



**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ
– ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ**

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Α :
«ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ
ΣΒΑΚ»**

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2023

Περιεχόμενα

<i>Σύσταση Ομάδας Εργασίας.....</i>	<i>6</i>
<i>Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου.....</i>	<i>9</i>
<i>Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ.....</i>	<i>12</i>
Εργαλεία υποβοήθησης του Δήμου να αυτό-αξιολογείται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.....	12
Εργαλεία καθοδήγησης του Δήμου για τη συμμετοχή φορέων και κοινού στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ.....	13
Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στη διαμόρφωση πακέτου μέτρων για το ΣΒΑΚ	13
Εργαλεία μοντέλων και τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων	15
Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στη διαμόρφωση σχεδίου και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ.....	15
Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση κοινού και φορέων για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.....	15
<i>Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων.....</i>	<i>18</i>
<i>Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας.....</i>	<i>23</i>
<i>Καθορισμός περιοχής παρέμβασης.....</i>	<i>26</i>
<i>Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών</i>	<i>40</i>
Διακήρυξης της Στοκχόλμης [1972].....	40
Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007].....	41
Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011].....	41
Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία	41
Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact	42
Έκθεση Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας	42
Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]	44
Εθνικό Σχέδιο Δράσης Οδικής Ασφάλειας	44
Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία	45
Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών	45
Εθνικό Σχέδιο Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠεΚΑ)	46

Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών	47
Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο «Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής».....	47
Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο «Ταπείνωση και κάλυψη τμήματος οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου στη Νέα Φιλαδέλφεια».....	51
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Χαλκηδόνας	51
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Φιλαδέλφειας	55
Καθορισμός ζώνης προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του	62
Διανοίξεις οδών και Αναπλάσεις	66
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέας Ιωνίας.....	67
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αθηναίων	84
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μεταμόρφωσης.....	94
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών.....	100
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού	113
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ηρακλείου Αττικής	116
Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.....	121
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	122
Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	124
Εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης (Ερωτηματολόγιο ADVANCE)	126
Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος. 132	
Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων	132
Οικονομικοί Πόροι	133
Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.....	139

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Πίνακας Πιθανών Εμπλεκόμενων Φορέων.....	18
---	----

Πίνακας 2: Πιθανοί φορείς για πρόσκληση στο Δίκτυο Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος.....	21
Πίνακας 3: Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος (ΝΦ – ΝΧ) ως προς το δήμο εργασίας.....	31
Πίνακας 4: Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο ΝΦ - ΝΧ ως προς το δήμο κατοικίας	34
Πίνακας 5: Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα.....	52
Πίνακας 6: Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα.....	54
Πίνακας 7: Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα.....	56
Πίνακας 8: Πίνακας αναγκών σε κοινωνικές υποδομές σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας και Πόλης	57
Πίνακας 9. Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα.....	60
Πίνακας 10: Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος. Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος)	123
Πίνακας 11: Συνοπτική Μεθοδολογία Ανάλυσης Πόρων Προσωπικού	132

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Διοικητικά όρια δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps.....	28
Εικόνα 2: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος.....	36
Εικόνα 3: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος	37
Εικόνα 4: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος (655/Δ/88 και 685/Δ/94)..	54
Εικόνα 5: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Νέας Φιλαδέλφειας (Έγκριση 527/Δ/89 και τροποποίηση 1254/Δ/92).....	60
Εικόνα 6: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας	80
Εικόνα 7: Διαχείριση Στάθμευσης. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.....	81
Εικόνα 8: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας	81
Εικόνα 9: Δίκτυο Κίνησης Πεζού. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.....	81
Εικόνα 10: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.....	82
Εικόνα 11: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας.....	83
Εικόνα 12: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας	83
Εικόνα 13: Δίκτυο ποδηλάτου. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων.....	89
Εικόνα 14: Ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας οχημάτων. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων.....	91
Εικόνα 15: Ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας οχημάτων. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων.....	92

Εικόνα 16: Προτεινόμενοι κύριοι άξονες πεζών και ποδηλάτων. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου Αττικής	119
Εικόνα 17: Αναδιάρθρωση Δημοτικής Συγκοινωνίας και λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου Αττικής	121
Εικόνα 18: Δίκτυο σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, 2022)	123

Σύσταση Ομάδας Εργασίας

Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες της Ομάδας Εργασίας, εκτείνονται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, καθώς και μετά τη λήξη, από το στάδιο προετοιμασίας και ανάπτυξης, μέχρι και την παρακολούθηση του σχεδίου, με στόχο την αναθεώρησή του σε τακτά χρονικά διαστήματα. Για αυτό το λόγο, κρίνεται σκόπιμο - μεταξύ άλλων- το Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ να συν-διαμορφώνεται από τον ανάδοχο και την Ομάδα Εργασίας.

Η Ομάδα Εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά **την ανάπτυξη και επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το γενικό συντονισμό** και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Σύμφωνα με το νέο νόμο για τα ΣΒΑΚ Ν. 4784/2021 **έργο της ομάδας εργασίας είναι:**

α) η εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και η διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,

β) η συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και η εισήγηση για συμπλήρωσή τους,

γ) η συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,

δ) η συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,

ε) η επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,

στ) η κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,

ζ) η σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και η υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,

η) η επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, ο συντονισμός των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

Σύμφωνα με το αρ. 5 του Ν.4784/2021, *στις περιπτώσεις περιοχών παρέμβασης που αφορούν στις περιοχές αρμοδιότητας των ΟΑΣΑ Α.Ε., ΟΣΕΘ Α.Ε. και της «Αττικό Μετρό Α.Ε.»*, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει προς τις διοικήσεις των φορέων πρόσκληση για συμμετοχή και ορισμό εκπροσώπων τους στην ομάδα εργασίας. *Η συμμετοχή εκπροσώπων των φορέων του πρώτου εδαφίου στην ομάδα εργασίας είναι υποχρεωτική.*

Επίσης σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, στις περιοχές παρέμβασης της παρ. 3 του άρθρου 1, στην ομάδα εργασίας υποχρεωτικά μετέχει υπηρεσιακό στέλεχος ή στέλεχος του δικτύου φορέων ή εμπειρογνώμονας με εμπειρία σε συγκοινωνιακά θέματα και θέματα οδικής ασφάλειας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ομάδα Εργασίας του Δήμου είναι υπεύθυνη για τη συμμετοχή σε οποιαδήποτε δραστηριότητα απαιτείται για την οργάνωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Επιπλέον, μέσα στις αρμοδιότητες της ομάδας αυτής είναι η αξιολόγηση των διαθέσιμων πόρων, η διασφάλιση συνεργασίας του ΟΤΑ με τους φορείς, η κατάρτιση χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού και το σύνολο του συντονισμού του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Κρίσιμος θεωρείται και ο ρόλος της Ο.Ε. στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο, καθώς και στο στάδιο της παρακολούθησης, με τη διαμόρφωση ειδικού Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Δεδομένου ότι το ΣΒΑΚ εμπεριέχει έντονα το στοιχείο της συμμετοχικότητας, η οποία απαιτεί οργάνωση όλων των εμπλεκόμενων μερών και την κατάλληλη ενημέρωσή τους, είναι πολύ σημαντική η συμβολή εκπροσώπων από τη Διεύθυνση Επικοινωνίας, Προβολής και Μέσων Ενημέρωσης, τη διεύθυνση Πληροφορικής καθώς και από το τμήμα Διαφάνειας και Διαδικτυακής Πύλης. Τα στελέχη αυτά είναι απαραίτητα για την υποστήριξη του ΣΒΑΚ τόσο μέσα από την ενημέρωση και διάχυση της πληροφορίας προς τους πολίτες με κάθε δυνατό τρόπο (δελτία τύπου, social media κτλ.) όπως και για την συνεργασία με φορείς και την προώθηση των απαραίτητων ερευνών.

Έτσι, γίνεται αντιληπτό πως ο ρόλος της Ομάδας Εργασίας είναι καθοριστικός για την ομαλή υλοποίηση του ΣΒΑΚ και για αυτό το λόγο κρίνεται σκόπιμο η σύσταση της να γίνει με ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή. Τέλος, όπως έχει διαπιστωθεί, πόλεις με 'δυνατές' Ο.Ε. ΣΒΑΚ παρουσιάζουν συχνά ιδιαίτερα αξιόλογα αποτελέσματα σε επίπεδο συμμετοχικού σχεδιασμού, επικοινωνίας και παρακολούθησης της εξέλιξης του ΣΒΑΚ.

Σύμφωνα με την Απόφαση Δημάρχου με ΑΔΑ: 6Ζ5Χ46ΜΩΟΙ-ΑΕΑ (αρ. πρωτ, 19862/08-08-2023), η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ αποτελείται από:

1. Σγουράκη Ελένη, Πολιτικό Μηχανικό, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
2. Μανής Παναγιώτης, Μηχανολόγο Μηχανικό, υπάλληλο του Τμήματος Μελετών και Κατασκευής Έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
3. Ασημάκη Παναγιώτη, Μηχανολόγο Μηχανικό, υπάλληλο του Τμήματος Μελετών και Κατασκευής Έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών (επόπτης της παροχής υπηρεσίας ΣΒΑΚ)
4. Μπαμπάκου Ηλέκτρα, Αρχιτέκτονα Μηχανικό, υπάλληλο του Τμήματος Μελετών και Κατασκευής Έργων της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών

5. Αθανασιάδη Μάριο, Τοπογράφο Μηχανικό, υπάλληλο του Τμήματος Δόμησης της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
6. Αναστασάκη Άννα, Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. με αναπληρωτή τον Παναγιωτόπουλο Δημήτριο αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
7. Μαρία – Ελένη Μιχάλη, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου της ΟΑΣΑ Α.Ε. με αναπληρώτρια την Ζαμπέτα Αρμένη, Πολιτικό Μηχανικό – Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας, Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος της ΟΑΣΑ Α.Ε.

Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου

Στο πλαίσιο της δραστηριότητας αυτής, η Ομάδα Εργασίας του Δήμου καλείται να μελετήσει τα παρακάτω έγγραφα/κείμενα/πολιτικές. Τα έγγραφα δίδονται με τη μορφή ενεργού συνδέσμου και οι χρήστες του αρχείου «πατούν» πάνω στα αρχεία και ανακατευθύνονται στα κατάλληλα εργαλεία:

1. Σε αυτό το αρχείο θα διαβάσετε τις αναλυτικές οδηγίες για τα ΣΒΑΚ στα ελληνικά: [Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(2013\)](#)
2. Σε αυτό το αρχείο θα διαβάσετε τις αναθεωρημένες αναλυτικές οδηγίες για τα ΣΒΑΚ στα αγγλικά (σημείωση> επεξηγούνται και στα ελληνικά στο βίντεο με αρ. 10 παρακάτω): [Νέες Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(2019\)](#) (Αγγλικά)
3. Αυτό το αρχείο είναι ένα βιβλίο που παραχωρείται δωρεάν ηλεκτρονικά και περιγράφει αναλυτικά το πως ενσωματώνονται τα ήπια μέσα μετακίνησης στις ελληνικές πόλεις: [Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις – Προτάσεις προς τις Δημοτικές Αρχές](#)
4. Αυτό το αρχείο είναι ένας συνοπτικός οδηγός της ΜΟΔ Α.Ε. ο οποίος περιγράφει με τις αντίστοιχες παραπομπές στη νομοθεσία τον τρόπο που ανασχεδιάζονται οι οδοί για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας: [Οδηγός ανασχεδιασμού αστικών οδών αρμοδιοτήτων δήμων](#)
5. Σε αυτά τα αρχεία παρουσιάζονται αναλυτικά τα εγχειρίδια που προέκυψαν από ένα Ευρωπαϊκό πρόγραμμα ώστε να βοηθήσουν τις πόλεις – ανάλογα με το στάδιο που βρίσκονται – να επιλέξουν τα κατάλληλα μέτρα και τις παρεμβάσεις για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ : Εγχειρίδιο για την ενσωμάτωση μέτρων και δεσμών σε ένα ΣΒΑΚ
 - a. [Αρχάριες Πόλεις](#)
 - b. [Ενδιάμεσες Πόλεις](#)
 - c. [Προχωρημένες Πόλεις](#)
6. Σε αυτό το αρχείο παρέχεται καθοδήγηση και πρότυπο παρουσίασης ενός σχεδίου δράσης για ΣΒΑΚ ώστε να γίνει γνωστό το τι αναμένεται για το ΣΒΑΚ Ηρακλείου : [Πρότυπα ανάπτυξης ΣΧΕΔΙΟΥ Δράσης ΣΒΑΚ](#)
7. Σε αυτό το αρχείο παρουσιάζεται το σύνολο του υλικού της ΕΕ για τη νέα εποχή στην πολιτική των μεταφορών – είναι χρήσιμο να αναγνωστεί διαγώνια για να υπάρχει η σχετική γνώση: [Επισκόπηση κοινής πολιτικής μεταφορών](#)

8. Τα παρακάτω εξειδικευμένα reports (Αγγλικά) δίνουν καθοδήγηση για επιμέρους παραμέτρους της βιώσιμης κινητικότητας και χρησιμοποιούνται εκτενώς κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ:

- a. [Για ζητήματα ηλεκτροκίνησης στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ](#)
- b. [Για ζητήματα χρηματοδότησης και εργαλείων ενεργοποίησης οικονομικών μηχανισμών στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ](#)
- c. [Για ζητήματα προκηρύξεων των επιμέρους δράσεων ενός ΣΒΑΚ](#)
- d. [Σχεδιασμός ΣΒΑΚ σε μητροπολιτικές περιοχές](#)

Επιπρόσθετα, η Ομάδα Εργασίας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας καλείται να παρακολουθήσει τα παρακάτω βίντεο. Τα βίντεο αυτά δίδονται με τη μορφή ενεργού συνδέσμου και οι χρήστες του αρχείου «πατούν» πάνω στο σύνδεσμο και ανακατευθύνονται στα κατάλληλα εργαλεία ηλεκτρονικά:

1. Σύντομο animation βίντεο της ARUP που εξηγεί τι είναι η βιώσιμη κινητικότητα και πως αλλάζει τις πόλεις: [The Future of Urban Mobility: an Arup animation](#) (διάρκεια 4 λεπτά)
2. Σύντομο βίντεο της McKinsey που δείχνει το μέλλον των μετακινήσεων αναφορικά με τις νέες τεχνολογίες και τις νέες υπηρεσίες μετακινήσεων: [What's the future of urban mobility?](#) (διάρκεια 5 λεπτά)
3. Σύντομο βίντεο που παρουσιάζει συνοπτικά το ΣΒΑΚ της Βιέννης και την αιτιολόγηση ανάπτυξής του καθώς και τον τρόπο που χρησιμοποιούνται τα ποσοστά (%) ως δείκτες-στόχοι (ένα ΣΒΑΚ που θεωρείται πλήρες και ιδιαίτερα επιτυχημένο): [Thematic Concept Mobility - Urban Development Plan Vienna \(STEP 2025\)](#) (διάρκεια 2 λεπτά)
4. Απόσπασμα διημερίδας «Δώσε κίνηση στην πόλη σου» του ΥΠΟΜΕΔΙ ομιλίες των: Ν. Σταθόπουλου (γ.γ. Μεταφορών), Ευ. Μπακογιάννη (γ.γ. Αστικού Περιβάλλοντος), Ν. Δανδόλου (Ειδική Γραμματέας Διαχείρισης Προγραμμάτων ΕΤΠΑ), Σ. Σταθόπουλου (πρόεδρος Πράσινου Ταμείου), Ι. Μίνη (πρόεδρος Συμβουλίου Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας Εφοδιαστικής), Β. Αξιώτη (αντιδήμαρχος Αστικών Υποδομών και Σχεδίου Πόλεως του δήμου Αθηναίων) και Σ. Δημητριάδη (αντιδήμαρχος Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Κινητικότητας του δήμου Θεσσαλονίκης): [Οι μεγάλες πόλεις "ασφυκτιούν": Τα ΣΒΑΚ η λύση](#) (διάρκεια 53 λεπτά)
5. Συνοπτική ομιλία δημάρχου Ρεθύμνου για το ΣΒΑΚ της πόλης [Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στην Πόλη του Ρεθύμνου](#) (διάρκεια 15 λεπτά)
6. Βίντεο από Σεμινάριο ΤΕΕ-ΣΕΣ- MBK ομιλήτης Ε. Μπακογιάννης με θέμα το ζήτημα της ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΒΑΚ (στόχοι - ολοκληρωμένος σχεδιασμός - συνοχή - ολοκληρωμένες χωρικές

παρεμβάσεις κ.λπ.) και τα διαδικαστικά ενός ΣΒΑΚ καθώς και τους προβληματισμούς της εφαρμογής τους (προσοχή σε ζητήματα ενστάσεων, γνωμοδοτήσεων: [Σεμινάριο για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Ευθύμιος Μπακογιάννης](#) (διάρκεια 28 λεπτά)

7. Σύνομη ομιλία Βλαστού [Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Θάνος Βλαστός](#) (διάρκεια 10 λεπτά)
8. Αναλυτική ομιλία Βλαστού [Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας \(Ημερίδα ΤΕΕ – Τμήμα Ανατολικής Στερεάς\)](#) (διάρκεια 1 ώρα)
9. Στα παρακάτω βίντεο παρουσιάζεται βιντεοσκοπημένο το συνέδριο που έγινε στη Λάρισα όπου διακεκριμένοι ομιλητές παρουσιάζουν διαδικαστικά, προβληματισμοί και εφαρμογές των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις – Λάρισα 2019
 - a. [1^η ημέρα πρωί](#) (4 ώρες)
 - b. [1^η μέρα απόγευμα](#) (3 ώρες & 20 λεπτά)
 - c. [2^η μέρα](#) (2 ώρες & 10 λεπτά)
10. Τέλος σε αυτό βίντεο- webinar παρουσιάζονται αναλυτικά στα αγγλικά οι νέες οδηγίες για τα ΣΒΑΚ με επιμέρους καθοδήγηση σε βήματα και δραστηριότητες : [SUMP's-Up Mobility Practitioners Webinar: Second Edition of the SUMP Guidelines](#) (διάρκεια 1 ώρα & 30 λεπτά)

Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ

«Εργαλεία» που συμβάλλουν στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ καλούνται δεκάδες μεθοδολογίες, εφαρμογές και τεχνικές που χρησιμοποιούνται κατά τη διαδικασία ανάπτυξης ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με στόχο να διευκολύνουν την ομάδα εργασίας ή και να κατευθύνουν την Ο.Ε. στη σαφή οριοθέτηση στόχων, στον εντοπισμό προβλημάτων, στην επιλογή κατάλληλων μέτρων, στον τρόπο συμμετοχής των πολιτών, στην οριοθέτηση εύληπτων σχεδίων δράσης ή σχεδίων παρακολούθησης.

Τα «εργαλεία» αυτά έχουν δημιουργηθεί στο πλαίσιο ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών ή προγραμμάτων που στοχεύουν στην περαιτέρω προώθηση της κατανόησης των παραμέτρων ενός ΣΒΑΚ. Πολλά από τα εργαλεία αυτά, συγκεντρώνονται στην ιστοσελίδα του δικτύου CIVITAS <http://civitas.eu/tool-inventory>.

Τα κριτήρια επιλογής ενός εργαλείου μπορούν να ποικίλουν και κατά κανόνα αναζητούνται από τους εμπειρογνώμονες μέσω μίας σύνθετης διερεύνησης ανάλογα με τον τύπο της καθοδήγησης που επιζητούν. Πολλά από αυτά τα εργαλεία μπορούν να αναζητηθούν και να χρησιμοποιηθούν και από μη εξειδικευμένο δυναμικό, όπως μέλη της Ο.Ε. ενός Δήμου ή ακόμη και εκπροσώπους φορέων και πολίτες.

Βασικό εργαλείο που μπορεί να συμβάλει στην ομαλή ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ είναι η ιστοσελίδα του έργου και τα συνοδευτικά μέσα κοινωνικής δικτύωσης που προωθούν τους στόχους και το ρόλο του ΣΒΑΚ, ενώ ενισχύουν την ευαισθητοποίηση κοινού και φορέων.

Για την περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, εκτός την ανάπτυξη ιστοσελίδας έχουν επιλεγεί κάποια ενδεικτικά πρωταρχικά εργαλεία για χρήση τους σε επιμέρους διαδικασίες στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, τα οποία ωστόσο ενδεχομένως να αλλάξουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Τα εργαλεία που προτείνονται χωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με το ζητούμενο που εξυπηρετούν και παρουσιάζονται συνοπτικά παρακάτω.

Εργαλεία υποβοήθησης του Δήμου να αυτό-αξιολογείται για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

- ✓ Σύντομο ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο αξιολόγησης της ετοιμότητας του Δήμου για την έναρξη εκπόνησης του ΣΒΑΚ διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.svak.gr/etoimotita>

Στόχος του γρήγορου αυτού διαγράμματος ροής- ερωτηματολογίου 30 ερωτήσεων ΝΑΙ/ ΟΧΙ είναι να λειτουργήσει ως διαδικασία εκμάθησης για φορείς και επαγγελματίες, αναγνώστες αυτού του οδηγού και όχι να βαθμολογήσει το επίπεδο ετοιμότητας του φορέα ή επαγγελματία.

- ✓ Σύντομο ερωτηματολόγιο αυτό-αξιολόγησης ADVANCE

Η συνοπτική του επισκόπηση από την ΟΕ στοχεύει στο να γίνουν κατανοητά τα μέτρα προώθησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας που θα μπορούσαν να έχουν εφαρμοστεί και να αξιολογηθεί η περιοχή ως προς το εύρος εφαρμογής κυρίως παραδοσιακών πρακτικών.

Εργαλεία υποβοήθησης του Δήμου να συλλέγει δεδομένα, να αναλύει και να αξιολογεί την υφιστάμενη κατάσταση, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ

- ✓ Online ή έντυπα ερωτηματολόγια προς φορείς, κοινό, εξειδικευμένο κοινό κ.α. (ερωτηματολόγιο κατοίκων, ερωτηματολόγιο επισκεπτών, ερωτηματολόγιο μαθητών, ερωτηματολόγιο γονέων μαθητών που φοιτούν στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, σύντομο θεματικό ερωτηματολόγιο φορέων για βασικά ζητήματα του δήμου) για εντοπισμό αναγκών κινητικότητας (έρευνες)
- ✓ Έντυπα καταγραφής κυκλοφοριακού φόρτου, σύνθεσης κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων για την εκτίμηση των κυκλοφοριακών δεδομένων (μετρήσεις)
- ✓ Επιτόπιες αυτοψίες για αναγνώριση αναγκών, αστοχιών, ασυνεχειών κ.α.
- ✓ Κατάλογος μεταβλητών ελέγχου ΣΒΑΚ – υφιστάμενη κατάσταση
- ✓ Καταγραφή προφίλ Περιοχής Παρέμβασης μέσω του Regional Profile Tool Poly-SUMP
- ✓ Ψηφιακή εφαρμογή Mapillary για την καταγραφή στοιχείων σήμανσης, παρουσίας αστικού εξοπλισμού κ.α.
- ✓ Εργαλεία crowdsensing για τη συλλογή πληροφοριών από το πλήθος (google traffic, strava, OSM κ.α.)
- ✓ Φόρουμ στο διαδίκτυο / ιστοσελίδες δήμου και φορέων/ σελίδες στα social media

Εργαλεία καθοδήγησης του Δήμου για τη συμμετοχή φορέων και κοινού στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ

CH4ALLENGE Manual SUMP Participation Kit

Το εγχειρίδιο καθοδήγησης για την εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ CH4ALLENGE Manual SUMP Participation Kit παρουσιάζει πληθώρα συμβουλών και καλών πρακτικών για την εμπλοκή του κοινού και των ενδιαφερόμενων φορέων στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο ενσωμάτωσης της συμμετοχής στη διαδικασία σχεδιασμού των μεταφορών και την προετοιμασία, τη διαχείριση και την αξιολόγηση των δραστηριοτήτων συμμετοχής. Διαθέσιμο εδώ: <http://www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit>

Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στη διαμόρφωση πακέτου μέτρων για το ΣΒΑΚ

CH4ALLENGE SUMP Measure Selection Manual

Το εγχειρίδιο καθοδήγησης στην επιλογή μέτρων ΣΒΑΚ CH4LLENGE SUMP Measure Selection Manual παρέχει το σύνολο των σύγχρονων βασικών οδηγιών σχετικά με τις διαδικασίες επιλογής μέτρων ΣΒΑΚ και διαμόρφωσης πακέτου μέτρων με τους κατάλληλους δείκτες. Παρέχει επίσης παραδείγματα καλών πρακτικών και αναφέρεται σε μικρές και μεσαίες πόλεις. Διαθέσιμο εδώ:

<http://civitas.eu/tool-inventory/ch4llenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>

KonSULT: Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport

Πρόκειται για μία διαδικτυακή γεννήτρια «μέτρων ΣΒΑΚ» η οποία τροφοδοτείται από το χρήστη με κάποια κριτήρια σχετικά με τις επιμέρους θεματικές του ΣΒΑΚ και αναλόγως προτείνει μία σειρά μέτρων.

Όπως αναφέρει ο οδηγός του ELTIS η KonSULT είναι μια βάση πληροφοριών η οποία παρέχει εκτίμηση της δυνητικής συμβολής 40 εργαλείων πολιτικής μεταφορών και χρήσεων γης, που βασίζονται τόσο στην αξιολόγηση βασικών αρχών όσο και στην επανεξέταση μελετών περιπτώσεων. Ο μηχανισμός γένεσης των επιλογών επιτρέπει στους χρήστες να «ανακρίνουν» την KonSULT προκειμένου να προσδιορίζουν το υποσύνολο των εργαλείων που είναι πιθανό να είναι περισσότερο χρήσιμα εντός ενός καθορισμένου πλαισίου. Διαθέσιμο εδώ:

www.konsult.leeds.ac.uk, www.sump-challenges.eu

Twelve Quality Criteria

Είναι ένα εργαλείο για την έρευνα του τρόπου με τον οποίο οι δημόσιοι χώροι βιώνονται από τους χρήστες τους. Πιο συγκεκριμένα, χρησιμοποιείται για να αξιολογήσει εάν διαφορετικά χαρακτηριστικά ενός δημόσιου χώρου είναι προστατευτικά, άνετα και ευχάριστα για τους ανθρώπους που περνούν χρόνο εκεί.

- 1) χωρίς βασική προστασία από τα αυτοκίνητα, το θόρυβο, τη βροχή και τον άνεμο, οι άνθρωποι γενικά αποφεύγουν να περνούν χρόνο σε ένα χώρο.
- 2) χωρίς στοιχεία που κάνουν το περπάτημα, τη χρήση αναπηρικού αμαξιδίου, την ορθοστασία, το κάθισμα, την όραση και τη συζήτηση άνετα, ένα μέρος δεν θα προσκαλέσει τους ανθρώπους να μείνουν.
- 3) Οι μεγάλοι δημόσιοι χώροι τείνουν να προσφέρουν θετικές αισθητικές και αισθητηριακές εμπειρίες, να εκμεταλλεύονται το τοπικό κλίμα και να παρέχουν στοιχεία ανθρώπινης κλίμακας, ώστε οι επισκέπτες να μην αισθάνονται χαμένοι στο περιβάλλον τους.

Διαθέσιμο εδώ:

[Twelve Quality Criteria | CIVITAS](#)

Εργαλεία μοντέλων και τεχνικών για την υποστήριξη της ανάπτυξης και αξιολόγησης σεναρίων

Urban Transport Roadmaps

Με το διαδικτυακό αυτό εργαλείο δίνεται η δυνατότητα πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να εντοπίζουν, να αναπτύσσουν, να εξετάζουν και να αξιολογούν εύκολα διαφορετικές πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Επίσης, οι αρχές των πόλεων μπορούν να αποκτούν γρήγορα μια αίσθηση της κλίμακας των επιπτώσεων που μπορούν να προβλεφθούν με βάση ορισμένα ενδεικτικά σενάρια πολιτικής. Διαθέσιμο εδώ:

<http://www.urban-transport-roadmaps.eu/>

Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στη διαμόρφωση σχεδίου και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ

CH4ALLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual

Το εγχειρίδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης CH4ALLENGE SUMP Monitoring and Evaluation Manual παρέχει το σύνολο των σύγχρονων βασικών οδηγιών σχετικά με τις διαδικασίες, το πλαίσιο, την επιλογή δεικτών και τη διαμόρφωση ειδικού σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης ενός ΣΒΑΚ. Παρέχει επίσης παραδείγματα καλών πρακτικών σχεδίων παρακολούθησης και αναφέρεται σε μικρές και μεσαίες πόλεις.

Διαθέσιμο εδώ:

<http://civitas.eu/tool-inventory/ch4allenge-sump-monitoring-and-evaluation-manual>

Sustainable Urban Mobility (SiMPLify)

Είναι ένα παγκοσμίως εφαρμόσιμο εργαλείο που βοηθά τις πόλεις να αναπτύξουν τεκμηριωμένα και ολοκληρωμένα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας με βάση 19 δείκτες βιώσιμης κινητικότητας. Με την έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, οι δείκτες βασίζονται στην επιστήμη και καλύπτουν τέσσερις διαστάσεις: ποιότητα ζωής, οικονομικά ζητήματα, παγκόσμιο περιβάλλον και επιδόσεις του συστήματος κινητικότητας.

Διαθέσιμο εδώ:

[Sustainable Urban Mobility \(SiMPLify\) \(wbcasd.org\)](http://wbcasd.org)

Εργαλεία διευκόλυνσης του δήμου στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση κοινού και φορέων για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ

Streetmix

Το Streetmix είναι ένα διαδραστικό εργαλείο ανοιχτού κώδικα το οποίο μπορεί να χρησιμοποιείται για τον σχεδιασμό δρόμων από μη εξειδικευμένο προσωπικό. Επιτρέπει με έναν πανεύκολο τρόπο να

παρεμβάινει κάποιος σχεδιαστικά στη διατομή μιας οδού και να προσθέτει ή να αφαιρεί ζώνες στάθμευσης, ποδηλατόδρομους, λεωφορειόδρομους, ζώνες φύτευσης, πεζοδρόμια κ.α. Επιτρέπει έτσι στο κοινό να συμμετέχει στη διαδικασία σχεδιασμού ενός δρόμου και να γνωστοποιεί έπειτα τις ιδέες του στα κοινωνικά δίκτυα. Κρίνεται πολύ χρήσιμο για παιδιά μεγαλύτερα των 14 ετών. Διαθέσιμο στο σύνδεσμο: <https://streetmix.net/>

Poly-SUMP

Η Μεθοδολογία Poly-SUMP χρησιμοποιείται για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για μια περιοχή με πολυκεντρικό προφίλ. Οι πολυκεντρικές περιφέρειες χαρακτηρίζονται από αρκετά αστικά κέντρα στα οποία τα αγαθά και οι υπηρεσίες διασκορπίζονται σε διάφορες πόλεις και κωμοπόλεις. Το μεγαλύτερο μέρος των καθημερινών μετακινήσεων πραγματοποιείται έξω από τα όρια της ίδιας πόλης και απαιτεί συντονισμένο σχεδιασμό της κινητικότητας, τόσο εντός όσο και μεταξύ των διαφόρων πόλεων και των άλλων διοικητικών τομέων.

Η Μεθοδολογία Poly-SUMP χρησιμοποιεί μια συνεργατική διαδικασία εργασίας για να φέρει σε επαφή τα βασικά ενδιαφερόμενα μέρη της πολυκεντρικής περιοχής και να ξεκινήσει το διάλογο μεταξύ διαφορετικών θεσμικών οργάνων και γεωγραφικών ορίων, σχετικά με τις κοινές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν και θέματα κινητικότητας της περιοχής. Η μεθοδολογία Poly-SUMP βασίζεται στη συμβατική διαδικασία ΣΒΑΚ, αλλά την εμπλουτίζει με πρόσθετα στοιχεία για την περαιτέρω κατανόηση των πολυκεντρικών αστικών περιφερειών και για τη δημιουργία μιας πιο συμμετοχικής διαδικασίας, συμπεριλαμβανομένων πολλών δήμων και άλλων ενδιαφερόμενων μερών. Ο σχεδιασμός της κινητικότητας σε αυτές τις περιφέρειες απαιτεί το συντονισμό και τη συνεργασία ενός μεγάλου αριθμού φορέων – συγκοινωνιολόγων, χωροτακτών, φορέων λήψης αποφάσεων, παρόχων αστικής και υπεραστικής συγκοινωνίας και άλλων – σε διαφορετικά διοικητικά και χωρικά επίπεδα (τοπικό, περιφερειακό, εθνικό). Χωρίς αυτού του είδους το σχεδιασμό οι πολίτες επιλέγουν τη λύση “μετακινήσου μόνος σου” με επακόλουθη αύξηση της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Οδηγίες για τη χρήση της Μεθοδολογίας Poly-SUMP υπάρχουν διαθέσιμες στο:

www.poly-sump.eu/tools

CIT2ADM

Το "CIT2ADM for Pedestrians" είναι μια mobile cloud εφαρμογή διαθέσιμη σε κινητό τηλέφωνο Android, επισημαίνοντας ζητήματα και προβλήματα που αντιμετωπίζει κάθε πεζός κατά τη διάρκεια των μετακινήσεών του στο δημόσιο χώρο. Αυτή η συνεργατική λύση επιτρέπει στους πεζούς να επισημαίνουν, σε πραγματικό χρόνο και απευθείας στο δήμο, τις δυσλειτουργίες στα δημόσια οδικά δίκτυα (λακκούβα, συλλογή απορριμμάτων, αστικός φωτισμός, απουσία πεζοδρομίων κτλ), σήμανση (έλλειψη σήμανσης), παράνομη στάθμευση οχημάτων (για παράδειγμα στάθμευση επί του

πεζοδρομίου) ή άλλου τύπου εμποδία. Μέσω της πλατφόρμας υπάρχει δυνατότητα οι χρήστες να προτείνουν λύσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Με την αποστολή μιας φωτογραφίας βάσει γεωεντοπισμού, κάθε πεζός μοιράζεται αυτόματα το πρόβλημα που παρατηρεί στο δρόμο με τη γειτονιά του αλλά και την αρμόδια τεχνική υπηρεσία του δήμου, η οποία, έχοντας αυτή την εφαρμογή, μπορεί να προγραμματίσει μια προσαρμοσμένη παρέμβαση. Ο πεζός θα επωφεληθεί από την παρακολούθηση της διαδικασίας και θα ενημερωθεί για την επεξεργασία του προβλήματος ταυτόχρονα με όλους τους χρήστες.

Διαθέσιμο εδώ:

[CIT2ADM For Pedestrians | CIVITAS](#)

Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων

Μια κύρια δραστηριότητα της ομάδας εργασίας και **πρώτο βήμα** για τον συμμετοχικό σχεδιασμό, είναι η αναγνώριση και η επιλογή των φορέων που εμπλέκονται με οποιονδήποτε άμεσο ή έμμεσο τρόπο στο σύστημα μεταφορών και δραστηριοτήτων της εξεταζόμενης αστικής περιοχής για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Το πλήθος των εμπλεκόμενων φορέων ενδέχεται να είναι μεγάλο, διότι πολλοί φορείς δραστηριοποιούνται στο σύστημα αστικών μετακινήσεων με διάφορους πιθανούς τρόπους, ενώ πολλοί φορείς είναι συναρμόδιοι για σειρά ζητημάτων και αρκετοί λαμβάνουν μέρος στην λήψη αποφάσεων του τοπικού συστήματος.

Ωστόσο, δεν είναι δεσμευτικό για κάθε φορέα να συμμετάσχει στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Βασικός στόχος της δραστηριότητας είναι να προσδιοριστούν όλοι οι φορείς και οι αντίστοιχες αρμοδιότητες/ ευθύνες τους στο σύστημα μετακινήσεων της περιοχής μελέτης, αλλά και να διαπιστωθούν οι εμπλεκόμενοι που πρόκειται να επηρεαστούν σημαντικά από πιθανές αλλαγές/ παρεμβάσεις που είναι δυνατό να προταθούν από ένα ΣΒΑΚ (ιεράρχηση φορέων).

Ο πίνακας που ακολουθεί μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ένας οδηγός για την αρχική αναγνώριση και επιλογή φορέων που χρειάζεται να συμμετάσχουν στην ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ, είτε επειδή ασκούν συγκεκριμένες αρμοδιότητες στο σύστημα μετακινήσεων της περιοχής μελέτης, είτε επειδή οι δραστηριότητες τους επηρεάζονται ή προσδιορίζονται από την τροποποίηση του υφιστάμενου καθεστώτος μετακινήσεων.

Ο πίνακας περιλαμβάνει τέσσερις (4) ομάδες γενικότερων και ειδικότερων κατηγοριών εμπλεκόμενων φορέων και καλύπτει τόσο τις επίσημες και θεσπισμένες Αρχές/ Υπηρεσίες σε μία αστική περιοχή μελέτης, όπως εν προκειμένω ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, όσο και τις (τυχόν) ενώσεις/ ομάδες πολιτών που δραστηριοποιούνται σε άμεση ή έμμεση συσχέτιση με το τοπικό σύστημα μεταφορών.

Πίνακας 1: Πίνακας Πιθανών Εμπλεκόμενων Φορέων

Αρχές	Τοπικές Διοικητικές Αρχές	Κοινωνικές ομάδες	Περιβαλλοντικές ομάδες
	Όμοιοι Δήμοι		Ενώσεις Ποδηλατιστών
	Αρχές Μεταφορών		Ενώσεις Πεζών
	Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση		Σύλλογοι ΑμΕΑ
	Φορείς διακυβέρνησης		

	Άλλοι τοπικοί και εθνικοί φορείς		Ενώσεις γονέων & κηδεμόνων
	Αστυνομικές Δ/σεις - Τροχαία		
Πάροχοι μεταφορικού έργου, διαχείρισης υποδομής και ενοικίασης μέσων μεταφοράς	Εταιρείες λειτουργίας μέσων μαζικής μεταφοράς (αστικών υπεραστικών λεωφορειακών γραμμών και μέσων σταθερής τροχιάς)	Φορείς Εκπαίδευσης	Τοπικές Αρχές Εκπαίδευσης
	Εταιρίες διαχείρισης συγκοινωνιακών υποδομών (οδικών αξόνων- αυτοκινητοδρόμων, σιδηροδρόμων, σταθμών στάθμευσης οχημάτων κτλ.)		Πανεπιστήμια
	Εταιρίες Logistics		Εκπρόσωποι Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων
	Εταιρίες εκμετάλλευσης εναλλακτικών μεταφορικών μέσων (Car-Sharing, Ποδηλάτων κ.ά.)	Άλλοι φορείς	Επιμελητήρια (εμπορικά, τεχνικά κτλ.)
Εταιρείες και Χρήσεις Γης που από τη λειτουργία τους διαπιστώνεται αυξημένη γένεση και έλξη μετακινήσεων	Νοσοκομεία		Ερευνητικά Κέντρα
	Εταιρίες με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων		Εμπορικοί Σύλλογοι
	Αθλητικές εγκαταστάσεις και πολιτιστικοί χώροι		Υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης (Πυροσβεστική, ΕΚΑΒ, κλπ)

Οι κατηγορίες φορέων που περιέχει ο παραπάνω πίνακας, είναι οι **συνηθέστερες** που εμπλέκονται σε έργα μεταφορών γενικότερα και σε ΣΒΑΚ ειδικότερα. Ανάλογα την περίπτωση εφαρμογής ενδέχεται

να προστεθούν επιπλέον φορείς από τους αναγραφόμενους ή και να αφαιρεθούν κάποιες από τις κατηγορίες.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί ότι η ομάδα εργασίας δεν μπορεί να υποχρεώσει τη συμμετοχή και τη συνεργασία κανενός φορέα, αλλά αντίθετα θα πρέπει να εργαστεί ώστε να παρουσιάσει πειστικά επιχειρήματα για τη συμμετοχή όσο το δυνατόν περισσότερων από αυτούς.

Παράλληλα συντάσσεται το Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων (βλ. παρακάτω) με σκοπό την επισημοποίηση της συνεργασίας μεταξύ Δήμου και Φορέων. Το Σύμφωνο Συμμετοχής κρίνεται σκόπιμο να περιγράφει τη συμβολή όλων των εμπλεκόμενων μερών στα στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, καθώς και την οργάνωση και λειτουργία του Δικτύου.

Οι κύριες Αρμοδιότητες του Δικτύου Φορέων (σύμφωνα με τις οδηγίες εκπόνησης ΣΒΑΚ, ΜΒΚ, 2016) περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- Την εξασφάλιση ότι αποτυπώνονται και λαμβάνονται υπόψη οι επιδιώξεις και οι απόψεις του σε όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδίου.
- Την παροχή συμβουλών σε κρίσιμα στάδια της διαδικασίας, μέσω της συμμετοχής του:
 - ο στην υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής με τον Δήμο και τον έχοντα την ευθύνη εκπόνησης του ΣΒΑΚ
 - ο στην αποτύπωση των προβλημάτων και αναγκών καθώς και των ευκαιριών που μπορούν να αναδειχθούν για την περιοχή παρέμβασης,
 - ο στην ανάπτυξη και εξέταση των εναλλακτικών σεναρίων για την περιοχή παρέμβασης, καθώς και στη διατύπωση του κοινού οράματος
 - ο στην παρουσίαση στην Επιτροπή Διαβούλευσης του ΣΒΑΚ και στους πολίτες, των μέτρων παρέμβασης που έχουν επιλεγεί για την επίτευξη του οράματος και των καθορισμένων στόχων στην περιοχή μελέτης,
 - ο στην ανάπτυξη του σχεδίου δράσης για την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον προϋπολογισμό, τις πηγές χρηματοδότησης και τη μεθοδολογία παρακολούθησης & αξιολόγησης,
 - ο στη σύνταξη Σχεδίου Δράσης με το οποίο θα καθορίζονται οι απαραίτητες για την υλοποίηση των επιλεγμένων μέτρων παρέμβασης δομές, όργανα και χρηματικοί πόροι,
 - ο στην παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ,
 - ο στην επικαιροποίηση - αναθεώρηση του εγκεκριμένου ΣΒΑΚ, κατά τη μακροπρόθεσμη φάση υλοποίησής του.

Το Δίκτυο Φορέων μπορεί ακόμη να συμβάλει:

- στις δέουσες ενέργειες για την προώθηση του οράματος προς τους πολίτες,
- στην επιλογή των προτεραιοτήτων και των στόχων του ΣΒΑΚ,
- στην επιλογή των κατάλληλων μέτρων του ΣΒΑΚ,
- στην παροχή των απαιτούμενων στοιχείων όπως αυτά προβλέπονται στο Σχέδιο Δράσης για τη Διαχείριση, Παρακολούθηση και Αξιολόγηση του ΣΒΑΚ.

Παρακάτω παρουσιάζεται πίνακας πιθανών φορέων για οριστικοποίηση από την Ομάδα Εργασίας.

Πίνακας 2: Πιθανοί φορείς για πρόσκληση στο Δίκτυο Φορέων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

- Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής
- ΟΑΣΑ ΑΕ
- ΣΤΑΣΥ ΑΕ
- Αττικό Μετρό ΑΕ
- Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση Αττικής
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ)
- Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία | ΕΣΑΜΕΑ
- ΜΑΝΑ – Σύλλογος ΑμεΑ
- Δημοτική Συγκοινωνία Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
- Ενιαίος Φορέας διαχείρισης Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας
- Ποδηλατικός Σύλλογος
- Εμπορικός Σύλλογος Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας
- Παγκόσμιο Πολιτιστικό Ίδρυμα Ελληνισμού της Διασποράς «Ανδρέας Παπανδρέου» Ν. Φιλαδέλφειας – Ν. Χαλκηδόνας
- Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ)
- Τμήμα Τροχαίας
- Αθλητικός Σύλλογος ΑΕΚ
- Αστυνομικό Τμήμα Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
- Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού - Διεύθυνση Τεχνικής Υπηρεσίας

- Δήμος Αθηναίων - Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος / Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας
- Δήμος Νέας Ιωνίας – Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- Δήμος Αχαρνών - Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- Δήμος Ηρακλείου Αττικής – Τεχνική Υπηρεσία
- Δήμος Μεταμόρφωσης – Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

Ανάπτυξη Συμφώνου δέσμευσης σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟ ΣΒΑΚ

ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ – ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ

Προοίμιο

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, δηλαδή των αστικών μετακινήσεων, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπεριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Τα ΣΒΑΚ επιτρέπουν μια σαφή θεώρηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών για τις οποίες σχεδιάζονται και η οποία περιλαμβάνει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης, του αριθμού ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαφύλαξη των κοινόχρηστων χώρων κ.ά..

Τα ΣΒΑΚ είναι ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ σχέδια που στοχεύουν στον περιορισμό των ΙΧ αυτοκινήτων και στην αύξηση των μετακινήσεων με περπάτημα, ποδήλατο, συγκοινωνία και κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης. Καταρτίζονται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιφερειακό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Η συμμετοχή των διάφορων φορέων ενός τόπου κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι καθοριστική και αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στο παραπάνω πλαίσιο ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας σας καλεί να συμμετέχετε στο δίκτυο φορέων του ΣΒΑΚ, το δίκτυο δηλαδή των φορέων που θα συνδιαμορφώσουν την επόμενη μέρα των μετακινήσεων του Δήμου.

