Χάρτης Μ – Π.11.3 Όριο ταχύτητας (χάρτης που αφορά στο μέτρο 6.5> Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας

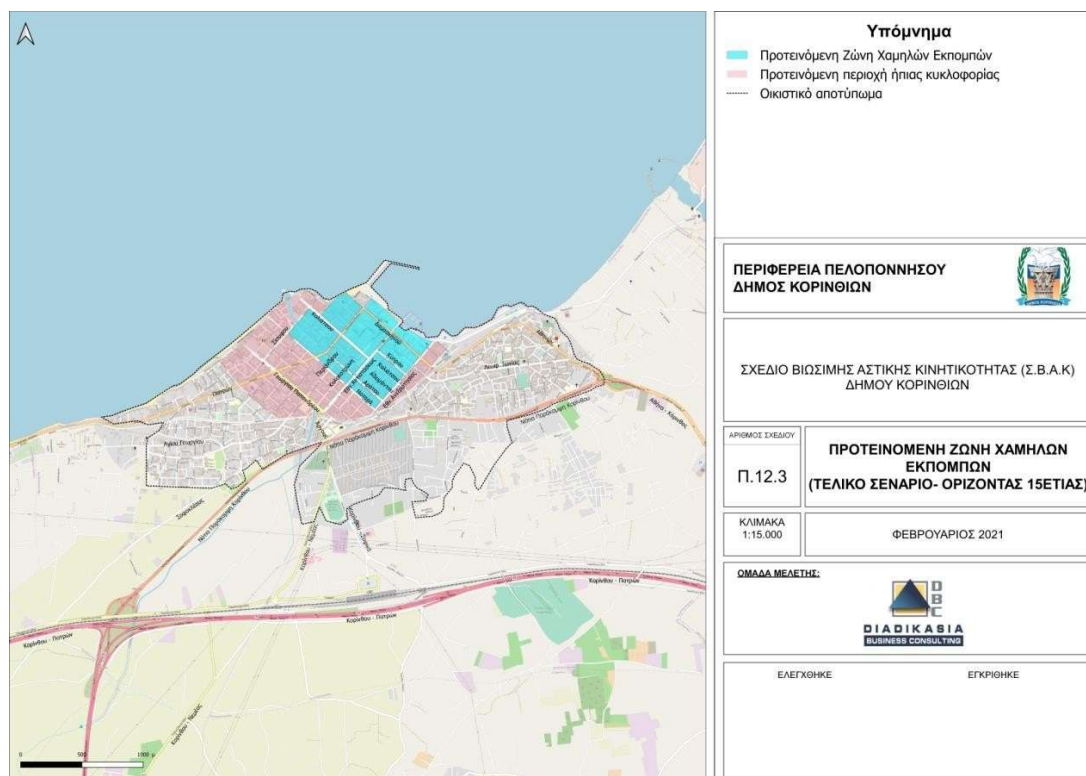
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες περιοχές για αλλαγή – μείωση ορίου ταχύτητας.



Εικόνα 26: Προτεινόμενα όρια ταχύτητας (5ετία)

Χάρτης Ν – Π.12.3 Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών (χάρτης που αφορά στο μέτρο 8.8> Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων)