Ο ρόλος σας θα είναι συμβουλευτικός καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου, καθώς και κατά τη διάρκεια υλοποίησης των επιμέρους δράσεων που θα περιλαμβάνει.

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

Οι κάτωθι υπογράφωντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είμαστε σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων, σχετικοί με τους όμορους ΟΤΑ ή την ανώτερη βαθμίδα ΟΤΑ, σχετικοί με τον έλεγχο των μετακινήσεων ή τον έλεγχο των έργων, σχετικοί με κρίσιμους φορείς (επιμελητήρια, εμπορικές και

επαγγελματικές ενώσεις, εκπαιδευτικούς φορείς,) ή και εκπρόσωποι αστικών εταιρειών, συλλόγων, οργανώσεων σχετικών με κρίσιμα θέματα μετακινήσεων, προσβασιμότητας στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας συμφωνούμε στα παρακάτω:

1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και σε συνεχή διαβούλευση με την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω δύο βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Βιώσιμης Κινητικότητας, να υπηρετούν τις Πολεοδομικές Πολιτικές και να σέβονται τις ευαισθησίες των Δημόσιων Χώρων του Δήμου:

- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής,
- Εφαρμογή των περιβαλλοντικά και οικονομικά βέλτιστων λύσεων.

2. Τον συντονισμό των δράσεων μας αναλαμβάνει ο Δήμαρχος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, σε συνεργασία με τους αρμόδιους υπαλλήλους των υπηρεσιών του Δήμου και σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του δήμου.

3. Κάθε ένας από εμάς τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο ή και αναπληρωτή εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της Στρατηγικής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ.

4. Ο δήμος, μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων έως και το πέρας του Σταδίου 3 της εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με το Ν.4784/2021. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών καθόλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Κάθε νέο μέλος που εισέρχεται στο Δίκτυο Φορέων επικαιροποιείται ο πίνακας του Δικτύου στην κεντρική ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

5. Ειδικότερα ο σχεδιασμός στον οποίο δεσμευόμαστε να συνδράμουμε ως φορείς, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα:

- Είναι φιλικές σε όλους τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων εν γένει ατόμων και άλλων ευάλωτων χρηστών (π.χ. παιδιά), εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές.
- Συμβάλλουν με τον βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του δήμου, τονώνουν την ελκυστικότητά του και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.
- Οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων καθώς και θα ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις ως προς το

θόρυβο. Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός, θα προωθηθούν η χρήση φιλικών προς στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφορών καθώς και η χρησιμοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

- Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.

- Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας τη βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.

- Βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων μεταφορών.

- Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.

- Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.

6. Το δίκτυο φορέων θα λειτουργεί σύμφωνα με το αρ. 6 του νόμου 4784/2021. Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός.

Ειδικότερα οι συμμετέχοντες στο δίκτυο φορέων συμφωνούμε να:

α) παρέχουμε στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,

β) συμμετέχουμε στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος- φορέα,

γ) υποστηρίζουμε το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων (Στάδια 1 έως 5) και φάσεων (Α και Β) του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις μας κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

7. Το δίκτυο φορέων θα συμμετέχει σε όλες τις διαβουλευτικές διαδικασίες που προβλέπονται από το νόμο για την ομαλή διεξαγωγή του ΣΒΑΚ ενώ θα είναι και σε διαρκή επαφή με την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του δήμου.

8. Το παρόν σύμφωνο μετά την υπογραφή του από κάθε φορέα αναρτάται στη δημόσια ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος.

Όνομα Φορέα

Όνομα εκπροσώπου Φορέα

Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

Χαρακτηριστικό των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που τα διαφοροποιούν από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες είναι ότι τα όρια μελέτης δεν καθορίζονται από διοικητικές χωρικές διαιρέσεις ή διαιρέσεις στο πλαίσιο θεσμικών ευθυνών. Αντίθετα γίνεται προσπάθεια - χωρίς να ληφθούν υπ' όψη τέτοιοι περιορισμοί - να μελετηθεί η κινητικότητα που σχετίζεται με την εξεταζόμενη πόλη, να διερευνηθούν οι αφετηρίες και προορισμοί όλων των μετακινήσεων και να παρθούν κυκλοφοριακά μέτρα και να γίνουν ρυθμίσεις σε όλη την έκταση που επηρεάζει την κινητικότητα στη μελετώμενη πόλη. Η περιοχή αυτή ονομάζεται λειτουργικά αστική περιοχή (functional urban area) και καθορίζει τα όρια μελέτης ανεξάρτητα εάν ανήκουν στην ευθύνη της τοπικής αυτοδιοίκησης που αναθέτει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Εάν ανήκουν στην ευθύνη άλλου φορέα προτείνεται η συνεργασία με το φορέα αυτό, ώστε να παρθούν μέτρα που θα αντιμετωπίσουν τα κυκλοφοριακά θέματα στη ρίζα τους.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban-mobility/urban-mobility-actions/sustainable-urban_en):

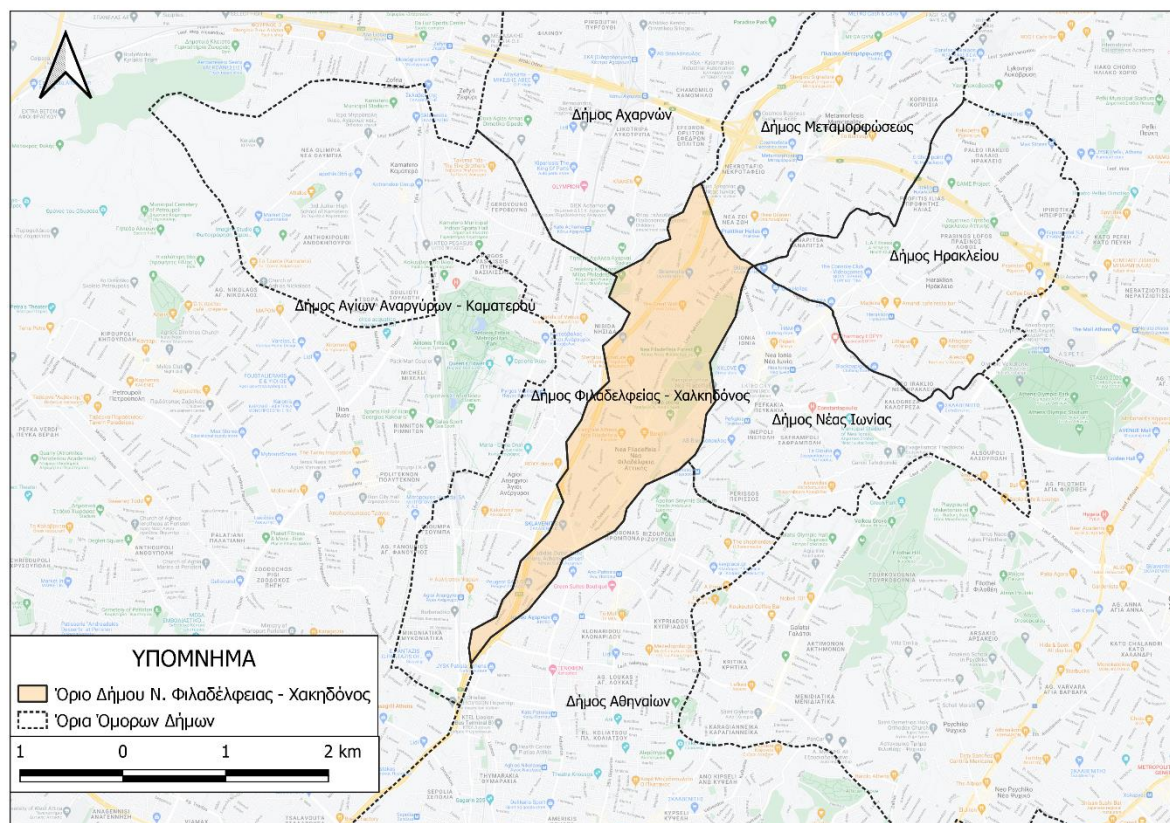
Ως ακρογωνιαίο λίθο της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνιστά σθεναρά στις ευρωπαϊκές πόλεις όλων των μεγεθών να υιοθετήσουν την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP). Αυτές μπορούν να βελτιώσουν σημαντικά τη συνολική ποιότητα ζωής των κατοίκων αντιμετωπίζοντας μείζονες προκλήσεις, όπως η συμφόρηση, η ατμοσφαιρική/ηχορύπανση, η κλιματική αλλαγή, τα οδικά ατυχήματα, η αντιαισθητική στάθμευση στο δρόμο και η ενσωμάτωση νέων υπηρεσιών κινητικότητας. Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (SUMP) εξετάζει ολόκληρη τη λειτουργικά αστική περιοχή (functional urban area) και προβλέπει συνεργασία σε διάφορους τομείς πολιτικής, σε διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, με τους κατοίκους της περιοχής και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς.»

Σύμφωνα με το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνηση ΣΒΑΚ (παράγραφος 2 άρθρου 2 Νόμου 4784/2021 - ΦΕΚ 40/Α/16.3.2021) ως «Περιοχή Παρέμβασης του ΣΒΑΚ» ορίζεται κατ' αρχάς περιοχή εντός των διοικητικών ορίων του φορέα εκπόνησης. Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται «η περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα μέτρα του Σ.Β.Α.Κ. **εντός των ορίων της οποίας ο φορέας εκπόνησης ασκεί την κατά τόπον αρμοδιότητά του.** Η περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται κατά την προετοιμασία του Σ.Β.Α.Κ. και **μπορεί να εκτείνεται και πέραν των διοικητικών ορίων ενός ΟΤΑ α' ή β' βαθμού, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο προς εξυπηρέτηση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας.** Σε αυτή την περίπτωση καταρτίζεται ενιαίο Σ.Β.Α.Κ. από τους ΟΤΑ α' βαθμού ή τους ΟΤΑ α' και β' βαθμού ...».

Ο δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, οπότε αναμένεται να έχει ισχυρές λειτουργικές σχέσεις με τη γύρω περιοχή και το

μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους.

Ο δήμος της Νέας Φιλαδέλφειας συγκεντρώνει αρκετούς πόλους που αποτελούν σημεία αναφοράς όχι μόνο για το δήμο, αλλά και για όλους τους όμορους δήμους της βορειοδυτικής Αττικής. Ίσως ο πιο σημαντικός πόλος του δήμου με εμβέλεια σε όλη την Αττική και όχι μόνο είναι το γήπεδο της Νέας Φιλαδέλφειας, που έχει αναπλαστεί πρόσφατα και αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά γήπεδα της Αττικής με την ομάδα που έχει έδρα στο γήπεδο αυτό (ΑΕΚ) να αποτελεί μία από τις πιο γνωστές ομάδες της Ελλάδος. Η ανάπλαση του γηπέδου έχει συνδυαστεί με ανάδειξη της τοπικής ταυτότητας της περιοχής. Ο δήμος της Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αποτελεί σημείο εγκατάστασης προσφύγων από τη Μικρά Ασία μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή. Το γήπεδο έχει στολιστεί με εικόνες και σύμβολα που παραπέμπουν στην ταυτότητα των κατοίκων της περιοχής, ενώ και το σήμα της ομάδας που δεσπόζει στο γήπεδο (ο δικέφαλος αετός) παραπέμπει στην ισχύ της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας που αποτελούσε το κράτος-αναφορά των ελληνικών πληθυσμών της Μικράς Ασίας που διατήρησαν την ταυτότητά τους παρ' όλη την κυριαρχία των Οθωμανών στην περιοχή. Το γήπεδο έχει μετατρέψει μία αθλητική δραστηριότητα σε μία πολιτιστική αναφορά για όλους τους κατοίκους της Αττικής που η οικογενειακή τους ιστορία παραπέμπει στη Μικρά Ασία, αποτελεί κατά συνέπεια και αθλητικό και πολιτιστικό πόλο για όλη την Αττική. Το γήπεδο έχει κατασκευαστεί στο νότιο άκρο του Άλσους της Νέας Φιλαδέλφειας που αποτελεί και αυτό σημαντικό πόλο αναψυχής για όλους τους όμορους δήμους (Νέα Ιωνία, Μεταμόρφωση, Ηράκλειο, Αχαρνές), καθώς δεν υπάρχει στους δήμους αυτούς μία τόσο σημαντική δασική έκταση στην οποία να μπορούν να περπατήσουν μακριά από τις οχλήσεις του πυκνοδομημένου αστικού περιβάλλοντος που αναπόφευκτα έχει και πυκνή κυκλοφορία. Ο δήμος της Νέας Φιλαδέλφειας είναι γνωστός και για τις πρωτομαγιάτικες εκδηλώσεις οι οποίες εστιάζουν με ένα πολυήμερο και πλούσιο καλλιτεχνικό πρόγραμμα που συνδυάζεται και με την παρουσία πάγκων πλανόδιων πωλητών με έμφαση στα φυτά (εμποροπανήγυρη) στην ομορφιά της άνοιξης. Κατά συνέπεια ο δήμος είναι γνωστός για τις υπερτοπικές του εκδηλώσεις και χρήσεις γης που τον καθιστούν σημείο αναφοράς για όλη τη βορειοδυτική Αττική που γενικά στερείται τέτοιων υποδομών αναψυχής. Δεν είναι τυχαίο που νότια του άλσους έχουν αναπτυχθεί έντονες χρήσεις αναψυχής και διασκέδασης (ρεμπετάδικα, θερινά σινεμά, καφετέριες, πιτσαρίες, ψησταρίες, εστιατόρια, μπαρ) που δημιουργούν μοναδική ζωή - ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες – και δημιουργούν ως σύνολο με το γήπεδο και το άλσος ένα μοναδικό υπερτοπικό πόλο.



Εικόνα 1: Διοικητικά όρια δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps

Ο δήμος οριοθετείται δυτικά από το ποτάμι του Κηφισού, παράλληλα στον οποίο έχει χαραχθεί ο ευρωπαϊκής σημασίας αυτοκινητόδρομος Νέα Εθνική Οδός (ΝΕΟ) Αθήνα – Θεσσαλονίκη (Ε75), που αποτελεί και το δυτικό κλάδο του σημαντικότερου δακτυλίου της Αθήνας (Εθνική Οδός – Αττική Οδός – Περιφερειακή Υμηττού). Το γεγονός ότι ο δήμος αγκαλιάζεται από ένα σημαντικό οδικό δακτύλιο περιορίζει την παρουσία της διαμπερούς κυκλοφορίας εντός του δήμου, άλλωστε οι αρτηρίες του εσωτερικού οδικού δικτύου του δήμου έχουν μικρή κυκλοφοριακή ικανότητα: α) λεωφόρος Δεκελείας που συνδέει το δήμο με τη Μεταμόρφωση βόρεια και την Αθήνα νότια και κινείται παράλληλα στην Εθνική Οδό, β) Άξονας Πίνδου - Φωκών που συνδέει το δήμο με τις Αχαρνές και τη Νέα Ιωνία. Η λεωφόρος Δεκελείας αποτελεί τη ραχοκοκαλιά του δήμου, καθώς ο δήμος είναι μακρόστενος και αναπτύσσεται στον άξονα βορά – νότου και η λεωφόρος Δεκελείας είναι η αρτηρία που παραδοσιακά (πριν την κατασκευή της Νέας Εθνικής Οδού) διέτρεχε τον αστικό πυρήνα της περιοχής. Για το λόγο αυτό όλες οι κεντρικές χρήσεις έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος της λεωφόρου Δεκελείας. Είναι πρωτοποριακό για την εποχή που διαμορφώθηκε ότι η κυκλοφοριακή της ικανότητα κρατήθηκε μικρή (μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση) προκειμένου να δημιουργηθούν εκατέρωθεν της οδού μεγάλα πεζοδρόμια. Ιδιαίτερα το ανατολικό πεζοδρόμιο της λεωφόρου έχει τόσο μεγάλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά που ουσιαστικά αποτελεί έναν πράσινο άξονα που συνδέει

το άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας με τις κεντρικές χρήσεις γης που έχουν αναπτυχθεί κατά μήκος της λεωφόρου νότια του άλσους.

Το ποτάμι του Κηφισού σε συνδυασμό με τη Νέα Εθνική Οδό δημιουργούν ένα σημαντικό φράγμα για πεζούς αλλά και εποχούμενους με αποτέλεσμα οι συνδέσεις του δήμου με τον όμορο δήμο Αγίων Αναργύρων – Καματερού να είναι ουσιαστικά δύο, όσες οι ισάριθμες γέφυρες που επιτρέπουν τη διάσχιση της Εθνικής Οδού. Μία στη συνοικία της Ανάκασας (γέφυρα Βρυούλων), που ενώνει τη συνοικία αυτή των Αγίων Αναργύρων με το κέντρο της Νέας Φιλαδέλφειας και μία στο νότιο τμήμα του δήμου (δημοτική ενότητα Νέας Χαλκηδόνας – οδός Αγίων Αναργύρων) που ενώνει τη Νέα Χαλκηδόνα με το κέντρο των Αγίων Αναργύρων. Η πρώτη σύνδεση έχει μικρότερη κυκλοφοριακή σημασία, καθώς εκατέρωθεν της γέφυρας το οδικό δίκτυο και των Αγίων Αναργύρων και της Νέας Φιλαδέλφειας είναι στενό με αποτέλεσμα και οι δύο δήμοι να έχουν πάρει μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης της γέφυρας αυτής για την εξυπηρέτηση διαμπερών ροών. Ουσιαστικά δηλαδή στον άξονα ανατολής δύσης υπάρχουν δύο κύριοι άξονες κίνησης οχημάτων: άξονας Πίνδου – Φωκών και άξονας Αγίων Αναργύρων. Για τους πεζούς υπάρχουν κάποιες επιπρόσθετες δυνατότητες διάσχισης της ΝΕΟ και του Κηφισού στο σημείο συμβολής της οδού Αχαρνών με τη ΝΕΟ (κοντά στο Σκλαβενίτη στη Δημοτική Ενότητα Νέας Χαλκηδόνας), στην Ανάκασα και στον παλιό ισόπεδο κόμβο της Νέας Φιλαδέλφειας που καταργήθηκε για τα οχήματα και διατηρήθηκε μόνο οι δυνατότητα διάσχισής του από τους πεζούς μέσω γέφυρας κοντά στον Κόκκινο Μύλο στο Σκλαβενίτη που βρίσκεται στη δημοτική ενότητα Νέας Φιλαδέλφειας. Οπότε η γειτονιά του Κόκκινου Μύλου που βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο του δήμου, δυτικά της Εθνικής Οδού έχει κακή προσεγγισιμότητα προς το Άλσος και το κέντρο του δήμου. Ανάλογα προβλήματα επικοινωνίας με το δήμο έχει και η στενή λωρίδα κατοικίας στο νότιο άκρο του δήμου που ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Νέας Χαλκηδόνας και οριοθετείται ανατολικά από την Εθνική Οδό και δυτικά από τη μπαζωμένη παλιά κοίτη του Κηφισού, η οποία περιοχή εξυπηρετείται λειτουργικά από το δήμο Αγίων Αναργύρων- Καματερού και όχι από το δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Το φράγμα της Εθνικής Οδού και του ποταμού δημιουργούν δυσκολίες προσπέλασης και προς το μητροπολιτικό πάρκο «Αντώνης Τρίτσης» του δήμου Ιλίου που βρίσκεται πολύ κοντά στη Νέα Φιλαδέλφεια.

Καθώς η εμπορική δραστηριότητα στο δήμο δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένη αναμένεται ότι οι γειτονίες του δήμου εξυπηρετούνται από τον όμορο δήμο της Νέας Ιωνίας που έχει αναπτύξει ένα πολύ σημαντικό εμπορικό κέντρο με εμβέλεια σε όλη τη βορειοδυτική Αττική.

Ο κυριότερος υπερτοπικός πόλος εμπορίου, υπηρεσιών, διοίκησης και αναψυχής είναι βέβαια το κέντρο της Αθήνας, όπου κατευθύνεται η πλειονότητα των εργαζομένων που κατοικούν εντός του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Ως προς τις υποδομές εναλλακτικών του αυτοκινήτων μέσων βιώσιμης κινητικότητας, ο δήμος δε διαθέτει κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς που να τον διασχίζει που θα εξασφάλιζε γρήγορη επικοινωνία

προς τους όμορους πόλους μετακινήσεων, αλλά έχει μόνο λεωφορειακή εξυπηρέτηση (με λεωφορεία πετρελαιοκίνητα, φυσικού αερίου και ηλεκτροκίνητα – τρόλεϊ) κυρίως κατά μήκος της οδού Δεκελείας που συνδέει το δήμο με το κέντρο της Αθήνας. Ο άξονας Νέας Φιλαδέλφειας – Αθήνα κατά μήκος της λεωφόρου Δεκελείας έχει πολύ καλή εξυπηρέτηση και πυκνά δρομολόγια. Αραιότερα λεωφορειακά δρομολόγια συνδέουν το κέντρο του δήμου απευθείας με τη Νέα Ιωνία, το Χαλάνδρι, την Αγία Παρασκευή, τη Μεταμόρφωση, την Κηφισιά και τους Αγίους Αναργύρους. Οι νοτιοανατολικές συνοικίες του δήμου βρίσκονται στην εμβέλεια των σταθμών της γραμμής 1 του μετρό (ΗΣΑΠ- ηλεκτρικός) «Άνω Πατήσια» και «Περισσός», ο οποίος εξασφαλίζει γρηγορότερη σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, αλλά και με περιοχές που δεν έχουν λεωφορειακή σύνδεση όπως ο Πειραιάς, το Μοσχάτο, η Καλλιθέα, το Ηράκλειο και το Μαρούσι. Υπάρχει δημοτική συγκοινωνία με αραιά ωστόσο δρομολόγια που συνδέει και άλλες περιοχές του δήμου (όπως ο Κόκκινος Μύλος και το κέντρο του δήμου) με τους σταθμούς του ΗΣΑΠ.

Τέλος υπάρχει υποδομή ποδηλάτου εντός του άλσους της Νέας Φιλαδέλφειας που συνδέει το κέντρο της Νέας Φιλαδέλφειας με το βορειοανατολικό άκρο του δήμου (κοντά στο Ηράκλειο, τη Μεταμόρφωση και τη Νέα Ιωνία).

Έγινε προσπάθεια ακριβούς χαρτογράφησης των αλληλεπιδράσεων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας με τις γειτονικές περιοχές. Για το σκοπό αυτό αξιοποιήθηκαν στοιχεία από την ΕΛΛ.ΣΤΑΤ. του 2011 για το δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας που καταγράφουν τον τόπο εργασίας των κατοίκων.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης των στοιχείων της ΕΛΛ.ΣΤΑΤ φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (δεν αναφέρονται μεμονωμένα οι δήμοι εργασίας στους οποίους μετακινούνται λιγότεροι από 200 εργαζόμενοι του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας). Όπως φαίνεται από τον πίνακα το 21,9 % των εργαζομένων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας δε χρειάζεται να μετακινηθεί εκτός δήμου για εργασία. Είναι ένα υψηλό ποσοστό για τα δεδομένα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας όπου οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ δήμων είναι σημαντικές. Οι ενδοδημοτικές μετακινήσεις αποτελούν τις μετακινήσεις στις οποίες κυρίως στοχεύουν οι πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, καθώς έχουν μικρό μήκος και μπορούν να γίνουν πεζή ή με ποδήλατο. Ωστόσο δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι σχεδόν το 80 % των κατοίκων του δήμου που είναι εργαζόμενοι πρέπει να μετακινηθούν εκτός των ορίων του δήμου. Πρέπει πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας να εφαρμοστούν και στους δήμους προς τους οποίους μετακινούνται οι εργαζόμενοι. Διότι εάν στον προορισμό του ο εργαζόμενος που κατοικεί στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας δεν εξασφαλίζει ποιότητα μετακίνησης με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα, αναγκαστικά θα στραφεί προς το αυτοκίνητο για τη μετακίνηση του επιβαρύνοντας το περιβάλλον του δήμου στον οποίο ζει.

Αντίστοιχη είναι και η εικόνα των εργαζομένων που διαμένουν σε άλλες περιοχές και εργάζονται στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, όπως φαίνεται στον δεύτερο πίνακα και στη δεύτερη εικόνα.

Η γεωγραφία των μετακινήσεων για εργασία αναλύθηκε διότι γι' αυτήν έχουμε τα πιο πρόσφατα στοιχεία (2011). Αντίθετα στοιχεία συνολικά για τις μετακινήσεις έχουμε από το 2006, όταν το συγκοινωνιακό σύστημα της Αθήνας είχε πολύ μικρότερο δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς που εμποδίζει την εξάπλωση των μετακινήσεων στο χώρο. Οι μετακινήσεις για εργασία αποτελούν και τις μετακινήσεις που είναι πιο ανελαστικές και η γεωγραφία τους είναι πιο δύσκολο να επηρεαστεί από την εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.

Εάν θεωρήσουμε ότι το ποδήλατο έχει εμβέλεια περίπου 7 χλμ., τότε προκύπτει ότι οι δήμοι Αθηναίων, Γαλατσίου, Περιστερίου, Πετρούπολης, Ιλίου, Αγίων Αναργύρων - Καματερού, Φυλής, Αχαρνών, Μεταμόρφωσης, Πεύκης – Λυκόβρυσης, Νέας Ιωνίας, Φιλοθέης – Ψυχικού, Χαλανδρίου συμπεριλαμβάνονται σε αυτή.

Πίνακας 3: Κατανομή εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (ΝΦ – ΝΧ) ως προς το δήμο εργασίας

Δήμος Διαμονής	Δήμος Εργασίας	Απόσταση πολεοδομικού κέντρου δήμου εργασίας από κέντρο δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (χλμ.)	Εργαζόμενοι	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (%)
ΝΦ -ΝΧ	Αθηναίων	5,9	3097	22,6
ΝΦ -ΝΧ	Νέα Φιλαδέλφεια – Νέα Χαλκηδόνα	0	3002	21,9
ΝΦ -ΝΧ	Αμαρουσίου	7,8	587	4,3
ΝΦ -ΝΧ	Νέας Ιωνίας	1,9	520	3,8
ΝΦ -ΝΧ	Αχαρνών	5,5	502	3,7
ΝΦ -ΝΧ	Μεταμορφώσεως	3,9	467	3,4
ΝΦ -ΝΧ	Κηφισιάς	8,7	441	3,2

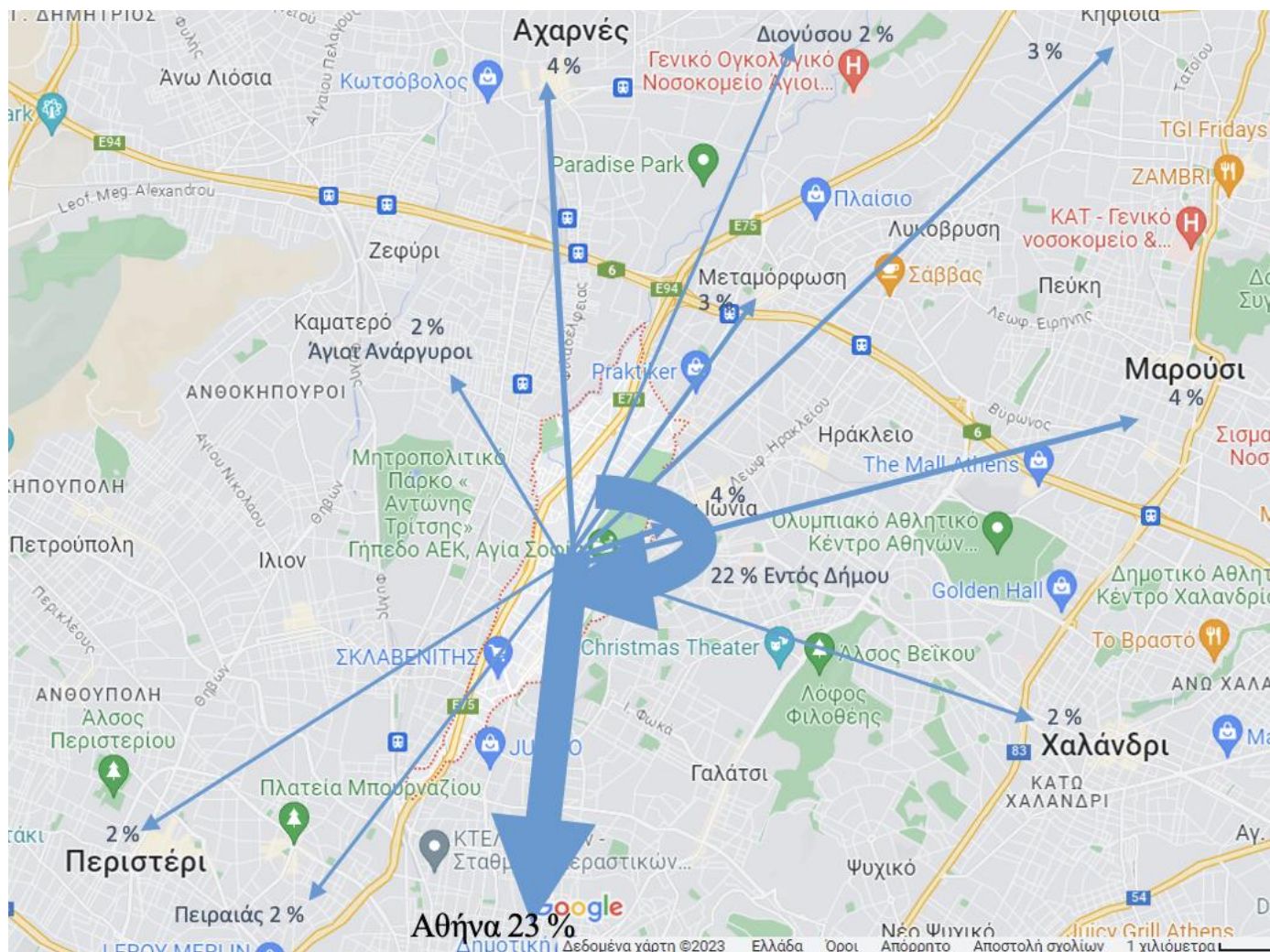
Δήμος Διαμονής	Δήμος Εργασίας	Απόσταση πολεοδομικού κέντρου δήμου εργασίας από κέντρο δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (χλμ.)	Εργαζόμενοι	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (%)
ΝΦ -NX	Πειραιώς	14,2	240	1,8
ΝΦ -NX	Χαλανδρίου	6,3	240	1,8
ΝΦ -NX	Διονύσου	15,3	226	1,6
ΝΦ -NX	Αγίων Αναργύρων - Καματερού	4,1	220	1,6
ΝΦ -NX	Περιστερίου	5,5	211	1,5
ΝΦ - NX	Λοιποί δήμοι ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών (Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Βριλησίων, Ηρακλείου, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Παπάγου – Χολαργού, Ψυχικού – Φιλοθέης)	5,9	743	5,4
ΝΦ-NX	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων- Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης- Βούλας-Βουλιαγμένης)	14,3	515	3,8
ΝΦ-NX	ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών	15,3	442	3,2
ΝΦ- NX	ΠΕ Δυτικής Αττικής	25,4	340	2,5

Δήμος Διαμονής	Δήμος Εργασίας	Απόσταση πολεοδομικού κέντρου δήμου εργασίας από κέντρο δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (χλμ.)	Εργαζόμενοι	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (%)
NΦ-NX	Λοιποί δήμοι ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών (Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Ίλιον, Πετρούπολη, Χαϊδάρη)	8,0	281	2,1
NΦ-NX	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	8,7	212	1,5
NΦ-NX	Λοιποί δήμοι ΠΕ Πειραιά (Κερατσινίου – Δραπετσώνας, Κορυδαλλού, Νικαίας-Άγιου Ιωάννη Ρέντη, Περάματος)	14,4	143	1,1
NΦ - NX	Σύνολο Περιφέρειας Αττικής (πλην ΠΕ Νήσων)		12429	90,6

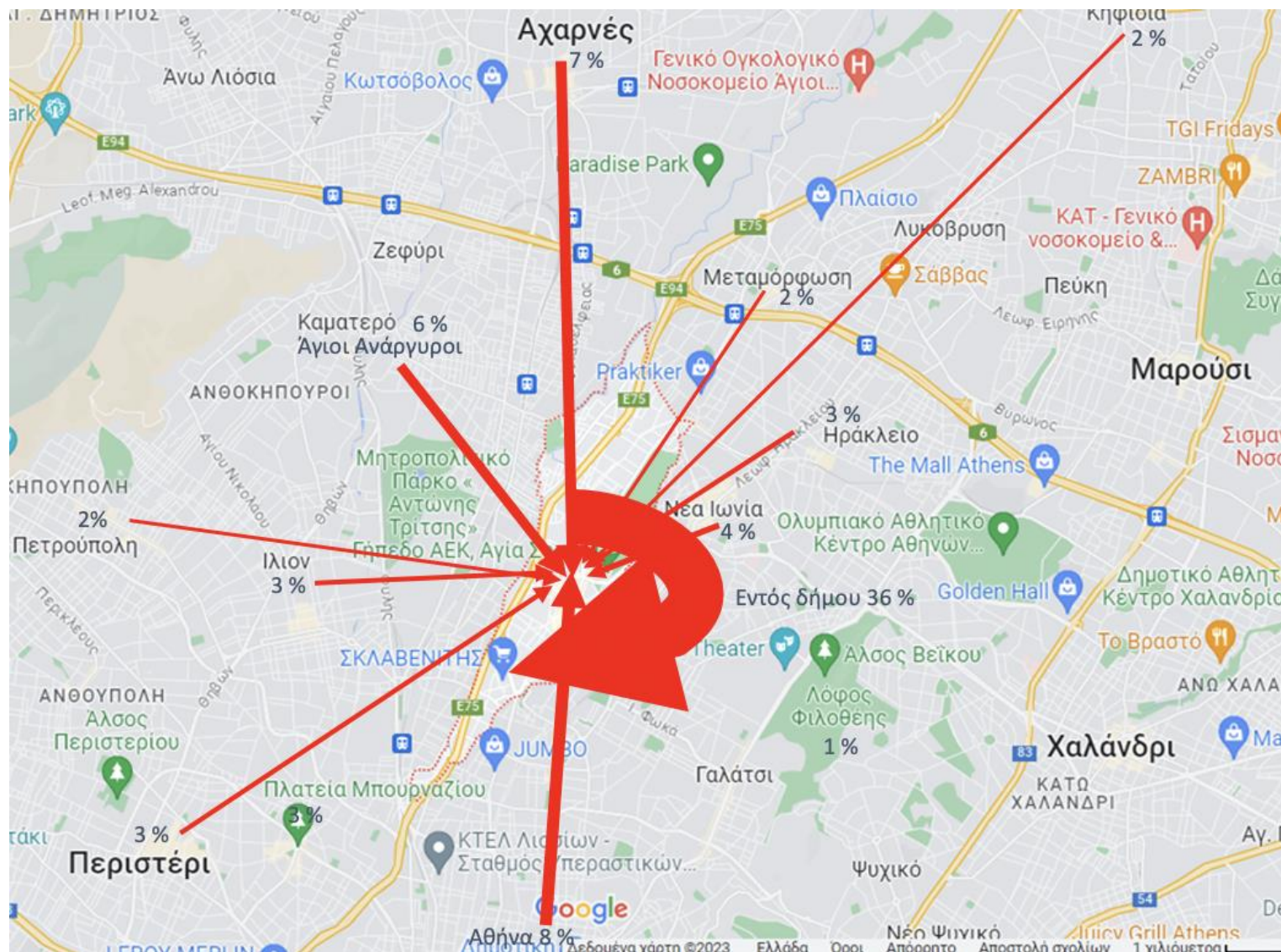
Πίνακας 4: Κατανομή εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο ΝΦ - ΝΧ ως προς το δήμο κατοικίας

Δήμος Εργασίας	Δήμος Κατοικίας	Απόσταση πολεοδομικού κέντρου δήμου κατοικίας από κέντρο δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (χλμ.)	Εργαζόμενοι	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (%)
ΝΦ -ΝΧ	Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	0	3002	36,0
ΝΦ -ΝΧ	Αθηναίων	5,9	686	8,2
ΝΦ -ΝΧ	Αχαρνών	5,5	559	6,7
ΝΦ -ΝΧ	Αγίων Αναργύρων - Καματερού	4,1	480	5,8
ΝΦ-ΝΧ	Νέας Ιωνίας	1,9	370	4,4
ΝΦ -ΝΧ	Ιλίου	3,3	246	3,0
ΝΦ -ΝΧ	Ηρακλείου	3,2	223	2,7
ΝΦ -ΝΧ	Περιστερίου	5,5	214	2,6
ΝΦ -ΝΧ	Μεταμορφώσεως	3,9	197	2,4
ΝΦ -ΝΧ	Κηφισιάς	8,7	170	2,0
ΝΦ -ΝΧ	Πετρούπολης	6,0	153	1,8
ΝΦ - ΝΧ	Λοιποί δήμοι ΠΕ Βόρειου Τομέα Αθηνών (Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Βριλησίων, Λυκόβρυσης- Πεύκης, Παπάγου – Χολαργού, Ψυχικού – Φιλοθέης, Χαλανδρίου, Αμαρουσίου)	9,2	512	6,1

Δήμος Εργασίας	Δήμος Κατοικίας	Απόσταση πολεοδομικού κέντρου δήμου κατοικίας από κέντρο δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (χλμ.)	Εργαζόμενοι	Ποσοστό επί του συνόλου των εργαζομένων που εργάζονται στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (%)
NΦ-NX	Λοιποί δήμοι Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Ζωγράφου, Γαλατσίου, Βύρωνα, Δάφνης – Υμηττού, Ηλιούπολης, Καισαριανής)	8,7	367	4,4
NΦ-NX	Λοιποί δήμοι ΠΕ Ανατολικής Αττικής (Διονύσου, Κρωπίας, Λαυρεωτικής, Μαραθώνος, Μαρκοπούλου Μεσογαίας, Παιανίας, Παλλήνης, Ραφήνας-Πικερμίου, Σαρωνικού, Σπάτων- Αρτέμιδος, Ωρωπού, Βάρης-Βούλας- Βουλιαγμένης)	14,3	326	3,9
NΦ-NX	ΠΕ Νότιου Τομέα Αθηνών	15,3	256	3,1
NΦ-NX	ΠΕ Πειραιώς	14,2	211	2,5
NΦ - NX	Λοιποί Δήμοι ΠΕ Δυτικού Τομέα (Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Χαϊδάρη)	8,0	130	1,6
NΦ-NX	ΠΕ Δυτικής Αττικής	25,4	116	1,4
NΦ-NX	Σύνολο Περιφέρειας Αττικής (πλην Νήσων)		8218	98,6



Εικόνα 2: Κατανομή δήμου εργασίας των εργαζομένων που διαμένουν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας



Εικόνα 3: Κατανομή δήμου διαμονής ανθρώπων που εργάζονται στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Σύμφωνα με τον Πίνακας 3 τα 2/3 των εργαζομένων που κατοικούν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας εργάζονται εντός εμβέλειας ποδηλάτου. Επιπλέον σύμφωνα με τον Πίνακας 4, 3 στους 4 εργαζομένους που εργάζονται στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας έχει τον τόπο κατοικίας του εντός εμβέλειας ποδηλάτου. Έχει λοιπόν κρίσιμη σημασία η διαδημοτική συνεργασία του δήμου με τους δήμους εντός εμβέλειας ποδηλάτου, ώστε τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας να συντονιστούν στο ζήτημα της δημιουργίας ποδηλατικών δικτύων, ώστε να εξασφαλιστούν διαδημοτικές γραμμές για τους ποδηλάτες που θα δημιουργήσουν ασφαλείς συνθήκες για την κίνηση με ποδήλατο ή με άλλα μέσα μικροκινητικότητας (για παράδειγμα ηλεκτρικό πατίνι).

Όπως προκύπτει από τους πίνακες, η κινητικότητα στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας επηρεάζεται κυρίως από τους παρακάτω γειτονικούς δήμους:

α) Από το **δήμο Αθηναίων**, στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 23 % των εργαζομένων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και από τον οποίο προέρχεται το 8 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

β) Από το **δήμο Αχαρνών** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 7 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

γ) Από το **δήμο Νέας Ιωνίας** στον οποίο κατευθύνεται για εργασία περίπου το 4 % των εργαζομένων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και από τον οποίο προέρχεται περίπου το 4 % των ανθρώπων που η εργασία τους έχει έδρα το δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Οι υπόλοιποι δήμοι συνεισφέρουν σε μικρότερο βαθμό στο πρόβλημα μετακινήσεων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Οι δήμοι Αθηναίων, Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων, Ηρακλείου Αττικής και Νέας Ιωνίας έχουν εκπονήσει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Οι δήμοι Νέας Ιωνίας και Αθηναίων έχουν ένα πλήρες δίκτυο μέτρων σταθερής τροχιάς εντός της έκτασής τους που καλύπτει μία μεγάλη περιοχή των δήμων. Οπότε εάν η εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας εντός των ορίων του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας έχει ως στόχο να κατευθύνει με αξιοπιστία, άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα τους δημότες με εναλλακτικά του αυτοκινήτου μέσα στους σταθμούς του μετρό, τότε επιτυγχάνεται ενίσχυση της χρήσης μέσων συλλογικής μεταφοράς μεταξύ των δήμων Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, Νέας Ιωνίας και Αθηναίων χωρίς να απαιτείται διαδημοτική συνεργασία. Ο δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας όμως πρέπει να μελετήσει τις προτάσεις των γειτονικών ΣΒΑΚ που αφορούν τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών, ώστε οι προτάσεις του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας να μην έρχονται σε σύγκρουση με αυτές των όμορων δήμων.

Η προσπάθεια δημιουργίας συνθηκών επικοινωνίας και συντονισμού με τους δήμους που συνορεύουν με το δήμο, δηλαδή με τους δήμους Μεταμόρφωσης, Ηρακλείου, Νέας Ιωνίας, Αθηναίων, Αχαρνών και Αγίων Αναργύρων - Καματερού είναι δύσκολη, πρέπει όμως να δρομολογηθεί, διότι σε μία μητροπολιτική περιοχή υπάρχουν αλληλεπιδράσεις μεταξύ γειτονικών περιοχών και δε νοείται μετάβαση στη βιώσιμη κινητικότητα χωρίς συνέχεια των δικτύων μεταξύ των δήμων.

Συμπερασματικά για την περιοχή παρέμβασης:

1. Αυτή πρέπει κατ' αρχήν να περιλαμβάνει το σύνολο της έκτασης του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.
2. Καθώς είναι υπό ολοκλήρωση ή έχουν ολοκληρωθεί τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στους όμορους δήμους Αχαρνών, Ηρακλείου Αττικής, Μεταμόρφωσης, Αθηναίων και Νέας Ιωνίας πρέπει το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας να προσαρμοστεί στα σχέδια αυτά, ώστε οι υποδομές μεταξύ των δήμων να έχουν συνέχεια. Στην περίπτωση αυτή θα μπορούσε να εκπονηθεί το ΣΒΑΚ χωρίς να χρειάζεται να οριστεί η περιοχή παρέμβαση εκτός των ορίων του δήμου.
3. Σε κάθε περίπτωση εάν κριθεί ότι τα ΣΒΑΚ των όμορων δήμων έχουν χαράξει τα δίκτυά τους με τρόπο που να μην είναι δυνατόν να επεκταθούν στο δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας θα πρέπει να οριστεί η περιοχή παρέμβασης εκτός των ορίων του δήμου με συμμετοχή στην ομάδα εργασίας εκπροσώπων από τους δήμους αυτούς, ώστε να είναι δυνατόν να προσφερθούν στους δημότες του δήμου, αλλά και των όμορων περιοχών δίκτυα βιώσιμης κινητικότητας ποιοτικά, ανταγωνιστικά της εξυπηρέτησης που προσφέρει το αυτοκίνητο, τα οποία είναι προσανατολισμένα στη διαδημοτική εξυπηρέτηση και δεν επηρεάζονται από διοικητικές διαιρέσεις.

Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών / εθνικών σχεδίων και στρατηγικών

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζονται συνοπτικά οι βασικοί σχεδιασμοί που επηρεάζουν το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Η στρατηγική και οι στόχοι ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονείται στα όρια μια αστικής περιοχής, αλλά και γενικότερα ενός οποιοδήποτε σχεδίου που έχει ως αντικείμενο τη διαχείριση της κινητικότητας και το συγκοινωνιακό/ πολεοδομικό/ περιβαλλοντικό σχεδιασμό, θα πρέπει να συμμορφώνεται και να κατευθύνεται/ επηρεάζεται από τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πρόκειται δηλαδή για κείμενα στρατηγικής – πολιτικής τα οποία έχουν προετοιμαστεί σε διάφορα διοικητικά επίπεδα, όπως ο Δήμος, η Περιφέρεια, το Υπουργείο, Επιμέρους φορείς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ή Παγκόσμιοι φορείς. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται η ικανοποίηση και ευρύτερων εθνικών και διεθνών απαιτήσεων για ζητήματα αστικής κινητικότητας.

Κατά συνέπεια οι βασικές αρχές στις οποίες μπορεί και πρέπει να στηρίζεται η διαμόρφωση του περιεχομένου και των στόχων ενός σχεδίου που βασίζεται στη κινητικότητα είναι οι αρχές και κατευθύνσεις που απορρέουν από τις κάτωθι πολιτικές και σχέδια κατά περίπτωση.

Διακήρυξης της Στοκχόλμης [1972]

Το 1972 στη Διάσκεψη της Στοκχόλμης, το δικαίωμα σε ένα υγιές περιβάλλον αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά ρητά σε ένα διεθνές έγγραφο περιβαλλοντικού δικαίου. Το συνέδριο υιοθέτησε αυτό που είναι γνωστό ως Διακήρυξη της Στοκχόλμης και αποτελείται από τρεις πράξεις μη δεσμευτικού περιεχομένου: Α) ψήφισμα για τις θεσμικές και οικονομικές ρυθμίσεις, β) δήλωση που περιέχει 26 αρχές και γ) ένα σχέδιο δράσης που περιέχει 109 συστάσεις.

Η Διάσκεψη της Στοκχόλμης θεωρείται ένα σημαντικό σημείο εκκίνησης για την ανάπτυξη του περιβαλλοντικού δικαίου σε παγκόσμιο όσο και σε εθνικό επίπεδο. Η υπ' αριθμόν 1 Αρχή της Διακήρυξης της Στοκχόλμης που συνδέεται με την προστασία του περιβάλλοντος με τα πρότυπα για τα ανθρώπινα δικαιώματα, αναφέρει ρητά ότι: «ο άνθρωπος έχει το θεμελιώδες δικαίωμα της ελευθερίας, της ισότητας και των κατάλληλων συνθηκών ζωής, σε ένα περιβάλλον ποιότητας που επιτρέπει μια αξιοπρεπή ζωή και ευημερία, και αυτός φέρει σοβαρή ευθύνη για την προστασία και τη βελτίωση του περιβάλλοντος για τις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές».

Η Διάσκεψη της Στοκχόλμης επηρεάζει τη νομική και θεσμική ανάπτυξη για τις επόμενες δύο δεκαετίες. Μία από τις επιρροές της ήταν η δημιουργία του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (UNEP). Την Διάσκεψη της Στοκχόλμης ακολούθησαν σημαντικές περιφερειακές εξελίξεις, συμπεριλαμβανομένης της έγκρισης των νέων κανόνων και κανονισμών από την Ευρωπαϊκή

Κοινότητα, καθώς και τη δημιουργία μιας επιτροπής Περιβάλλοντος του Οργανισμού Οικονομικής συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).

Πράσινη Βίβλος των Μεταφορών [2007]

Όπως υποδηλώνει και το όνομα της (Πράσινη) στοχεύει στη δημιουργία Πράσινων Πόλεων, δηλαδή φιλικότερων προς το περιβάλλον με αστικές συγκοινωνίες που θα αξιοποιούν έξυπνα συστήματα μεταφορών (Intelligent Transport Systems, I.T.S.) και θα είναι προσβάσιμες σε όλες τις κοινωνικές ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά, μητέρες, άτομα με κινητικά προβλήματα και προβλήματα όρασης). Βασική προϋπόθεση για την επίτευξη αυτού του μοντέλου είναι το χτίσιμο νέας παιδείας και κουλτούρας αστικής κινητικότητας. Ενδεικτικά αναφέρονται μέτρα προς αυτήν την κατεύθυνση όπως η προώθηση εναλλακτικών μοντέλων χρήσης Ι.Χ. (car sharing, car pooling, park n' ride κ.ά.), η αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων πληροφόρησης και χρέωσης (στάθμευση, χρήση οδικής υποδομής σε περιοχές περιορισμού κυκλοφορίας) και η χρήση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα για κοντινές αποστάσεις τόσο για προσωπικές όσο και για εμπορευματικές μεταφορές.

Λευκή Βίβλος των Μεταφορών [2011]

Αποσκοπεί σε καθαρές αστικές μεταφορές και καθημερινές μετακινήσεις προς και από τον τόπο εργασίας, ώστε να επιτευχθεί μείωση κατά 50% της χρήσης Ι.Χ. συμβατικών καυσίμων στις αστικές συγκοινωνίες μέχρι το 2030 με απώτερο σκοπό την οριστική τους κατάργηση το έτος στόχο 2050. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει παράλληλα να υπάρξει στροφή των μετακινούμενων προς τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα οποία θα αξιοποιούν φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές ενέργειας αλλά και προς τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση. Επιπρόσθετα, η Λευκή Βίβλος πραγματεύεται και τη βελτίωση των διαδικασιών παράδοσης των εμπορευμάτων, ειδικότερα στο στάδιο της τελικής παράδοσης (last mile).

Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία

Είναι ο χάρτης πορείας της ΕΕ για να επιτύχει τη βιωσιμότητα της οικονομίας της. Αυτό θα συμβεί αν μετατρέψει τις κλιματικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις σε ευκαιρίες σε όλους τους τομείς πολιτικής και αν επιτύχει μια μετάβαση δίκαιη για όλους και χωρίς αποκλεισμούς.

Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία παρέχει έναν χάρτη πορείας με δράσεις που θα ενισχύσουν την αποδοτική χρήση των πόρων με τη μετάβαση σε μια καθαρή, κυκλική οικονομία, θα αποκαταστήσουν τη βιοποικιλότητα και θα μειώσουν τη ρύπανση.

Περιγράφει τις απαιτούμενες επενδύσεις και τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά εργαλεία και εξηγεί τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να εξασφαλιστεί μια μετάβαση δίκαιη και χωρίς αποκλεισμούς.

Η ΕΕ θα είναι κλιματικά ουδέτερη το 2050. Για να γίνει αυτό, η ΕΕ πρότείνει έναν ευρωπαϊκό νόμο για το κλίμα, μετατρέποντας έτσι αυτήν την πολιτική δέσμευση σε νομική υποχρέωση και ενεργοποιώντας επενδύσεις.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου θα απαιτηθεί η ανάληψη δράσης σε όλους τους τομείς της οικονομίας, όπως:

- επενδύσεις σε φιλοπεριβαλλοντικές τεχνολογίες
- στήριξη της καινοτομίας στον βιομηχανικό τομέα
- ανάπτυξη καθαρότερων, οικονομικότερων και πιο υγιεινών μορφών ιδιωτικής και δημόσιας μεταφοράς
- απανθρακοποίηση του ενεργειακού τομέα
- διασφάλιση της ενεργειακής απόδοσης των κτιρίων
- συνεργασία με διεθνείς εταίρους για τη βελτίωση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών προτύπων

Η ΕΕ θα παράσχει επίσης χρηματοδοτική στήριξη και τεχνική βοήθεια για να βοηθήσει τους πολίτες, τις επιχειρήσεις και τις περιφέρειες που πλήττονται περισσότερο από τη μετάβαση προς την πράσινη οικονομία. Η δράση αυτή αποκαλείται «Μηχανισμός Δίκαιης Μετάβασης» και θα συμβάλει στην κινητοποίηση τουλάχιστον 100 δις. ευρώ για την περίοδο 2021-2027 στις πλέον πληγείσες περιοχές. (https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_el)

Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Urbact

Αφορά τη δημιουργία ενός δικτύου (σχεδιασμού δράσης, εφαρμογής δράσεων κ μεταφοράς πρακτικών) μεταξύ των πόλεων που θα επιτρέπει την ανταλλαγή εμπειριών μέσα από προβλήματα και δυσκολίες που έχουν προκύψει και αντιμετωπιστεί καθώς και από επιτυχημένα παραδείγματα λύσεων και πρακτικών εφαρμογών. Με τον τρόπο αυτό θα ενισχυθούν οι γνώσεις και οι δεξιότητες των τοπικών αρμοδίων ως προς την εκπόνηση ολοκληρωμένων και συμμετοχικών προσεγγίσεων στην αστική ανάπτυξη. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι πλέον άλλωστε απαραίτητη συνιστώσα οποιουδήποτε στρατηγικού σχεδιασμού. Τελικός στόχος είναι επομένως η κεφαλαιοποίηση του συνόλου των γνώσεων, για τη συγκέντρωση και διάδοση εμπειρών, πρακτικών σε ένα ευρύ κοινό τοπικών φορέων.

Έκθεση Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Οδικής Ασφάλειας (European Transport Safety Council – ETSC) είναι μια ανεξάρτητη μη κερδοσκοπική οργάνωση με έδρα τις Βρυξέλλες, αφιερωμένη στη μείωση του αριθμού των τροχαίων συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό στην Ευρώπη. Το ETSC ιδρύθηκε το 1993 και παρέχει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και τα κράτη μέλη αμερόληπτη πηγή συμβουλών εμπειρογνομόνων σε θέματα ασφάλειας των μεταφορών. Διατηρεί την ανεξαρτησία της μέσω χρηματοδότησης από διάφορες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των

συνδρομών μελών, της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της στήριξης του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

Το πρόγραμμα του ETSC για τον Δείκτη Οδικής Ασφάλειας (Road Safety Performance Index - PIN) δημιουργήθηκε το 2006 ως απάντηση στον πρώτο στόχο οδικής ασφάλειας που έθεσε η Ευρωπαϊκή Ένωση για να μειώσει κατά το ήμισυ τους θανάτους από τροχαία συμβάντα μεταξύ 2001 και 2010. Το 2010, η Ευρωπαϊκή Ένωση ανανέωσε τη δέσμευσή της για μείωση των θανάτων από τροχαία συμβάντα κατά 50% έως το 2020, σε σύγκριση με τα επίπεδα του 2010.

Συγκρίνοντας τις επιδόσεις των κρατών μελών, το πρόγραμμα PIN χρησιμεύει για τον εντοπισμό και την προώθηση της βέλτιστης πρακτικής και για την επίτευξη ενός όσο το δυνατόν ασφαλέστερου συστήματος οδικών μεταφορών. Το PIN καλύπτει όλους τους συναφείς τομείς της οδικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένης της συμπεριφοράς των χρηστών του οδικού δικτύου, των υποδομών και των οχημάτων, καθώς και της χάραξης πολιτικής για την οδική ασφάλεια. Κάθε χρόνο το ETSC δημοσιεύει αναφορές (PIN Flash reports) σε συγκεκριμένους τομείς της οδικής ασφάλειας. Μια λίστα θεμάτων που καλύπτει το πρόγραμμα PIN μπορεί να βρεθεί στη διεύθυνση <http://etsc.eu/projects/pin/>.

"Ασφαλέστεροι δρόμοι, ασφαλέστερες πόλεις: πώς να βελτιώσουμε την αστική οδική ασφάλεια" είναι η 37η έκθεση του προγράμματος PIN. Η έκθεση καλύπτει 32 χώρες: τα 28 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης μαζί με το Ισραήλ, τη Νορβηγία, τη Δημοκρατία της Σερβίας και την Ελβετία.

Οι κύριες συστάσεις του ETSC προς τις πόλεις περιλαμβάνουν:

- Την υιοθέτηση μιας τοπικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, τον ορισμό στόχων οδικής ασφάλειας και την ανάθεση του κατάλληλου προϋπολογισμού για τα παραπάνω.
- Την ενσωμάτωση της οδικής ασφάλειας ως βασικό συστατικό στοιχείο στην ανάπτυξη και υλοποίηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).
- Την υιοθέτηση και την προώθηση μιας πολιτικής προτεραιότητας για τους ευάλωτες χρήστες των οδών, καθώς και την ιεράρχηση του δικτύου που βασίζεται στην ασφάλεια, την ευπάθεια και τη βιωσιμότητα. Το περπάτημα πρέπει να βρίσκεται στην κορυφή της ιεραρχίας, ακολουθούμενο από την ποδηλασία και την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Την υιοθέτηση ζωνών 30 km / h που υποστηρίζονται από μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας σε κατοικημένες περιοχές, περιοχές που χρησιμοποιούνται από πολλούς πεζούς και ποδηλάτες και στους δρόμους γύρω από τα σχολεία.
- Την καθιέρωση απαιτήσεων ασφάλειας για τα δημόσια οχήματα (π.χ. οχήματα αποβλήτων, λεωφορεία δημόσιων μεταφορών κλπ.).
- Την αίτηση για χρήση των υπόλοιπων κονδυλίων από τον προϋπολογισμό της ΕΕ για την περίοδο 2014-2020 για τη βελτίωση της ασφάλειας των αστικών οδικών υποδομών.

Οι κύριες συστάσεις του ETSC προς τα κράτη-μέλη της ΕΕ περιλαμβάνουν:

- Την συμμετοχή των εκπροσώπων των πόλεων στη θέσπιση εθνικής στρατηγικής για την οδική ασφάλεια, στόχων οδικής ασφάλειας, αλλά και στην εφαρμογή τους.
- Την ενθάρρυνση των τοπικών αρχών να υιοθετήσουν ζώνες με όριο ταχύτητας 30km/h, υποστηριζόμενη από μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας σε κατοικημένες περιοχές, περιοχές που χρησιμοποιούνται από πολλούς πεζούς και ποδηλάτες και στους δρόμους γύρω από τα σχολεία.
- Την ενθάρρυνση των πόλεων ώστε να εφαρμόσουν ασφαλείς κατευθυντήριες γραμμές σχεδιασμού υποδομών, όπως οδηγίες για μέτρα μετριασμού της κυκλοφορίας, βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις διασταυρώσεις, πύκνωση των διαβάσεων πεζών ή σχεδιασμό ποδηλατικών υποδομών. Τα κράτη μέλη της ΕΕ οφείλουν να ανανεώνουν τακτικά τις κατευθυντήριες γραμμές με βάση τις τελευταίες έρευνες και την εξέλιξη της καινοτομίας.
- Το σχεδιασμό και την εφαρμογή στρατηγικών ασφάλειας για την πεζή μετακίνηση και την ποδηλασία που περιλαμβάνουν στόχους και μέτρα υποδομής για τη βελτίωση της ασφάλειας των ποδηλατών και την προώθηση της ποδηλασίας. Τα κράτη μέλη οφείλουν να ορίσουν πρεσβευτές οδικής ασφάλειας και να δημιουργήσουν κέντρα αριστείας για την ανταλλαγή γνώσεων σε εθνικό επίπεδο.
- Την διάθεση εθνικών κονδυλίων για τη βελτίωση της αστικής οδικής ασφάλειας.

Διεθνής διάσκεψη της Βιέννης [2009]

Αντικείμενο της συγκεκριμένης διάσκεψης ήταν η αύξηση του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών στο σύνολο των μετακινήσεων. Πιο συγκεκριμένα τέθηκε ο στόχος της αύξηση κατά 200% του συγκεκριμένου μεριδίου έως το 2025, με την υποστήριξη μιας σειράς μέτρων και ενεργειών για την αναβάθμισή τους.

Εθνικό Σχέδιο Δράσης Οδικής Ασφάλειας

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια, έχει ως στόχο την μείωση των θανάτων και των σοβαρά τραυματιών κατά 50% στα επόμενα χρόνια, Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για την Οδική Ασφάλεια αναπτύσσεται σε πέντε ενότητες:

1η ΕΝΟΤΗΤΑ: Ποιοτικά Δεδομένα

Οι δημόσιες πολιτικές για την οδική ασφάλεια πρέπει να στηρίζονται σε καλής ποιότητας δεδομένα και γι' αυτό θεσπίζεται, για πρώτη φορά, Εθνικό Παρατηρητήριο για την Οδική Ασφάλεια. Η λειτουργία του θα αναλάβει το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Το Εθνικό Παρατηρητήριο θα είναι αρμόδιο για τη συλλογή, επεξεργασία και τήρηση εθνικής βάσης δεδομένων για την οδική ασφάλεια.

2η ΕΝΟΤΗΤΑ – Διακυβέρνηση και Στρατηγικό Σχέδιο

Αποσκοπώντας στην επίτευξη των στόχων της μείωσης των θανατηφόρων ατυχημάτων υιοθετείται ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης για την οδική ασφάλεια.

3η ΕΝΟΤΗΤΑ – Εκπαίδευση και Επικοινωνία

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας το Σεπτέμβριο του 2021, η διδασκαλία της κυκλοφοριακής αγωγής θα γίνει υποχρεωτική στα σχολεία. Επιπλέον, οι νέοι και νέες που έχουν συμπληρώσει το 17ο έτος της ηλικίας τους θα μπορούν να παρακολουθήσουν θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα οδήγησης στις σχολές οδήγησης. Τα θεωρητικά μαθήματα θα μπορούν να πιστοποιηθούν, πριν από τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους, ενώ με τη συμπλήρωση αυτού, θα έχουν δικαίωμα συμμετοχής στην πρακτική δοκιμασία.

4η ΕΝΟΤΗΤΑ – Αποτελεσματικό Σύστημα Επιβολής

Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προχωρά στην αναθεώρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας στη βάση ορισμένων αρχών.

5η ΕΝΟΤΗΤΑ – Ασφαλές οδικό δίκτυο

Το τετράπτυχο της οδικής ασφάλειας θεμελιώνεται στους ασφαλείς δρόμους, την υπεύθυνη οδήγηση, την κυκλοφοριακή παιδεία και τη θέσπιση δίκαιων κανόνων. Το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών τρέχει ένα εκτεταμένο Πρόγραμμα Επεμβάσεων Βελτίωσης Οδικής Ασφάλειας.

Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης για τα Δικαιώματα των Ατόμων με Αναπηρία είναι ένας 'οδικός χάρτης' που παρέχει ένα σαφές, συνεκτικό και συστηματικό πλαίσιο δράσης κυρίως για την περίοδο 2020-2023. Ταυτόχρονα, καταγράφονται δράσεις με πιο μακροπρόθεσμο ορίζοντα υλοποίησης.

Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης είναι ένα νέο πρότυπο χάραξης στρατηγικής με αλληλεπίδραση του εθνικού με το διεθνές δίκαιο προστασίας των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Το Εθνικό Σχέδιο Δράσης εξελίσσει το πρότυπο υιοθέτησης συγκεκριμένων θετικών υποχρεώσεων για την προστασία των δικαιωμάτων που συναντάται στις θεματικές συμβάσεις των Ηνωμένων Εθνών και του Συμβουλίου της Ευρώπης, ως αξίωση εξασφάλισης ενός αξιοπρεπούς επιπέδου διαβίωσης και συμμετοχής στην κοινωνική ζωή. Το κράτος δεν εξαντλεί τον προστατευτικό του ρόλο σε παροχές, αλλά οφείλει να οικοδομεί μία σχέση εμπιστοσύνης με τον πολίτη που είναι Άτομο με Αναπηρία, η οποία να αντανακλά το ενδιαφέρον και τη μέριμνα για κάθε πτυχή της καθημερινότητάς του.

Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για την Ελλάδα είναι ένα συμβουλευτικό έργο που ανατέθηκε βάσει της «Συμφωνίας-Πλαισίου για τη στήριξη των δραστηριοτήτων Συμβουλευτικών Υπηρεσιών της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) εντός και εκτός της ΕΕ των 28. Το Έργο χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την ΕΤΕπ με την υποστήριξη της Υπηρεσίας Στήριξης

Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (EC Structural Reform Support Service).

Ο πρωταρχικός στόχος του Έργου είναι να αποτελέσει τη βάση για την αειφόρο ανάπτυξη των υποδομών και υπηρεσιών του μεταφορικού συστήματος της Ελλάδας, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα, η οποία θα συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα του τομέα μεταφορών της χώρας.

Το Εθνικό Σχέδιο Μεταφορών θα καθορίσει την αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα μεταφορών για τα επόμενα 20 χρόνια και θα υποστηρίξει την οικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας. Επιπλέον, θα καθορίσει τις κύριες δράσεις που πιθανόν θα ενισχυθούν από Διεθνή Χρηματοπιστωτικά Ιδρύματα, ιδιαιτέρως από την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΙΒ). Επομένως, απαιτείται η ανάπτυξη συμπαγούς και τεχνικά άρτιας στρατηγικής, αποδεκτής και εγκεκριμένης από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.

Εθνικό Σχέδιο Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή (ΕΣΠεΚΑ)

Το Εθνικό Σχέδιο Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική αλλαγή (ΕΣΠεΚΑ) διασυνδέει δύο μεγάλα θέματα που άπτονται του φυσικού και του δομημένου περιβάλλοντος, και αυτά είναι: η απρόσκοπτη και αυτόνομη πρόσβαση όλων των πολιτών χωρίς διακρίσεις σε αυτό και, οι συνοδευτικές ή/και συμπληρωματικές δράσεις, μέτρα και έργα που θα καταστήσουν τις απαιτούμενες παρεμβάσεις φιλικές προς το περιβάλλον (στο πλαίσιο της αειφορίας και της βιωσιμότητας).

Το ΕΣΠεΚΑ

α) παρέχει οδηγίες και κατευθύνσεις εφ' όλης της ύλης,

β) εξειδικεύει στις επιμέρους κατηγορίες χρήσεων και χώρων,

γ) προβλέπει αρμοδιότητες και διαδικασίες ελέγχου και εγκρίσεων μελετών και έργων και

δ) συσχετίζει τις μελέτες, τα έργα και τις δράσεις με χρηματοδοτικά εργαλεία και προγράμματα

Το Εθνικό Σχέδιο για την Προσβασιμότητα και την Κλιματική Αλλαγή αφορά το σύνολο των κατοίκων της χώρας και περιοδικά συμπεριλαμβάνει και τους επισκέπτες αυτής σε διαφορετικές περιόδους και εποχές του χρόνου. Αποτελεί ένα πλαίσιο λύσεων και επιλογών για τους φορείς χωρικού και αστικού σχεδιασμού, ώστε να βελτιωθεί μέσω των εργαλείων του η καθημερινή ζωή κατοίκων και επισκεπτών, ιδιαίτερα όσον αφορά την ποιότητα ζωής στο αστικό και φυσικό περιβάλλον και τις μετακινήσεις τους σε αυτό, παράλληλα με την ικανοποίηση των αναγκών κριτήριων και προϋποθέσεων για την πρόληψη και την εξασφάλιση λύσεων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής

Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται περιληπτικά τα Τοπικά και Στρατηγικά Σχέδια του Δήμου, καθώς και τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας των όμορων Δήμων έτσι ώστε να υπάρχει συγκερασμός των μελλοντικών σχεδιασμών των Δήμων με το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο «Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής».

Το Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια, εκτείνεται νότια του Δημοτικού Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας και περικλείεται από τις οδούς Φωκών νοτίως, Καππαδοκίας (που αποτελεί πεζόδρομο) δυτικά, Αττάλειας (που αποτελεί πεζόδρομο) βορείως και ανατολικά από μη διανοιγμένο πεζόδρομο, εμβαδού 1791 τ.μ. Επιπλέον, νότια – νοτιοανατολικά, αυτού, διέρχεται η οδός Πατριάρχου Κωνσταντίνου που παρεμβάλλεται μεταξύ του Κέντρου Αθλητισμού και του ρέματος Γιαμπουρλά, που μετέπειτα συναντά το ρέμα του Ποδονίφτη. Συνολικά το Κέντρο, καταλαμβάνει έκταση 29.121 τ.μ., και εντοπίζεται στη θέση όπου προϋπήρχε το γήπεδο της Α.Ε.Κ., με την επωνυμία «Νίκος Γκούμας», σε περιοχή που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδέλφειας.

Βασικά κυκλοφοριακά στοιχεία έργου

Τα οχήματα εισέρχονται και εξέρχονται από αυτό από δύο επίπεδα. Το πρώτο εξυπηρετεί τις κινήσεις της Πατριάρχου Κωνσταντίνου προς τα δυτικά (είσοδος και έξοδος), ενώ για την εξυπηρέτηση της κίνησης από τη Λεωφόρο Δεκελείας – Φωκών προς το γήπεδο, τα οχήματα κινούνται περιμετρικά της πλατείας Αγίας Τριάδας, όπου με ράμπα ανατολικά της εκκλησίας, μεταβαίνουν προς το επίπεδο εισόδου του κτιρίου και δη κάτω από την ταπεινωμένη οδό. Πέραν αυτών υλοποιούνται και 180 θέσεις στάθμευσης οχημάτων και 4 θέσεις λεωφορείων, παράλληλα με την πρόβλεψη για δυνατότητα στάθμευσης μοτοσυκλετών.

Όροι Δόμησης – Χρήσεις γης

Στην παράγραφο 4 του άρθρου 42 του Ν. 4277/2014, καθορίζονται οι επιτρεπόμενοι όροι και περιορισμοί δόμησης και οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, στην παραχωρημένη έκταση των 29.121 τ.μ. για την ανέγερση Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού ως ακολούθως :

Όροι και περιορισμοί δόμησης:

- i. Ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 27 μέτρα
- ii. Ανώτατο επιτρεπόμενο ύψος απολήξεων κλιμακοστασίων: 2.7 μέτρα (πέραν του ανώτατου επιτρεπόμενου ύψους κτιρίων)
- iii. Ανώτατο ύψος στεγάστρων: 30 μέτρα

- iv. Ανώτατο ύψος πυλώνων ανάρτησης στεγάστρων: 40 μέτρα
- v. Ανώτατος επιτρεπόμενος συντελεστής δόμησης: 1.2
- vi. Ανώτατο επιτρεπόμενο ποσοστό κάλυψης: 60%

Επιτρεπόμενες χρήσεις γης:

- i. Αθλητικές χρήσεις με τις βοηθητικές τους εξυπηρετήσεις, συνοδευτικές χρήσεις των κυρίως αθλητικών χρήσεων με τους αντίστοιχους κλειστούς, καθώς και οι ακόλουθες συμπληρωματικές λειτουργίες με τους αντίστοιχους κλειστούς διαδρόμους: πολιτιστικές χρήσεις (όπως μουσεία), χώροι αναψυχής, εμπορικά καταστήματα (εξαιρουμένων υπεραγορών και πολυκαταστημάτων) και καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, εκθεσιακοί χώροι, εστιατόρια.
Ο ανώτατος συντελεστής δόμησης των παραπάνω επιτρεπόμενων χρήσεων για τις συμπληρωματικές λειτουργίες, δε δύναται να υπερβαίνει το 15% του ανώτατου συντελεστή δόμησης
- ii. Ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης ορίζεται στις 180 για την περιοχή που ρυθμίζεται με το παρόν και σε διακόσιες θέσεις στάθμευσης, οι οποίες πρέπει να βρίσκονται σε ιδιόκτητο ακίνητο, που να βρίσκεται εκτός των ορίων του άλσους και να μην απέχει παραπάνω των χιλίων μέτρων από τις εξυπηρετούμενες εγκαταστάσεις.
- iii. Στους υπόγειους χώρους των εγκαταστάσεων, ανεξαρτήτως χρήσεων, εφαρμόζονται οι διατάξεις των παραγράφων 1.1. και 1.2 του άρθρου 11 της αριθμ. 3046/304/13.1.1989 απόφασης του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων «Κτιριοδομικός Κανονισμός» (Δ' 59). Το ύψος των υπόγειων χώρων δύναται να υπερβαίνει τα 3 μέτρα, εφαρμοζόμενης της παραγράφου 6 του άρθρου 11 του ν.4067/2012.
- iv. Για τη λειτουργική ενσωμάτωση των επιτρεπόμενων χρήσεων στον αστικό ιστό, επιτρέπεται επίσης η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου και των περιμετρικών πεζοδρόμων με την πραγματοποίηση εκσκαφών έως 5 μέτρα και επιχώσεων έως 2 μέτρα, μη εφαρμοζόμενης της παραγράφου 4 του άρθρου 15 του ν. 4067/2012 (Α' 79). Το τελευταίο εδάφιο της περίπτωσης β' της παραγράφου 6 του άρθρου 17, η παράγραφος 5 του άρθρου 15, καθώς και οι διαστάσεις που ορίζονται στην υπό περίπτωση β' της περίπτωσης Β' της παραγράφου 8 του άρθρου 17 του ν. 4067/2012, δεν έχουν εφαρμογή.

Επομένως, βάσει των προαναφερθέντων όρων δόμησης, ισχύουν τα ακόλουθα:

Εμβαδόν Οικοπέδου: 29.121,61 τ.μ.

Επιτρεπόμενα Στοιχεία Δόμησης

- Κάλυψη: $0.60 \times 29.121,61 = 17.472,97$ τ.μ.
- Δόμηση: $1.20 \times 29.121,61 = 34.945,93$ τ.μ.
%Δόμησης για Συμπληρωματικές Χρήσεις = $0.15 \times 34.945,93 = 5.241,89$ τ.μ.

Ύψη

- Κτίριο: 27,00 μ.
- Στέγαστρο: 30,00 μ.
- Πυλώνες: 40,00 μ.
- Απόληξη Κλιμακοστάσιων (πάνω από το Κτίριο): 2.70 μ.

Απόσταση Δ: $3 + 0.10 * \text{Προγραμματισμένο Ύψος Κτιρίου} = 5,23\mu$

Συντελεστής Όγκου: Ειδικό Κτίριο: σ.ο. = $5.50 * 1.20 = 6.60$

Θέσεις Στάθμευσης: 180 θέσεις

Πραγματοποιούμενα Στοιχεία Δόμησης

Κάλυψη

- Σύνολο Κάλυψης = 13.230,43 τ.μ. < 17.472,97 τ.μ.

Δόμηση

- Αθλητικές και Συνοδές Χρήσεις:
Επίπεδο -1: 3.658,15 τ.μ.
Επίπεδο +0: 8.042,14 τ.μ.
Επίπεδο +1: 4.661,13 τ.μ.
Επίπεδο +2: 4.152,87 τ.μ.
Επίπεδο +3: 4.620,00 τ.μ.
Σύνολο = 25.134,29 τ.μ.
- Συμπληρωματικές Χρήσεις
Επίπεδο +0: 1.132,11 τ.μ.
Επίπεδο +1: 1.109,56 τ.μ.
Επίπεδο +2: 1.198,54 τ.μ.
Επίπεδο +3: 931,28 τ.μ.
Σύνολο = 4.371,49 τ.μ. < 5.241,89 τ.μ.
Σύνολο Δόμησης = 29.505,78 τ.μ. < 34.945,93 τ.μ.

Ύψη

- Κτίριο: 22,30μ. < 27,00 μ.
- Στέγαστρο: 27,26 μ. < 30,00 μ.
- Πυλώνες: 40,00 μ. < 40,00 μ.
- Απόληξη Κλιμακοστάσιων (πάνω από το Κτίριο): 2.60 μ. < 2.70 μ.

Απόσταση Δ = 5.30 μ. > 5.23 μ.

Συντελεστής Όγκου = $94.759,59 \text{ κ.μ. σ.ο.} = 94.759,59 / 29.121,61 = 3,25 < 6,60$

Θέσεις Στάθμευσης: 183 + μοτοσυκλέτες

Δίκτυα Υποδομής – Οδικό Δίκτυο

Σύμφωνα με το σχεδιασμό που πραγματοποιήθηκε, με στόχο τη λειτουργία των υποδομών του «Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια», προκύπτει η πρόταση υλοποίησης του συνοδού έργου «Ταπείνωση και κάλυψη τμήματος της οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου στη Νέα Φιλαδέλφεια». Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη μελέτη, η «ταπείνωση» αυτή αφορά τη χάραξη μήκους 616 μέτρων επί των οδών Πατριάρχου Κωνσταντίνου και Φωκών, η οποία προτείνει την κάλυψη κατά μήκος της οδού, με τεχνικό έργο, για οδικό τμήμα μήκος 275 m (μεταξύ της οδού Λεύκης και του Ι.Ν. Αγίας Τριάδος).

Η υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου αποτελεί προϋπόθεση λειτουργίας του Κέντρου, καθώς το επίπεδο -2 αυτού, επικοινωνεί άμεσα με το υπογειοποιημένο τμήμα της οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου/Φωκών, εξυπηρετώντας την είσοδο και έξοδο οχημάτων, λεωφορείων καθώς και την υπηρεσιακή «αυλή», με έντονη παρουσία ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού.

Φάση Λειτουργίας του Έργου – Λοιπά θέματα που αφορούν στη φάση λειτουργίας

Σύμφωνα με την απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για το «Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια», ο φορέας λειτουργίας του γηπέδου, θα πρέπει να αναπτύξει και να υλοποιήσει ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα προώθησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στους χρήστες του έργου. Κατ' ελάχιστο το πρόγραμμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει τα εξής:

- Έκδοση και διανομή ενημερωτικών φυλλαδίων, στα οποία θα αναγράφονται αναλυτικά οι στάσεις και τα δρομολόγια των Μ.Μ.Μ. που εξυπηρετούν το έργο
- Ανάρτηση σε σημεία υψηλής αναγνωσιμότητας του Κέντρου, πληροφορίες σχετικές με τα Μ.Μ.Μ.
- Ανάπτυξη διαύλου συνεργασίας και επικοινωνίας μεταξύ των αρμόδιων φορέων, έως εξάντλησης εύλογης συνεργασίας, ώστε να συμπεριληφθεί στο κόστος του εισιτηρίου του γηπέδου και το αντίστοιχο αντίτιμο για τα Μ.Μ.Μ., ώστε να ενθαρρύνεται η προσέγγιση και η απομάκρυνση από το γήπεδο με τα Μ.Μ.Μ.

Πρόσθετοι ειδικοί όροι στο πλαίσιο των διατάξεων του άρθρου 42 του Ν. 4277/2014

Σύμφωνα με την απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων για το «Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια», προ της χορήγησης άδειας λειτουργίας στο έργο, καθίσταται απαραίτητη η εξασφάλιση 200 θέσεων στάθμευσης, σε ιδιόκτητο ακίνητο, εκτός του Δημοτικού Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας, το οποίο δε θα απέχει περισσότερο των 1000 μέτρων από τις εξυπηρετούμενες εγκαταστάσεις.

Εφόσον εξασφαλιστεί η προαναφερθείσα συνθήκη, πρέπει να υποβληθεί κατάλληλη μελέτη για τη χορήγηση κυκλοφοριακής σύνδεσης των δύο ακινήτων, σύμφωνα με τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας (Π.Δ. 455/76, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει).

Επιθυμητή καθίσταται και η δημιουργία περαιτέρω χώρων στάθμευσης, πέραν των δύο που ήδη προβλέπονται (180 και 200 θέσεων), εντός ακτίνας 1 χλμ περιμετρικά του γηπέδου, ιδιαίτερος σε όσους επιτυγχάνεται η προσπελασιμότητα μέσω των κύριων αρτηριών της ευρύτερης περιοχής.

Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο «Ταπείνωση και κάλυψη τμήματος οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου στη Νέα Φιλαδέλφεια».

Το συγκεκριμένο έργο εντάσσεται στη γενικότερη λειτουργική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής της Νέας Φιλαδέλφειας, αλλά και στο πλαίσιο κυκλοφοριακής υποστήριξης των εγκαταστάσεων του «Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια», που συναντάται παραπλεύρως αυτού και περιλαμβάνει, τμηματική ταπείνωση και μερική κάλυψη, μήκους 275 μέτρων, των οδών Πατριάρχου Κωνσταντίνου και Φωκών,. Σημειώνεται επίσης ότι, η περιοχή μελέτης στην οποία τοποθετείται το συγκεκριμένο έργο, βρίσκεται σε άμεση επαφή με το άλσος Νέας Φιλαδέλφειας, και παράλληλα σε μικρή απόσταση, νότια, με το άλσος Προμπονά. Τέλος η περιοχή αυτή, βρίσκεται εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της Νέας Φιλαδέλφειας.

Τα τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του έργου παρουσιάζονται ακολούθως:

Συνολικό μήκος οδικού έργου: 616,0 m

Μήκος τεχνικού (καλυμμένου τμήματος): 275,0 m

Κατηγορία οδού κατά ΟΜΟΕ: ΓΙΙΙ

Ταχύτητα μελέτης: $V_e = 50 \text{ km/h}$

Μέγιστη κλίση: 10%

Κλίση υπογειοποιημένου τμήματος: 0,5%

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Χαλκηδόνας

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Νέας Χαλκηδόνας αποτελεί κατευθυντήριο σχέδιο, σύμφωνα με το οποίο καθορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, αλλά και η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου εν γένει. Αρχικώς το Γ.Π.Σ. Χαλκηδόνας εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 657/Δ/13-09-1988 και ακολούθως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 685/Δ/07-07-1994, ενώ με το ΦΕΚ 1056/Δ/17-09-1996, εγκρίθηκε εκ νέου Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για τη Νέα Χαλκηδόνα.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 657/Δ/13-09-1988, τέθηκε σε ισχύ το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Νέας Χαλκηδόνας, και νυν Δημοτικής Ενότητας, το οποίο περιλαμβάνει την πολεοδομική

οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 12.000 κατοίκων, πληθυσμός του 1991, με: την επέκταση του σχεδίου πόλης στις παρακάτω αδόμητες περιοχές :

- Περιοχή νότια της συμβολής των οδών Αχαρνών και Ε.Ο. και στο χώρο δύο Ο.Τ. (95 και 58) με χρήση κοινόχρηστου πρασίνου
- Στην περιοχή που εφάπτεται τριών ακόμα Ο.Τ. (91, 91 και 17), και του έναντι εκτός σχεδίου χώρου με χρήση πρασίνου και αθλητικών μονάδων
- Στην περιοχή «Χαβούζα» για χρήση κοινόχρηστου πρασίνου και αθλητισμού

Ακόμα, δημιουργούνται 4 Πολεοδομικές Ενότητες με μέσο συντελεστή δόμησης και μέση πυκνότητα κατά Πολεοδομική Ενότητα ως εξής:

Πίνακας 5: Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα

Πολεοδομική Ενότητα	Πυκνότητα κατ / Ha	Μέσος Σ.Δ.
Κουκλάκι	110	1,8
Χρυσασαλίδα	136	1,8
Κεντρική Χαλκηδόνα	178	1,8
Κεντρική Χαλκηδόνα	180	1,8

Επίσης, προσδιορίζονται χρήσεις γης ως εξής:

- Κυρίαρχη χρήση της γενικής κατοικίας σύμφωνα με το από 23.2.87 π.δ. (ΦΕΚ 166/Δ)
- Ενίσχυση και επέκταση του σημερινού κέντρου του Δήμου και κέντρων των γειτονιών με πολυλειτουργικά κριτήρια και πεζοδρόμηση της παραπλεύρου οδού της λεωφόρου Δεκελείας
- Περιορισμός στην εγκατάσταση υψηλών βαθμίδων διοικητικών και εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων στα τοπικά κέντρα καθώς και στο μέγεθος των εμπορικών καταστημάτων
- Δημιουργία ελαφρών μεταποιητικών μονάδων – εργαστηρίων, επιλεγμένων κλάδων, χωρίς περιβαλλοντική όχληση και συμβατών με την κατοικία, σύμφωνα με το π.δ/γμα 84/84
- Απομάκρυνση του στρατιωτικού εργοστασίου αναγόμενης ελαστικών και η δημιουργία πρασίνου στο χώρο που καταλαμβάνει
- Δημιουργία πολιτιστικού και πνευματικού κέντρου στο Νεοκλασικό Κτίριο που υπάρχει στη συμβολή των οδών Αγ. Αναργύρων και Ιωαννίδου
- Δημιουργία βρεφονηπιακού σταθμού μεταξύ των οδών Κρυστάλλη και Πεταλά
- Δημιουργία Δημαρχιακού κτιρίου μεταξύ των οδών Αχαρνών και Αγ. Αναργύρων

Ακόμα, προβλέπεται η γενική εκτίμηση των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές επιπέδου γειτονιάς αλλά και πόλης.

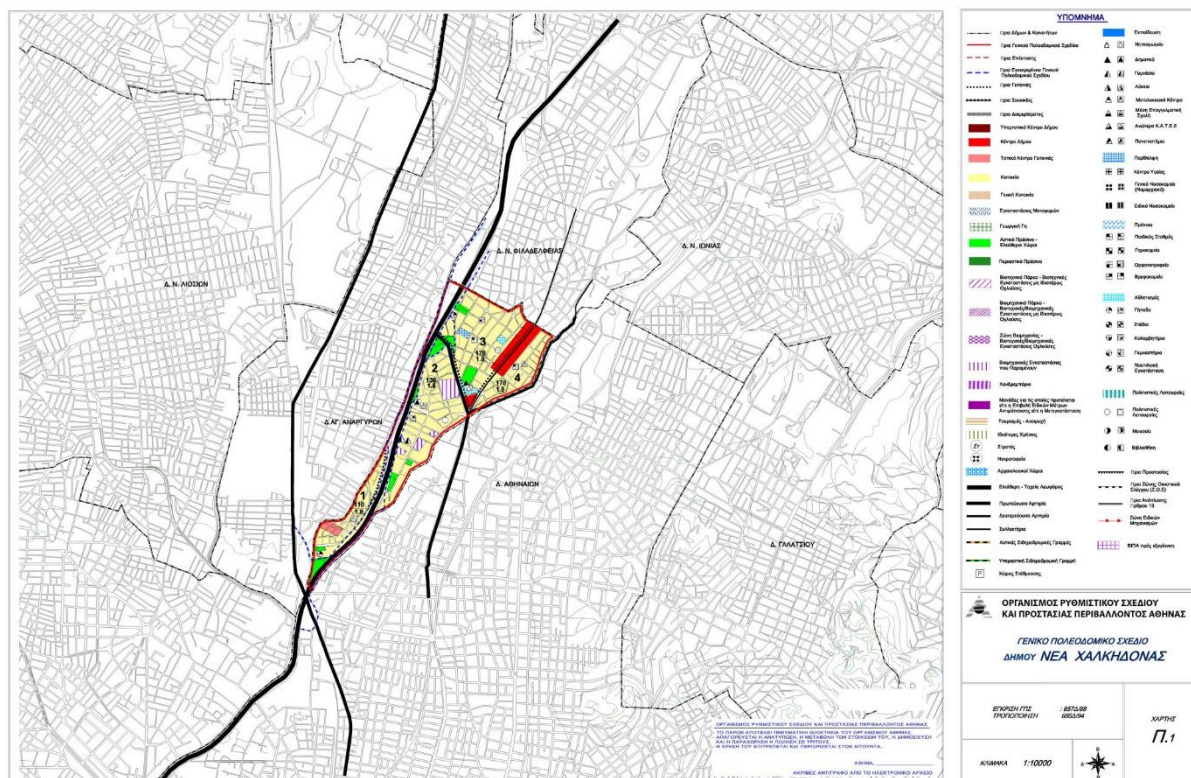
Σύμφωνα με το τότε Γ.Π.Σ. Χαλκηδόνας, προτείνονται και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής και ειδικότερα :

Μεταφορικό Δίκτυο – Δημιουργία ανισόπεδων κόμβων:

- Αχαρνών και εθνικής οδού
- Καυτατζόγλου και εθνικής οδού
- Σύνδεση ανατολής – δύσης μέσω των υφιστάμενων και προτεινόμενων κόμβων:
Αγίων Αναργύρων – εθνικής οδού
Αχαρνών – εθνικής οδού
Αχαρνών – Δεκελείας – Ποδονίφτη

Ακολούθησε η τροποποίηση με το ΦΕΚ 685/Δ/07-07-1994, που περιλαμβάνει τα εξής :

- Αλλαγή χρήσης στο χώρο πρασίνου που βρίσκεται μεταξύ των Ο.Τ. 17 και 91 και της Εθνικής Οδού και τον καθορισμό του νότιου τμήματος αυτού ως χώρου πρασίνου, υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων και παιδικής χαράς και του υπόλοιπου τμήματος ως περιοχή γενικής κατοικίας σύμφωνα με το άρθρο 3 του από 23/2/87 Π. Διατάγματος (ΦΕΚ 166Δ)
- Τον καθορισμό χώρου πρασίνου που βρίσκεται μεταξύ των Ο.Τ. 100,101, 97 και της Εθνικής Οδού και της χρήσης των υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων
- Τον καθορισμό στο χώρο πρασίνου που βρίσκεται μεταξύ των οικοδομικών τετραγώνων 96, 58 και της Εθνικής Οδού και της χρήσης του θρησκευτικού χώρου



Εικόνα 4: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (655/Δ/88 και 685/Δ/94)

Ακολούθησε με το ΦΕΚ 1056/Δ/17-09-1996, έγκριση εκ νέου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για τον πρώην Δήμο και νυν Δημοτική Ενότητα Νέας Χαλκηδόνας, το οποίο αναφέρει τις ίδιες ενότητες και περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 12.000 κατοίκων (πληθυσμός 1991) με την επέκταση του σχεδίου πόλης στις παρακάτω αδόμετες περιοχές:

- Στην περιοχή νότια της συμβολής των οδών Αχαρνών και Ε.Ο. και στο χώρο που εφάπτεται των Ο.Τ. 95 και 58 με χρήση κοινόχρηστου πρασίνου
- Στην περιοχή που εφάπτεται των Ο.Τ. 93, 91 και 17 και του έναντι εκτός σχεδίου χώρου με χρήση πρασίνου και αθλητικών μονάδων
- Στην περιοχή «Χαβούζα» για χρήση κοινόχρηστου πρασίνου και αθλητισμού

Ακόμα, δημιουργούνται 4 Πολεοδομικές Ενότητες με μέσο συντελεστή δόμησης και μέση πυκνότητα κατά Πολεοδομική Ενότητα ως εξής:

Πίνακας 6: Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα

Πολεοδομική Ενότητα	Πυκνότητα κατ / Ha	Μέσος Σ.Δ.
Κουκλάκι	110	1,8
Χρυσανθίδα	136	1,8
Κεντρική Χαλκηδόνα	178	1,8

Κεντρική Χαλκηδόνα	180	1,8
--------------------	-----	-----

Επίσης, προσδιορίζονται χρήσεις γης ως εξής:

- Κυρίαρχη χρήση της γενικής κατοικίας σύμφωνα με το από 23.2.87 π.δ. (ΦΕΚ 166/Δ)
- Ενίσχυση και επέκταση του σημερινού κέντρου του Δήμου και κέντρων των γειτονιών με πολυλειτουργικά κριτήρια και πεζοδρόμηση της παραπλεύρου οδού της λεωφόρου Δεκελείας
- Περιορισμός στην εγκατάσταση υψηλών βαθμίδων διοικητικών και εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων στα τοπικά κέντρα καθώς και στο μέγεθος των εμπορικών καταστημάτων
- Δημιουργία ελαφρών μεταποιητικών μονάδων – εργαστηρίων, επιλεγμένων κλάδων, χωρίς περιβαλλοντική όχληση και συμβατών με την κατοικία, σύμφωνα με το π.δ/γμα 84/84
- Απομάκρυνση του στρατιωτικού εργοστασίου αναγόμενης ελαστικών και η δημιουργία πρασίνου στο χώρο που καταλαμβάνει
- Δημιουργία πολιτιστικού και πνευματικού κέντρου στο Νεοκλασικό Κτίριο που υπάρχει στη συμβολή των οδών Αγ. Αναργύρων και Ιωαννίδου
- Δημιουργία βρεφονηπιακού σταθμού μεταξύ των οδών Κρυστάλλη και Πεταλά
- Δημιουργία Δημαρχειακού κτιρίου μεταξύ των οδών Αχαρνών και Αγ. Αναργύρων

Ακόμα, προβλέπεται η γενική εκτίμηση των αναγκών σε κοινωνικές υποδομές επιπέδου γειτονιάς αλλά και πόλης.