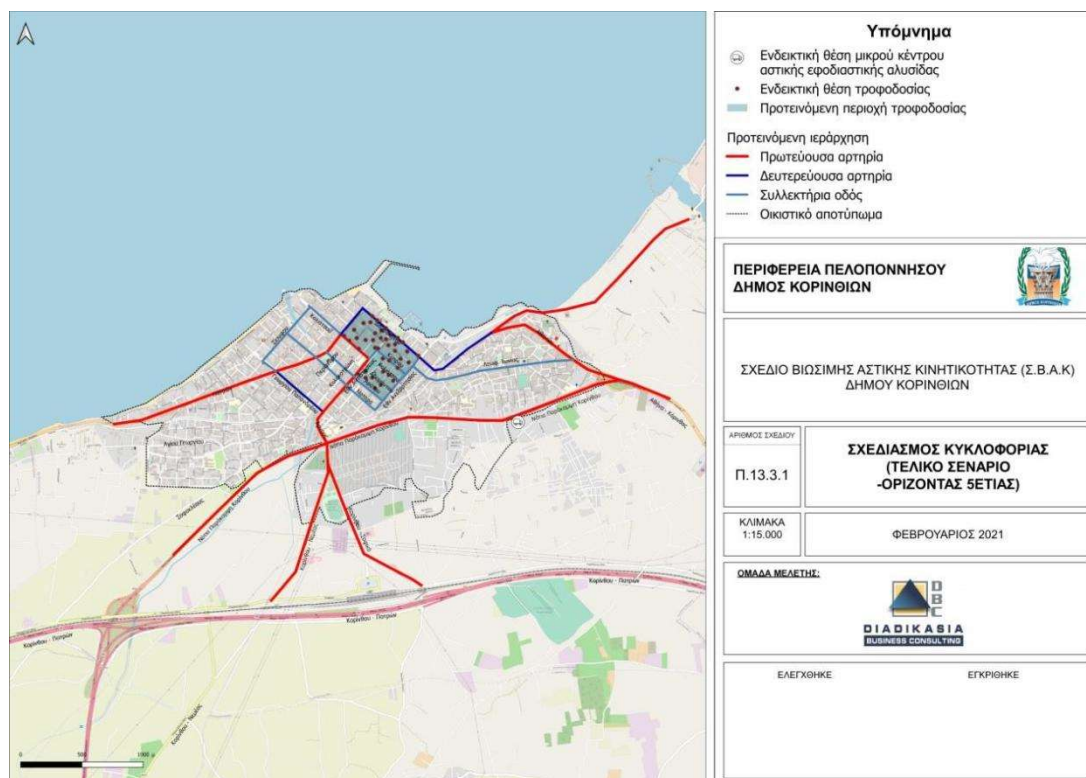
Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες περιοχές για εφαρμογή ζώνης χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων, δηλαδή περιοχών όπου θα γίνεται έλεγχος της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και θα εισέρχονται μόνο μη ρυπογόνα οχήματα με σταδιακή εφαρμογή.



Εικόνα 27: Προτεινόμενη Ζώνη Χαμηλών Εκπομπών (15ετία)

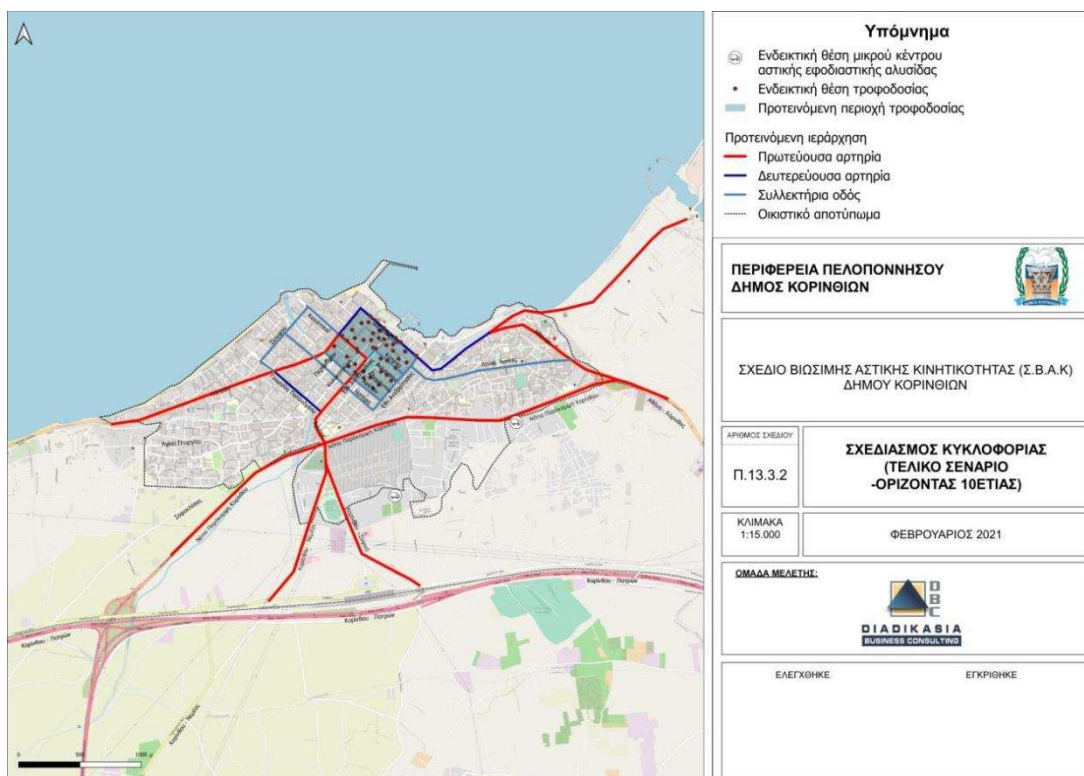
Χάρτης Ξ – Π.13.3.1, Π.13.3.2, Π.13.3.3 Εφοδιαστικά κέντρα (χάρτης που αφορά στο μέτρο 9.1> Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για βελτίωση της τροφοδοσίας στην περιοχή με χωροθέτηση μικρού κέντρου εφοδιαστικής, μεμονωμένες θέσεις τροφοδοσίας και περιοχή περιορισμών εισόδου για την πρώτη 5ετία.