Σύμφωνα με το παρόν Γ.Π.Σ. Χαλκηδόνας, προτείνονται και τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής και ειδικότερα :

Μεταφορικό Δίκτυο – Δημιουργία ανισόπεδων κόμβων:

- Αχαρνών και Εθνικής Οδού
- Καυτατζόγλου και Εθνικής Οδού
- Σύνδεση ανατολής – δύσης μέσω των υφιστάμενων και προτεινόμενων κόμβων:
Αγίων Αναργύρων – Εθνικής Οδού
Αχαρνών – Εθνικής Οδού
Αχαρνών – Δεκελείας – Ποδονίφτη

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Νέας Φιλαδέλφειας

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας αποτελεί κατευθυντήριο σχέδιο, σύμφωνα με το οποίο καθορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, αλλά και η πολεοδομική οργάνωση του Δήμου εν γένει. Αρχικώς το Γ.Π.Σ. Νέας Φιλαδέλφειας εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 527/Δ/25-08-1989 και ακολούθως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1254/Δ/02-12-1992, ενώ με το ΦΕΚ 97/Δ/01-02-1996 αναδημοσιεύτηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για τη Νέα Φιλαδέλφεια που ακολούθως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 158/Δ/26-02-2003.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 527/Δ/25-08-1989, τέθηκε σε ισχύ το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του πρώην Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας, και νυν Δημοτικής Ενότητας, το οποίο περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 29.000 κατοίκων, πληθυσμός του 1991, με:

Την επέκταση του σχεδίου πόλης στις παρακάτω αραιοδομημένες και αδόμετες περιοχές :

- Στην περιοχή «Τούραλη»
- Στην περιοχή μεταξύ του Νεκροταφείου, οδού Πίνδου και Κηφισσού ποταμού
- Σε ζώνες άλλων χρήσεων πλην κατοικίας

Ακόμα, δημιουργούνται 20 Πολεοδομικές Ενότητες, οι οποίες συγκροτούν 3 συνοικίες με μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης ως εξής:

Πίνακας 7: Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα

	Πολεοδομική Ενότητα	Πυκνότητα κατ / Ha	Μέσος Σ.Δ.
Συνοικία I: Προσφ. Οικισμός, Αμπέλια, Κάκκαβας, Μάδητος, Αστέρας	1 Αμπέλια	203	1,4
	2 Μαδητός	165	1,4
	3 Μαδητός	190	1,8
	4	250	1,4
	5 Κάκκαβας	156	2,2
	6 Προσφ. Οικισμός	87	1,4
	7	190	1,8
	8 Αστέρας	200	1,8
Συνοικία II: Εργ. Πολυκατοικίες	10 Εργ. Πολυκατοικίες	125	1,5
	11 Εργ. Πολυκατοικίες	170	1,2
	12 Έσπερος	200	1,2
	13	217	1,2
	14 Σχολικά Κτίρια		1,2
	15 Εργ. Πολυκατοικίες	236	1,2
	16	118	1,2
	17 Εργ. Πολυκατοικίες	232	1,2
	20 Βιομηχανική περιοχή		1,2

Συνοικία Κόκκινος Απόμαχοι, Τούραλη	III: 9 Νησίδα	198	1,8
	Μύλος, 18 Απόμαχοι	151	1,8
	19 Απόμαχοι – Τούραλη	135	1,8

Επίσης, προσδιορίζονται χρήσεις γης ως εξής:

- Καθορισμός χρήσης γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του από 23/2/87 Π.Δ/τος (ΦΕΚ 166/Δ')
- Την επέκταση του σημερινού κέντρου του Δήμου και των κέντρων των γειτονιών με τις χρήσεις που καθορίζονται από το άρθρο 4 του παραπάνω Π. Δ/τος
- Τον καθορισμό βιομηχανικής περιοχής εκεί που βρίσκεται η βιομηχανία «Μπριτάνια»
- Τον καθορισμό ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας και ειδικότερα:

Δημιουργία και οργάνωση βιομηχανικού πάρκου χαμηλής όχλησης στα όρια του Δήμου με τους Δήμους Αχαρνών – Μεταμόρφωσης βόρεια του αμαξοστασίου του ΗΛΠΑΠ. (Η εγκατάσταση καινούριων μονάδων επιτρέπεται μόνο εφόσον προέρχονται από μετεγκατάσταση από περιοχές κατοικίας. Στις κατοικημένες περιοχές παραμένουν όσες μονάδες δεν δημιουργούν προβλήματα όχλησης και συμβιβάζονται με τη χρήση της κατοικίας).

Δημιουργία Χώρων πρασίνου:

Στην περιοχή μεταξύ Νεκροταφείου – οδού Πίνδου και του ορίου της προτεινόμενης ΖΑΑ
Σε λωρίδα κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας και σε περιοχή μεταξύ Εθνικής Οδού και οδού Πίνδου

Το άλσος του Δήμου εντάσσεται στο σχέδιο ως ζώνη ειδικών χρήσεων και παραμένει άλσος.

Ακόμα, προβλέπεται η γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των Πολεοδομικών Ενοτήτων των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας και σε επίπεδο πόλης, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 8: Πίνακας αναγκών σε κοινωνικές υποδομές σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας και Πόλης

Ανάγκες Επιπέδου Γειτονιάς	
Ελεύθεροι χώροι, πλατείες και παιδικές χαρές	26.900 τ.μ.
Αθλητικά	35.650 τ.μ.
Αίθουσες πολιτιστικών & κοινωνικών εκδηλώσεων	4.950 τ.μ.
Εκπαίδευση	

Γυμνάσια – Λύκεια	15.730 τ.μ.
Δημοτικά	14.030 τ.μ.
Νηπιαγωγεία	7.710 τ.μ.
Παιδικοί – Βρεφικοί Σταθμοί	4.650 τ.μ.
Κέντρο Υγείας	900 τ.μ.
Ανάγκες Επιπέδου Πόλης	
Χώροι Διοίκησης – Νομαρχίας (Εφορεία, Υποθηκοφυλακείο, Αστ. Τμήμα, Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας, Τράπεζες)	2500 τ.μ.
Δημοτικό Κατάστημα	1.500 τ.μ.
Πνευματικό Κέντρο πόλης	4.500 τ.μ.

Επιπλέον, καθορίζονται ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων, και συγκεκριμένα Ζώνη Αστικού Αναδάσμου (ΖΑΑ), μεταξύ του Νεκροταφείου, της οδού Πίνδου και Κηφισσού Ποταμού (Π.Ε. 9).

Πέραν της πολεοδομικής οργάνωσης του Δήμου, με το παρόν Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, προβλέπεται η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, ως ακολούθως:

- Εκπόνηση ειδικής πολεοδομικής μελέτης για τη Συνοικία Ι, στα πλαίσια της οποίας θα καθοριστούν τα τμήματα του οικισμού που χρήζουν προστασίας, τα διατηρητέα κτίρια, όπως και τα κίνητρα για την ανακαίνιση και συντήρηση των παλαιών κτισμάτων της περιοχής
- Για τις 4 αερορυπαίνουσες βιομηχανίες (σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΠΕΡΠΑ) προτείνεται να γίνουν ειδικές τεχνικοοικονομικές μελέτες για το συγκριτικό κόστος επιβολής μέτρων αντιρρύπανσης ή μετεγκατάστασης τους

Πέραν των μέτρων που προτείνονται με το Γ.Π.Σ. για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, σε αυτό περιλαμβάνονται και προτάσεις για το οδικό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα υποδομής. Συγκεκριμένα για το οδικό δίκτυο, προτείνονται τα εξής:

- Δημιουργία συλλεκτήριας οδού επί του ρέματος Ποδονίφτη δε όλο το μήκος του με απόληξη την οδό Αχαρνών
- Διαπλάτυνση της οδού Παπαναστασίου και Πατριάρχου Κων/νου

Ακολούθησε η τροποποίηση με το **ΦΕΚ 1254/Δ/02-12-1992**, που περιλαμβάνει τα εξής :

Δημιουργία πρόσθετης Πολεοδομικής Ενότητας (ΠΕ 21) στην περιοχή μεταξύ της ΕΟ1 και Κηφισσού ποταμού με μέσο σ.δ. 0.4 και δυνατότητα να αυξηθεί έως 0.9 κατόπιν αγοράς συντελεστή δόμησης.

Την αλλαγή χρήσης στην περιοχή αυτή και ειδικότερα στο ύψος της οδού Βρυούλων από χρήση πρασίνου σε χρήση μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 5 του από 23-2-1987 Π. Δ/τος (Δ' 166) και ειδικότερα:

- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Γραφεία

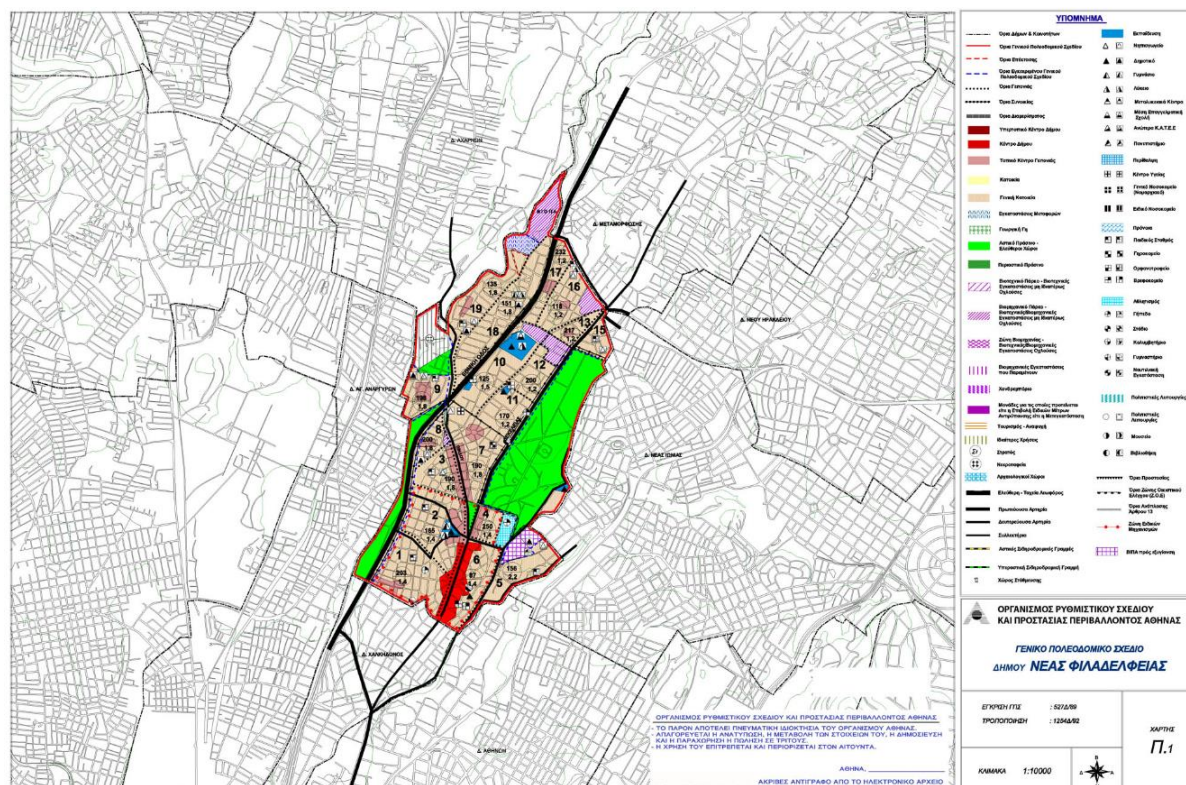
Κατά την πολεοδόμηση θεωρείται σκόπιμο να ληφθούν υπόψη οι εξής όροι και περιορισμοί δόμησης:

- Η πρόσβαση των αυτοκινήτων στον υπόψη χώρο θα πραγματοποιείται από παράπλευρο δρόμο που θα βρίσκεται μεταξύ του Κηφισσού ποταμού και της δυτικής πλευράς του συγκεκριμένου χώρου, για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Η κάλυψη του εμβαδού των υπό ανέγερση ακινήτων να μην υπερβαίνει το 30% της έκτασης τους
- Το 50% του χώρου θα είναι διαμορφωμένο πράσινο, εκ του οποίου το 20% θα είναι υψηλό πράσινο – γραμμικό

Επιπλέον, προτείνεται ο αποχαρακτηρισμός της περιοχής Ζώνης Αστικού Αναδάσμου όπως αυτή είχε οριστεί μεταξύ νεκροταφείου, οδού Πίνδου και του Κηφισσού Ποταμού από Ζώνη Αστικού Αναδάσμου, και το χαρακτηρισμό αυτής ως ζώνης πρασίνου.

Ακόμα προτείνεται, η αλλαγή χρήσης σε τμήμα που βρίσκεται μεταξύ των οδών Πατριάρχου Κωνσταντίνου, Κιουταχείας και Παραδείσου και ειδικότερα από χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων σε χρήση γενικής κατοικίας σύμφωνα με το από 23-2-1987 Π. Δ/τος (Δ' 166).

Τέλος, χαρακτηρίζεται η ήδη θεσμοθετημένη ζώνη ΒΙΟΠΑ, που βρίσκεται στα όρια μεταξύ των Δήμων Ν. Φιλαδέλφειας, Ν. Ιωνίας και Αθήνας, ως «ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση».



Εικόνα 5: Χάρτης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Νέας Φιλαδέλφειας (Εγκριση 527/Δ/89 και τροποποίηση 1254/Δ/92)

Ακολούθησε με το ΦΕΚ 97/Δ/01-02-1996 αναδημοσίευση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για τον πρώην Δήμο και νυν Δημοτική Ενότητα Νέας Φιλαδέλφειας, το οποίο περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου για πληθυσμό 29.000 κατοίκων (πληθυσμός 1991), αλλά και τη σταθεροποίηση του στο επίπεδο αυτό με:

Την επέκταση του σχεδίου πόλης στις παρακάτω αραιοδομημένες και αδόμητες περιοχές :

- Στην περιοχή «Τούραλη»
- Στην περιοχή μεταξύ του Νεκροταφείου, οδού Πίνδου και Κηφισού ποταμού
- Σε ζώνες άλλων χρήσεων πλην κατοικίας

Ακόμα, δημιουργούνται 20 Πολεοδομικές Ενότητες, οι οποίες συγκροτούν 3 συνοικίες με μέση πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης ως εξής:

Πίνακας 9. Πίνακας μέσης πυκνότητας και μέσου Σ.Δ. ανά Πολεοδομική Ενότητα

	Πολεοδομική Ενότητα	Πυκνότητα κατ / Ha	Μέσος Σ.Δ.
Συνοικία Προσφ. Οικισμός,	1 Αμπέλια	203	1,4
	2 Μαδητός	165	1,4

Αμπέλια, Κάκκαβας, Μάδητος, Αστέρας	3 Μαδητός	190	1,8
	4	250	1,4
	5 Κάκκαβας	156	2,2
	6 Προσφ. Οικισμός	87	1,4
	7	190	1,8
	8 Αστέρας	200	1,8
Συνοικία II: Εργ. Πολυκατοικίες	10 Εργ. Πολυκατοικίες	125	1,5
	11 Εργ. Πολυκατοικίες	170	1,2
	12 Έσπερος	200	1,2
	13	217	1,2
	14 Σχολικά Κτίρια		1,2
	15 Εργ. Πολυκατοικίες	236	1,2
	16	118	1,2
	17 Εργ. Πολυκατοικίες	232	1,2
	20 Βιομηχανική περιοχή		1,2
Συνοικία III: Κόκκινος Μύλος, Απόμαχοι, Τούραλη	9 Νησίδα	198	1,8
	18 Απόμαχοι	151	1,8
	19 Απόμαχοι – Τούραλη	135	1,8

Επίσης, προσδιορίζονται χρήσεις γης ως εξής:

- Καθορισμός χρήσης γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του από 23/2/87 Π.Δ/τος (ΦΕΚ 166/Δ')
- Την επέκταση του σημερινού κέντρου του Δήμου και των κέντρων των γειτονιών με τις χρήσεις που καθορίζονται από το άρθρο 4 του παραπάνω Π. Δ/τος
- Τον καθορισμό βιομηχανικής περιοχής εκεί που βρίσκεται η βιομηχανία «Μπριτάνια»
- Τον καθορισμό ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας και ειδικότερα:

Δημιουργία και οργάνωση βιομηχανικού πάρκου χαμηλής όχλησης στα όρια του Δήμου με τους Δήμους Αχαρνών – Μεταμόρφωσης βόρεια του αμαξοστασίου του ΗΛΠΑΠ. (Η εγκατάσταση καινούριων μονάδων επιτρέπεται μόνο εφόσον προέρχονται από μετεγκατάσταση από περιοχές κατοικίας. Στις κατοικημένες περιοχές παραμένουν όσες

μονάδες δεν δημιουργούν προβλήματα όχλησης και συμβιβάζονται με τη χρήση της κατοικίας).

Δημιουργία Χώρων πρασίνου:

Στην περιοχή μεταξύ Νεκροταφείου – οδού Πίνδου και του ορίου της προτεινόμενης ΖΑΑ Σε λωρίδα κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών – Λαμίας και σε περιοχή μεταξύ Εθνικής Οδού και οδού Πίνδου

Το άλσος του Δήμου εντάσσεται στο σχέδιο ως ζώνη ειδικών χρήσεων και παραμένει άλσος.

Ακόμα, προβλέπεται η γενική εκτίμηση της χωρητικότητας των Πολεοδομικών Ενότητων των αναγκών σε γη για κοινωνική υποδομή σε επίπεδο Πολεοδομικής Ενότητας και σε επίπεδο πόλης.

Επιπλέον, καθορίζονται ζώνες οικονομικών και θεσμικών κινήτρων, και συγκεκριμένα Ζώνη Αστικού Αναδάσμου (ΖΑΑ), μεταξύ του Νεκροταφείου, της οδού Πίνδου και Κηφισού Ποταμού (Π.Ε. 9).

Πέραν της πολεοδομικής οργάνωσης του Δήμου, με το παρόν Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, προβλέπεται η λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, ως ακολούθως:

- Εκπόνηση ειδικής πολεοδομικής μελέτης για τη Συνοικία Ι, στα πλαίσια της οποίας θα καθοριστούν τα τμήματα του οικισμού που χρήζουν προστασίας, τα διατηρητέα κτίρια, όπως και τα κίνητρα για την ανακαίνιση και συντήρηση των παλαιών κτισμάτων της περιοχής
- Για τις 4 αερορυπαίνουσες βιομηχανίες (σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του ΠΕΡΠΑ) προτείνεται να γίνουν ειδικές τεχνικοοικονομικές μελέτες για το συγκριτικό κόστος επιβολής μέτρων αντιρρύπανσης ή μετεγκατάστασης τους

Πέραν των μέτρων που προτείνονται με το Γ.Π.Σ. για την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά και για την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, σε αυτό περιλαμβάνονται και προτάσεις για το οδικό δίκτυο και τα απαραίτητα έργα υποδομής. Συγκεκριμένα για το οδικό δίκτυο, προτείνονται τα εξής:

- Δημιουργία συλλεκτήριας οδού επί του ρέματος Ποδονίφτη δε όλο το μήκος του με απόληξη την οδό Αχαρνών
- Διαπλάτυνση της οδού Παπαναστασίου και Πατριάρχου Κων/νου

Ακολούθησε η τροποποίηση με το **ΦΕΚ 158/Δ/26-02-2003**, που περιλαμβάνει το εξής :

Τροποποίηση της χρήσης στην ευρύτερη περιοχή του εργοστασίου «Μπριτάννια» και τον καθορισμό αυτής ως ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση.

Καθορισμός ζώνης προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 632/Δ/27-06-1994, καθορίζεται η ζώνη προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του.

Αναφορικά με τις περιοχές εντός και εκτός σχεδίου, που εμπίπτουν εντός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας, καθορίζονται ως ζώνη προστασίας του ποταμού Κηφισού και των ρεμάτων που

εκβάλλουν σε αυτό. Ειδικότερα, η ζώνη αυτή εκτείνεται από το Νεκροταφείο του Κόκκινου Μύλου στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας έως τις νότιες κλιτύες του όρους Πάρνηθα και τις Κοινότητες Άνοιξης και Κρυονερίου.

Εντός της ζώνης αυτής προστασίας του Κηφισού και των παραχειμάρρων του, καθορίζονται περιοχές Α και Β, στις οποίες αντιστοιχούν ειδικές χρήσεις γης, κατώτατο όριο κατάρτησης, όροι και περιορισμοί δόμησης, όπως αναλύεται παρακάτω.

Περιοχές Α'

- Εντάσσονται οι εκτάσεις που βρίσκονται 50 μέτρα εκατέρωθεν του άξονα κοίτης του ποταμού Κηφισού και των ρεμάτων.
- Οι περιοχές αυτές καθορίζονται ως ζώνη περιβαλλοντικής αγωγής, υπαίθριας αναψυχής και γεωργικής χρήσης.
- Δεν επιτρέπεται η δόμηση και αλλοίωση της φυσικής μορφής του τοπίου με έργα κάθε είδους
- Επιτρέπονται μόνο:
 - Δημόσια, δημοτικά και κοινοτικά έργα που αποσκοπούν στην προστασία της χλωρίδας και της πανίδας ή την αποκατάσταση - ανάπλαση του φυσικού τοπίου .
 - Υπαίθρια και στεγασμένα περίπτερα αναψυχής ή περιβαλλοντικής αγωγής από λιθοδομή και με μέγιστη καλυπτόμενη επιφάνεια 50,00 τ.μ., μέγιστο ύψος 3,50 μ., υπεράνω του οποίου επιβάλλεται η κατασκευή κεραμοσκεπούς στέγης ύψους μέχρι 1,20 μ. Ο μέγιστος αριθμός περιπτέρων ανά μήκος ζώνης ορίζεται στα 2.
 - Έργα προστατευτικής και περιβαλλοντικής διευθέτησης του ρέματος.
 - Έργα τεχνικής υποδομής από το Δημόσιο ή Δημόσιους φορείς κοινής ωφέλειας μικρής κλίμακας που δε θίγουν τη γεωμορφολογία του χώρου (Αναγκαία οδικά έργα, άνω των 3 λωρίδων κυκλοφορίας, κάθετα από τον άξονα των ρεμάτων, επιβάλλεται να κατασκευάζονται με τρόπο ώστε να μη θίγεται η γεωμορφολογία του χώρου και η αισθητική του τοπίου).
- Για λόγους αναβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος του ρέματος επιβάλλεται πυκνή φύτευση δένδρων κατά μήκος της κοίτης και επιτρέπεται η χρήση ποωδών φυτών και η αναχλόαση για την ανάπλαση και σταθεροποίηση των πρανών.
- Για όλες τις κατασκευές και τα τεχνικά έργα που επιτρέπονται στην περιοχή Α' επιβάλλεται τόσο κατά τη μελέτη όσο και κατά την κατασκευή τους, να λαμβάνονται μέτρα για τη διατήρηση του φυσικού χαρακτήρα της κοίτης και των πρανών του ρέματος

Περιοχές Β'

- Εκτείνονται μεταξύ των ορίων των περιοχών Α' και των ορίων της Ζώνης Προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του.

- Η περιοχή καθορίζεται ως περιοχή γεωργικής χρήσης, κατοικίας και δραστηριοτήτων αναψυχής, πολιτισμού περιβαλλοντικής αγωγής και αθλητισμού.
- Στις περιοχές αυτές επιτρέπονται:
 - Όλες οι χρήσεις που επιτρέπονται στην περιοχή Α'
 - Αντλητικές εγκαταστάσεις, υδατοδεξαμενές επίγειες ή υπόγειες, θερμοκήπια, ανόρυξη φρεάτων, γεωτρήσεις.
 - Γεωργικές αποθήκες και αγροτο – κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις
 - Κατοικία
 - Χρήσεις οργανωμένης υπαίθριας αναψυχής σε συνδυασμό με επιμόρφωση σε θέματα φυσικού περιβάλλοντος και τις απολύτως αναγκαίες για το σκοπό αυτό εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τους.
 - Εγκαταστάσεις αναψυχής όπως αναψυκτήρια, εστιατόρια κ.λ.π., εξαιρουμένων των κέντρων διασκέδασης
 - Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, εξαιρουμένων γηπέδων ποδοσφαίρου, με μικρής κλίμακας κτιριακές εγκαταστάσεις.
 - Εγκαταστάσεις και κτίρια πολιτιστικών δραστηριοτήτων
 - Οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (campings)
 - Δίκτυα Οργανισμών Κοινής ωφέλειας χωρίς αλλαγή του αναγλύφου του εδάφους
- Οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης των παραπάνω περιοχών Β', καθορίζονται ως εξής:
 - Για το τμήμα γηπέδου έως 4.000 τ.μ. σ.δ. = 0.04
 - Για το τμήμα γηπέδου από 4.000 έως 8.000 τ.μ. σ.δ. = 0.02
 - Για το τμήμα γηπέδου άνω των 8.000 τ.μ., ο σ.δ. είναι ίσος με το γινόμενο του υπόλοιπου εμβαδού του γηπέδου επί 0.01, με μέγιστη επιτρεπόμενη συνολική επιφάνεια κτιρίου / <300 τ.μ. (Επιφ. Κτιρίου = (Ε γηπ. – 8.000) * 0.01 + 240 / <300 τ.μ.)
 - Προκειμένου ανέγερσης κατοικίας επιτρέπεται ελάχιστη επιφάνεια κτιρίου 70 τ.μ.
 - Ο μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων ορίζεται ίσος με 2, με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 7 μέτρα
 - Πάνω από το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος επιβάλλεται η κατασκευή κεραμοσκεπούς στέγης ύψους μέχρι 1,20 μ.
 - Για τους λοιπούς όρους και περιορισμούς δόμησης εφαρμόζονται κατά χρήση οι διατάξεις των από 6.10.78 Π.Δ/τος (Δ'/538) και 24.5.1985 Π.Δ/τος (Δ' 270) όπως ισχύουν, μη επιτρεπόμενων των σχετικών παρεκκλίσεων που προβλέπονται από τα παραπάνω Π.Δ/τα, με εξαίρεση τα νομίμως υφιστάμενα ειδικά κτίρια κοινωφελών εξυπηρετήσεων κατά τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ/τος.
- Οι νομίμως κατά τη δημοσίευση του παρόντος Π.Δ/τος υφιστάμενες εγκαταστάσεις βιομηχανιών, βιοτεχνιών, κτηνοτροφικών και λοιπών ειδικών κτιρίων επιτρέπεται να επισκευάζονται, να εκσυγχρονίζονται, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις. Τυχόν επέκταση

των παραπάνω κτιρίων για λόγους εκσυγχρονισμού τους δεν πρέπει να υπερβαίνει το 10% του εμβαδού και του όγκου των νόμιμα υφιστάμενων κτισμάτων μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος.

-Επιτρέπεται η αλλαγή χρήσης υφιστάμενων εγκαταστάσεων σε άλλες μικρότερης όχλησης, εφόσον αυτό αποδεικνύεται από μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων

-Κατ' εξαίρεση της προηγούμενης παραγράφου επιτρέπεται η επέκταση ή προσθήκη κτιρίων και εγκαταστάσεων σε υφιστάμενες χρήσεις εκπαίδευσης, κοινωνικής πρόνοιας, περίθαλψης, κοινωφελών εξυπηρετήσεων και εν γένει οργανισμών ή ιδρυμάτων με κοινωφελή χαρακτήρα σε ποσοστό που υπερβαίνει το 10% των υφιστάμενων κτισμάτων μετά από απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ύστερα από γνωμοδότηση της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθήνας.

Επιπλέον, σε όλη την έκταση της Ζώνης Προστασίας του Κηφισού ποταμού ισχύουν τα εξής:

- Το κατώτατο όριο αρτιότητας των γηπέδων ορίζεται σε 20.000 τ.μ.
- Κατά παρέκκλιση θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα τα γήπεδα εφόσον συντρέχουν αθροιστικά οι εξής προϋποθέσεις:
 - Να υφίσταται στις 7.7.1983 (ημερομηνία έκδοσης του από 22.6.1983 Π.Δ/τος) (Δ' 284) και να έχουν τα ελάχιστα όρια αρτιότητας κατά τις αντίστοιχες ημερομηνίες όπως ορίζονται με τις διατάξεις της παρ. 2 άρθρου 1, του από 24.5.1985 Π.Δ/τος (Δ' 270)
 - Σε περίπτωση γηπέδου που εμπίπτει σε περισσότερες της μίας περιοχής ή τέμνεται από το όριο προστασίας Κηφισού, η αρτιότητα υπολογίζεται εφ' ολοκλήρου του γηπέδου. Το κτίριο κατασκευάζεται σε εκείνο το τμήμα του γηπέδου που είναι δυνατή η ανέγερση του σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της περιοχής που βρίσκεται.
- Απαγορεύεται η προσωρινή αποθήκευση σε ανοιχτούς χώρους παντός είδους φυσικών ή τεχνικών υλικών, μηχανημάτων κ.λπ. καθώς και η παρατεταμένη στάθμευση τροχοφόρων.
- Δεν επιτρέπονται οι περιφράξεις στην Περιοχή Α'. Στην περιοχή Β' επιτρέπονται οι περιφράξεις για την προστασία καλλιεργειών ή άλλων ειδικών χρήσεων, για λόγους ασφαλείας.
- Απαγορεύεται η κατ' οποιονδήποτε τρόπο ρύπανση των υδάτων και του περιβάλλοντος
- Οι μελέτες κατασκευής των κτιρίων, εγκαταστάσεων, και διαμορφώσεων που επιτρέπονται στη ζώνη προστασίας πρέπει να προβλέπουν τις δυνατότητες προσπέλασης, τροφοδοσίας και προσωρινής στάθμευσης με την πλήρη περιγραφή των απαιτούμενων τεχνικών έργων σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις.
- Για κάθε απαιτούμενη αλλαγή του φυσικού αναγλύφου εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 40 παρ.1 του Ν. 1337/1983.
- Τοίχοι αντιστήριξης επιτρέπονται μόνο για την προστασία κτιρίων, εγκαταστάσεων ή τεχνικών έργων υποδομής μέχρι ύψους 1,50 μέτρα από το φυσικό έδαφος.

- Για την εκτέλεση οποιουδήποτε τεχνικού έργου μέσα στα όρια της Ζώνης Προστασίας, απαιτείται γνωμοδότηση της αρμόδιας Επιτροπής Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠΑΕ) η οποία γνωμοδοτεί λαμβάνοντας υπόψη εκτός των άλλων την καλύτερη προσαρμογή των κατασκευών στο φυσικό έδαφος και το περιβάλλον του ρέματος και τη διατήρηση του οικοσυστήματος της περιοχής.

Οι ρυθμίσεις που ορίζονται με το παρόν Π.Δ/μα, δεν εφαρμόζονται εφόσον πρόκειται για εκτάσεις δασικού χαρακτήρα, και είναι αντίθετες με τη ισχύουσα δασική νομοθεσία.

Οι διατάξεις του παρόντος Π.Δ/τος, εφαρμόζονται και σε περιοχές που βρίσκονται εντός των ορίων που καθορίστηκαν με το Π.Δ/μα 84/1984 (Α 33') και σε ΒΙΟΠΑ, ΒΙΠΑ που προβλέπονται από εγκεκριμένα ΓΠΣ και εμπίπτουν στη Ζώνη Προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του.

Στην περιοχή Α δεν επιτρέπεται οποιαδήποτε δόμηση και αλλοίωση της φυσικής μορφής του τοπίου με έργα κάθε είδους μέχρις ότου δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως η οριοθεσία του ποταμού Κηφισού ως και των παραχειμάρρων των ρεμάτων αυτού. Η απαγόρευση αίρεται κάθε φορά που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως τμηματική οριοθεσία και για το αντίστοιχο τμήμα της περιοχής Α'.

Διανοίξεις οδών και Αναπλάσεις

Στη Δημοτική Ενότητα Νέας Χαλκηδόνας, και πιο συγκεκριμένα στα παρακάτω οδικά τμήματα, διαμορφώνονται αδιάνοικτοι οδοί.

- Δυτικά του Ο.Τ. 84 (ευρύς Κοινόχρηστος Χώρος)
- Κατά μήκος της οδού Περισοπού (ανατολικά των Ο.Τ. 53, 43,41,40,ΚΧ, 36,35 και 72)
Η συγκεκριμένη για να διανοικτεί πρέπει να:
- Εγκριθούν οι οριογραμμές του ρέματος Ποδονίφτη
- Εγκριθεί η οριακή οδός

Στη Δημοτική Ενότητα Νέας Φιλαδέλφειας, και πιο συγκεκριμένα στις παρακάτω οδούς, διαμορφώνονται αδιάνοικτες οδοί ως εξής:

- Τρικάλων και πεζόδρομοι (περιοχή πολεοδομικής μελέτης Μπριτάνια)
Η συγκεκριμένη οδός θα διανοικτεί με την κύρωση της πράξης εφαρμογής και την καταβολή των αποζημιώσεων
- Λάρνακος (μεταξύ των οδών Σκρα και Λαχανά)
- Τμήματα της οδού Περισοπού (ανατολικά των Ο.Τ 55α, 56α και 61α)
Για να διανοικτεί η οδός αυτή πρέπει να:
- Εγκριθούν οι οριογραμμές του ρέματος Ποδονίφτη
- Εγκριθεί η οριακή οδός

Πέραν των διανοίξεων των οδών, εντός της Δημοτικής Ενότητας Νέας Χαλκηδόνας, έχουν προγραμματιστεί να υλοποιηθούν δύο αναπλάσεις, ως ακολούθως :

- Στο Οικοδομικό Τετράγωνο 11, δημιουργία αστικού πάρκου και επισκευή πολιτιστικού χώρου
- Ανάπλαση της οδού Δεκελείας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Νέας Ιωνίας

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας γενικά, έχουν ως στόχο τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, πατώντας στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, τα μέτρα που εν τέλει προτείνονται, αφορούν την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των οδικών υποδομών (οδικούς άξονες, υποδομές πεζών), στοχεύοντας στην επίτευξη της αρμονικότερης συνύπαρξης των παρακάτω παραμέτρων :

- Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού συστήματος
- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Μείωση καθυστερήσεων
- Μείωση ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης
- Βελτίωση ασφάλειας πεζών και οχημάτων
- Διαμόρφωση ενός ήπιου και ευχάριστου οδικού περιβάλλοντος με έντονη παρουσία κατοίκων και επισκεπτών στο δημόσιο χώρο

Στη συνέχεια περιγράφονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ:

Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια συγκοινωνία

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας *on demand* (mini-bus)

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

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

1.6 Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για τη Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους

Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος

2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)

Πακέτο μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού

4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις 4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς

4.7 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)

Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

5.2 Ολοκλήρωση και εφαρμογή σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Πακέτο μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής Ασφάλειας

6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

6.12 Αύξηση χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες

Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση

7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Πακέτο μέτρων 8: Αστικό περιβάλλον

8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)

8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

8.7 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

8.8 Δημιουργία Superblocks

Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές μεταφορές

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

9.2 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

9.3 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

9.4 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

9.5 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

9.6 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Τα μέτρα που αναλύθηκαν διαμορφώνονται ως εξής:

Νέα Ιεράρχηση Δήμου Νέας Ιωνίας :

- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Δεκελείας, Λ. Βεΐκου - Κύμης
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Λ. Ηρακλείου, Ίστρου (από Λ. Ηρακλείου έως Ζήλων), Ζήλων (από Ίστρου έως Σινοπούλου), Σινοπούλου (από Κύπρου έως Παπανικολή), Λόρδου Βύρωνα, Δευκαλίωνος, Δεμιρδεσίου, Λ. Καποδιστρίου, Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, Εθν. Αντιστάσεως (νότια Γυμνασίου), Ελ Αλαμείν (από Λ. Ηρακλείου έως Σμύρνης), Σμύρνης (νότια Ελ Αλαμείν), Ελευθερίου Βενιζέλου (από Ρίμινι έως Λ. Δεκελείας)
- Συλλεκτήριες οδοί: Σαπουντζάκη (από Ελ. Βενιζέλου έως Αλέκου Παναγούλη), Αλέκου Παναγούλη, Κασταμονής, Πλατεία Παναγιωτίου, Μακεδονομάχων, Ρούμελης, Αγίου Γεωργίου, Πεύκων, Μαρίνου Αντύπα, Παπαϊωάννου Ι., Αλαμάνας, Βυζαντίου, Φιλικής Εταιρείας (από Σινιόσογλου έως Εμ. Παππά), Σινιόσογλου (από Φιλικής Εταιρείας έως Αλέκου Παναγούλη), Εμμανουήλ Παππά (από Φιλικής Εταιρείας έως Φιλελλήνων), Φιλελλήνων (από Εμ. Παππά έως Εθν. Αντιστάσεως), Εθν. Αντιστάσεως (από Γυμνασίου

έως Λ. Κύμης), Κολοκοτρώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Νίγδης (έως Τυρολόης), Τυρολόης (βορειοανατολικά Νίγδης), Ομορφοκκλησιάς (από Τυρολόης έως Εθν Αντιστάσεως), Συρακουσών (από Πτολεμαίων έως Δεμιρδεσίου), Δεμιρδεσίου (από Συρακουσών έως Καππαδοκίας), Ωρωπού, Μήδειας, Αγίου Ευσταθίου, Σμύρνης (βόρεια Ελ Αλαμείν), Ρίμινι, 28^{ης} Οκτωβρίου (ανατολικά Ρίμινι), Πισιδίας, Ελ. Βενιζέλου (νότια Ρίμινι), Γυμνασίου (νοτιοδυτικά Ελ. Βενιζέλου), Αβέρωφ, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Χρυσουπόλεως, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Κυδωνίων (από Χρ. Σμύρνης έως Αγ. Γεωργίου), Κυδωνίων (από Μυριοφύτου έως Αγ. Γεωργίου), Αγ. Γεωργίου (από Κυδωνίων έως Εθν. Αντιστάσεως), Αντλιοστασίου (από Μυριοφύτου έως Αγ. Γεωργίου), Αναγεννήσεως (νότια Δεμιρδεσίου)

- Ήπιας κυκλοφορίας: Μέτρων (από Αλ. Παναγούλη έως Κιλκίς), Παύλου Μελά (βορειοανατολικά τομής Ελ. Βενιζέλου – Ρίμινι), Ελασσόνος, Τσουρουκτσόγλου (από Μ. Καραολή έως Μεσολογγίου), Κλιμάνογλου, Κωφίδου, Αθηνάς, Παρνασσού, Πριγκιποννήσων, Κώσρα Βάρναλη, Αθανασίου Διάκου (από Γυμνασίου έως Χρυσουπόλεως), Χρυσουπόλεως (από Αθανασίου Διάκου έως Κ. Κανάρη), Παπαφλέσσα, Μύκαλης, Φρίξου, Μ. Αλεξάνδρου, Κιρκίνης (από Βυζαντινών Αυτοκρατόρων έως Μυκάλης), Προμάχων, πάροδος Προμάχων, Ύδρας, Σωκράτους, Παρθενώνος (από Σελεύκου έως Λυσιμάχου), Λυσιμάχου (από Παρθενώνος έως Μεσογίδως), Ολυμπίου Διός, Μεσογίδος, πάροδος Καππαδοκίας, Αιμιλιανού Γρεβενών (από Νίγδης έως Μεγ. Αλεξάνδρου), Σινώπης, Αγίου Γεωργίου (νότια Εθν. Αντιστάσεως), Ομήρου (από Τραπεζούντος έως Αγίας Όλγας & από Μ. Αλεξάνδρου έως Καλλικράτειας), Αμμοχώστου, Βιθυνίας, Δωδεκανήσου (από Ελευθερίας έως Ρούμελης), Ικονίου (από Στρ. Μακρυγιάννη έως Ρόδων), Θ. Αργυροπούλου, Παμφυλίας (από Φρυγίας έως Λ. Κύμης)

🚦 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 3.129,12στρ.