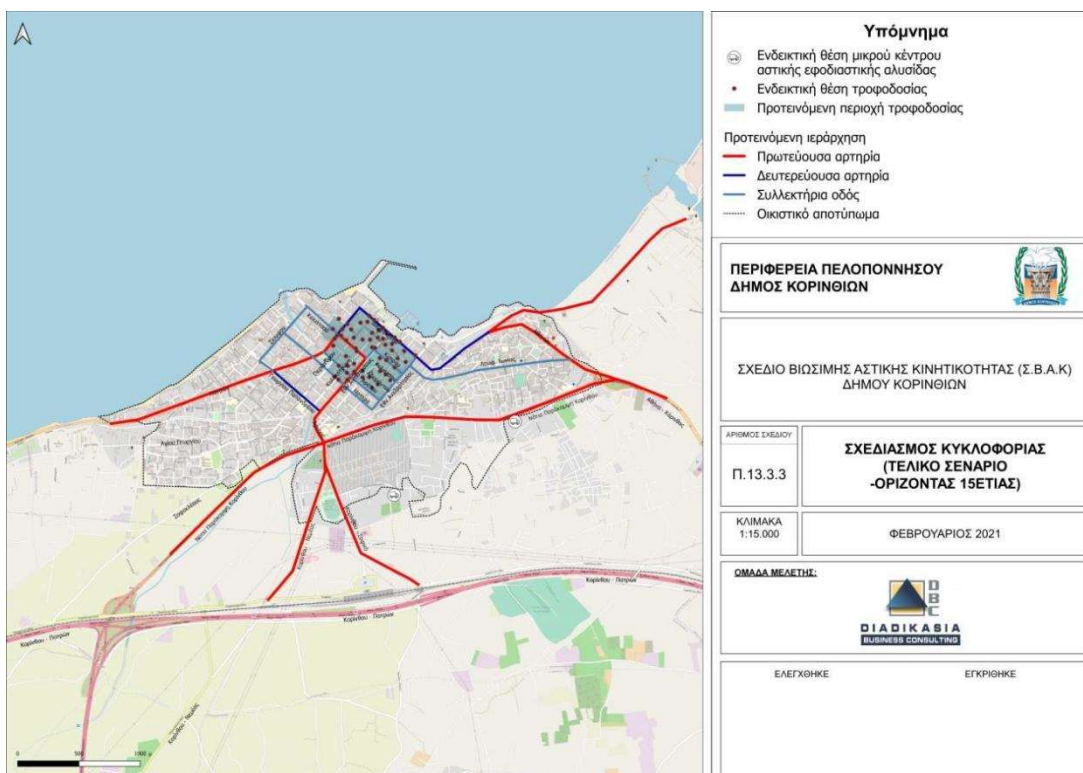
Εικόνα 28: Σχεδιασμός εμπορευματικής κυκλοφορίας (5ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για βελτίωση της τροφοδοσίας στην περιοχή με χωροθέτηση μικρού κέντρου εφοδιαστικής, μεμονωμένες θέσεις τροφοδοσίας και περιοχή περιορισμών εισόδου για εφαρμογή στη 10ετία.



Εικόνα 29: Σχεδιασμός εμπορευματικής κυκλοφορίας (10ετία)

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για βελτίωση της τροφοδοσίας στην περιοχή με χωροθέτηση μικρού κέντρου εφοδιαστικής, μεμονωμένες θέσεις τροφοδοσίας και περιοχή περιορισμών εισόδου για εφαρμογή στο σύνολο της 15ετίας.



Εικόνα 30: Σχεδιασμός εμπορευματικής κυκλοφορίας (15ετία)

Ενδεικτικός προϋπολογισμός για την υλοποίηση των μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα διάφορα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και προτεινόμενες πηγές χρηματοδότησης.

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

Επισημαίνεται πως κατά την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου οι πηγές αυτές έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούνται από την Ομάδας Εργασίας. Οι διαφοροποιήσεις αυτές εξαρτώνται άμεσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα ποσοστά απορρόφησης του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου, τις νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης, νέες προσκλήσεις κ.λπ.

Έτσι, στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας, ο Δήμος Κορινθίων και συγκεκριμένα η ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ με τη συνεργασία του αναδόχου, πραγματοποίησε μία ενδεικτική αξιολόγηση σχετικά με τις προτεραιότητες που επιτυγχάνουν τα εκάστοτε μέτρα, την απαιτούμενη χρονική διάρκεια υλοποίησης, τις πηγές χρηματοδότησης καθώς και το κόστος των διάφορων μέτρων. Η συγκεκριμένη αξιολόγηση παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα. Ο τρόπος παρουσίασης εναρμονίζεται με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες εκπόνησης αυτής της αξιολόγησης από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα SUMPs- UP.

Πίνακας 5: Κοστολόγηση μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου Κορινθίων

Πακέτο μέτρων	Κωδικός	Μέτρο	Μονάδα μέτρησης	Τιμή μονάδας	Ριζοσπαστικό σενάριο	
					Ποσότητα	Τελικό κόστος
ΠΜ1	1.1	Δημιουργία διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας (εντός ή εκτός της πόλης)	1 μονάδα	40.000,00 €	1.0	40.000,00 €
ΠΜ1	1.2	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών του ΚΤΕΛ (διαδημοτικές γραμμές)	1 μονάδα	54.000,00 €	1.0	54.000,00 €
ΠΜ1	1.3	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €
ΠΜ1	1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	ανά στάση	5.000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ1	1.5	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί με ενσωμάτωση της τεχνολογίας	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ1	1.6	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) με έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία, ταξί και τη στάθμευση	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ1	1.7	Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ1	1.8	Αναδιοργάνωση και αναβάθμιση κεντρικών σταθμών της δημόσιας συγκοινωνίας	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €

ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	50.000,00 €	10.00	500.000,00 €
ΠΜ2	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων	ανά τετραγωνικό μέτρο	125.000,00 €	7.00	875.000,00 €
ΠΜ2	2.3	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	5000.00	750.000,00 €
ΠΜ2	2.4	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	5.640,00	846.000,00 €
ΠΜ2	2.5	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1 μονάδα	2.000.000,00 €	1.00	2.000.000,00 €
ΠΜ2	2.6	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλάτυνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ κ.α.)	1 μονάδα	200.000,00 €	1.00	200.000,00 €
ΠΜ2	2.7	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ2	2.8	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων (school zones)	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	5.640,00	846.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου λαμβάνεται υπόψη στο μέτρο 2.4.
ΠΜ2	2.9	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	5.000,00 €	30.0	150.000,00 €

ΠΜ2	2.10	Βελτίωση προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις παραλίες	ανά εξοπλισμό προσβασιμότητας	35.000,00 €	5.0	175.000,00 €
ΠΜ3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	ανά σταθμό	10.000,00 €	29.0	290.000,00 €
ΠΜ3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων σχετικά με μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
ΠΜ4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
ΠΜ4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης σε ειδικές ομάδες μετακινούμενων (μαθητές, επαγγελματίες οδηγοί, εργαζόμενοι σε επιχειρήσεις >20 ατόμων, δημόσιοι υπάλληλοι κ.α.)	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
ΠΜ4	4.4	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ4	4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1 μονάδα	1.000,00 €	1.0	1.000,00 €