- Περιοχή 1: Αλέκου Παναγούλη, Σηλυβρίας, 28^{ης} Οκτωβρίου , Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 2: Αλέκου Παναγούλη, Σηλυβρίας, 28^{ης} Οκτωβρίου, Αλαΐας
- Περιοχή 3: Αλέκου Παναγούλη, 28^{ης} Οκτωβρίου, Αλαΐας, Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 4: Αλέκου Παναγούλη, Αλαΐας, Ιφιγένειας, Λ.Ηρακλείου
- Περιοχή 5: 28^{ης} Οκτωβρίου , Ελευθερίου Βενιζέλου, Ρίμινι
- Περιοχή 6: 28^{ης} Οκτωβρίου , Ρίμινι, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 7: Ελευθερίου Βενιζέλου, Μηλιώρη, Σαρανταπόρου , Πιπτακού

- *Περιοχή 8: Μηλιώρη, Σαρανταπόρου, Αττάλου, Ρίμινι, Σμύρνης, Ικαρίας*
- *Περιοχή 9: Σαρανταπόρου, Αττάλου, Ρίμινι, Ελευθερίου Βενιζέλου*
- *Περιοχή 10: Ρίμινι, Αγνώστων Ηρώων, Κώστα Βάρναλη, Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου*
- *Περιοχή 11: Σμύρνης, Αγνώστων Ηρώων, Κώστα Βάρναλη, Λ. Ηρακλείου, Ελ Αλαμείν*
- *Περιοχή 12: Ικαρίας, Σμύρνης, Ταύρου, Μηλιώρη*
- *Περιοχή 13: Ελ Αλαμείν, Σμύρνης, Θειρών, Σεβαστείας, Κίου*
- *Περιοχή 14: Ελ Αλαμείν, Κίου, Σεβαστείας, Θειρών, Κρήτης*
- *Περιοχή 15: Ελ Αλαμείν, Λ. Ηρακλείου, Θειρών, Κρήτης*
- *Περιοχή 16: Παραδείσου, Θειρών, Σεβαστείας, Κιουτάχειας*
- *Περιοχή 17: Σεβαστείας, Θειρών, Λυκούργου, Κιουτάχειας*
- *Περιοχή 18: Λυκούργου, Λ. Ηρακλείου, Θυατείρων*
- *Περιοχή 19: Κιουτάχειας, Λυκούργου, Αμισσού, Σαγγαρίου, Λεύκης*
- *Περιοχή 20: Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Πάρσης*
- *Περιοχή 21: Λ. Ηρακλείου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Ανδρέα Κάλβου, Σουλίου, Δέρκων, Ανατολής*
- *Περιοχή 22: Λ. Ηρακλείου, 28^{ης} Οκτωβρίου, Δέρκων, Ανατολής*
- *Περιοχή 23: Σουλίου, Δέρκων, Τζαβέλλα, Ανδρέα Κάλβου*
- *Περιοχή 24: Λ. Ηρακλείου, Αλέκου Παναγούλη, Ανδρέα Κάλβου, Τζαβέλλα, Αναξαγόρα, 28^{ης} Οκτωβρίου*
- *Περιοχή 25: Λ. Ηρακλείου, Ιπποκράτους, Ανδρέα Κάλβου, Αλέκου Παναγούλη*
- *Περιοχή 26: Διονυσίου Σολωμού, Αδριανού, Αλέκου Παναγούλη*
- *Περιοχή 27: Διονυσίου Σολωμού, Αλέκου Παναγούλη, Σινιόσογλου, Φιλικής Εταιρείας, Εμμανουήλ Παππά, Φιλελλήνων*
- *Περιοχή 28: Φιλελλήνων, Διονυσίου Σολωμού, Αγίου Γεωργίου, Νυμφαίου*
- *Περιοχή 29: Αγίου Γεωργίου, Νυμφαίου, Φιλελλήνων, Κυδωνιών*

- Περιοχή 30: Αγίου Γεωργίου, Κυδωνιών, Φιλελλήνων, Εμ. Παππά, Στράβωνος, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 31: Γυμνασίου, Χρ. Σμύρνης, Κυδωνίων, Αγ. Γεωργίου, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 32: Ιωλκού, Κασταμονής, Αργάνων, Βυζαντίου
- Περιοχή 33: Κασταμονής, Αργάνων, Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς
- Περιοχή 34: Κασταμονής, Ομορφοκκλησιάς, Βυζαντίου, Βιθυνίας
- Περιοχή 35: Κασταμονής, Αλαμάνας, Βυζαντίου, Βιθυνίας
- Περιοχή 36: Κασταμονής, Αλαμάνας, Βυζαντίου, Λ. Κύμης
- Περιοχή 37: πάροδος Βυζαντίου, Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 38: Βυζαντίου, Ομορφοκκλησιάς, Εθν. Αντιστάσεως, Βιθυνίας
- Περιοχή 39: Βιθυνίας, Βυζαντίου, Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 40: Φιλοθέης, Αφροδίτης, Αλαμάνας, Κασταμονής
- Περιοχή 41: Αφροδίτης, Αλαμάνας, Κασταμονής, Λ. Κύμης
- Περιοχή 42: Αφροδίτης, Λ. Κύμης, Μαρίνου Αντύπα, Παπαϊωάννου Ι.
- Περιοχή 43: Λ. Κύμης, Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη, Λέσβου, Αλσουπόλεως, Ηπείρου, Σαμοθράκης
- Περιοχή 44: Ηπείρου, Σαμοθράκης, Λ. Κύμης, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου
- Περιοχή 45: Ηπείρου, Πλατεία Παναιτωλίου, Μακεδονομάχων, Αγίου Γεωργίου, Λαυρίου, Αλσουπόλεως
- Περιοχή 46: Μακεδονομάχων, Λαυρίου, Πεύκων, Καποδιστρίου, Ρούμελης
- Περιοχή 47: Ρούμελης, Καποδιστρίου, Δωδεκανήσου, Περγάμου, Λ. Κύμης, Κασταμονής, Πλατεία Παναιτωλίου
- Περιοχή 48: Πεύκων, Λαυρίου, Καποδιστρίου
- Περιοχή 49: Μητρ. Προκοπίου, Αντ/χη Κυρκίδη, Αργένους, Μήδειας
- Περιοχή 50: Μήδειας, Αμμοχώστου, Εθν. Αντιστάσεως, Ελευθερίας
- Περιοχή 51: Μήδειας, Τσαλδάρη, Χανίων, Νίγδης, Ρεθύμνου, Κυκλάδων
- Περιοχή 52: Νίγδης, Εθν. Αντιστάσεως, Ομορφοκκλησιάς, Αριστοτέλους

- Περιοχή 53: Νίγδης, Χανίων, Τσαλδάρη, Μήδειας, Αριστοτέλους
- Περιοχή 54: Μήδειας, Αριστοτέλους, Νίγδης, Αγγέλου Σικελιανού
- Περιοχή 55: Ολυμπίας, Γαληνού, Αγίας Όλγας, Νικολάου Γιαννά
- Περιοχή 56: Σαφραμπόλεως, Νικολάου Γιαννά, Νίγδης, Μαιάνδρου
- Περιοχή 57: Νίγδης, Μαιάνδρου, Σαφραμπόλεως, Μπιζανίου
- Περιοχή 58: Σαφραμπόλεως, Μπιζανίου, Νίγδης, Σινώπης
- Περιοχή 59: Γαληνού, Αγίας Όλγας, Αγίου Γεωργίου, Σινώπης, Σαφραμπόλεως
- Περιοχή 60: Φρίξου, Ζήλων, Μαλακοπής, Σινώπης
- Περιοχή 61: Ζήλων, Μαλακοπής, Κρέσνας, Τρ. Αυγερινού, Μυκάλης
- Περιοχή 62: Κρέσνας, Μαλακοπής, Αγίου Γεωργίου, Παρ. Αγίας Όλγας, Εθν. Αντιστάσεως, Τρ. Αυγερινού
- Περιοχή 63: Τρ. Αυγερινού, Μυκάλης, Παπαφλέσσα, Χρυσουπόλεως, Αθ. Διάκου
- Περιοχή 64: Χρυσουπόλεως, Αθ. Διάκου, Γυμνασίου, Παπαφλέσσα
- Περιοχή 65: Φρίξου, Θράκης, Αρχιμήδους, Λυκαονίας, Ξάνθου, Λάμπρου Κατσώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Σινώπης
- Περιοχή 66: Μυκάλης, Κιρκίνης, Ύδρας, Μακελαράκη, Αρχιμήδους
- Περιοχή 67: Μακελαράκη, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Σαλαμίνας
- Περιοχή 68: Σαλαμίνας, Αρχιμήδους, Λάμπρου Κατσώνη, Αιμιλιανού Γρεβενών, Μακεδονίας
- Περιοχή 69: Μακεδονίας, Κολοκοτρώνη, Μιλήτου, Σαλαμίνας
- Περιοχή 70: Μιλήτου, Σαλαμίνας, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Κύπρου, Κολοκοτρώνη
- Περιοχή 71: Ελικώνος, Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Αβέρωφ
- Περιοχή 72: Βυζαντινών Αυτοκρατόρων, Κολοκοτρώνη, Αδριανουπόλεως, Λόρδου Βύρωνα, Σινόπουλου, Αγ. Αναστασίας
- Περιοχή 73: Ζήλων, Σινόπουλου, Λόρδου Βύρωνα, Νικομήδειας, Διοπόλεως, Γαδίων
- Περιοχή 74: Λόρδου Βύρωνα, Νικομήδειας, Σινόπουλου, Δημοσθένους
- Περιοχή 75: Λόρδου Βύρωνα, Μακεδονίας, Κολοκοτρώνη, Εφέσου

- ο Περιοχή 76: Μακεδονίας, Αιμιλιανού Γρεβενών, Κορδελιού, Λάμπρου Κατσώνη, Ηνωμένων Εθνών
- ο Περιοχή 77: Κορδελιού, Νίγδης, Ηνωμένων Εθνών, Λάμπρου Κατσώνη
- ο Περιοχή 78: Νίγδης, Ομήρου, Λαοδικείας, Βασιλείου Βουλγαροκτόνου, Παγκοσμίου Αρμονίας, Ηνωμένων Εθνών
- ο Περιοχή 79: Νίγδης, Άγγελου Σικελιανού, Αγ. Ευσταθίου, Μήδειας
- ο Περιοχή 80: Παγκοσμίου Αρμονίας, Ηνωμένων Εθνών, Δευκαλίωνος, Μήδειας
- ο Περιοχή 81: Δημοσθένους, Δευκαλίωνος, Καππαδοκίας, Δεμιρδεσίου, Πτολεμαίων
- ο Περιοχή 82: Δεμιρδεσίου, Πτολεμαίων, Ωρωπού
- ο Περιοχή 83: Μήδειας, Παρθενίου, Δεμιρδεσίου, Δευκαλίωνος
- ο Περιοχή 84: Μήδειας, Παρθενίου, Δεμιρδεσίου, Άγγελου Σικελιανού
- ο Περιοχή 85: Άγγελου Σικελιανού, Μήδειας, Αριστοτέλους, Δεμιρδεσίου
- ο Περιοχή 86: Μήδειας, Αριστοτέλους, Δεμιρδεσίου, Κωστή Παλαμά
- ο Περιοχή 87: Κωστή Παλαμά, Μήδειας, Αργένους, Δεμιρδεσίου
- ο Περιοχή 88: Δεμιρδεσίου, Μήδειας, Αργένους

 Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 19

- ο Θέση 1: Αλέκου Παναγούλη & Ελευθερίου Βενιζέλου
- ο Θέση 2: Ιφιγένειας & Λ. Ηρακλείου
- ο Θέση 3: Ρίμινι & 28^{ης} Οκτωβρίου
- ο Θέση 4: 28^{ης} Οκτωβρίου & Λ. Ηρακλείου
- ο Θέση 5: Λ. Ηρακλείου & Ελ Αλαμίν
- ο Θέση 6: Ελ Αλαμίν & Σμύρνης
- ο Θέση 7: Λ. Ηρακλείου & Δελμησού
- ο Θέση 8: Αλέκου Παναγούλη & Μιλτιάδου
- ο Θέση 9: Δωδεκανήσου & Μεσσηνίας(480247.8,4209700.6)
- ο Θέση 10: Δωδεκανήσου & Μεσσηνίας(480490.4,4209492.4)

- Θέση 11: Αγίου Γεωργίου & Παρ. Αγίας Όλγας
- Θέση 12: Αγίου Γεωργίου, Σινώπης & Κων. Παλαιολόγου
- Θέση 13: Αιμιλιανού Γρεβενών, Πανόρμου & Νίγδης
- Θέση 14: Δημοσθένους & Λόρδου Βύρωνα
- Θέση 15: Λόρδου Βύρωνα & Σινοπούλου
- Θέση 16: Μήδειας & Δευκαλίωνος
- Θέση 17: Φιλίππου, Χανίων & Νίγδης
- Θέση 18: Μήδειας & Ευτυχίας
- Θέση 19: Χειμάρρας & Ιουστινιανού

 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 2

- Θέση 1: Λ. Καποδιστρίου (στάση Γέφυρα)
- Θέση 2: Χίου (μεταξύ Λ. Κύμης & Λήμνου)

 Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 2

- Θέση 1: Δευκαλίωνος – πλατεία Παλαιολόγου (μεταξύ Καππαδοκίας και Ολυμπιάδος)
- Θέση 2: Περάν & Φιλικής Εταιρείας (διερεύνηση υπόγειου χώρου στάθμευσης)

 Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 445,36 στρ

- Περιοχή 1: Σμύρνης – Ελ Αλαμείν – Λ. Ηρακλείου – Δ. Δούκαρη – Κρήτης – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 2: Σμύρνης - Ελ Αλαμείν – Λ. Ηρακλείου – Κ. Βάρναλη – Αγίων Αναργύρων - Ικαρίας
- Περιοχή 3: Κ. Βάρναλη – Αγίων Αναργύρων – Ικαρίας – Σμύρνης – Αγνώστων Ηρώων
- Περιοχή 4: Κ. Βάρναλη- Αγνώστων Ηρώων – Ελευθερίου Βενιζέλου – Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 5: Αγνώστων Ηρώων – Σμύρνης – Ηλιουπόλεως - Ελευθερίου Βενιζέλου
- Περιοχή 6: Ελευθερίου Βενιζέλου – Μιχαήλ Καραόλη – 28^{ης} Οκτωβρίου - Αγνώστων Ηρώων
- Περιοχή 7: Αγνώστων Ηρώων - 28^{ης} Οκτωβρίου – Λ. Ηρακλείου - Ελευθερίου Βενιζέλου 28^{ης} Οκτωβρίου

- Περιοχή 8: Αμπατζόγλου – Αλέκου Παναγούλη – Λ. Ηρακλείου - 28^{ης} Οκτωβρίου
- Περιοχή 9: Αλέκου Παναγούλη – Σεϊζάνη – Ιφιγένειας - Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 10: Λ. Ηρακλείου – Ιπποκράτους – παρ. Ιπποκράτους - Αλέκου Παναγούλη
- Περιοχή 11: Λ. Ηρακλείου - Αλέκου Παναγούλη – Δέρκων – Αναξαγόρα – 28^{ης} Οκτωβρίου
- Περιοχή 12: Τζαβέλλα – Αναξαγόρα – Ανατολής – Δέρκων – Σουλίου – Ανδρέα Κάλβου
- Περιοχή 13: Λ. Ηρακλείου - 28^{ης} Οκτωβρίου – Αναξαγόρα - Ανατολής
- Περιοχή 14: Ανατολής - Λ. Ηρακλείου – Πάρσης – Ανδρέα Κάλβου – Σουλίου
- Περιοχή 15: Πάρσης – Αγ. Γεωργίου – Νυμφαίου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Λ. Ηρακλείου
- Περιοχή 16: Γυμνασίου - Χρυσοστόμου Σμύρνης – Μυριοφύτου – Εθν. Αντιστάσεως
- Περιοχή 17: Αγ. Γεωργίου – Διονυσίου Σολωμού – Πάτμου - Νυμφαίου

 Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής για την ενίσχυση του Θεσμοθετημένου Δικτύου Ποδηλάτου (Μητροπολιτικού Δικτύου & Δικτύου Μελέτης για τον Σχεδιασμό Διαδρομής Ποδηλάτου κατά μήκος της Λ. Εθν. Αντιστάσεως (2011)): 9,42km

- Διαδρομή 1: Σελινούντος (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- Διαδρομή 2: Ρίμινι – Σμύρνης – Ικαρίας – Αγίων Αναργύρων – Ευαγγελικής Σχολής (σύνδεση τμημάτων Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- Διαδρομή 3: Άλσους – Σμύρνης – Δημ. Δούκαρη – Σεβαστείας – Σόλωνος – Λυκούργου – Θυατείρων / Λεύκης – Κηφισσού (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- Διαδρομή 4: Πριγκιποννήσων – Δέρκων – Αθηνάς – Τζαβέλλα (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- Διαδρομή 5: Πέραν – Βοσπόρου – Βιθυνίας (σύνδεση Α' και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- Διαδρομή 6: Βοσπόρου – Αλαμάνας – Αφροδίτης – Αλσουπόλεως – Λήμνου (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)

- ο Διαδρομή 7: Λήμνου – Αλσουπόλεως – Ηπείρου – Ρόδων (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Α' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- ο Διαδρομή 8: Παπαφλέσσα – Μυκάλης – Φρίξου – Μ. Αλεξάνδρου Τυάνων / Αγίας Λαύρας (σύνδεση Μητροπολιτικού Δικτύου και Β' Φάσης Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- ο Διαδρομή 9: Κύπρου – Σινόπουλου – Δημοσθένους – Μακεδονίας / Γορδίου – Ηνωμένων Εθνών – Λαοδικείας (σύνδεση μεταξύ Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)
- ο Διαδρομή 10: Ολυμπίας (σύνδεση μεταξύ Προτεινόμενου Δικτύου Μελέτης 2011)

 Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 37,49km

- ο Διαδρομή 1: Πίνδου – Νίγδης – Κερασούντος – Λαοδικείας – Λευκωσίας – Μαιάνδρου – Αίνου – Νικολάου Γιαννά – Μάντηκα Χρήστου – Ολυμπίας – Φιλίππου – Χανίων – Κυκλάδων / Τσαλδάρη – Φερτεκίου – Αίνου – Γρ. Ξενόπουλου – Δερμιδεσίου – Αναγεννήσεως
- ο Διαδρομή 2: παρ. Αλέκου Παναγούλη – Κιλκίς – Ελευθερίου Βενιζέλου – Χίου – Μηλιώρη Ι.- Ταύρου – Ταρσού – Παραδείσου – Μαινεμένης – Σεβαστείας – Θυατείρων – Αβέρωφ – Παπαφλέσσα

Εναλλακτική α: Μυκάλης – Φρίξου – Μεγ. Αλεξάνδρου – Αγγέλου Σικελιανού / Αναγεννήσεως – Σαφραμπόλεως – Αγγέλου Σικελιανού – Κων. Παλαιολόγου – Ομήρου – Αγίας Όλγας

Εναλλακτική β: Κιρκίνης – Ύδρας – Προμάχων

- ο Διαδρομή 3: Λυκούργου – Αμισσού – Κηφισού – Παπαναστασίου Αλεξάνδρου – Αβέρωφ – Ελίκωνος – Κύπρου – Σινόπουλου – Πτολεμαίων – Πανδοσίας – Σελεύκου – Μεσογείας – Καππαδοκίας – Δευκαλίωνης / Ηνωμένων Εθνών – Λάμπρου Κατσώνη

Εναλλακτική α: Καψάλη – Μονής Πυρσού – Εφέσου

Εναλλακτική β: Κορδελιού – Σινώπης – Αγίου Γεωργίου – Αντλιοστασίου – Μυριοφύτου – Χρυσοστόμου Σμύρνης – Ελ Αλαμείν – Παπαϊωακείμ – Ικαρίας / Κρήτης

- ο Διαδρομή 4: Αγίας Αναστασίας – Ναυαρίνου – Πλαταιών – Σωκράτους – Μωραϊτίνη – Σαλαμίνας – Καλλιπόλεως – Παρ. Καλλιπόλεως – Μακελαράκη – Σαλαμίνας – Αρχιμήδους – Λυκαονίας – Σαρδέων – Θράκης – Μυκάλης – Τρ. Αυγερινού – Κοραή – Ταγματάρχη Βελισσαρίου – Χρυσουπόλεως – Αθανασίου Διάκου – Γυμνασίου – Λ.

Ηρακλείου – Δελμησού – Θειρών / Κρήτης – Ελ Αλαμείν – Πάρσης – Κώστα Βάρναλη
– Παλαιών Πατρών Γερμανού – Καραολίδου – Ραιδεστού – Ηλιουπόλεως – Ελευθερίου
Βενιζέλου –

Εναλλακτική α: Παύλου Μελά – Ρίμινι

Εναλλακτική β: 28^{ης} Οκτωβρίου – 40 Εκκλησιών – Καβάλας – Μέτρων – Αλέκου
Παναγούλη

- ο Διαδρομή 5: Αλέκου Παναγούλη – Νικολάου Πλαστήρα – 28^{ης} Οκτωβρίου – Λ.
Ηρακλείου –

Εναλλακτική α: Αγίου Βασιλείου – Μεσολογγίου – Ασκληπιού

Εναλλακτική β: Μικράς Ασίας – Κάλβου – Αγίου Γεωργίου – Μπουμπουλίνας –
Νυμφαίου – Πάτμου – Μυστρά- Φιλελλήνων – Ραμνούντος – Εμμανουήλ Παππά –
Μάντηκα Χρήστου – παράδρομος Εθν. Αντιστάσεως – Κω – Βυζαντίου – Αλαμάνας
– Περγάμου – Ικονίου – Πλατεία Παναιτωλικού – Ελευθερίας – Λαυρίου /
Αλσουπόλεως – Αφροδίτης – Φρυγίας

- ο Διαδρομή 6: Ηλιουπόλεως – Ελευθερίου Βενιζέλου – Αγνώστων Ηρώων –
Τσουρουκτσόγλου – Κλιμάνογλου – 28^{ης} Οκτωβρίου – Αλαϊας – παράδρομος Αλαϊας –
Αγίου Κωνσταντίνου – Ηροδότου Αττικού – Αμπατζόγλου – Αλέκου Παναγούλη –
Σειζάνη – Ιφιγένειας – Λ. Ηρακλείου – Ιπποκράτους – παρ. Ιπποκράτους

Εναλλακτική α: Αλέκου Παναγούλη – Πλούτωνος – Ευτέρπης

Εναλλακτική β: Δέρκων / Τζαβέλλα – Ανδρέα Κάλβου – Διονυσίου Σολωμού –
Φιλελλήνων – Ραμνούντος – Εμμανουήλ Παππά – Μάντηκα Χρήστου – παράδρομος
Εθν. Αντιστάσεως – Ομορφοκκλησιάς – Τυρολόης

- ο Διαδρομή 7: Εμμανουήλ Παπά – Πέραν

Εναλλακτική α: Βοσπόρου – Βιθυνίας / Αλαμάνας – Παπαϊωάννου Ι. – Θ.
Αργυροπούλου – Φρυγίας – Μαρίνου Αντύπα – Ολυμπιονίκη Σπύρου Λούη –
Λαυρίου – Τήνου – Δωδεκανήσου

Εναλλακτική β: Μουταλάσκη – Ζωοδόχου Πηγής – Ηρώων Καλογρέζας – Λαγκαδά
– Βιθυνίας – Αμμοχώστου – Κνωσού – Ελευθερίας – Μήδειας

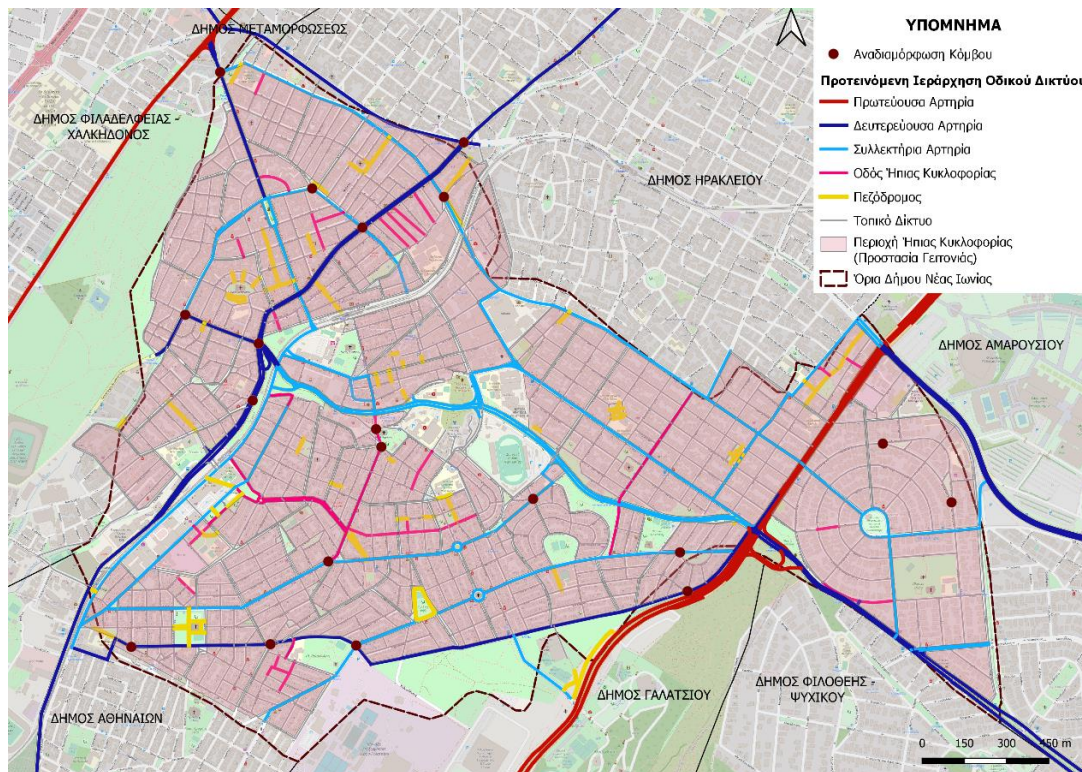
✚ Εγκατάσταση νέων σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 11

✚ Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 26,76km

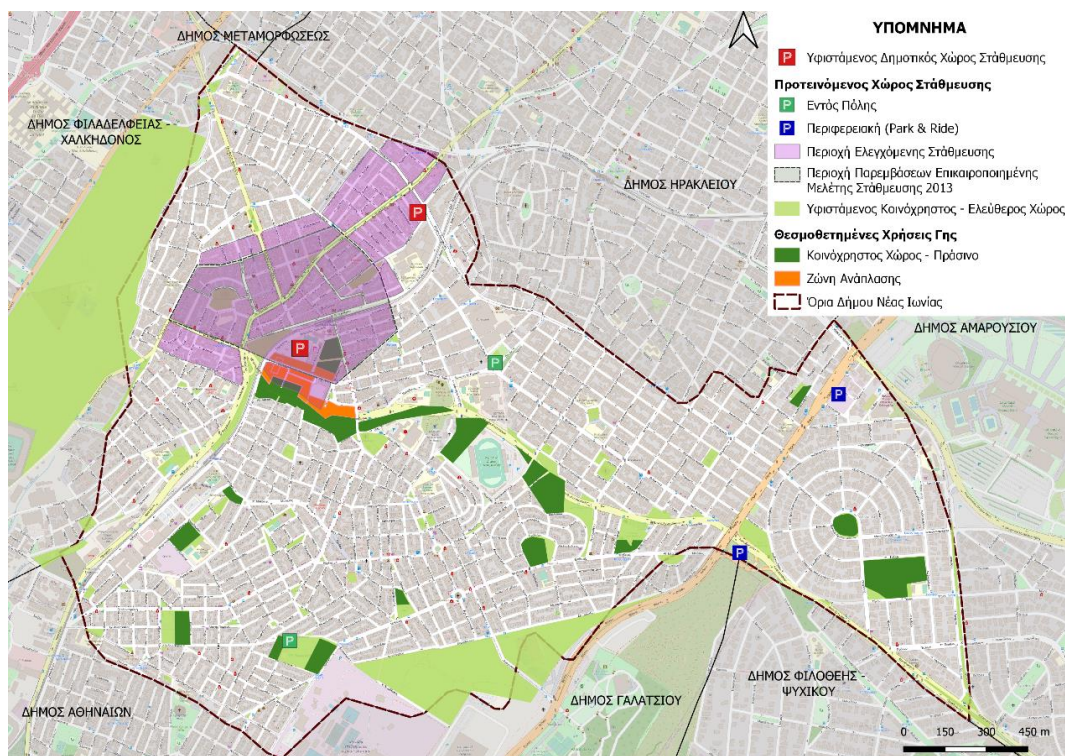
✚ Δημιουργία Περιοχών Προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση:
4.134,38στρ

- Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας περίξ Μετρό και Νοσοκομείου (Ακτίνα: 300m) , Έκταση: 1148,49στρ

Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



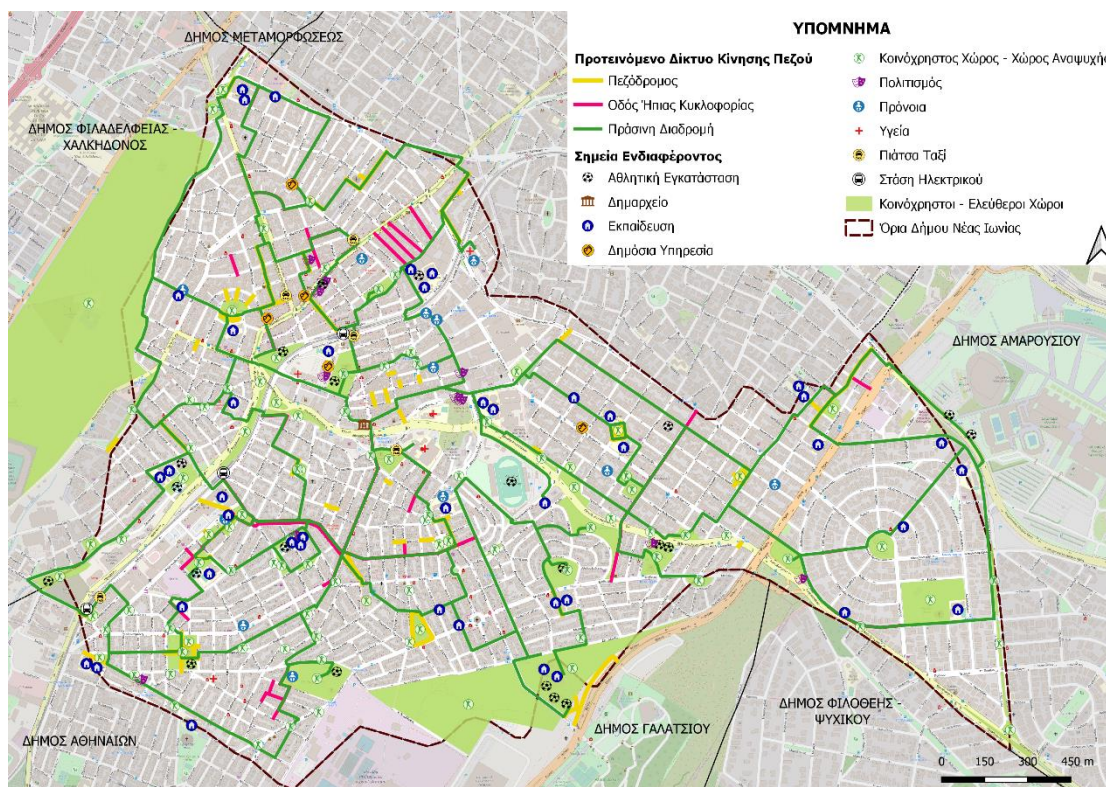
Εικόνα 6: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας



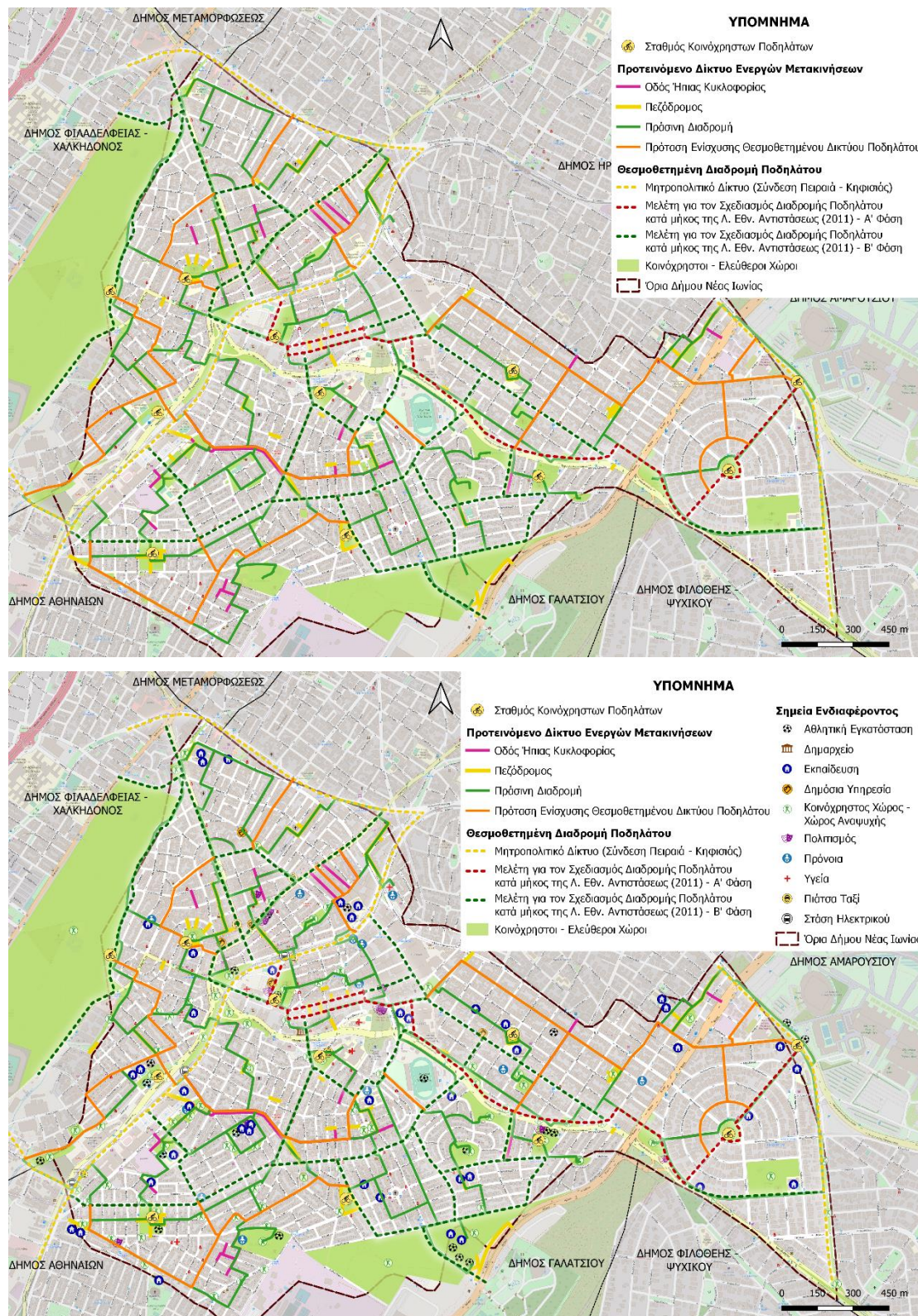
Εικόνα 7: Διαχείριση Στάθμευσης. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας



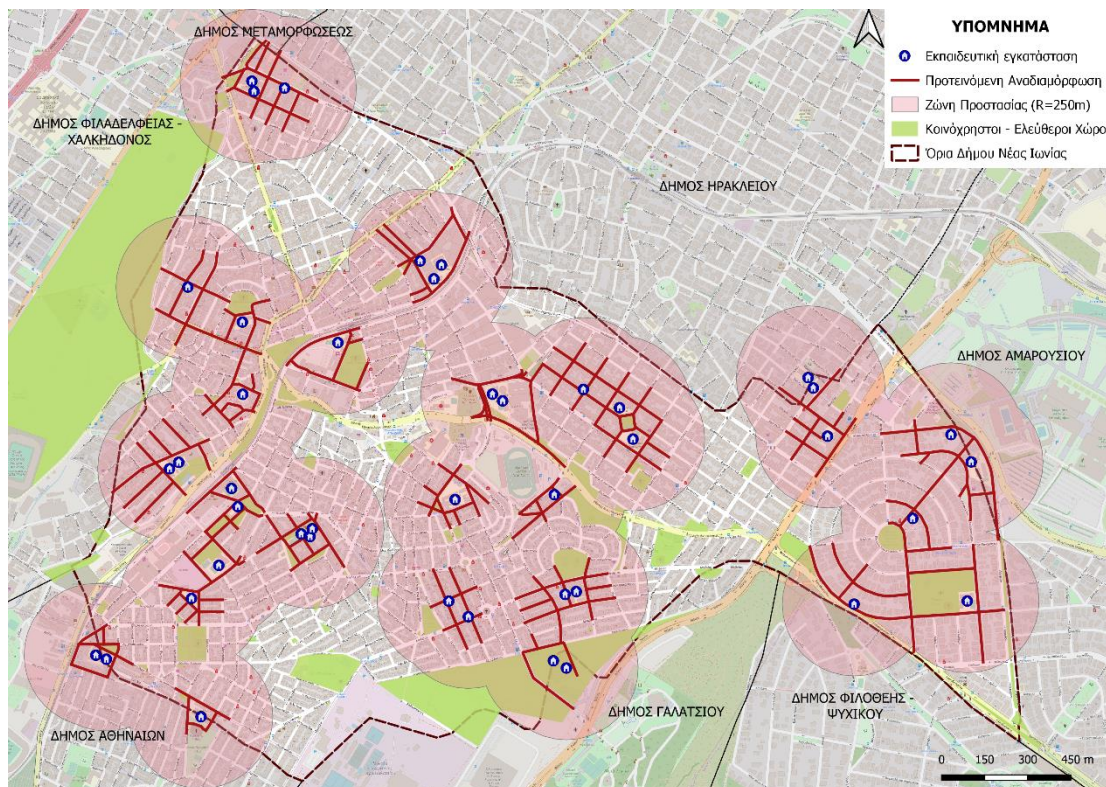
Εικόνα 8: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας



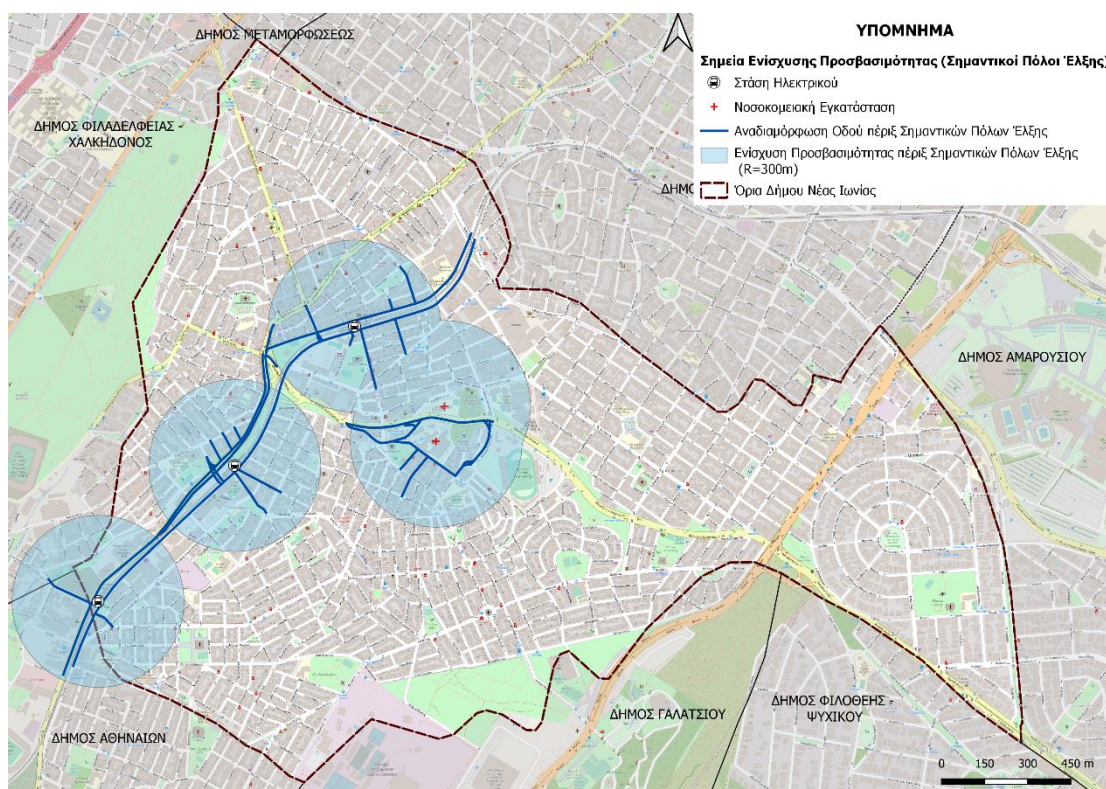
Εικόνα 9: Δίκτυο Κίνησης Πεζού. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας



Εικόνα 10: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας



Εικόνα 11: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας



Εικόνα 12: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Ιωνίας

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αθηναίων

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας γενικά, έχουν ως στόχο τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών, πατώντας στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, τα μέτρα που εν τέλει προτείνονται, αφορούν την καλύτερη δυνατή αξιοποίηση των οδικών υποδομών (οδικούς άξονες, υποδομές πεζών), στοχεύοντας στην επίτευξη της αρμονικότερης συνύπαρξης των παρακάτω παραμέτρων :

- Αύξηση κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού συστήματος
- Βελτίωση συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης
- Μείωση καθυστερήσεων
- Μείωση ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης
- Βελτίωση ασφάλειας πεζών και οχημάτων
- Διαμόρφωση ενός ήπιου και ευχάριστου οδικού περιβάλλοντος με έντονη παρουσία κατοίκων και επισκεπτών στο δημόσιο χώρο

Στη συνέχεια περιγράφονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ:

Προτεραιότητα 1: Εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης με τα πόδια, με ιδιαίτερη έμφαση στην κάλυψη των αναγκών των ευάλωτων κατηγοριών μετακινούμενων και των ατόμων με προβλήματα κινητικότητας

Μέτρο 1.1: Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στις τοπικές οδούς της πόλης

Μέτρο 1.2: Εξασφάλιση βαδισιμότητας και προσβασιμότητας ΑΜΕΑ στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης

Μέτρο 1.3: Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών

Προτεραιότητα 2: Βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης από τα Μέσα Συλλογικής Μεταφοράς (ΜΣΜ)

Μέτρο 2.1: Κίνητρα για τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς

Μέτρο 2.2: Info Kiosks

Μέτρο 2.3: Αύξηση επιπέδου εξυπηρέτησης μέσων συλλογικής μεταφοράς

Μέτρο 2.4: Βελτίωση αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μεταφοράς

Μέτρο 2.5: Επέκταση μέσων σταθερής τροχιάς σε συνδυασμό με αναπλάσεις

Μέτρο 2.6: Απόδοση μέρους του κόστους στους ιδιοκτήτες ΙΧ για την ανάπτυξη και λειτουργία της δημόσιας συγκοινωνίας

Μέτρο 2.7: Ενίσχυση συλλογικών τρόπων μετακίνησης προς την εργασία (car pooling)

Προτεραιότητα 3: Βελτίωση υφισταμένων και αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου

Μέτρο 3.1: Ανάπλαση πλατείας Θεάτρου

Μέτρο 3.2: Ανάπλαση πλατείας Αγίου Γεωργίου

Μέτρο 3.3: Ανάπλαση πλατείας Έλληνα Εργάτη και σύνδεση πλατειών στη Λαμπρινή

Μέτρο 3.4: Σύνδεση Στρέφη – Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου

Μέτρο 3.5: Ανάπλαση πλατείας Αγίου Νικολάου

Μέτρο 3.6: Ανάπλαση οδού Κωνσταντινουπόλεως και σύνδεση με Ακαδημία Πλάτωνος

Μέτρο 3.7: Υλοποίηση έργου «Διπλή Ανάπλαση»

Μέτρο 3.8: Ενοποίηση πνευματικού τριγώνου

Προτεραιότητα 4: Βελτίωση της οδικής ασφάλειας και προστασία των μετακινούμενων με οποιαδήποτε μέσο

Μέτρο 4.1: Αναπροσαρμογή οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Μέτρο 4.2: Αναβάθμιση δημοτικού φωτισμού

Μέτρο 4.3: Ανάπτυξη σχεδίου δράσης για τη βελτίωση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την ενθάρρυνση ήπιων μορφών κινητικότητας στα σχολεία

Το μέτρο περιλαμβάνει την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου προτάσεων και παρεμβάσεων που αφορούν την αύξηση της οδικής ασφάλειας μαθητών και προσωπικού γύρω από σχολικούς χώρους και τη δημιουργία ασφαλών σχολικών διαδρομών με περπάτημα ή ποδήλατο μέσω υποδομών ή ομαδικών κοινωνικών δράσεων σε όλες τις γειτονιές γύρω από σχολικά συγκροτήματα του δήμου.

Οι υποδομές περιλαμβάνουν την αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας που οδηγούν προς τα σχολεία, ενώ οι ομαδικές κοινωνικές δράσεις την εφαρμογή μέσα από τον εθελοντισμό των γονέων δράσεων, όπως η ομαδική μετακίνηση με τα πόδια ή με ποδήλατο προς το σχολείο. Η δράση αυτή επειδή προσομοιάζει με σχολικό λεωφορείο, μόνο που οι «οδηγοί» είναι οι γονείς που συνοδεύουν τα παιδιά με τα πόδια ή με το ποδήλατο αναφέρεται στην αγγλική βιβλιογραφία ως «walking bus» ή «cycling bus».

Προτεραιότητα 5: Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης

Μέτρο 5.1: Αντιμετώπιση παράνομης στάθμευσης

Το μέτρο περιλαμβάνει την σύνταξη ολοκληρωμένων σχεδίων διαχείρισης στάθμευσης στο δήμο Αθηναίων που αντιμετωπίζουν όλα τα εξειδικευμένα θέματα (π.χ. για τουριστικά λεωφορεία,

τροφοδοσία καταστημάτων, ταξί, στάθμευση κατοίκων σε πυκνοδομημένες περιοχές), ώστε να περιοριστεί το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης σε συνδυασμό με αστυνόμευση.

Μέτρο 5.2: Επέκταση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Το μέτρο περιλαμβάνει την επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης που λειτουργεί σήμερα επιτυχημένα στις συνοικίες γύρω από το κέντρο της πόλης σε άλλες πυκνοδομημένες περιοχές που αντιμετωπίζουν πρόβλημα ικανοποίησης της ανάγκης στάθμευσης των κατοίκων και παράλληλα συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό επισκεπτών, όπως είναι το Παγκράτι, ο Κεραμεικός, η Πανόρμου, τα Άνω Πατήσια, η Κυψέλη, το Κουκάκι, η περιοχή του Μακρυγιάννη.

Προτεραιότητα 6: Διαχείριση της κυκλοφορίας και μείωση των ταχυτήτων στις περιοχές κατοικίας

Μέτρο 6.1: Κυκλοφορία των οχημάτων στο τοπικό οδικό δίκτυο σε χαμηλό όριο ταχύτητας

Το μέτρο περιλαμβάνει τη θεσμοθέτηση ορίου ταχύτητας 20 χλμ./ώρα, όπου επιβάλλεται συνύπαρξη με πεζούς (σε τοπικούς δρόμους με πεζοδρόμια μικρότερα του 1,5 μέτρου) και 30 χλμ./ώρα στους υπόλοιπους τοπικούς δρόμους για να εξασφαλίζεται συνύπαρξη με τους ποδηλάτες. Συμπληρωματικά προτείνεται όπου η γεωμετρία του οδικού δικτύου επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων την κατασκευή μειωτήρων ταχύτητας (σαμαράκια), έργο που προτάθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης.

Μέτρο 6.2: Τοποθέτηση σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας

Το μέτρο περιλαμβάνει την τοποθέτηση κατακόρυφης (P 66-α) και οριζόντιας σήμανσης συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων σε όλες τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Επαναλαμβάνεται ότι προτείνεται με βάση το μέτρο 1,1 όλες οι τοπικές οδοί της πόλης, εφόσον δε διαθέτουν τουλάχιστον 1,5 μέτρο πεζοδρόμιο ελεύθερης όδευσης για την ασφαλή κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ σε προστατευμένο διάδρομο, να μετατραπούν σε οδούς συνύπαρξης οχημάτων και πεζών (οδοί ήπιας κυκλοφορίας).

Προτεραιότητα 7: Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου

Μέτρο 7.1: Δημιουργία ασφαλών διαδρομών ποδηλάτου από τις γειτονιές του Δήμου στο κέντρο της πόλης

Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία ποδηλατικών υποδομών για τη δημιουργία πλήρους δικτύου στον δήμο Αθηναίων.

Πιο συγκεκριμένα προτείνεται το παρακάτω δίκτυο υποδομών ποδηλάτου:

Α) Μητροπολιτικός άξονας Θησείο - Κηφισιά (βόρειος άξονας) στα όρια του Δήμου Αθηναίων (Ερμού, Αθηνάς, Γ' Σεπτεμβρίου, Φωκίωνος Νέγρη, Αγίας Ζώνης, Ταϋγέτου, Χαλεπά, Μαρκορά, Ολοφύτου, Κρώμνης, Λάρνεως, Ζήλων),

Β) Κατά μήκος των υπογειοποιημένων γραμμών ΟΣΕ της οδού Κωνσταντινουπόλεως από Ρούφ έως Τρεις Γέφυρες,

Γ) Άξονας Άνω Πατήσια - Σεπολίων (π.χ. μέσω Τράλλων, γραμμών ΗΣΑΠ (Ιωνίας), Δαγκλή),

Δ) Άξονας Κυψέλης - Κάτω Πατησίων (π.χ. μέσω των οδών Πυθίας, Πύθωνος, Λέσβου, Κνωσού, Φολέγανδρου),

Ε) Άξονας Κάτω Πατησίων - Σταθμού Λαρίσης (π.χ. Μιχαήλ Βόδα - Ιουλιανού),

ΣΤ) Πεδίο του Άρεως - σύνδεση με Γ' Σεπτεμβρίου,

Ζ) Άξονας Ακαδημίας Πλάτωνος - Πανεπιστημιούπολης- Πολυτεχνειούπολης (Αρχαιολογική Διαδρομή: Μοναστηρίου, Σαλαμίνος, Αγίων Ασωμάτων, Αποστόλου Παύλου, Διονυσίου Αεροπαγίτου, Βασιλίσσης Όλγας, Ησιόδου, Πλ. Σκουζέ, Ωδείο Αθηνών, άξονας Ευαγγελισμός - Πανεπιστημιούπολη - Πολυτεχνειούπολη - σταθμός μετρό Κατεχάκη μητροπολιτικού δικτύου),

Η) Πειραιώς,

Θ) Πανεπιστημίου,

Ι) Βασιλίσσης Αμαλίας,

ΙΑ) Άξονας Παναθηναϊκού Σταδίου - πλατεία Κολωνακίου - πλατείας Εξαρχείων (π.χ. Ηρώδου Αττικού, Σκουφά, Ναυαρίνου, Σολωμού),

ΙΒ) Εγκάρσια Σύνδεση Τριλογίας (πλατεία Κλαυθμώνος - Πανεπιστήμιο - Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων),

ΙΓ) Άξονας Κουκάκι - Ιστορικό Κέντρο (Σικελίας - Φαλήρου - Μακρυγιάννη),

ΙΔ) Άξονας Πετραλώνων - Ιστορικού Κέντρου (Τρώων),

ΙΕ) Άξονας Εξαρχεία - Γκύζη (Ζωοδόχου Πηγής, Στ. Κουμανούδη),

ΙΣΤ) Άξονας Γκύζη - Αμπελοκήπων - Διπλής Ανάπλασης (π.χ. Μομφεράτου, Κάλβου, Κεδρηνών, Λουκάρως, Κόνιαρη, Λάμπρου Κατσώνη),

ΙΖ) Άξονας Διπλής Ανάπλασης - Κολωνακίου (π.χ. Φιλήμονος - Γέλωνος - Δεινοκράτους - Ιατρίδου - Σουηδίας - Γενναδίου),

ΙΗ) Άξονας στ. μετρό Αγίου Ιωάννη - Ιστορικού Κέντρου (π.χ. Πυθέου - Μεναίχμου),

ΙΘ) Ιερά Οδός,

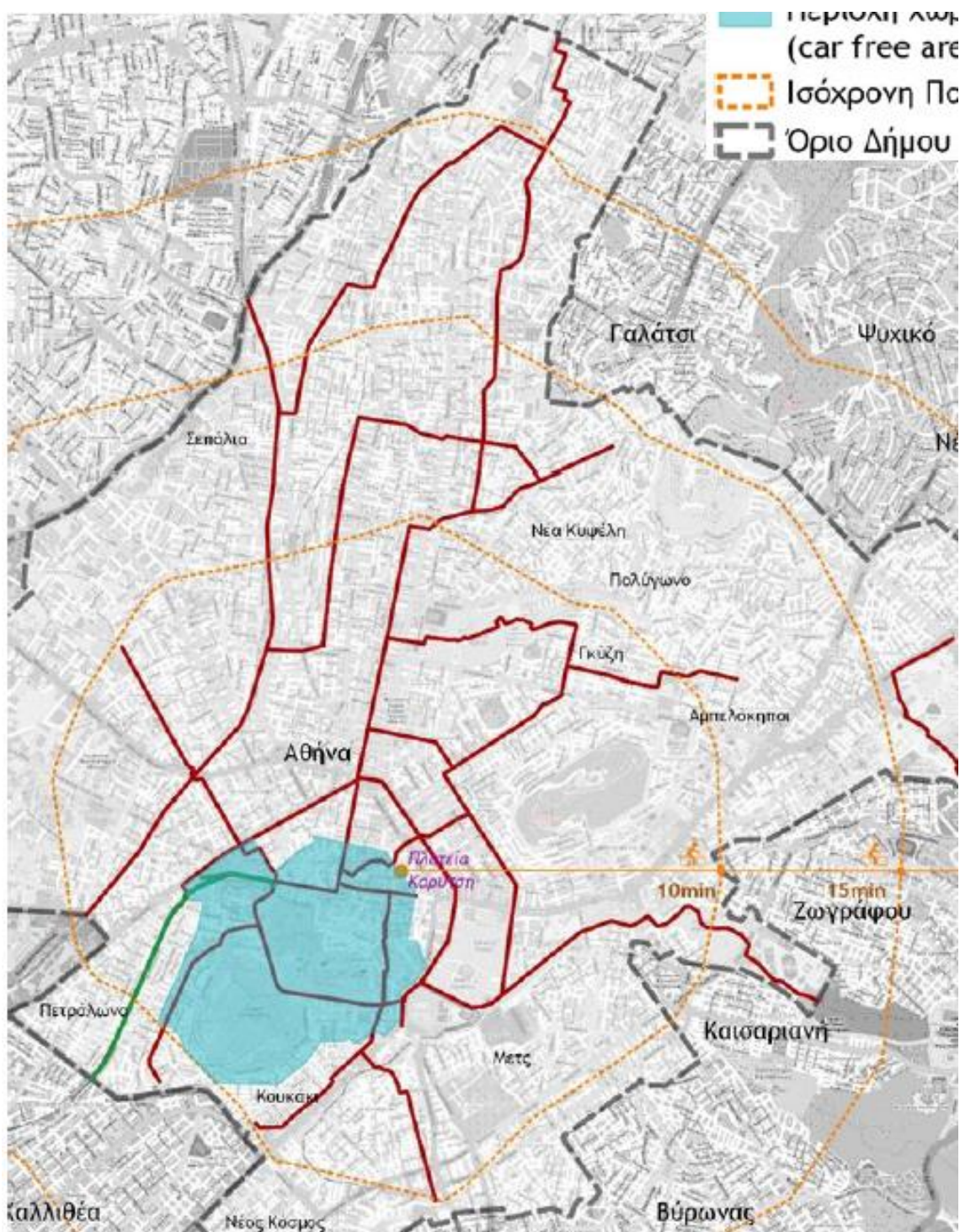
Κ) Περιφερειακή Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. μέσω Γεωπονικού Πανεπιστημίου, Άργους)

Μέτρο 7.2: Υλοποίηση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, Πύκνωση Δικτύου

Το μέτρο περιλαμβάνει την υλοποίηση του συνόλου του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου που προβλέπεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας εντός του δήμου Αθηναίων. Επιπλέον προβλέπεται πύκνωση του δικτύου ποδηλάτου, ώστε να εξασφαλιστεί μεγαλύτερη πυκνότητα υποδομών στα σημεία της πόλης που υπάρχουν κενά.

Πιο συγκεκριμένα προτείνεται:

- Α) Δημιουργία ποδηλατικού άξονα στο Παγκράτι (π.χ. Ιφικράτους - Ευτυχίδου - Ερτοσθένους),*
- Β) στο Μετς (π.χ. Καφαντάρη - Φρύωννος - Μουσούρου - Λογγίνου - Αναπαύσεως),*
- Γ) Η υλοποίηση του νότιου μητροπολιτικού άξονα εντός του δήμου Αθηναίων (Αθανασίου Διάκου - λεωφόρου Βουλιαγμένης),*
- Δ) Η υλοποίηση του μητροπολιτικού άξονα Καλλιρρόης - Αρδηττού - Βασιλέως Κωνσταντίνου - λεωφόρου Βασιλίσσης Σοφίας - λεωφόρος Μεσογείων*
- Ε) Η υλοποίηση του μητροπολιτικού άξονα λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας – λεωφόρος Κηφισίας,*
- ΣΤ) άξονας Αμπελοκήπων - Γουδή (π.χ. Σούτσου - Πανόρμου - Λαρίσης - Τρικάλων), Λένορμαν,*
- Ζ) Περιφερειακή Σύνδεση Κάτω Πατησίων - Κολοκυνθούς - Ακαδημίας Πλάτωνος (π.χ. άξονας Αγίου Μελετίου - Κρέοντος)*



Εικόνα 13: Δίκτυο ποδηλάτου. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Μέτρο 7.3: Ποδήλατα πόλης κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά

Το μέτρο περιλαμβάνει την αδειοδότηση 150 σημείων σε όλο τον Δήμο για τοποθέτηση 900 κοινόχρηστων ποδηλάτων χωρίς σταθερό σταθμό (dockless), 30% ηλεκτρικά με έμφαση σε σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς.

Μέτρο 7.4: Είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες

Το μέτρο περιλαμβάνει τη θεσμοθέτηση δυνατότητας εισόδου του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες.

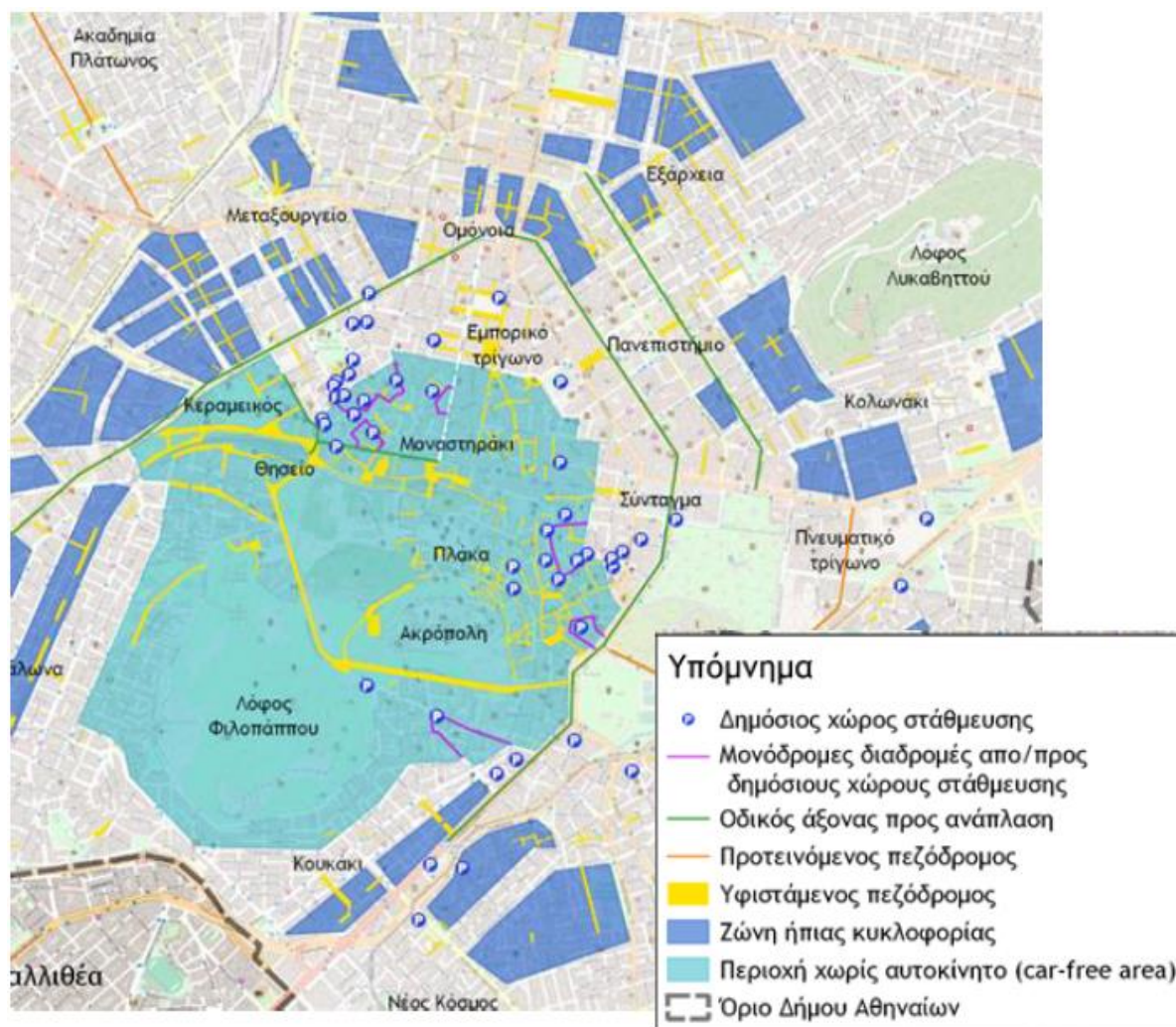
Προτεραιότητα 8: Προστασία του κέντρου και των γειτονιών από διαμπερείς διελεύσεις μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

Μέτρο 8.1: Ανακήρυξη Ιστορικού Κέντρου σε Περιοχή Περιορισμένης Πρόσβασης ΙΧ

Το μέτρο περιλαμβάνει την απαγόρευση της διέλευσης και της στάθμευσης οχημάτων πλην ταξί, συλλογικών μέσων μεταφοράς, μικρών οχημάτων τροφοδοσίας στις γειτονιές γύρω από την ιστορική καρδιά της Αθήνας, την Ακρόπολη, δηλαδή στου Ψυρρή, στο Εμπορικό Τρίγωνο, στην Ακρόπολη, στην Πλάκα, στου Φιλοπάππου, στο Θησείο, στον Κεραμεικό.

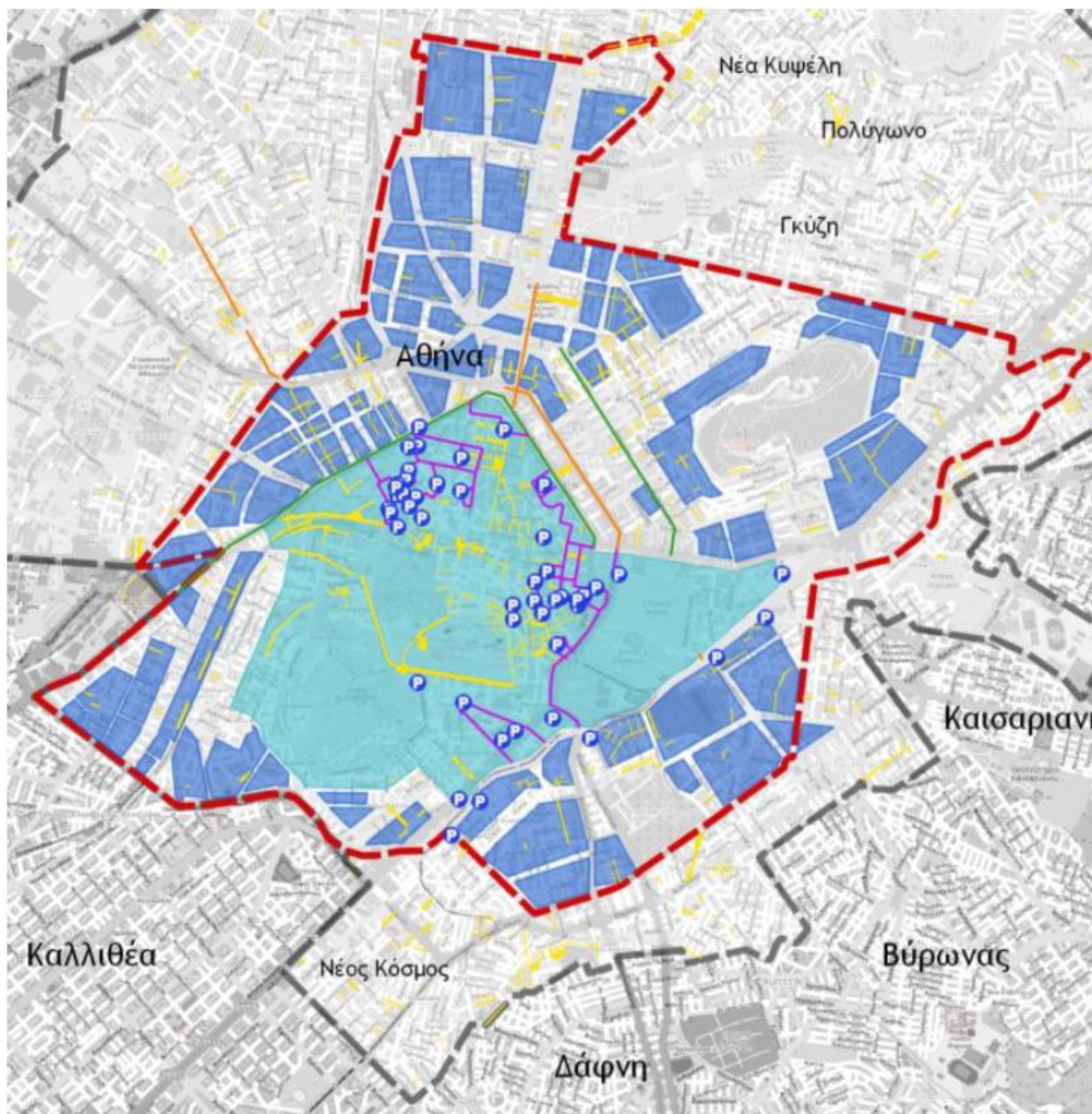
Πιο συγκεκριμένα η περιοχή προστασίας έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ορίζεται, για τον χρονικό ορίζοντα της 5ετίας, από τις οδούς Αγίων Ασωμάτων- Σαρρή - Ευρυπίδου - Παλαιών Πατρών Γερμανού - Παρνασσού - Καρύτση - Χρήστου Λαδά - Σταδίου - Κολοκοτρώνη - Βουλής - Καραγιώργη Σερβίας - Φιλελλήνων - Ξενοφώντος - Νίκης- Βασιλίσσης Αμαλίας - Συγγρού - Χατζηχρήστου - Βεΐκου - Τσάμη Καρατάσου - Ζαχαρίτσα - Διοβουνιώτου - Γενναίου Κολοκοτρώνη - Αχαιών - Δημοφώντος - Ηρακλειδών - Περσεφόνης - Πειραιώς - Αγίων Ασωμάτων.

Στο εσωτερικό της περιοχής αυτής δημιουργούνται αποκλειστικά μη διαμπερείς διαδρομές πρόσβασης προς δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης εκτός οδού για κατοίκους και επισκέπτες.



Εικόνα 14: Ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας οχημάτων. Πηγή ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Για τον ορίζοντα δεκαετίας η περιοχή προστασίας έναντι της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ορίζεται από τις οδούς Αχαιών- Γενναίου Κολοκοτρώνη- Διοβουνιώτη- Ζαχαρίτσα- Τούσα Μπότσαρη- Αρδηττού- Βασιλέως Κωνσταντίνου- Ριζάρη- Βασιλίσσης Σοφίας- Σταδίου - Πειραιώς- Δημοφώντος- Αχαιών.



Εικόνα 15: Ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας οχημάτων. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Μέτρο 8.2: Μεγάλος Περίπατος

Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία ενός μεγάλου περιπάτου στην Αθήνα που θα επεκτείνει τον διεθνούς ακτινοβολίας αρχαιολογικό πεζόδρομο της Αθήνας και θα τον συνδέει με σημαντικούς πόλους: το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, την Τριλογία επί της Πανεπιστημίου, το Ζάππειο, τον Εθνικό Κήπο, το Παναθηναϊκό Στάδιο.

Ο περίπατος υλοποιείται με την (μόνιμη) πεζοδρόμηση των Λεωφόρων Βασιλίσσης Όλγας και Ηρώδου Αττικού. Επιπλέον, προτείνεται η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με εξαίρεση διέλευσης ποδηλατοδρόμου, μίας λωρίδας για διελεύσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης και αμφίδρομη διέλευση τραμ. Συνοδευτικά προτείνεται η ανάπλαση της Πατησίων με διέλευση τραμ μέχρι το τέλος του δρόμου, ανάπλαση της Αθηνάς και ανάπλαση της Αμαλίας. Το ανοδικό τμήμα της Συγγρού από το Μουσείο Φιξ μέχρι τους στύλους του Ολυμπίου Διός πεζοδρομείται με εξαίρεση μίας λωρίδας. Η Ακαδημίας αντιδρομείται.

Μέτρο 8.3: Επέκταση Μεγάλου Περιπάτου: Σύνδεση Ακαδημίας Πλάτωνος με το Λύκειο Αριστοτέλη

Μέτρο 8.4: Ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου

Το μέτρο περιλαμβάνει την ανάπλαση του άξονα Πειραιώς - Σταδίου, ώστε να μειωθεί η διατομή της κίνησης των αυτοκινήτων και να δημιουργηθεί ένας αναβαθμισμένος διάδρομος για την κίνηση πεζών – ποδηλάτων.

Μέτρο 8.5: Ανάπλαση της οδού Σόλωνος

Το μέτρο περιλαμβάνει τη μείωση της διατομής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στην οδό Σόλωνος προς όφελος των πεζών και των ποδηλατών.

Μέτρο 8.6: Ανάπλαση της Ιεράς Οδού

Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) στην Ιερά Οδό.

Μέτρο 8.7: Μικροί περίπατοι στα κέντρα των γειτονιών

Το μέτρο περιλαμβάνει τη δημιουργία άξονα αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλάτων (με πεζοδρόμηση ή/και μείωση των λωρίδων που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των ΙΧ) σε κάθε δημοτικό διαμέρισμα που να συνδέει τα κέντρα των γειτονιών και σημεία ενδιαφέροντος.

Μέτρο 8.8: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία των γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας

Το μέτρο περιλαμβάνει σε περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη συγκέντρωση πεζών την ενοποίηση των οικοδομικών τετραγώνων, δηλαδή τον περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας σε μία ομάδα οικοδομικών τετραγώνων. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται θύλακες ήπιας κυκλοφορίας,

όπου ο πεζός και ο ποδηλάτης μπορούν να κινούνται με άνεση, ακόμα και τα παιδιά να παίζουν στους δρόμους.

Η εφαρμογή προτείνεται να γίνει:

Α) Σε περιοχές με έντονες δραστηριότητες και παρουσία πεζών και σε περιοχές που περιβάλλουν την περιοχή προστασίας του ιστορικού κέντρου, ώστε να προστατευθούν οι περιοχές κατοικίας από διαμπερείς κίνησης που έχουν σκοπό να παρακάμψουν την περιοχή προστασίας.

Οι περιοχές αυτές είναι Μεταξουργείο, Ομόνοια, Πλατεία Αμερικής, Κυψέλη, Εξάρχεια, Δεξαμενή, Κολωνάκι, Πανόρμου, Ρηγίλλης, Παγκράτι, Κουκάκι, Άνω Πετράλωνα, Γκάζι, Κεραμεικός.

Β) Σε περιοχές γύρω από σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Οι σταθμοί αυτοί είναι Άνω Πατήσια, Άγιος Ελευθέριος, Κάτω Πατήσια, Άγιος Νικόλαος, Αττική, Βικτώρια, Κάτω Πετράλωνα, Άγιος Ιωάννης, Νέος Κόσμος, Φιξ, Σταθμός Λαρίσης, Σεπόλια, Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Κατεχάκη.

Προτεραιότητα 9: Άσκηση πολιτικών αποθάρρυνσης της άσκοπης χρήσης αυτοκινήτου

Μέτρο 9.1: Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης (car sharing)

Μέτρο 9.2: Ανάπτυξη δράσεων πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης κατοίκων και επισκεπτών

Προτεραιότητα 10: Προώθηση καθαρών οχημάτων

Μέτρο 10.1: Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, ιδιωτικούς και δημόσιους χώρους

Μέτρο 10.2: Ανανέωση και Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ΕΘΕΛ, με νέες τεχνολογίας - μη ρυπογόνα (π.χ. ηλεκτρικά)

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μεταμόρφωσης

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Μεταμόρφωσης προτείνει τα κάτωθι:

Στόχος: Κυκλοφοριακή οργάνωση των γειτονιών – προστασία από τη διαμπερή κυκλοφορία (Προτεραιότητα 6)

- Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων και αντιδρομήσεων, με στόχο τις συχνές εναλλαγές στη φορά κίνησης, ώστε να αποθαρρύνεται η διαμπερής κυκλοφορία. Στόχος είναι να χρησιμοποιούνται κυρίως για την πρόσβαση των κατοίκων.
- Σταδιακή μετατροπή των τοπικών οδών στις γειτονιές σε ήπιας κυκλοφορίας, με ενιαία επιφάνεια για κίνηση πεζών και οχημάτων, διαμόρφωση οφιοειδών διαδρόμων κίνησης οχημάτων, πλακόστρωση με κυβόλιθο, κλπ.

Υποστηρικτικά Μέτρα

- Δράσεις για την εξάλειψη των διαμπερών κινήσεων μέσα από τις γειτονιές.

- Εκστρατεία ενημέρωσης για την αναγέννηση και την προστασία γειτονιών της πόλης.

Στόχος: Δημιουργία ελκυστικού περιβάλλοντος και προστασία κίνησης πεζών (Προτεραιότητες 1,2,4,5,8)

Βραχυπρόθεσμα

- Δημιουργία αξόνων ήπιας κυκλοφορίας σε όλη την έκταση του Δήμου μέσω των οποίων εξυπηρετούνται οι μετακινήσεις πεζή και με ποδήλατο, συνδέοντας τις γειτονιές με τον κεντρικό πυρήνα.
- Δημιουργία μιας ζώνης ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα της πόλης, ο οποίος περιβάλλεται από τις οδούς Κλεισθένους, Παπαδιαμάντη, Ν. Πλαστήρα, Φ. Γκινοςάτη, Ελ. Βενιζέλου, Τατοΐου- Δροσίνη, Πλάτωνος – βόρειος παράδρομος Αττικής Οδού, που αποσκοπεί στην τόνωση των χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, με τη δημιουργία ενός ασφαλούς και ευχάριστου περιβάλλοντος, για περίπατο και ποδηλασία, για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του κέντρου της πόλης. Οι οδοί Γ. Παπανδρέου και Φ. Γκινοςάτη που διασχίζουν τον κεντρικό πυρήνα, θα παραμείνουν ως συλλεκτήριοι.
- Πεζοδρόμηση σημαντικού αριθμού οδικών τμημάτων στην περιοχή του Δημαρχείου και του Ι.Ν. της Μεταμόρφωσης (Ράλλη, Ι. Κότπου, Δημαρχείου). Πεζοδρόμηση των οδών Δεληγιάννη, Πίνδου, Βάρναλη, Κύπρου, Ύδρας κ.λπ., με στόχο τη σύνδεση της περιοχής δυτικά της οδού Φ. Γκινοςάτη με την πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου, δημιουργώντας έτσι μια εκτεταμένη περιοχή αποκλειστικής κίνησης πεζών και ποδηλατών.
- Ανακατασκευή όλων των πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο, σύμφωνα με τις σύγχρονες προδιαγραφές σχεδιασμού και υλικών. Δημιουργία υποδομών ΑμεΑ και ασφαλών διαβάσεων πεζών και ποδηλατών.
- Εφαρμογή μέτρων ήπιας κυκλοφορίας περιμετρικά των σχολικών εγκαταστάσεων, με στόχο την ασφαλή μετακίνηση των μαθητών από/προς το σχολείο.
- Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών με στόχο την ασφαλή κίνηση των πεζών στις εξής θέσεις:
 - Επί της οδού Σάμου, στο ύψος του 4ου Δημοτικού Σχολείου και το 2ου Νηπιαγωγείου
 - Επί της οδού Διον. Σολωμού, στο ύψος του 2ου Δημοτικού Σχολείου και του 4ου Νηπιαγωγείου
 - Επί της Τατοΐου, στην προέκταση του πεζοδρόμου Ι. Ράλλη, πλησίον του Λυκείου
- Δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, το οποίο θα συνδέει το κέντρο της πόλης με τις γειτονιές, μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας και διαδρόμων αποκλειστικής κίνησης ποδηλατών. Προσπάθεια να είναι προσπελάσιμες με ποδήλατο όλες οι σημαντικές χρήσεις και δραστηριότητες στην πόλη.
- Άξονες αποκλειστικής κίνησης ποδηλατών:

- Στα μονοδρομημένα τμήματα των οδών Δροσίνη και Τατοΐου, μέσω των οποίων συνδέεται η Νέα Ζωή, η Μποφίλια και το δυτικό τμήμα της Καναπίτσας με το κέντρο της πόλης.
- Στην οδό Χαλκιδικής μέχρι την Αλεξανδρουπόλεως. Σε συνδυασμό με τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας θα εξυπηρετεί τις ποδηλατικές ροές, προς το κτήμα Δηλαβέρη, το οποίο αποτελεί σημείο ενδιαφέροντος υπερτοπικής σημασίας
- Πλήρης διάνοιξη της οδού Σωκράτους, το ένα ρεύμα θα μετατραπεί σε άξονα ροής πεζών και αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων, ο οποίος θα καταλήγει στο χώρο πρασίνου επί της Αττικής Οδού και μέσω αυτού στο δίκτυο του κεντρικού πυρήνα.

Μέσο-μακροπρόθεσμα

- Ολοκλήρωση της μετατροπής του κεντρικού πυρήνα σε Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας. Θα περιβάλλεται από ένα δακτύλιο που θα απαρτίζεται από τις οδούς Κλεισθένους, Παπαδιαμάντη, Ν. Πλαστήρα, Φ. Γκινოსάτη, Ελ. Βενιζέλου, Τατοΐου-Δροσίνη, Πλάτωνος – νότιος παράδρομος Αττικής Οδού. Απαιτείται διάνοιξη του πρώτου τμήματος του νότιου παράδρομου, έτσι ώστε να συνδέεται η οδός Κλεισθένους με την οδό Τατοΐου. Περιλαμβάνει: -Πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Φ. Γκινოსάτη, από Δελιγιάννη έως Κ. Αρβανίτη. Δημιουργείται μία ευρεία ενιαία πεζοδρομημένη περιοχή, η οποία περιλαμβάνει βασικές δραστηριότητες και χρήσεις.
- Μετατροπή τμήματος της οδού Φ. Γκινოსάτη, από Πλάτωνος έως Πάρνηθος, σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.
- Μετατροπή της Γ. Παπανδρέου σε κεντρική οδό ήπιας κυκλοφορίας (με διακριτή όδευση πεζών και Ι.Χ.) στο τμήμα της από Κλεισθένους έως Πλάτωνος, ενώ το τμήμα της από Πλάτωνος έως Δροσίνη πεζοδρομείται. Η πεζοδρόμηση του τμήματος αυτού, μεταξύ των δύο παραδρόμων της Αττικής οδού, συμβάλλει στην ενοποίηση του χώρου πρασίνου και αθλοπαιδιών που έχει αναπτυχθεί άνωθεν της Αττικής οδού.

Υποστηρικτικά Μέτρα

- Δράσεις ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων.
- Προώθηση της πεζή μετακίνησης.
- Οργάνωση δράσεων ευαισθητοποίησης και αλλαγής κουλτούρας μετακινούμενων και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στα σχολεία.
- Εκπαίδευση παιδιών σε θέματα ασφαλούς μετακίνησης.
- Εφαρμογή του «λεωφορείου» πεζοπορίας. Πρόκειται για μια ομάδα παιδιών που καθοδηγούνται από ενήλικες στο δρόμο για το σχολείο, μέσω μιας συγκεκριμένης διαδρομής που είναι σύντομη, άμεση και ασφαλής.
- Οργάνωση δράσεων για την προώθηση της χρήσης του ποδήλατου (γνωρίζω την πόλη μου με ποδήλατο, νυχτερινή ποδηλατοδρομία, επιβράβευση των ποδηλατιστών κ.α.).

- Διοργάνωση μαθημάτων ποδηλασίας, με στόχο την εκπαίδευση παιδιών και ενηλίκων για το πώς να οδηγούν ποδήλατο.
- Ποδηλατοστάσια σε ζωτικά σημεία της πόλης.
- Εισαγωγή συστημάτων bike-sharing με ηλεκτρικά και συμβατικά ποδήλατα για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών

Στόχος: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας του βασικού οδικού δικτύου (Προτεραιότητα 3)

Βραχυπρόθεσμα

- Δημιουργία σύνδεσης της Εθνικής Οδού με τον ανατολικό παράδρομο της, στο ύψος της οδού Λυκοβρύσεως, που θα επιλύσει το χρόνιο πρόβλημα των παράνομων αναστροφών από Τατοΐου προς τον παράδρομο αυτό, στον κόμβο Τατοΐου - Ελ. Βενιζέλου. Όταν υλοποιηθεί, θα απαιτηθεί η μονοδρόμηση του τμήματος του παράδρομου της Ε.Ο., μεταξύ Βαλαωρίτου και Λυκοβρύσεως, με κατεύθυνση προς τον κόμβο της Λυκόβρυσης, αλλά και η μονοδρόμηση της οδού Ερμού, στο τμήμα μεταξύ Λυκοβρύσεως και Λ. Κατσώνη, με κατεύθυνση προς τη Λυκοβρύσεως. Μονοδρόμηση τμήματος της Ελ. Βενιζέλου, από Φ. Γκιννοσάτη έως Τατοΐου, με κατεύθυνση προς την Εθνική Οδό - Δυτικά της Τατοΐου αντιδρομείται με κατεύθυνση προς την Τατοΐου.
 - Απελευθερώνεται ο απαιτούμενος χώρος για τη δημιουργία πεζοδρομίων
 - Απλοποιούνται οι κινήσεις στον σηματοδοτούμενο κόμβο Τατοΐου - Ελ. Βενιζέλου.
- Μονοδρόμηση της οδού Πλαστήρα, με κατεύθυνση προς την Φ. Γκιννοσάτη. Απελευθερώνεται χώρος για την κατασκευή πεζοδρομίων και για χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης, περιμετρικά του κεντρικού πυρήνα.
- Μονοδρόμηση της οδού Δροσίνη και του αντίστοιχου τμήματος της οδού Τατοΐου. Στόχος να αυξηθεί το επίπεδο οδικής ασφάλειας - εξασφάλιση επαρκούς χώρου για την κατασκευή ποδηλατόδρομου και τη δημιουργία θέσεων στάθμευσης. Προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στις ακόλουθες διασταυρώσεις:
 - Δροσίνη - Πλάτωνος (βόρειος παράδρομος Αττικής Οδού)
 - Δροσίνη – Τατοΐου - Μπιζανίου – Γ. Παπανδρέου
- Ανάπλαση και αναδιαμόρφωση των κύριων οδών (αρτηριών και συλλεκτριών) με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας και του επιπέδου οδικής ασφάλειας.
- Μέτρα για την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών και του επιπέδου οδικής ασφάλειας της οδού Κλεισθένους. Προτείνεται το κλείσιμο της νησίδας της στο ύψος της οδού Δεληγιάνη, για την αποφυγή των διαμπερών διασχίσεων, τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στη συμβολή της με την οδό Βάρναλη, τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στη συμβολή Κλεισθένους και Ηρακλείου, με ταυτόχρονη πεζοδρόμηση των οδών Π. Αλεπού και Λευκωσίας.

- Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στις διασταυρώσεις της οδού Τατοΐου με την οδό Καραϊσκάκη και με την οδό Χαλκιδικής, για την ασφαλή σύνδεση των συνοικιών Νέα Ζωή και Καναπίτσα.
- Μονοδρόμηση της οδού Πεύκων, στο τμήμα της από Ναυαρίνου έως Αριστοτέλους. Το ρόλο του αντίδοτου συζυγούς της, θα διαδραματίζει το ένα ρεύμα της οδού Σωκράτους.
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με στόχο τη μείωση των διαμπερών κινήσεων από και προς τους όμορους δήμους, στην περιοχή Καναπίτσα/Προφ. Ηλίας:
 - Μονοδρόμηση της Αγ. Νεκταρίου έως τη Δρυάδων ώστε να λειτουργεί ως είσοδος στη Μεταμόρφωση, ενώ η Διον. Σολωμού μονοδρομείται κατά τρόπο ώστε να λειτουργεί ως έξοδος. Για τον σαφή καθορισμό των προτεραιοτήτων και την απλοποίηση των κινήσεων, προτείνεται στον κόμβο Βάκχου, Σολωμού/Αγ. Νεκταρίου, η κατασκευή κομβίδιου κυκλικής κίνησης (mini roundabout).
 - Μονοδρόμηση της οδού Δρυάδων με κατεύθυνση προς τη Λ. Ηρακλείου, ώστε να διευκολυνθεί η έξοδος των κατοίκων από τη περιοχή.
 - Δημιουργία mini roundabout στην συμβολή των οδών Μπιζανίου και Ηρακλείου, για τη σαφή διευθέτηση των κινήσεων και αποφυγή ατυχημάτων.

Μέσο-μακροπρόθεσμα

- Κατασκευή κυκλικού κόμβου στην διασταύρωση Τατοΐου/Βενιζέλου. Δυνατότητα διεκπεραίωσης περισσότερων κινήσεων, από όσες μπορούν να διευθετηθούν μέσω του σηματοδοτούμενου κόμβου (π.χ. αναστροφή από Τατοΐου προς το ανατολικό παράδρομο της Εθνικής Οδού).
- Διάνοξη της οδού Παπαδιαμάντη σε όλο της το μήκος. Δημιουργείται μια νέα συλλεκτήρια οδός, με ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μεσαία νησίδα, η οποία θα συνδέει τις Γ. Παπανδρέου/Κλεισθένους-Χλόης και τον ανατολικό παράδρομο της Εθνικής Οδού, ενώ θα δίνει τη δυνατότητα πρόσβασης στο ρεύμα της Εθνικής Οδού με κατεύθυνση προς Λαμία. Αμφιδρομείται ο ανατολικός παράδρομος της Εθνικής, στο τμήμα του μεταξύ της Παπαδιαμάντη και της Ελ. Βενιζέλου.
- Διάνοξη της οδού Μπιζανίου μεταξύ Πεύκων και Διον. Σολωμού και μετατροπή της σε οδό διπλής κατεύθυνσης, στο τμήμα μεταξύ Ηρακλείου και Τατοΐου. Η εν λόγω διάνοξη θα ολοκληρώσει το δίκτυο των συλλεκτηρίων οδών της Καναπίτσας.

Υποστηρικτικά Μέτρα

- Έλεγχος της κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων.
- Μείωση του ορίου ταχύτητας κίνησης σε συγκεκριμένους οδικούς συνδέσμους.
- Εντατικοποίηση των ελέγχων για παραβιάσεις του ΚΟΚ (παράνομη στάθμευση, όριο ταχύτητας, ερυθρός σηματοδότης, κλπ).

Στόχος: Διαχείριση στάθμευσης (Προτεραιότητα: 9)

Βραχυπρόθεσμα

- Στην κεντρική περιοχή της πόλης προτείνεται η διαμόρφωση περίπου 790 θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης:
 - 470 θέσεων αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων
 - 110 θέσεων στάθμευσης με πληρωμή βραχείας διάρκειας
 - 210 θέσεων στάθμευσης με πληρωμή μακράς διάρκειας
- Διαμόρφωση θέσεων στάθμευσης εκτός οδού σε οικόπεδα της κεντρικής περιοχής. Θα συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της προσφοράς και στην κάλυψη των αναγκών στάθμευσης. Ενδεικτικά σε πρώτη φάση μπορεί να διαμορφωθεί υπαίθριος χώρος στάθμευσης στο τριγωνικό οικόπεδο μεταξύ των οδών Πλάτωνος, Ι. Κόττου και Μαβίλη, πλησίον του Σταθμού Μεταμόρφωση.
- Διερεύνηση δημιουργίας υπαίθριου χώρου στάθμευσης στο πλαίσιο πιθανής αξιοποίησης του παλιού υφαντουργείου, εφόσον αγοραστεί από τον Δήμο.

Υποστηρικτικά Μέτρα

- Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης στην οδό.
- Θεσμοθέτηση ωραρίου τροφοδοσίας.

Στόχος: Ενίσχυση δημόσιων συγκοινωνιών (Προτεραιότητα: 7)

Βραχυπρόθεσμα

- Δημιουργία 2 γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας που θα διέρχονται από τον σταθμό των ΗΣΑΠ του Ηρακλείου Αττικής, για την καλύτερη κάλυψη περιοχών του δήμου Μεταμόρφωσης, όπως η Μποφίλια και η Νέα Ζωή – Νεκροταφείο. Η 1η Γραμμή θα εξυπηρετεί τις περιοχές που βρίσκονται νότια της Αττικής Οδού, ενώ η 2η τις περιοχές που βρίσκονται βόρεια αυτής. Προτείνεται η ένταξη της δημοτικής συγκοινωνίας στο σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΑ, με στόχο την δυνατότητα ενημέρωσης, σε πραγματικό χρόνο, της θέσης του λεωφορείου και της ώρας που προβλέπεται να περάσει από κάθε στάση.

Υποστηρικτικά Μέτρα

- Εκστρατεία πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης του κοινού.
- Εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς προσβασιμότητας στις στάσεις

Στόχος: Έξυπνη πόλη & τεχνολογίες φιλικές προς το περιβάλλον (Προτεραιότητα: 11)

- Δημιουργία Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας, στο οποίο θα εντάσσονται:
 - Ο έλεγχος των πεζοδρόμων και πεζοδρομημένων περιοχών.
 - Το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στην οδό.
 - Η διαχείριση σηματοδοτών.

Υποστηρικτικά Μέτρα

- Εφαρμογές ενημέρωσης του πολίτη σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης στην οδό.
- Πληρωμή τελών στάθμευσης μέσω εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα.
- Έλεγχος παράνομης στάθμευσης μέσω αισθητήρων.
- Εγκατάσταση σταθμών ηλεκτροφόρτισης οχημάτων σε συγκεκριμένα σημεία του ευρύτερου δικτύου.
- Μέτρα προώθησης των οχημάτων που κινούνται με ήπιες μορφές ενέργειας (ηλεκτρική, υβριδική κ.α.).

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Σύμφωνα με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών προτείνονται τα παρακάτω:

Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Το Σχέδιο θέτει ως προτεραιότητα την παροχή αξιόπιστων εναλλακτικών μορφών μετακίνησης έναντι της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. για τις μετακινήσεις των πολιτών στο Δήμο των Αχαρνών. Τα μέτρα εκτεταμένων ηπιοποιήσεων και πεζοδρομήσεων που εφαρμόζονται στο σύνολο των συλλεκτήριων και τοπικών οδών έχουν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης και την απελευθέρωση χώρου για την μετακίνηση πεζών και ποδηλατιστών. Παρακάτω περιγράφονται οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στα πλαίσια του Σχεδίου.

Ορίζοντας 5ετίας

- Προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο δίκτυο (Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες), με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης. Λύσεις που μπορούν να δοθούν είναι στο άκρο των πεζοδρομίων να υπάρχει π.χ. φύτευση, κολονάκια, κιγκλιδώματα, κλπ.
- Ανάπλαση των αξόνων Λ. Αθηνών (από την οδό Νικολάου Λαδά έως την οδό Φ. Δέδε) και Φιλαδελφείας (από την οδό Κωστή Παλαμά έως την οδό Μπόσδα) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και διαβάσεις πεζών. Οι εν λόγω άξονες αποτελούν τις κύριες οδούς εισόδου στον δήμο από τον νότο με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και κατά μήκος του παρατηρούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης εξαιτίας των χρήσεων γης που έχουν αναπτυχθεί και του πλάτους του καταστρώματος. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου.
- Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου που περικλείεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως- Αριστοτέλους – Αρχαίου Θεάτρου – Φ. Δέδε – Λ. Αθηνών σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με παράλληλη αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας που γίνεται στην

κατεύθυνση νότου – βορά και ανατολής – δύσης κυρίως μέσω των οδών Οδυσσέως – Πάρνηθος και Δεκελείας – Φιλαδελφείας. Στην περιοχή προτείνονται να γίνουν αναπλάσεις, ηπιοποιήσεις, πεζοδρομήσεις και δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα αποφασιστούν στα πλαίσια ξεχωριστής μελέτης.

- Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθέας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού σύμφωνα με την σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκίζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευή διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών. Στη διασταύρωση με την οδό Θρακομακεδόνων έχει σχεδιαστεί κυκλικός κόμβος. Με τη μελέτη διευθετούνται και οι προσβάσεις (είσοδοι - έξοδοι) σε επιχειρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού και σήμερα λειτουργούν ανεξέλεγκτα. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αχαρνών, η βέλτιστη πρόταση μονοδρομήσεων θα προσδιοριστεί στο πλαίσιο ξεχωριστής μελέτης η οποία θα επικαιροποιήσει και τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις.
- Μείωση του ορίου ταχύτητας στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
- Προτείνεται η αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- Στα σημεία του οδικού δικτύου όπου παρατηρείται παράνομη στάθμευση προτείνεται όπου είναι εφικτό η διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Με την ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων προτείνεται να βελτιωθούν και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους με στόχο να γίνει πιο ελκυστική η πεζή μετακίνηση. Ιδιαίτερη πρόβλεψη θα γίνει για τις ευάλωτες ομάδες και πιο συγκεκριμένα σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοί:
- Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,
- Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,
- Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,

- Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου,
- Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, ιεραρχημένο και τοπικό.
- Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας. Η επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας (των 30km/h), τις περιοχές κατοικίας αφενός βελτιώνει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και αφετέρου τις προστατεύει περιβαλλοντικά (χαμηλοί ρύποι και χαμηλά επίπεδα θορύβου).
- Επέκταση του δικτύου πράσινων διαδρομών όπως περιγράφεται παρακάτω.

Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.

- Παρεμβάσεις στο τοπικό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
- Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάσει της απόφασης με Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.
- Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία.

Ορίζοντας 10ετίας / 15+ετίας

- Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών - Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί τη συνέχεια της Λ. Αθηνών έτσι ώστε να αποκτήσουν παρόμοια χαρακτηριστικά
- Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθέας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, με σταθερό κατάστρωμα οδοστρώματος σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθέας,
- Επέκταση πεζοδρομήσεων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών,
- Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους
- Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Κων. Καραμανλή και Τατοΐου από το σημείο που η διατομή της οδού αλλάζει από τετράιχνη διαχωρισμένου οδοστρώματος σε δίιχνη (περίπου στο ύψος της οδού Τσαμαλή) μέχρι τον κόμβο της Μεταμόρφωσης. Η

προτεινόμενη παρέμβαση αποτελεί διαδημοτικό έργο που όμως θα συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην αποσυμφόρηση του άξονα.

- Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου που θα συνδέει το κέντρο του δήμου με τις δημοτικές ενότητες Θρακομακεδόνων και Βαρυμπόμπης και στην συνέχεια με την περιοχή των πρώην βασιλικών κτημάτων στο Τατόι.

Στο πλαίσιο της ευρύτερης διεύρυνσης του δικτύου πράσινων διαδρομών και για την απλοποίηση των κινήσεων στο δίκτυο της πόλης των Αχαρνών, προτείνεται να εξεταστεί η μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου, όπως η οδός Αριστοτέλους σε ολόκληρο το μήκος της με κατεύθυνση την οδό Αχαρνών. Το παραπάνω μέτρο θα πρέπει να γίνει υπό τον έλεγχο μιας κυκλοφοριακής μελέτης που θα εξετάζει εναλλακτικά σενάρια για την βέλτιστη κυκλοφοριακή οργάνωση του ευρύτερου οδικού δικτύου. Το μέτρο συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση και διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία ποδηλατοδρόμου επί της Αριστοτέλους.

Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Ορίζοντας 5ετίας

- Για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται η μετατροπή των παρακάτω κόμβων σε κυκλικούς σύμφωνα με σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου:
 - Αχαρνών – Ε. Φυτά,
 - Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα,
 - Καραμανλή – Θρακομακεδόνων,
 - Αγ. Τριάδος – Ασπ. Πιτσιλού,
- Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας,
 - Θρακομακεδόνων – Γαλήνης,
 - Τατοΐου – Ερυθραίας,
 - Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως,
 - Ιωνίας – Αθ. Μπόσδα
 - Αγίου Πέτρου – Βάιου Κρήτης
- Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts). Ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει και

ανάλογη αρχιτεκτονική ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου, που θα τονίζει τα αστικά χαρακτηριστικά του κόμβου.

- Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα. Επίσης, προτείνεται ρύθμιση στο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου, ανάλογα με την περίοδο αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Τα νέα προγράμματα λειτουργίας θα προκύψουν στο πλαίσιο νέας μελέτης όπου θα βασίζονται σε πρόσφατες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και θα καθοριστούν και τυχόν αλλαγές στη γεωμετρία του κόμβου.

- Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
- Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.
- Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται- έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών
- Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους του οδικού δικτύου όπου παρατηρούνται χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης και κυρίως οδικής ασφάλειας με στόχο την ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Οι κόμβοι αυτοί είναι:
 - Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως,
 - Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας,
 - Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά,
 - Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους,
 - Αθηνών – Φ. Δέδε,
 - Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης,
 - Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Λαθέας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Ιβίσκου,
 - Καραμανλή – Αγ. Τριάδος,
 - Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου,
 - Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως,

- Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου,
- Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
- Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζα,
- Π. Μελά – Αρχελάου,
- Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου,
- Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση των οδών Αγ. Τριάδος και Κωνσταντινουπόλεως και την πεζοδρόμηση της οδού Πάρνηθος
- Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 50% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών με παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση απαραίτητων πεζοφάνων, δημιουργία διαβάσεων πεζών, ραμπών ΑΜΕΑ, οδεύσεων τυφλών, εφαρμογή ηχητικών συστημάτων και «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες για ενημέρωση των τυφλών στα φανάρια κλπ. Επίσης, ανάλογα με τη γεωμετρία των κόμβων προτείνονται μέτρα για τη διασφάλιση της ορατότητας των οδηγών όπως διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., εγκλιβτισμός θέσεων στάθμευσης κλπ. Τέλος, οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές επιφέρουν την ανάγκη ρύθμισης των φωτεινών σηματοδοτών.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις:
 - Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζα,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Λ. Κύμης – Ορτανσίας
 - Λ. Κύμης – Ιβίσκου,
 - Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλι,
 - Λ. Κύμης – Πατουλίδου,
 - Λ. Κύμης – Σπύρου Λούη,
 - Λ. Κύμης – Αναψυχής,
 - Αναψυχής – Ορφέως,
 - Τατοΐου – Χλόης
- Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70% και κατά 100% στους ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας αντίστοιχα.
- Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπως απαιτείται- για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.

- Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το πού βρίσκεται ο χρήστης, «φανάκια που μιλάνε» για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάκια.
- Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση της οδού Αριστοτέλους.
- Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 100% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών.

Διαχείριση Στάθμευσης

Ορίζοντας 5ετίας

- Απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκιβωτισμό. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με πεζόδρομους ποδηλατοδρόμους.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή του δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Προτεραιότητα σύμφωνα με τις αρχές του ΣΕΣ είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων και στη συνέχεια η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες. Το ΣΕΣ μπορεί να περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων για στάθμευση εκτός οδού, με εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης τόσο της παρά της οδού όσο και της εκτός οδού στάθμευσης.
- Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτεί αυξημένους πόρους.
- Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου της πόλης του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς.
- Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.
- Χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– στις εξής περιοχές κατά προτεραιότητα:
-Κέντρο του Δήμου Αχαρνών,

-Κέντρο των Θρακομακεδόνων,

-Κέντρο της κοινότητας Βαρυμπόμπης,

-Ευρύτερη περιοχή του Δημαρχείου των Αχαρνών,

- Στις ίδιες περιοχές προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
- Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
- Συστηματικοί έλεγχοι από τις αρμόδιες υπηρεσίες του δήμου έτσι ώστε να διασφαλίζεται η κατασκευή και η λειτουργία των προβλεπόμενων από τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (Ν.Ο.Κ.) των ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.
- Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.
- Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες), με την συνδρομή των συλλόγων ταξί του δήμου, έτσι ώστε να βρεθεί η βέλτιστη λύση για την στάθμευση των ταξί.
- Πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σε ποσοστό τουλάχιστον 2% των συνολικών θέσεων στάθμευσης, σε όλα τα οδικά τμήματα στα οποία γίνεται ανάπλαση. Σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μ.Μ.Μ. το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ πρέπει να είναι υψηλότερο. Εκπόνηση και εφαρμογή του σχεδίου εγκατάστασης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους. Περίπου το 10% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους. Στις ίδιες τοποθεσίες λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.
- Περίπου το 20% και 30% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους για τους ορίζοντές της 10ετίας και 15ετίας αντίστοιχα.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με τη βελτίωση των υπηρεσιών των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

- Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων του Προαστιακού (ενδεικτικά ανά 5'-10'), αντίστοιχες με τις συχνότητες του Μετρό, μιας και ο Προαστιακός εντός του Δήμου Αχαρνών εξυπηρετεί αστικές μετακινήσεις. Εξάιρεση μπορεί να αποτελέσει ο σταθμός Δεκέλεια.
- Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού (προτείνεται επέκταση μέχρι τις 01:00).
- Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- Αύξηση της συχνότητας των γραμμών, που συνδέουν το Δήμο Αχαρνών με το κέντρο της Αθήνας και άλλους Δήμους. Η προτεινόμενη συχνότητα, τουλάχιστον για τις ώρες αιχμής, να ανέρχεται στα 5 με 10'. Ταυτόχρονα προτείνεται αύξηση της συχνότητας των τοπικών λεωφορειακών γραμμών, τουλάχιστον στο μισό από την υφιστάμενη κατάσταση για τις ώρες αιχμής και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ μια δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
- Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος ΜΜΜ είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές.
- Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία.
- Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 50% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.
- Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).
- Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Δημοτική Συγκοινωνία

- Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν τις περιοχές του Δήμου όπου σήμερα δεν καλύπτονται, συνδέοντας τις γειτονιές με το κέντρο του Δήμου και τους σταθμούς του Προαστιακού για μετεπιβίβαση.

- Αύξηση της συχνότητας της γραμμής (20' με 30').
- Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας της Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής (καθημερινή 06:30 - 23:30, Σάββατο-Κυριακή / 09:00 - 21:00)
- Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ορίζοντας 10ετίας

Προαστιακός

- Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- Ανανέωση στόλου συρμών Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ
- Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του Δήμου.
- Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου. Δημοτική Συγκοινωνία
- Πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 15 λεπτά.
- Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.
- Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Ορίζοντας 15+ετίας

Προαστιακός

- Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- Ανανέωση στόλου συρμών Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ
- Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, στο σύνολο των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- Περεταίρω πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών όπου αυτό απαιτείται.
- Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών,.
- Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων.

Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει, εκτός από τις απλές περιπτώσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, δίκτυο ποδηλατοδρόμου, οδούς με προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και σύνδεση με σχολικά συγκροτήματα και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Ακόμη προτείνεται η δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

Στις προστατευόμενες περιοχές (δασικές εκτάσεις, ρέματα), προτείνεται η άμεση εφαρμογή των παρεμβάσεων προστασίας, όπως πεζοδρομήσεις και ήπιες αναπλάσεις. Τα οδικά τμήματα που προτείνονται είναι ενδεικτικά και όχι περιοριστικά.

Ο στόχος της παρούσης θεματικής είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών. Στο Οριστικό Σενάριο προτείνεται η επέκταση του συνολικού μήκους του δικτύου πράσινων διαδρομών κατά 50%.

Ορίζοντας 5ετίας

- Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων του Δήμου Αχαρνών με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων
- Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 50% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος) και να είναι προσβάσιμα σε όλες τις κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες (ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.).
- Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) 10 σημείων αρχικά στο κέντρο των Αχαρνών και στη συνέχεια σε όλο τον δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του δήμου, σε στάσεις των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, στα σχολικά συγκροτήματα, στους σταθμούς του Προαστιακού, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- Δημιουργία 4 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.

- Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (Γ.Π.Σ., Ρυμοτομικό, κλπ.).
- Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.

Ορίζοντας 10ετίας

- Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 80% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- Επέκταση και πύκνωση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).
- Δημιουργία 6 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.

Ορίζοντας 15+ετίας

- Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 100% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
- Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα.
- Δημιουργία 10 πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

Μεταφορές Εμπορευμάτων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης.
- Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο.
- Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο δικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους.
- Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ).
- Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).
- Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- Εκπόνηση Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) και εφαρμογή των προτάσεων του.
- Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
- Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρωπικού αποτυπώματος των μεταφορών:
 - Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση του δημοτικού στόλου οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση 10% στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
 - Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
 - Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης.
 - Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
 - Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
 - Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.
- Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.

Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Στην ενότητα αυτή περιλαμβάνεται η υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:

- Εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού για την ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
- Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
- Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής στο Δήμο Αχαρνών.
- Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
- Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)

- *Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.*
- *Ενημέρωση – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στο Δήμο και στο ευρύτερο κοινό*
- *Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.*
- *Συνεργασία με την αρμόδια Δ/νση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.*
- *Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων ατυχημάτων*
- *Εντατικοποίηση της Αστυνομίας*
- *Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – Πυροσβεστικής*

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αγίων Αναργύρων - Καματερού

Τα μέτρα του ΣΒΑΚ Δήμου Αγίων Αναργύρων – Καματερού διαρθρώνονται σε δέκα (10) πακέτα μέτρων τα οποία είναι τα εξής:

Πακέτο μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με μικρά οχήματα - μελλοντικά χωρίς οδηγό
2. Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)
3. Αύξηση της συχνότητας των μέσων της δημόσιας συγκοινωνίας
4. Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών
5. Επιδότηση στις εβδομαδιαίες – μηνιαίες κάρτες για την Δημόσια Συγκοινωνία για τους κατοίκους
6. Ενίσχυση ζωνών συγκέντρωσης ταξί
7. Αναβάθμιση υφιστάμενων ή εγκατάσταση νέων στάσεων λεωφορείων σε έξυπνες και προστατευμένες εγκαταστάσεις
8. Εγκατάσταση εξατομικευμένων μηχανών έκδοσης εισιτηρίων για τη δημόσια συγκοινωνία
9. Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
10. Δημιουργία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας

Πακέτο μέτρων 2: Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα

Επιμέρους μέτρα:

1. Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης
2. Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων
3. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης
4. Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)
5. Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

6. Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων
7. Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)
8. Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ στους πόλους έλξης
9. Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών
10. Ανάπτυξη σχεδίου κινητικότητας για επιχειρήσεις που απασχολούν περισσότερους από 20 εργαζόμενους
11. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας του πεζού, των ευάλωτων χρηστών και του ποδηλάτη
12. Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο κύριο οδικό δίκτυο

Πακέτο μέτρων 3 Κοινόχρηστη Μετακίνηση

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)
2. Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
3. Ανάπτυξη συστήματος car pooling

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση

Επιμέρους μέτρα:

1. Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις
2. Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού
3. Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού
4. Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις
5. Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα
6. Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στο Δήμο

Πακέτο μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Επιμέρους μέτρα:

1. Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας
2. Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων
3. Αντικατάσταση οχημάτων Δήμου με ηλεκτρικά οχήματα

Πακέτο μέτρων 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας

Επιμέρους μέτρα:

1. Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας
2. Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
3. Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

4. Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης
5. Μονοδρομήσεις οδών
6. Δημιουργία περιφερειακών διαδρομών περιμετρικά των γειτονιών για την αποφυγή διαμπερών ροών
7. Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου
8. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ
9. Απελευθέρωση γειτονιών από βαρέα οχήματα και αντικατάσταση τους από μικρά και ευέλικτα στο πλαίσιο διαφόρων τύπων μεταφορών
10. Βελτίωση ποιότητας οδικού περιβάλλοντος και τοποθέτηση απαραίτητου εξοπλισμού (κατάσταση οδοστρώματος, τοποθέτηση καθρεφτών υποβοήθησης κυκλοφορίας, κτλ)

Πακέτο μέτρων 7: Στάθμευση

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)
2. Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς
3. Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης
4. Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό σε κεντρικές περιοχές
5. Αναβάθμιση χώρων στάθμευσης για ΑμεΑ
6. Δημιουργία χώρων στάθμευσης που απευθύνονται σε επισκέπτες και κατοίκους (εντός ή εκτός οδού)
7. Επιτήρηση της νόμιμης στάθμευσης

Πακέτο μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον

Επιμέρους μέτρα:

1. Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου
2. Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων
3. Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων
4. Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες
5. Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)
6. Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον
7. Ενίσχυση και ανάδειξη τοπικών κέντρων της πόλης
8. Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

Πακέτο μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές

Επιμέρους μέτρα:

1. Δημιουργία θέσεων στάθμευσης μέσων που διανέμουν εμπορεύματα
2. Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας
3. Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις
4. Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

5. Δημιουργία μικρού κέντρου τροφοδοσίας
6. Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα
7. Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Πακέτο μέτρων 10: Τουρισμός – Επισκεψιμότητα

Επιμέρους μέτρα:

1. Ανάδειξη πόλων έλξης και βελτίωση προσβασιμότητας
2. Δράσεις προώθησης του ποδηλάτου (πχ καμπάνιες)
3. Δημιουργία διαδραστικών χαρτών
4. Δημιουργία διαδρομών περπατήματος
5. Εποχιακές πεζοδρομήσεις σε κεντρικές περιοχές γειτονιών (ακόμα και μόνο για τα σαββατοκύριακα)
6. Δημιουργία Πλατφόρμας Συνδυασμένης Μετακίνησης" & 'Εξυπνα Συστήματα Πληροφόρησης

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Ηρακλείου Αττικής

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Ηρακλείου Αττικής, όπως και τα προηγούμενα που περιεγράφηκαν, έχει ως στόχους την βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας μέσω παρεμβάσεων μείωσης της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων, τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και την ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων, ήτοι περπάτημα και ποδήλατο. Παρακάτω παρουσιάζονται τα μέτρα που προτείνει.

Οδικό δίκτυο – Διαχείριση κυκλοφορίας

Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας

Η βασική δρομολογημένη παρέμβαση (με απόφαση του Δ.Σ του Δήμου Ηρακλείου) για το βασικό οδικό δίκτυο, είναι η δημιουργία ενός νέου οδικού συνδέσμου, ο οποίος θα εκκινεί από την οδό Μελίνας Μερκούρη (στο ύψος της γέφυρας της Οδού Ρούμελης), θα διέρχεται με σήραγγα κάτω από την υφιστάμενη κεντρική πλατεία, στην περιοχή του σταθμού "Νέο Ηράκλειο" και θα συνδέεται, μέσω κυκλικού κόμβου, με την οδό Μαρίνου Αντύπα, στο ύψος της οδού Παναγιώτη Μικρόπουλου. Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από την Περιφέρεια. Ο νέος αυτός άξονας θα συνδέει την οδό Ηρακλείου με τη Μαρίνου Αντύπα και τη Λεωφόρο Κύμης και θα αποτελεί τον αποδέκτη των διερχόμενων κινήσεων των οχημάτων στην κατεύθυνση Δύση – Ανατολή, ενώ θα παρέχει μία επιπλέον δυνατότητα μετάβασης (πέραν των δύο υφιστάμενων γεφυρών- Ρούμελης και Ανατολής), από την περιοχή βόρεια των γραμμών (οδός Μελίνας Μερκούρη) προς τη νότια περιοχή (Δημαρχείο, Πλ. Νικηφόρου Μανδηλαρά, Κασταμονής), μέσω της Μαρίνου Αντύπα και των κάθετων σε αυτή οδών (Φιλοθέης, Νικ. Καζαντζάκη). Το υπόγειο τμήμα θα εκτείνεται από την οδό Πεύκων έως και 120 μ. ανατολικά της κεντρικής πλατείας, δίνοντας τη δυνατότητα για τη δημιουργία ενός εκτεταμένου κοινόχρηστου χώρου στο κέντρο του προαστίου.

Σήμερα οι ως άνω περιγραφόμενες διερχόμενες κινήσεις επιβαρύνουν τις οδούς του κέντρου της πόλης και συγκεντρώνονται στη συμβολή των οδών Ανατολής και Μαρίνου Αντύπα. Με την νέα κυκλοφοριακή οργάνωση, δημιουργείται μία Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου, ανάντη και κατάντη των γραμμών του μετρό, η οποία περιλαμβάνει πεζοδρομημένα τμήματα και οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Η χωροθέτηση των πεζοδρομημένων τμημάτων και η φορά κίνησης των οδών ήπιας κυκλοφορίας, σε συνδυασμό με την ύπαρξη της σήραγγας, θα καταστήσουν μη ελκυστική τη διαμπερή διάσχιση του κέντρου. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι δεν θα υπάρχει πλέον η δυνατότητα της διαμπερούς διάσχισης μέσω της διαδρομής Πολυτεχνείου – Αγγέλων – Νυμφών (ή Ηλέκτρας Αποστόλου) – Ανατολής, Μ. Αντύπα, μέσω της οποίας διέρχονται σήμερα φόρτοι της τάξης των 700 ΜΕΑ. Επιπρόσθετα, οι εν λόγω παρεμβάσεις, πέραν της αποτροπής της διαμπερούς κυκλοφορίας, θα δημιουργήσουν ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες για περπάτημα και ποδηλασία.

- Βασικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στις οδούς που απαρτίζουν το κύριο οδικό δίκτυο της περιοχής είναι:
 - Η σύνδεση της Μελίνας Μερκούρη με τη Μαρίνου Αντύπα, με τη δημιουργία ενός νέου οδικού συνδέσμου, μίας λωρίδας κυκλοφορίας, με φορά προς τη Λ. Κύμης.
 - Οργανώνεται ένας συλλεκτήριος άξονας στη βόρεια πλευρά του κεντρικού πυρήνα, ο οποίος αποτελείται από τμήματα των οδών: Κουντουριώτου – Ηλέκτρας Αποστόλου / Χρυσανθέμων – Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη / Αυγής & Καλαβρύτων (οι οδοί Αυγής & Καλαβρύτων υποκαθιστούν το ρεύμα εισόδου από Κύμης, μέχρι τη διάνοιξη της οδού Κολοκοτρώνη σε όλο το προβλεπόμενο πλάτος της).
- Για τη λειτουργική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και προκειμένου να αντιμετωπισθούν θέματα διοχετευτικής διαρρύθμισης και οδικής ασφάλειας, προτείνονται εκτεταμένες παρεμβάσεις σε διασταυρώσεις του βασικού δικτύου.

Η κατασκευή κυκλικών κόμβων σε διασταυρώσεις του κύριου οδικού δικτύου, ώστε να καθορίζεται σαφώς η προτεραιότητα και να διευθετούνται οι κινήσεις των οχημάτων με ασφάλεια:

- Μελίνας Μερκούρη – Κουντουριώτου
- Μ. Αντύπα – Π. Μικρόπουλου & Μ. Αντύπα – Δημ. Μητρόπουλου
- Λ. Ηρακλείου - Πολυτεχνείου – Σαλαμίνας
- Κουντουριώτου - Νεόκητος
- Κουντουριώτου - Πολυτεχνείου
- Κουντουριώτου - Ηλέκτρας Αποστόλου
- Πρασίνου Λόφου – Κολοκοτρώνη
- Λ. Πλαπούτα – Πρασίνου Λόφου

Αγ. Γεωργίου – Απ. Παύλου – Καραγιάννη – Κωστή Παλαμά – Αγ. Λουκά.

Μακροπρόθεσμος ορίζοντας

Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, προτείνονται τα εξής:

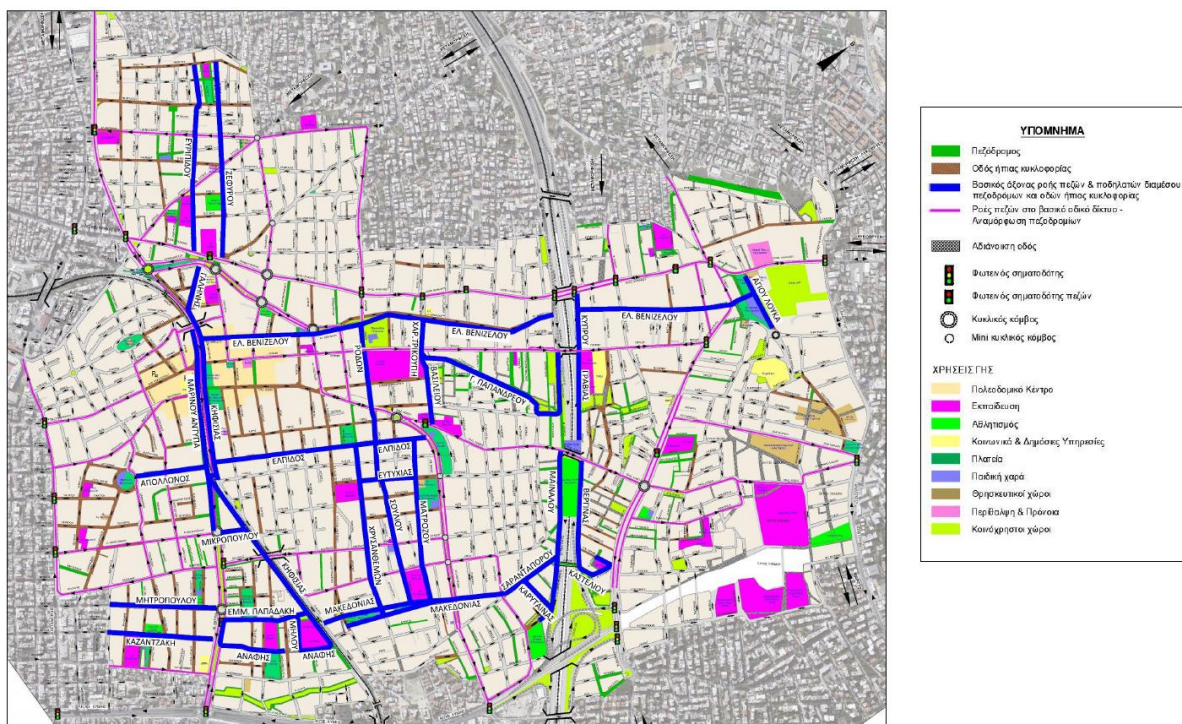
- Επέκταση της υπογειοποίησης της οδού Μελίνας Μερκούρη και κάτω από τη Μαρίνου Αντύπα έως τη συμβολή με την οδό Ανατολής, από όπου και θα αρχίσει να αναδύεται.
- Δημιουργία κλάδου σύνδεσης της οδού Νερατζιώτισσης με τη Λ. Κύμης, στο ρεύμα προς Νότο.

Δίκτυα ροών πεζών και ποδηλατών

Στην επόμενη εικόνα παρουσιάζονται οι βασικοί άξονες ροής πεζών και ποδηλατών, όπως προκύπτουν μέσα από ένα πλέγμα προτεινόμενων πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας. Οι εν λόγω άξονες συνδέουν γειτονιές και κοινόχρηστους χώρους με τον Σταθμό ΗΣΑΠ και τον κεντρικό πυρήνα του Δήμου, ο οποίος μετατρέπεται σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας.

Οι βασικότερες προτεινόμενες παρεμβάσεις είναι:

- Δημιουργία δύο αξόνων εκατέρωθεν των γραμμών ΗΣΑΠ. Ο άξονας βόρεια των γραμμών, μήκους περίπου 700 μ, περιλαμβάνει το τμήμα της οδού Κηφισίας, από την οδό Αγάπης συνδέεται με τον πεζόδρομο της οδού Ελπίδος, ενώνεται με τις Πλατείες 25^{ης} Μαρτίου και 28^{ης} Οκτωβρίου και μέσω του τμήματος ήπιας κυκλοφορίας της Μελίνας Μερκούρη καταλήγει στην οδό Κουντουριώτου. Ο άξονας νότια των γραμμών, μήκους 1.5 χλμ, ξεκινά από το κάτω Ψαλίδι και οδεύει κατά μήκος των γραμμών μέσω των πεζοδρομημένων και των τμημάτων ήπιας κυκλοφορίας (νέων και υφιστάμενων) των οδών Κηφισίας και Μαρίνου Αντύπα, έως τη γέφυρα της Ρούμελης.
- Δημιουργία ενός άξονα, μήκους περίπου 2 χλμ, στην κατεύθυνση Βορράς – Νότος, στη δυτική πλευρά του Δήμου. Πρόκειται για την οδό Ελ. Βενιζέλου, η οποία μετατρέπεται σε ήπιας κυκλοφορίας. Εκκινεί από το κτήμα ΦΙΞ και τις πλατείες Αγίου Λουκά και Ηρώων Πολυτεχνείου διασχίζει το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου και καταλήγει πλησίον του σταθμού, στην οδό Μ. Μερκούρη.



Εικόνα 16: Προτεινόμενοι κύριοι άξονες πεζών και ποδηλάτων. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου Αττικής

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Προτείνεται η ριζική αναδιάρθρωση των υφιστάμενων γραμμών της Δημοτικής Συγκοινωνίας. Οι νέες Γραμμές, συνεχίζουν να λειτουργούν κυκλικά με Αφετηρία/Τέρμα την Πλατεία Καραϊσκάκη και ακολουθούν τις εξής διαδρομές:

Γραμμή 1: Κάλβου - Μ. Μερκούρη - Πεύκων - Πολυτεχνείου - Κουντουριώτου - Μ. Μερκούρη - Αττικής - Αγ. Νεκταρίου - Δρυάδων - Λεωφ. Ηρακλείου - Αγίου Λουκά - Αποστόλου Παύλου - Μάντζαρου - Σικελιανού - Βαλαωρίτου - Λεωφ. Πλαπούτα - Πρασ. Λόφου - Μανιάκου - Αυγής - Κολοκοτρώνη - Ανατολής - Ηλ. Αποστόλου - Πρασ. Λόφου - Φιλύρων - Πεύκων - Πολυτεχνείου - Κουντουριώτου - Κάλβου

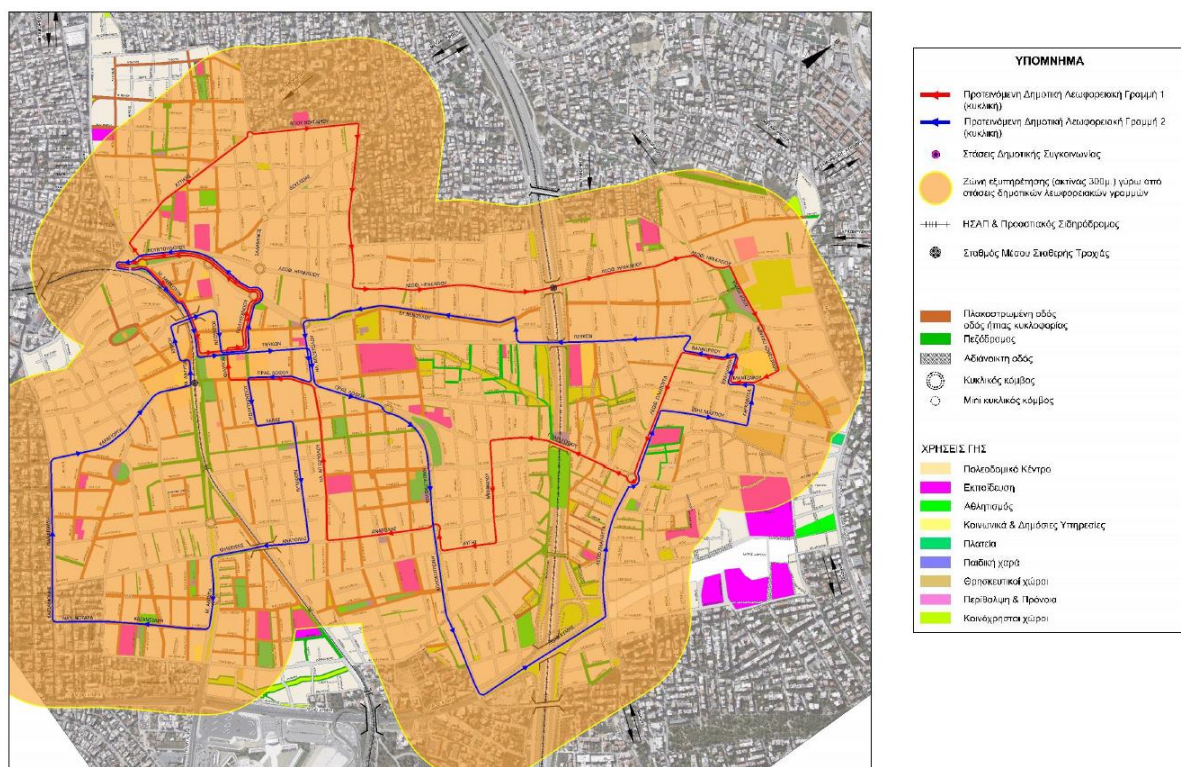
Γραμμή 2: Κάλβου - Μ. Μερκούρη - Πεύκων - Ηλ. Αποστόλου - Πρασ. Λόφου - Κολοκοτρώνη - Λεωφ. Κύμης - Λεωφ. Πλαπούτα - 25ης Μαρτίου - Καρκαβίτσα - Μαντζάρου - Σικελιανού - Βαλαωρίτου - Πεύκων - Κωνσταντινουπόλεως - Ελ. Βενιζέλου - Ηλ. Αποστόλου - Πρασ. Λόφου - Πολυτεχνείου - Χαράς - Νυμφών - Ανατολής - Φιλοθέης - Μ. Αντύπα - Καζαντάκη - Ναυ. Νοταρά - Κασταμονής - Παναγούλη - Καραγιώργη - Μ. Αντύπα - Ερμού - Ρούμελης - Νεότητος - Πεύκων - Πολυτεχνείου - Κουντουριώτου - Κάλβου

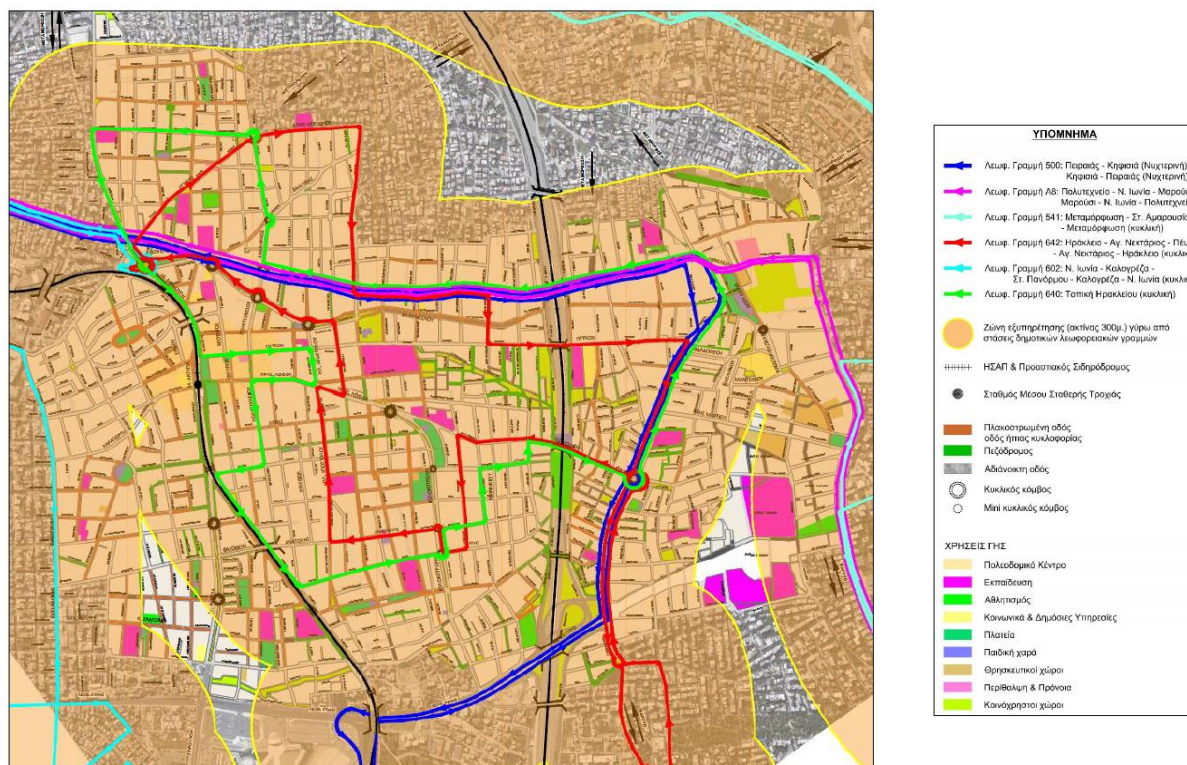
Στην επόμενη Εικόνα, εκτός από τις δύο Γραμμές της Δημοτικής Συγκοινωνίας παρουσιάζονται οι Γραμμές του ΟΑΣΑ, όπως αυτές προτείνεται να ανασχεδιαστούν βάσει των νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Οι Γραμμές Α8, 541 και 602 δεν επηρεάζονται από τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Η Γραμμή 500, δεδομένης της εγκατάστασης φωτεινού σηματοδότη στη διασταύρωση της Πίνδου με τη Λ. Ηρακλείου, προτείνεται να διέρχεται πλέον από την οδό Πίνδου αντί της οδού Κρήτης. Οι μεγαλύτερες αλλαγές επέρχονται στις Γραμμές 640 και 642 που εξυπηρετούν τον πυρήνα του Ηρακλείου. Αναλυτικά, οι Γραμμές αυτές θα ακολουθούν πλέον τις εξής διαδρομές:

Γραμμή 640 Τοπική Ηρακλείου (κυκλική): Μ. Μερκούρη - Πεύκων - Ηλ. Αποστόλου - Πρασ. Λόφου - Πολυτεχνείου - Αγάπης - Κηφισίας - Αυγής - Κολοκοτρώνη - Ανατολής - Αγίας Λαύρας - Πρασ. Λόφου - Λ. Πλαπούτα - Πίνδου - Λ. Ηρακλείου - Σαλαμίνας - Βάκχου - Αγ. Νεκταρίου - Ιφιγενείας - Μ. Μερκούρη

Γραμμή 642 Ηράκλειο - Αγ. Νεκτάριος - Πεύκη - Αγ. Νεκτάριος-Ηράκλειο (κυκλική): Κάλβου - Μ. Μερκούρη - Αττικής - Αγ. Νεκταρίου - Δρυάδων - Λ. Ηρακλείου - Μαραθώνος - Πευκών - Λ. Πλαπούτα - Πρασ. Λόφου - Μπιζανίου - Αυγής - Κολοκοτρώνη - Ανατολής - Ηλ. Αποστόλου - Πρασ. Λόφου - Χρυσανθέμων - Κουντουριώτου - Κάλβου

Τέλος, με την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, θα πρέπει να προσαρμοστεί και η Γραμμή της Δημοτικής Συγκοινωνίας της Μεταμόρφωσης, στο τμήμα της που διέρχεται από το Ηράκλειο Αττικής.





Εικόνα 17: Αναδιάρθρωση Δημοτικής Συγκοινωνίας και λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ. Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Ηρακλείου Αττικής

Στάθμευση

Η οργάνωση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου περιλαμβάνει τη δημιουργία θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης:

- θέσεων αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων, ώστε να διασφαλίζεται η δυνατότητα στάθμευσης τους πλησίον των κατοικιών τους.
- με πληρωμή και μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης, για την εξυπηρέτηση των σταθμεύσεων επισκεπτών και εργαζομένων,

Το προτεινόμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης θα περιλαμβάνει:

- 550 περίπου θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων
- 360 περίπου θέσεις με πληρωμή

Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνas

Το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνas βρίσκεται υπό εκπόνηση. Το εν λόγω Σχέδιο έχει στόχο να αποτυπώσει και να αξιολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση ως προς τις υποδομές προσβασιμότητας για τους πεζούς και τους ευάλωτους χρήστες. Σύμφωνα με την υφιστάμενη κατάσταση οι υποδομές εκπαίδευσης του Δήμου διαπιστώθηκε ότι οι

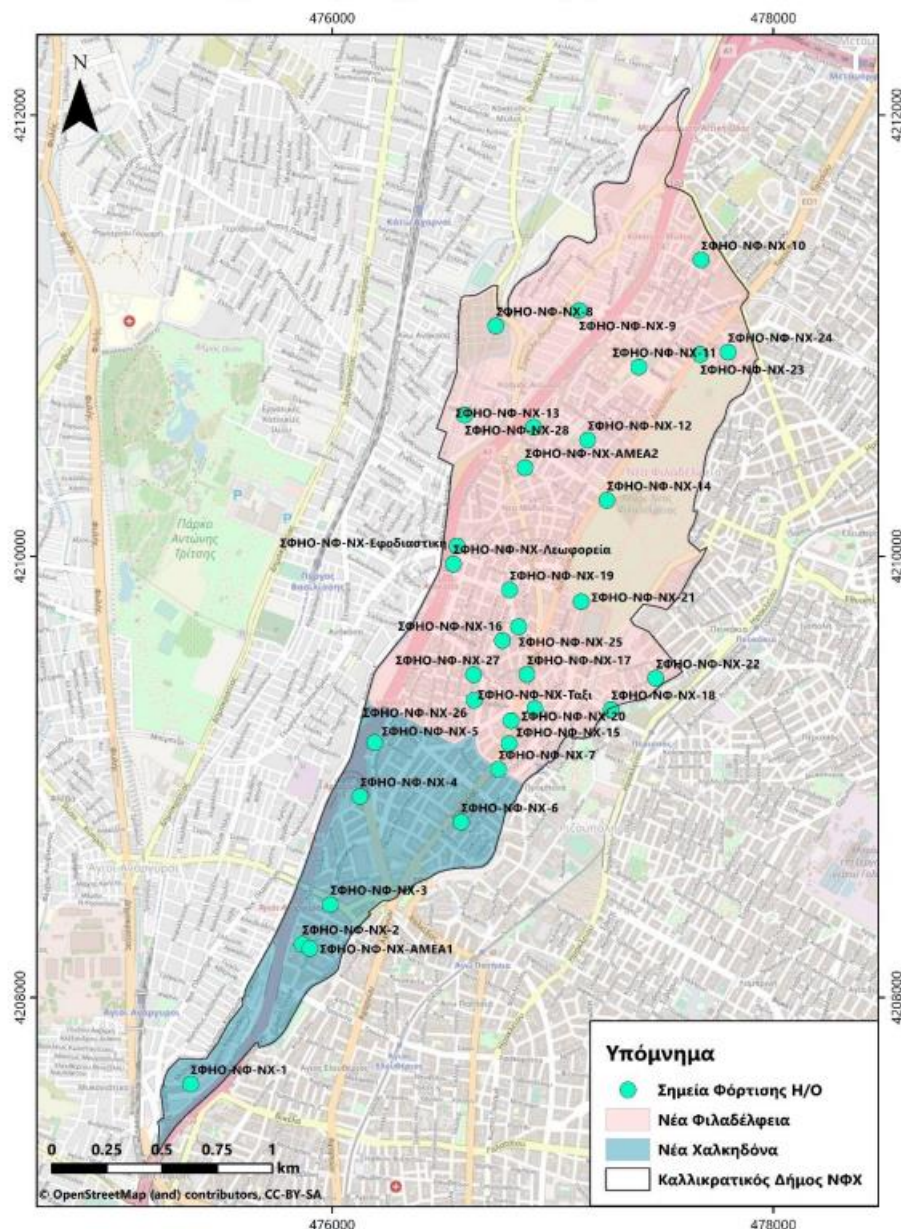
περισσότερες είναι προσβάσιμες σε άτομα με ειδικές ανάγκες, ενώ οι κοινόχρηστοι χώροι του Δήμου χαρακτηρίζονται ως μερικώς προσβάσιμα όπως και τα λοιπά σημεία ενδιαφέροντος.

Ως προς τις υποδομές των πεζοδρομίων, επισημάνθηκε ότι δε διαθέτουν υποδομές προσβασιμότητας (ράμπες ΑμεΑ στις προεξοχές πεζοδρομίων, οδηγοί όδευσης τυφλών) ή πολλά από αυτά που διαθέτουν χρήζουν βελτίωσης. Ωστόσο είναι ενθαρρυντικό ότι τα πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου επαρκούν για μελλοντικές προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Σε επόμενο στάδιο θα προταθούν παρεμβάσεις και το σχέδιο θα τεθεί προς διαβούλευση.

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου που εκπονήθηκε παρουσίασε δύο σενάρια χωροθέτησης ηλεκτρικών φορτιστών. Το πρώτο έδινε έμφαση στην χωροταξική και πολεοδομική διάρθρωση του Δήμου και το δεύτερο έδινε έμφαση στην γεωγραφική κάλυψη. Το σενάριο που προκρίθηκε είναι το πρώτο, και συνολικά προτείνει 33 φορτιστές με 45 θέσεις φόρτισης, εκ των οποίων δύο (2) αφορούν θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ, δύο (2) θέσεις για ΤΑΞΙ, μια (1) θέση για τουριστικά λεωφορεία και μια (1) θέση για βαρέα Οχήματα.



Εικόνα 18: Δίκτυο σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, 2022)

Πίνακας 10: Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας)

Α/Α	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	Περιγραφή	ΣΥΝΤΕΤΑΓΜΕΝΕΣ ΣΗΜΕΙΟΥ (ΕΓΣΑ 87) (Point_X, Point_Y)		Αριθμός Θέσεων
1	Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως Νέα Χαλκηδόνα	ΝΦ-ΝΧ-1	475358,21	4207607,79	2
2	Γυμνάσιο Νέας Χαλκηδόνας	ΝΦ-ΝΧ-2	475864,31	4208242,33	1
3	Ενιαίο Λύκειο Νέας Χαλκηδόνας	ΝΦ-ΝΧ-3	475992,03	4208422,15	2
4	Πάρκο Παπαφλέσσα	ΝΦ-ΝΧ-4	476127,00	4208911,58	2
5	Παράδρομος Εθνικής & Δωδεκανήσου	ΝΦ-ΝΧ-5	476192,53	4209156,02	2

6	TOMY Νέας Φιλαδέλφειας	NΦ-NX-6	476584,07	4208795,15	1
7	Λεωφόρος Δεκελίας & Ειρήνης	NΦ-NX-7	476753,85	4209035,14	1
8	Νεκροταφείο	NΦ-NX-8	476742,23	4211044,31	1
9	Πλατεία Μιαούλη	NΦ-NX-9	477118,74	4211113,90	1
10	6ο Δημοτικό Νέας Φιλαδέλφειας	NΦ-NX-10	477673,33	4211344,16	1
11	4ο Δημοτικό Νέας Φιλαδέλφειας - Γήπεδα	NΦ-NX-11	477390,02	4210857,95	1
12	Πάρκο Σπύρου Μουστακλή	NΦ-NX-12	477158,54	4210527,32	2
13	Κλειστό Γυμναστήριο Νέας Φιλαδέλφειας	NΦ-NX-13	476912,77	4210584,97	2
14	Άσος Νέας Φιλαδέλφειας - Κεντρική	NΦ-NX-14	477245,46	4210253,32	2
15	Εθνική Τράπεζα	NΦ-NX-15	476801,55	4209150,89	1
16	1ο Ενιαίο Λύκειο	NΦ-NX-16	476772,08	4209618,83	1
17	Δημαρχείο	NΦ-NX-17	476883,00	4209464,72	2
18	Πάρκο Ποδονίφτη	NΦ-NX-18	477264,82	4209305,96	1
19	Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως Νέα Φιλαδέλφεια	NΦ-NX-19	476804,17	4209848,05	2
20	Πειραιώς	NΦ-NX-20	476811,28	4209255,35	1
21	Γήπεδο ΑΕΚ - Αγία Σοφία	NΦ-NX-21	477129,20	4209795,36	2
22	Πλατεία Γεννηματά	NΦ-NX-22	477467,39	4209448,08	1
23	Άσος Νέας Φιλαδέλφειας - Βόρεια	NΦ-NX-23	477668,93	4210915,26	2
24	Νάξου & Ρόδου	NΦ-NX-24	477795,67	4210925,76	1
25	2ο Δημοτικό Νέας Φιλαδέλφειας	NΦ-NX-25	476845,14	4209681,81	1
26	Σάρδεων - Κλειστό Γυμναστήριο	NΦ-NX-26	476643,10	4209347,20	1
27	Εκκλησία Κοίμηση Θεοτόκου	NΦ-NX-27	476640,99	4209464,48	1
28	Νισήδα - Πλατεία	NΦ-NX-28	476599,92	4210640,62	1
29	Σολωμού & Πεταλά (Γυμνάσιο NX)	NΦ-NX-AMEA-1	475898,39	4208222,20	1
30	Μηδείας 10 (Κ.Υ Νέας Φιλαδέλφειας)	NΦ-NX-AMEA-2	476873,96	4210401,33	1
31	Προύσης	NΦ-NX-Ταξι	476918,72	4209309,07	2
32	Παράδρομος Κηφισού - Λαυρίου	NΦ-NX-Λεωφορεία	476548,27	4209966,08	1
33	Παράδρομος Κηφισού - 8ο Δημοτικό Νέας Φιλαδέλφειας	NΦ-NX-Βαρέα Οχήματα	476565,54	4210046,91	1

Κυκλοφοριακή Μελέτη Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος

Το 2010 εκπονήθηκε η Κυκλοφοριακή Μελέτη του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος η οποία περιελάμβανε προτάσεις δημιουργίας/αφαίρεσης οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, μονοδρομήσεις οδών και μετατροπή οδών σε ήπιας κυκλοφορίας με επιστροφή κυβόλιθων. Ταυτόχρονα πρότεινε την κατασκευή κρασπεδόρειθρων με προκατασκευασμένα κράσπεδα, κατασκευή υπερβατών κρασπεδόρειθρων με προκατασκευασμένα κράσπεδα και πλακόστρωση ραμπών ΑμεΑ.

Προτεινόμενοι οδοί προς ανάπλαση των παρακάτω οδών:

- Οδός Φωκών
- Οδός Αγ. Τριάδος
- Οδός Χρυσ, Σμύρνης
- Οδός Δεκέλειας
- Οδός Πίνδου
- Συμβολή οδών Δεκέλειας & Εθν. Αντιστάσεως
- Οδός Πίνδου
- Οδοί Εφέσου, Μονεμβασιάς, Χανίων, Μαραθώνος (τοποθέτηση/αφαίρεση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης)
- Οδός Βρυούλων
- Οδός Μαιάνδρων
- Οδός Δαβάκη
- Οδοί Κρεσταίνης, Μιαούλη, Σολωμού και Βας. Αλεξάνδρου (υπερυψωμένες διαβάσεις και σήμανση στην περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Σολωμού, Μιαούλη, Κρεσταίνης και Βας. Αλεξάνδρου)
- Συμβολή οδών Πίνδου, Σοφούλη & Υψηλάντου Κατσώνη
- Οδός Φιλαδέλφειας
- Οδός Μακεδονομάχων
- Συμβολή οδών Ελ. Βενιζέλου & Δεκελείας

Εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης (Ερωτηματολόγιο ADVANCE)

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζετ αι πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A1-Διαχείριση Στάθμευσης						
A1.1 Στάθμευση επί της οδού	Εφαρμόζεται σύστημα τιμολόγησης για στάθμευση επί της οδού;	☐	☐	☐	☐	☐
A1.2 Διαφοροποίηση σε στοχευμένες ομάδες	Έχει εφαρμοστεί ειδική μεταχείριση για συγκεκριμένες ομάδες; (π.χ. μόνιμοι κάτοικοι, Α.με.Α κ.ά.)	☐	☐	☐	☐	☐
A1.3 Μετάβαση σε στάθμευση εκτός δρόμου	Εφαρμόζονται μέτρα αντικατάστασης θέσεων στάθμευσης επί της οδού με θέσεις εκτός της οδού;	☐	☐	☐	☐	☐
A1.4 Μείωση θέσεων στάθμευσης	Εφαρμόζονται μέτρα μείωσης του συνολικού πλήθους θέσεων στάθμευσης στο κέντρο;	☐	☐	☐	☐	☐
A1.7 Σύστημα καθοδήγησης στάθμευσης	Εφαρμόζεται σύστημα για καθοδήγηση των οχημάτων προς στάθμευση εκτός του κέντρου;	☐	☐	☐	☐	☐
A2-Σχεδιασμός & διαμόρφωση τοπίου, δρόμων και μέτρα ήπιας κυκλοφορίας						

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζετ αι πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A2.1 Σχεδιασμός οδών						
A2.1.1 Δημόσιος χώρος	Σε ποιο βαθμό Εφαρμόζονται μέτρα για την εκχώρηση περισσότερου χώρου στους πεζούς;	○	○	○	○	○
A2.2 Μέτρα ήπιας κυκλοφορίας	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων σε συγκεκριμένες ζώνες (π.χ. Σχολεία, πάρκα κ.α.);	○	○	○	○	○
A3.1 Υποδομή πεζής μετακίνησης						
A3.1.1 Δίκτυο υποδομής πεζών	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται μέτρα για την ασφαλή και απρόσκοπτη πεζή μετακίνηση ατόμων με κινητικές δυσκολίες σε όλη την έκταση της πόλης;	○	○	○	○	○
A3.1.2 Ασφάλεια διασταυρώσεων	Έχουν γίνει ενέργειες διαμόρφωσης ασφαλέστερων διασταυρώσεων για τους πεζούς;	○	○	○	○	○
A3.1.4 Χρόνοι πεζής μετακίνησης	Έχουν εγκατασταθεί πινακίδες αναγραφής χρόνων πεζής μετακίνησης προς τα διάφορα σημεία ενδιαφέροντος;	○	○	○	○	○
A3.1.5 Ασφαλείς διαδρομές	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα εξασφάλισης ασφαλών (πεζή) διαδρομών προς τα σχολεία;	○	○	○	○	○
A4-Ποδήλατο						

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A4.1 Υποδομή για ποδήλατο						
A4.1.1 Υποδομή για ποδήλατο (Δίκτυο)	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται μέτρα για τη βελτίωση των υποδομών που αφορούν στη μετακίνηση με ποδήλατο;	○	○	○	○	○
A4.2 Στάθμευση ποδηλάτων						
A4.2.1 Ενοικίαση	Έχουν εγκατασταθεί σημεία ενοικίασης ποδηλάτων;	○	○	○	○	○
A4.2.3 Στάθμευση	Έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι στάθμευσης ποδηλάτων;	○	○	○	○	○
A4.3 Ποδήλατο και Μ.Μ.Μ.						
A4.3.1 Στάθμευση ποδηλάτων	Έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων σε σταθμούς/ στάσεις λεωφορείων και τρένων;	○	○	○	○	○
A5-MMM/Δημόσιες Συγκοινωνίες						
A5.1 Ποιότητα						
A5.1.1 Δίκτυο ΔΣ	Σε ποιο βαθμό έχουν εφαρμοστεί μέτρα βελτίωσης της πυκνότητας και της έκτασης του δικτύου των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών;	○	○	○	○	○
A5.1.2 Συχνότητα	Σε ποιο βαθμό έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της συχνότητας των δρομολογίων τα τελευταία έτη;	○	○	○	○	○
A5.1.3 Άνεση	Σε ποιο βαθμό έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της άνεσης των επιβατών (στάσεις, οχήματα, στάσεις) τα τελευταία έτη;	○	○	○	○	○

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζονται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A5.1.4 Ασφάλεια	Έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της ασφάλειας (π.χ. κάμερες ασφαλείας, φωτισμός κ.λπ.);	☐	☐	☐	☐	☐
A5.1.5 Πληροφορίες για επιβάτες	Έχουν γίνει ενέργειες βελτίωσης της πληροφόρησης των επιβατών;	☐	☐	☐	☐	☐
A5.1.6 Υπεραστικές συνδέσεις	Σε ποιο βαθμό οι υπεραστικές συνδέσεις καλύπτουν τις ανάγκες του Δήμου;	☐	☐	☐	☐	☐
A5.1.7 Πράσινος στόλος ΔΣ	Σε ποιο βαθμό έχουν πραγματοποιηθεί εκστρατείες ενημέρωσης των πολιτών για τα οφέλη από τη χρήση Μ.Μ.Μ, τα τελευταία έτη.;	☐	☐	☐	☐	☐
A6-Μέτρα σχετικά με τη χρήση οχημάτων						
A6.2 Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας και περιορισμένης πρόσβασης						
A6.2.1 Ζώνες περιορισμένης ταχύτητας	Σε ποιο βαθμό εφαρμόζονται ζώνες περιορισμένης ταχύτητας 10, 20 ή 30 km/h;	☐	☐	☐	☐	☐
A6.2.4 Περιορισμός πρόσβασης	Εφαρμόζονται περιορισμοί πρόσβασης σε ορισμένα σημεία της πόλης;	☐	☐	☐	☐	☐
A6.3 Πληροφορίες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο	Λειτουργούν συστήματα πληροφόρησης για τις κυκλοφοριακές συνθήκες σε πραγματικό χρόνο;	☐	☐	☐	☐	☐
A7-Διαχείριση κινητικότητας						

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζεται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A7.1 Πληροφορίες σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα						
A7.1.1 Σημείο κινητικότητας	Λειτουργούν υπηρεσίες πληροφόρησης/υποστήριξης των πολιτών και των επισκεπτών της πόλης σχετικά με τις δυνατότητες και τα μέσα μετακίνησης που είναι διαθέσιμα;	○	○	○	○	○
A7.2 Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας	Έχουν οργανωθεί ενημερωτικές δραστηριότητες για την προώθηση και την ενθάρρυνση της βιώσιμης κινητικότητας;	○	○	○	○	○
A7.3 Διαχείριση κινητικότητας βάσει τοποθεσίας/σημείου ενδιαφέροντος						
A7.3.1 Σχέδια μετακίνησης για σχολεία	Έχουν εφαρμοστεί ολοκληρωμένα σχέδια μετακίνησης για μαθητές σχολείων;	○	○	○	○	○
A7.3.2 Σχέδια μετακίνησης για εταιρείες	Έχουν εφαρμοστεί ολοκληρωμένα σχέδια μετακίνησης για εργαζόμενους σε μεγάλες εταιρείες/επιχειρήσεις;	○	○	○	○	○
A8-Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών						
A8.1 Αναδιοργάνωση						
A8.1.1 Νυχτερινή διαδρομή	Εκτελούνται διανομές και παραδόσεις εμπορευμάτων το βράδυ;	○	○	○	○	○
A8.1.2 Ρυθμίσεις	Εφαρμόζονται κανόνες ρύθμισης των εμπορευματικών μεταφορών: ώρες παράδοσης, περιορισμοί εμπορευμάτων, πορείες κ.λπ.;	○	○	○	○	○

ΠΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ				
		Δεν εφαρμόζονται πουθενά στο δίκτυο	Μικρή εφαρμογή στο δίκτυο	Μέτρια εφαρμογή στο δίκτυο	Μεγάλη εφαρμογή στο δίκτυο	Πλήρης εφαρμογή σε όλο το δίκτυο
A8.1.3 Κυκλικές παραδόσεις	Εφαρμόζονται κυκλικά δρομολόγια παραδόσεων έναντι των παράλληλων για τη μείωση των τελικών αποστάσεων στη μεταφορά εμπορευμάτων;		○	○	○	○
A8.1.4 Περιοχές κοντινών παραδόσεων	Έχουν διαμορφωθεί κέντρα συλλογής και διανομής εμπορευμάτων;		○	○	○	○
A8.2 Αλλαγή μέσων						
A8.2.1 Μη-μηχανοκίνητα	Πραγματοποιείται (οργανωμένα) μεταφορά εμπορευμάτων με εναλλακτικά μέσα (πεζή, ποδήλατο-καρότσια κ.λπ.);		○	○	○	○
A8.2.2 Ποδηλατικά κούριερ	Πραγματοποιούνται (οργανωμένα) διανομές ταχυδρομείου με τη χρήση ποδηλάτου;		○	○	○	○

Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος

Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων

Η επιτυχία ενός ΣΒΑΚ είναι πλήρως συνδεδεμένη με τη διαθεσιμότητα των πόρων για την εφαρμογή των αναγκαίων μέτρων. Στους πόρους αυτούς συμπεριλαμβάνονται οι ανθρωπinoι (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες), καθώς και οι οικονομικοί πόροι. Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται η συνοπτική αξιολόγηση της διαθεσιμότητας και για τους δύο παραπάνω τομείς, καθώς περαιτέρω αξιολόγηση τους παρουσιάζεται σε επόμενες ενότητες όπου οι πόροι αυτοί εξειδικεύονται.

Σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ELTIS (2014), για τις περισσότερες δημόσιες αρχές, οι ειδικές απαιτήσεις οι οποίες είναι αναγκαίες για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, δεν καλύπτονται επαρκώς από ίδιους πόρους των τοπικών αρχών, με αποτέλεσμα να αποτελεί συνήθης πρακτική η συνεργασία με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες για εξειδικευμένες τεχνικές υπηρεσίες. Κρίνεται επιπλέον ιδιαίτερα κομβικό να «μεταφερθεί» η ειδική αυτή εμπειρία των εξωτερικών εμπειρογνομένων και στο εσωτερικό του φορέα και ιδιαίτερα την ΟΕ η οποία εκπονεί το ΣΒΑΚ.

Στόχος επομένως, είναι να καλυφθούν επαρκώς οι άμεσες ανάγκες σε δεξιότητες, από υπεργολαβίες ή συνεργασίες με εξωτερικούς εμπειρογνώμονες, αλλά και παράλληλα να διατηρηθεί/ παραμείνει η τεχνογνωσία στο εσωτερικό του Δήμου με στόχο την παρακολούθηση και αξιολόγηση του ΣΒΑΚ μετά την έγκρισή του. Ως εκ τούτου συστήνεται κατά κανόνα Ομάδα Εργασίας (Ο.Ε.) του φορέα που εκπονεί το ΣΒΑΚ.

Η οργάνωση και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ προϋποθέτουν τον εντοπισμό του κατάλληλου προσωπικού που θα διαχειριστεί το σύνολο του έργου με αποτελεσματικό τρόπο. Για να πραγματοποιηθεί αυτό στο Δήμο ΝΦ - ΝΧ, έγινε καταρχήν αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και αναπτύχθηκε σχετική μεθοδολογία με στόχο την κατανομή των ρόλων- αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση των επιμέρους δεξιοτήτων των ατόμων/ εμπλεκόμενων στο ΣΒΑΚ. Όπου εντοπίζεται κενό στελέχωσης της Ο.Ε. ή του Δήμου προτείνεται να καλύπτεται από εξωτερικό σύμβουλο λόγω σχετικής επιστημονικής ή επαγγελματικής κατάρτισης.

Πίνακας 11: Συνοπτική Μεθοδολογία Ανάλυσης Πόρων Προσωπικού

Απαιτούμενες δεξιότητες	Στρατηγική απόκτησης	Αρμόδιος φορέας
Συντονισμός προετοιμασίας ΟΤΑ για εκπόνηση ΣΒΑΚ	Ειδική κατάρτιση Ο.Ε. με τη συμβολή του συμβούλου-αναδόχου	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου

Ανάπτυξη διαδικασιών διαβουλευτικού σχεδιασμού πολιτικών ΣΒΑΚ	Ειδική κατάρτιση Ο.Ε. με τη συμβολή του συμβούλου-αναδόχου	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Συμμετοχή κοινού-επικοινωνία - ευαισθητοποίησης	Συνεργασία με εξωτερικό συνεργάτη επικοινωνιολόγο-εξειδικευμένο στο μάρκετινγκ (προώθηση)	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου Διαρκής ενημέρωση κοινού
Συλλογή δεδομένων και ανάλυση	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στον Δήμο	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Διαμόρφωση δεικτών-παρακολούθηση σχεδίου	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στον Δήμο	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Ανάπτυξη σεναρίων- επιλογή	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στον Δήμο	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ με τη συμβολή εξωτερικού αναδόχου
Υλοποίηση ΣΒΑΚ-εξειδίκευση επιμέρους μέτρων – συνεργασία με ειδικούς φορείς	Συμβολή του συμβούλου-αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στον Δήμο	Ο.Ε. Δήμου ΝΦ-ΝΧ, Δίκτυο Φορέων, Αρμόδιες υπηρεσίες σχετικές με επιμέρους έργα και πολιτικές – Ενδεχόμενη υποστήριξη από εξωτερικό σύμβουλο (ειδικό ανά μέτρο)
Παρακολούθηση – ανάδραση- νέο Σχέδιο Δράσης	Συμβολή του αναδόχου και παράδοση μεθοδολογίας στον Δήμο	Συνεργασία Δήμου ΝΦ-ΝΧ και Δικτύου Φορέων – Υποστήριξη από εξωτερικό σύμβουλο

Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ ένα ισχυρό δίκτυο φορέων όπου οι συμμετέχοντες θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, όσο και στη μετέπειτα υλοποίηση των επιμέρους μέτρων.

Οικονομικοί Πόροι

Οι οικονομικοί πόροι του έργου περιλαμβάνουν εκείνους που αναφέρονται στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, καθώς και εκείνους που σχετίζονται με την υλοποίηση των δράσεων και των μέτρων του σχεδίου. Η

ανάπτυξη του ΣΒΑΚ καλύπτεται από ίδιους πόρους του Δήμου, ενώ η υλοποίηση των επιμέρους δράσεων του ΣΒΑΚ απαιτεί την αξιοποίηση πόρων από διάφορες άλλες πηγές.

Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικά εθνικά και μη χρηματοδοτικά εργαλεία στα οποία διαπιστώνεται συνάφεια των αντικειμένων τους, με το περιεχόμενο των μέτρων του ΣΒΑΚ και επομένως εντοπίζεται η δυνατότητα αξιοποίησης των πόρων. Ο τελικός προϋπολογισμός του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται αναλυτικά σε επόμενο παραδοτέο όπου και προσδιορίζονται οι επιμέρους πηγές χρηματοδότησης των έργων.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» - Πρόγραμμα Μεταφορές

Στις 22 Ιουλίου 2023 εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το πρόγραμμα «Μεταφορών 2021-27» με προϋπολογισμό 2,2 δις ευρώ, αρμοδιότητας της Ειδικής Γραμματείας Διαχείρισης Προγραμμάτων ΕΤΠΑ & ΤΣ, του Υπουργείου Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

Το Πρόγραμμα χρηματοδοτείται με Κοινοτική Συμμετοχή ύψους 1.854 εκ. ευρώ, εκ των οποίων 1.289 εκ. ευρώ από το ΤΣ και 565 εκ. ευρώ από το ΕΤΠΑ. Η αναλογούσα Εθνική Συμμετοχή είναι 370 εκ. ευρώ. Η συνολική ΣΔΔ (Συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη) του Προγράμματος ανέρχεται σε 2.224.εκ ευρώ.

Ενδεικτικά 760 εκατ. ευρώ προβλέπονται για την ανάπτυξη βιώσιμων αστικών μεταφορών, 688 εκατ. ευρώ για την ολοκλήρωση και αναβάθμιση οδικού δικτύου και τη βελτίωση οδικής ασφάλειας, 485 εκατ. ευρώ για την ολοκλήρωση / ανάπτυξη κεντρικού και προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου, 181 εκατ. ευρώ για τη βελτίωση προσβασιμότητας και συνδεσιμότητας νησιών και 89 εκατ. ευρώ για την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και αεροναυτιλίας.

Οι επενδυτικές ανάγκες στον τομέα των Μεταφορών κατά την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, συνδέονται με την Πολιτική Συνοχής της χώρας καθώς και με τους εξής 5 Εθνικούς Στρατηγικούς Στόχους (Σ.Σ.) του ΕΣΣΜ :

- Οικονομική Ανάπτυξη και Αποδοτικότητα στην ανάπτυξη και λειτουργία του συστήματος μεταφορών, σε Περιφερειακό και Εθνικό επίπεδο
- Ενίσχυση της Συνδεσιμότητας των Μεταφορών
- Εξασφάλιση ενός Περιβαλλοντικά Βιώσιμου τομέα μεταφορών
- Παροχή Προσβασιμότητας και Κοινωνικής Ένταξης
- Διατήρηση Ασφάλειας και Προστασίας του συστήματος μεταφορών.

Αναλυτικότερα κατά την Προγραμματική Περίοδο 2021-2027, με την αξιοποίηση και των πόρων του Προγράμματος «ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ 2021-2027», θα υλοποιηθούν ώριμες παρεμβάσεις του μεσοπρόθεσμου ορίζοντα του ΕΣΣΜ, εστιάζοντας σε απαιτήσεις για:

- βελτίωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του συστήματος Μεταφορών της χώρας
- αύξηση της αποδοτικότητας του
- ενίσχυση της συνδεσιμότητάς και της ασφάλειάς του,

με παράλληλη επιδίωξη τη συμβολή στην οικονομική ανάκαμψη της χώρας και τη μείωση των ανισοτήτων μεταξύ των Περιφερειών.

Στο πλαίσιο αυτό θα γίνουν επενδύσεις για:

- την περαιτέρω ανάπτυξη των βιώσιμων αστικών μεταφορών στα δύο μητροπολιτικά κέντρα και -πilotικά – σε άλλους περιφερειακούς δήμους της χώρας
- ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού ΔΕΔ-Μ και βελτίωση της διαλειτουργικότητας του
- την ενίσχυση της χρήσης ενός περιβαλλοντικά βιώσιμου ηλεκτροκινούμενου σιδηροδρομικού δικτύου (υπεραστικού και προαστιακού)
- ολοκλήρωση του κεντρικού ΔΟΔ
- στοχευμένη περαιτέρω ανάπτυξη και διασύνδεση του αναλυτικού ΔΟΔ
- αναβάθμιση/ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών και οδικών διασυννοριακών προσβάσεων
- ενίσχυση του επιπέδου πολυτροπικότητας του συστήματος
- ενίσχυση της περιφερειακής ηπειρωτικής και νησιωτικής συνδεσιμότητας
- βελτίωση της ασφάλειας χερσαίων, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών.

ΠΕΠ Αττικής 2021 – 2027

Ο προγραμματισμός της Προγραμματικής Περιόδου 2021-2027 για την Περιφέρεια Αττικής συμπίπτει με τη διαδικασία ολοκλήρωσης του ΠΕΠ Αττικής 2014-2020, το οποίο παρουσιάζει αποτελέσματα με προστιθέμενη αξία.

Η προτεραιότητα 2B του προγράμματος περιλαμβάνει: Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε μια οικονομία μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (Ειδικός στόχος αστικής κινητικότητας που καθορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) σημείο viii) του κανονισμού ΕΤΠΑ και του κανονισμού για το Ταμείο Συνοχής).

Ο ειδικός στόχος της προτεραιότητας είναι: Προώθηση της βιώσιμης, πολυτροπικής αστικής κινητικότητας, ως μέρος της μετάβασης σε οικονομία καθαρών μηδενικών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (ΕΤΠΑ).

Η επιλογή του Ειδικού Στόχου συνδέεται με το πρόβλημα του υψηλού επιπέδου εκπομπών άνθρακα και θορύβου στην Αττική, εξυπηρετώντας τις ανάγκες προώθησης των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, της βελτίωσης των ροών κίνησης και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον.

Η κάλυψη των αναγκών αφορά σε παρεμβάσεις βελτίωσης της τοπικής κινητικότητας, με ενίσχυση / προαγωγή των μετακινήσεων που βασίζονται στην ανθρώπινη ενέργεια μέσα από την επέκταση ήπιων δικτύων μεταφοράς (δίκτυο πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων κτλ.) με στόχο την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου. Σε όλες τις σχεδιαζόμενες παρεμβάσεις, ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στην ανάγκη ενίσχυσης της προσβασιμότητας των υποδομών και των μέσων για τα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.

Οι παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα λαμβάνουν υπόψη τους, κατά τον σχεδιασμό, και τους λιμένες ως σημείο διασύνδεσης, ενώ θα ενθαρρυνθεί η διάσταση της ηλεκτροκίνησης πιλοτικά μέσα από τη δημιουργία επιμέρους υποδομών επαναφόρτισης.

Οι παρεμβάσεις του Ειδικού Στόχου εντάσσονται στην Στρατηγική Προτεραιότητα 2B και οι δράσεις που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Επενδύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων και δικτύου ποδηλατοδρόμων (Βόρειος Ποδηλατικός Άξονας Αττικής).
- Ενίσχυση υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (σημεία ανεφοδιασμού / επαναφόρτισης) – Πιλοτικές δράσεις προώθησης της ηλεκτροκίνησης στην Περιφέρεια Αττικής.
- Υποδομές τραμ.

Οι δράσεις του Ειδικού Στόχου σχεδιάζονται και θα υλοποιηθούν υπό το πρίσμα της νέας αναπτυξιακής στρατηγικής για τη μετατροπή της Ευρώπης στην πρώτη κλιματικά ουδέτερη ήπειρο έως το 2050 και το μετασχηματισμό της ΕΕ σε μια σύγχρονη, αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστική οικονομία και σε συνέργεια με το εθνικό ΕΣΠΑ 2021-2027, τον Αναπτυξιακό Στόχο 'Πράσινη Ανάπτυξη' του ΕΠΑ 2021-2025, τον Πυλώνα 'Πράσινη Μετάβαση' του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ), τα τομεακά προγράμματα ΠΕΚΑ και Μεταφορών με γνώμονα τη συνάφεια με τις δράσεις που προβλέπουν τα ΣΒΑΚ της Περιφέρειας.

Οι ΟΤΑ Α' & Β' βαθμού, καθώς και οι Δημόσιοι Οργανισμοί αποτελούν ομάδες – στόχους της εν λόγω προτεραιότητας.

Δράσεις Πράσινου Ταμείου

Το Πράσινο Ταμείο μπορεί να χρηματοδοτεί προγράμματα που καταρτίζονται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής ή άλλα Υπουργεία και τους εποπτευόμενους οργανισμούς τους, αποκεντρωμένες γενικές διοικήσεις, οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης, νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημοσίου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται από τις διατάξεις του άρθρου 1 του ν. 1256/1982, και σωματεία ή άλλης μορφής ενώσεις νομικών και φυσικών προσώπων, τα οποία

στοχεύουν σύμφωνα με τους καταστατικούς τους σκοπούς στην προστασία, αναβάθμιση και αποκατάσταση του περιβάλλοντος.

Δομή Προγραμμάτων

Η βασική δομή των χρηματοδοτικών προγραμμάτων μπορεί να περιλαμβάνει ενδεικτικώς:

1. Άξονες προτεραιότητας που εξειδικεύουν την εθνική περιβαλλοντική στρατηγική
2. Μέτρα τα οποία εξειδικεύουν τους άξονες προτεραιότητας
3. Δράσεις που εξειδικεύουν τα μέτρα και στις οποίες εντάσσονται οι πράξεις και τα έργα που υλοποιούν οι δικαιούχοι.

Προϋπολογισμός Προγραμμάτων

Κάθε χρηματοδοτικό πρόγραμμα προϋπολογιζόμενης δαπάνης, χωρίς φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ), ποσού μεγαλύτερου ή ίσου των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ εγκρίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, ύστερα από πρόταση του διοικητικού συμβουλίου του Πράσινου Ταμείου. Κάθε χρηματοδοτικό πρόγραμμα προϋπολογιζόμενης δαπάνης, χωρίς ΦΠΑ, ποσού μικρότερου των πενήντα χιλιάδων (50.000) ευρώ εγκρίνεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ταμείου. Με τις αποφάσεις αυτές καθορίζονται το ύψος και ο τρόπος καταβολής των επιχορηγήσεων ή δανείων, οι διαδικασίες και οι όροι καταβολής καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή των προγραμμάτων.

Κριτήρια Αξιολόγησης - Κριτήρια επιλογής πράξεων και έργων

Τα κριτήρια αξιολόγησης και επιλογής πράξεων και έργων μπορεί να εξειδικεύονται ως προς τη φύση και το είδος των δράσεων ανά πρόγραμμα. Στα κριτήρια αυτά περιλαμβάνονται υποχρεωτικά η επιλεξιμότητα, ωριμότητα, πληρότητα, σκοπιμότητα του προγράμματος, η συνεκτικότητά του με τις εκάστοτε εθνικές και κοινοτικές πολιτικές και την εθνική και ευρωπαϊκή νομοθεσία, καθώς και η διαχειριστική ικανότητα του φορέα υλοποίησης.

Πιο συγκεκριμένα το Πράσινο ταμείο για τα έτη 2023-2024 καλεί Όλους τους Δήμους της χώρας, να υποβάλλουν τις προτάσεις τους, σύμφωνα με τον Οδηγό Διαχείρισης για τη χρηματοδότηση δράσεων στον Άξονα Προτεραιότητας 2 «Αστική Αναζωογόνηση & Λοιπές δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» για τα έτη 2023-2024.

Η συνολική διάρκεια της πρόσκλησης εκτείνεται στα ημερολογιακά έτη 2023-2024. Επισημαίνεται ότι στο διάστημα αυτό δε θα εκδοθεί άλλη πρόσκληση. Για κάθε δήμο ισχύει ο περιορισμός της υποβολής έως δύο προτάσεων για τα διοικητικά του όρια στο ίδιο Μέτρο, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στον Οδηγό Διαχείρισης του Χρηματοδοτικού Προγράμματος.

1. ΕΠΙΛΕΞΙΜΟΤΗΤΑ: Οι δράσεις οι οποίες θα χρηματοδοτηθούν καθορίζονται στο πλαίσιο των μέτρων του προγράμματος ως εξής:

ΜΕΤΡΟ 1: Σύνθετες αστικές αναπλάσεις Στο Μέτρο 1, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται: 1.1. Ολοκληρωμένα έργα αναπλάσεων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου ή δίκτυο αυτών. Ο ολοκληρωμένος χαρακτήρας των αναπλάσεων περιλαμβάνει: α. μεμονωμένους κοινόχρηστους χώρους σημαντικού μεγέθους και/ή με αυξημένη σημασία για το σύνολο του οικιστικού συνόλου / οικιστικής περιοχής στο οποίο εντάσσονται, β. σημαντικά ενιαία δίκτυα παρεμβάσεων με στόχο την απόδοση στο κοινό του ελεύθερου δημόσιου χώρου, αυξάνοντας την ελκυστικότητα, προσβασιμότητα και λειτουργικότητά του. Περιλαμβάνονται δίκτυα πεζοδρόμων που συνθέτουν ένα ενιαίο σύνολο. γ. έργα διευθέτησης ρεμάτων με σεβασμό στην χλωρίδα και την πανίδα του τοπικού οικοσυστήματος κατόπιν σχετικής απόφασης οριοθέτησης δ. έργα αποκάλυψης (stream daylighting) και αποκατάστασης ρεμάτων. ε. ενίσχυση της φύτευσης γραμμικά σε συνδυασμό με φύτευση σε χώρους πρασίνου, για την βελτίωση της θερμικής άνεσης και του δροσισμού των αστικών φαραγγιών. στ. συνδυασμό δράσεων, από τις προτεινόμενες στο Μέτρο 2 «Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο» σε απόσταση μικρότερη των 200μ. (με τις προϋποθέσεις που αναλύονται στον Οδηγό). 1.2. α. Αποκατάσταση /επανάχρηση δημόσιων κτιρίων χαρακτηρισμένων ως διατηρητέα ή/ & μνημεία. β. Συνδυασμός των δράσεων 2.5 και 2.6 του Μέρους 2 (με τις προϋποθέσεις που αναλύονται στον Οδηγό).

ΜΕΤΡΟ 2: Παρεμβάσεις στον αστικό χώρο Στο Μέτρο 2, ως επιλέξιμες δράσεις περιλαμβάνονται: 2.1. Διαμόρφωση νέων κοινόχρηστων χώρων και αναδιαμόρφωση υφιστάμενων κοινόχρηστων χώρων, χώρων πρασίνου και υφιστάμενων δικτύων κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, με έμφαση στη συμπλήρωση των φυτεύσεων. 2.2. Αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου. 2.3. Δημιουργία νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων παιδικών χαρών και πάρκων δραστηριοτήτων (όπως πάρκα σκύλων και άλλα θεματικά πάρκα). 2.4. Αισθητική, λειτουργική, περιβαλλοντική αναβάθμιση, διεύρυνση, ανακατασκευή, πεζοδρόμων και πεζοδρομίων ή και δημιουργία νέων. 2.5. Ανακαίνιση και διαμόρφωση κτιρίων που βρίσκονται στην ιδιοκτησία Ο.Τ.Α./ Δικαιούχου, ή έχουν εκμισθωθεί/παραχωρηθεί σε ΟΤΑ/ Δικαιούχο από φορείς που συγκαταλέγονται στους εν δυνάμει δικαιούχους του Πράσινου Ταμείου για χρονική διάρκεια τουλάχιστον 15 ετών, δηλαδή πρόκειται κτίρια εγκαταλειμμένα ή αχρησιμοποίητα με στόχο την επανάχρησή τους για την κάλυψη αναγκών εγκατάστασης κοινωνικών, πολιτιστικών σε συνδυασμό με αναπτυξιακές δραστηριότητες. 2.6. Αισθητική αναβάθμιση όψεων κτιρίων που βρίσκονται στην ιδιοκτησία Ο.Τ.Α./ Δικαιούχου ή έχουν εκμισθωθεί/παραχωρηθεί σε ΟΤΑ/Δικαιούχο από φορείς που συγκαταλέγονται στους εν δυνάμει δικαιούχους του Πράσινου Ταμείου για χρονική διάρκεια τουλάχιστον 15 ετών, σε αξιόλογα τουριστικά, κοινωνικά ή πολιτιστικά σημεία της πόλης ή του δήμου, όπως σε κεντρικές πλατείες, καθώς και κτιρίων κεντρικών αξόνων και παραλιακών μετώπων. 4 2.7. Διαμόρφωση

θεσμοθετημένων χώρων στάθμευσης οχημάτων, υπέργειων και υπαίθριων με βιοκλιματικά υλικά, όπως και υπόγειων. 2.8. Αναβάθμιση ενεργειακή, αισθητική και λειτουργική σχολικών κτιρίων καθώς και αναβάθμιση των υπαίθριων χώρων.

2. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ Η συνολική δημόσια δαπάνη που διατίθεται για την πρόσκληση αυτή προεκτιμάται σε 55.520.000,00 € για τα έτη 2023-2024.

Horizon Europe 2021 - 2027

Ο Ορίζοντας Ευρώπη είναι το 9ο κατά σειρά πρόγραμμα πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την έρευνα και την καινοτομία για την περίοδο 2021-2027, με προϋπολογισμό 95,5 δισ. ευρώ και αποτελεί το διάδοχο του 8ου προγράμματος πλαίσιο Ορίζοντας 2020 (2014-2020).

Το πρόγραμμα χρηματοδότησης της Έρευνας και Καινοτομίας είναι μέρος της προσπάθειας για τη βελτίωση της ανάπτυξης και δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας στην Ευρώπη. Έχει ως στόχο να συμβάλει στην ενίσχυση της επιστημονικής και τεχνολογικής βάσης της ΕΕ, στην αναμόρφωση του Ευρωπαϊκού Χώρου Έρευνας (ΕΧΕ) και στην βελτίωση της ικανότητας της ΕΕ να καινοτομεί.

Αποσκοπεί στη σύνδεση της έρευνας και καινοτομίας με έξι βασικές ευρωπαϊκές προτεραιότητες, που αφορούν στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, στον ψηφιακό μετασχηματισμό των κοινωνιών και της οικονομίας, στην ευημερία και ασφάλεια των πολιτών, καθώς και στην προστασία της ευρωπαϊκής δημοκρατίας.

**Αναλυτική παρουσίαση σχετικά με τον τρόπο χρηματοδότησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας θα πραγματοποιηθεί στο παραδοτέο του Σχεδίου Δράσης (Παραδοτέο 4), όπου θα προβλέπονται προτεινόμενες πηγές χρηματοδότησης ανά μέτρο.*

Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου, στο πλαίσιο της παρούσας δραστηριότητας συνέταξε το αρχικό χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που αναθεωρείται σε επόμενο χρόνο έπειτα από την οριστική ανάπτυξη του πακέτου μέτρων και την ολοκλήρωση του Σχεδίου Δράσης.

Το αρχικό αυτό χρονοδιάγραμμα έχει ως στόχο την καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και όχι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των επιμέρους μέτρων του ΣΒΑΚ.

Επισημαίνεται πως το σύνολο του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης στο οποίο εμπλέκεται και η συμβολή του αναδόχου είναι δεκαέξι (16) μήνες και αφορά στο χρονικό διάστημα έως και την οριστική σύνταξη του Σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.

Οι βασικές χρονικές αλληλεξαρτήσεις αναφορικά με τις κύριες διαδικασίες του ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν: την Προετοιμασία, τον Συντονισμό των Φορέων, τη Συμμετοχή και ενημέρωση των Πολιτών, την Ανάπτυξη των στόχων, των προτεραιοτήτων και των μέτρων, τη Σύνταξη και εκπόνηση του Σχεδίου, το Πλαίσιο εφαρμογής και δράσης, καθώς και την Αξιολόγηση- Παρακολούθηση- Ανασκόπηση του σχεδίου.

Για την αποτελεσματικότερη παρακολούθηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ, το χρονοδιάγραμμα κρίνεται σκόπιμο σε μετέπειτα φάση (Σχέδιο Δράσης) να αναλυθεί και στο επίπεδο των δράσεων οι οποίες συγκροτούν το σχέδιο σχετικά με α) την Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση δράσης, β) την Εκτιμώμενη χρονική διάρκεια δράσης και γ) την Εκτιμώμενη χρονική ολοκλήρωση της δράσης.

Στη συνέχεια, προτείνεται σε κάθε επιμέρους δράση εκτός από το χρονικό ορίζοντα, να παρέχονται και στοιχεία για:

1. Τις πηγές χρηματοδότησης.
2. Την αναγωγή του συνολικού κόστους της κάθε παρέμβασης στη χρονική διάρκεια υλοποίησής της.
3. Την ιεράρχηση/ κατηγοριοποίηση των προτεινόμενων δράσεων.
4. Την υπηρεσία ή τις υπηρεσίες, που συμμετέχουν στην υλοποίηση της κάθε δράσης.

	Περιγραφή Εργασιών / Μήνας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
A	Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ																
A.1	Σύσταση ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ																
A.2	Εκπαίδευση της Ομάδας Έργου του Δήμου																
A.3	Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης ΣΒΑΚ																
A.4	Συγκρότηση ομάδας εμπλεκόμενων φορέων																
A.5	Ανάπτυξη Συμφώνου Δέσμευσης με γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας																
A.6	Καθορισμός περιοχής παρέμβασης																
A.7	Αξιολόγηση αντικτύπου περιφερειακών/ εθνικών σχεδίων και στρατηγικών																

	Περιγραφή Εργασιών / Μήνας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
A.8	Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών																
A.9	Υποστήριξη στην εφαρμογή εργαλείων διεξαγωγής αυτοαξιολόγησης και σχεδιασμού κινητικότητας του Δήμου																
A.10	Κατανομή και αξιοποίηση απαιτούμενων πόρων και καθορισμός χρονοδιαγράμματος																
B	Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης																
B.1	Ανάλυση και Εφαρμογή των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ																

	Περιγραφή Εργασιών / Μήνας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
B.2	Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτικών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ																
B.3	Διεξαγωγή 1ης Διαβούλευσης																
B.4	Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης																
B.5	Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών																
B.6	Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας																
Γ.	Ανάπτυξη κοινού οράματος προτεραιοτήτων και στόχων- Προσδιορισμός και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων																
Γ.1	Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα																

	Περιγραφή Εργασιών / Μήνας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Γ.2	Διεξαγωγή 2ης Διαβούλευσης																
Γ.3	Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα																
Γ.4	Ανάπτυξη "ΕΞΥΠΝΩΝ" (SMART) στόχων																
Γ.5	Προσδιορισμός μέτρων αστικής κινητικότητας																
Γ.6	Επισκόπηση καλών πρακτικών																
Δ.	Οριστικό ΣΒΑΚ- Μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης των Μέτρων																
Δ.1	Κοστολόγηση μέτρων και περιγραφή ωφελειών																
Δ.2	Εξειδίκευση Σχεδίου Δράσης																
Δ.3	Πλαίσιο παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ																

	Περιγραφή Εργασιών / Μήνας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Δ.4	Καθοδήγηση στο στάδιο έγκρισης και υιοθέτησης του ΣΒΑΚ																
Δ.5	Διεξαγωγή τρίτης διαβούλευσης - Ενημέρωση και Εκπαίδευση πολιτών για τα επιλεγμένα μέτρα																

**ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ – ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ**

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Α :

«ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΩΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΣΒΑΚ»