ΠΜ4	4.6	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	1 μονάδα	75.000,00 €	1.0	75.000,00 €
ΠΜ5	5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	250.000,00 €	4.0	1.000.000,00 €
ΠΜ5	5.2	Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (συμπ. αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, ΕΠΗΟ)	ανά σταθμό φόρτισης	10.000,00 €	27.0	270.000,00 €
ΠΜ6	6.1	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά τετραγωνικό μέτρο	50,00 €	5270.0	263.500,00 €
ΠΜ6	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά κόμβο	150.000,00 €	19.0	2.850.000,00 €
ΠΜ6	6.4	Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών	ανά πινακίδα	80,00 €	400,00	32.000,00 €
ΠΜ6	6.5	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας	ανά πινακίδα	80,00 €	400,00	32.000,00 €
ΠΜ6	6.6	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	750.000,00 €	5.0	3.750.000,00 €

ΠΜ6	6.7	Αναβάθμιση-Διαμόρφωση κόμβων εισόδου στους οικισμούς	ανά κόμβο	150.000,00 €	19.0	2.850.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου λαμβάνεται υπόψη στο μέτρο 6.3.
ΠΜ6	6.8	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 €
ΠΜ6	6.9	Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.10	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου λαμβάνεται υπόψη στο μέτρο 6.8.
ΠΜ6	6.11	Αναβάθμιση λειτουργίας κόμβων με τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών	ανά κόμβο	40.000,00 €	19.0	760.000,00 €
ΠΜ6	6.12	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονιάς μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου λαμβάνεται υπόψη στο μέτρο 6.8.
ΠΜ6	6.13	Διερεύνηση υλοποίησης έργων υποδομών (διανοίξεις κ.α.)	ανά χιλιόμετρο	Για συνολικό μήκος 500μ. διανοίξεων οδών Μελέτη: 50.000,00 € Κατασκευή: 500.000,00 € Σύνολο (μελέτη + κατασκευή): 550.000,00 €		
ΠΜ7	7.1	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking) σε κεντρικές περιοχές	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ7	7.2	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου (και μηχανοκίνητων δίκυκλων)	ανά θέση στάθμευσης	1.000,00 €	40	40.000,00 €

		στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς				
ΠΜ7	7.3	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	200.000,00 €	5.0	1.000.000,00 €
ΠΜ7	7.4	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ8	8.1	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των μετακινήσεων πεζών και με ποδήλατο	ανά χιλιόμετρο	50.000,00 €	16.88	844.000.00 €
ΠΜ8	8.2	Ανάδειξη / ανάπλαση παραλιακού μετώπου	1 μονάδα	6.000.000,00 €	1.0	6.000.000,00 €
ΠΜ8	8.3	Ανάπλαση και ανάδειξη σημαντικών χώρων πχ περιοχή ΟΣΕ, αρχαιολογικοί, κτλ	1 μονάδα	1.000.000,00 €	1.0	1.000.000,00 €
ΠΜ8	8.4	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	2500,00 €	20.0	50.000,00 €
ΠΜ8	8.5	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	5000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.6	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων) και εναρμόνιση με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.7	Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων εντός της πόλης	1 μονάδα	1.000.000,00 €	1.0	1.000.000,00 €
ΠΜ8	8.8	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €

ΠΜ8	8.9	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου για μείωση φαινομένου αστικής θερμικής νησίδας	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	6.0	120.000,00 €
ΠΜ8	8.10	Διευθέτηση ρεμάτων	1 μονάδα	35.000,00 €	1.0	35.000,00 €
ΠΜ9	9.1	Δημιουργία μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	600.000,00 €	2.0	1.200.000,00 €
ΠΜ9	9.2	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
ΠΜ9	9.3	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων και έλεγχος με τη βοήθεια της τεχνολογίας	ανά πινακίδα	80,00 €	100.0	8000,00 €
ΠΜ9	9.4	Ανάπτυξη σχεδίου διαχείρισης απορριμμάτων με συντονισμό στις βιώσιμες αστικές μετακινήσεις	1 μονάδα	25.000,00 €	1.0	25.000,00 €
ΠΜ9	9.5	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ9	9.6	Παροχή οικονομικών κινήτρων από δημοτικά τέλη σε πρατηριούχους και καταστήματα για την τοποθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.5.
ΠΜ9	9.7	Δημιουργία συστήματος ανταποδοτικών τελών για τους κατοίκους και επιχειρηματίες που χρησιμοποιούν ηλεκτροκίνητα οχήματα		0,00 €		0,00 €
ΠΜ9	9.8	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.5.

ΠΜ9	9.9	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος		0,00 €		0,00 €
-----	------------	---	--	--------	--	--------

Διαδικασία Παρακολούθησης & Αξιολόγησης ΣΒΑΚ

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

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι δείκτες αποτελούν, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου.

Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLenge έχει δημιουργηθεί μια τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- ✓ Δείκτες αποτελεσμάτων (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- ✓ Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- ✓ Δείκτες Εκροών (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- ✓ Δείκτες Εισροών (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος

επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.

- ✓ Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

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

Πίνακας 6. Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2021)	Μετρήσιμος Στόχος			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5 χρόνια	10 χρόνια	15+ χρόνια	
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων (Outcome indicators)						
Α.1 Περιβάλλον (Environment)						
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (TN CO2) στο Δήμο Κορινθίων.	Οι συνολικές εκπομπές CO2 στον Δήμο από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία εκτιμάται ότι ανέρχονται στους 83981 tn ανά έτος.	Μείωση κατά 20% των συνολικών εκπομπών του Δήμου σε σχέση με σήμερα.	Μείωση κατά 55% των συνολικών εκπομπών του Δήμου σε σχέση με σήμερα.	Μείωση κατά 60% των συνολικών εκπομπών του Δήμου σε σχέση με σήμερα.	Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους.
Μήκος πράσινων διαδρομών	Συνολικό μήκος (Km) πράσινων διαδρομών	Στο Δήμο Κορίνθου δεν υπάρχουν σήμερα διαδρομές διασύνδεσης πόλων έλξης και χώρων πρασίνου.	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 5km	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 8km	Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών μήκους τουλάχιστον 10km	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους

Έκθεση κατοίκων στο θόρυβο (από τις μετακινήσεις)	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (<50 dB) θορύβου.	Επίπεδα θορύβου υψηλότερα από τα 50dB στα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από κεντρικές οδούς (Κολιάτσου, Εθν. Ανεξαρτησίας, κλπ.)	Ύπαρξη τουλάχιστον δύο (2) "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Κορίνθου κατά 20%	Ύπαρξη τουλάχιστον τριών (3) "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Κορίνθου κατά 30%	Ύπαρξη τουλάχιστον τριών (3) "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου στο κέντρο της Κορίνθου κατά 40%	Χαρτογράφηση σε GIS μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
A.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)						
Μερίδιο οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων	Ποσοστό (%) αστικών οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Στο Δήμο δεν υπάρχουν οδοί ήπιας κυκλοφορίας (0%).	Τουλάχιστον το 20% του οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον το 25% του οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Τουλάχιστον 45% του οδικού δικτύου να είναι οδοί ήπιας κυκλοφορίας	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των δρόμων αυτών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
Πλάτος πεζοδρομίων ως δείκτης καλής βαδισιμότητας	Μέσο πλάτος (m) πεζοδρομίων εντός οικισμών του Δήμου	Το 20.21% των δρόμων έχει πλάτος πεζοδρομίου μεγαλύτερο από 2.10 μέτρα	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 τουλάχιστον στο 35% των δρόμων	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 τουλάχιστον στο 55% των δρόμων	Πλάτος πεζοδρομίων μεγαλύτερο από 2.10 τουλάχιστον στο 75% των δρόμων	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση του πλάτους των νέων πεζοδρομίων.
A.3 Ασφάλεια (Safety)						

Αριθμός τροχαίων συμβάντων	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος	250 – 300 σοβαρά τροχαία συμβάντα ανά έτος στο σύνολο του Δήμου	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 100% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Παροχή δεδομένων από την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Συστάσεις για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
A.4 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)						
Κόστος μετακινήσεων	Μείωση πραγματικού καθαρού κόστους (σε €) που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Το 68.3% των κατοίκων χρησιμοποιεί το ιδιωτικό όχημά τους για τις καθημερινές μετακινήσεις, το 2.40% τη Δημόσια συγκοινωνία, το 9.41% των κατοίκων προτιμά το περπάτημα, το 0.96% το μηχανοκίνητο δίκυκλο και το 1.09% το ποδήλατο.	Μείωση 5% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 10% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με βελτίωση υπηρεσιών Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μείωση 40% του πραγματικού κόστους μετακινήσεων ανά νοικοκυριό σε σχέση με σήμερα με υψηλή διείσδυση ηλεκτρικών οχημάτων.	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο πληρώνουν καθημερινά
A.5 Άλλοι (Other)						
Στόλος κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων	Συνολικός αριθμός νέων κοινόχρηστων ποδηλάτων και οχημάτων (π.χ. ΕΠΗΟ, car-sharing) με σκοπό την ανάπτυξη υπηρεσιών	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων– πατινιών	Τουλάχιστον 3 μέσα ανά 500 κατοίκους	Τουλάχιστον 5 μέσα ανά 500 κατοίκους	Τουλάχιστον 8 μέσα ανά 500 κατοίκους	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από τους σταθμούς και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS

	προσαρμοσμένες στη ζήτηση (on-demand)					
Επίπεδο διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων	Ποσοστό (%) χρήσης ηλεκτρικών αυτοκινήτων από το Δήμο και αριθμός σταθμών φόρτισης.	Σήμερα, το ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων είναι μικρότερο από 1% και δεν υπάρχουν δημόσιοι σταθμοί γρήγορης φόρτισης στο Δήμο.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 3% και εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση. Εκπόνηση ΣΦΗΟ για χωροθέτηση φορτιστών.	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 30% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση	Ποσοστό διείσδυσης ηλεκτρικών οχημάτων μεγαλύτερο από 40% και εγκατάσταση επιπλέον σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων ανάλογα με τη ζήτηση.	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με την χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)						
Κυκλοφορία οχημάτων ιδιωτικής χρήσης σε κεντρικές αρτηρίες.	Κυκλοφοριακή ροή σε άξονες δευτερεύουσας σημασίας και συλλεκτήριες οδούς εντός του Δήμου που παραλαμβάνουν υπερβολική κυκλοφορία.	Κυκλοφοριακή ροή που ξεπερνά τα 1500 ΜΕΑ/h κατά τις ώρες αιχμής στη Γ. Παπανδρέου, Πατρών και Αργούς.	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20% (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 30% (από την χρονική περίοδο βάσης)	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακής ροής οχημάτων ιδιωτικής χρήσης

Μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%) ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία	4,3% (3,21% περπάτημα και 1,09% ποδήλατο)	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο)	25% (15% περπάτημα και 10% ποδήλατο)	Μεγαλύτερο από 35%(15-20% περπάτημα και 15-20% ποδήλατο)	Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και σύνθεσης και ανάπτυξη κυκλοφοριακών μοντέλων με τη βοήθεια ερευνών Π-Π και συστηματικών καταμετρητών σύνθεσης κυκλοφορίας
Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημόσιας συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη	7% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάραπολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάραπολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάραπολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
Αντιληπτή ασφάλεια πεζού και ποδηλάτη	Ποσοστό (%) ερωτηθέντων που θεωρούν πολύ (4/4) ή αρκετά ασφαλής (3/4) την μετακίνηση με περπάτημα ή ποδήλατο στους δρόμους της Κορίνθου	Κατά την έρευνα ερωτηματολογίου, καταγράφηκε μειωμένο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας	Τουλάχιστον το 40%-60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60%- 80% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80%- 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν το επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας

Γ. Δείκτες Εκροών (Output Indicators)						
Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Τουλάχιστον το 40% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 50% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Τουλάχιστον το 70% του μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς
Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)						
Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) δράσεων προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας	Δεν υπάρχουν εκστρατείες ευαισθητοποίησης κατοίκων για τις βιώσιμες μετακινήσεις που να διοργανώνονται από τον Δήμο.	Δαπάνη τουλάχιστον 15.000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Δαπάνη τουλάχιστον 30.000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Δαπάνη τουλάχιστον 45.000 ευρώ σε εκδηλώσεις ευαισθητοποίησής	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο