



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

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β :**

**«ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ, ΟΡΙΣΜΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ  
ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ»**

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2023

## Περιεχόμενα

|                                                                                                                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ .....</b>                                                                      | <b>7</b>  |
| Πολεοδομικό Καθεστώς .....                                                                                                                                                                      | 7         |
| Καθορισμός Ορίων Κηφισού .....                                                                                                                                                                  | 50        |
| Διατάξεις Για Το Ρέμα Ποδονίφτη & Γιαμπουρλά .....                                                                                                                                              | 52        |
| Ανάλυση μέτρων και στόχων Σχεδίων .....                                                                                                                                                         | 54        |
| <b>2. Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ .....</b>                                                                                            | <b>57</b> |
| 2.1 Δίκτυο Φορέων .....                                                                                                                                                                         | 57        |
| 2.2 Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων .....                                                                                                                                                             | 59        |
| 2.3 Πλάνο συμμετοχής και διαβούλευσης .....                                                                                                                                                     | 62        |
| <b>3. Διεξαγωγή διαβούλευσης .....</b>                                                                                                                                                          | <b>65</b> |
| <b>4. Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.) .....</b> | <b>69</b> |
| 4.1 Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης.....                                                                                                                                                        | 69        |
| 4.2 Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά .....                                                                                                                                                            | 70        |
| 4.3 Υφιστάμενες χρήσεις γης – πόλοι ενδιαφέροντος – τοπόσημα – ειδικές χρήσεις .....                                                                                                            | 74        |
| 4.3.1 Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος.....                                                                                                                                                     | 74        |
| 4.3.2 Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος.....                                                                                                                                            | 74        |
| 4.3.3 Χρήσεις Εμπορίου .....                                                                                                                                                                    | 76        |
| 4.3.4 Εκπαίδευση .....                                                                                                                                                                          | 76        |
| 4.3.5 Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας.....                                                                                                                                              | 78        |
| 4.3.6 Αθλητισμός.....                                                                                                                                                                           | 78        |
| 4.3.7 Κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι - Χώροι Αναψυχής - Πολιτισμός.....                                                                                                                           | 79        |
| 4.4 Διαχείριση κυκλοφορίας – Οδικό Δίκτυο και Οδική Ασφάλεια .....                                                                                                                              | 84        |
| 4.4.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου .....                                                                                                                                                            | 84        |
| 4.4.2 Πλάτος οδοστρώματος.....                                                                                                                                                                  | 86        |
| 4.4.3 Κατευθύνσεις οδικού δικτύου .....                                                                                                                                                         | 88        |
| 4.4.4 Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι.....                                                                                                                                                              | 88        |
| 4.4.5 Τροχαία συμβάντα.....                                                                                                                                                                     | 91        |

|             |                                                                                    |            |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>4.5</b>  | <b>Δεδομένα σύνθεσης κυκλοφορίας και κυκλοφοριακών ροών .....</b>                  | <b>94</b>  |
| 4.5.1       | Στρέφουσες μετρήσεις.....                                                          | 94         |
|             | Κόμβος 1: Λεωφ. Δεκελείας και Σάρδεων .....                                        | 98         |
|             | Κόμβος 2: Αγίων Αναργύρων και Δερβενακίων .....                                    | 104        |
|             | Κόμβος 3: Στρ. Νίκου Πλαστήρα και Λαχανά.....                                      | 111        |
|             | Κόμβος 4: Στρ. Θ. Σοφούλη και Κρεσταίνης.....                                      | 116        |
|             | Κόμβος 5: Λ. Δεκελείας και Τρωάδος.....                                            | 121        |
|             | Κόμβος 6: Λ. Δεκελείας και Φωκών .....                                             | 126        |
| 4.5.2       | Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου (24ωρες) .....                                      | 133        |
|             | Σταθμός 1: Αχαρνών .....                                                           | 133        |
|             | Σταθμός 2: Λεωφ. Δεκελείας.....                                                    | 136        |
|             | Σταθμός 3: Θ. Σοφούλη .....                                                        | 138        |
| <b>4.6</b>  | <b>Δίκτυο πεζού και ποδηλάτου.....</b>                                             | <b>140</b> |
| 4.6.1       | Πλάτος πεζοδρομίων .....                                                           | 140        |
| 4.6.2       | Ράμπες ΑΜΕΑ και Δίκτυο Όδευσης Τυφλών.....                                         | 144        |
| 4.6.3       | Κατάληψη Πεζοδρομίων - Πυκνότητα Εμποδίων .....                                    | 145        |
| 4.6.4       | Διαβάσεις πεζών .....                                                              | 147        |
| 4.6.5       | Ποδήλατο .....                                                                     | 148        |
| <b>4.7</b>  | <b>Δημόσια Μέσα Μεταφοράς (MMM) &amp; TAXI .....</b>                               | <b>150</b> |
| 4.7.1       | Δίκτυο ΟΑΣΑ.....                                                                   | 150        |
| 4.7.2       | Δημοτική Συγκοινωνία .....                                                         | 153        |
| 4.7.3       | Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό .....                                                | 154        |
| 4.7.4       | TAXI .....                                                                         | 156        |
| <b>4.8</b>  | <b>Ηλεκτροκίνηση.....</b>                                                          | <b>156</b> |
| <b>4.9</b>  | <b>Οχήματα διανομής – τροφοδοσία και εμπορευματικές μεταφορές.....</b>             | <b>157</b> |
| <b>4.10</b> | <b>Διαχείριση της στάθμευσης .....</b>                                             | <b>157</b> |
| 4.10.1      | Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης .....                                   | 157        |
| 4.10.2      | Ζήτηση στάθμευσης .....                                                            | 160        |
| <b>4.11</b> | <b>Ερωτηματολόγιο Μετακινήσεων .....</b>                                           | <b>162</b> |
| <b>5.</b>   | <b>Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών .....</b>                                     | <b>163</b> |
| <b>6.</b>   | <b>Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας .....</b> | <b>165</b> |
| 6.1         | Σενάριο Τάσεων ή Μηδενικό Σενάριο (do nothing or business as usual).....           | 165        |
| 6.2         | Ήπιο Σενάριο (do something) .....                                                  | 168        |
| 6.3         | Ριζοσπαστικό Ήπιο Σενάριο.....                                                     | 169        |

## Ευρετήριο Πινάκων

|                                                                                                                                                                                                                                                              |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Πίνακας 1. Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2021 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021).....                                                                                                | 70  |
| Πίνακας 2. Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών και Δ. Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2001, 2011,2021).....                                | 71  |
| Πίνακας 3. Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2021) (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2021).....                                                                                                                                                            | 72  |
| Πίνακας 4. Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011) .....       | 73  |
| Πίνακας 5. Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011) ..... | 73  |
| Πίνακας 6. Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης.....                                                                                                                                                                                   | 76  |
| Πίνακας 7. Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης.....                                                                                                                                                                                   | 77  |
| Πίνακας 8. Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας.....                                                                                                                                                                                                                 | 78  |
| Πίνακας 9. Δομές Υγείας - Πρόνοιας .....                                                                                                                                                                                                                     | 78  |
| Πίνακας 10. Υποδομές Αθλητισμού .....                                                                                                                                                                                                                        | 78  |
| Πίνακας 11.Πλατείες.....                                                                                                                                                                                                                                     | 79  |
| Πίνακας 12. Παδικές Χαρές.....                                                                                                                                                                                                                               | 80  |
| Πίνακας 13. Υπαίθριοι Κοινόχρηστοι και Κοινωφελείς Χώροι.....                                                                                                                                                                                                | 80  |
| Πίνακας 14. Ποσοστά ιεραρχημένου οδικού δικτύου .....                                                                                                                                                                                                        | 84  |
| Πίνακας 15. Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία ...                                                                                                                                                                    | 86  |
| Πίνακας 16. Ποσοστό κατευθύνσεων οδικού δικτύου .....                                                                                                                                                                                                        | 88  |
| Πίνακας 17. Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση (Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία) .....                                                                                                                                                                    | 90  |
| Πίνακας 18. Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά έτος και επίπεδο σοβαρότητας.....                                                                                                                                                                                | 91  |
| Πίνακας 19. <b>Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή</b> .....                                                                                                                                                                                               | 92  |
| Πίνακας 20. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 1 .....                                                                                                                                                 | 101 |
| Πίνακας 21. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα μεσημεριανής αιχμής για τον κόμβο 1 .....                                                                                                                                            | 102 |
| Πίνακας 22. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 2 .....                                                                                                                                                 | 107 |
| Πίνακας 23. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 2 .....                                                                                                                                           | 109 |



|                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Πίνακας 24. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 3 .....       | 114 |
| Πίνακας 25. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 3 ..... | 115 |
| Πίνακας 26. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 4 .....       | 119 |
| Πίνακας 27. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 4 ..... | 119 |
| Πίνακας 28. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 5 .....       | 124 |
| Πίνακας 29. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 5 ..... | 125 |
| Πίνακας 30. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 6 .....       | 129 |
| Πίνακας 31. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 6 ..... | 130 |
| Πίνακας 32. Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του.....                                                 | 142 |
| Πίνακας 33. Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων.....                                                      | 142 |
| Πίνακας 34. Πίνακας S.W.O.T.....                                                                                   | 163 |
| Πίνακας 35. Πίνακας εναλλακτικών σεναρίων .....                                                                    | 172 |

## Ευρετήριο Εικόνων

|                                                                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Εικόνα 1. Πρόσκληση για συγκρότηση δικτύου φορέων .....                                                                                                            | 58  |
| Εικόνα 2. Στιγμιότυπα από τη διαβούλευση .....                                                                                                                     | 68  |
| Εικόνα 3: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: el.wikipedia.org)..... | 69  |
| Εικόνα 4.Πυκνότητα Πληθυσμού, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ.....                                                                                               | 72  |
| Εικόνα 5. Υφιστάμενες Χρήσεις Γης (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap - Ιδία Επεξεργασία) .....                                                              | 83  |
| Εικόνα 6. Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου (Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία).....                                                                       | 85  |
| Εικόνα 7. Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας.....                                                  | 87  |
| Εικόνα 8. Φωτεινοί Σηματοδότες (Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία) .....                                                                                      | 89  |
| Εικόνα 9. Θέσεις επιλεγμένων κόμβων .....                                                                                                                          | 95  |
| Εικόνα 10. Τοποθεσία Κόμβου 1 (πηγή: Google Earth).....                                                                                                            | 99  |
| Εικόνα 11. Τοποθεσία Κόμβου 2 (πηγή: Google Earth).....                                                                                                            | 105 |
| Εικόνα 12. Τοποθεσία Κόμβου 3 (πηγή: Google Earth).....                                                                                                            | 112 |

|                                                                                                                                                                          |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Εικόνα 13. Τοποθεσία Κόμβου 4 (πηγή: Google Earth) .....                                                                                                                 | 117 |
| Εικόνα 14. Τοποθεσία Κόμβου 5 (πηγή: Google Earth) .....                                                                                                                 | 122 |
| Εικόνα 15. Τοποθεσία Κόμβου 6 (πηγή: Google Earth) .....                                                                                                                 | 127 |
| Εικόνα 16. Θέσεις επιλεγμένων Σταθμών .....                                                                                                                              | 132 |
| Εικόνα 17: Σύνολο οχημάτων ανά Σταθμό μέτρησης .....                                                                                                                     | 133 |
| Εικόνα 18: Οχήματα την ώρα αιχμής ανά μέρα και Σταθμό μέτρησης .....                                                                                                     | 133 |
| Εικόνα 19. Υφιστάμενη κατάσταση Σταθμού 1.....                                                                                                                           | 134 |
| Εικόνα 20. Υφιστάμενη κατάσταση Σταθμού 2.....                                                                                                                           | 136 |
| Εικόνα 21. Υφιστάμενη κατάσταση Σταθμού 3.....                                                                                                                           | 138 |
| Εικόνα 22. Πλάτος πεζοδρομίων.....                                                                                                                                       | 141 |
| Εικόνα 23. Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων.....                                                                                                                          | 143 |
| Εικόνα 24. Πεζοδρόμια με ράμπες για ΑΜΕΑ.....                                                                                                                            | 144 |
| Εικόνα 25. Πεζοδρόμια με δίκτυο οδηγού όδευσης τυφλών.....                                                                                                               | 145 |
| Εικόνα 26. Κατάληψη πεζοδρομίου.....                                                                                                                                     | 146 |
| Εικόνα 27. Πυκνότητα Εμποδίων Πεζοδρομίων .....                                                                                                                          | 147 |
| Εικόνα 28. Διαβάσεις πεζών .....                                                                                                                                         | 148 |
| Εικόνα 29. Ποδηλατική Υποδομή (Πηγή: Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας) .....                                                     | 149 |
| Εικόνα 30. Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου .....                                                                                                                          | 150 |
| Εικόνα 31. Δίκτυο ΟΑΣΑ.....                                                                                                                                              | 152 |
| Εικόνα 32. Ζώνη Επιρροής ΟΑΣΑ.....                                                                                                                                       | 153 |
| Εικόνα 33. Δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας (Πηγή: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας) .....                                     | 154 |
| Εικόνα 34. Ζώνη Επιρροής ΗΣΑΠ και ΟΣΕ.....                                                                                                                               | 155 |
| Εικόνα 35. Υφιστάμενοι φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (Πηγή: <a href="http://www.plugshare.com">www.plugshare.com</a> )..... | 156 |
| Εικόνα 36. Παράνομη στάθμευση (κατάληψη πεζοδρομίου) .....                                                                                                               | 158 |
| Εικόνα 37. Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα .....                                                                                                      | 159 |
| Εικόνα 38. Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα.....                                                                                                     | 160 |
| Εικόνα 39. Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα .....                                                                                                      | 161 |

## 1. Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ

### Πολεοδομικό Καθεστώς

#### Α) Νέα Φιλαδέλφεια:

Με το **ΦΕΚ 313/Α/09-09-1932**<sup>1</sup>, εγκρίνεται το σχέδιο του συνοικισμού της Νέας Φιλαδελφείας, με το **ΦΕΚ 294/Α/06-09-1934**<sup>2</sup>, εγκρίνεται η πρόταση επέκτασης του σχεδίου του συνοικισμού. Επισημαίνεται ότι από το 1934 (**ΦΕΚ 22/Α/18-01-1934**<sup>3</sup>) θεσπίζεται ο συνοικισμός Νέας Φιλαδελφείας υπό το όνομα «Κοινότης Νέας Φιλαδελφείας» με έδρα τον συνοικισμό αποσπώμενο του Δήμου Αθηνών, με τον συνοικισμό Μάδυτο να προσαρτάται σε αυτόν, αποσπώμενος από τον Δήμο Αθηνών.

Με το **ΦΕΚ 117/Α/01-04-1937**<sup>4</sup>, εγκρίνεται αναθεώρηση και επέκταση του ρυμοτομικού σχεδίου, όπως φαίνεται στο υπ' αριθ. 11017 περιλαμβάνοντας 9 σχετικά διαγράμματα. Επίσης, ως προς τους όρους και περιορισμούς δόμησης αναφέρεται ότι: α) για τα προσφυγικά οικόπεδα ισχύουν όσα ορίζονται κατά τα παραχωρητήρια για το ελάχιστο εμβαδό και τις πλευρές των οικοπέδων, β) για τα υπόλοιπα οικόπεδα, το ελάχιστο εμβαδόν είναι 150 τ.μ., το ελάχιστο πρόσωπο 8 μ., και το ελάχιστο βάθος 12 μ.

Με το **ΦΕΚ 137/Α/02-05-1940**<sup>5</sup>, τροποποιείται το σχέδιο της Νέας Φιλαδελφείας για τον καθορισμό χώρου γυμναστηρίου, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 4733. Με το **ΦΕΚ 57/Α/31-03-1947**<sup>6</sup>, καθορίζεται ως κοινόχρηστος χώρος η έκταση που περικλείεται από τις οδούς Μενιδίου- Τατοΐου- Τυάνων, με απαλλοτρίωση. Με το **ΦΕΚ 69/Α/20-03-1948**<sup>7</sup>, συμπληρώνεται το ρυμοτομικό σχέδιο της Νέας Φιλαδελφείας μεταξύ των οδών Τατοΐου και Μενιδίου, μέχρι του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Μαδύτου. Η καθορισμένη ζώνη αποζημιώσεων<sup>8</sup>, παύει αυτοδικαίως και καταργείται η ζωνοποίηση της έκτασης. Το ελάχιστο πρόσωπο τίθεται στα 15 μ., το ελάχιστο βάθος στα 25 μ. και το ελάχιστο εμβαδόν στα 750 τ.μ. Κατά παρέκκλιση, άρθρα και

<sup>1</sup> «Περί εγκρίσεως σχεδίου συνοικισμού Νέας Φιλαδελφείας μετά της περιοχής του».

<sup>2</sup> «Περί επεκτάσεως του σχεδίου παρά τον συνοικισμό Νέας Φιλαδελφείας».

<sup>3</sup> «Περί αναγνωρίσεως δήμων και κοινοτήτων εν τω νομώ Αττικοβοιωτίας».

<sup>4</sup> «Περί εγκρίσεως αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής)».

<sup>5</sup> «Περί τροποποιήσεως του σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας».

<sup>6</sup> «Περί καθορισμού κοινοχρήστου χώρου εν τω σχεδίων Ν. Φιλαδελφείας μεταξύ των οδών Τατοΐου -Μενιδίου- Τυάνων».

<sup>7</sup> «Περί συμπληρώσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας και τροποποιήσεως του από 26 Μαρτίου 1947 Β.Δ/τος περί καθορισμού κοινόχρηστου χώρου εν τω Συν. Ν. Φιλαδελφείας κλπ.».

<sup>8</sup> Στο Άρθρο 3 αναφέρεται ότι : «Απαραίτητος προϋπόθεσις της πραγματοποιήσεως του παρόντος Β. Διατάγματος, τυγχάνει η δια συμβολαιογραφικής πράξεως παραίτησις υπέρ του Δήμου ήδη Νέας Φιλαδελφείας υπό εκείνων των ιδιοκτητών των γηπέδων των καταλαμβανομένων υπό του κοινοχρήστου χώρου, περί ου το ανωτέρω από 26 Μαρτίου 1947 Β. Διάταγμα, από του δικαιώματος της αποζημιώσεως αυτών, οίτινες έχουσι γήπεδα περιλαμβανόμενα εις την διά του παρόντος εγκρινομένην συμπλήρωσιν του σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας.»

οικοδομήσιμα θεωρούνται οικόπεδα με ελάχιστο πρόσωπο 12 μ., ελάχιστο βάθος 13μ. και ελάχιστο εμβαδόν 156 τ.μ., ενώ σε περίπτωση που μέσα σε μια τριετία δεν έχουν οικοδομηθεί τότε ισχύουν οι όροι δόμησης των 15 μ., 25., και 750 τ.μ., αντίστοιχα. Το οικοδομικό σύστημα είναι το συνεχές, με παρέκκλιση μόνο όταν ο ιδιοκτήτης δημιουργήσει ελάχιστο ελεύθερο χώρο μεταξύ της οικοδομής του και των ετέρων. Η ελάχιστη απόσταση των οικοδομών από πίσω ορίζεται στα 3 μ. για το ισόγειο, 5 μ. για το όροφο -με 2,50 μ. επιπλέον των 5 μ. για να προστεθεί ένας επιπλέον όροφος. Μέγιστο ύψος σε οικόπεδα με πρόσοψη ορίζονται τα 11,50 μ. με απόλυτο μέγιστο ύψος τα 14,50 μ., επιτρεπόμενης της προσθήκης ορόφου με μέγιστο ύψος 3 μ. σε εσοχή και υπό το ορικό επίπεδο υπό γωνία 40 μοιρών από το ύψος των 11,50 μ. του επιπέδου της προσόψεως του κτιρίου. Επίσης, ορίζεται υποχρεωτική η εισφορά των οικοπέδων που εμπίπτουν στην περιοχή, όπου ορίζεται δαπάνη 1.500 δρχ. ανά τετραγωνικό μέτρο επιφανείας οικοπέδου, για την διαμόρφωση των οδών, της κρασπέδωσης των πεζοδρομίων και των λοιπών έργων οδοποιίας, καθώς και 300 δρχ. ανά τετραγωνικό μέτρο για την αντιμετώπιση της δαπάνης κατασκευής διαγραμμάτων εφαρμογής επεκτάσεως του σχεδίου.

Με το **ΦΕΚ 91/Α/12-04-1949**<sup>9</sup>, εγκρίνεται η επέκταση του σχεδίου της Νέας Φιλαδελφείας στην περιοχή την περιλαμβανομένη μεταξύ των οδών Πίνδου (Μενιδίου)- Τυάνων, και της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών- Λαυρίου, όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 17070. Εντός της περιοχής αυτής οι ιδιοκτήτες υπάγονται σε υποχρεωτική εισφορά κατά τ.μ., ορίζοντας ποσό για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο επί των οδών Πίνδου (Μενιδίου), Εφέσου και Τυάνων 7.000 δρχ. το τ.μ., ενώ για τα λοιπά οικόπεδα 5.000 δρχ. το τ.μ. Εντός πενταετίας από το παρόν πρέπει να έχουν ανεγερθεί οικοδομές με ελάχιστο όγκο 150 m<sup>3</sup>, σε αντίθετη περίπτωση συνεπάγεται επιβολή ειδικής εισφοράς ακαλύπτων χώρων, ίση με το 1/10 της αξίας εκάστου οικοπέδου στο Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Σχεδίου Πρωτευούσης. Το ελάχιστο εμβαδόν τίθενται τα 300 τ.μ., ελάχιστο πρόσωπο 12 μ., και ελάχιστο βάθος 16 μ., με κατά παρέκκλιση άρτια και οικοδομήσιμα θεωρούνται οικόπεδα με ελάχιστο πρόσωπο 6 μ., ελάχιστο βάθος 10 μ. και ελάχιστο εμβαδόν 112,50 τ.μ. Το οικοδομικό σύστημα που ορίζεται είναι το συνεχές, όπου κατά παρέκκλιση επιτρέπεται ο ιδιοκτήτης να αφήσει ελάχιστο ελεύθερο χώρο μεταξύ των οικοδομών με τουλάχιστον 1,5 μ. απόσταση. Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης τίθεται το 70 % της επιφανείας, με ελάχιστη απόσταση των οικοδομών από το οπίσθιο α) 3μ. στο ισόγειο, β) 5μ. στον όροφο, με αυτό να αυξάνεται κατά 2,50 μ. για κάθε όροφο. Μέγιστο ύψος για τα οικόπεδα με πρόσοψη τίθεται γενικά το 11,50 μ.<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> «Περί επεκτάσεως του σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας εις την περιοχήν την περιλαμβανομένην μεταξύ των οδών Πίνδου- Τατοΐου και της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών- Λαυρίου και επιβολής όρων».

<sup>10</sup> «Υπέρ το ως άνω ύψος και μέχρι του απολύτου ύψους, όπερ ορίζεται γενικώς τις 14,50 μ., επιτρέπεται υπερύψωσις του κτιρίου, υπό τον όρον ότι, το τμήμα τούτο του κτιρίου, δέον να ευρίσκηται υπό το κεκλιμένον επίπεδον, το αγόμενον υπό γωνίαν 40° προς τον ορίζοντα, εις το σημείον, εις ο η εις το μέσον της προσόψεως κατακόρυφος σιναντά την ανωτάτην επιτρεπομένην γραμμήν της κορωνίδος ήτοι του ύψους των 11,50 μ. Υπέρ το απόλυτον ύψος και υπό το ως άνω κεκλιμένον επίπεδον επιτρέπεται η προσθήκη ενός εισέτι εν εσοχή ορόφου μεγίστου ύψους 3 μ.».

Με το **ΦΕΚ 46/Α/07-02-1951**<sup>11</sup>, τροποποιείται το πολεοδομικό σχέδιο για την οδό Κίου και Μιαούλη στα Ο.Τ. 27, 32 και 108, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 419338.

Στην συνέχεια ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει χρονολογικά όλες τις τροποποιήσεις.

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 86/Α/24-04-1951  | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας και των όρων και περιορισμών δομής των οικοπέδων.                                                                                                                                          |
| ΦΕΚ 109/Α/10-04-1951 | Περί τροποποίησης του σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας εις τας περιοχάς «Βασιλάκη» και «Ζαλοκώστα».                                                                                                                                                           |
| ΦΕΚ 216/Α/02-08-1951 | Περί επεκτάσεως του σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας μεταξύ της οδού Αγίας Ευφημίας και ρεύματος Περισσοῦ.                                                                                                                                                      |
| ΦΕΚ 316/Α/05-11-1952 | Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος κατά την οδόν Δεκελείας- Μαραθώνος.                                                                                                                                                           |
| ΦΕΚ 18/Α/30-01-1953  | Περί επεκτάσεως του σχεδίου ρυμοτομίας Ν. Φιλαδελφείας εις θέσιν «Μάδυτος» και των όρων δομής αυτού.                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 342/Α/09-12-1953 | Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας.<br><br>Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας κατά το Οικοδ. τετραγ. 123.                                                                                              |
| ΦΕΚ 218/Α/15-09-1954 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) εις το υπ' αριθ. 122 οικοδομικόν τετράγωνον.                                                                                                                                               |
| ΦΕΚ 55/Α/05-03-1955  | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας, δια της συμπληρώσεως των υπ' αριθ. 48 και 48 <sup>Α</sup> οικοδ. τετραγώνων.                                                                                                                |
| ΦΕΚ 81/Α/02-04-1955  | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Μαδύτου Νέας Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 316/Α/14-11-1955 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας παρά τα υπ' αριθ. 77, 85, 86 και 87 οικοδομικά τετράγωνα.                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 341/Α/22-12-1955 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας κατά τα μεταξύ των οδών Μαιάνδρου- Τυάνων – Σιδηρ. γραμμής και οδού Γ' οικοδομικά τετράγωνα.                                                                                                 |
| ΦΕΚ 345/Α/24-12-1955 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας έναντι του υπ' αριθ. 77 οικοδομικού τετραγώνου.                                                                                                                                              |
| ΦΕΚ 257/Α/20-10-1956 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας Αττικής.                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 293/Α/07-12-1956 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας εις τας περιοχάς του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας και του Οικοδομικού Συνεταιρισμού Παλαιών Πολεμιστών «Άγιος Σπυρίδων» και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομής των οικοπέδων αυτού. |

<sup>11</sup> «Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος και Ν. Φιλαδελφείας Αττικής εις την οδόν Κίου και Μιαούλη εις τα υπ' αριθ. 27, 32, και 108 οικοδομικά τετράγωνα».

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 1/Α/04-01-1957   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής) εις θέσιν «Νέα Μάδυτος» και δη εις τα υπ' αριθ. 153, 154, και 157 οικοδομικά τετράγωνα.                                                                                              |
| ΦΕΚ 36/Α/13-03-1957  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας Αττικής.                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 118/Α/01-07-1957 | Περί εγκρίσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Καματερού (Αττικής) και επεκτάσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Νέας Φιλαδέλφειας (Αττικής) και Κουκουβαούνων (Αττικής), εις θέσιν «Κόκκινος Μύλος» και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών. |
| ΦΕΚ 119/Α/12-08-1958 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας Αττικής.                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 19/Α/29-01-1959  | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής), εις την περιοχὴν του Εργοστασίου «Εσπερος» και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                     |
| ΦΕΚ 78/Α/27-04-1959  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Καματερού Νέας Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 79/Α/27-04-1959  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                               |
| ΦΕΚ 107/Α/04-06-1959 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Ιώνιας και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας, προς ανέγερσιν εργατικών κατοικιών.                                                                                                        |
| ΦΕΚ 29/Δ/15-03-1960  | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής) εις θέσιν «Κόκκινος Μύλος» και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                                      |
| ΦΕΚ 68/Δ/27-05-1960  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 165/Δ/18-11-1960 | Περί τροποποιήσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής) και Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                         |
| ΦΕΚ 66/Δ/01-06-1962  | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 150/Δ/22-11-1962 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας Αττικής εις θέσιν Μάδυτος.                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 43/Δ/23-04-1964  | Περί τροποποιήσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Αγ. Αναργύρων (Αττικής) και Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                           |
| ΦΕΚ 9/Δ/14-01-1965   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 65/Δ/12-06-1967  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας προς ανέγερσιν εργατικών κατοικιών.                                                                                                                                                            |
| ΦΕΚ 76/Δ/04-07-1967  | Περί εγκρίσεως διορθώσεως ασυμφωνίας εδάφους κατά την οδόν Σαραντόγλου Ν. Φιλαδελφείας (Κόκκινος Μύλος).                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 136/Δ/18-10-1967 | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                                                                 |
| ΦΕΚ 176/Δ/07-12-1967 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                          |

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 184/Δ/13-12-1967 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας μετά συγχρόνου επιβολής προκηπίου εις τινα οικοπέδα αυτού.                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 55/Δ/23-03-1968  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας μετά συγχρόνου επιβολής προκηπίου εις τινα οικοπέδα αυτού.                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 92/Δ/29-05-1968  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 197/Δ/19-10-1968 | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) και Μεταμορφώσεως (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 54/Δ/19-03-1970  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 75/Δ/14-04-1970  | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Μεταμορφώσεως, Ηρακλείου και Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής), ως και τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Ιωνίας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.<br><br>Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού. |
| ΦΕΚ 127/Δ/29-06-1970 | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.<br><br>Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                  |
| ΦΕΚ 185/Δ/25-08-1970 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 193/Δ/15-09-1970 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής), καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 29/Δ/30-01-1971  | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                                                                                                                                                                                                                                               |
| ΦΕΚ 228/Δ/04-10-1971 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 274/Δ/20-11-1971 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας Αττικής.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 34/Δ/14-02-1972  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 130/Δ/10-05-1973 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 127/Δ/30-04-1976 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 244/Δ/25-08-1976 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 49/Δ/20-02-1977  | Περί τροποποιήσεως του από 19.8.1976 Π.Δ/τος περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδέλφειας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ100/Δ/04-04-1977  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 229/Δ/16-05-1978 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής), δια του καθορισμού χώρου δια ανέγερσιν Σχολείου.                                                                                                                                                                                                                                                                                |



|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 75/Δ/06-02-1979  | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 89/Δ/10-02-1979  | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 186/Δ/24-03-1979 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρων ανεγέρσεως αμαξοστασίου και κτιρίου γραφείων (Ηλεκτροκινήτων Λεωφορείων περιοχής Αθηνών-Πειραιώς ΗΛΠΑΠ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ΦΕΚ 450/Δ/31-08-1979 | Περί τροποποίησης ρυμοτομικών σχεδίων ενίων Δήμων περιφερείας τέως Διοικήσεως Πρωτευούσης δια του καθορισμού χώρων παιδικής χαράς.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 487/Δ/13-09-1979 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 547/Δ/08-10-1979 | Περί εγκρίσεως κανονισμού λειτουργίας χώρων Παιδικών Χαρών, εγκριθέντων δια του από 24.7.1979 Π.Δ/τος (ΦΕΚ 450Δ'/31.8.79) «περί τροποποίησης ρυμοτομικών σχεδίων ενίων Δήμων περιφερείας τέως Διοικ. Πρωτευούσης δια του καθορισμού χώρων Παιδικής Χαράς.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| ΦΕΚ 49/Δ/29-01-1980  | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 233/Δ/17-04-1980 | Περί τροποποίησης των υπ' αριθ. Γ. 20518/898/16.7.1979 (ΦΕΚ 477/Δ' /79) και Γ. 25745/1345/21.9.1979 (ΦΕΚ 547/Δ' /79) αποφάσεών μας «περί εγκρίσεως κανονισμού λειτουργίας χώρων παιδικών χαρών.. κλπ».                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 253/Δ/28-04-1980 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 268/Δ/05-05-1980 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| ΦΕΚ 58/Δ/04-02-1981  | Περί εγκρίσεως κανονισμού λειτουργίας χώρων παιδικών χαρών εγκριθέντων δια του από 30.4.1980 Π.Δ/τος (ΦΕΚ 277 Δ'/5.5.80) «περί τροποποίησης των ρυμοτομικών σχεδίων ενίων Δήμων και Κοινοτήτων περιοχής τέως Διοικ. Πρωτευούσης δια του καθορισμού χώρων παιδικής χαράς», ως και της Γ'. 34709/2746/7.11.80 αποφάσεως (ΦΕΚ 700 Δ'/ 10.12.80) και τροποποίησης των υπ' αριθ. Γ. 20518/898/16.7.79 (ΦΕΚ 547 Δ' /79) αποφάσεων «περί εγκρίσεως κανονισμού λειτουργίας χώρων παιδικών χαρών.. κλπ», όπως τροποποιήθηκαν με τη Γ. 762/166/22.3.1980 απόφαση (ΦΕΚ 233 Δ/1980). |
| ΦΕΚ 61/Δ/05-02-1981  | Περί αναγνώρισεως ως οικοδομησίμου του αποκεκλεισμένου (τυφλού) οικοπέδου ιδιοκτησίας Καρύδα Μαρίας εις περιοχήν Ν. Φιλαδελφείας Νόμου Αττικής.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ΦΕΚ 76/Δ/10-02-1981  | Περί αναγνώρισεως ως οικοδομησίμου του αποκεκλεισμένου (τυφλού) οικοπέδου ιδιοκτησίας Μαρκοπούλου Μαρίας στην περιοχήν Νέας Φιλ/φείας, Ν. Αττικής.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 302/Δ/05-06-1981 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 497/Δ/14-09-1981 | Περί τροποποίησης του από 8.3.1979 Π. Δ/τος «περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής) δια του καθορισμού χώρων ανεγέρσεως αμαξοστασίου και κτιρίου γραφείων Ηλεκτροκινήτων Λεωφορείων περιοχής Αθηνών-Πειραιώς (Η.Λ.Π.Α.Π)» (ΦΕΚ 186/Δ).                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

|                       |                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 389/Δ/29-06-1984  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                                                                                                                            |
| ΦΕΚ 464/Δ/29-08-1984  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου της Ν. Φιλαδέλφειας με τον αποχαρακτηρισμό τμήματος του Ο.Τ. 167 από χώρο για την ανέγερση σχολικού κτιρίου σε χώρο για την ανέγερση βρεφικού και παιδικού σταθμού.                                   |
| ΦΕΚ 208/Δ/09-05-1985  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας με χαρακτηρισμό του Ο.Τ. 57 σαν χώρου για την ανέγερση βρεφονηπιακού σταθμού.                                                                                                         |
| ΦΕΚ 362/Δ/19-07-1985  | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας για τον χαρακτηρισμό χώρου με τα στοιχεία ΑΒΓΔΑ στο Ο.Τ. 283 σαν χώρου παιδικής χαράς.                                                                                                    |
| ΦΕΚ 494/Δ/24-09-1985  | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με χαρακτηρισμό του τμήματος ΑΒΓΔΑ του Ο.Τ. 448Δ σε χώρο κοινόχρηστου πρασίνου, καθώς και έγκριση δρόμου πλάτους 4,00 μ.                                                                  |
| ΦΕΚ 786/Δ/31-12-1985  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με τον αποχαρακτηρισμό του Ο.Τ. 263 από χώρο ανέγερσης Ιερού Ναού και χαρακτηρισμό του σε χώρο για ανέγερση σχολείου.                                                                 |
| ΦΕΚ 985/Δ/16-10-1986  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με την κατάργηση τμήματος της οδού Βυτίνης μεταξύ των Ο.Τ. 163 και 194.                                                                                                               |
| ΦΕΚ 267/Δ/19-03-1987  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας στο Ο.Τ. 330 με το χαρακτηρισμό χώρου για την ανέγερση Δημ. Σχολείου και καθορισμός όρων δόμησης.                                                                                     |
| ΦΕΚ 580/Δ/24-06-1987  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Φιλαδελφείας Ν. Αθηνών.                                                                                                                                                                      |
| ΦΕΚ 762/Δ/13-08-1987  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με μείωση της απόμησης στο Ο.Τ. 247 στην συμβολή των οδών Γαϊτανάκη και Σελευκείας, Ν. Αθηνών.                                                                                        |
| ΦΕΚ 1050/Δ/22-10-1987 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με χαρακτηρισμό τμήματος της οδού Κοιμήσεως Θεοτόκου ως χώρου κοινοχρήστου πρασίνου                                                                                                   |
| ΦΕΚ 360/Δ/13-05-1988  | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με προσάρτηση έκτασης στον εγκεκριμένο χώρο σχολείου, επιβολή προκηπίου και καθορισμός όρων δόμησης.                                                                     |
| ΦΕΚ 511/Δ/19-07-1988  | Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου του κτιρίου που βρίσκεται επί της οδού Θησέως αρ. 1 στην περιοχή Κόκκινος Μύλος της Νέας Φιλαδέλφειας Αττικής, φερομένου ως ιδιοκτησία Βικτωρίας Δρόσου και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης. |
| ΦΕΚ 547/Δ/29-07-1988  | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας με το χαρακτηρισμό χώρου σχολείου στο Ο.Τ. 53 <sup>α</sup> και καθορισμός όρων δόμησης αυτού.                                                                                       |
| ΦΕΚ 749/Δ/29-12-1989  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας στην συμβολή των οδών Ελ. Βενιζέλου και Χίου με χαρακτηρισμό έκτασης σαν χώρο κοινοχρήστου πρασίνου.                                                                                  |

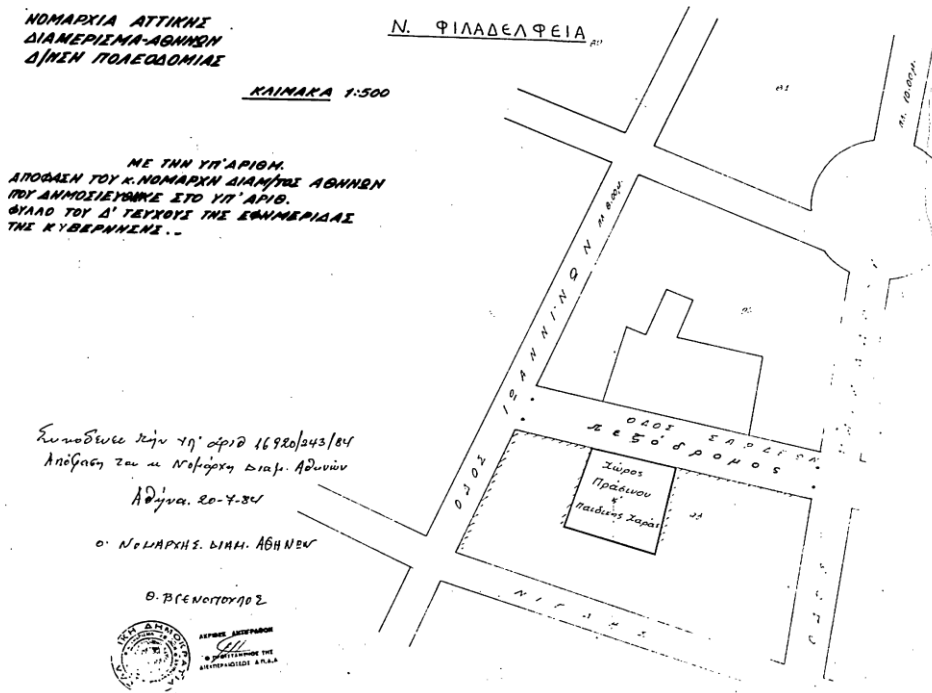
|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 156/Δ/27-03-1990  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας στο Ο.Τ. 200 μεταξύ των οδών Τομπάζη, Μπουμπουλίνας, Χρυσοστόμου Αθηνών και Παπαφλέσσα με αποχαρακτηρισμό χώρου σχολείου και χαρακτηρισμό του σαν οικοδομήσιμου.                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 226/Δ/10-04-1990  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με τον χαρακτηρισμό εκτάσεως στο Ο.Τ. 107 επί της οδού Κανάρη σαν χώρου για την ανέγερση Νηπιαγωγείου και καθορισμός όρων δόμησης.                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ΦΕΚ 234/Δ/08-05-1991  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας στο Ο.Τ. 349 με έγκριση οδού κατ' επέκταση της οδού Νέστου από την οδό Λάρνακος έως την οδό Σερρών.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ΦΕΚ 347/Δ/11-06-1991  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 541/Δ/04-08-1991  | Καθορισμός περιοχών στους δήμους Ζωγράφου, Καισαριανής, Βύρωνα, Ύμηττου, Νέου Ψυχικού, Ψυχικού, Φιλοθέης, Χολαργού, Νέας Ερυθραίας, Γαλατσίου, Νέας Φιλαδέλφειας, Ηρακλείου, Πεύκης, Κερατσινίου, Ελευσίνας, Παλαιού Φαλήρου, Ηλιούπολης, Δάφνης, Αγίου Δημητρίου, Βούλας, Μοσχάτου, Ταύρου, Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Αιγάλεω, Πετρούπολης, Νέων Λιοσίων, Χαϊδαρίου, Δραπετσώνας και Κορυδαλλού (Ν. Αττικής) για την κατασκευή υπέργειων εστεγασμένων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων άνω των 80 θέσεων. |
| ΦΕΚ 1315/Δ/15-12-1992 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας στο Ο.Τ. 283 με αποχαρακτηρισμό χώρου στην συμβολή των οδών Φλωρίνης και Αγ. Γεωργίου, με στοιχεία ΑΒΓΔ από χώρο παιδικής χαράς σε οικοδομήσιμο.                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ΦΕΚ 1343/Δ/24-12-1992 | Τροποποίηση του Ρυμοτομικού Σχεδίου του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας στο Ο.Τ. 243Β μεταξύ των οδών Πλαστήρα, Λαχανά και Σκρα, για επέκταση του κοινοχρήστου πρασίνου και δημιουργία ζώνης πρασίνου, παιδικής χαράς και αθλητικών εγκαταστάσεων.                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 287/Δ/28-03-1994  | Τροποποίηση του εγκεκριμένου Ρ.Σ. της Ν. Φιλαδέλφειας στην οδό από Αναγεννήσεως μέχρι Αμμοχώστου (Ο.Τ. 281, 356, 354, 355, 357, 348).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| ΦΕΚ 398/Δ/25-04-1994  | Τροποποίηση Ρ.Σ. Ν. Φιλαδέλφειας Αττικής στο Ο.Τ. 210 για την μετατροπή τμήματός του από χώρο πρασίνου, σε χώρο αθλητικών εγκαταστάσεων αθλοπαιδιών.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 73/Δ/05-02-1997   | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και τροποποίηση όρων και περιορισμών δόμησης χώρου σχολείου.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 318/Δ/21-04-1997  | Τροποποίηση Ρ.Σ. Ν. Φιλαδέλφειας στο Ο.Τ. 259 με μετατροπή χώρου από κοινόχρηστο πράσινο σε χώρο αθλητικών εγκαταστάσεων.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ΦΕΚ 753/Δ/28-08-1997  | Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων κτιρίων όψεων κτιρίου που βρίσκεται εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας (Νομ. Αττικής) και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτού.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| ΦΕΚ 828/Δ/21-10-1998  | Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμήματος της πολεοδομικής ενότητας 19 περιοχής Απόμαχοι- Τουραλή του δήμου Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |

|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                        | Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 441/Δ/21-06-1999   | Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου θέση «Τουραλί» Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 467/Δ/18-06-2001   | Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού του προσφυγικού οικισμού του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτού.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 1264/Β/01-10-2001  | Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου και ως έργου τέχνης, του κτιρίου, ιδιοκτησίας Φωτεινής Ζαφειροπούλου, επί της οδού Μοσχονησίων 8 στη Ν. Φιλαδέλφεια.                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 23/Δ/24-01-2003    | Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων δέκα (10) κτιρίων που βρίσκονται εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (ν. Αττικής) και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτών.                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 646/Δ/25-06-2003   | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 886/Δ/25-08-2005   | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 95/Δ/13-02-2006    | Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου κτιρίου που βρίσκεται εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Ν. Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και επί των οδών Κυδωνίων 14 και Ελλησπόντου 7 και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης.                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 785/Δ/18-09-2006   | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ΦΕΚ 310/ΑΑΠ/16-07-2007 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 4480 του δήμου Ν. Φιλαδέλφειας Αττικής σε συμμόρφωση προς δικαστική απόφαση με επιβολή πρασιάς και άρση της χρήσης κοινόχρηστου πράσινου.                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ΦΕΚ 545/ΑΑΠ/18-12-2007 | Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας με άρση απαλλοτρίωσης και μερική επανεπιβολή στο Ο.Τ. 298.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ΦΕΚ 10/ΑΑΠ/19-01-2009  | Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας με χαρακτηρισμό τμήματος του Ο.Τ. 122 σε Χώρο Ανέγερσης Παιδικού Σταθμού.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| ΦΕΚ 280/ΑΑΠ/27-10-2011 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Φιλαδέλφειας-Χαλκηδόνος (Αττικής στο Ο.Τ. 1.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 33/ΑΑΠ/13-02-2012  | Χαρακτηρισμός ως μνημείων του κελύφους του κυρίως κτηρίου, της καμινάδας και του λεβητοστασίου του πρώην εργοστασίου «Βαμβακουργία» στο Δήμο Ν. Φιλαδέλφειας- Χαλκηδόνος, Περιφέρειας Αττικής, φερόμενης ιδιοκτησίας της «Βιομηχανικής, Εμπορικής Κτηματικής Νέα Φιλαδέλφειας Α.Ε» και του Δήμου Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνος.<br><br>Χαρακτηρισμός ως μνημείου της καμινάδας του πρώην εργοστασίου «Μπριτάννικα», στο Δήμο Ν. Φιλαδέλφειας- Χαλκηδόνος, Περιφέρειας Αττικής, |

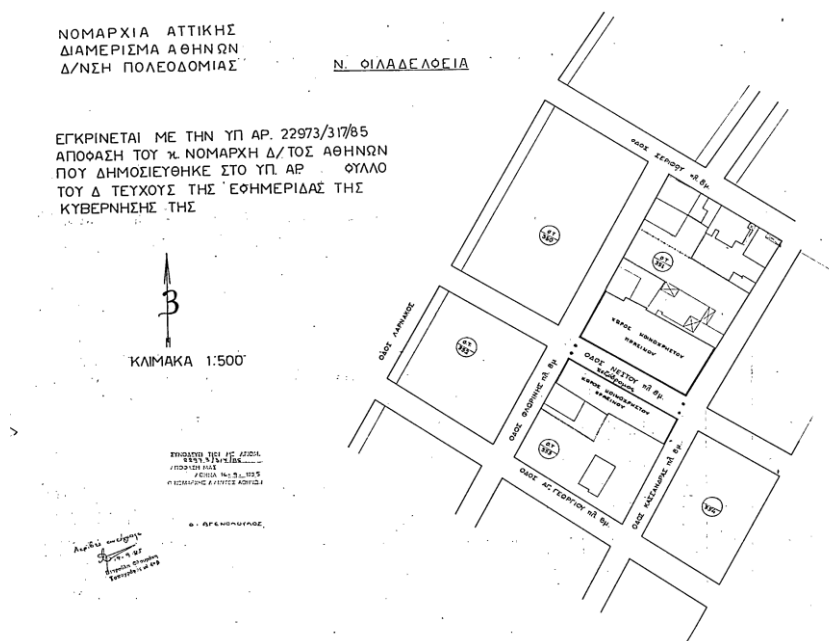
|                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                        | φερόμενης ιδιοκτησίας της «Sciens Real Estate Development Κτηματική Τουριστική και Ξενοδοχειακή Ανώνυμη Εταιρεία (Sciens R.E.D. 1 Α.Ε.)» και του Δήμου Φιλαδέλφειας -Χαλκηδόνας.                                                                                                                                                                                                  |
| ΦΕΚ 124/ΑΑΠ/18-04-2012 | Επέκταση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Ν. Φιλαδέλφειας του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας (Ν. Αττικής) στο Ο.Τ. 236.                                                                                                                                                                                                                            |
| ΦΕΚ 399/ΑΑΠ/13-11-2013 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Νέας Φιλαδέλφειας του Δήμου Φιλαδέλφειας- Χαλκηδόνας (ν. Αττικής) με μερική άρση και μερική επανεπιβολή απαλλοτρίωσης στα Ο.Τ. 243 <sup>α</sup> και 243β, καθορισμός χρήσεων, όρων και περιορισμών δόμησης.                                                                                               |
| ΦΕΚ 112/ΑΑΠ/01-06-2018 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 11, της Δ.Ε Νέας Χαλκηδόνας, του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνας, με χαρακτηρισμό χώρου πολιτιστικών χρήσεων- αναψυκτηρίου και χώρου αστικού πρασίνου.                                                                                                                                                         |
| ΦΕΚ 128/ΑΑΠ/18-06-2018 | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της Δ.Ε. Νέας Φιλαδέλφειας, Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, με αποχαρακτηρισμό τμήματος του Ο.Τ. 167 από χώρο για ανέγερση βρεφικού και παιδικού σταθμού σε κοινόχρηστο χώρο -Κ.Χ. 167 <sup>α</sup> (πλατεία, παιδική χαρά και πεζόδρομο) και καθορισμό όρων και περιορισμών δόμησης στο υπόλοιπο τμήμα του Ο.Τ. 167. |

Με το **ΦΕΚ 469/Δ/07-09-1984<sup>12</sup>**, εγκρίνεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού με τον χαρακτηρισμό του οικοπέδου στο Ο.Τ. 93 ως χώρο παιδικής χαράς και πρασίνου, παράλληλα με τον χαρακτηρισμό τμήματος της οδού Σάρδεων -μεταξύ των οδών Μαιάνδρου και Ιωαννίνων- ως πεζόδρομο, όπως φαίνεται.

<sup>12</sup> «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας με το χαρακτηρισμό του οικοπέδου που βρίσκεται στο Ο.Τ. 93 ως χώρου για τη δημιουργία παιδικής χαράς και πράσινου και το χαρακτηρισμό του τμήματος της οδού Σάρδεων μεταξύ των οδών Μαιάνδρου και Ιωαννίνων σε πεζόδρομο».



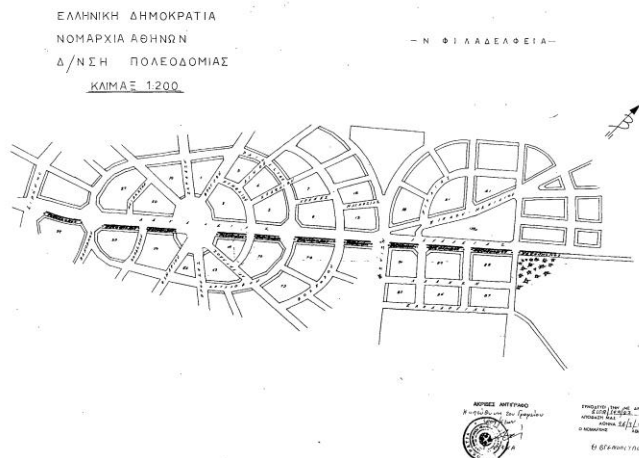
Με το **ΦΕΚ 594/Δ/07-11-1985**<sup>13</sup>, εγκρίνονται τόσο η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου με το χαρακτηρισμό τμημάτων των Ο.Τ. 351 και 353 -οικοπέδων που έχουν πρόσωπο επί της οδού Νέστου-κοινόχρηστοι και πράσινοι χώροι, όσο και με τον χαρακτηρισμό της οδού Νέστου -μεταξύ των οδών Φλωρίνης και Κασσάνδρας- πεζόδρομο, όπως φαίνεται στο τοπογραφικό που ακολουθεί.



<sup>13</sup> «Τροποποίηση του ρυμ. Σχεδίου Ν. Φιλαδελφείας με το χαρακτηρισμό των Ο.Τ. 351 και 353 και ειδικότερα των οικοπέδων που έχουν πρόσωπο στην οδό Νέστου σαν χώρων πρασίνου καθώς και το χαρακτηρισμό του τμήματος της οδού Νέστου, μεταξύ των οδών Φλωρίνης και Κασσάνδρας σαν πεζόδρομου».

Με το **ΦΕΚ 890/Δ/29-09-1986**<sup>14</sup>, γίνεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, χαρακτηρίζοντας το τμήμα της οδού Γράμμου, από την διασταύρωσή της με την οδό Ξενοπούλου μέχρι τη διασταύρωσή της με την οδό Καμπούρογλου, ως πεζόδρομο.

Με το **ΦΕΚ 378/Δ/05-05-1987**<sup>15</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου με το χαρακτηρισμό του παράλληλου δρόμου Δεκελείας, από το δρόμο Ειρήνης μέχρι Ατταλείας, με αποδοχή της πρότασης του Δήμου, όπως φαίνεται στο σχετικό σχέδιο.

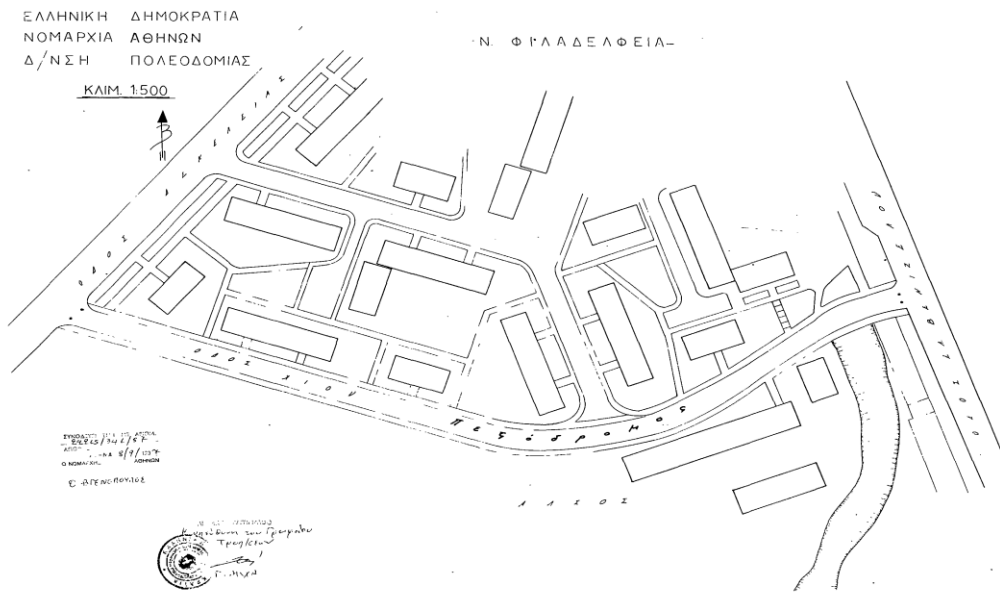


Με το **ΦΕΚ 957/Δ/02-10-1987**<sup>16</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, χαρακτηρίζοντας την οδό Χίου ως πεζόδρομο, όπως φαίνεται παρακάτω.

<sup>14</sup> Αριθ. 22285/304, «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας Ν. Αθηνών με το χαρακτηρισμό του τμήματος της οδού Γράμμου από τη διασταύρωσή της με την οδό Ξενοπούλου μέχρι τη διασταύρωσή της με την οδό Καμπούρογλου, ως πεζοδρόμου».

<sup>15</sup> Αριθ. 8109/129, «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Φιλαδέλφειας Αττικής με το χαρακτηρισμό του παράλληλου δρόμου Δεκελείας ως πεζοδρόμου».

<sup>16</sup> Αριθ. 22215/341, «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας με το χαρακτηρισμό της οδού Χίου ως πεζοδρόμου, Ν. Αθηνών».



Με το **ΦΕΚ 582/Δ/09-08-1988**<sup>17</sup>, τροποποιείται το ρυμοτομικό σχέδιο με την αναγνώριση ιδιωτικού δρόμου στο Ο.Τ. 281 -προέκταση του δρόμου Λασιθίου- χαρακτηρίζοντάς τον ως πεζόδρομο, μετά από αποδοχή της πρότασης του δήμου. Με το **ΦΕΚ 48/Δ/02-02-1989**<sup>18</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, προβλέποντας: α) μείωση πλάτους της οδού Κρεσταινής από 12 μ. σε 8 μ -από τη διασταύρωσή της με την οδό Ζαΐμη έως τη διασταύρωσή της με την οδό Σοφούλη- και επιβολή προκηπίου πλάτους 4 μ., β) χαρακτηρισμό τμήματος οδού Κρεσταινής πεζόδρομο- από τη διασταύρωσή της με την οδό Ιπποκράτους έως τη διασταύρωσή της με την οδό Σοφούλη, γ) χαρακτηρισμό έκτασης στο Ο.Τ. 259 ως κοινόχρηστο χώρο πρασίνου.

Με το **ΦΕΚ 527/Δ/25-08-1989**<sup>19</sup>, εγκρίνεται γενικό πολεοδομικό σχέδιο του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας, προβλέποντας πολεοδομική οργάνωση για πληθυσμό 29.000 κατοίκους, με επέκταση του σχεδίου της πόλης προς πιο αραιοδομημένες και αδόμητες τμήματα, όπως α) στην περιοχή «Τούραλη», β) στην περιοχή που προκύπτει από το νεκροταφείο, την οδό Πίνδου, το ποταμό Κηφισό, και γ) σε ζώνες άλλων χρήσεων πλην της κατοικίας. Καθορίζονται 20 πολεοδομικές ενότητες- γειτονίες, τριών συνοικιών, με ορισμένη πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης, όπως φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

<sup>17</sup> Αριθ. 20641/378, «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας με την αναγνώριση δρόμου στο Ο.Τ. 281 και το χαρακτηρισμό αυτού ως πεζοδρόμου».

<sup>18</sup> Αριθ. 38915/652/88, «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας με μείωση του πλάτους της οδού Κρεσταινής, επιβολή προκηπίου, χαρακτηρισμό πεζοδρόμου και χαρακτηρισμό κοινόχρηστου χώρου (Ο.Τ. 256, 257, 258, 259)».

<sup>19</sup> Αριθ. 52894/3374, «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής)».



| Συνοικία                                                                                        | Πολοδομική ενότητα-<br>γειτονιά | Πυκνότητα<br>(κατ./Ha) | Μέσος<br>συντελεστής<br>δόμησης |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| I <sup>20</sup><br><br>Προσφυγικός<br>Οικισμός,<br>Αμπέλια,<br>Κάκκαβας,<br>Μάδητος,<br>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                             |
| II<br><br>Εργατικές<br>Κατοικίες                                                                | 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<br>περιοχή      |                        | 1,2                             |
| III<br><br>Κόκκινος<br>Μύλος,<br>Απόμαχοι,<br>Τούραλη                                           | 9. Νησίδα                       | 198                    | 1,8                             |
|                                                                                                 | 18. Απόμαχοι                    | 151                    | 1,8                             |
|                                                                                                 | 19. Απόμαχοι- Τουραλή           | 135                    | 1,8                             |

Ως προς τις χρήσεις γης, καθορίζεται α) η χρήση γενικής κατοικίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΦΕΚ 166/Δ/1987, β) η επέκταση του κέντρου του δήμου και των κέντρων των γειτονιών, σύμφωνα

<sup>20</sup> «Προτείνεται η εκπόνηση ειδικής πολοδομικής μελέτης για την συνοικία I (προσφυγικός οικισμός) στα πλαίσια της οποίας θα καθοριστούν τα τμήματα του οικισμού που χρήζουν προστασίας, τα διατηρητέα κτίρια, όπως και τα κίνητρα για την ανακαίνιση και τη συντήρηση των παλαιών κτισμάτων της περιοχής».

με το άρθρο 4 του ανωτέρω, γ) η βιομηχανική περιοχή εκεί όπου βρίσκεται η βιομηχανία «Μπριτάνια», δ) ζωνών άλλων χρήσεων, με την δημιουργία και οργάνωση βιοτεχνικού πάρκου χαμηλής όχλησης<sup>21</sup>, με τη δημιουργία χώρων πρασίνου -στην περιοχή μεταξύ νεκροταφείου, Πίνδου και στο όριο της προτεινόμενης ZAA, αλλά και στην λωρίδα κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών- Λαμίας και σε περιοχή μεταξύ της Εθνικής Οδού και της Πίνδου- , με την ένταξη του άλσους στο σχέδιο ως ζώνη ειδικών χρήσεων παραμένοντας ως άλσος. Ειδικότερα, η Ζώνη Αστικού Αναδασμού (ZAA) προβλέπεται για την περιοχή που βρίσκεται στην Πολεοδομική Ενότητα 9- μεταξύ νεκροταφείου, Πίνδου και Κηφισού. Ως προς τις Κοινωνικές Υποδομές και την κατανομή τους σε γη, συνοπτικά αυτά παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα.

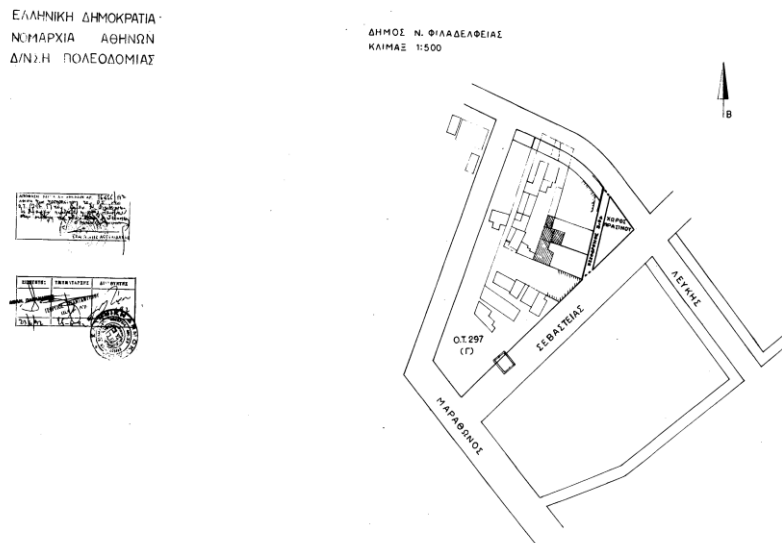
| Α] ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ |                                                                                                           |             |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1                               | Ελεύθεροι χώροι, πλατείες και παιδικές χαρές                                                              | 26.900 τ.μ. |
| 2                               | Αθλητικά                                                                                                  | 35.650 τ.μ. |
| 3                               | Αίθουσες πολιτιστικών & κοινωνικών εκδηλώσεων                                                             | 4.950 τ.μ.  |
| 4                               | Εκπαίδευση: Γυμνάσια- Λύκεια                                                                              | 15.730 τ.μ. |
|                                 | Δημοτικά                                                                                                  | 14.030 τ.μ. |
|                                 | Νηπιαγωγεία                                                                                               | 7.710 τ.μ.  |
| 5                               | Παιδικοί – Βρεφικοί Σταθμοί                                                                               | 4.650 τ.μ.  |
| 6                               | Κέντρο Υγείας                                                                                             | 900 τ.μ.    |
| Β] ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΟΛΗΣ     |                                                                                                           |             |
| 7                               | Χώροι Διοίκησης Νομαρχίας<br>(Εφορεία, Υποθηκοφυλακείο, Αστ. Τμήμα, Οργανισμοί Κοινής Ωφελείας, Τράπεζες) | 2.500 τ.μ.  |
| 8                               | Δημοτικό Κατάστημα                                                                                        | 1.500 τ.μ.  |
| 9                               | Πνευματικό Κέντρο Πόλης                                                                                   | 4.500 τ.μ.  |

Επιπλέον, για τις 4 αερορυπαίνουσες βιομηχανίες προτείνεται η εκπόνηση ειδικών τεχνικοοικονομικών μελετών για το συγκριτικό κόστος επιβολής μέτρων.

Ως προς το οδικό δίκτυο, προτείνεται η δημιουργία συλλεκτήριας οδού κατά μήκος όλου του ρέματος Ποδονύφτη, με απόληξη την Αχαρνών, και την διαπλάτυνση της οδού Παπαναστασίου και Πατριάρχου Κωνσταντίνου.

<sup>21</sup> Στο ΦΕΚ αναφέρεται ειδικότερα, «στα όρια του δήμου με τους δήμους Αχαρνών και Μεταμόρφωσης βόρεια του αμαξοστασίου του ΗΛΠΑΠ. Η εγκατάσταση καινούργιων μονάδων σ' αυτό 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.»

Με το **ΦΕΚ 738/Δ/22-07-1992**<sup>22</sup>, τροποποιείται το ρυμοτομικό σχέδιο στο Ο.Τ. 297Γ για τη δημιουργία πεζοδρόμου και χώρου πρασίνου στη συμβολή των οδών Σεβαστείας και Λεύκης, όπως φαίνεται στο τοπογραφικό διάγραμμα που ακολουθεί.



Με το **ΦΕΚ 1254/Δ/02-12-1992**<sup>23</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του ανωτέρου γενικού πολεοδομικού σχεδίου, ως προς τις χρήσεις γης:

Α) με την δημιουργία νέας πολεοδομικής ενότητας (ΠΕ 21) στην περιοχή μεταξύ της Εθνικής Οδού και του Κηφισού, έχοντας μέσο συντελεστή δόμησης 0,4 -με δυνατότητα αύξησης αυτού μέχρι 0,9 μετά από αγορά συντελεστή δόμησης. Προβλέπεται αλλαγή των χρήσεων, όπου στο ύψος της οδού Βρυούλων από χώρου πρασίνου προσφέρεται για χρήση μη οχλούσας βιομηχανίας- βιοτεχνίας για επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων και γραφεία. Λαμβάνονται υπ' όψιν οι όροι και περιορισμοί δόμησης σε αυτή την πολεοδομική ενότητα, για την οποία α) η πρόσβαση των αυτοκινήτων πραγματοποιείται από παράπλευρο δρόμο- μεταξύ του Κηφισού και της δυτικής πλευράς- για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης, β) υποχρεωτικά η στάθμευση των αυτοκινήτων γίνεται σε υπόγειους χώρους, γ) η κάλυψη των υπό ανεγερθέντων ακινήτων δεν μπορεί να υπερβαίνει το 30% του εμβαδού, δ) το 50% του χώρου θα αντιστοιχεί σε διαμορφωμένο πράσινο, ενώ το 20% σε υψηλό- πράσινο-γραμμικό,

Β) με τον αποχαρακτηρισμό της πολεοδομικής ενότητας (ΠΕ 9) -της περιοχής που περιγράφεται από το νεκροταφείο της οδού Πίνδου και του Κηφισού- από Ζώνη Αστικού Αναδάσμου και το χαρακτηρισμό της ως ζώνη πρασίνου,

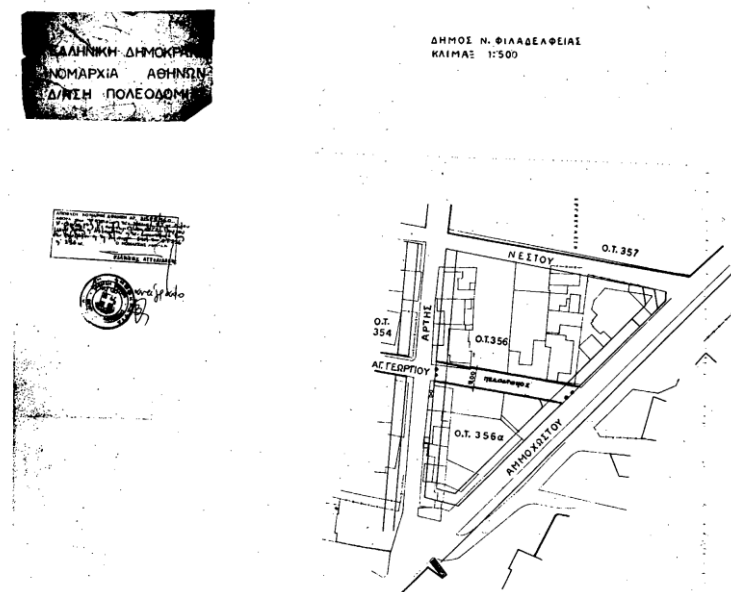
<sup>22</sup> Αριθ. 16466/οικ., «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στο Ο.Τ. 297 Γ' του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας για την δημιουργία πεζοδρόμου και χώρου πρασίνου στην συμβολή των οδών Σεβαστείας και Λεύκης».

<sup>23</sup> Αριθ. οικ. 92223/6487, «Τροποποίηση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής)».

Γ) με την αλλαγή της χρήσης -τμήματος περιοχή εντός των οδών Πατριάρχου Κωνσταντίνου, Κιουταχείας και Παραδείσου- από αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων σε χρήση γενικής κατοικίας,

Δ) με τον χαρακτηρισμό της θεσμοθετημένης ζώνης ΒΙΟΠΑ- στα όρια μεταξύ των δήμων Ν. Φιλαδέλφειας, Ν. Ιωνίας και Αθήνας- σε «ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση».

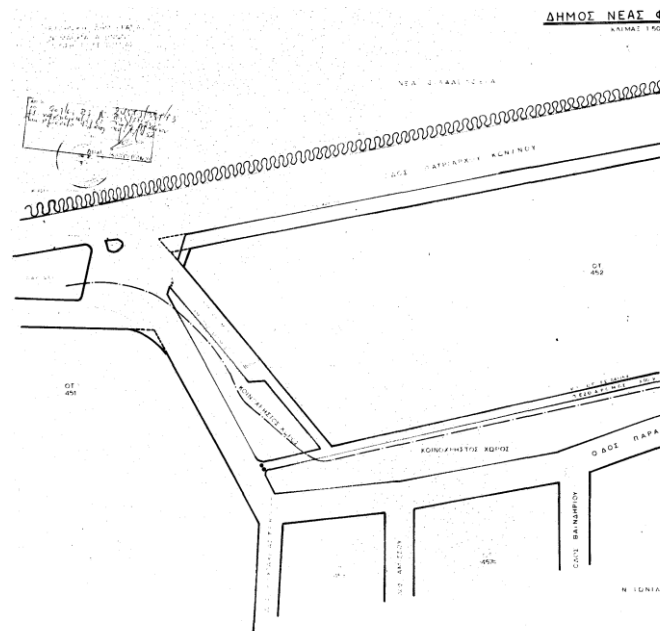
Με το **ΦΕΚ 78/Δ/05-02-1993**<sup>24</sup>, τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο στο Ο.Τ. 356, τόσο για αναγνώριση της ιδιωτικής οδού Αγ. Γεωργίου -μεταξύ Άρτης και Αμμοχώστου- ως δημοτική και τον χαρακτηρισμό της ως πεζοδρόμου, όσο και την δημιουργία 2 Ο.Τ. με αριθμό 356, 356<sup>α</sup>, όπως φαίνεται στο τοπογραφικό.



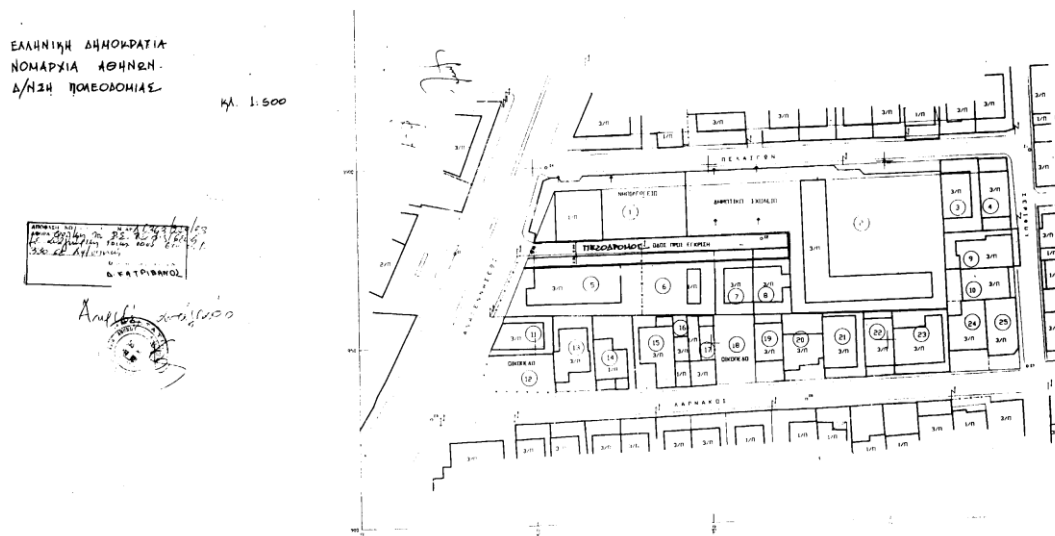
Με το **ΦΕΚ 1466/Δ/17-12-1993**<sup>25</sup>, τροποποιείται το ρυμοτομικό με χαρακτηρισμό χώρου πρασίνου και πεζοδρομίου σε τμήμα του Ο.Τ. 452, όπως φαίνεται στο τοπογραφικό.

<sup>24</sup> Αριθ. 31505/360, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου Ρ.Σ. του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας στο Ο.Τ. 356 1) για την αναγνώριση της υπάρχουσας ιδιωτικής οδού Αγ. Γεωργίου μεταξύ των οδών Άρτης και Αμμοχώστου σαν δημοτικής και τον χαρακτηρισμό της σε πεζόδρομο και 2) για την δημιουργία στην θέση του Ο.Τ. 356 δύο Ο.Τ. με αριθμούς 356 και 356<sup>α</sup> που χωρίζονται από τον προαφερθέντα πεζόδρομο πλάτους 7,00 μ.».

<sup>25</sup> Αριθ. 24571/357, «Τροποποίηση του Ρ.Σ. Ν. Φιλαδέλφειας με χαρακτηρισμό σε χώρο πρασίνου και πεζόδρομο τμήματος του Ο.Τ. 452».



Με το **ΦΕΚ 223/Δ/08-03-1994**, γίνεται μια τριπλή τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στην Νέα Φιλαδέλφεια. Πρώτον <sup>26</sup>, στο Ο.Τ. 330, όπου αναγνωρίζεται η κάθετος προς την οδό Αναγεννήσεως από ιδιωτική σε Δημοτική και χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος.



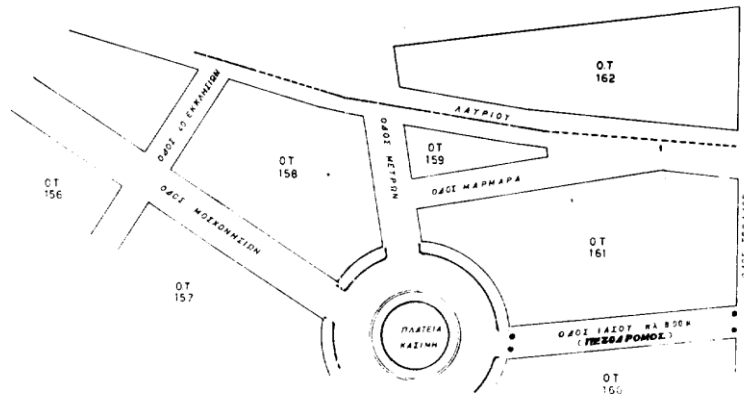
Δεύτερον<sup>27</sup>, χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος η οδός Ιασού -μεταξύ των Ο.Τ. 160 και 161, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχέδιο.

<sup>26</sup> Αριθ. 16363/249/30.6.93, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας με αναγνώριση ιδιωτικής οδού στο Ο.Τ. 330 σε Δημοτική».

<sup>27</sup> Αριθ. 16362/248/30.6.93, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας με χαρακτηρισμό σε πεζόδρομο της οδού Ιασού, μεταξύ των Ο.Τ. 160 και 161».

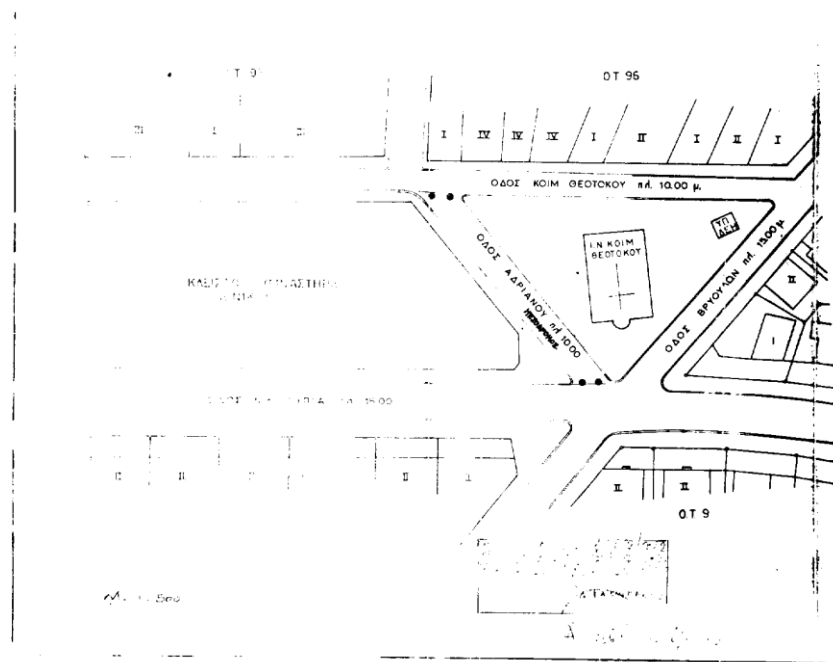
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ

ΚΑ 1:500



Και τρίτον<sup>28</sup>, χαρακτηρίζεται πεζόδρομος τμήμα της οδού Αδριανού -μεταξύ των οδών Κοιμήσεως Θεοτόκου και Νίκου Τρυπιά.

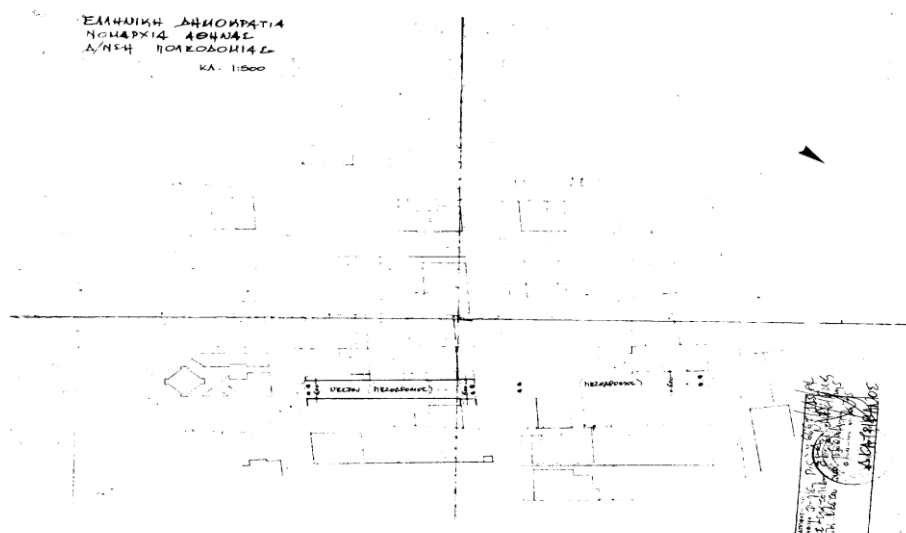
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ  
Δ/ΝΣΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ



Με το **ΦΕΚ 503/Δ/23-05-1994**<sup>29</sup>, τροποποιείται το ρυθμιστικό σχέδιο με μετατόπιση των Ο.Γ. της οδού Νέστου στα Ο.Τ. 350 και 352, για να αποκτήσει η οδός πλάτος 6 μ. και πεζοδρόμηση της οδού Νέστου σε όλο το μήκος της -από Φλωρίνης μέχρι Σερρών.

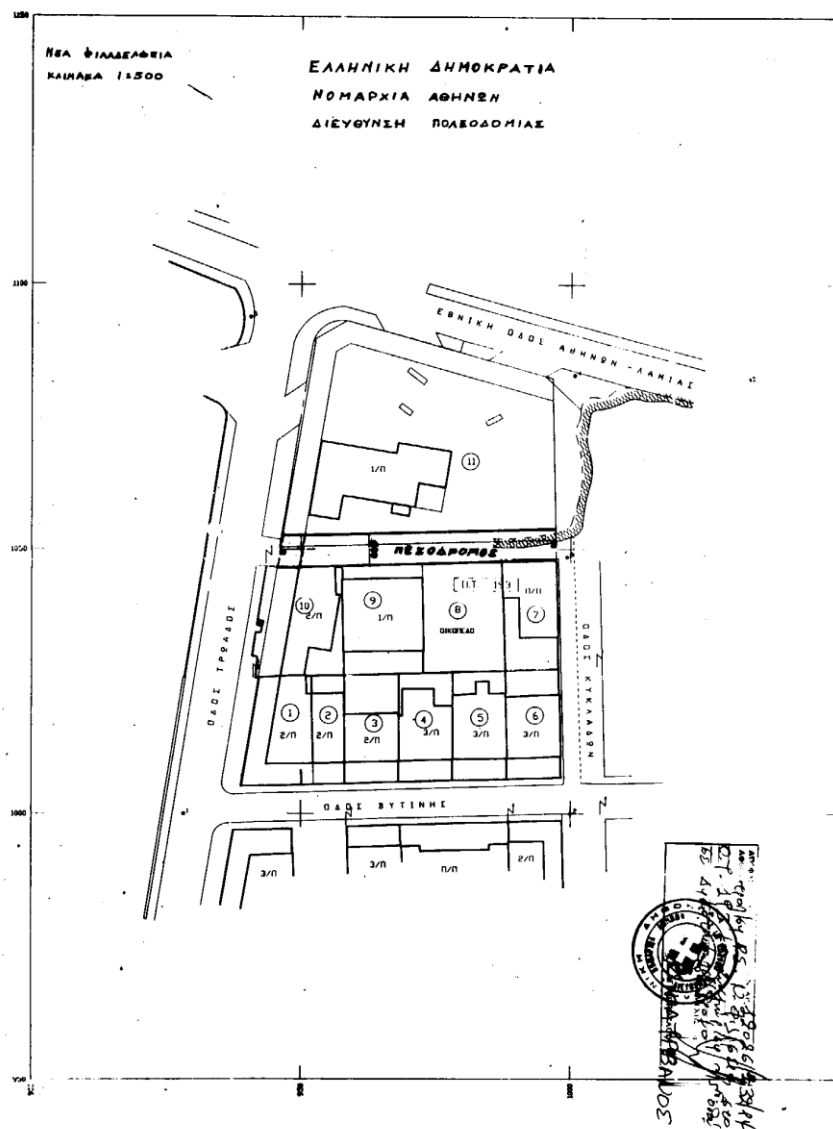
<sup>28</sup> Αριθ. 17772/272/14.793, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Φιλαδέλφειας, με χαρακτηρισμό σε πεζόδρομο τμήματος της οδού Αδριανού».

<sup>29</sup> Αριθ. 6667/115/22.3.94, «Τροποποίηση του Ρ.Σ. του Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας με μετατόπιση Ο.Γ. σε τμήμα της οδού Νέστου και πεζοδρόμησης της».



Με το **ΦΕΚ 672/Δ/06-07-1994**<sup>30</sup>, αναγνωρίζεται η ιδιωτική οδός -μεταξύ Τρωάδος και Κυκλάδων- σε Δημοτική και χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος με πλάτος 6 μ., όπως φαίνεται στο τοπογραφικό.

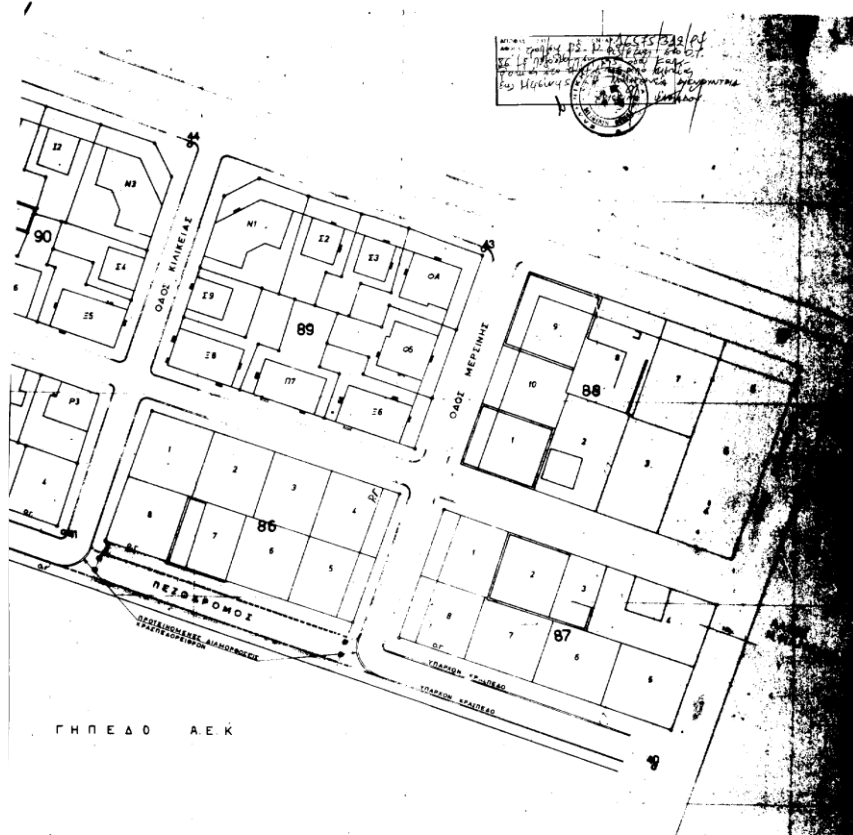
<sup>30</sup> Αριθ. 12026/232, «Τροποποίηση του Ρ.Σ. Ν. Φιλαδέλφειας στο Ο.Τ. 193 με αναγνώριση της ιδιωτικής οδού σε Δημοτικό πεζόδρομο».



Με το **ΦΕΚ 1086/Δ/20-10-1994**<sup>31</sup>, στο Ο.Τ. 86 πεζοδρομείτε τμήμα της οδού Καππαδοκίας -από Κιλικίας έως Μερσίνης.

<sup>31</sup> Αριθ. 16575/312, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου Ρ.Σ. Ν.Φιλαδέλφειας στο Ο.Τ. 86 με πεζοδρόμηση της οδού Καππαδοκίας στο τμήμα της από Κιλικίας έως Μερσίνης».



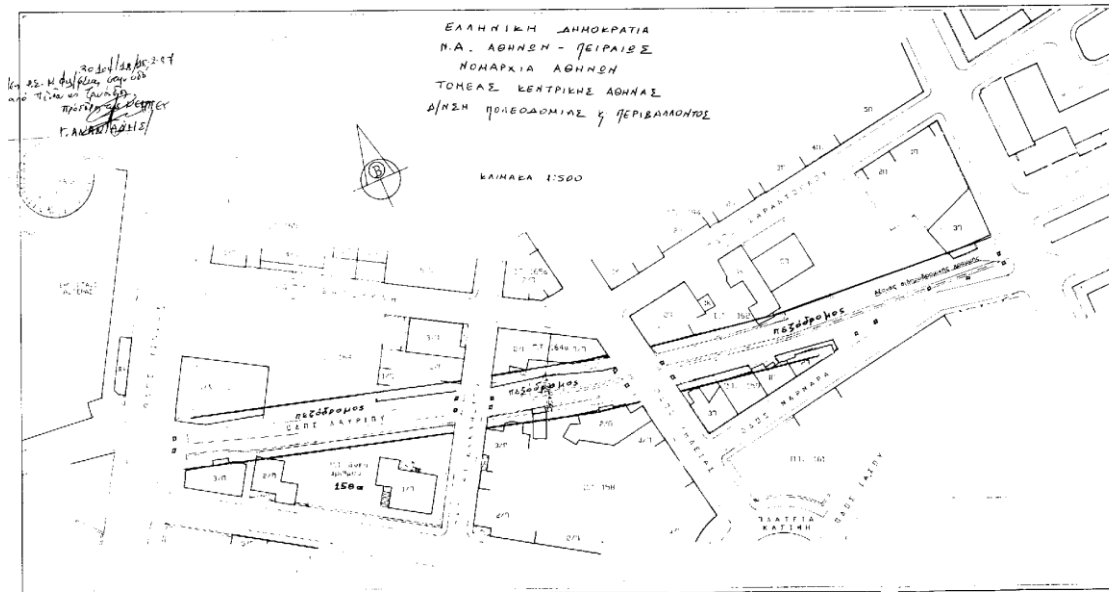


Με το **ΦΕΚ 97/Δ/01-02-1996**<sup>32</sup>, εγκρίνεται εκ νέου γενικό πολεοδομικό σχέδιο, καλύπτοντας μια πολεοδομική οργάνωση 29.000 κατοίκων, με επέκταση του σχεδίου της πόλης προς πιο αραιοδομημένα και αδόμητα τμήματα, όπως α) στην περιοχή «Τούραλη», β) στην περιοχή που προκύπτει από το νεκροταφείο, την οδό Πίνδου, το ποταμό Κηφισό, και γ) σε ζώνες άλλων χρήσεων πλην της κατοικίας. Καθορίζονται 20 πολεοδομικές ενότητες- γειτονιές, τριών συνοικιών, με ορισμένη πυκνότητα και μέσο συντελεστή δόμησης. Τόσο οι πολεοδομικές ενότητες, όσο και οι πυκνότητες και ο μέσος συντελεστής δόμησης σε καθένα από αυτές παραμένει ίδιος, όπως παρουσιάστηκε στον πρώτο πίνακα του ΦΕΚ 527/Δ/1989. Επίσης, ίδιες παραμένουν οι καθορισμένες χρήσεις γης, διατηρείται η ΖΑΑ στην πολεοδομική ενότητα (ΠΕ 9) καθώς και οι προτάσεις για το οδικό δίκτυο.

Με το **ΦΕΚ 170/Δ/06-03-1997**<sup>33</sup>, η οδός Λαυρίου -από Πίνδου μέχρι Τρωάδος- α) χαρακτηρίζεται πεζόδρομος χωρίς να καλυφθούν οι γραμμές του τρένου, β) καταργείται η αξονική γραμμή που χαρακτηρίζεται ως οπίσθιο όριο του οικοδομήσιμου χώρου των οικοπέδων και καθορίζεται οικοδομική γραμμή με πρασά για τα Ο.Τ. 164- 164<sup>α</sup>-162-159-158 και ένα χωρίς αριθμό, γ) αριθμείται το Ο.Τ. που δεν είχε, ως 158<sup>α</sup>, όπως φαίνεται στο τοπογραφικό.

<sup>32</sup> Αριθ. 252/16, «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου του δήμου Ν. Φιλαδελφείας (Ν. Αττικής)».

<sup>33</sup> Αριθ. 30104/18, «Τροποποίηση Ρ.Σ. Ν. Φιλαδέλφειας στη οδό Λαυρίου, από Πίνδου ως Τρωάδος».



Με το **ΦΕΚ 828/Δ/21-10-1998**, αρχικά<sup>34</sup>, εγκρίνεται πολεοδομικό σχέδιο τμήματος της πολεοδομικής ενότητας 19, με τον καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών, πεζοδρόμου και χώρου κοινοχρήστου πράσινου. Επίσης, στο ίδιο ΦΕΚ<sup>35</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου, στα όρια σύνδεσής του με την ανωτέρω περιοχή επέκτασης, μετατρέποντας και καταργώντας τη ρυμοτομική γραμμή. Στους οικοδομήσιμους χώρους αυτής της περιοχής επιτρέπονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας, όπου στο πρόσωπο των οικοπέδων επιβάλλεται προκήπιο 3 μ., 5μ., και 6 μ. Το ελάχιστο πρόσωπο είναι 10 μ., το ελάχιστο εμβαδόν 150 τ.μ., το μέγιστο ποσοστό κάλυψης 50% της επιφανείας, και ο συντελεστής δόμησης 0,80, όπου σε κάθε εκσκαφή θεωρείται απαραίτητος ο έλεγχος από την Β' Εφορία Προϊστορικών και Κλασσικών Αρχαιοτήτων.

Με το **ΦΕΚ 467/Δ/18-06-2001**<sup>36</sup>, χαρακτηρίστηκε ως παραδοσιακός ο προσφυγικός οικισμός που βρίσκεται εντός των οδών Τυάννων, Αφών Γεωργιάδη, Ατταλείας, Καππαδοκίας, Φωκών, Ιωνίας, Φαναρίου, παράλληλος Ποδονίφτη -αδιάνοικτος δρόμος- Ειρήνης, Ν. Τρυπιά, Εθν. Αντιστάσεως, Κοιμήσεως Θεοτόκου, Βρυούλων, Μαιάνδρου. Οι χρήσεις γης που καθορίζονται, εντός αυτού του παραδοσιακού οικισμού, είναι οι εξής:

Α) χρήση γενικής κατοικίας<sup>37</sup> για τα οικοπέδα με πρόσωπο: 1) επί της Λεωφόρου Δεκελείας - από την συμβολή της με τις οδούς Ειρήνης και Νίκου Τρυπιά έως τη διασταύρωση με τις οδούς Ατταλείας και Αφών Γεωργιάδη- 2) επί της οδού Αγ. Τριάδος και των Ο.Τ. 65, 68, 69, 70, 71, 72, 3)

<sup>34</sup> «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμήματος της πολεοδομικής ενότητας 19 περιοχής Απόμαχοι- Τουραλή του δήμου Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής).»

<sup>35</sup> «Τροποποίηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής).»

<sup>36</sup> «Χαρακτηρισμός ως παραδοσιακού του προσφυγικού οικισμού του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτού.»

<sup>37</sup> Εξαιρούνται 1) τα ξενοδοχεία- μέχρι 100 κλινών και ξενώνες, 2) τα επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης, 3) τα πρατήρια βενζίνης, 4) οι αθλητικές εγκαταστάσεις, 5) τα κτίρια, γήπεδα στάθμευσης. Επιπλέον, σε αυτές τις περιοχές απαγορεύονται μπαρ και μουσικά κέντρα με ζωντανή ηλεκτρονική μουσική.

επί της οδού Προύσης και των Ο.Τ. 62, 63, 64, 65, 66, 67, 4) επί της οδού Χρυσοστόμου Σμύρνης και των Ο.Τ. 54, 55, 56, 73, 77, 5) επί της οδού Φωκών και των Ο.Τ. 75 και 77, 6) επί της οδού Ειρήνης και των Ο.Τ. 54 και 55, 7) επί της οδού Πίνδου και των Ο.Τ. 28, 31, 41, 8) επί της οδού Φαναρίου και των Ο.Τ. 59 και 64.

Β) επιπλέον της χρήσης γενικής κατοικίας, επιτρέπονται τα παραδοσιακά επαγγέλματα σε εργοστάσια χαμηλής όχλησης, σύμφωνα με τη γνώμη της ΕΠΑΕ για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο: 1) επί της οδού Βρυούλων -από την Πλατεία Πατριάρχου μέχρι τη συμβολή Κοιμήσεως Θεοτόκου, 2) επί της οδού Εθνικής Αντιστάσεως (πρώην Κίου) και των Ο.Τ. 19, 24.

Γ) στα οικόπεδα με πρόσωπο επί της οδού Σάρδεων- μεταξύ της Πλατείας Πατριάρχου και Κοιμήσεως Θεοτόκου, επιπλέον της ανωτέρω παραγράφου, προβλέπεται χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων στο γήπεδο ΙΩΝΙΚΟΥ.

Δ) στα οικόπεδα με πρόσωπο επί της οδού Νικολάου Τρυπιά και των Ο.Τ. 9, 10, 11, 12, 13, 22, 22<sup>α</sup>, 23, 24, 25, 27, 32 εκτός της γενικής κατοικίας προβλέπεται η χρήση αθλητικών χώρων στο γήπεδο ΙΩΝΙΚΟΥ, καθώς και χρήση επαγγελματικών εργαστηρίων χαμηλής όχλησης, μετά από την σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑΕ και της Επιτροπής Καταστημάτων του δήμου Ν. Φιλαδέλφειας. Ειδικότερα στα οικόπεδα με πρόσωπο επί της οδού Νικολάου Τρυπιά και Ο.Τ. 9, 10, 11, 12, 13 απαγορεύονται η χρήση μπαρ, σφαιριστηρίων, καφενείων, αναψυκτηρίων και μουσικών κέντρων.

Ε) χρήσεις γενικής κατοικίας<sup>38</sup> επιτρέπονται στα οικόπεδα με πρόσωπο: 1) επί της οδού Κοιμήσεως Θεοτόκου και των Ο.Τ. 27, 32, 42, 43, 2) επί της οδού Μαιάνδρου και Ο.Τ. 33, 46, 47, 51, 52, 53.

ΣΤ) χρήσεις «Πολεοδομικού Κέντρου- Κεντρικής Λειτουργίας πόλης» επιτρέπονται στα οικόπεδα με πρόσωπο επί της Πλατείας Πατριάρχου και των Ο.Τ. 1, 2, 19, 20, 59, 64, 65, 69. Εξαιρούνται 1) τα μπαρ, σφαιριστήρια, λέσχες, 2) τα κέντρα διασκέδασης -αναψυχής, 3) ανεξαρτήτου όχλησης τα επαγγελματικά εργαστήρια, 4) τα κτίρια και γήπεδα στάθμευσης, 5) τα πρατήρια βενζίνης, 6) οι αθλητικές εγκαταστάσεις, 7) οι εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

Η) χρήση γενικής κατοικίας προβλέπεται στα οικόπεδα με πρόσωπο επί της Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως και των Ο.Τ. 35, 36, 37, 38, 39, 40, 50. Ωστόσο, εξαιρούνται 1) τα ξενοδοχεία, 2) οι αθλητικές εγκαταστάσεις, 3) τα πρατήρια βενζίνης, 4) τα κτίρια και γήπεδα στάθμευσης, 5) τα επαγγελματικά εργαστήρια, 6) τα μπαρ, σφαιριστήρια και λέσχες.

Θ) χρήσεις «Πολεοδομικού Κέντρου – Κεντρικής Λειτουργίας πόλης» επιτρέπονται στα οικόπεδα του Ο.Τ. 30 με πρόσωπο επί της Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως. Εξαιρούνται οι ξενώνες, οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις και οι εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων.

Ι) χρήση αμιγούς κατοικίας προβλέπεται για τους υπόλοιπους οικοδομήσιμους χώρους.

<sup>38</sup> Εξαιρούνται 1) τα ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών ή ξενώνες, 2) τα εμπορικά καταστήματα (εκτός αυτών για τις καθημερινές χρήσεις όπως παντοπωλεία, φαρμακεία), 3) τα γραφεία, τράπεζες και ασφάλειες, 4) τα εστιατόρια, 5) τα αναψυκτήρια, 6) οι αθλητικές εγκαταστάσεις, 7) τα κτίρια και γήπεδα στάθμευσης. Μετά από την σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑΕ και της Επιτροπής Καταστημάτων επιτρέπονται τα επαγγελματικά εργοστάσια χαμηλής όχλησης, ενώ απαγορεύονται μπαρ και μουσικά κέντρα με ζωντανή μουσική.

Ως προς **τους όρους και περιορισμούς δόμησης**, προβλέπεται στα οικόπεδα ελάχιστο πρόσωπο 10 μ. και ελάχιστο εμβαδόν 200 τ.μ., ενώ κατά παρέκκλιση άρτια και οικοδομήσιμα θεωρούνται όσα οικόπεδα είχαν, είτε μέχρι τις 09-06-1973, ελάχιστον πρόσωπο 6 μ. και ελάχιστο εμβαδόν 112,50 τ.μ., είτε όποιες διαστάσεις και εμβαδόν παραχωρήθηκαν. Διατηρούνται τα προκήπια, σύμφωνα με το ρυμοτομικό σχέδιο. Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης ορίζεται στα 60%, ενώ για τα οικόπεδα μέχρι τις 09-06-1973, που ήταν αδόμητα και εντάσσονται στο εγκεκριμένο σχέδιο με προκήπια, το μέγιστο ποσοστό κάλυψης είναι 40% της επιφανείας τους. Ο συντελεστής δόμησης είναι 1,4 ο μέγιστος αριθμός ορόφων 3, δηλαδή ισόγειο<sup>39</sup> και δυο όροφοι, ενώ το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων κατηγοριοποιείται για όσα είναι αμιγούς κατοικίας στα 10,50μ., και όσα είναι γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου στα 11,50μ. επιτρέπεται η κατασκευή τετράριχτης κεραμοσκεπούς στέγης μέγιστου ύψους 2 μ. Συνολικά, το μήκος της όψης των κτιρίων εναρμονίζεται με το προϋπάρχοντα δομημένο περιβάλλον έως τα 15 μ., με επιβολή διάσπασης ενιαίας επιφάνειας της όψης με οπισθοχώρηση μέρους αυτής από την οικοδομική γραμμή, όταν υπάρχει υπέρβαση των 15 μ., μετά από την σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑΕ<sup>40</sup>. Απαγορεύονται: α) η κατασκευή ρετιρέ, ενώ επιτρέπεται ο γωνιακός εξώστης<sup>41</sup>, όταν ακολουθεί τα παραδοσιακά πρότυπα του προσφυγικού οικισμού της Νέας Φιλαδέλφειας, β) η κατασκευή κτιρίων επί υποστυλωμάτων.

Ως προς τη **σύνθεση- διάταξη των κτιρίων και τα μορφολογικά στοιχεία**, ισχύουν οι εξής διατάξεις:

-η ογκοπλαστική μορφή των κτιρίων πρέπει να προσεγγίζει τα παραδοσιακά πρότυπα των προσφυγικών κατοικιών- ως προς τη σύνθεση, τη διάταξη πλήρων και κενών, την κλίμακα και τις ογκοπλαστικές αναλογίες,

-για τις στέγες, επιβάλλεται, κατά τα παραδοσιακά πρότυπα, τόσο η κατασκευή στέγης σε όλα τα κτίρια ανεξαιρέτως, με απλή μορφή -με επικάλυψη κόκκινου κεραμιδιού και με διακοσμητικά ξύλινα φουρούσια ανά 1,5 ως 2 μ., όσο και η προεξοχή της στέγης του κτιρίου από 0,40- 0,70 μ. για μελλοντική κατασκευή επιπλέον ορόφου, ενώ απαγορεύεται η δημιουργία σοφίτας εντός αυτής και τοποθέτησης παραθύρων αερισμού ή φωτισμού,

<sup>39</sup> Στις παραγράφους 9 και 10, του άρθρου 3 αναφέρεται ότι «Δεν επιτρέπεται η υπερύψωση του δαπέδου του ισόγειου να υπερβαίνει το ένα (1) μέτρο από το προαναφερθέν υψόμετρο του δήμου, η οποία (υπερύψωση) δίδεται για λόγους λειτουργικούς και προσαρμογής στα παραδοσιακά πρότυπα του οικισμού. Η υπερύψωση αυτή εμπεριέχεται στα καθορισμένα ανώτατα επιτρεπόμενα ύψη των οικοδομών. Το ελεύθερο ύψος ορόφου για κύρια χρήση δεν επιτρέπεται να είναι μικρότερο των 2,70 μ., για ισόγειο κατάστημα των 3,00μ. και για βοηθητικούς χώρους που κατασκευάζονται στο υπόγειο κατά τις ισχύουσες διατάξεις».

<sup>40</sup> Στις παραγράφους 14 και 15 του άρθρου 3 αναφέρεται ότι: «Η ΕΠΑΕ μπορεί να χορηγεί προέγκριση όσον αφορά τη θέση και τη διάταξη των όγκων των οικοδομών μέσα στο οικόπεδο, ανάλογα με τη μορφή των οικοπέδων και σε σχέση πάντα με τις όμορες ιδιοκτησίες, σε προσχέδια μελέτης, τοπογραφικό διάγραμμα και φωτογραφίες που υποβάλλονται από τους μελετητές. Η ΕΠΑΕ μπορεί να μεταβάλλει τη θέση της οικοδομής ή των οικοδομών μέσα στο οικόπεδο, εφόσον κριθεί απαραίτητο, για λόγους διατήρησης της θέσης της παλαιάς οικοδομής, γειτνίασης με μνημείο ή διατηρητέο κτίριο, σύνθεσης των όγκων και γενικότερα για την διατήρηση του παραδοσιακού χαρακτήρα του προσφυγικού οικισμού».

<sup>41</sup> «Σε περίπτωση κατασκευής γωνιακού υπαίθριου εξώστη στον τελευταίο όροφο, απαγορεύεται η στέγασή αυτού».

-για τα στεγάστρα, απαγορεύεται κάθε κατασκευή<sup>42</sup> μόνιμη, ημιμόνιμη, πρόσκαιρη που εξέχει από την οικοδομική γραμμή, εκτός των ανοικτών εξωστών και των ειδικών στεγάστρων των καταστημάτων,

-για του εξώστες, επιτρέπεται η κατασκευή ανοικτών, με πλάτους που δεν θα υπερβαίνει το 1,50 μ., μήκος έως 3 μ., με δυνατότητα διάσπασης του μήκους τους μετά από υπόδειξη της ΕΠΑΕ, μη παρεκκλίνοντας τις προδιαγραφές του ΓΟΚ. Επίσης, επιτρέπεται η κατασκευή ημιαυθιθρίων χώρων, εντός του προβλεπόμενου εξώστη και σε βάθος μέχρι 1,5 μ., με κιγκλιδώματα ξύλινα ή σιδερένια, μετά από υπόδειξη της ΕΠΑΕ, ενώ απαγορεύονται τα συμπαγή στηθαία και τα οριζόντια στοιχεία,

- για τις εξωτερικές όψεις, προβλέπεται η διατήρηση των παραδοσιακών πρότυπων ως προς τις αναλογίες πλήρων και κενών, τη σύνθεση των υλικών και τη χρωματική επεξεργασία και εναλλαγή αυτών, βάσει των υποδείξεων της ΕΠΑΕ. Τα εξώφυλλα προβλέπονται ανοιγόμενα και ξύλινα, ενώ τα εσωτερικά κουφώματα ανοιγόμενα ή συρόμενα (χωνευτά) και βαμμένα στα παραδοσιακά χρώματα με οριζόντια εξωτερικά καΐτια. Στα ανοίγματα των όψεων επιβάλλεται η τόνωση του κατακόρυφου άξονα, ενώ στα ισόγεια των κτιρίων γενικής κατοικίας ή πολεοδομικού κέντρου, τα ανοίγματα διαμορφώνονται σύμφωνα με τις λειτουργικές ανάγκες και μετά τη σύμφωνη γνώμη της ΕΠΑΕ. Η εγκατάσταση κλιματιστικών γίνεται σε μη εμφανή σημεία, ενώ απαγορεύονται: α) η τοποθέτηση φωτεινών επιγραφών στη στέγη των κτιρίων, στις περιφράξεις ή στους ακάλυπτους, β) η τοποθέτηση επιγραφών ή διαφημίσεων σε κοινόχρηστους χώρους, σε δέντρα ή σε στύλους,

-για τις εγκαταστάσεις, προβλέπεται σε κάθε νέα οικοδομή η υποχρεωτική εγκατάσταση κεντρικής θέρμανσης- με πρόβλεψη δικτύου καυσίμου αερίου- μόνο μίας κεντρικής κεραίας τηλεόρασης, και εγκατάσταση ηλιακών θερμοσιφώνων στο έδαφος σε ακάλυπτο χώρο στο πίσω μέρος του οικοπέδου,

-για τα περιφράγματα, ισχύουν όσα προβλέπονται στο ΓΟΚ, χωρίς να επιτρέπεται το συμπαγές τμήμα τους να ξεπερνά το 1 μ. ύψος.

Ως προς τις **γενικές διατάξεις**, κατά την ανέγερση νέου κτιρίου πλησίον διατηρητέου κτιρίου, προσμετράτε η σχέση αυτών ως προς τη θέση του κτιρίου, τον ακάλυπτο χώρο, τις αναλογίες των όγκων, την ογκοπλαστική οργάνωση. Τα έργα υποδομής κοινής ωφελείας εγκαθίστανται υπογεύως, με την τοποθέτηση μετρητών ηλεκτρικού ρεύματος σε μη ορατή θέση από τους κοινόχρηστους χώρους. Κατά την ανέγερση δημόσιων ή δημοτικών κτιρίων, κτιρίων οργανισμών ή νομικών προσώπων δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου ή ΟΔΕΠ, ακολουθούνται οι ανωτέρω διατάξεις, μετά από έγκριση της ΕΠΑΕ. Απαγορεύεται η μεταφορά συντελεστή δόμησης, ενώ προβλέπεται σε οποιαδήποτε αυθαίρετη εργασία, εντός του προσφυγικού οικισμού, η κατεδάφιση αυτής.

<sup>42</sup> «Τα υλικά των στεγάστρων αυτών είναι από σίδερο (αποκλεισμένου του αλουμινίου) και επικάλυψη από διαφανές υλικό (γυαλί, πολυκαρβονικό κλπ) με παραδοσιακές μορφές στήριξης (φουρούσια) ή και ανάρτηση. Την τελική μορφή των στεγάστρων και τα υλικά κατασκευής τους εγκρίνει η αρμόδια ΕΠΑΕ».

Επίσης, **καθορίζονται όροι για την προστασία των παλαιών παραδοσιακών**<sup>43</sup> κτιρίων, διασφαλίζοντας την πολεοδομική και αρχιτεκτονική φυσιογνωμία τους, όπου προβλέπεται η απαγόρευση της κατεδάφισης, καταστροφής, αλλοίωσης των παραδοσιακών κτιρίων του οικισμού, και των επιμέρους αρχιτεκτονικών, καλλιτεχνικών και στατικών στοιχείων.

Με το **ΦΕΚ 158/Δ/16-02-2003**<sup>44</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου, προβλέποντας την αλλαγή της χρήσης στην ευρύτερη περιοχή του εργοστασίου Μπριτάννικα και τον καθορισμό αυτής ως ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανσης.

Με το **ΦΕΚ 646/Δ/35-06-2003**<sup>45</sup>, τροποποιείται το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο και ειδικότερα στον προσφυγικό οικισμό που είχε χαρακτηριστεί ως παραδοσιακός το 2001, με τον χαρακτηρισμό ως πεζοδρόμων των ακολούθων οδών:

- 1) Κορδελιού, από Επταλόφου έως Λ. Δεκελείας,
- 2) Αννέων, από Λ. Δεκελείας έως Εθν. Αντιστάσεως,
- 3) Μυριοφύτου, από Λ. Δεκελείας έως Αγ. Τριάδος,
- 4) Χατζηγεωργίου, από Βρυούλων έως Λ. Δεκελείας,
- 5) Αίνου, από Χατζηγεωργίου έως Ραιδεστού,
- 6) Κυδωνίων, από Χατζηγεωργίου έως Ραιδεστού,
- 7) Αδάνων, από Φωκών έως Ατταλείας,
- 8) Κιλικείας, από Καππαδοκίας έως Λ. Δεκελείας,
- 9) Μερσίνης, από Καππαδοκίας έως Λ. Δεκελείας,
- 10) Καππαδοκίας, από Φωκών έως Ατταλείας,
- 11) Ατταλείας, από Λ. Δεκελείας έως Καππαδοκίας,
- 12) Βουρνόβα, από Κοιμ. Θεοτόκου έως Μαιάνδρου,
- 13) Μουδανίων, από Εφέσσου έως Νικαίας, και από Νικαίας έως Πίνδου,
- 14) Σάρδεων, από Πλατεία Πατριάρχου έως Ραιδεστού, και από Ραιδεστού έως Ν. Τρυπιά.

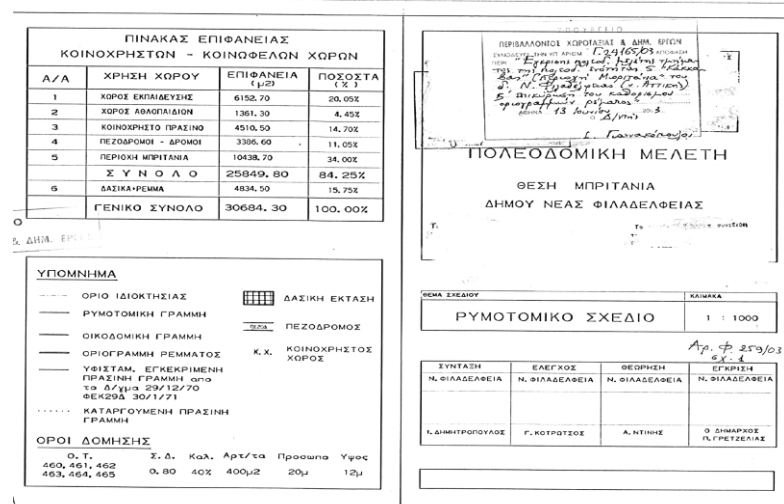
---

<sup>43</sup> Στην παράγραφο 1 του άρθρου 7 ορίζεται ότι: «Παραδοσιακό θεωρείται το εκάστοτε αρχικό κτίριο με τα επιμέρους αρχιτεκτονικά- καλλιτεχνικά στοιχεία του (ελεύθερη διώροφη κεραμοσκεπής διπλοκατοικία, τετραπλοκατοικία, οκτακατοικία με στοιχεία λαϊκού χαρακτήρα, όπως ξύλινες κατασκευές στα γείσα των στεγών, μικροί εξώστες, φρουρούσια, κ.α), όπως και οι εναρμονιζόμενες με αυτό μεταγενέστερες προσθήκες, όχι όμως και τα καθ' ύψος ή κατ' επέκταση του κτιρίου υπάρχοντα προσκτίσματα ή τα στοιχεία και επεμβάσεις πάσης φύσεως που αλλοιώνουν το αρχικό κτίριο».

<sup>44</sup> Αριθ. 4826 «Τροποποίηση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής)».

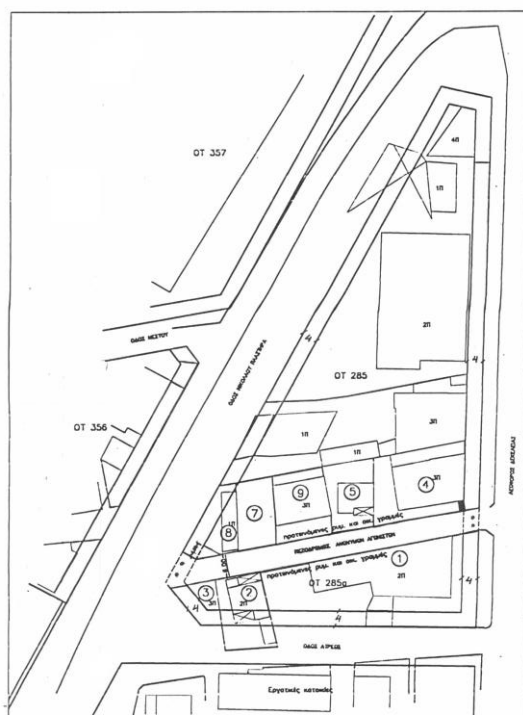
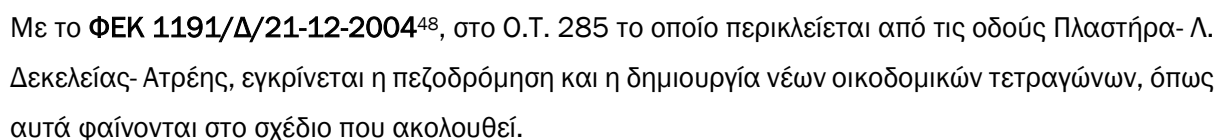
<sup>45</sup> «Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής)».

Με το **ΦΕΚ 738/Δ/14-07-2003**<sup>46</sup>, επικυρώνεται ο καθορισμός των οριογραμμών του ρέματος «ΓΙΑΜΠΟΥΡΑ» του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας, όπως φαίνεται στο ρυμοτομικό σχέδιο που ακολουθεί. Επίσης, εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο για την πολεοδομική ενότητα 5, με καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών, πεζοδρόμων, κοινόχρηστων χώρων, χώρου αθλοπαιδιών<sup>47</sup>, και χώρων εκπαίδευσης. Στα Ο.Τ. 461, 462, 463 επιτρέπονται οι χρήσεις μη οχλούσας βιομηχανίας- βιοτεχνίας, ΒΙΠΑ- ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση (Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης, επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης, κτίρια και γήπεδα αποθήκευσης, κτίρια και γήπεδα στάθμευσης, γραφεία- τράπεζες- ασφάλειες- κοινωφελείς οργανισμοί, κατοικία, εμπορικά καταστήματα, και χώροι συνάθροισης κοινού). Στο πρόσωπο των οικοπέδων επιβάλλεται προκήπιο πλάτους 2 μ., 3 μ., 4., και 10 μ., με μεταβλητό πλάτος από 4-10 μ., και από 2-20 μ. Το ελάχιστο πρόσωπο είναι 20 μ., το ελάχιστο εμβαδόν 400 τ.μ., το μέγιστο ποσοστό κάλυψης 40%, ο συντελεστής δόμησης 0,8 και το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων 12 μ.



<sup>46</sup> Αριθ. 24165 «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμήματος της πολεοδομικής ενότητας 5 «Κάκκαβας» (περιοχή Μπριτάνια) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και επικύρωση του καθορισμού οριογραμμών ρέματος».

<sup>47</sup> «Στο χώρο αθλοπαιδιών που καθορίζεται με το άρθρο 2 της παρούσας, επιτρέπονται υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις και η ανέγερση μόνο αποδυτηρίων, χώρων υγιεινής και γραφείο φύλακα με τους εξής όρους και περιορισμούς δόμησης: 1. Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: πέντε τοις εκατό (5%) της επιφανείας του χώρου. 2. Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των ανεγερθησομένων κτιρίων: τρία και μισό (3,50) μέτρα. 3. Ελάχιστη απόσταση των ανεγερθησομένων κτιρίων από τη βορειοδυτική πλευρά του χώρου δέκα (10,00) μέτρα.»



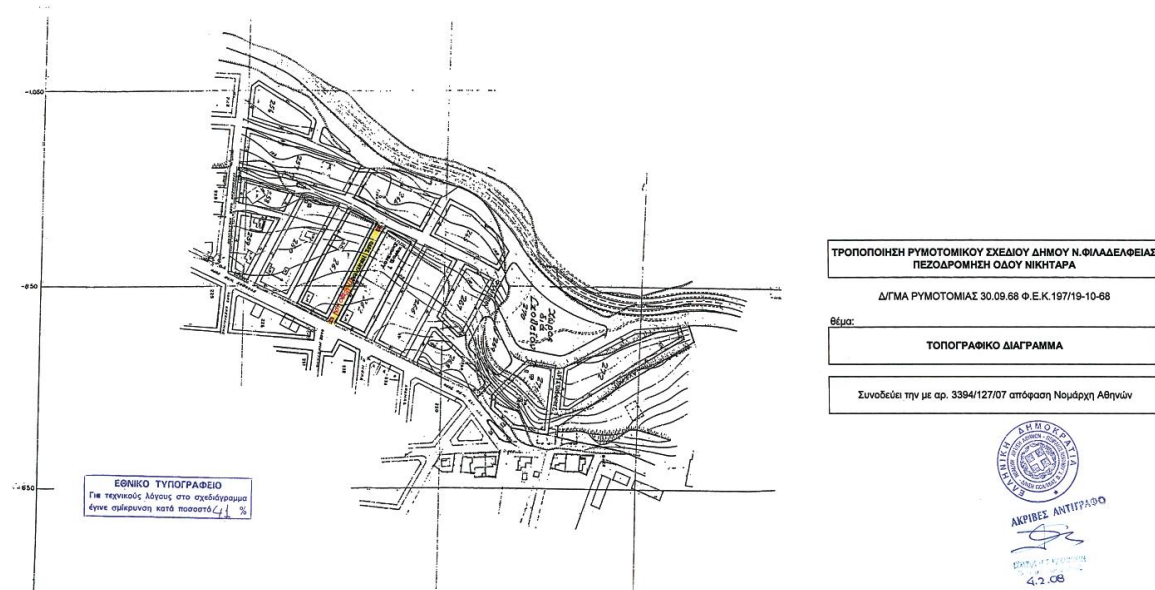
| ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ |                             |                                                          |
|------------------------|-----------------------------|----------------------------------------------------------|
| Α/Α                    | ΦΕΡΟΜΕΝΟΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ        | ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ                                                |
| 1                      | ΣΑΥΤΗΣ ΕΥΛΕΤΙΑΣ             | ΔΙΕΚΔΕΙΞΑΣ 223 – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ                               |
| 2                      | ΓΥΜΝΑΣΙΑΚΟΙΣ ΔΙΑΜΟΡΤΣΕ      | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 7<br>ΚΑΙ ΑΓΡΟΤΩΣ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ      |
| 3                      | ΣΑΒΑΤΩΑ ΕΡΩΗΝ               | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 8 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |
| 4                      | ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΛΩΝΗΣ | ΔΙΕΚΔΕΙΞΑΣ 225 – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ                               |
| 5                      | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΑΜΟΡΤΣΕ       | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 4 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |
| 6                      | ΜΙΜΟΔΑΜΩ ΑΓΓΕΛΑ             | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 4 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |
| 7                      | ΤΣΕΛΩΣ ΑΝΔΡΕΑΣ              | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 8 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |
| 8                      | ΤΣΕΛΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ             | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 8 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |
| 9                      | ΜΟΥΡΜΑΛΑ ΓΕΩΡΓΙΟΣ           | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 8 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |
| 10                     | ΜΠΑΛΑΜΑΚΗ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ         | ΔΙΟΙΚΗΤΗΡΙΟ ΔΙΕΚΔΕΙΞΤΩ 8 ΚΑΙ<br>ΝΕΑ ΠΛΑΤΥΔΙΑ – ΝΕΑ ΜΑΡΙΑ |

[illegible]

<sup>48</sup> Αριθ. 50229, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής), με έγκριση πεζοδρόμου και επιβολή προκηπίου».



Με το **ΦΕΚ 76/ΑΑΠ/26-02-2008**<sup>49</sup>, πεζοδρομείτε η οδός Νικηταρά, διατηρώντας τις υφιστάμενες Ρυμοτομικές και Οικοδομικές Γραμμές, και τους όρους δόμησης της περιοχής.



Το 2016, με αριθ. πρωτ.: οικ. 17282, απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας<sup>50</sup>, εγκρίνονται οι περιβαλλοντικοί όροι και περιορισμοί για την υλοποίηση και λειτουργία του έργου «Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής»<sup>51</sup>. Αυτό προβλέπεται να κατασκευαστεί σε έκταση 29.121 τ.μ., στα νότια όρια του άλσους, στη αρχική θέση του γηπέδου ΑΕΚ με την επωνυμία «Νίκος Γκούμας». Το Κέντρο βρίσκεται εντός του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και περιβάλλεται από τις οδούς Φωκών, Καππαδοκίας (πεζόδρομος) και Αττάλειας (πεζόδρομος), όπου ανατολικών συνορεύει με μη διανοιγμένο πεζόδρομο 1.791 τ.μ.<sup>52</sup> και νοτιο-ανατολικά διέρχεται η οδός Πατριάρχου Κωνσταντίνου, που χωρίζει το Κέντρο από το ρέμα Γιαμπουρλά. Η μέγιστη χωρητικότητα του νέου γηπέδου ανέρχεται τις τάξεως των 31.527 θέσεων και τα οχήματα εισέρχονται και εξέρχονται από δύο επίπεδα<sup>53</sup>, με 180 θέσεις στάθμευσης οχημάτων και 4 θέσεις λεωφορείων.

<sup>49</sup> Αριθ. 3394/127/2007, «Τροποποίηση Ρυμοτομικού Σχεδίου Δήμου Ν. Φιλαδέλφειας Πεζοδρόμηση οδού Νικηταρά».

<sup>50</sup> Με θέμα: «Έγκριση Περιβαλλοντικών Όρων για το έργο 'Κέντρο Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού στη Ν. Φιλαδέλφεια Αττικής».

<sup>51</sup> Στο άρθρο 42 του Ν. 4277/2014 'Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής και άλλες διατάξεις' (Α' 156) ορίζεται το Κανονιστικό Πλαίσιο- Σχεδιασμός και Πολεοδομική Οργάνωση περιοχής της Ν. Φιλαδέλφειας Αττικής για τη δημιουργία 'Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού'.

<sup>52</sup> Επισημαίνεται ότι, «η έκταση των 1.791 τ.μ. για τη δημιουργία πεζόδρομου δεν περιλαμβάνεται στο υπό μελέτη έργο, καθώς δεν αποτελεί έκταση παραχωρημένη για την ανέγερση του Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού, αλλά είναι αποτέλεσμα της τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου».

<sup>53</sup> «Το πρώτο εξυπηρετεί τις κινήσεις της Πατριάρχου Κωνσταντίνου προς τα δυτικά (είσοδος και έξοδος), ενώ για την εξυπηρέτηση της κίνησης από την Λεωφόρου Δεκελείας- Φωκών προς το γήπεδο, τα οχήματα κινούνται γύρω από την πλατεία της Αγίας Τριάδας και με ράμπα ανατολικά της εκκλησίας, κατεβαίνουν προς το επίπεδο εισόδου του κτιρίου και δη κάτω από την ταπεινωμένη οδό».

Ακολουθώντας τις προδιαγραφές του Ν. 4277/2014 (παρ.4, άρθρο 42), οι όροι δόμησης και οι χρήσεις γης<sup>54</sup> είναι οι εξής:

| Α] ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΟΜΗΣΗΣ        |                                                                                                        |
|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Κάλυψη                                  | $(0,60 * 29.121,61) = 17.472,97 \text{ τ.μ.}$                                                          |
| Δόμηση                                  | $(1,20 * 29.121,61) = 34.945,93 \text{ τ.μ.}$                                                          |
| Ποσοστό Δόμησης Συμπληρωματικών Χρήσεων | $(0,15 * 34.945,93) = 5.241,89 \text{ τ.μ.}$                                                           |
| Ύψη: Κτίριο                             | <b>27,00 μ.</b>                                                                                        |
| -Στέγαστρο                              | <b>30,00 μ.</b>                                                                                        |
| -Πυλώνες                                | <b>40,00 μ.</b>                                                                                        |
| -Απόληξη Κλιμακοστάσιων                 | <b>2,70 μ.</b>                                                                                         |
| Απόσταση Δ                              | $(3,00 + 0.10 * \text{Πραγματοποιούμενο ύψος κτιρίου}) =$<br>$(3,00 + 0.10 * 22,30) = 5,23 \text{ μ.}$ |
| Συντελεστής όγκου (Ειδικό Κτίριο)       | $(5.50 * 1.20) = 6.60$                                                                                 |
| Θέσεις στάθμευσης                       | 180 οχημάτων                                                                                           |
| Β] ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΟΜΗΣΗΣ   |                                                                                                        |
| Κάλυψη                                  | <b>13.230,43 τ.μ. &lt; 17.472,97 τ.μ.</b>                                                              |
| Δόμηση                                  | <b>29.505,78 τ.μ. &lt; 34.945,93 τ.μ.</b>                                                              |
| 1) 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:                                 | <b>25.134,29 τ.μ.</b>                                                                                  |
| 2) 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.                                                                          |
| Ύψη: Κτίριο                             | <b>22,30 μ. &lt; 27,00 μ.</b>                                                                          |
| -Στέγαστρο                              | <b>27,26 μ. &lt; 30,00 μ.</b>                                                                          |
| -Πυλώνες                                | <b>40,00 μ. = 40,00 μ.</b>                                                                             |
| -Απόληξη Κλιμακοστάσιων                 | <b>2.60 μ. &lt; 2.70 μ.</b>                                                                            |
| Απόσταση Δ                              | <b>5,30 μ. &gt; 5.23 μ.</b>                                                                            |
| Συντελεστής όγκου (Ειδικό Κτίριο)       | <b>3,25 &lt; 6,60</b>                                                                                  |
| Θέσεις στάθμευσης                       | 183 οχημάτων + μοτοσυκλέτες                                                                            |

<sup>54</sup> Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης ορίζονται από το Ν.4277/2014 και σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ. 4.

Ως προς το Οδικό δίκτυο, προϋπόθεση για την λειτουργία του Κέντρου τίθεται η υλοποίηση του έργου «Ταπείνωση και κάλυψη τμήματος της οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου στη Νέα Φιλαδέλφεια», καθώς το Επίπεδο -2 (στάθμη -5,20) επικοινωνεί άμεσα με το υπογειοποιημένο τμήμα της Πατριάρχου Κωνσταντίνου/Φωκών, εξυπηρετώντας στην είσοδο και έξοδο των οχημάτων. Η μελέτη της ταπείνωσης αφορά την χάραξη συνολικού μήκους 616 m, επί των οδών Πατριάρχου Κωνσταντίνου και Φωκών, όπου προτείνεται η κάλυψη της οδού με τεχνικό έργο σε τμήμα 275 m -από την οδό Λεύκης μέχρι την εκκλησία της Αγ. Τριάδος.

Κατά την κατασκευή και λειτουργία του Κέντρου προβλέπονται να γίνουν όλες οι απαραίτητες ενέργειες, για να ληφθούν τα μέτρα τόσο για την τήρηση των περιβαλλοντικών όρων, όσο και για την αντιμετώπιση -αποκατάσταση των δυσάρεστων περιβαλλοντικών καταστάσεων που προκλήθηκαν στα ανωτέρω δύο στάδια. Επιπλέον, ως μέτρο για αντιπυρική προστασία του άλσους Νέας Φιλαδέλφειας αναφέρεται η διακριτική περίφραξη όλων των μονοπατιών και δρόμων από τον πεζόδρομο πλάτους 10 μ. περιμετρικά του γηπέδου- κατά μήκος της ανατολικής και βόρειας πλευράς- προς το άλσος. Αυτός ο πεζόδρομος θα λειτουργήσει ως αντιπυρική ζώνη, αλλά και ως οδός πρόσβασης των πυροσβεστικών οχημάτων.

Το 2018, με αριθ. πρωτ.: 31282 οικ.1 932, απόφαση<sup>55</sup> εντάσσει στο πλαίσιο αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής την πρόβλεψη εγκατάστασης αθλητικού γηπέδου της ΑΕΚ. Τα τεχνικά και γεωμετρικά χαρακτηριστικά του έργου που δίνονται είναι τα εξής:

|    |                                               |                       |
|----|-----------------------------------------------|-----------------------|
| 1  | Συνολικό μήκος οδικού έργου                   | 616,0 m               |
| 2  | Μήκος τεχνικού (καλυμμένου τμήματος)          | 275,0 m               |
| 3  | Κατηγορία οδού κατά ΟΜΟΕ                      | ΓΙΙΙ                  |
| 4  | Ταχύτητα μελέτης                              | Ve=50 km/h            |
| 5  | Ελάχιστη ακτίνα οριζοντιογραφικής προσαρμογής | 69,095 m              |
| 6  | Μέγιστη κλίση                                 | 10%                   |
| 7  | Κλίση υπογειοποιημένου τμήματος               | 0,5%                  |
| 8  | Τυπική διατομή μη υπογειοποιημένου τμήματος   | 10,1 m                |
| 9  | Τυπική διατομή μη υπογειοποιημένου τμήματος   | 13,36 m               |
| 10 | Υλικά καθαίρεσεων                             | 7000 m <sup>3</sup>   |
| 11 | Υλικά προς απόθεση                            | 38.500 m <sup>3</sup> |
| 12 | Μήκος αγωγού ομβρίων                          | 563,5 m               |
| 13 | Διάμετρος αγωγού ομβρίων                      | 0,60 m                |

<sup>55</sup> Με θέμα: «Απόφαση έγκρισης περιβαλλοντικών όρων για τη λειτουργία του έργου: 'Ταπείνωση και κάλυψη τμήματος οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου στη Νέα Φιλαδέλφεια'».

Η περιοχή του έργου βρίσκεται σε επαφή με το άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας, και νότια αυτής -σε μικρή απόσταση- με το άλσος Προμπονά. Έτσι ανάμεσα στα θεσμοθετημένα χαρακτηριστικά για την διαχείριση των ευαίσθητων στοιχείων του περιβάλλοντος αναφέρεται ότι, σε καμία περίπτωση δεν επιτρέπεται η χωροθέτηση εργοταξίων εντός του άλσους της Ν. Φιλαδέλφειας ή σε έκταση δίπλα στο ρέμα Γιαμπουρλά<sup>56</sup> ή εντός των εγκαταστάσεων των διατηρητέων εργοστασίων 'Μπριτάννι'<sup>57</sup> και 'Βαμβακουργιά'. Προβλέφθηκε ηλεκτροφωτισμός των οδών, ώστε να δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας στους χρήστες και να μην προκαλεί φωτορύπανση στο παρακείμενο άλσος. Τα χρησιμοποιούμενα οικοδομικά υλικά για την κατασκευή των έργων οφείλουν να είναι φιλικά στο περιβάλλον, απαλλαγμένα οργανικών διαλυτών και άλλων ουσιών επιβλαβών για τη υγεία και το περιβάλλον.

B] Νέα Χαλκηδόνα: από το 1934 (**ΦΕΚ 22/Α/18-01-1934**<sup>58</sup>) θεσπίζεται ο συνοικισμός Νέας Χαλκηδόνας, υπό το όνομα «Κοινότης Νέας Φιλαδελφείας», με έδρα τον συνοικισμό, αποσπώμενο από τον Δήμο Αθηναίων. Με το **ΦΕΚ 222/Α/29-05-1935**<sup>59</sup>, εγκρίνεται ρυμοτομικό σχέδιο για το συνοικισμό της Νέας Χαλκηδόνας, καθορίζοντας τους όρους δόμησης. Το ελάχιστο πρόσωπο είναι 8 μ., το ελάχιστο βάθος 12 μ., το ελάχιστο εμβαδόν 150 τ.μ., η μέγιστη οικοδομική πυκνότητα να καλύπτει τα  $\frac{3}{4}$  της επιφανείας του οικοπέδου, ενώ απαγορεύεται η δόμηση εργοστασίων και βιομηχανικών εγκαταστάσεων επί της οδού Δεκελείας και μέχρι βάθους 150 μ. από αυτόν τον άξονα.

Με το **ΦΕΚ 294/Α/18-07-1936**<sup>60</sup>, τροποποιείται το ανωτέρω εγκεκριμένο σχέδιο και σε αυτό συμπεριλαμβάνονται οι τροποποιήσεις, όπως φαίνονται το υπ' αριθ. 66075 με 6 σχετικά διαγράμματα. Με το **ΦΕΚ 221/Α/09-06-1938**<sup>61</sup>, τροποποιείται το ρυμοτομικό σχέδιο για τα Ο.Τ. 11, 12, 13, όπως φαίνονται στο υπ' αριθ. 69554 περιλαμβάνοντας 2 σχετικά διαγράμματα. Το ίδιο έτος με το **ΦΕΚ 256/Α/11-07-1938**<sup>62</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του σχεδίου επί την οδό Σταμούλη, όπως φαίνεται σε σχετικό διάγραμμα στο υπ' αριθ. 32408. Επίσης, με το **ΦΕΚ 388/Α/21-10-1938**<sup>63</sup>,

<sup>56</sup> Στις κατασκευαστικές παραμέτρους αναφέρεται ότι: «Οι αντλήσεις για τη θεμελίωση και τις εκσκαφές, θα γίνονται ελεγχόμενα, και τα νερά θα διοχετεύονται στον πλησιέστερο αποδέκτη (ρέμα Γιαμπουρλά) μόνο κατόπιν μέτρησης και σε περίπτωση που αποδεικνύεται ότι τα ποιοτικά χαρακτηριστικά τους δεν είναι κατώτερα του αποδέκτη αυτού. Απαγορεύεται η προσωρινή αποθήκευση ή απόθεση υλικών και παντός είδους απορριμμάτων/ συσκευασιών πλησίον των επιφανειακών υδροφορέων της περιοχής (ρέμα Γιαμπουρλά και Ποδονίφτη). Η απόσταση ασφαλείας η οποία πρέπει αυστηρά να τηρείται είναι αυτή των 150 μέτρων από κάθε επιφανειακό υδροφόρο. Να τηρείται αρχείο αντλήσεων- μετρήσεων των ποιοτικών χαρακτηριστικών του αντλούμενου κατά τις εκσκαφές ύδατος και του αποδέκτη (ρέμα Γιαμπουρλά). Οι παρακολουθούμενες παράμετροι θα πρέπει να είναι: BOD, DOD, Ολικά αιωρούμενα στερεά (TSS), Νιτρικά NO<sub>3</sub>, νιτρώδη NO<sub>2</sub>, Βαρέα Μέταλλα (Pb, Fb & Cd), Έλαια, Ολικοί Πετρελαϊκοί Υδρογονάνθρακες».

<sup>57</sup> Σε άλλο σημείο αναφέρεται «Να μην πραγματοποιηθούν επεμβάσεις στον ευρύτερο χώρο των κηρυγμένων ως βιομηχανικών μνημείων κτηριακών κελυφών του πρώην εργοστασίου 'Μπριτάννι' τόσο κατά τη διαδικασία εγκατάστασης του εργοταξιακού χώρου όσο και κατά τη φάση κατασκευής της υπογειοποίησης. Λόγω της γειννίας της περιοχής επέμβασης με το πρώην εργοστάσιο 'Μπριτάννι' οποιαδήποτε μελέτη διαμόρφωσης της κάλυψης της υπογειοποιημένης οδού πρέπει να υποβληθεί για έγκριση στην Υπηρεσία Νεωτέρων Μνημείων και Τεχνικών Έργων Αττικής, Ανατολικής Αττικής, Ανατολικής Στερεάς και Κυκλάδων».

<sup>58</sup> «Περί αναγνώρισης δήμων και κοινοτήτων εν τω νομώ Αττικοβοιωτίας».

<sup>59</sup> «Περί εγκρίσεως του σχεδίου ρυμοτομίας του Συνοικισμού Χαλκιδόνας (Αττικής)».

<sup>60</sup> «Περί τροποποιήσεως και αναθεωρήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου της Νέας Χαλκηδόνας».

<sup>61</sup> «Περί τροποποιήσεως σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας».

<sup>62</sup> «Περί τροποποιήσεως του σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας εις την οδόν Σταμούλη».

<sup>63</sup> «Περί τροποποιήσεως του σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας».

εγκρίνεται εκ νέου τροποποίηση του σχεδίου της Νέας Χαλκηδόνος, καταργώντας την οδό παρά τον Ναό της Αγίας Ευφημίας, όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα υπ' αριθ. 45177.

Με το **ΦΕΚ 41/Α/03-02-1939**<sup>64</sup>, τροποποιείται το σχέδιο για το Ο.Τ. 13 για την δημιουργία πλατείας, όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 70657. Το ίδιο έτος με το **ΦΕΚ 143/Α/12-04-1939**<sup>65</sup>, τροποποιείται πάλι εις την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 538. Ενώ με το **ΦΕΚ 422/Α/04-10-1939**<sup>66</sup>, τροποποιείται το ρυμοτομικό παρά την οδό Μεσολογγίου, όπως φαίνεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 422053. Επίσης, με το **ΦΕΚ 486/Α/13-11-1939**<sup>67</sup>, τροποποιείται το σχέδιο για το εργοστάσιο της «Χρυσαλλίς Α.Ε.», όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 48849.

Με το **ΦΕΚ 225/Α/23-07-1940**<sup>68</sup>, τροποποιείται το σχέδιο για το Ο.Τ. 13 και για τις οδούς Αγίου Γεωργίου και Κρήτης, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 19350. Με το **ΦΕΚ 358/Α/24-10-1941**<sup>69</sup>, τροποποιείται ως προς το Ο.Τ. 42, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 27982. Με το **ΦΕΚ 228/Α/28-07-1943**<sup>70</sup>, τροποποιείται το σχέδιο για την οδό Διαδόχου Παύλου, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 19857. Με το **ΦΕΚ 26/Α/12-02-1944**<sup>71</sup>, τροποποιείται ως προς την οδό Μεσολογγίου, όπως φαίνεται στο διάγραμμα του υπ' αριθ. 31928.

Με το **ΦΕΚ 139/Α/10-07-1947**<sup>72</sup>, τροποποιείται το σχέδιο για την οδό Αγίων Αναργύρων, παρά την γέφυρα, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 10826. Με το **ΦΕΚ 122/Α/31-05-1950**<sup>73</sup>, εγκρίνεται τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδίου παρά την πλατεία, όπως εμφανίζεται στο σχετικό διάγραμμα του υπ' αριθ. 411070.

Στην συνέχεια ο πίνακας που ακολουθεί παρουσιάζει χρονολογικά όλες τις τροποποιήσεις.

|                      |                                                                                                                                                                            |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 46/Α/07-02-1951  | Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος και Ν. Φιλαδελφείας Αττικής εις την οδόν Κίου και Μιαούλη εις τα υπ' αριθ. 27, 32 και 108 οικοδομικά τετράγωνα. |
| ΦΕΚ 309/Α/06-11-1983 | Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος κατά το Ο.Τ. 19.                                                                                                  |
| ΦΕΚ 227/Α/29-09-1954 | Περί επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής.                                                                                                           |
| ΦΕΚ 288/Α/25-11-1954 | Περί τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος εις την οδόν Χρυσαλλίδος.                                                                                        |

<sup>64</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος εις το υπ' αριθ. 13 οικοδ. τετράγωνον».

<sup>65</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος εις την οδόν Ελευθερίου Βενιζέλου».

<sup>66</sup> «Περί τροποποίησης σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος».

<sup>67</sup> «Περί εγκρίσεως του σχεδίου Χαλκηδόνος».

<sup>68</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος εις τας οδούς Αγίου Γεωργίου και Κρήτης».

<sup>69</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος προς διαπλάτυναι της οδού Γραβιάς».

<sup>70</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος εις την οδόν Διαδόχου Παύλου».

<sup>71</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος κατά την οδόν Μεσολογγίου».

<sup>72</sup> «Περί τροποποίησης του σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος εις την οδόν Αγίων Αναργύρων».

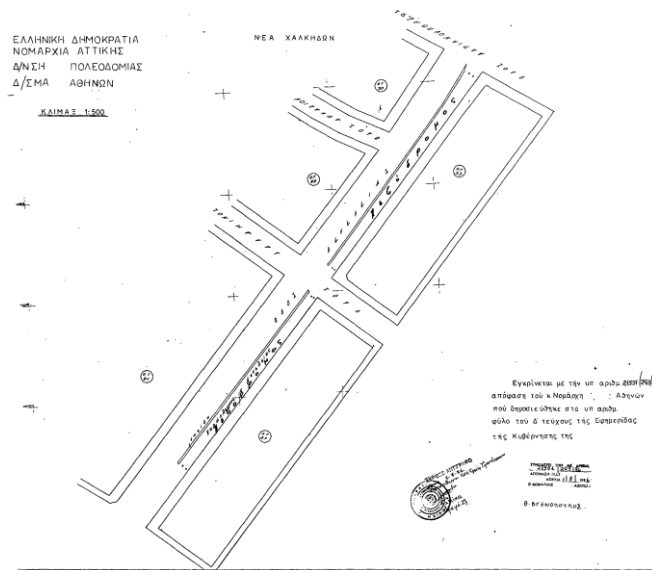
<sup>73</sup> «Περί τροποποίησης του πολεοδομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής».

|                       |                                                                                                                                                                                 |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 57/Α/08-03-1955   | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                         |
| ΦΕΚ 123/Α/17-05-1955  | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος (Αττικής) και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτού.                         |
| ΦΕΚ 200/Α/206-07-1955 | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος εις τα υπ' αριθ. 64 και 72 οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής «Κουκλάκη».                                             |
| ΦΕΚ 244/Α/07-09-1955  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος εις την περιοχήν Κουκλάκη και δη εις τα υπ' αριθ. 1, 61 και 62 οικοδομικά τετράγωνα.                                   |
| ΦΕΚ 316/Α/14-11-1955  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος Αττικής εις την περιοχή Κουκλάκη και δη εις του υπ' αριθ. 60 οικοδομικών τετράγωνων.                                   |
| ΦΕΚ 340/Α/22-12-1955  | Περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής του εγκριθέντος δια του από 10.9.1954 Διατάγματος (Φ.Ε.Κ. 227). |
| ΦΕΚ 11/Α/11-01-1956   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής.                                                                                                             |
| ΦΕΚ 61/Α/15-02-1956   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος Αττικής.                                                                                                               |
| ΦΕΚ 79/Α/02-03-1956   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος (Αττικής) εις το υπ' αριθ. 94 οικοδ. τετράγωνων.                                                                       |
| ΦΕΚ 284/Α/21-11-1956  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής) μεταξύ της λεωφ. Δεκελείας, οδών Βασιλέως Γεωργίου, Περικλέους και Κρήτης.                                 |
| ΦΕΚ 173/Α/09-09-1957  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος εις τα Ο.Τ. 60 <sup>ε</sup> , 60 <sup>ς</sup> , 63.                                                                  |
| ΦΕΚ 74/Α/15-05-1958   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος.                                                                                                                     |
| ΦΕΚ 119/Α/12-08-1958  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής).                                                                                                           |
| ΦΕΚ 131/Α/28-08-1958  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής.                                                                                                             |
| ΦΕΚ 44/Δ/13-04-1960   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής).                                                                                                           |
| ΦΕΚ 114/Δ/06-08-1960  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος Αττικής.                                                                                                             |
| ΦΕΚ 165/Δ/18-11-1960  | Περί τροποποιήσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής) και Ν. Φιλαδελφείας (Αττικής).                                                                             |
| ΦΕΚ 107/Δ/15-09-1961  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνος Αττικής.                                                                                                               |
| ΦΕΚ 154/Δ/30-12-1961  | Περί τροποποιήσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Αθηνών και Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής).                                                                                                |
| ΦΕΚ 38/Δ/10-04-1962   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής).                                                                                                           |
| ΦΕΚ 42/Δ/16-04-1962   | Περί τροποποιήσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Αγίων Αναργύρων (Αττικής) και Νέας Χαλκηδόνος (Αττικής).                                                                             |

|                       |                                                                                                                                                                                                                                          |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 141/Δ/10-11-1962  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 23/Δ/15-02-1963   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 45/Δ/06-04-1963   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέα Χαλκηδόνας Αττικής.                                                                                                                                                                       |
| ΦΕΚ 106/Δ/17-07-1964  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 160/Δ/20-10-1964  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας.                                                                                                                                                                              |
| ΦΕΚ 196/Δ/31-12-1964  | Περί τροποποιήσεως του πλάτους του προκηπίου του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας Αττικής.                                                                                                                                              |
| ΦΕΚ 110/Δ/08-07-1965  | Περί τροποποιήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών και τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                    |
| ΦΕΚ 103/Δ/22-08-1967  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 166/Δ/07-09-1968  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 189/Δ/11-10-1968  | Περί τροποποιήσεως των ρυμοτομικών σχεδίων Αθηνών και Νέας Χαλκηδόνας Αττικής.                                                                                                                                                           |
| ΦΕΚ 98/Δ/22-05-1969   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 148/Δ/28-07-1969  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                      |
| ΦΕΚ 140/Δ/08-07-1970  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                      |
| ΦΕΚ 145/Δ/11-07-1970  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                    |
| ΦΕΚ 191/Δ/08-09-1975  | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής) και των όρων και περιορισμών δομήσεως οικοπέδων αυτού.                                                                                                              |
| ΦΕΚ 72/Δ/05-02-1979   | Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής) δι' επαυξήσεως εγκριθέντος χώρου δι' ανέγερσιν Σχολείου.                                                                                                            |
| ΦΕΚ 571/Δ/30-11-1982  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 168/Δ/29-02-1984  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 301/Δ/03-05-1984  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                             |
| ΦΕΚ 334/Δ/24-05-1984  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής).                                                                                                                                                                           |
| ΦΕΚ 500/Δ/20-09-1984  | Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου του κτιρίου που βρίσκεται στη συμβολή των οδών Ιωαννίδου και Αγίων Αναργύρων του ρυμοτομικού σχεδίου Νέας Χαλκηδόνας (Αττικής) και επιβολή ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης.                            |
| ΦΕΚ 397/Δ/28-04-1986  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας με χαρακτηρισμό τμήματος του Ο.Τ. 64 <sup>α</sup> ως χώρου παιδικής χαράς και προσάρτηση του κοινόχρηστου χώρου στη συμβολή των οδών Κωστή Παλαμά και Κηφισού στο χώρο παιδικής χαράς. |
| ΦΕΚ 398/Δ/28-04-1986  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας με τον χαρακτηρισμό τμήματος του Ο.Τ. 5 στη συμβολή των οδών Αχαρνών και Αγ. Αναργύρων ως χώρου για την ανέγερση Δημοτικού καταστήματος.                                               |
| ΦΕΚ 1051/Δ/22-10-1987 | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Χαλκηδόνας Ν. Αθηνών.                                                                                                                                                                          |

|                       |                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ΦΕΚ 355/Δ/13-05-1988  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Χαλκηδόνας Νομαρχίας Αθηνών.                                                                                                                              |
| ΦΕΚ 623/Δ/17-09-1991  | Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Νέας Χαλκηδόνας Αττικής στο Ο.Τ. 42 με χαρακτηρισμό έκτασης επί των οδών Μυρσίνης και Αγ. Ευφημίας, με τα στοιχεία ΑΒΓΔ ως χώρου κοινοχρήστου πρασίνου- πλατεία. |
| ΦΕΚ 811/Δ/06-08-1992  | Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Χαλκηδόνας Ν. Αττικής για την κατάργηση των ρυμοτομικών γραμμών (προκηπίων) της οδού Μερσίνης στα Ο.Τ. 41 και 42.                                   |
| ΦΕΚ 7/Δ/17-01-2001    | Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου του Δήμου Νέας Χαλκηδόνας Ν. Αττικής.                                                                                                                 |
| ΦΕΚ 1371/Β/18-10-2001 | Χαρακτηρισμός ως ιστορικού διατηρητέου μνημείου του κτιρίου επί των οδών Μαραθώνος και Κρήτης στη Ν. Χαλκηδόνα Αττικής.                                                                                |
| ΦΕΚ 477/Δ/08-06-2004  | Έγκριση ρυμοτομικού σχεδίου για τον καθορισμό κοινοχρήστου πρασίνου και αθλητικών εγκαταστάσεων στο Δήμο Ν. Χαλκηδόνας (Ν. Αττικής).                                                                   |

Με το **ΦΕΚ 591/Δ/04-07-1986**<sup>74</sup>, χαρακτηρίζεται οδός παραπλεύρως της λεωφόρου Δεκελείας ως πεζόδρομος -από την διασταύρωσή της με την οδό Ανδριανουπόλεως μέχρι την διασταύρωσή της με την οδό Ελ. Βενιζέλου έως το σημείο διαμόρφωσης της νησίδας, όπως φαίνεται στο τοπογραφικό.



Με το **ΦΕΚ 657/Δ/13-10-1988**<sup>75</sup>, εγκρίνεται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για το Δήμο Νέας Χαλκηδόνας προβλέποντας πολεοδομική οργάνωση αυτού για 12.000 κατοίκους, με επέκταση του σχεδίου πόλης προς τις αδόμητες περιοχές, κυρίως στις περιοχές: α) νότια της συμβολής των οδών Αχαρνών και Ε.Ο.Ι- χώρου που εφάπτεται βόρεια των Ο.Τ. 97, 100, 101- και το χώρο που εφάπτεται

<sup>74</sup> Αριθ. 21551/293 «Τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Ν. Χαλκηδόνας με το χαρακτηρισμό παραπλεύρου οδού της οδού της Λεωφόρου Δεκελείας σαν πεζόδρομου».

<sup>75</sup> Αριθ. 56115/2994 «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του δήμου Νέας Χαλκηδόνας (Ν. Αττικής)».



των Ο.Τ. 95 και 58 με χρήση κοινόχρηστου χώρου, β) που εφάπτεται με τα Ο.Τ. 93, 91 και 17, καθώς και του έναντι εκτός σχεδίου χώρου με χρήση πρασίνου και αθλητικών μονάδων, γ) «Χαβούζα» για χρήση κοινοχρήστου χώρου πρασίνου και αθλητισμού. Καθορίζονται τέσσερεις πολεοδομικές ενότητες- γειτονίες, με πυκνότητα οικήσεως και μέσο συντελεστή δόμησης, όπως φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

| A/A | Πολεοδομική Ενότητα-Γειτονιά | Πυκνότητα (κατ./Ha) | Μέσος Συντελεστής Δόμησης |
|-----|------------------------------|---------------------|---------------------------|
| 1   | Κουκλάκι                     | 110                 | 1,8                       |
| 2   | Χρυσασπίδα                   | 136                 | 1,8                       |
| 3   | Κεντρική Χαλκηδόνα           | 178                 | 1,8                       |
| 4   | Κεντρική Χαλκηδόνα           | 180                 | 1,8                       |

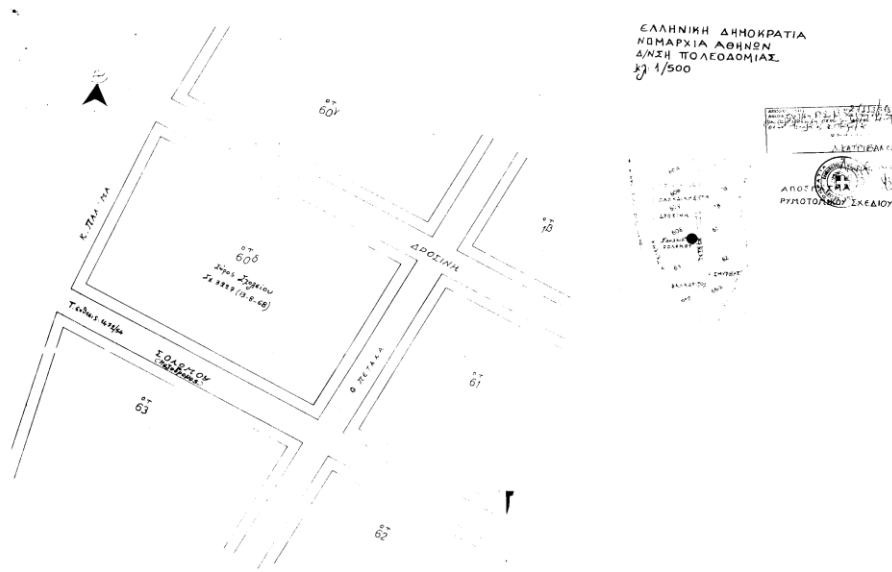
Ως προς τις χρήσεις γης προβλέπεται:

- 1) η χρήση της γενικής κατοικίας, ακολουθώντας τις διατάξεις του ΦΕΚ 166/Δ/1987,
- 2) η ενίσχυση και η επέκταση τόσο του σημερινού κέντρου, όσο και των κέντρων των γειτονιών, με πολυλειτουργικά κριτήρια και πεζοδρόμηση της παραπλεύρου οδού της λεωφόρου Δεκελείας,
- 3) περιορισμό εγκαταστάσεων υψηλών βαθμίδων διοικητικών και εκπαιδευτικών μονάδων στα επιμέρους κέντρα και μείωση του μεγέθους των εμπορικών καταστημάτων,
- 4) δημιουργία α) ελαφρών μεταποιητικών μονάδων, χωρίς περιβαλλοντική όχληση, συμβατά με την χρήση της κατοικίας, β) πολιτιστικού και πνευματικού κέντρου στο διατηρητέο Νεοκλασικό Κτίριο επί της συμβολής Ιωαννίδου και Αγ. Αναργύρου, γ) βρεφονηπιακού σταθμού επί των οδών Κρυστάλλη και Πεταλά (Ο.Τ. 60α), δ) Δημαρχείου, στις Αχαρνές και Αγ. Αναργύρων,
- 5) απομάκρυνση του στρατιωτικού Τζιροπούλου και επανάχρηση αυτού του χώρου ως πράσινου.

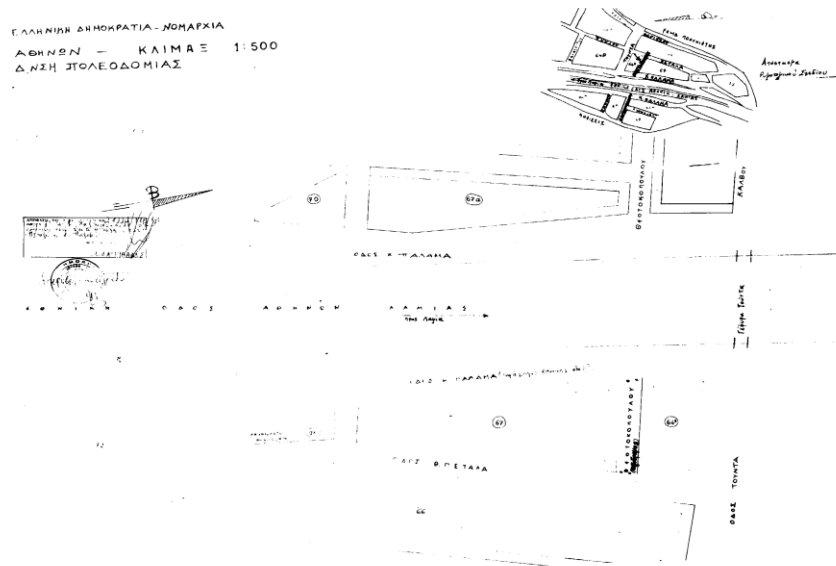
Ως προς το μεταφορικό δίκτυο προβλέπεται η δημιουργία ανισόπεδων κόμβων:

- 1) Αχαρνών και Εθνικής Οδού Νο.1,
- 2) Καυτατζόγλου και Εθνικής Οδού Νο.1, κόμβος ενδιαμέσου δακτυλίου,
- 3) σύνδεση ανατολής και δυτικής πλευράς μέσω των κόμβων: α) Αγίων Αναργύρων- Εθνικής Οδού Νο.1, β) Αχαρνών- Εθνικής Οδού, γ) Αχαρνών- Δεκελείας-Ποδονίφτη.

Με το **ΦΕΚ 223/Δ/08-03-1994**, γίνεται διπλή τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου στη Νέα Χαλκηδόνα. Πρώτον<sup>76</sup>, πεζοδρομείτε τμήμα της οδού Σολωμού- μεταξύ των οδών Πεταλά και Κ. Παλαμά, και Ο.Τ. 60δ και 63.



Και δεύτερον<sup>77</sup>, πεζοδρομείτε τμήμα της οδού Θεοδοκοπούλου με λωρίδα διέλευσης οχημάτων - μεταξύ των οδών Θ. Πεταλά και Κ. Παλαμά και Ο.Τ. 64γ και 67.



<sup>76</sup> Αριθ. 27113/378/93, «Τροποποίηση του Ρ.Σ. Ν. Χαλκηδόνας, για πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Σολωμού, μεταξύ των οδών Πεταλά και Κ. Παλαμά».

<sup>77</sup> Αριθ. 27114/379/93, «Τροποποίηση του Ρ.Σ. Ν. Χαλκηδόνας για πεζοδρόμηση τμήματος της οδού Θεοδοκοπούλου, με λωρίδα διέλευσης οχημάτων, μεταξύ των οδών Θ. Πεταλά και Κ. Παλαμά και των Ο.Τ. 64γ και 67».

Με το **ΦΕΚ 672/Δ/06-07-1994**<sup>78</sup>, πεζοδρομείτε τμήμα της οδού Αγ. Σαράντα -μεταξύ των Ο.Τ. 79 και 80, όπως φαίνεται στο σχέδιο που ακολουθεί.



Με το **ΦΕΚ 685/Δ/07-07-1994**<sup>79</sup>, εγκρίνεται η τροποποίηση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΦΕΚ 657/Δ/1988), με την οποία προβλέπεται η αλλαγή χρήσης στο χώρο πρασίνου Ο.Τ. 91 και 17, και της Εθνικής Οδού καθορίζοντας νότιο τμήμα αυτού για την χωροθέτηση χώρου πρασίνου, υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων, παιδικής χαράς, ενώ στο υπόλοιπο τμήμα επιτρέπεται η χρήση της γενικής κατοικίας, ακολουθώντας τις προδιαγραφές του ΦΕΚ 166/Δ/1987. Επίσης, καθορίζεται χώρος πρασίνου και υπαίθριων αθλητικών εγκαταστάσεων, μεταξύ των Ο.Τ. 100, 101, 97, και της Εθνικής Οδού. Επιπλέον, χώρος πρασίνου και χρήσης θρησκευτικού χώρου επιτρέπονται μεταξύ των Ο.Τ. 96, 58 και της Εθνικής Οδού.

Με το **ΦΕΚ 1056/Δ/17-10-1996**<sup>80</sup>, εγκρίνεται το γενικό πολεοδομικό σχέδιο, με πολεοδομική οργάνωση για 12.000 κατοίκους, προβλέποντας επέκταση των περιοχών α) νότια της συμβολής των οδών Αχαρνών και Εθνικής Οδού και του χώρου που εφάπτεται των Ο.Τ. 97 και 58, για χρήση κοινόχρηστου πρασίνου, β) που εφάπτονται των Ο.Τ. 93, 91, 17 και του έναντι εκτός σχεδίου χώρου με χρήση πρασίνου και αθλητικών μονάδων, γ) «Χαβούζα» με χρήση κοινοχρήστου πρασίνου και αθλητισμού. Διατηρούνται οι τέσσερις πολεοδομικές ενότητες, κρατώντας σταθερές τις πυκνότητες και το μέσο συντελεστή δόμησης, όπως παρουσιάστηκε στο ανωτέρω πίνακα του ΦΕΚ 657/Δ/1988. Επίσης, διατηρούνται οι χρήσεις γης και οι προτάσεις για το μεταφορικό δίκτυο, όπως αναλύθηκαν στον αντίστοιχο διάταγμα του 1988.

<sup>78</sup> Αριθ. 12025/233, «Τροποποίηση του Ρ.Σ. του Δήμου Ν. Χαλκηδόνος για πεζοδρόμηση της οδού Αγ. Σαράντα μεταξύ των Ο.Τ. 79-80».

<sup>79</sup> Αριθ. 66667/3695, «Τροποποίηση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Ν. Χαλκηδόνος (Ν. Αττικής)».

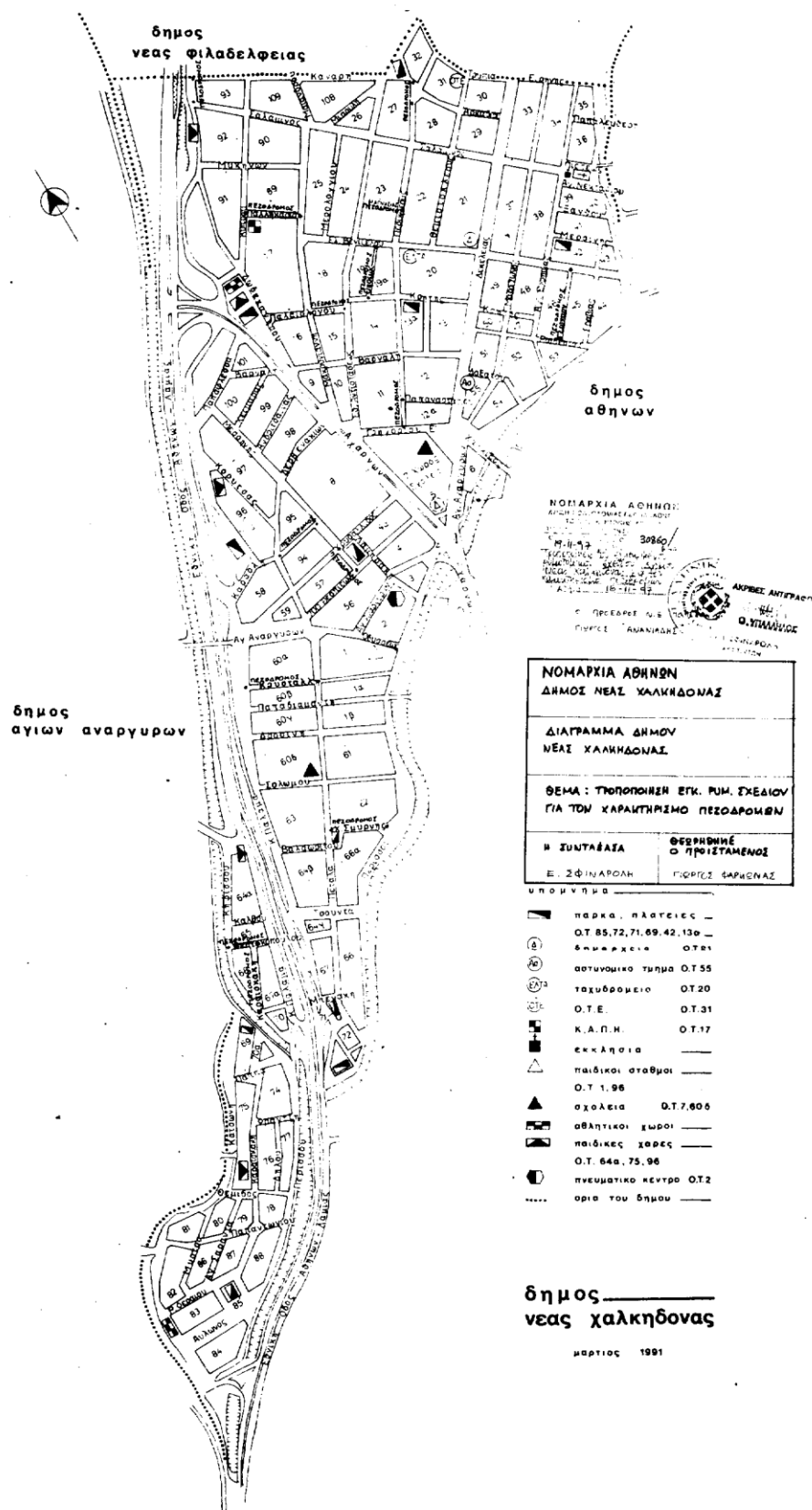
<sup>80</sup> Αριθ. 251/15 «Έγκριση γενικού πολεοδομικού σχεδίου (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Νέας Χαλκηδόνος (Ν. Αττικής)».

Με το **ΦΕΚ 1064/Δ/10-12-1997**<sup>81</sup>, ορίζεται πεζοδρόμηση στις παρακάτω οδούς ή σε τμήματα αυτών:

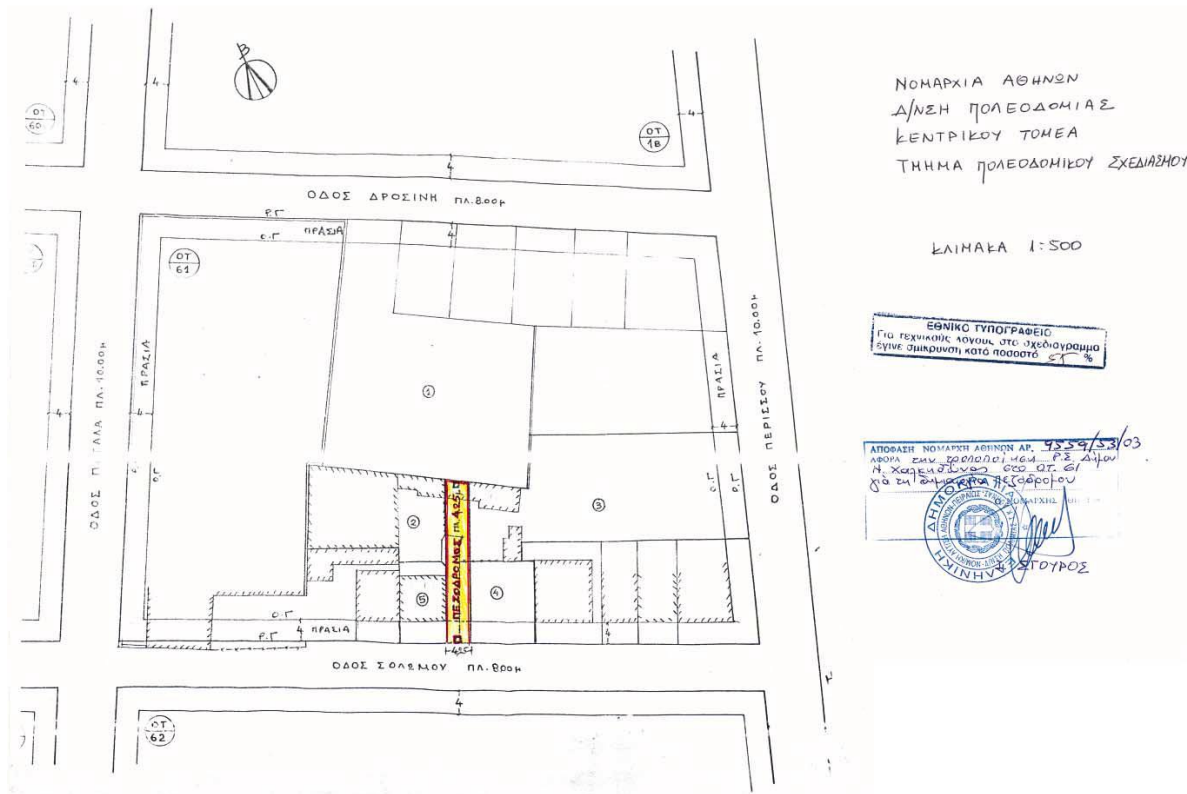
- 1) Παλαιολόγου,
- 2) Καραϊσκάκη, από Κηφισού έως Θεοτοκοπούλου,
- 3) Σωκίων,
- 4) Μεσσήνης, από Χρυσαλίδος έως Σαλαμίνος,
- 5) Θησέως,
- 6) Μαγνησίας,
- 7) Ανώνυμη οδός, από Κανάρη έως Σαλαμίνος,
- 8) Περικλέους, παράπλευρα της νησίδας Αρκαδίου,
- 9) Παλληκαρίδη,
- 10) Χρυσοστόμου Σμύρνης, από Πεταλά έως Περισσού,
- 11) Καραολή,
- 12) Θεοτοκοπούλου,
- 13) Κρυστάλλη, από Παλαμά έως Πεταλά,
- 14) Περικλέους, από Γρηγορίου Ε' έως Παπαναστασίου

---

<sup>81</sup> Αριθ. οικ. 30860, «Τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Χαλκηδόνος Αττικής για το χαρακτηρισμό πεζοδρόμων».



Με το **ΦΕΚ 1387/Δ/19-12-2003**<sup>82</sup>, στο Ο.Τ. 61 πεζοδρομείτε -με πλάτος 4,25 μ.-τμήμα από την οδό Σολωμού έως τη πίσω πλευρά του οικοπέδου, όπως φαίνεται στο σχέδιο που ακολουθεί.



Με το **ΦΕΚ 154/ΑΑΠ/ 25-04-2007**<sup>83</sup>, εγκρίνεται τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο μεταξύ των οδών Σουλίου-Καραολή και Κωστή Παλαμά, για τον καθορισμό χώρου για την ανέγερση εκκλησίας, χώρων Κ.Χ.- πρασίνου και έγκριση πεζοδρόμων. Προδιαγράφονται όροι και περιορισμοί δόμησης, με μέγιστη καλυπτόμενη επιφάνειας 180 τ.μ., με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 7,5 μ. με στέγη ύψους 1,5 μ. Σε αυτό το χώρο απαγορεύεται οποιαδήποτε κατασκευή στον προαύλιο χώρο της εκκλησίας εκτός από πλακόστρωση και φύτευση, ενώ προβλέπεται ότι για τους χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων πρέπει να εφαρμοστούν οι κείμενες διατάξεις.

<sup>82</sup> Αριθ. οικ. 9559/53/03, «Τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Ν. Χαλκηδώνας στο Ο.Τ. 61 για τη δημιουργία πεζοδρόμου».

<sup>83</sup> «Έγκριση τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου σε εκτός σχεδίου περιοχή του Δήμου Νέας Χαλκηδόνος (Ν. Αττικής) για τον καθορισμό χώρου για την ανέγερση εκκλησίας, και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησης».

## Καθορισμός Ορίων Κηφισού

Με τον **ΦΕΚ 632/Δ/27-06-1994**<sup>84</sup>, καθορίζεται ζώνη προστασίας του ποταμού Κηφισού και των ρεμάτων που εισβάλουν σε αυτόν. Αυτή η ζώνη προστασίας εκτείνεται από το Νεκροταφείο του Κόκκινου Μύλου στη Νέα Φιλαδέλφεια μέχρι τις νότιες κλιτύες της Πάρνηθας στην Άνοιξη και στο Κρουονέρι. Τα όρια της ζώνης συμπίπτουν με τα τεχνικά έργα υποδομής ή τα όρια εγκεκριμένου σχεδίου οικισμών, ή εγκεκριμένης Ζώνης. Εντός της Ζώνης ορίζονται περιοχές Α και Β με ειδικές χρήσεις γης, κατώτατο όριο κατάτμησης και όρους και περιορισμούς δόμησης.

**ΠΕΡΙΟΧΗ Α:** Εντός αυτής της περιοχής περιλαμβάνονται εκτάσεις που βρίσκονται σε απόσταση 50 μ., εκατέρωθεν της κοίτης του Κηφισού και των ρεμάτων του. Η ΠΕΡΙΟΧΗ Α καθορίζεται Ζώνη Περιβαλλοντικής Αγωγής, υπαίθριας αναψυχής και γεωργικής χρήσης, χωρίς να επιτρέπεται η δόμηση ή η αλλοίωση της φυσικής μορφής του τοπίου. Ωστόσο, επιτρέπονται: α) δημόσια, δημοτικά ή κοινοτικά έργα που στοχεύουν στην εξασφάλιση της προστασίας της χλωρίδας και της πανίδας ή της αποκατάστασης και ανάπλασης του τοπίου, β) υπαίθρια και στεγασμένα περίπτερα αναψυχής ή περιβαλλοντικής αγωγής (κιόσκια) με λιθοδομή, έχοντας μέγιστη καλυπτόμενη επιφάνεια 50 τ.μ., μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 3,50 μ. -πάνω από το οποίο επιβάλλεται κατασκευή κεραμοσκεπής ύψους 1,20 μ.- και μέγιστο ποσοτικό αριθμό περιπτέρων 2 ανά χιλιόμετρο, γ) κατασκευή έργων προστασίας και περιβαλλοντικής διευθέτησης των ρεμάτων, δ) μικρής κλίμακας έργα τεχνικής υποδομής είτε από το δημόσιο, είτε από δημόσιους φορείς, που δεν θίγουν τη φυσική γεωμορφολογία του χώρου, όπως αναγκαία οδικά έργα – άνω των 2 λωρίδων κυκλοφορίας- κάθετα στον άξονα των ρεμάτων ή διέλευση, καθέτως του άξονα, αγωγών κοινής ωφελείας, απαγορευμένης της διέλευσής τους παράλληλα με τη ροή του ρέματος. Επιβάλλεται η πυκνή φύτευση δένδρων, κατά μήκος της κοίτης, και επιτρέπεται η χρήση ποωδών φυτών και η αναχλόαση, για την ανάπλαση και σταθεροποίηση των πρανών. Για όλα τα επιτρεπόμενα τεχνικά έργα επιβάλλεται να λαμβάνονται υπ' όψιν μέτρα διατήρησης του φυσικού χαρακτήρα της κοίτης και των πρανών, κατά τα στάδια της μελέτης και της κατασκευής. Για τις εγκαταστάσεις βιομηχανιών- βιοτεχνιών- κτηνοτροφικών και λοιπών ειδικών κτιρίων επιτρέπεται η ανανέωση των αδειών λειτουργίας- με το συνολικό χρόνο λειτουργίας να μην υπερβαίνει τα 10 έτη από την δημοσίευση του ΦΕΚ- με την προϋπόθεση τη σύνταξη και έγκριση μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπου πρέπει να περιλαμβάνονται μέτρα αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος, της αισθητικής του τοπίου, και των εγκαταστάσεων, υλοποιώντας τα απαραίτητα έργα. Όμως, απαγορεύεται κάθε μορφή επέκτασης αυτών των εγκαταστάσεων, εξαιρουμένων των επισκευών λόγω χρήσεως, εκσυγχρονισμού και υγιεινής.

**ΠΕΡΙΟΧΗ Β:** εκτείνεται μεταξύ τω ορίων της ΠΕΡΙΟΧΗΣ Α και των ορίων της Ζώνης Προστασίας, εντός της οποίας καθορίζεται ως περιοχή γεωργικής χρήσης κατοικίας και δραστηριοτήτων αναψυχής, πολιτισμού, περιβαλλοντικής αγωγής και αθλητισμού. Επιτρέπονται: 1) όλες οι χρήσεις της περιοχής Α, 2) αντλητικές εγκαταστάσεις, υδατοδεξαμενές επίγειες ή υπόγειες, θερμοκήπια, ανόρυξη

<sup>84</sup> «Καθορισμός ζώνης προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων».

φρεάτων, γεωτρήσεις, 3) γεωργικές αποθήκες και αγροτοκτηνοτροφικές εγκαταστάσεις, 4) κατοικία, 5) χρήσεις οργανωμένης υπαίθριας αναψυχής με οργάνωση επιμορφωτικών δραστηριοτήτων για το φυσικό περιβάλλον, 6) εγκαταστάσεις αναψυχής- αναψυκτήρια εστιατόρια, εκτός από κέντρα διασκέδασης, 7) υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις με μικρής κλίμακας κτιρίων- εκτός από γήπεδα ποδοσφαίρου, 8) εγκαταστάσεις και κτίρια πολιτιστικών δραστηριοτήτων, 9) οργανωμένες τουριστικές εγκαταστάσεις, 10) δίκτυα οργανισμών κοινής ωφέλειας, χωρίς αλλαγή του ανάγλυφου. Οι όροι και περιορισμού δόμησης που ισχύουν στην ΠΕΡΙΟΧΗ Β ορίζουν συντελεστή δόμησης: α) για γήπεδα μέχρι 4.000 τ.μ., σε 0,04, β) για γήπεδα από 4.000 τ.μ. έως 8.000 τ.μ. σε 0,02, γ) από 8.000 τ.μ. και άνω ο συντελεστής δόμησης ισούται με το γινόμενο του υπόλοιπου εμβαδού του γηπέδου επί 0,01, με μέγιστη επιφάνεια  $< 300$  τ.μ.<sup>85</sup>. Η ελάχιστη επιφάνεια για την ανέγερση κτιρίου ορίζεται στα 70 τ.μ., ο μέγιστος αριθμός ορόφων σε 2, με μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 7 μ. από τη μέση στάθμη του γύρω φυσικού εδάφους. Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου επιβάλλεται κεραμοσκεπή μέγιστου ύψους 1,20 μ. Οι υπόλοιποι όροι υπάγονται στις διατάξεις των ΦΕΚ 538/Δ/1978, και ΦΕΚ 270/Δ/1985, ενώ για την χορήγηση των οικοδομικών αδειών γεωργικής εγκατάστασης απαιτείται η πρότερη έγκριση του Υπουργείου Γεωργίας. Για τις νόμιμες υφιστάμενες εγκαταστάσεις- βιομηχανιών, βιοτεχνιών, κτηνοτροφικών και λοιπών ειδικών κτιρίων- επιτρέπεται η επισκευή, και ο εκσυγχρονισμός τους σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, με τις επεκτάσεις να μην μπορούν να υπερβούν το 10% του εμβαδού και του όγκου των υφισταμένων κτισμάτων. Επιπλέον, επιτρέπεται η αλλαγή χρήσης στις υφισταμένων εγκαταστάσεων σε άλλες μικρότερης όχλησης, όταν αποδεικνύεται από σχετικές μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Ακόμα, επιτρέπεται η επέκταση ή προσθήκη κτιρίων και εγκαταστάσεων σε υφιστάμενες χρήσεις εκπαίδευσης, κοινωνικής πρόνοιας, περίθαλψης, κοινωφελών εξυπηρετήσεων και εν γένει οργανισμών και ιδρυμάτων κοινωφελούς χαρακτήρα, σε ποσοστό που υπερβαίνει το 10% των υφισταμένων κτισμάτων.

Σε όλη τη Ζώνη Προστασίας του Κηφισού ισχύει ότι το κατώτατο όριο αρτιότητας των γηπέδων ορίζεται σε 20.000 τ.μ. Στην περίπτωση που γήπεδο εμπίπτει σε περισσότερες από μια περιοχή ή τέμνεται από τα όρια προστασίας, η αρτιότητα υπολογίζεται εφ' ολοκλήρου του γηπέδου, με το κτίριο να κατασκευάζεται σε εκείνο το γήπεδο που είναι δυνατή η ανέγερσή του, ακολουθώντας τις διατάξεις της περιοχής στην οποία βρίσκεται. Απαγορεύονται: α) η προσωρινή αποθήκευση σε ανοικτούς χώρους παντός είδους φυσικών ή τεχνικών υλικών, μηχανημάτων, καθώς και η παρατεταμένη στάθμευση τροχοφόρων, β) οι περιφράξεις στην ΠΕΡΙΟΧΗ Α, ενώ στην ΠΕΡΙΟΧΗ Β επιτρέπονται- ελαφριάς κατασκευής (συρματοπλέγμα, ξύλο) για την προστασία καλλιεργειών ή άλλων ειδικών χρήσεων, γ) η με οποιαδήποτε τρόπο ρύπανση των υδάτων και του περιβάλλοντος- απόρριψη στερεών ή υγρών αποβλήτων. Οι μελέτες κατασκευή κτιρίων και εγκαταστάσεων εντός της Ζώνης οφείλουν να προβλέπουν την δυνατότητα προσπέλασης, τροφοδοσίας και προσωρινής στάθμευσης, κάνοντας πλήρη περιγραφή των απαιτούμενων τεχνικών έργων. Σε περίπτωση που απαιτείται η

<sup>85</sup> Επιφ. Κτιρίου= (Επιφ. γηπ. -8.000) \*0,01+240/ $< 300$  τ.μ.



αλλαγή του φυσικού ανάγλυφου ακολουθούνται οι διατάξεις του Ν. 1337/1983 (αριθ, 40, παρ. 1). Τοίχοι αντιστήριξης επιτρέπονται όταν πρόκειται για την προστασία κτιρίων, εγκαταστάσεων ή τεχνικών έργων υποδομής ύψους έως 1,50 μ. από το φυσικό έδαφος. Εντός της Ζώνης, για την εκτέλεση οποιουδήποτε τεχνικού έργου, απαιτείται πρώτα η γνωμοδότηση της αρμόδιας Επιτροπής Πολεοδομικού και Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (ΕΠΑΕ), ενώ στην φάση της υλοποίησης των τεχνικών έργων υποδομής ή της ανανέωσης ή τροποποίησης της άδειας λειτουργίας βιομηχανικών, βιοτεχνικών, κτηνοτροφικών κτιρίων, απαιτείται η έγκριση μελετών περιβαλλοντικών επιπτώσεων, σύμφωνα με την Απόφαση 69269/5387/1990(Β' 678).

Το περιεχόμενο της παρούσας διάταξης δεν ισχύουν σε περίπτωση εκτάσεων που έχουν χαρακτηριστεί δασικές και είναι αντίθετες με αυτές που προβλέπονται από τη δασική νομοθεσία. Ωστόσο, οι ανωτέρω διατάξεις εφαρμόζονται σε περιοχές που βρίσκονται εντός των ορίων που καθορίστηκαν με το ΦΕΚ 33/Α/1984 και σε ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ, όπως προβλέφθηκαν από το εγκεκριμένο ΓΠΣ και εμπίπτουν στη Ζώνη Προστασίας του Κηφισού και των παραχειμάρων. Επισημαίνεται, ότι στη ΠΕΡΙΟΧΗ Α δεν επιτρέπεται η δόμηση και η αλλοίωση της φυσικής μορφής του τοπίου, μέχρι την δημοσίευση της οριοθέτησης του ποταμού, με την απαγόρευση να αίρεται αυτομάτως κάθε φορά που δημοσιεύεται ΦΕΚ τμηματικής οριοθέσεως και για το αντίστοιχο τμήμα της ΠΕΡΙΟΧΗΣ Α.

Με το **ΦΕΚ 796/Δ/27-06-1994**<sup>86</sup>, προστίθεται παραλείψεις του ανωτέρου ΦΕΚ. Οι διορθώσεις αυτές αφορούν τις συντεταγμένες (x,y) στην προβολή HATT των σημείων του ορίου της Ζώνης Προστασίας του Κηφισού και της Παραρεμμάτιας Περιοχής.

Με το **ΦΕΚ 499/Δ/16-07-1998**<sup>87</sup>, τροποποιείται το ΦΕΚ 632/1994 με την διόρθωση του ΦΕΚ 796/1994 αντικαθιστώντας νέο πίνακα για τις συντεταγμένες των κορυφών των ορίων της Ζώνης Προστασίας του Κηφισού.

### Διατάξεις Για Το Ρέμα Ποδονίφτη & Γιαμπουρλά

Σύμφωνα με το **ΦΕΚ 281/Δ/23-03-1993**<sup>88</sup>, τα ανωτέρω ρέματα ανήκουν μεταξύ εκείνων που χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος. Ωστόσο, το �έμα Ποδονίφτη βρίσκεται σε δυσμενή θέση σε σχέση με το �έμα Γιαμπουρλά, όπως θα φανεί και την ανάλυση που ακολουθεί.

Α] Ρέμα Ποδονίφτη<sup>89</sup> :

<sup>86</sup> «Διορθώσεις Σφαλμάτων»

<sup>87</sup> «Τροποποίηση του από 15.6.1994 Π.Δ/τος «Καθορισμός Ζώνης προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρων» (Δ 632/1994, διόρθωση Δ 796/1994)».

<sup>88</sup> Αριθ. 9173/1642, «Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος ρεμάτων, χειμάρρων και ρυακίων του Νομού Αττικής».

<sup>89</sup> Αυτό το �έμα αποτελεί συνέχεια του ρέματος Χαλανδρίου, στο ύψος της Φιλοθέης και της συμβολής μικρότερων ρεμάτων του Σαπφούς και Αμαρουσίου, με την τελευταία να μην υπάρχει πια. Επίσης, η περιοχή υπάγεται στους υγροτόπους Β' Προτεραιότητας βάσει του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας.

Το 1996 το ΕΜΠ διεξάγει σε ερευνητικό πρόγραμμα μελέτη με τίτλο «Πλαίσιο Περιβαλλοντικής Διευθέτησης Ρεμάτων Πικροδάφνης και Ποδονίφτη Ν. Αττικής», για το ΥΠΕΧΩΔΕ, αποτελώντας την βάση για την Ειδική Περιβαλλοντική Μελέτη της ΔΕΕΑΠ που έγινε θεμέλιο για νέες κατευθύνσεις.

Το 2019 το ΣΤΕ με τη Απόφαση (2165/2019) ακυρώνει την από απόφαση του 2018, με την οποία είχαν εγκριθεί περιβαλλοντικοί όροι για την μελέτη του έργου με τίτλο: «Διευθέτηση του Ρέματος Ποδονίφτη από την γέφυρα της οδού Χαλκίδος, έως τη γέφυρα της οδού Εράτωνος». Το ανώτατο δικαστήριο πέρα ότι έκανε δεκτή την προσφυγή του Δήμου, θεώρησε αναγκαία τη διευθέτηση του ρέματος, χωρίς να συμφωνεί με την κατασκευή τσιμεντένιου αγωγού. Επιπλέον, επεσήμανε ως μη απαραίτητη την έκδοση πράξης οριοθέτησης για τον καθορισμό της οριογραμμής του ρέματος προτού γίνει η έγκριση των περιβαλλοντικών όρων.

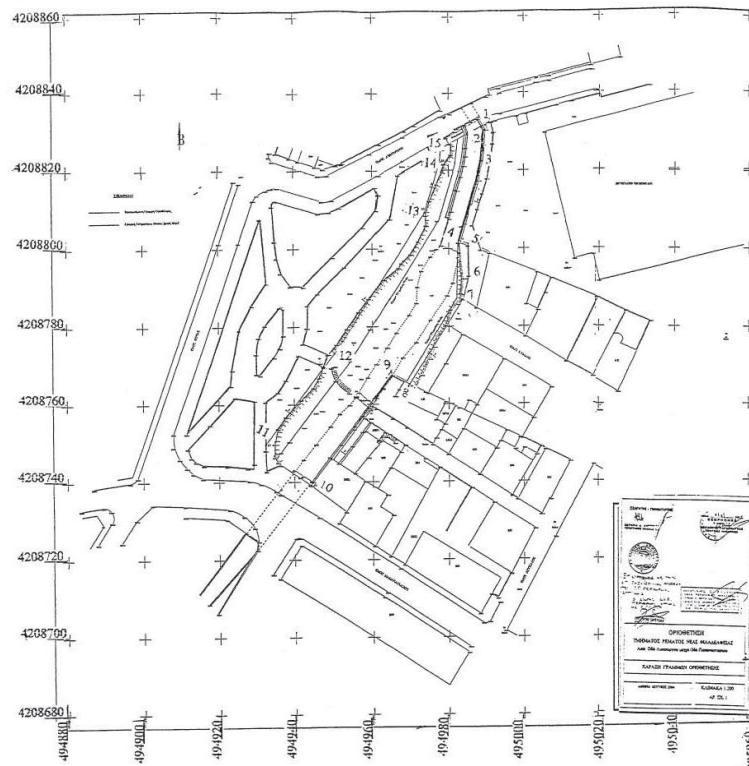
#### Β]Ρέμα Γιαμπουρλά:

Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, με το **ΦΕΚ 738/Δ/14-07-2003**<sup>90</sup>, επικυρώθηκε ο καθορισμός των οριογραμμών του ρέματος «ΓΙΑΜΠΟΥΡΛΑ» του δήμου Νέας Φιλαδέλφειας. Μετά από μερικά χρόνια, με το **ΦΕΚ 1039/Δ/11-12-2006**<sup>91</sup>, επικυρώνεται ο καθορισμός οριογραμμών του ρέματος Γιαμπουρλά για τα διοικητικά όρια του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας, όπως φαίνεται στο σχέδιο που ακολουθεί, με την υδραυλική μελέτη οριοθέτησης αυτού να είναι αποτέλεσμα τεχνικής έκθεσης, υδραυλικού υπολογισμού και τοπογραφικού διαγράμματος

---

<sup>90</sup> Αριθ. 24165 «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμήματος της πολεοδομικής ενότητας 5 «Κάκκαβας» (περιοχή Μπριτάνια) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας (Ν. Αττικής) και επικύρωση του καθορισμού οριογραμμών ρέματος».

<sup>91</sup> Αριθ. 7424, «Επικύρωση καθορισμού οριογραμμών τμήματος του ρέματος 'Γιαμπουρλά' στα διοικητικά όρια του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας».



### Ανάλυση μέτρων και στόχων Σχεδίων

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, **ΦΕΚ 18/Α/19-02-1985**<sup>92</sup>, στον άρθρο 2.3, όπου αναφέρεται η ανακατανομή των δομικών χρήσεων με στόχο την άνετη λειτουργία της πόλης και τη διευκόλυνση ή τον περιορισμό των μετακινήσεων από τους τόπους κατοικίας στους τόπους εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, στην παράγραφο δ. προδιαγράφεται η διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων<sup>93</sup>. Αυτό εν μέρει επηρεάζει τον δήμο, καθώς διαθέτει άλσος που ως πόλος εντάσσεται σε αυτό το σύστημα δικτύου. Ακόμα, στο άρθρο 2.5, για την ποιοτική αναβάθμιση της πρωτεύουσας, αναφέρεται «η ανάπλαση παλιών προσφυγικών περιοχών όπως στην Καισαριανή, Φιλαδέλφεια, Νίκαια, Κουντουριώτικα».

Ωστόσο, σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, **ΦΕΚ 156/Α/01-08-2014**<sup>94</sup>, στο Άρθρο 8: *Χωρική Οργάνωση*, ο δήμος Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνas εντάσσεται στην χωρική υποενοότητα της Κεντρικής Αθήνας, στην πρώτη Χωρική Ενότητα της Αθήνας -Πειραιά<sup>95</sup>. Στο Άρθρο

<sup>92</sup> Νόμος Υπ' Αριθ. 1515, «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας».

<sup>93</sup> Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι: «Δημιουργία ενιαίου δικτύου σε ολόκληρη την έκταση του ηπειρωτικού τμήματος της περιοχής της Αθήνας με κατά το δυνατό σύνδεση και ενοποίηση των χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, των ελεύθερων χώρων και πεζοδρόμων, των ιστορικών και αρχαιολογικών τόπων, του περιαστικού πρασίνου, των ορεινών όγκων και ακτών. Διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.»

<sup>94</sup> «ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4277, Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής και άλλες διατάξεις».

<sup>95</sup> «Το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρας, με πολλαπλότητα λειτουργιών και παρουσία επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών,

**11: Οργάνωση αξόνων και πόλων ανάπτυξης** διαρθρώνεται το πλέγμα των αναπτυξιακών αξόνων, διεθνούς και εθνικής σημασίας, όπου στον Αναπτυξιακό Άξονα Βορρά- Νότου<sup>96</sup>, υπάγεται ο δήμος. Αυτός ο άξονας αποτελεί τον κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού, δευτερογενούς παραγωγής, όπου κατά μήκος του αναπτύσσονται περιοχές επαγγελματικών εγκαταστάσεων μικτού χαρακτήρα-βιομηχανικών και βιοτεχνικών, χονδρεμπορίου και εμπορευματικών μεταφορών, αντιπροσωπειών και εμπορικών εκθέσεων, εδρών επιχειρήσεων, τεχνοπόλεων και τεχνολογικών πάρκων.

Στο *Μέρος 2: Άλλες Διατάξεις*, του άρθρου 42<sup>97</sup>, καθορίζεται η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής μελέτης για την δημιουργία κέντρου αθλητισμού. Η συνολική έκταση περίπου είναι 29.121 τ.μ. και οι όροι και περιορισμοί δόμησης είναι οι εξής:

- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: 27 μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος απολήξεων κλιμακοστασίων: 2,7 μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος στεγάστρων: 30 μ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος πυλώνων ανάρτησης στεγάστρων: 40 μ.
- Συντελεστής δόμησης: 1,2
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 60%

Ως προς τις χρήσεις γης επιτρέπονται:

-Αθλητικές εγκαταστάσεις και βοηθητικοί χώροι (αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, ιατρεία, σουίτες VIP, φυσιοθεραπευτήρια, γραφεία προπονητών και διαιτητών, γραφεία διοίκησης και προσωπικού, αποθήκες, συνεργεία, χώροι ελέγχου και χειρισμού των εγκαταστάσεων, χώροι TV και CCTV), συνοδευτικές χρήσεις (χώροι μέσων μαζικής ενημέρωσης, χώροι αναψυχής- εστίασης αθλητών, προπονητών, διαιτητών, αίθουσες συσκέψεων και προβολών, γραφεία εξυπηρέτησης ομάδων, χώροι άθλησης -υγιεινής, γυμναστήριο, spa, χαμάμ, χώροι εξυπηρέτησης θεατών και επισήμων, κυλικεία, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων), αλλά και συμπληρωματικές λειτουργίες (πολιτιστικές χρήσεις, χώροι αναψυχής, εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, εκθεσιακοί

---

με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη συγκράτηση του πληθυσμού που διανέμει σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στη κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού, όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, αθλητικού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού, αναψυχής, υγείας, καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού».

<sup>96</sup> «Ο άξονας αυτός ξεκινά με δύο κλάδους από τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια της Περιφέρειας, την Ελευσίνα και τον Εμπορικό Λιμένα Πειραιά/Ικονίου και ακολουθεί την κατεύθυνση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ, διασχίζει τις δυτικές περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, Λ. Αθηνών, Πέτρου Ράλλη, Θηβών, Ελαιών, Κηφισού. Στη συνέχεια διασχίζει τις βόρειες και βορειοδυτικές περιοχές του Λεκανοπεδίου, Νέας Φιλαδέλφειας, Μεταμόρφωση, Κηφισιά και τη Χωρική Ενότητα Βόρειας Αττικής, Αγ. Στέφανο, Αφίδνες, και καταλήγει στη Βόρεια Πύλη της Περιφέρειας Αττικής, στην περιοχή του Αυλώνα, απ' όπου και συνδέει την Περιφέρεια με την άμεσα συναρτώμενη βιομηχανική συγκέντρωση των Οινόφυτων και συνεχίζει ως βασικός αναπτυξιακός άξονας του εθνικού χώρου».

<sup>97</sup> «Κανονιστικό Πλαίσιο- Σχεδιασμός και Πολεοδομική Οργάνωση περιοχής της Ν. Φιλαδέλφειας Αττικής για τη δημιουργία Κέντρου Αθλητισμού, Μνήμης και Πολιτισμού».

χώροι, εστιατόρια). Για τα παραπάνω, ο ανώτατος συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να υπερβαίνει το 15% του επιτρεπόμενου.

-Θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων, συνολικά για 180 θέσεις για την περιοχή και επιπλέον 200 θέσεις όπου θα βρίσκονται σε ιδιόκτητο ακίνητο εκτός των ορίων του άλσους, χωρίς να απέχει από τις εξυπηρετούμενες εγκαταστάσεις περισσότερο από χίλια μέτρα.

-Υπόγειους χώρους των εγκαταστάσεων, ανεξαρτήτως χρήσεων, όπου δίνεται το επιτρεπόμενο ύψος να υπερβαίνει τα 3 μ.

-Διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και των περιμετρικών πεζοδρόμων, με εκσκαφή έως 5 μ. και επίχωσης έως 2 μ.

Οι περιβαλλοντικοί όροι εγκρίνονται σύμφωνα με τα προβλεπόμενα του Ν. 4014/2011, μετά από την υποβολή και αξιολόγηση Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Προβλέπονται πρόσθετοι όροι περιβαλλοντικής προστασίας και αντισταθμιστικά μέτρα α) για την πύκνωση και αύξηση των πράσινων χώρων στο υπόλοιπο άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας, β) εντατικοποίηση της συνοχής, συνέχειας και λειτουργίας του άλσους ως δασικό οικοσύστημα, γ) ενίσχυση της αντιπυρικής προστασίας, και δ) μέτρα για την διασφάλιση της αντιστάθμισης και αποκατάστασης του περιβαλλοντικού ισοζυγίου του άλσους Νέας Φιλαδελφείας.

## 2. Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ

### 2.1 Δίκτυο Φορέων

Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας σύμφωνα με τον αρ. πρωτ. 20630/24.08.2023, έστειλε πρόσκληση για σύσταση δικτύου φορέων στους παρακάτω φορείς.

  
**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ**  
**ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**  
**ΔΗΜΟΣ Ν.ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ-Ν.ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ**  
**Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**  
Ταχ. Δ/ση : Αχαρνών 464 & Αγ. Αναργύρων  
Νέα Χαλκηδόνα, Τ.Κ. 14343  
Πληροφορίες : Ασπμάκης Π.  
Τηλ. : 210 25 89 917 εσ. 207  
Fax : 210 25 89 915  
e-mail : panasimakis@dimosfx.gr

Ημερομηνία : 24.8.2023

Αρ. πρωτ. : 20630

Προς : Πίνακας Αποδεκτών

Κοιν. :

**Θέμα : Σύσταση Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας Νέας Χαλκηδόνας**

**Σχετ. :**

Αξιότιμες κυρίες, Αξιότιμοι κύριοι,

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας Νέας Χαλκηδόνας, εφαρμόζοντας τις κατευθύνσεις και οδηγίες των Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών και της ελληνικής νομοθεσίας (Νόμος 4784/2021), που αφορούν τη διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ, επιδιώκει την ενσωμάτωση του συμμετοχικού σχεδιασμού σε όλα τα στάδια διαμόρφωσης του, προκειμένου να επιτύχει το στόχο της εξασφάλισης της μελλοντικής βιωσιμότητας του συστήματος μετακινήσεων του Δήμου.

Με την παρούσα επιστολή, σας καλούμε να ορίσετε εκπρόσωπο και αναπληρωτή του για τις ανάγκες του Δικτύου Φορέων, να υπογράψετε το «Σύμφωνο Συμμετοχής» που επισυνάπτεται και να το αποστείλετε στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας Νέας Χαλκηδόνας.

Μετά την υπογραφή του Συμφώνου Συμμετοχής από τους εκπροσώπους του Δικτύου Φορέων, και εντός αποκλειστικής προθεσμίας που ορίζεται από τον Φορέα Εκπόνησης, το «Σύμφωνο Συμμετοχής» αναρτάται στην ιστοσελίδα του Δήμου και του ΣΒΑΚ και κοινοποιείται.

**Ο Δήμαρχος**  
**Ν.Φ.Ν.Χ.**

**Βούρος Ιωάννης**

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ**

##### **• ΣΥΜΦΩΝΟ ΦΟΡΕΩΝ**

Εσωτερική διανομή : 1. Δ.Τ.Υ.



**ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ**

ΛΕΩΝΤΗ ΕΜΜΑΝΟΥΙΛΑ  
ΥΠΑΡΧΑΝΤΕ Δ/Φ.Ν.Χ.  
ΔΕ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ

**ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΣΒΑΚ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ – ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ**

1. Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής [diokisi@attica.gr](mailto:diokisi@attica.gr)
2. ΟΑΣΑ ΑΕ [oasa@oasa.gr](mailto:oasa@oasa.gr)
3. ΣΤΑΣΥ ΑΕ [corporatecomm@stasy.gr](mailto:corporatecomm@stasy.gr)
4. Αττικό Μετρό ΑΕ [info@ametro.gr](mailto:info@ametro.gr)
5. Πρωτοβάθμια και Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση Αττικής [mail@dipe-g-athin.att.sch.gr](mailto:mail@dipe-g-athin.att.sch.gr)
6. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ) [tee@central.tee.gr](mailto:tee@central.tee.gr)
7. ΜΑΝΑ – Σύλλογος ΑμεΑ [info@mana.com.gr](mailto:info@mana.com.gr)
8. Δημοτική Συγκοινωνία Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας
9. Ενιαίος Φορέας διαχείρισης Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας
10. Ποδηλατικός Σύλλογος
11. Εμπορικός Σύλλογος Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας
12. Παγκόσμιο Πολιτιστικό Ίδρυμα Ελληνισμού της Διασποράς «Ανδρέας Παπανδρέου» Ν. Φιλαδέλφειας – Ν. Χαλκηδόνας [%20ppied@dimosfx.gr](mailto:%20ppied@dimosfx.gr)
13. Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) [satataxi@stataxi.gr](mailto:satataxi@stataxi.gr)
14. Τμήμα Τροχαίας
15. Αθλητικός Σύλλογος ΑΕΚ
16. Αστυνομικό Τμήμα Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας [at.filadelfeia-xalkhdona@astynomia.gr](mailto:at.filadelfeia-xalkhdona@astynomia.gr)
17. Δήμος Αγίων Αναργύρων – Καματερού - Διεύθυνση Τεχνικής Υπηρεσίας [agankam@agankam.gov.gr](mailto:agankam@agankam.gov.gr)
18. Δήμος Αθηναίων - Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος / Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας [t.viosimis.kinitikotitas@athens.gr](mailto:t.viosimis.kinitikotitas@athens.gr)
19. Δήμος Νέας Ιωνίας – Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Τηλ. 2132000467
20. Δήμος Αχαρνών - [info@acharnes.gr](mailto:info@acharnes.gr) (Υπόψιν Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών)
21. Δήμος Ηρακλείου – Τεχνική Υπηρεσία [grammtv@heraklion.gr](mailto:grammtv@heraklion.gr)
22. Δήμος Μεταμορφώσεως – Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών [ty@metamorfossi.gr](mailto:ty@metamorfossi.gr)
23. Εθελοντές Πολιτικής Προστασίας Νέας Φιλαδέλφειας [ethelontesnf@gmail.com](mailto:ethelontesnf@gmail.com)

Εικόνα 1. Πρόσκληση για συγκρότηση δικτύου φορέων

## 2.2 Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων

Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας για τη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα καταρτίσει Σύμφωνο Συμμετοχής σε συνεργασία με το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ, ένα σχέδιο του οποίου παρατίθεται ακολούθως.

### 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 Ι.Χ. αυτοκινήτων και στην αύξηση των μετακινήσεων με περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης. Καταρτίζονται με σκοπό τη κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Τα ΣΒΑΚ στηρίζονται σε υφιστάμενης πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

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

Στο παρακάτω 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 καθ' όλη 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 είναι 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 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 Νέας Φιλαδέλφειας Νέας Χαλκηδόνας και σε συνεχή διαβούλευση με την Ομάδα Εργασίας του Δήμου 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 ισορροπία 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 η 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 καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Για κάθε νέο μέλος που εισέρχεται στο Δίκτυο Φορέων επικαιροποιείται ο πίνακας του Δικτύου στην κεντρική ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ.

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

- 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 δικτύων μεταφορών.
- Είναι προσιτές και στηρίζουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα τιμολόγησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας και στάθμευσης, λειτουργώντας δίκαια και αποδοτικά
- Προωθούν λύσεις ήπιας κινητικότητας, «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας», συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων (π.χ. διαμοιρασμός) και τις συνδυασμένες μεταφορές.
- 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 ΣΒΑΚ στην περιοχή παρέμβασης,
- β) συμμετέχουμε στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης ΣΒΑΚ 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 ΣΒΑΚ, υποβάλλοντας τις απόψεις μας κατά τον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

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 Χαλκηδόνας.

Για το Δήμο      Για τον Φορέα

Έως την υποβολή του παρόντος Παραδοτέου, το Σύμφωνο Συμμετοχής δεν έχει υπογραφεί από κανέναν φορέα.

### 2.3 Πλάνο συμμετοχής και διαβούλευσης

Η εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και στη λήψη αποφάσεων είναι ένα εξαιρετικά δύσκολο εγχείρημα.

Είναι εξαιρετικά σημαντική η εμπλοκή παραγόντων, όπως εκπροσώπων φορέων δημόσιας συγκοινωνίας, ιδιοκτητών γης και μεγάλων επιχειρήσεων στο κέντρο της εξεταζόμενης περιοχής, στελεχών δημόσιων φορέων υπερκείμενων του Δήμου, στελεχών περιφερειακών δημοτικών ενοτήτων, εκπροσώπων συλλόγων σχετικών με το περιβάλλον, τις μετακινήσεις και την ποιότητα ζωής στην πόλη, ενώσεων ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κ.λπ.

Η συμμετοχή, η συνδιαμόρφωση και η εν τέλει αποδοχή από αυτούς των στόχων του ΣΒΑΚ θα διευκολύνει πολύ τους σχεδιασμούς και την υλοποίηση, διότι γνωρίζουν πολλά ως προς τη λειτουργία της πόλης και έχουν τη δυνατότητα να επηρεάσουν θετικά την κοινή γνώμη.

Η προετοιμασία των εργαλείων και των δράσεων συμμετοχής του κοινού είναι κρίσιμη για να εξασφαλιστεί μελλοντικά μόνιμη επικοινωνία του Δήμου με τους πολίτες και τους φορείς για μία συνεχή προσπάθεια για την αλλαγή της λειτουργίας των δημόσιων χώρων του Δήμου επ' ωφελεία της βιώσιμης κινητικότητας. **Τα εργαλεία και οι δράσεις συμμετοχικού σχεδιασμού πραγματοποιούνται κατ' ουσίαν σε κάθε στάδιο υλοποίησης του ΣΒΑΚ.** Το σύνολο των δράσεων περιγράφεται παρακάτω ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο των οδηγιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ.

Για την καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, οι πολίτες είναι αυτοί που θα δώσουν τις βασικές πληροφορίες για τη λειτουργία του Δήμου μέσω διάφορων εργαλείων crowdsourcing, ερωτηματολογίων- που καταθέτουν τις συνθήκες των μετακινήσεών τους, τις απόψεις και τους προβληματισμούς τους για το θέμα των μεταφορών και μέσω των διαβουλεύσεων.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές, κυρίως κινητών τηλεφώνων, όπου οι χρήστες μπορούν να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες για το οδικό περιβάλλον, τις διαδρομές που κάνουν και να καταθέτουν απόψεις και προβλήματα για τα ζητήματα του οδικού χώρου.

Παράλληλα υπάρχουν εφαρμογές **crowdsensing**, όπως για παράδειγμα το google traffic όπου συλλέγει αυτόματα πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει τη συγκατάθεση του κατά την εγκατάσταση της εφαρμογής) και τις παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο.

Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω των ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω social media, όπου οι πολίτες μπορούν να απευθυνθούν άμεσα με Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική Αρχή.

Τα **ερωτηματολόγια** είναι ένας επίσης τρόπος για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα-στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΟΑΣΑ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, τροχαία κλπ.), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις

αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στο δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες του Δήμου. Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνήθειες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου και στη συνέχεια η περιγραφή των διαδρομών μετακίνησης (travel diaries).

Κατά τη **διαβούλευση** φορείς και πολίτες ενημερώνονται για τις αρχές βιώσιμης κινητικότητας ώστε να κατανοήσουν τη διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό και να μπορέσουν βάση καθημερινών τους εμπειριών να καταθέσουν πιο στοχευμένα τους προβληματισμούς του σχετικά με τις μεταφορές.

Η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε μία από τις προτάσεις ή προβληματισμούς προτείνονται λύσεις και καταγράφεται κατά πόσο θα είναι αποδεκτές από το κοινό.

Όλες τις παραπάνω πληροφορίες η Ομάδα Εργασίας τις συγκεντρώνει, τις επεξεργάζεται και τις αξιολογεί (κατά πόσο σχετίζεται η πληροφορία με το ΣΒΑΚ) και τις χρησιμοποιεί, μαζί με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (πχ γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) σαν βάση για να προτείνει τους σχεδιασμούς.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ η ομάδα Εργασίας οφείλει να ενημερώσει το κοινό, είτε μέσω εκδηλώσεων όπως είναι οι διαβουλεύσεις, είτε μέσω ενημερωτικών δελτίων, αλλά και μέσω ιστοτόπου, αποκλειστικά για το ΣΒΑΚ. Στο site αυτό αναρτώνται αρχικά πληροφορίες για το τί είναι το ΣΒΑΚ, με επεξηγήσεις για το κάθε βήμα και τις υποχρεώσεις του Δήμου για αυτό. Κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε να ενημερώνονται οι πολίτες και να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις, ώστε να μπορούν να συμμετέχουν στις συζητήσεις. Τέλος, στα τελευταία βήματα του ΣΒΑΚ θα αναρτηθεί το τελικό σχέδιο, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αλλά και ο προϋπολογισμός των έργων για τη διαφάνεια του σχεδίου.

Σε κάθε βήμα του ΣΒΑΚ, οι φορείς που έχουν συνάψει σύμφωνο συνεργασίας οφείλουν να ενημερώνονται από την Ομάδα Εργασίας και να συζητούν όλα τα σενάρια του σχεδιασμού. Με το σύμφωνο συμμετοχής δεσμεύονται να παρέχουν στην Ομάδα Εργασίας ό,τι πληροφορίες απαιτούνται για το σχεδιασμό και να προωθούν τις διάφορες δράσεις που υλοποιούνται ώστε να αυξάνεται η συμμετοχή του κοινού.

**Ειδικότερα στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας, η Ο.Ε. ΣΒΑΚ με τη συμβολή του αναδόχου- συμβούλου ανέπτυξε την παρακάτω μεθοδολογία με συγκεκριμένα εργαλεία (βλ. πίνακα παρακάτω) για την ολοκληρωμένη συμμετοχή φορέων και πολιτών.**

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών- προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνας σχετικά με

παραμέτρους που αφορούν και το ΣΒΑΚ.(διαθέσιμη στην ιστοσελίδα [ΚΑΤΑΘΕΣΗ ΙΔΕΩΝ | ΣΒΑΚ \(svakdimosfx.com\)](https://svakdimosfx.com))

2. Χρήση δεδομένων crowdsourcing όπου οι μετακινούμενοι στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps, Traffic, Strava κ.α. (μπορούν να σταλούν στην ιστοσελίδα [ΑΡΧΙΚΗ | ΣΒΑΚ \(svakdimosfx.com\)](https://svakdimosfx.com))
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξης του (σε εξέλιξη)
4. Επιτόπιες αυτοψίες- παρατηρήσεις συμποφοράς μετακινούμενων στο Δήμο
5. Ανάπτυξη ερωτηματολογίου έρευνας μετακινήσεων (προσβάσιμο εδώ: [ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ | ΣΒΑΚ \(svakdimosfx.com\)](https://svakdimosfx.com))
6. Συναντήσεις – διαβουλεύσεις συμμετοχικού σχεδιασμού: Αναμένονται να πραγματοποιηθούν συνολικά 3 διαβουλεύσεις. Η 1<sup>η</sup> θα αφορά την παρουσίαση της έννοιας του ΣΒΑΚ και των αποτελεσμάτων του παρόντος παραδοτέου από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, η 2<sup>η</sup> θα αφορά τα προτεινόμενα μέτρα και η 3<sup>η</sup> διαβούλευση θα περιλαμβάνει το οριστικό ΣΒΑΚ.

**Η παραπάνω μεθοδολογία με ανάλογο υλικό κρίνεται σκόπιμο να επαναλαμβάνεται κατά την ανασκόπηση – αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά την παρέλευση της πενταετίας.**

Η ιστοσελίδα δίνει επίσης τη δυνατότητα να ενημερωθεί το κοινό για το τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), να καταθέσει τις ιδέες του και να συμφωνήσει ή να διαφωνήσει με τις ήδη κατατεθειμένες ιδέες, καθώς και να απαντήσει – μέσω αναρτημένου ερωτηματολογίου- σε ζητήματα που αφορούν στην καθημερινότητα του, και στις μετακινήσεις του εντός των ορίων του Δήμου.

### 3. Διεξαγωγή διαβούλευσης

Την Τετάρτη 13 Δεκεμβρίου 2023 και ώρα 10:30 π.μ. διοργανώθηκε η πρώτη διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Στόχος της είναι η ενημέρωση φορέων και πολιτών για την έννοια του ΣΒΑΚ, τη σημασία του και την παρουσίαση των πρώτων συμπερασμάτων από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου. Ο τρόπος διαβούλευσης ήταν υβριδικός καθώς υπήρχε η δυνατότητα τόσο της δια ζώσης παρουσίας όσο και διαδικτυακά μέσω συνδέσμου.

Η πρόσκληση είναι διαθέσιμη στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και μέσω του συνδέσμου: [ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ | ΣΒΑΚ \(svakdimosfx.com\)](https://svakdimosfx.com).

Συμμετέχοντες στη διαβούλευση ήταν συνολικά 12 άτομα τα οποία αποτελούσαν μέλη της αναδόχου εταιρείας, μέλη της δημοτικής αρχής, εκπρόσωποι φορέων και πολίτες. Από τους φορείς παρόντες ήταν η Αττικό/Ελληνικό Μετρό Α.Ε και η ΣΤΑ.ΣΥ Α.Ε.

Τη διαβούλευση άνοιξε η Δ/ντρια της Τεχνικής Υπηρεσίας η οποία χαιρέτησε τους συμμετέχοντες, τους ευχαρίστησε για την παρουσία τους σε αυτό το βήμα του Δήμου και ανέφερε ότι χρόνος για απορίες/διατύπωση γνώμης θα δοθεί μετά το πέρας των παρουσιάσεων.

Τον λόγο πήρε ο κ. Θάνος Βλαστός, Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π., ο οποίος παρουσίασε τη σημασία των ΣΒΑΚ στη σύγχρονη κοινωνία. Η ομιλία ξεκίνησε με το γεγονός ότι ο πλανήτης επηρεάζεται άμεσα από την κλιματική κρίση. Για την αντιμετώπισή της, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει θέσει ως στόχο να περιορίσουμε τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα έως το 2030 και να οδηγηθούμε στην αποληγνιτοποίηση έως το 2050. Ο στόχος αυτός είναι πολύ φιλόδοξος για μια χώρα όπως η Ελλάδα αφού για να επιτευχθεί θα πρέπει να αλλάξει ριζικά η νοοτροπία των κατοίκων για τις μετακινήσεις τους. Είναι λοιπόν απαραίτητο και αποτελεί ανάγκη πλέον ο μετριασμός της κυκλοφορίας των ΙΧ και εφαρμογής μέτρων και πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας. Κάνοντας μια ιστορική διαδρομή, ο κ. καθηγητής επισήμαινε ότι έως το 1920, η χρονιά που πρωτοεμφανίστηκαν τα αυτοκίνητα, ο δρόμος ήταν διαθέσιμος στα κάρα, στον πεζό και στον ποδηλάτη ενώ στα επόμενα χρόνια το αυτοκίνητο συναντούσε εμπόδια στην μετακίνησή του. Ύστερα, η κίνηση των αυτοκινήτων διευκολύνθηκε, λόγω των πλεονεκτημάτων που διέθετε, με αποτέλεσμα η κίνηση των υπόλοιπων χρηστών του δημόσιου χώρου να περιορίζονταν ακόμα περισσότερο, φτάνοντας στο σήμερα όπου η κοινωνία είναι πλήρως εξαρτημένη από αυτό. Στόχος των ΣΒΑΚ είναι να δώσει τον χαμένο αυτό δημόσιο χώρο στον πεζό και στη δημόσια συγκοινωνία η οποία αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα καθιστώντας την ελαττωματική. Έτσι το ΣΒΑΚ πρέπει να αντιμετωπίσει το κοινωνικό-οικονομικό πλαίσιο του εκάστοτε Δήμου σε μια πόλη η οποία είναι ήδη χτισμένη. Στο εξωτερικό έχει εφαρμοστεί η περίπτωση των superblocs τα οποία δημιουργούνται με τη συνένωση Ο.Τ. κλείνοντας τους δρόμους γειτονιάς για τα αυτοκίνητα ή με χαμηλό όριο ταχύτητας με 10 km/h ή με 20 km/h. Ωστόσο, η στάθμευση αποτελεί ένα από τα πιο απαιτητικά ζητήματα που πρέπει να αντιμετωπιστεί καθώς η στάθμευση

παρά την οδό δεν δύναται να είναι χωρίς χρέωση πλέον. Δεν μπορεί ουσιαστικά να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση και να μην δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης. Στη συνέχεια παρουσιάστηκαν εικόνες από πόλεις του εξωτερικού οι οποίες έχουν εφαρμόσει οδούς ήπιας κυκλοφορίας, κυκλικούς κόμβους και ποδηλατοδρόμους με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις και κατακόρυφη σήμανση αναδεικνύοντας την ταυτότητα της πόλης.

Η διαβούλευση συνεχίστηκε με την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου από συνεργάτη της αναδόχου εταιρείας. Αρχικά, επισημάνθηκε ότι ο πληθυσμός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας σύμφωνα με τα προσωρινά δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το 2021 ανέρχεται σε 34.224 κατοίκους με σχετικά υψηλή πυκνότητα πληθυσμού (όπως προέκυψε από τα δεδομένα του 2011). Το μητροπολιτικό Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας και πλέον το Γήπεδο της Α.Ε.Κ το οποίο φιλοξενεί και το Μουσείο Προσφυγικού Ελληνισμού είναι σημαντικοί υπετροπικοί πόλοι έλξης και τοπόσημα του Δήμου. Το μεγαλύτερο ποσοστό του οδικού δικτύου καταλαμβάνεται από το τοπικό οδικό δίκτυο και συλλεκτήριες οδούς. Ωστόσο, οι πρωτεύουσες αρτηρίες που διατρέχουν το Δήμο δημιουργούν και προβλήματα διαμπερών ροών. Ως προς τα πλάτη οδοστρώματος του ιεραρχημένου οδικού δικτύου η μέση τιμή του ανήκει στην κατηγορία 5,50 – 7,50 μ. ενώ για τα πλάτη πεζοδρομίων το μεγαλύτερο ποσοστό τους κυμαίνεται από 0,1 - 1,0 μ. Αν ληφθεί υπόψη και η ποιότητα των πεζοδρομίων η οποία είναι χαμηλή σύμφωνα με τις επιτόπιες έρευνες, προκύπτει το συμπέρασμα ότι το επίπεδο προσβασιμότητας του Δήμου είναι χαμηλό. Υποδομές για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα εντοπίζονται στο βασικό οδικό δίκτυο (Λ. Δεκελείας, Σάββα Σταματιάδη κτλ.). Σε αρκετούς δρόμους του κέντρου παρατηρείται εκτενής κατάληψη πεζοδρομίου από εμπόδια, ενώ οι διαβάσεις είναι λίγες και σε πολλές περιπτώσεις δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές.

Ως προς τη στάθμευση, από τις επιτόπιες έρευνες, παρατηρήθηκε ότι η ανάγκη για ζήτηση είναι αυξημένη σε κεντρικές περιοχές, γεγονός που αποδεικνύεται και από τα υψηλά ποσοστά παράνομης στάθμευσης. Για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, λειτουργούν 68 φωτεινοί σηματοδότες οι οποίοι εντοπίζονται κυρίως επί της Λεωφ. Δεκελείας.

Για το δίκτυο ποδηλάτου, στην παρούσα φάση ο Δήμος δεν διαθέτει υποδομή. Ωστόσο, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι το μητροπολιτικό δίκτυο όπως προτείνεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής και το οποίο αναμένεται να κατασκευαστεί εντός 5ετίας, διέρχεται μέσα από τα όριά του αποτελώντας σημαντική ευκαιρία για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Επιπλέον το δίκτυο του ΟΑΣΑ έχει αρκετά καλή κάλυψη του Δήμου αλλά οι συχνότητες των δρομολογίων είναι αποθαρρυντικές για τους χρήστες. Σημαντική εξέλιξη είναι η μελλοντική δημιουργία γραμμής μετρό στην οποία ο Δήμος θα αποκτήσει ένα σταθμό μετρό ο οποίος θα αποσυμφορήσει μεγάλο μέρος της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Εξετάζοντας τα ποσοστά της χρήσης του ΙΧ από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού σε επιλεγμένους κόμβους αλλά και από 24ωρες μετρήσεις, επισημάνθηκε το υψηλό ποσοστό χρήσης του και σε συνδυασμό με τα ποσοστά τροχαίων συμβάντων κρίθηκε ότι ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας είναι ένας επιβαρυσμένος δήμος από άποψη κυκλοφορίας.

Τέλος, αναφέρθηκε ότι ο συμμετοχικός σχεδιασμός είναι απαιτούμενο εργαλείο του ΣΒΑΚ για να μπορέσει να αφουγκραστεί τις ανάγκες των πολιτών. Έτσι παρουσιάστηκε η επίσημη ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου μέσω της οποίας ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να καταθέτει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σχετικά με τις μετακινήσεις και τις ιδέες του για τη βελτίωση της κατάστασης καθώς επίσης και να συμπληρώσει το ερωτηματολόγιο που αφορά τις μετακινήσεις του.

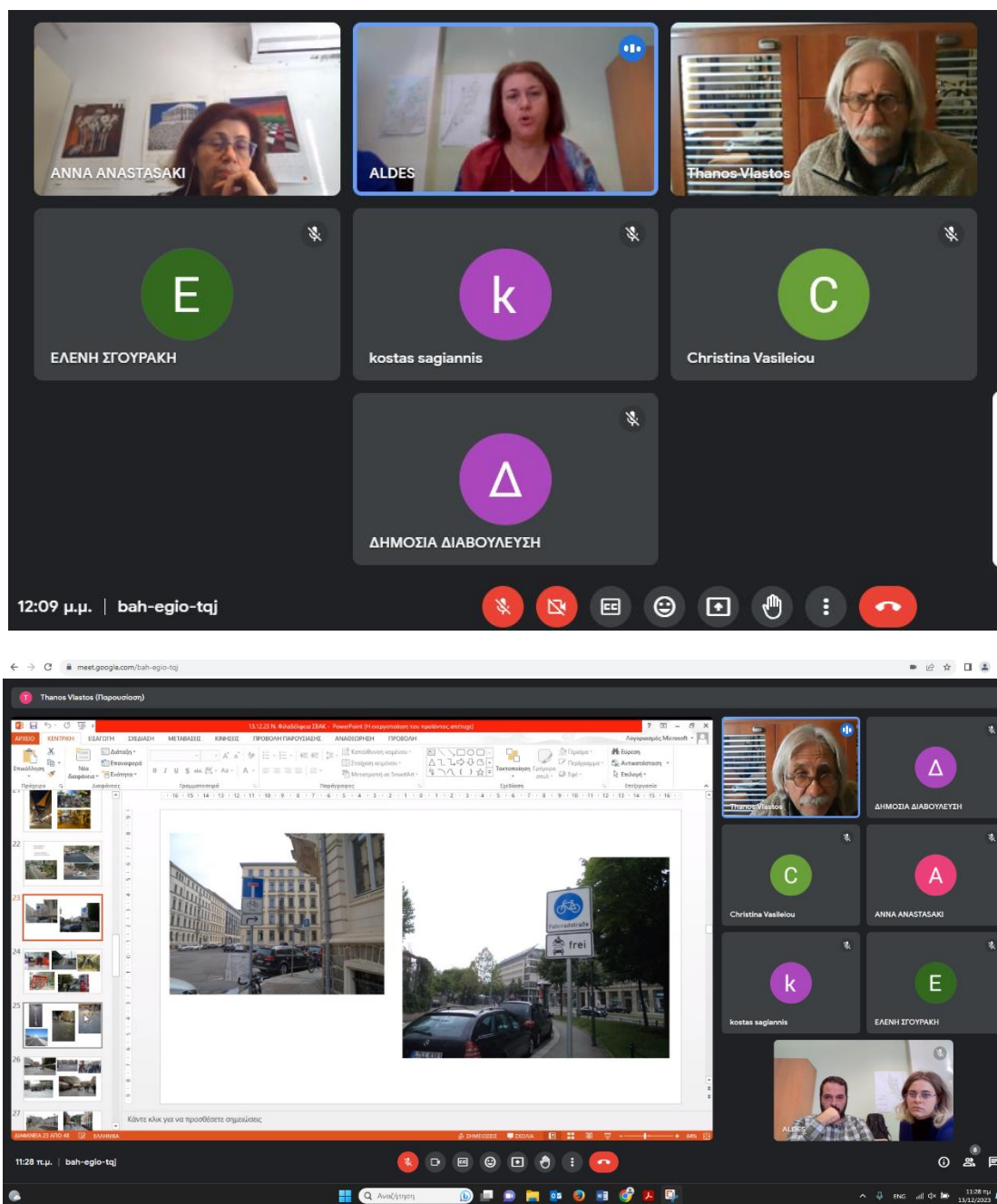
Στη συνέχεια τον λόγο πήρε η εκπρόσωπος της Αττικό/Ελληνικό Μετρό Α.Ε., η οποία ανέφερε τον προβληματισμό της ως προς την εφικτότητα υλοποίησης όλων αυτών των ΣΒΑΚ που έχουν σχεδιαστεί μιας και η νοοτροπία των Ελλήνων δεν φαίνεται να αλλάζει και απευθυνόμενη στον κ. Βλαστό ρώτησε αν όντως το πλαίσιο αυτό μπορεί να λειτουργήσει στη χώρα μας μέσω του συμμετοχικού σχεδιασμού. Ως προς την μελλοντική επέκταση της γραμμής προς τα δυτικά, το έργο είναι σε πρώιμο στάδιο.

Ο κ. Βλαστός τόνισε το ζήτημα αλλαγής νοοτροπίας εξαρτάται σε μεγάλο μέρος από τις προσπάθειες του Δήμου. Δεν έχουν γίνει βήματα προς αυτή την κατεύθυνση αφού ούτε στις διασταυρώσεις δεν έχουν οι πεζοί προτεραιότητα. Το πιο πιθανό είναι να πραγματοποιηθεί το ΣΒΑΚ αλλά να μην έχει αλλάξει τίποτα. Επίσης, υπάρχει σημαντική καθυστέρηση από το Υπουργείο για την έγκριση των ΣΒΑΚ, γεγονός που καθυστερούν τις υλοποιήσεις.

Ο εκπρόσωπος της ΣΤΑΣΥ Α.Ε. ανέφερε ότι έχει συμμετάσχει σε αρκετά ΣΒΑΚ με την Αττικό Μετρό και είναι δίπλα σε όλους τους Δήμους που έχουν εκπονήσει ΣΒΑΚ αλλά η υλοποίηση είναι διαφορετικό θέμα από αυτό του σχεδιασμού. Ως προς τους υφιστάμενους σταθμούς του ΗΣΑΠ, έχουν φρεσκαριστεί τα τελευταία χρόνια και το πιο σημαντικό είναι η συνύπαρξη των χρηστών, των ειδικών περιπτώσεων και των ποδηλάτων. Ειδικά για το θέμα των ποδηλάτων τόνισε ότι η Ελλάδα είναι πίσω για τον συνδυασμό της Δημόσιας Συγκοινωνίας με ποδήλατο. Με την μελλοντική επέκταση του μετρό θα δημιουργηθούν περαιτέρω προβλήματα στην μετακίνηση των ποδηλάτων και ειδικότερα στις ώρες αιχμής. Ωστόσο, είναι ανοιχτός ο φορέας σε προτάσεις ευχόμενος μια καλή συνεργασία.

Η συζήτηση έκλεισε με ευχαριστίες από τη Δ/ντρια της Τεχνικής Υπηρεσίας και ανανέωσε το ραντεβού για τις επόμενες εκδηλώσεις και διαβουλεύσεις.





Εικόνα 2. Στιγμιότυπα από τη διαβούλευση

## 4. Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.)

Στο παρόν Κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

### 4.1 Φυσιογνωμία περιοχής παρέμβασης

Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας προήλθε από τη συνένωση των καποδιστριακών Δήμων Νέας Φιλαδέλφειας και Νέας Χαλκηδόνας με την εφαρμογή του προγράμματος «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ» (Ν. 3852/2010). Ανήκει διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής και πιο συγκεκριμένα στην Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών. Τα όρια του καθορίζονται: βόρεια από το Δήμο Μεταμόρφωσης, βορειοδυτικά από το δήμο Αχαρνών, ανατολικά από το Δήμο Νέας Ιωνίας, νότια και νοτιοανατολικά από το Δήμο Αθηναίων και δυτικά από το Δήμο Αγίων Αναργύρων.



Εικόνα 3: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: [el.wikipedia.org](http://el.wikipedia.org))

Συνδέεται με το κέντρο των Αθηνών με δύο οδικούς άξονες. Έχει εύκολη πρόσβαση σε τρεις σταθμούς του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου (Σταθμοί «Πευκάκια», «Περισσός» και «Άνω Πατήσια»).

Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας είναι μέχρι και σήμερα ιδιαίτερα συνδεδεμένος με την Πρωτομαγιά και διοργανώνει εκδηλώσεις ανοιχτές για όλους τους κατοίκους του λεκανοπεδίου. Κομβική θέση στον ευρύτερη περιοχή κατέχει το Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας το οποίο αποτελεί τοπόσημο του Δήμου, υπερτοπικό πόλο έλξης και πνεύμονα πρασίνου για την ευρύτερη περιοχή. Τα

τελευταία χρόνια, μεγάλη ανάπτυξη γνωρίζει ο τομέας των επιχειρήσεων εστίασης και αναψυχής, κυρίως στο παραδοσιακό κέντρο της πόλης δηλαδή στον διατηρητέο παραδοσιακό οικισμό.

## 4.2 Πληθυσμιακά χαρακτηριστικά

Σύμφωνα με την πληθυσμιακή απογραφή του 2021 στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας κατοικούν 34.958 άτομα. Παρουσιάστηκε μείωση 1,68% σε σχέση με τον πληθυσμό της απογραφής 2011 (35.556 κάτοικοι). Σημειώνεται ότι η έκταση του Δήμου ανέρχεται στα 3,73 τετραγωνικά χιλιόμετρα.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η συνολικότερη εικόνα του πληθυσμού για τα έτη 2001-2021 ώστε να δημιουργηθεί μια συνολικότερη εικόνα των τάσεων που παρουσιάστηκαν και να γίνουν αντιληπτές οι μεταβολές των ανώτερων χωρικών επιπέδων.

**Πίνακας 1. Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2021 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2021)**

|                                                          | ΕΚΤΑΣΗ<br>(km <sup>2</sup> ) | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ<br>2021 | ΠΟΣΟΣΤΑ<br>ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ<br>ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ | ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ<br>ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ<br>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ | ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ<br>(κατ/km <sup>2</sup> ) |
|----------------------------------------------------------|------------------------------|-------------------|------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------|
| ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ                                             | 131.957                      | 10.482.487        |                                    |                                          | 79,44                               |
| ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ<br>ΑΤΤΙΚΗΣ                                    | 3.808                        | 3.814.064         | 36,39%                             |                                          | 1.001,59                            |
| Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ<br>ΑΤΤΙΚΗΣ                               | 1.513                        | 518.755           | 4,95%                              | 13,60%                                   | 342,87                              |
| Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ<br>ΑΤΤΙΚΗΣ                                  | 1.004                        | 165.540           | 1,58%                              | 4,34%                                    | 164,88                              |
| Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ                                            | 50,42                        | 448.051           | 4,27%                              | 11,75%                                   | 8.886,37                            |
| Π.Ε. ΝΗΣΩΝ                                               | 878,9                        | 70.005            | 0,68%                              | 1,84%                                    | 79,65                               |
| Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ<br>ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ                           | 87,4                         | 1.002.212         | 9,56%                              | 26,28%                                   | 11.466,96                           |
| Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ<br>ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ                             | 140,7                        | 601.163           | 5,73%                              | 15,76%                                   | 4.272,66                            |
| Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ<br>ΑΘΗΝΩΝ                              | 69,4                         | 529.455           | 5,05%                              | 13,88%                                   | 7.629,03                            |
| Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ<br>ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ                             | 66,7                         | 478.883           | 4,57%                              | 12,56%                                   | 7.179,66                            |
| <b>ΔΗΜΟΣ ΝΕΑΣ<br/>ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ –<br/>ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ</b> | <b>3,73</b>                  | <b>34.958</b>     | <b>0,33%</b>                       | <b>0,92%</b>                             | <b>9.372,11</b>                     |

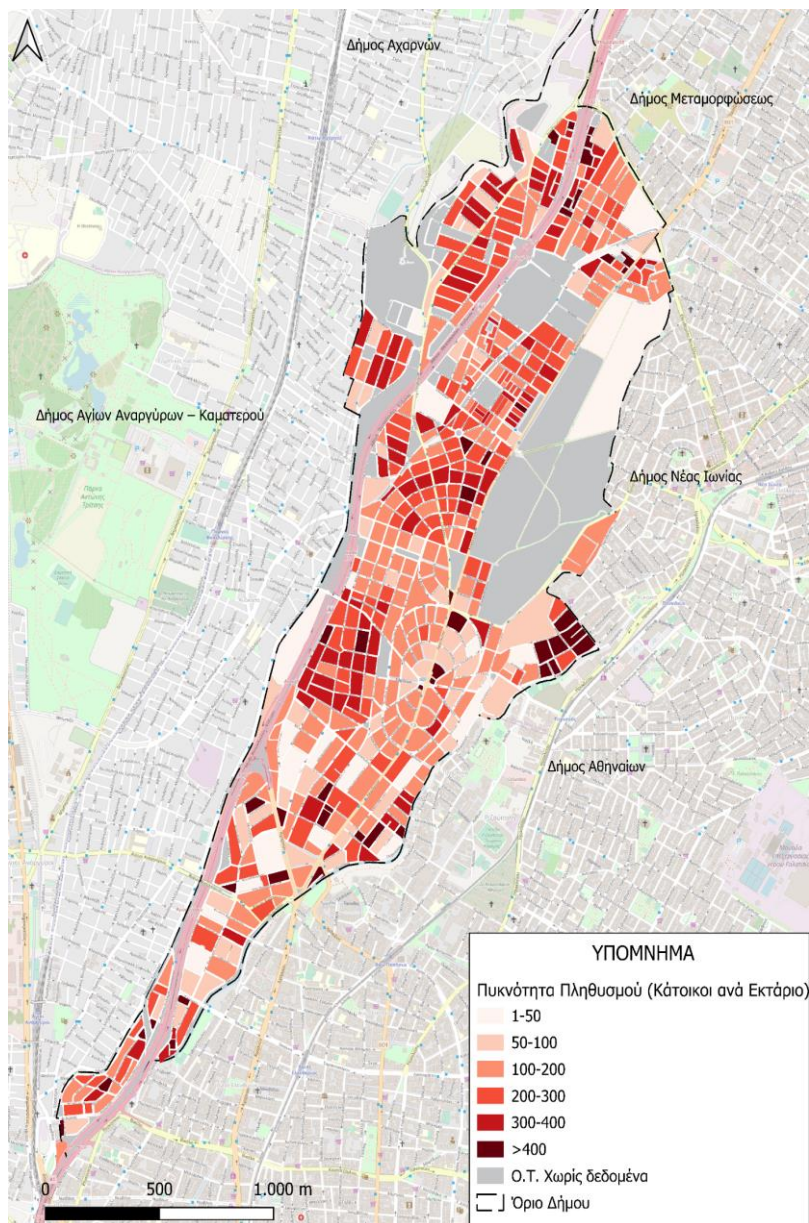
Αναφορικά με τις πληθυσμιακές μεταβολές του Δήμου που συνοψίζονται στον παρακάτω πίνακα, από το 2001 έως το 2021 παρουσιάστηκε μια αξιοσημείωτη αύξηση του πληθυσμού, σε αντίθεση με το σύνολο της Χώρας, της Περιφέρειας και της Περιφερειακής Ενότητας οι οποίες εμφάνισαν φθίνουσα τάση. Την επόμενη δεκαετία ακολούθησε πτώση για τον πληθυσμό του Δήμου της τάξης του 1,68% ακολουθώντας την συνεχιζόμενη φθίνουσα πορεία των ανωτέρω χωρικών επιπέδων.

**Πίνακας 2. Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών και Δ. Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2001, 2011, 2021)**

| ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ                                   | ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ |               |               | ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ |               |              |
|--------------------------------------------------|-------------------|---------------|---------------|--------------------|---------------|--------------|
|                                                  | 2001              | 2011          | 2021          | 2001-2011          | 2011-2021     | 2001-2021    |
| <b>Σύνολο Χώρας</b>                              | 10.934.097        | 10.816.286    | 10.482.487    | -1,08%             | -3,09%        | -4,13%       |
| <b>Περιφέρεια Αττικής</b>                        | 3.894.573         | 3.828.434     | 3.814.064     | -1,70%             | -0,38%        | -2,07%       |
| <b>Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών</b>               | 1.112.133         | 1.029.520     | 1.002.212     | -7,43%             | -2,65%        | -9,88%       |
| <b>Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας</b> | <b>34.224</b>     | <b>35.556</b> | <b>34.958</b> | <b>3,89%</b>       | <b>-1,68%</b> | <b>2,14%</b> |

Στην παρακάτω εικόνα απεικονίζεται η πυκνότητα πληθυσμού του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛ.ΣΤΑΤ για το 2011, καθώς στην παρούσα φάση δεν υπάρχουν επικαιροποιημένα στοιχεία από την απογραφή του 2021. Ως προς την χωρική κατανομή, η Νέα Φιλαδέλφεια είναι πιο πυκνοκατοικημένη συγκριτικά με τη Νέα Χαλκηδόνα. Η συγκέντρωση αυτή υπάρχει στο κέντρο του Δήμου και προς το βόρειο τμήμα.





Εικόνα 4. Πυκνότητα Πληθυσμού, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛΣΤΑΤ

#### Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Φύλου

Προχωρώντας με την διερεύνηση της φυλετικής κατανομής του πληθυσμού και εστιάζοντας στα τελευταία απογραφικά δεδομένα, παρατηρείται ότι σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης οι γυναίκες έχουν σχεδόν τα ίδια ποσοστά συγκριτικά με στους άνδρες.

Πίνακας 3. Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2021) (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2021)

| 2021               |           |       |           |       |
|--------------------|-----------|-------|-----------|-------|
| ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ     | ΑΡΡΕΝΕΣ   | %     | ΘΗΛΕΙΣ    | %     |
| Σύνολο Χώρας       | 5.125.977 | 48,9% | 5.356.510 | 51,1% |
| Περιφέρεια Αττικής | 1.837.343 | 48,2% | 1.976.721 | 51,8% |

|                                           |         |        |         |        |
|-------------------------------------------|---------|--------|---------|--------|
| Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών               | 480.844 | 48%    | 521.368 | 52%    |
| Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας | 16.809  | 48,08% | 18.149  | 51,92% |

#### Ποσοστά ιδιοκτησίας Ι.Χ. και θέσεων στάθμευσης

Στο σημείο αυτό, ιδιαίτερα χρήσιμη είναι η μελέτη των ποσοστών ιδιοκτησίας Ι.Χ. αλλά και θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό προκειμένου να δημιουργηθεί μια πληρέστερη εικόνα για το μεταφορικό σύστημα της περιοχής και τους τρόπους μετακίνησης των κατοίκων.

**Πίνακας 4. Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)**

| 2011                                  |                    |                                    |        |               |        |
|---------------------------------------|--------------------|------------------------------------|--------|---------------|--------|
| Χωρικό Επίπεδο                        | Σύνολο νοικοκυριών | Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων |        |               |        |
|                                       |                    | 0 αυτοκίνητα                       | %      | 1+ αυτοκίνητο | %      |
| Σύνολο χώρας                          | 4.134.540          | 1.255.683                          | 30,37% | 2.878.857     | 59,63% |
| Περιφέρεια Αττικής                    | 1.512.097          | 449.773                            | 29,74% | 1.062.324     | 70,26% |
| Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών           | 450.110            | 188.526                            | 41,88% | 261.584       | 58,12% |
| Δήμος Ν. Φιλαδέλφειας - Ν. Χαλκηδόνας | 14.365             | 4.200                              | 29,23% | 10.165        | 70,77% |
| Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της χώρας    | 0,35%              | 0,33%                              |        | 0,35%         |        |
| Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της Π.Ε.     | 15,41%             | 19,78%                             |        | 14,72%        |        |

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι τα νοικοκυριά με τουλάχιστον 1 Ι.Χ. στην διάθεσή τους αποτελούν την πλειοψηφία. Σειρά έχει η μελέτη των θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό, η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί. Συνδυάζοντας τα αποτελέσματα της κατοχή οχήματος και του γεγονότος ότι το 72% του πληθυσμού δεν διαθέτει θέση στάθμευσης, αναδεικνύει ένα σημαντικό πρόβλημα του Δήμου ως προς τη ζήτηση για στάθμευση η οποία δεν αφορά μόνο το κέντρο αλλά όλη την έκταση του.

**Πίνακας 5. Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011)**

| Χωρικό Επίπεδο | Σύνολο νοικοκυριών | Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης |   |                       |   |
|----------------|--------------------|-----------------------------------|---|-----------------------|---|
|                |                    | 0 θέσεις στάθμευσης               | % | 1 + θέσεις στάθμευσης | % |

|                                       |           |           |        |           |        |
|---------------------------------------|-----------|-----------|--------|-----------|--------|
| Σύνολο χώρας                          | 4.134.540 | 2.727.304 | 65,96% | 1.407.236 | 34,04% |
| Περιφέρεια Αττικής                    | 1.512.097 | 963.422   | 63,71% | 120.259   | 7,95%  |
| Π.Ε. Κεντρικού Τομέα Αθηνών           | 450.110   | 356.909   | 79,29% | 93.201    | 20,71% |
| Δήμος Ν. Φιλαδέλφειας - Ν. Χαλκηδόνας | 14.365    | 10.375    | 72,22% | 3.990     | 27,78% |

### 4.3 Υφιστάμενες χρήσεις γης – πόλοι ενδιαφέροντος – τοπόσημα – ειδικές χρήσεις

#### 4.3.1 Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος

##### Μουσείο Μικρασιατικού Ελληνισμού - Παγκόσμιο Πολιτιστικό Ίδρυμα Ελληνισμού της Διασποράς (Π.Π.Ι.Ε.Δ)

Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας οδηγήθηκε στην ίδρυση του Παγκοσμίου Πολιτιστικού Ιδρύματος του Ελληνισμού της Διασποράς από την ανάγκη για αμφίδρομη επικοινωνία των Ελλήνων του εξωτερικού με τους Έλληνες του Ελλαδικού χώρου, μέσα από κοινές δράσεις. Με ευαισθησία στο θέμα της αποδημίας, οργανώθηκε η λειτουργία του Ιδρύματος, το έργο του οποίου ενδιαφέρει κάθε απόδημο Έλληνα. Με έδρα τη Νέα Φιλαδέλφεια, μια πόλη που ιστορικά στήθηκε από ξεριζωμένους Έλληνες της Μικράς Ασίας.

Το Π.Π.Ι.Ε.Δ. και το Μουσείο Μικρασιατικού Ελληνισμού στεγάζονται σε κτίριο, που συνδυάζει νεοκλασικά και μοντέρνα στοιχεία, όπως διαμορφώθηκε με επέμβαση σε προϋπάρχον κτίσμα Δεξαμενής και βρίσκεται στη συμβολή των οδών Ατταλείας 2 και Δεκελείας 152, του οποίου την έναρξη εργασιών ανάπλασης εγκαινίασε στις 23 Μαΐου 1999, ο Οικουμενικός Πατριάρχης κ. κ. Βαρθολομαίος.

Το κτίριο ανταποκρίνεται στο περιβάλλον του (υπαίθριος χώρος- Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας) και στις ανάγκες του σύγχρονου χρήστη (άνετοι χώροι, κλιματιζόμενοι, εξοπλισμένοι με σύγχρονα τεχνολογικά μέσα – συστήματα πυρανίχνευσης και πυρασφάλειας, προσπελάσιμο σε ΑΜΕΑ κ.λ.π.).

#### 4.3.2 Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος

##### Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας

Το Άλσος της Νέας Φιλαδέλφειας αποτελεί σημαντικό πνεύμονα πρασίνου για την πόλη της Αθήνας και στο οποίο βρίσκουν προσωρινό ή μόνιμο καταφύγιο πολλά είδη της άγριας ζωής. Απλώνεται σε 420 στρέμματα και δεν αποτελεί υπόλειμμα παλιότερου φυσικού τοπίου. Άρχισε να δημιουργείται σταδιακά από το 1914 με δεντροφυτεύσεις στον ήρεμο λόφο δίπλα από το ρέμα του Ποδονίφτη. Το 1914 έγινε η πρώτη επίσημη δεντροφύτευση του τότε γυμνού λόφου. Κατά την διάρκεια του πολέμου το Άλσος υπέστη καταστροφές και το 1948 πραγματοποιήθηκε νέα αναδάσωση. Οι τελευταίες μεγάλες δεντροφυτεύσεις έγιναν τις χρονιές 1994 & 1995, ενώ σε μικρότερη κλίμακα γίνονται μέχρι

σήμερα (περίπου κάθε χρόνο). Στις 29 Φεβρουαρίου 1956 εγκρίθηκε η κατασκευή Λίμνης που ολοκληρώθηκε το 1966 και στις 19 Ιουνίου 1959 εγκρίθηκε η περίφραξή του. Στις 26 Μαρτίου 1959 θεμελιώθηκε ο Δημοτικός Κινηματογράφος που βρίσκεται στην είσοδο του Αλσους. Το 1976, με τροποποιήσεις του ρυμοτομικού σχεδίου, έγινε στο χώρο της λίμνης Τουριστικό Περίπτερο, ενώ το 1956 εγκαταστάθηκε μέσα στο Αλσος Μετεωρολογικός Σταθμός (Υπηρεσία ΕΜΥ). Από το 1955 άρχισε η συγκέντρωση ζώων και πτηνών και λειτούργησε υποτυπώδης Ζωολογικός Κήπος. Στις 25 Μαΐου 1986 έγιναν τα εγκαίνια του ζωολογικού κήπου που λειτούργησε μέχρι το 1995. Από τις 17 Οκτωβρίου 1995 αρχίζει η μεταφορά των αρκούδων στο φυσικό τους περιβάλλον (Περιβαλλοντικό Κέντρο “Αρκτούρος”, στο Νυμφαίο της Φλώρινας), στις 20 Μαΐου 1996 η απομάκρυνση των άγριων ζώων, που ολοκληρώνεται στις 16 Ιανουαρίου 1997 με την απομάκρυνση του τελευταίου λιονταριού, και από τότε παύει η λειτουργία του ζωολογικού κήπου για άγρια ζώα.

### **Γήπεδο ΑΕΚ «ΟΡΑΡ Arena - Αγιά Σοφιά»**

Η ΟΡΑΡ Arena είναι στάδιο ποδοσφαίρου και έδρα της ποδοσφαιρικής ομάδας της Αθλητικής Ένωσης Κωνσταντινουπόλεως. Βρίσκεται στο νότιο άκρο του άλσους Νέας Φιλαδέλφειας στην ομώνυμη περιοχή, στο ίδιο ακριβώς σημείο που βρισκόταν το παλιό γήπεδο της ομάδας έως το 2003. Η κατασκευή του ολοκληρώθηκε το 2022 και έχει συνολική χωρητικότητα 31.100 θέσεων που φτάνει τις 32.500 με τις σουίτες. Εγκαινιάστηκε στις 30 Σεπτεμβρίου 2022.

Το εξωτερικό του γηπέδου είναι αμυδρώς επηρεασμένο από τα Θεοδοσιανά τείχη, με εμφάνιση που θυμίζει κάστρο. Η επιφάνειά του είναι καλυμμένη από φυσικό χλοοτάπητα και διαθέτει δύο πίνακες αποτελεσμάτων LED υψηλής ευκρίνειας. Έχει ύψος 27 μέτρων από τη κορυφή των κερκίδων και 30 μέτρων από το σκέπαστρο. Διαθέτει τέσσερις προεξέχοντες τσιμεντένιους πυλώνες σε κάθε γωνία του, 40 μέτρα σε ύψος συνολικά.

Η ΟΡΑΡ Arena διαθέτει σύγχρονα αποδυτήρια, μπουτίκ, χώρο δεξιώσεων, εστιατόριο/ bar, κυλικεία, πρότυπο πρακτορείο ΟΠΑΠ, καθώς και καφετέρεια εμπνευσμένη από τη πολιτική κουλτούρα στη πλατεία Αγίας Τριάδος, ακριβώς έξω από το νότιο πέταλο. Ταυτόχρονα έχουν γίνει προσπάθειες ώστε το γήπεδο να λειτουργήσει σαν χώρος μνήμης της Μικρασιατικής ιστορίας και πολιτισμού. Για αυτόν τον λόγο εντός του λειτουργεί παραδοσιακό κουρείο και στιλβωτήριο (γυάλισμα παπουτσιών), χαμάμ, καθώς και δύο μουσεία που αναμένεται να ανοίξουν προσεχώς, το ένα αφιερωμένο στην ιστορία της ΑΕΚ και το άλλο στην ιστορία του Προσφυγικού Ελληνισμού. Τέλος το γήπεδο διαθέτει μικρή εκκλησία με το ίδιο όνομα, αφιερωμένη στον Λουκά Μπάρλο, πρώην πρόεδρο και μεγάλο ευεργέτη της ομάδας.

Παράλληλα με το γήπεδο έγιναν σημαντικά έργα υποδομής ώστε να εξυπηρετηθούν οι θεατές αλλά και η ομαλή ζωή των κατοίκων της συνοικίας, με κυριότερο την υπογειοποίηση μεγάλου τμήματος της οδού Πατριάρχου Κωνσταντίνου και Φωκών και τη παράλληλη διαμόρφωση του πάνω χώρου σε πλατεία. Υπογείως του γηπέδου κατασκευάστηκε χώρος στάθμευσης χωρητικότητας περίπου 500 οχημάτων.



Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται τα σημεία ενδιαφέροντος της ολόκληρης της περιοχής.

#### 4.3.3 Χρήσεις Εμπορίου

Όπως φαίνεται και στις παραπάνω απεικονίσεις, αυτή, αν και σε γενικές γραμμές υπάρχει διάσπαρτη σε όλη την έκτασή του Δήμου, σε ορισμένα τμήματα εντοπίζεται με μεγαλύτερη πυκνότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται μεγάλη ένταση της εμπορικής χρήσης κατά μήκος του κυριότερου οδικού αξόνα του Δήμου, δηλαδή της Λεωφόρος Δεκελείας. Αναφορικά με τις λαϊκές αγορές του Δήμου, αυτές λειτουργούν στις περιοχές:

Νέα Φιλαδέλφεια, κάθε Τρίτη:

A. Κεντρική Λαϊκή: Εκ περιτροπής, 6 μήνες (τους χειμερινούς) επί της οδού Σάββα Σταματιάδη σε όλο το μήκος της και άλλους 6 (θερινούς) επί της οδού Επταλόφου, ομοίως σε όλο το μήκος της.

B. Λαϊκή αγορά: Στην βόρεια πλευρά της πόλης εκ περιτροπής 6 μήνες (χειμερινούς) στην συνοικία της Αγ. Μαρίνας και άλλους 6 μήνες στην συνοικία των Απομάχων επί της οδού Φλέμινγκ.

Νέα Χαλκηδόνα, κάθε Σάββατο:

Μικρή Λαϊκή Αγορά: Δεκέμβριο με Ιούνιο λειτουργεί στην 700 Θεσπιών από Δερβενακίων μέχρι Κ. Παλαμά και Ιούνιο με Δεκέμβριο 700 Θεσπιών από Δερβενακίων μέχρι Γρ. Λαμπράκη.

#### 4.3.4 Εκπαίδευση

Αναφορικά με τις δομές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας λειτουργούν 12 νηπιαγωγεία και 10 δημοτικά σχολεία. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι δημόσιες δομές πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης:

**Πίνακας 6. Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης**

| Ονομασία Νηπιαγωγείου          | Διεύθυνση          |
|--------------------------------|--------------------|
| 1ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Εφέσου & Ν.Τρυπιά  |
| 2ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Σμύρνης 38-40      |
| 3ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Μοσχονησίων 16     |
| 4ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Κανάρη 6           |
| 5ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Νικηταρά 24        |
| 6ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Λαχανά 1-3         |
| 7ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Παπανικολή Πάροδος |
| 8ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Πελασγών 24        |
| 9ο Νηπιαγωγείο Ν. Φιλαδέλφειας | Μαιάνδρου 85       |
| 1ο Νηπιαγωγείο Ν. Χαλκηδόνας   | Γρηγορίου Ε' 1     |
| 2ο Νηπιαγωγείο Ν. Χαλκηδόνας   | Αγ.Αναργύρων 2     |

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| 3ο Νηπιαγωγείο Ν. Χαλκηδόνος | 64Α & Κάλβου |
|------------------------------|--------------|

| Ονομασία Δομής Δημοτικής Εκπαίδευσης | Διεύθυνση          |
|--------------------------------------|--------------------|
| 1ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Επταλόφου 10       |
| 2ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Εφέσου & Τρυπιά 1  |
| 3ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Γράμμου 2          |
| 4ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Λαχανά 1-3         |
| 5ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Νικηταρά 28        |
| 6ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Πελασγών 16        |
| 7ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Παπανικολή Πάροδος |
| 8ο Δημοτικό Ν. Φιλαδέλφειας          | Μαιάνδρου 85       |
| 1ο Δημοτικό Ν. Χαλκηδόνος            | Γρηγορίου Ε1       |
| 2ο Δημοτικό Ν. Χαλκηδόνος            | Αγ. Αναργύρων 2    |

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση εξυπηρετείται από 5 γυμνάσια, 4 λύκεια και 5 ΕΠΑΛ. Ο πίνακας με τις αντίστοιχες υποδομές παρουσιάζεται παρακάτω:

**Πίνακας 7. Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης**

| Ονομασία Γυμνασίου     | Διεύθυνση               |
|------------------------|-------------------------|
| 1ο Γυμνάσιο            | Ν. Τρυπιά 47            |
| 2ο Γυμνάσιο            | Τρωάδος 37              |
| 3ο Γυμνάσιο            | Ιαπωνίδου 22            |
| 4ο Γυμνάσιο            | Θεσσαλονίκης και Λαχανά |
| Γυμνάσιο Ν. Χαλκηδόνος | Σολωμού και Πεταλά      |

| Ονομασία Λυκείου          | Διεύθυνση                      |
|---------------------------|--------------------------------|
| 1ο Λύκειο                 | Ν. Τρυπιά 47                   |
| 2ο Λύκειο Ν. Φιλαδέλφειας | Τρωάδος 37                     |
| 3ο Λύκειο                 | Μωραϊτίνη και Ν. Πλαστήρα      |
| Λύκειο Ν. Χαλκηδόνος      | Μαρίνου Αντύπα 1 και Πεταλά 73 |
| ΕΠΑΛ                      | Θεσσαλονίκης και Λαχανά        |
| 1ο ΕΠΑΛ Ν. Φιλαδέλφειας   | Λαχανά 7                       |
| 2ο ΕΠΑΛ Ν. Φιλαδέλφειας   | Λαχανά 7                       |
| 3ο ΕΠΑΛ Ν. Φιλαδέλφειας   | Λαχανά 7                       |

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| 5ο ΕΠΑΛ Ν. Φιλαδέλφειας | Λαχανά 7 |
|-------------------------|----------|

#### 4.3.5 Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας

Για τον τομέα της Πρόνοιας – Υγείας, ο Δήμος διαθέτει βρεφονηπιακούς και παιδικούς σταθμούς, τρία Κέντρα Απασχόλησης Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η) και διάφορα κέντρα υποστήριξης που αφορούν είτε την στήριξη σε παιδιά και οικογένειες είτε σε ευαίσθητες κοινωνικές ομάδες. Αυτά παρουσιάζονται παρακάτω:

**Πίνακας 8. Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας**

| Ονομασία Παιδικών / Βρεφονηπιακών Σταθμών          | Διεύθυνση               |
|----------------------------------------------------|-------------------------|
| Βρεφικός Σταθμός Κοινωφελούς Επιχείρησης του Δήμου | Κρυστάλλη 24 και Πεταλά |
| 1ος Παιδικός Σταθμός                               | Σμύρνης 11              |
| 2ος Παιδικός Σταθμός                               | Μαιάνδρου 113           |
| 3ος Παιδικός Σταθμός                               | Νικηταρά και Μιαούλη    |
| 4ος Παιδικός Σταθμός                               | Κρυστάλλη 24 και Πετάλα |
| 5ος Παιδικός Σταθμός                               | Κάλβου και Κηφισού 64Α  |

Στο Δήμο λειτουργεί η δομή του ΚΗΦΗ που έχει τη δυνατότητα να παρέχει φροντίδα σε 25 άτομα τρίτης ηλικίας, ημερησίως καθώς και το Κοινωνικό Εστιατόριο Του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Εντός των ορίων του Δήμου λειτουργεί το Κέντρο Υγείας Νέας Φιλαδέλφειας, το Κοινωνικό Ιατρείο Νέας Φιλαδέλφειας, το ΤΟΜΥ και η Ιατρική Φροντίδα. Οι παραπάνω δομές συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

**Πίνακας 9. Δομές Υγείας - Πρόνοιας**

| Δομές Υγείας - Πρόνοιας             | Διεύθυνση                |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Κέντρο Υγείας Νέας Φιλαδέλφειας     | Μηδείας 10               |
| Κοινωνικό Ιατρείο Νέας Φιλαδέλφειας | Βενιζέλου Ελευθερίου 131 |
| ΤΟΜΥ                                | Σαρανταπόρου 21          |
| Ιατρική Φροντίδα                    | Λεωφ. Δεκελείας 64       |

#### 4.3.6 Αθλητισμός

Ιδιαίτερα σημαντική είναι η δράση του Δήμου και στον τομέα του Αθλητισμού. Οι βασικές αθλητικές εγκαταστάσεις και χώροι άθλησης εντός των ορίων του Δήμου παρουσιάζονται παρακάτω:

**Πίνακας 10. Υποδομές Αθλητισμού**

| Υποδομές Αθλητισμού                     | Οδός                |
|-----------------------------------------|---------------------|
| Γήπεδο ΑΕΚ «ΟΡΑΡ Arena - Αγιά Σοφιά»    | Φωκών 11            |
| Κλειστό Γυμναστήριο Ζαχαρίας Αλεξάνδρου | Νικ, Τρυπιά 31      |
| Γήπεδο ποδοσφαίρου Αττάλου              | Λεωφ. Δεκελείας 177 |

Παράλληλα, καταγράφονται μικροί και διάσπαρτοι αθλητικοί χώροι, επιπέδου γειτονιάς, επίσης οι χώροι άθλησης (γήπεδα κ.λ.π.) που είναι εγκατεστημένοι στα Σχολεία, καθώς και μια σειρά ανοικτών αθλητικών εγκαταστάσεων μέσα στο Άλσος.

#### 4.3.7 Κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι - Χώροι Αναψυχής - Πολιτισμός

Όπως έχει ήδη αναλυθεί στην ενότητα «Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης», ο κύριος ελεύθερος χώρος στον οποίο συγκεντρώνονται και πολλές χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού είναι το Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας.

Οι χώροι πολιτισμού, δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, περιγράφονται αναλυτικά στα προηγούμενα. Στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, εντοπίζονται συνολικά είκοσι οχτώ (28) πλατείες, όπως καταγράφονται στον ακόλουθο πίνακα.

**Πίνακας 11.Πλατείες**

| Α/Α | ΟΝΟΜΑ                                        | ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ                                     |
|-----|----------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ                        | ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ & ΠΑΛ. ΠΑΤΡΩΝ ΓΕΡΜΑΝΟΥ          |
| 2   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ                           | ΠΛ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 20, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 3   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ                           | ΠΛ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 20, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 4   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ                           | ΠΛ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 20, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 5   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ                           | ΠΛ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 20, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 6   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΩΝ ΚΑΙ ΑΛΗΣΜΟΝΗΤΩΝ ΠΑΤΡΙΔΩΝ | ΛΕΩΦ. ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ & ΑΔΕΡΦΩΝ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ           |
| 7   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΥΘΗΡΩΝ                              | ΣΤΡ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ & ΣΟΦΟΥΛΗ                    |
| 8   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ                          | ΑΡΚΑΔΙΑΣ & ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ  |
| 9   | ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΠΑΛΟΠΟΥΛΟΥ                          | ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑΣ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ   |
| 10  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΡΥΣΑΛΛΙΔΑΣ                          | ΧΡΥΣΑΛΛΙΔΟΣ & ΜΕΣΣΗΝΗΣ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ         |
| 11  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ ΣΕΡΒΙΑΣ                   | ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ & Θ. ΠΕΤΑΛΑ                       |
| 12  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ                   | ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ 9, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ                 |
| 13  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΛΥΜΠΙΟΝΙΚΩΝ (ΚΡΗΤΗΣ)                | ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ & ΚΡΗΤΗΣ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ            |
| 14  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ                           | ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ & ΠΑΛΑΜΑ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ            |
| 15  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ                   | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ & ΕΦΕΣΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ  |
| 16  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ                             | ΚΑΡΔΙΤΗΣ & ΛΕΩΦ. ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ   |
| 17  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΙΡΗΝΗΣ                              | ΛΕΩΦ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ & ΣΟΥΛΙΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ |
| 18  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΔΙΑΚΟΥ                     | ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ & ΜΑΙΑΝΔΡΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ        |
| 19  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΣΙΜΗ                               | ΜΙΛΗΤΟΥ & ΙΑΣΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ              |
| 20  | ΠΛΑΤΕΙΑ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ                       | ΠΑΝΟΡΜΟΥ & ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 21  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΙΑΟΥΛΗ                              | ΜΙΑΟΥΛΗ & ΚΡΕΣΤΑΙΝΗΣ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 22  | ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ ΑΙΤΩΛΟΥ                  | 38.050097288503686, 23.742361551384874        |

|    |                            |                                                             |
|----|----------------------------|-------------------------------------------------------------|
| 23 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΥΨΗΛΑΝΤΗ | ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ & ΝΕΣΤΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ                        |
| 24 | ΠΛΑΤΕΙΑ 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ       | 25ης ΜΑΡΤΙΟΥ & ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ                |
| 25 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ | ΛΕΩΦ. ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ & ΣΤΡΑΤΑΡΧΟΥ ΑΛΕΞ. ΠΑΠΑΓΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ |
| 26 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΑΡΝΑΛΗ            | ΚΥΠΡΙΩΝ ΑΓΩΝΙΣΤΩΝ & ΣΑΡΑΝΤΟΓΛΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ            |
| 27 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΓΕΩΡ. ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ    | ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ & ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑΣ                                     |
| 28 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ        | ΛΕΩΦ. ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ & ΓΡ. ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΥ                            |

Στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, εντοπίζονται συνολικά είκοσι (20) παιδικές χαρές, όπως αποτυπώνονται στον ακόλουθο πίνακα.

**Πίνακας 12. Παιδικές Χαρές**

| Α/Α | ΕΠΩΝΥΜΙΑ                                 | ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ                |
|-----|------------------------------------------|------------------------------------|
| 1   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΧΡΥΣΑΛΛΙΔΟΣ        | ΧΡΥΣΑΛΛΙΔΟΣ & ΜΕΣΣΗΝΗΣ, ΝΕΑ        |
| 2   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΑΡΚΟΥ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ           | ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 5, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ  |
| 3   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΟΔΟΥ ΑΔ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ          | ΑΣΕΛΦΩΝ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ 1 - 3, ΝΕΑ       |
| 4   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΦΛΕΜΙΝΓΚ                    | ΦΛΕΜΙΝΓΚ 34, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ       |
| 5   | ΜΙΚΡΗ ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΟΔΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ     | ΛΕΩΦ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ 24, ΝΕΑ         |
| 6   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΜΙΑΟΥΛΗ            | ΜΙΑΟΥΛΗ & ΣΟΛΩΜΟΥ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ |
| 7   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΣΤΗΡΑ                    | ΙΑΣΩΝΙΔΗ & ΠΛΑΣΤΗΡΑ, ΝΕΑ           |
| 8   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ        | ΓΡ. ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΥ 5                   |
| 9   | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ | ΠΛ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ 5           |
| 10  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ & ΚΑΤΣΩΝΗ        | ΟΔΥΣΣΕΑ ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ 38              |
| 11  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΧΙΟΥ                        | ΧΙΟΥ 30                            |
| 12  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ                 | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ 12                     |
| 13  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ               | ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ 30                   |
| 14  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΓΡΑΜΜΟΥ                     | ΓΡΑΜΜΟΥ                            |
| 15  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ             | ΛΑΜΠΡΟΥ ΚΑΤΣΩΝΗ 10                 |
| 16  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΑΥΡΑ                        | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ 44                     |
| 17  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ                  | ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 14                      |
| 18  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΚΟΡΥΤΣΑΣ                    | ΚΟΡΥΤΣΑΣ 22, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ         |
| 19  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ 28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ     | ΠΑΝΟΡΜΟΥ & ΕΠΤΑΛΟΦΟΥ, ΝΕΑ          |
| 20  | ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΚΑΡΑΓΙΩΡΓΗ ΣΕΡΒΙΑΣ | ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ & Θ. ΠΕΤΑΛΑ            |

Στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, υφίστανται διάφοροι υπαίθριοι Κοινόχρηστοι και Κοινοφελείς Χώροι, οι οποίοι καταγράφονται στον ακόλουθο πίνακα και συμπεριελήφθησαν στα σημεία ενδιαφέροντος.

**Πίνακας 13. Υπαίθριοι Κοινόχρηστοι και Κοινοφελείς Χώροι**

| Α/Α | ΕΠΩΝΥΜΙΑ | ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ/ ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ |
|-----|----------|----------------------|
|-----|----------|----------------------|

|    |                                                |                                           |
|----|------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 1  | ΠΑΡΚΟ ΣΟΥΛΙΟΥ & ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ          | ΣΟΥΛΙΟΥ 10, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ                 |
| 2  | ΠΑΡΚΟ ΑΠΟΣΤΟΛΑΚΗ                               | ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 5, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ         |
| 3  | ΑΛΣΟΣ ΟΔΟΥ ΙΩΝΙΑΣ                              | ΙΩΝΙΑΣ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ                   |
| 4  | ΓΗΠΕΔΟ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΝΕΑΣ       | ΠΛΑΣΤΗΡΑ & ΛΑΧΑΝΑ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ        |
| 5  | ΑΛΣΟΣ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ                        | 38.043058732337684,<br>23.745761584152206 |
| 6  | ΠΑΡΚΟ ΣΠΥΡΟΥ ΜΟΥΣΤΑΚΛΗ                         | ΔΗΜ. ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ & ΣΤΡ. ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ    |
| 7  | ΠΑΡΚΟ ΠΛΑΣΤΗΡΑ                                 | 38.04531045826898,<br>23.74097938907795   |
| 8  | ΠΑΡΚΟ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ                               | ΠΑΝΙΚΟΛΗ & ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ                      |
| 9  | ΠΑΡΚΟ ΧΑΛΚΙΔΟΣ                                 | ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ & ΧΑΛΚΙΔΟΣ                  |
| 10 | ΑΝΟΙΧΤΑ ΓΗΠΕΔΑ ΤΕΝΙΣ (Χ3)                      | ΣΤΡ. ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ                        |
| 11 | ΠΑΡΚΟ ΠΛΑΣΤΗΡΑ                                 | 38.04955264616302,<br>23.745834617143053  |
| 12 | ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ ΠΛΑΣΤΗΡΑ                        | 38.04955264616302,<br>23.745834617143053  |
| 13 | ΑΝΟΙΧΤΟ ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ                         | ΧΙΟΥ 26                                   |
| 14 | ΓΗΠΕΔΟ ΙΩΝΙΚΟΥ                                 | ΤΡΥΠΙΑ 31                                 |
| 15 | ΠΑΡΚΟ ΒΕΡΝΕΖΗ                                  | ΣΑΡΔΕΩΝ 47                                |
| 16 | ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟ ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑΣ           | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ 14                            |
| 17 | ΑΝΟΙΧΤΟ ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ                         | ΣΤΡ. ΝΙΚ ΠΛΑΣΤΗΡΑ                         |
| 18 | ΠΑΡΚΟ ΣΑΡΑΝΤΟΓΛΟΥ                              | ΣΑΡΑΝΤΟΓΛΟΥ 26                            |
| 19 | ΑΥΛΕΙΟΣ ΧΩΡΟΣ Ι.Ν. ΑΓΙΑΣ ΤΡΙΑΔΑΣ               | ΦΥΚΩΝ 9                                   |
| 20 | ΠΑΡΚΟ ΔΗΜΑ - ΠΑΤΟΥΛΙΔΟΥ                        | ΣΤΡ. ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ 30                     |
| 21 | ΓΗΠΕΔΟ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟΥ Α.Ε.Κ.                      | ΦΩΚΩΝ 11, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ                 |
| 22 | ΠΑΡΚΟ ΗΡΩΩΝ                                    | ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ 6, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ     |
| 23 | ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (ΜΕΤΑΓΩΓΩΝ)                     | ΠΕΤΑΛΑ 20, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ                  |
| 24 | ΠΕΥΚΙΑΣ ΝΗΣΙΔΑΣ, ΠΑΙΔ. ΧΑΡΑ, ΠΑΡΚΑΚΙ           | Λ. ΚΑΤΣΩΝΗ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ                 |
| 25 | ΠΟΛΥΧΩΡΟΣ ΟΔΟΥ ΔΡΟΣΙΝΗ                         | ΔΡΟΣΙΝΗ & ΠΕΡΙΣΣΟΥ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ         |
| 26 | ΠΕΥΚΙΑΣ                                        | ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ & ΜΥΚΗΝΩΝ, ΝΕΑ                |
| 27 | ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ & ΓΥΡΩ ΠΑΡΤΕΡΙΑ     | Α/Δ ΠΑΘΕ, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ                   |
| 28 | ΠΑΡΚΟ ΠΟΔΟΝΙΦΤΗ                                | ΚΗΦΙΣΟΥ & ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ, ΝΕΑ              |
| 29 | ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ (ΤΕΓΟΠΟΥΛΟΣ)                    | ΞΑΝΘΗΣ & ΕΥΒΟΙΑΣ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ         |
| 30 | ΝΗΣΙΔΑ ΠΛΑΣΤΗΡΑ                                | ΠΛΑΣΤΗΡΑ & ΤΡΩΑΔΟΣ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ       |
| 31 | ΠΑΡΚΟ ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ                            | ΜΑΚΕΔΟΝΟΜΑΧΩΝ 1, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ          |
| 32 | ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΧΩΡΟΣ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟΥ                  | ΣΚΡΑ & ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ      |
| 33 | ΓΗΠΕΔΟ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟΥ 5Χ5                         | ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ 3, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ               |
| 34 | ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ                                 | ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ 1, ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ               |
| 35 | ΑΥΛΕΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΜΕΤΑΞΥ Ι.Ν. ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ & ΙΩΝΙΚΟΥ | ΑΔΡΙΑΝΟΥ & ΚΟΙΜΗΣΕΩΣ ΘΕΟΤΟΚΟΥ             |

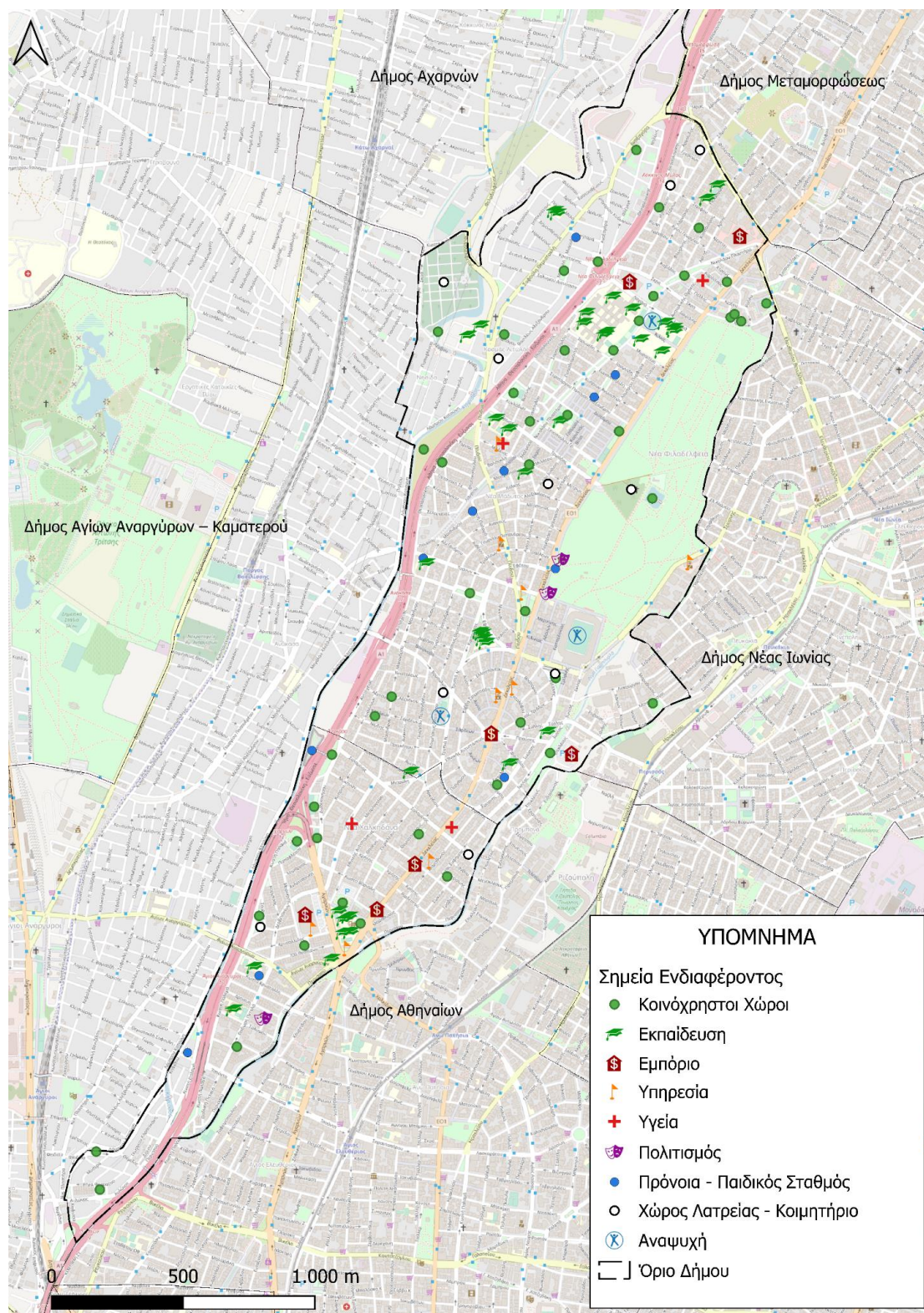
|    |                    |                                  |
|----|--------------------|----------------------------------|
| 36 | ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ     | ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΥΘΗΡΩΝ, ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ     |
| 37 | ΓΗΠΕΔΟ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΟΥ | ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 3, ΝΕΑ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ |

### Δημόσιες / Δημοτικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες

Οι κύριες δημοτικές υπηρεσίες της περιοχής είναι οι εξής:

- Δημαρχείο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας, Δεκελείας 97
- Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών ΚΕΠ, Αδελφών Γεωργιάδη 1
- Αστυνομικό Τμήμα Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας, Πίνδου 37
- ΕΦΚΑ Νέας Φιλαδέλφειας, Μηδείας 10
- Γραφείο Διαβατηρίων Νέας Φιλαδέλφειας, Πατριάρχου Κωνσταντίνου 18





Εικόνα 5. Υφιστάμενες Χρήσεις Γης (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap - Ιδία Επεξεργασία)



## 4.4 Διαχείριση κυκλοφορίας – Οδικό Δίκτυο και Οδική Ασφάλεια

### 4.4.1 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Σύμφωνα με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, η θεσμοθετημένη ιεράρχηση του οδικού δικτύου είναι:

- Εθνική Οδός, η οποία είναι χαρακτηρισμένη ως «Ελεύθερη – Ταχεία Λεωφόρος»
- Λεωφόρος Δεκελείας, η οποία στο μεγαλύτερο τμήμα της είναι χαρακτηρισμένη ως «Πρωτεύουσα Αρτηρία», ενώ στα τμήματά της που βρίσκονται στην είσοδο και την έξοδο του Δήμου – περιλαμβανομένου και του τμήματος που διέρχεται από τον προσφυγικό οικισμό – χαρακτηρίζεται ως «Δευτερεύουσα Αρτηρία»
- Συλλεκτήριες Οδοί χαρακτηρίζονται οι εξής:
  - ο Νικ. Τρυπία – Βρυούλων
  - ο Εφέσου – Φλαβιανών
  - ο Φωκών
  - ο Ιωνίας – Πατριάρχου Κωνσταντίνου
  - ο Πίνδου
  - ο Αναγεννήσεως – Ελ. Βενιζέλου – Παναγούλη

Σύμφωνα με τα όσα ορίζονται στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας 2014 – 2019, οι περιφερειακές / τοπικές οδοί είναι οι εξής:

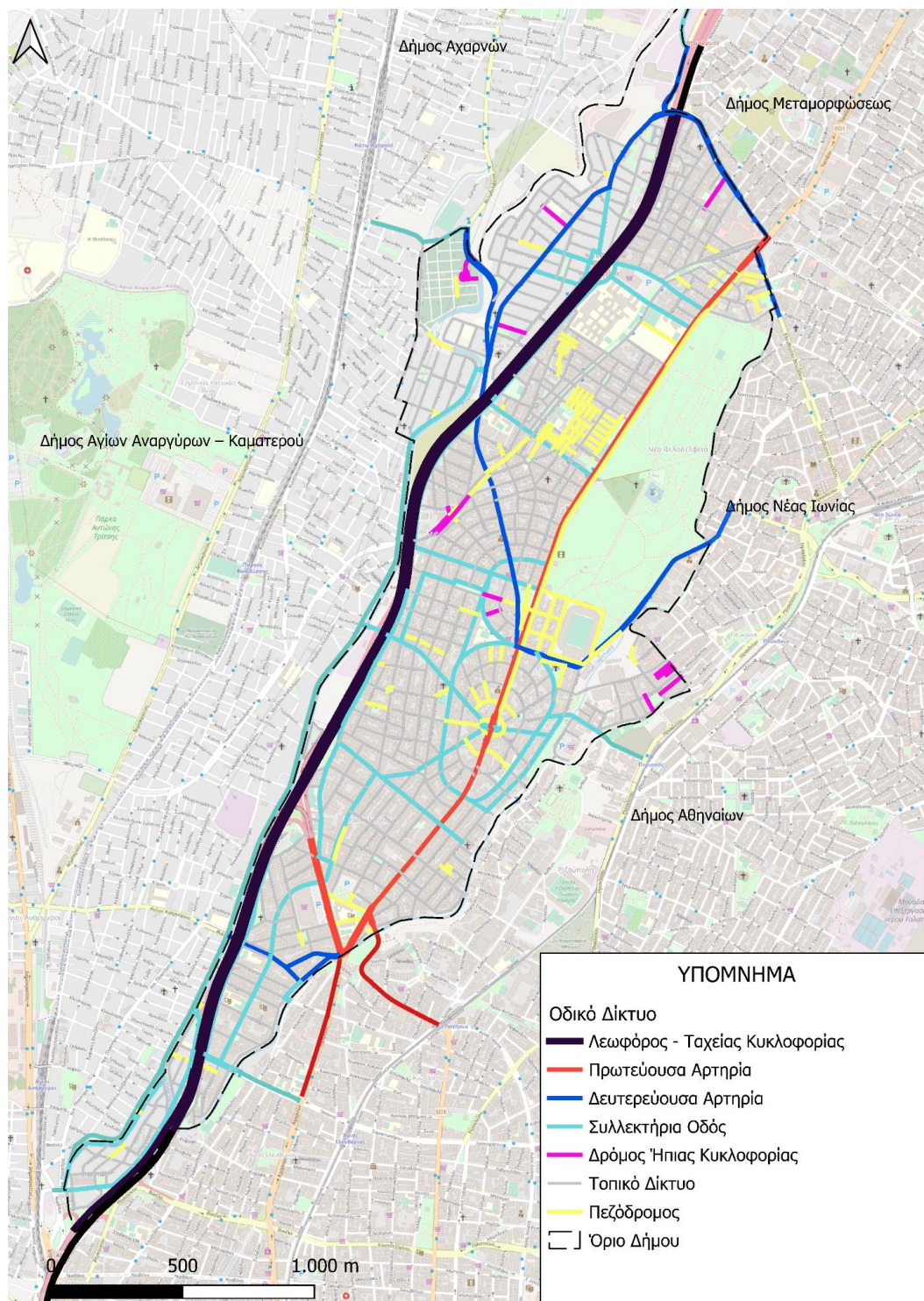
- Αχαρνών, μήκος οδού 0,8 χλμ
- Δεκελείας, μήκος οδού 2,8 χλμ
- Πίνδου, μήκος οδού 1,1 χλμ
- Αναγεννήσεως, μήκος οδού 0,65 χλμ
- Τσούντα, μήκος οδού 0,25 χλμ
- Αγ. Αναργύρων, μήκος οδού 0,4 χλμ

Η λειτουργική (υφιστάμενη) ιεράρχηση του Δήμου, ωστόσο παρουσιάζει μικρές διαφοροποιήσεις με την θεσμοθετημένη ιεράρχηση. Ειδικότερα, η Λεωφ. Δεκελείας αποτελεί πρωτεύουσα αρτηρία του Δήμου η οποία τον διατρέχει στον άξονα Βορρά – Νότου συνδέοντας τον Δήμο Μεταμόρφωσης με τον Δήμο Αθηναίων. Επίσης, ένα μικρό μέρος του Δήμου αποκόπτεται από τον Αυτοκινητόδρομο της Εθνικής Οδού, προκαλώντας προβλήματα συνδεσιμότητας. Τα μήκη και τα ποσοστά κάθε κατηγορίας που περιλαμβάνεται στην λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί.

**Πίνακας 14. Ποσοστά ιεραρχημένου οδικού δικτύου**

| Κατηγορία Οδών                 | Μήκος (μέτρα) | % επί του συνόλου |
|--------------------------------|---------------|-------------------|
| Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας | 9.365         | 8,92              |
| Πρωτεύουσα Αρτηρία             | 4.743         | 4,52%             |

|                          |                |             |
|--------------------------|----------------|-------------|
| Δευτερεύουσα Αρτηρία     | 6.026          | 5,75%       |
| Συλλεκτήρια              | 15.415         | 14,7%       |
| Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας | 1.382          | 1,32%       |
| Πεζόδρομος               | 10.269         | 9,79%       |
| Τοπικό Δίκτυο            | 57.690         | 55%         |
| <b>Σύνολο</b>            | <b>104.890</b> | <b>100%</b> |



Εικόνα 6. Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου (Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία)

#### 4.4.2 Πλάτος οδοστρώματος

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο κατά την μελέτη του οδικού δικτύου είναι η εστίαση στο πλάτος οδοστρώματος της περιοχής μελέτης, μιας και αυτό καθορίζει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο οδικής ασφάλειας της περιοχής. Φυσικά, αξίζει να σημειωθεί ότι εξίσου επικίνδυνο με το μικρό πλάτος οδοστρώματος είναι και το μεγαλύτερο από το απαιτούμενο μιας και δημιουργεί συνθήκες που ευνοούν την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και συνεπώς αυξάνουν τις πιθανότητες τροχαίου συμβάντος.

Για την αναλυτικότερη μελέτη του πλάτος οδοστρώματος πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των οδικών τμημάτων που ανήκουν στις κύριες κατηγορίες ιεράρχησης του δικτύου (ταχείες οδοί, πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και συλλεκτήριες). Το μήκος και το ποσοστό κάθε μιας ως συνάρτηση του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

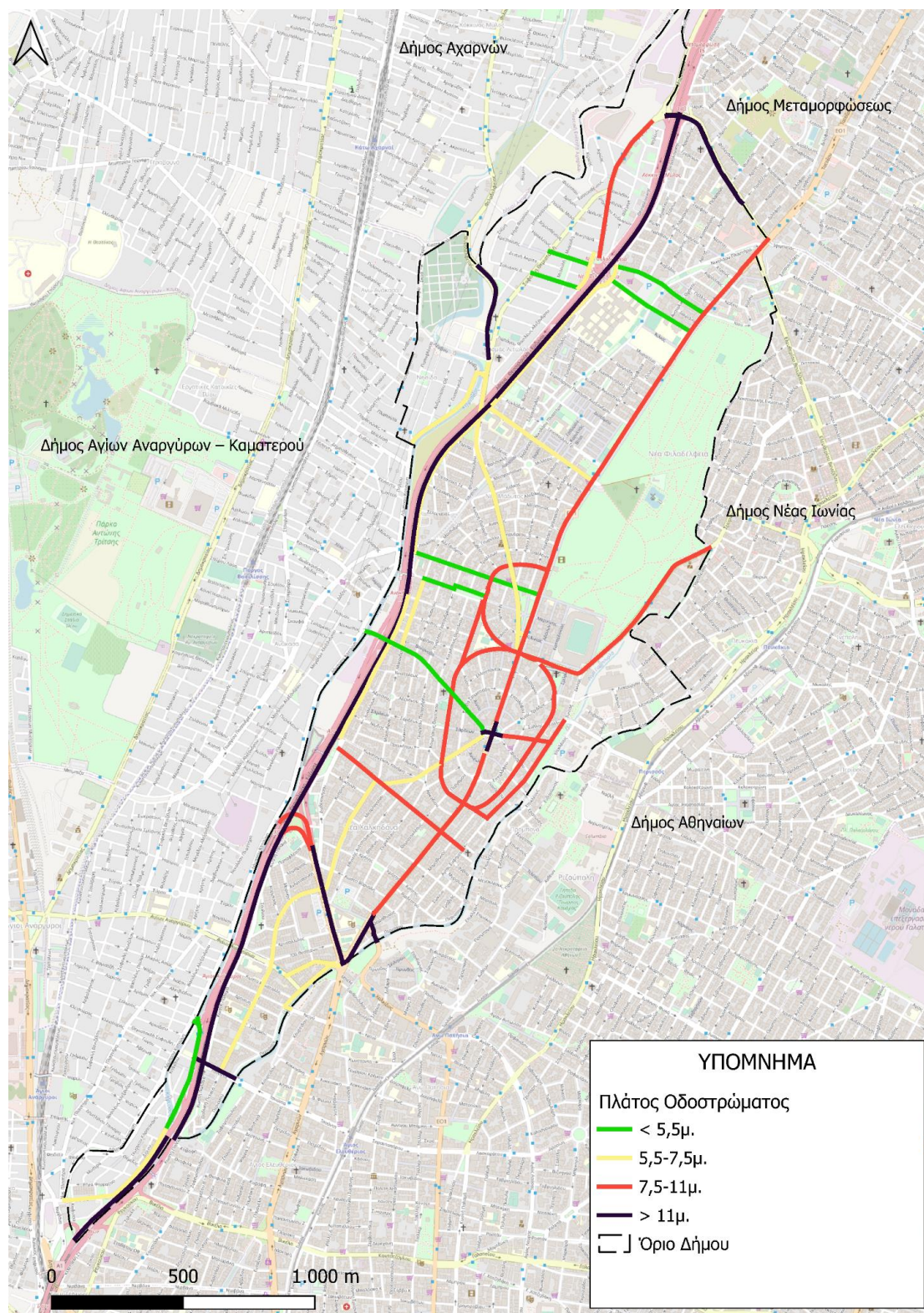
**Πίνακας 15. Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία**

| Πλάτος Οδοστρώματος | Μήκος (m.) | Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους ιεραρχημένου οδικού δικτύου |
|---------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| < 5.50 μ.           | 3.109      | 12,1%                                                                            |
| 5.50 - 7.50 μ.      | 7.179      | 27,96%                                                                           |
| 7.50 - 11.00 μ.     | 8.525      | 33,21%                                                                           |
| > 11 μ.             | 6.861      | 26,73%                                                                           |

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό ότι η πλειοψηφία των καταγεγραμμένων οδικών τμημάτων ανήκει στην τρίτη κατηγορία τιμών (5,50 - 7,50 μ. πλάτους), ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα που ανήκουν στην δεύτερη κατηγορία (7,50 - 11,00 μ. πλάτους). Η ομάδα τιμών πλάτους που συναντάται λιγότερο στον Δήμο είναι η πρώτη, στην οποία ανήκουν τα οδικά τμήματα με το μικρότερο καταγεγραμμένο πλάτος.

Με βάση τα δεδομένα των καταγραφών υπολογίζεται ότι ο μέσος όρος του πλάτους οδοστρώματος σταθμισμένος με το μήκος του οδικού δικτύου είναι 9,65 μ. Αξιολογώντας περαιτέρω τα δεδομένα, γίνεται αντιληπτό ότι σε γενικές γραμμές το οδικό δίκτυο διαθέτει αποδεκτά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δεδομένου ότι περίπου το 62% διαθέτει πλάτος οδοστρώματος από 5,50 μ. έως 11,00 μ., ενώ τα οδικά τμήματα μεγάλου πλάτους οδοστρώματος καταλαμβάνουν λίγο παραπάνω από το 11% του δικτύου (συμπεριλαμβανομένης της Εθνικής Οδού). Στην συνέχεια παρουσιάζεται και η χαρτογραφική απεικόνιση των καταγεγραμμένων πλάτων οδοστρώματος στις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν. Ωστόσο, υπενθυμίζεται ότι τα ποσοστά αυτά αφορούν το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Συνυπολογίζοντας την κατηγορία του τοπικού οδικού δικτύου, το μέσο πλάτος οδοστρώματος θα είναι σαφώς μικρότερο.





Εικόνα 7. Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας

#### 4.4.3 Κατευθύνσεις οδικού δικτύου

Από τα οδικά τμήματα που καταγράφηκαν, η πλειοψηφία ήταν οδοί μονής κατεύθυνσης. Η ύπαρξη μονόδρομων σε έναν αστικό ιστό μπορεί να συμβάλλει, μαζί με άλλα μέτρα, στην μείωση της χρήσης ΙΧ αλλά και στην προώθηση της χρήσης ποδηλάτου λόγω των χαμηλών ταχυτήτων.

Πιο συγκεκριμένα, οι δρόμοι αυτοί είχαν συνολικό μήκος 63,58 χιλιόμετρα και καταλαμβάνουν περίπου το 67,2% του οδικού τμήματος. Το υπόλοιπο 32,8% λειτουργεί ως αμφίδρομο δίκτυο με μήκος περίπου 31,04 χιλιομέτρων και ανήκει κυρίως το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (πρωτεύουσα αρτηρία, δευτερεύουσα και συλλεκτήρια).

**Πίνακας 16. Ποσοστό κατευθύνσεων οδικού δικτύου**

| Είδος Οδών                  | Μήκος (μέτρα) | Ποσοστό |
|-----------------------------|---------------|---------|
| Οδός Μονής Κυκλοφορίας      | 63.582        | 67,2%   |
| Οδός Αμφίδρομης Κυκλοφορίας | 31.039        | 32,8%   |
| Συνολικά                    | 94.621        | 100%    |

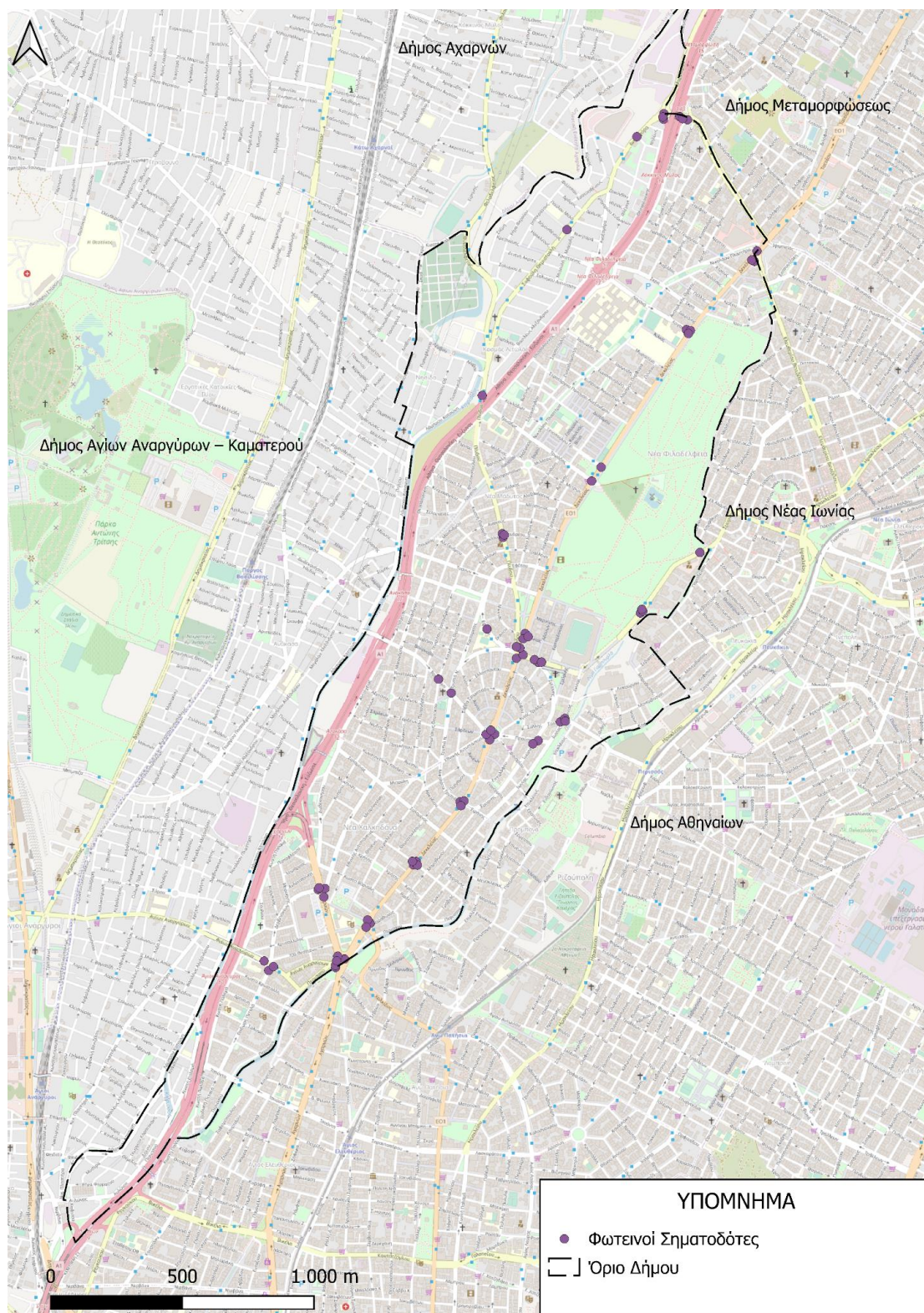
#### 4.4.4 Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι

Οι φωτεινοί σηματοδότες συμβάλλουν καθοριστικά στην ομαλή λειτουργία του δικτύου. Πιο συγκεκριμένα, ρυθμίζουν την κυκλοφορία και την συνύπαρξη οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων ενώ χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά για την σήμανση και την προειδοποίηση για επικίνδυνα σημεία του δικτύου.

Φωτεινούς σηματοδότες, συναντάμε, κυρίως, σε ισόπεδους κόμβους με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους, σε ισόπεδες διαβάσεις σιδηροδρόμων, σε διαβάσεις πολυσύχναστων δρόμων, όπου συγκεντρώνεται αυξημένος φόρτος πεζών κ.λπ. Σύμφωνα με τον ΚΟΚ, σε μία σηματοδοτούμενη διασταύρωση, όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου, υποχρεούνται να συμμορφώνονται με τις ενδείξεις των φωτεινών σηματοδοτών (εκτός αν η ρύθμιση της κυκλοφορίας γίνεται από τροχονόμο), οι οποίες υπερισχύουν έναντι οποιωνδήποτε πινακίδων προτεραιότητας που είναι τοποθετημένες πάνω στους σηματοδότες.

Εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 18 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από 68 φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος του βασικού οδικού άξονα του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Λεωφόρου Δεκελείας. Στην παρακάτω εικόνα και στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι εν λόγω κόμβοι.





Εικόνα 8. Φωτεινοί Σηματοδότες (Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία)

**Πίνακας 17. Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση (Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία)**

| Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι Δ. Νέας Φιλαδέλφειας |                                   |
|----------------------------------------------|-----------------------------------|
| Αναξαγόρα                                    | και Μαρμάρων                      |
|                                              | και Πλούταρχου                    |
|                                              | και Αναγεννήσεως                  |
|                                              | και Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι |
| Αναγεννήσεως                                 | και Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι |
| Δεκελείας                                    | και Ελ. Βενιζέλου                 |
|                                              | και Λαχανά                        |
|                                              | και Ξενοπούλου                    |
|                                              | και Τρωάδος                       |
|                                              | και Κιλικίας                      |
|                                              | και Πίνδου                        |
|                                              | και Φωκών                         |
|                                              | και Προύσης                       |
|                                              | και Σάρδεων                       |
|                                              | και Ειρήνης                       |
|                                              | και Ελ. Βενιζέλου                 |
|                                              | και Αγ. Αναργύρων                 |
| Αχαρνών                                      | και Στρατηγού Μακρυγιάννη         |
|                                              | και Αγίων Αναργύρων               |
|                                              | και Περισσού                      |
| Αγίων Αναργύρων                              | και Δερβενακίων                   |
| Σοφούλη Θεμιστοκλή                           | και Νικηταρά                      |
| Πίνδου                                       | και Γεωργίου Παπανδρέου           |
|                                              | και Εφесού                        |
| Βρυούλων                                     | και Κοιμήσεως Θεοτόκου            |
|                                              | και Τρυπιά Ν.                     |
| Προύσης                                      | και Σμύρνης                       |
| Φωκών                                        | και Σμύρνης                       |
| Σύλλης                                       | και Ιωνίας                        |
|                                              | και Παπαναστασίου Αλεξάνδρου      |

Όσον αφορά τους κυκλικούς κόμβους, εντοπίζεται μόνο ένας στην πλατεία Κασίμη.

#### 4.4.5 Τροχαία συμβάντα

Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων από την αρμόδια τροχαία και συγκεντρώθηκαν σε βάσεις δεδομένων της ΕΛΣΤΑΤ. Τα δεδομένα αυτά αφορούν στην περίοδο 2012-2017. Η επιλογή των πρόσφατων στοιχείων έγκειται στο γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο. Με τη χρήση των πρόσφατων στοιχείων τροχαίων συμβάντων είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων.

Στη γεω-βάση δεδομένων, που δημιουργήθηκε από την ομάδα έργου, επιλέχθηκαν μόνο τα τροχαία συμβάντα που καταγράφηκαν εντός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας. Επιπλέον, τόσο στη στατιστική όσο και στη χωρική ανάλυση, λαμβάνονται υπόψη τα τροχαία συμβάντα με παθόντες, ήτοι αυτά που καταγράφονται θάνατοι ή/και τραυματίες (βαριά και ελαφρά) και όχι αυτά στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές. Άλλωστε, η Αστυνομία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων (μη σοβαρών) περιπτώσεων.

Στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας κατά μέσο όρο καταγράφονται 97,17 τροχαία συμβάντα με παθόντες ανά έτος. Στο σύνολο, τα 14 από τα 583 συμβάντα (2,14%) είναι θανατηφόρα και τα 21 (3,6%) με σοβαρούς τραυματισμούς.

Το 2017 καταγράφηκαν τα λιγότερα τροχαία συμβάντα (70).

Ο αναλυτικός Πίνακας που ακολουθεί, δίνει τα στοιχεία, τα οποία περιγράφηκαν πριν.

**Πίνακας 18. Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά έτος και επίπεδο σοβαρότητας**

| Έτος                    | Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων | Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο | Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαρύ τραυματισμό | Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρύ τραυματισμό |
|-------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 2012                    | 102                                  | 3                                           | 6                                                     | 94                                                      |
| 2013                    | 143                                  | 3                                           | 5                                                     | 136                                                     |
| 2014                    | 117                                  | 6                                           | 5                                                     | 106                                                     |
| 2015                    | 72                                   | 1                                           | 2                                                     | 71                                                      |
| 2016                    | 79                                   | 0                                           | 2                                                     | 77                                                      |
| 2017                    | 70                                   | 1                                           | 1                                                     | 68                                                      |
| Σύνολο                  | 583                                  | 14                                          | 21                                                    | 552                                                     |
| Ποσοστό επί του συνόλου |                                      | 2,4%                                        | 3,6%                                                  | 94,68%                                                  |



|                          |       |      |     |    |
|--------------------------|-------|------|-----|----|
| τραυματισμών-<br>θανάτων |       |      |     |    |
| Συμβάντα/έτος            | 97,17 | 2,33 | 3,5 | 92 |

Τα περισσότερα τροχαία συμβάντα καταγράφονται κατά τους μήνες της Άνοιξης. Το φθινόπωρο, ο αριθμός των τροχαίων με νεκρό ήταν αυξημένος. Αντίθετα, τους καλοκαιρινούς μήνες της περιόδου 2012-2017, ο αριθμός των τροχαίων παρουσιάστηκε μειωμένος, όπως παρουσιάζεται στον ακόλουθο Πίνακα.

**Πίνακας 19. Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή**

| Εποχή     | Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων | Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο | Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαρύ τραυματισμό | Τροχαία συμβάντων με τουλάχιστον έναν ελαφρύ τραυματισμό |
|-----------|--------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Χειμώνας  | 145                                  | 1                                           | 7                                                     | 141                                                      |
| Άνοιξη    | 168                                  | 2                                           | 9                                                     | 163                                                      |
| Καλοκαίρι | 130                                  | 4                                           | 2                                                     | 126                                                      |
| Φθινόπωρο | 132                                  | 7                                           | 3                                                     | 122                                                      |
| Σύνολο    | 583                                  | 14                                          | 21                                                    | 552                                                      |

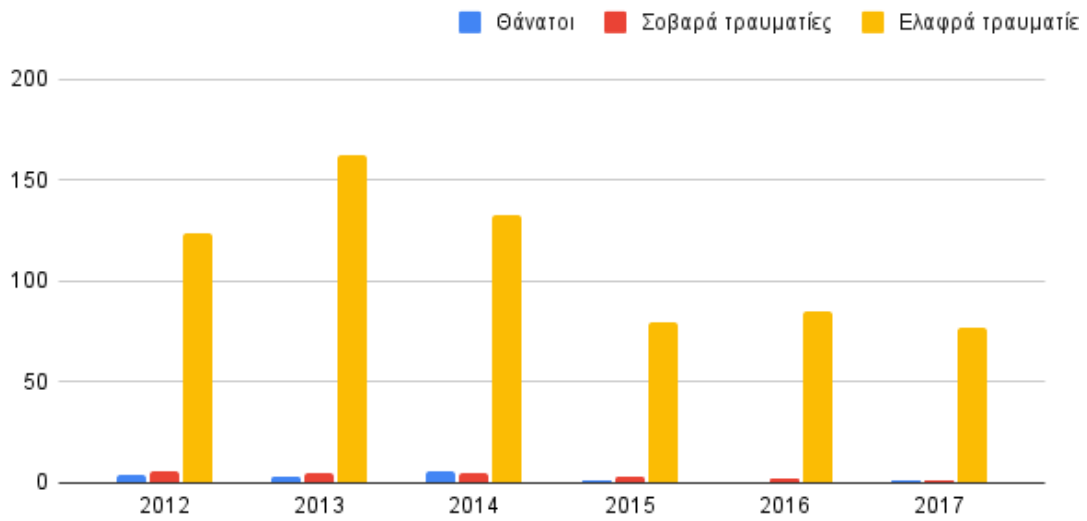
Στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας κατά μέσο όρο καταγράφονται τροχαία συμβάντα με 116 παθόντες ανά έτος. Στο σύνολο, οι 37 από τους 698 παθόντες (5,3%) είναι είτε νεκροί είτε σοβαροί τραυματίες.

Ο μεγαλύτερος αριθμός σοβαρών τραυματισμών ή θανάτων παρατηρήθηκε κατά το έτος 2014 όπου καταγράφηκαν 11 περιστατικά. Το 2016 δεν καταγράφηκε κανένας θάνατος, ενώ το 2017 σημειώθηκε ο αριθμός με τους λιγότερους παθόντες (79).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι στο σύνολο των γεγονότων με βαρύ τραυματισμό, ο τραυματίας μεταφέρθηκε στα επείγοντα του νοσοκομείου και είναι άγνωστο με βάση αυτά τα δεδομένα εάν αυτός/αυτή κατέληξε ως συνέπεια των τραυμάτων του.

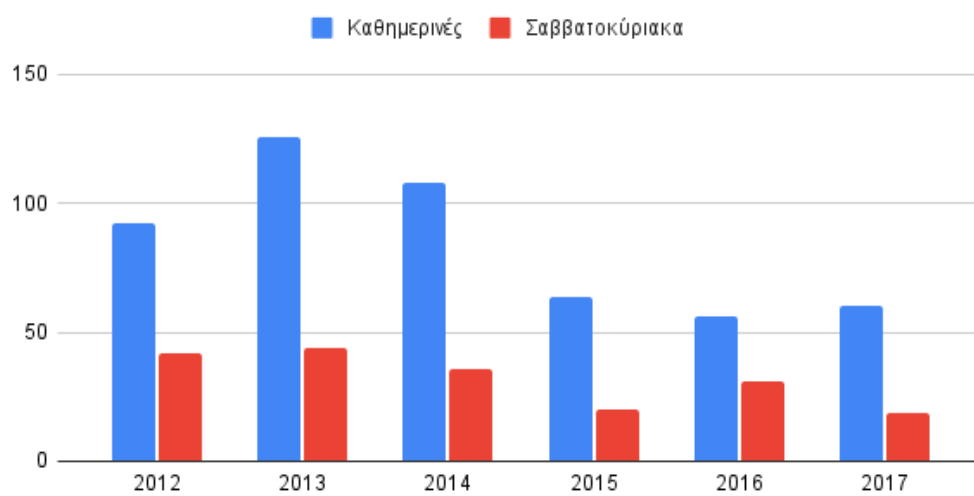
Στα επόμενα γραφήματα παρουσιάζονται αναλυτικά τόσο τα παραπάνω στοιχεία όσο και οι παθόντες (νεκροί, σοβαρά τραυματίες, ελαφρά τραυματίες) ανά εποχή και ανά ημέρες της εβδομάδας, για τα έτη από 2012 έως 2017.

## Θάνατοι, σοβαρά τραυματίες και ελαφρά τραυματίες λόγω τροχαίων



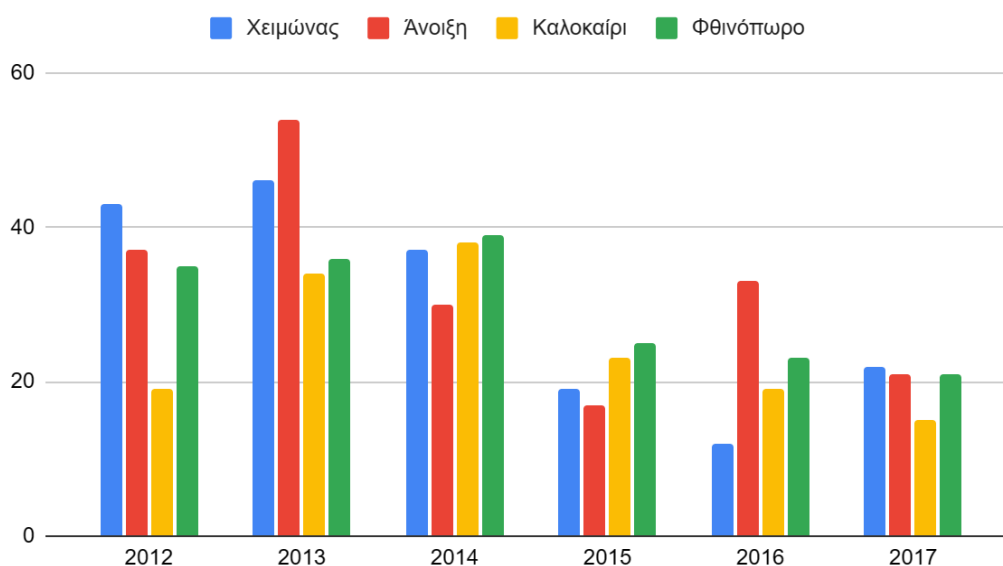
Διάγραμμα 1. Κατανομή παθόντων λόγω τροχαίων

## Θάνατοι, σοβαρά και ελαφρά τραυματίες ανά ημέρες της εβδομάδος



Διάγραμμα 2. Κατανομή παθόντων λόγω τροχαίων ανά ημέρες

## Θάνατοι, σοβαρά και ελαφρά τραυματίες ανά εποχή



Διάγραμμα 3. Κατανομή παθόντων λόγω τροχαίων ανά εποχή

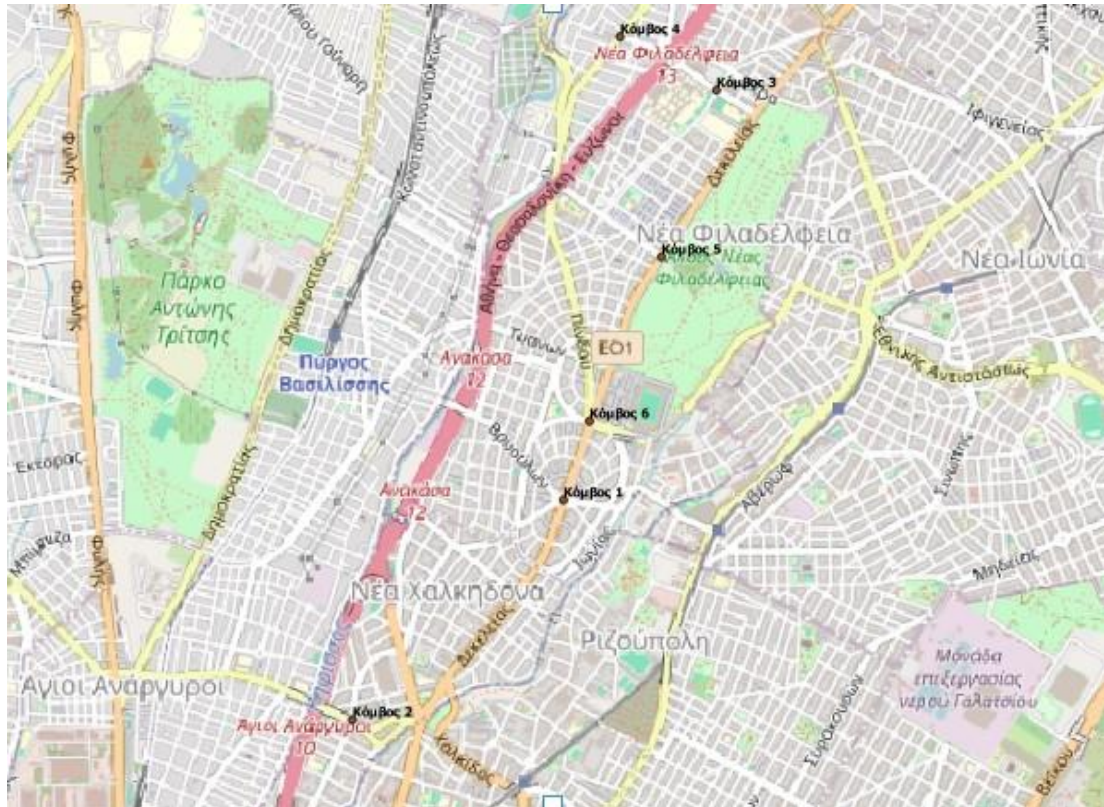
### 4.5 Δεδομένα σύνθεσης κυκλοφορίας και κυκλοφοριακών ροών

#### 4.5.1 Στρέφουσες μετρήσεις

Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν στις 30 Νοεμβρίου 2023 καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε 6 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνας. Σε δύο διαστήματα των 2.5 ωρών έγινε η καταγραφή των οχημάτων ανά στρέφουσα και ανά τύπο. Στην ακόλουθη έκθεση παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής. Τα κυκλοφοριακά δεδομένα μαζί με τα χωρικά δεδομένα λαμβάνονται υπόψη αργότερα για τη διαμόρφωση μέτρων και κατευθύνσεων βιώσιμης κινητικότητας.

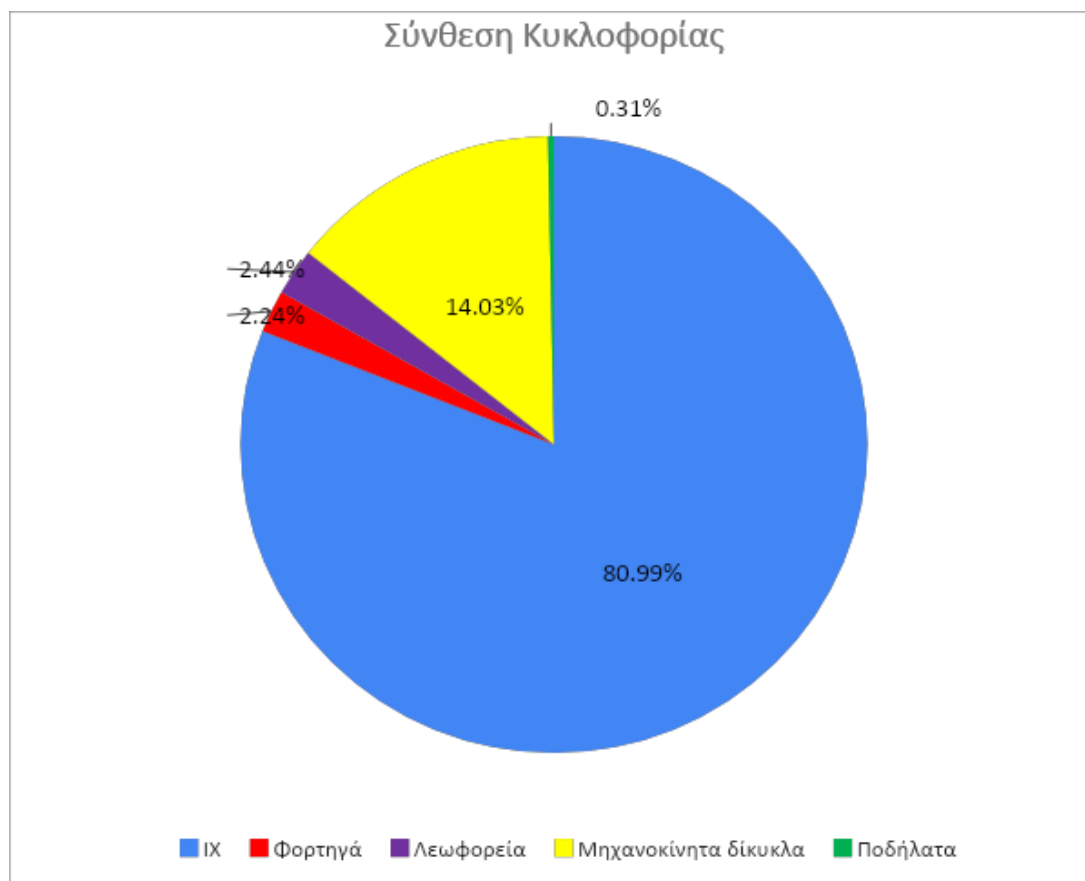
Στην εικόνα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των 6 κόμβων όπου πραγματοποιήθηκε καταγραφή, οι οποίοι είναι:

- Κόμβος 1: Λ. Δεκελείας και Σάρδεων
- Κόμβος 2: Αγίων Αναργύρων και Δερβενακίων
- Κόμβος 3: Στρ. Νίκου Πλαστήρα και Λαχανά
- Κόμβος 4: Στρ. Θ. Σοφούλη και Κρεσταινής
- Κόμβος 5: Λ. Δεκελείας και Τρωάδος
- Κόμβος 6: Λ. Δεκελείας και Φωκών



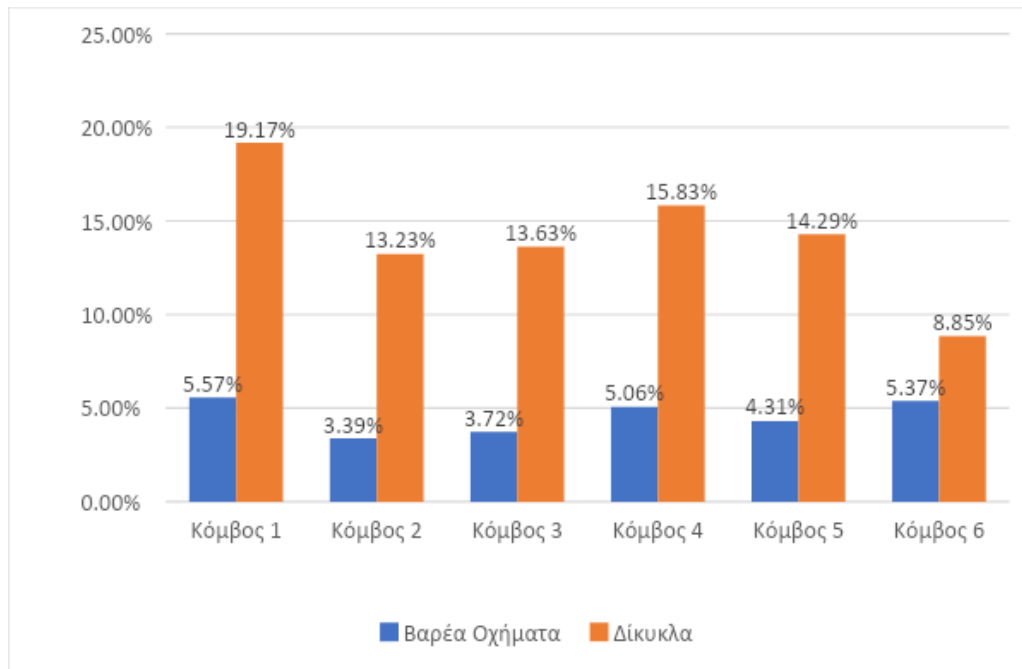
**Εικόνα 9. Θέσεις επιλεγμένων κόμβων**

Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από τους κόμβους, υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Στα ακόλουθα διαγράμματα οπτικοποιείται η σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους του Δήμου μελέτης. Το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 80.99%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι 14.03%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα ποσοστό γύρω στο 4.68%. Τέλος, το ποσοστό των ποδηλάτων στους κόμβους του Δήμου βρέθηκε ίσο με 0.31%.



**Διάγραμμα 4. Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου**

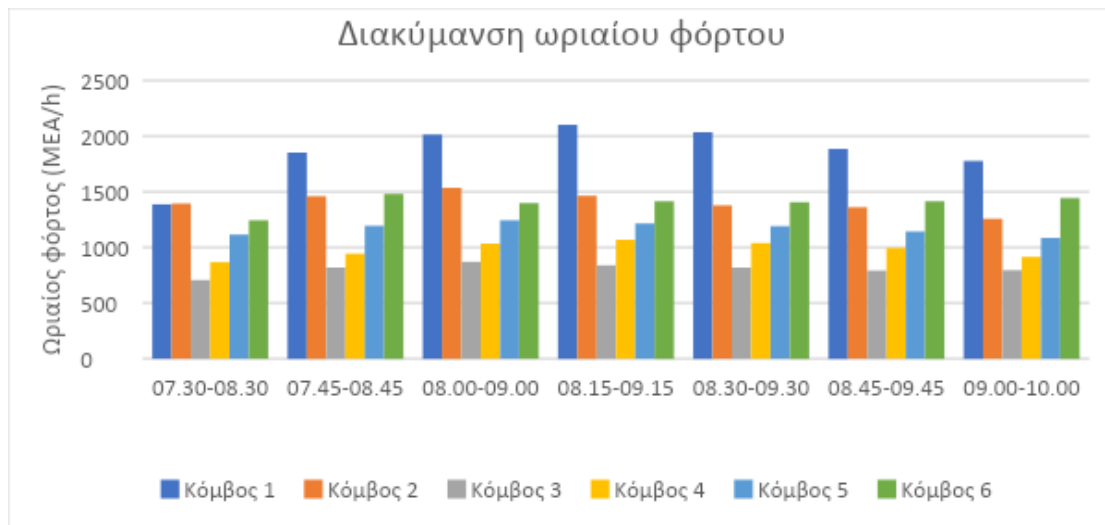
Εξετάζοντας τα συγκεντρωτικά στοιχεία, οι πέντε κόμβοι (εκτός από τον κόμβο 6) παρουσιάζουν ένα μέτριο ποσοστό δίκυκλων, δηλαδή μεταξύ 13% και 19%, ενώ στον κόμβο 6 το ποσοστό είναι χαμηλότερο και ανέρχεται σε 8.85%. Όσον αφορά το ποσοστό των βαρέων οχημάτων, αυτό είναι παρόμοιο για όλους τους κόμβους και σχετικά χαμηλό, καθώς είναι της τάξης του 3-6%.



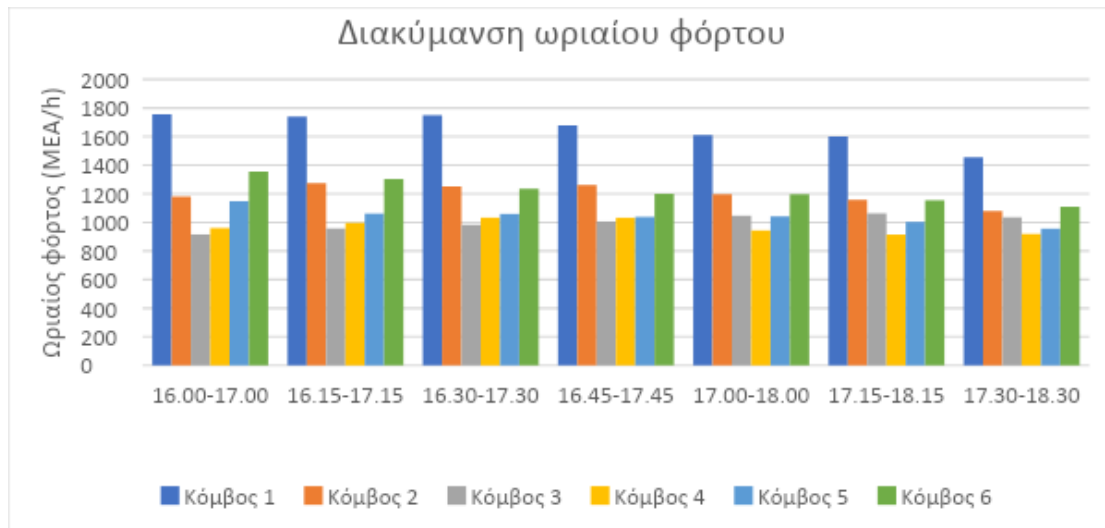
**Διάγραμμα 5. Ποσοστό βαρέων οχημάτων και δίκυκλων ανά κόμβο**

Από τις καταγραφές που πραγματοποιήθηκαν ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι, τόσο ανά κίνηση όσο και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Σημειώνεται ότι για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: 1 ΙΧ αναλογεί σε 1 ΜΕΑ, 1 φορτηγό σε 3 ΜΕΑ, 1 λεωφορεία σε 2 ΜΕΑ και 1 μηχανοκίνητο δίκυκλο ή ένα ποδήλατο αναλογεί σε 0.5 ΜΕΑ.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζονται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα από την διαδικασία συλλογής κυκλοφοριακών δεδομένων στο Δήμο. Στον κόμβο 1 μετρήθηκαν οι μεγαλύτεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι, οι οποίοι κυμαίνονται μεταξύ 1400 και 2100 ΜΕΑ/h για τη πρωινή αιχμή, ενώ για τη μεσημεριανή αιχμή ήταν λίγο χαμηλότεροι και κυμαίνονται μεταξύ 1400 και 1800 ΜΕΑ την ώρα. Στους κόμβους 2 και 6 παρατηρήθηκαν παρόμοιοι κυκλοφοριακοί φόρτοι μεταξύ 1200 και 1400 ΜΕΑ την ώρα. Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στους υπόλοιπους κόμβους ήταν ακόμα χαμηλότεροι καθώς κυμαίνονται μεταξύ 700 και 1200 ΜΕΑ την ώρα.



**Διάγραμμα 6. Συνολικοί ωριαίοι φόρτοι ανά κόμβο στην πρωινή αιχμή**



**Διάγραμμα 7. Συνολικοί ωριαίοι φόρτοι ανά κόμβο στην απογευματινή αιχμή**

#### **Κόμβος 1: Λεωφ. Δεκελείας και Σάρδεων**

Ο κόμβος 1 βρίσκεται στο ύψος της Πλατείας Πατριάρχου. Η ακριβής τοποθεσία είναι: <https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.01494%2C22.74874>

Ο κόμβος 1 αποτελείται από την κεντρική Λεωφόρο Δεκελείας (η οποία βόρεια οδηγεί στο γήπεδο της ΑΕΚ και νότια προς την Αθήνα) και τις κάθετες σε αυτή οδούς Προύσης και Σάρδεων. Και οι δύο οδοί δεν έχουν διαχωριστική νησίδα και είναι αμφίδρομοι. Σημειώνεται πως υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι τετρασκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 4 προσβάσεις (σκέλη) και 12 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από γήπεδο ΑΕΚ προς Σάρδεων
- Κίνηση 2: Από γήπεδο ΑΕΚ προς Αθήνα



- Κίνηση 3: Από γήπεδο ΑΕΚ προς Προύσης
- Κίνηση 4: Από Σάρδεων προς γήπεδο ΑΕΚ
- Κίνηση 5: Από Σάρδεων προς Προύσης
- Κίνηση 6: Από Σάρδεων προς Αθήνα
- Κίνηση 7: Από Προύσης προς γήπεδο ΑΕΚ
- Κίνηση 8: Από Προύσης προς Σάρδεων
- Κίνηση 9: Από Προύσης προς Αθήνα
- Κίνηση 10: Από Αθήνα προς Σάρδεων
- Κίνηση 11: Από Αθήνα προς Προύσης
- Κίνηση 12: Από Αθήνα προς γήπεδο ΑΕΚ

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 1:  
[https://www.openstreetmap.org/directions?engine=fossgis\\_osrm\\_car&route=38.03378%2C23.73778%3B38.03389%2C23.73780](https://www.openstreetmap.org/directions?engine=fossgis_osrm_car&route=38.03378%2C23.73778%3B38.03389%2C23.73780)

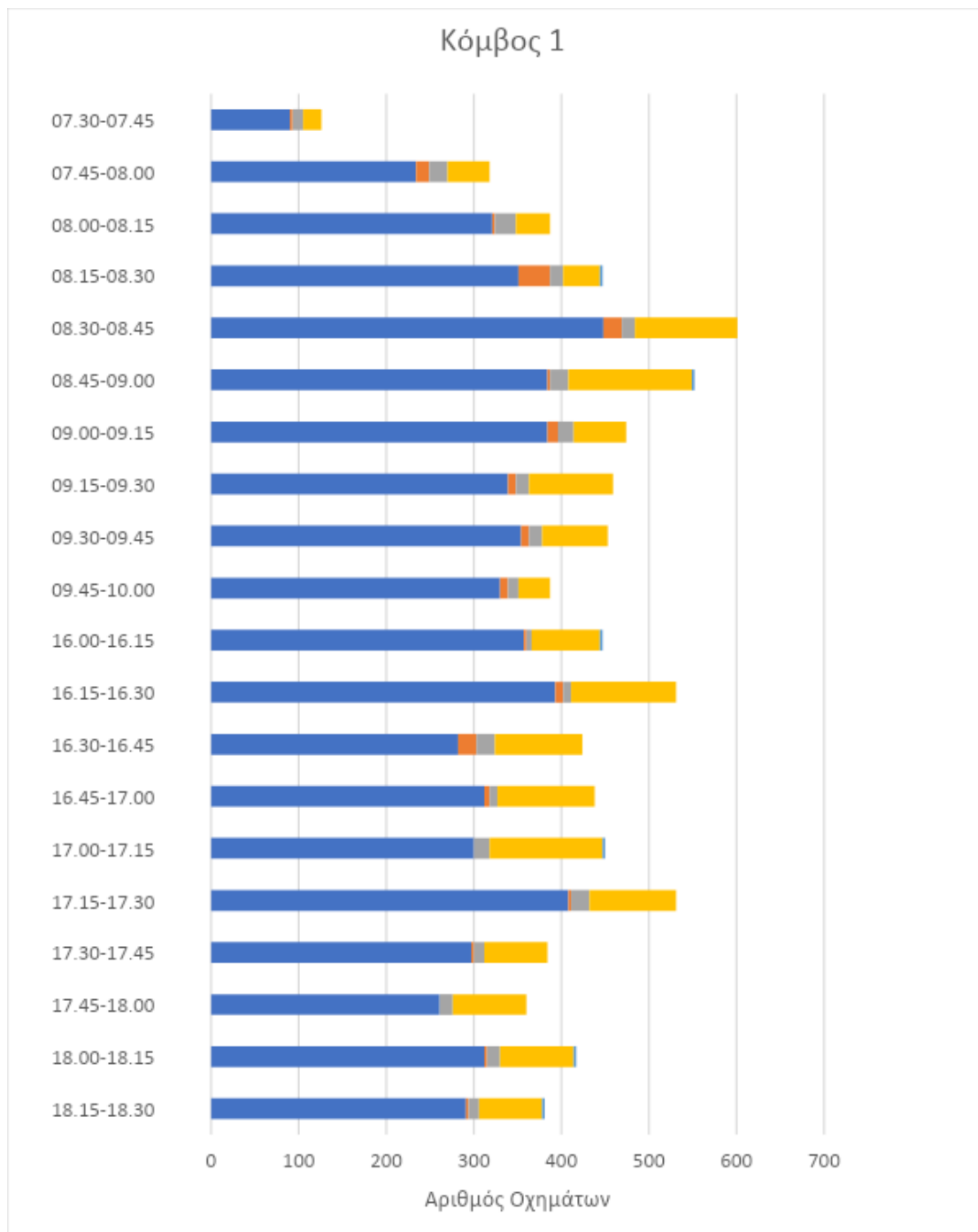


**Εικόνα 10. Τοποθεσία Κόμβου 1 (πηγή: Google Earth)**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 30 Νοεμβρίου 2023 κατά τα διαστήματα 07:30-10:00 και 16:00-18:30.

Στον Κόμβο 1 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 08:30-08:45 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07:30-07:45. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 8567 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 75.3%, ενώ τα δίκυκλα άγγιξαν το 19%. Το ποσοστό των ποδηλάτων ήταν 0.2% και των βαρέων οχημάτων 5.6%.





**Διάγραμμα 8. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 1 ανά 15'**

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος για την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 493.5 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 2: Από Λ. Δεκελείας (Γήπεδο ΑΕΚ) προς Λ. Δεκελείας (Αθήνα) το χρονικό διάστημα 08:15-09:15. Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 11) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 478.5 ΜΕΑ/h.

**Πίνακας 20. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 1**

|                                                                | 07.30-<br>08.30 | 07.45-<br>08.45 | 08.00-<br>09.00 | 08.15-<br>09.15 | 08.30-<br>09.30 | 08.45-<br>09.45 | 09.00-<br>10.00 | MAX   |
|----------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------|
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Σάρδεων               | 66              | 81              | 72              | 64.5            | 42              | 28.5            | 40.5            | 81    |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Λ. Δεκελείας (Αθήνα)  | 325.5           | 438             | 453             | 493.5           | 481.5           | 483             | 481.5           | 493.5 |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Προύσης / Φαναρίου    | 0               | 0               | 4.5             | 10.5            | 13.5            | 16.5            | 15              | 16.5  |
| Από Σάρδεων προς<br>Λ. Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ)               | 78              | 81              | 81              | 97.5            | 64.5            | 91.5            | 120             | 120   |
| Από Σάρδεων προς<br>Προύσης / Φαναρίου                         | 259.5           | 341.5           | 379             | 394             | 350.5           | 327             | 294             | 394   |
| Από Σάρδεων προς<br>Λ. Δεκελείας (Αθήνα)                       | 9               | 18              | 54              | 66              | 78              | 66              | 30              | 78    |
| Από Προύσης /<br>Φαναρίου προς Λ.<br>Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ) | 135             | 180             | 148.5           | 142.5           | 124.5           | 96              | 108             | 180   |
| Από Προύσης /<br>Φαναρίου προς<br>Σάρδεων                      | 90              | 154.5           | 189             | 183             | 216             | 180             | 168             | 189   |
| Από Προύσης /<br>Φαναρίου προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα)         | 16.5            | 52.5            | 75              | 90              | 90              | 66              | 39              | 90    |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Σάρδεων                    | 0               | 0               | 0               | 9               | 12              | 12              | 12              | 12    |

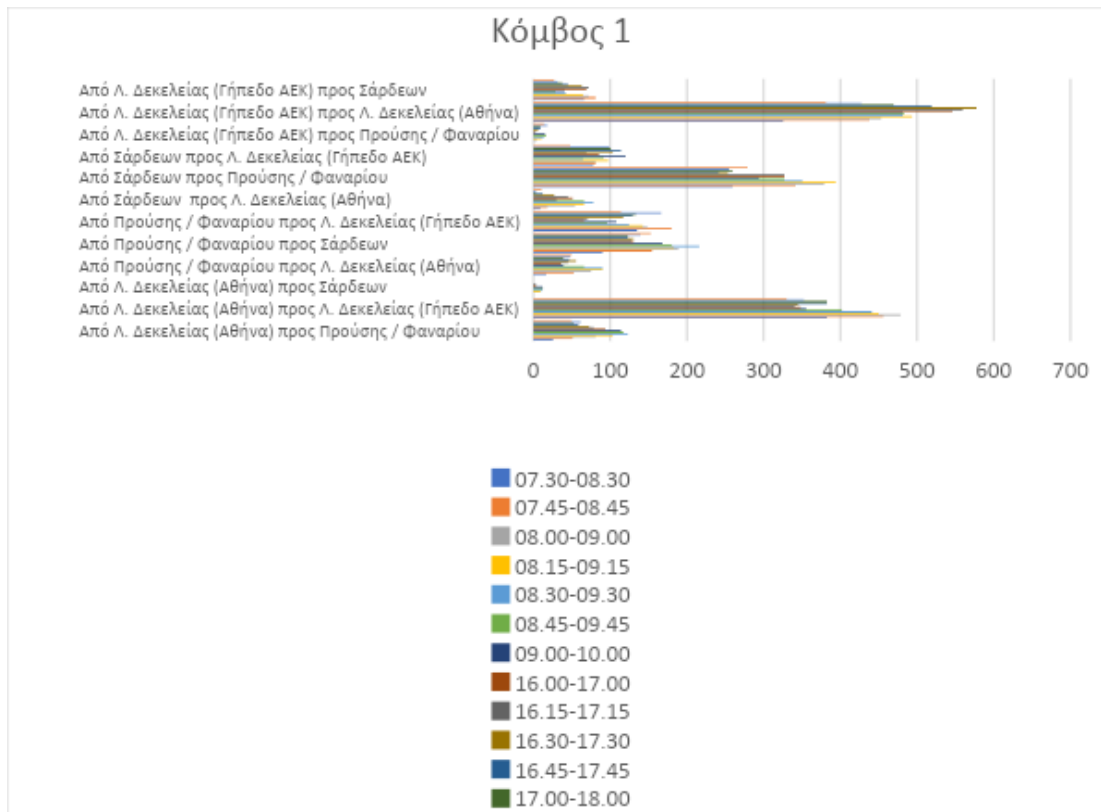
|                                                                  |             |             |             |             |             |             |             |              |
|------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς Λ.<br>Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ) | 382.5       | 456         | 478.5       | 450         | 441         | 402         | 355.5       | 478.5        |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Προύσης / Φαναρίου           | 25.5        | 51          | 81          | 103.5       | 123         | 117         | 114         | 117          |
| <b>TOTAL</b>                                                     | <b>1388</b> | <b>1854</b> | <b>2016</b> | <b>2104</b> | <b>2037</b> | <b>1886</b> | <b>1778</b> | <b>493.5</b> |

**Πίνακας 21. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα μεσημεριανής αιχμής για τον κόμβο 1**

|                                                                  | 16.00-<br>17.00 | 16.15-<br>17.15 | 16.30-<br>17.30 | 16.45-<br>17.45 | 17.00-<br>18.00 | 17.15-<br>18.15 | 17.30-<br>18.30 | MAX   |
|------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------|
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Σάρδεων                 | 69              | 72              | 63              | 45              | 37.5            | 31.5            | 27              | 72    |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) | 546             | 559.5           | 577.5           | 519             | 469.5           | 427.5           | 381             | 577.5 |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Προύσης /<br>Φαναρίου   | 1.5             | 3               | 6               | 9               | 9               | 18              | 13.5            | 18    |
| Από Σάρδεων προς<br>Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ)                 | 85.5            | 69              | 103.5           | 114             | 100.5           | 99              | 48              | 103.5 |
| Από Σάρδεων προς<br>Προύσης /<br>Φαναρίου                        | 327             | 327             | 253.5           | 241.5           | 259.5           | 255             | 279             | 327   |
| Από Σάρδεων προς<br>Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα)                      | 51              | 45              | 27              | 12              | 3               | 3               | 10.5            | 51    |

|                                                                  |             |             |             |             |             |             |             |             |
|------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Από Προύσης /<br>Φαναρίου προς Λ.<br>Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ)   | 66          | 70.5        | 117         | 129         | 133.5       | 166.5       | 114         | 166.5       |
| Από Προύσης /<br>Φαναρίου προς<br>Σάρδεων                        | 130.5       | 127.5       | 130.5       | 123         | 123         | 139.5       | 153         | 139.5       |
| Από Προύσης /<br>Φαναρίου προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα)           | 36          | 45          | 55.5        | 46.5        | 39          | 48          | 49.5        | 55.5        |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Σάρδεων                      | 3           | 3           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 3           |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς Λ.<br>Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ) | 348         | 340.5       | 345         | 382.5       | 382.5       | 352.5       | 330         | 382.5       |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Προύσης /<br>Φαναρίου        | 93.5        | 78.5        | 72.5        | 58.5        | 52.5        | 61.5        | 49.5        | 93.5        |
| <b>TOTAL</b>                                                     | <b>1757</b> | <b>1741</b> | <b>1751</b> | <b>1680</b> | <b>1610</b> | <b>1602</b> | <b>1455</b> | <b>1757</b> |

Όσον αφορά την μεσημεριανή αιχμή, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος για είναι ίσος με 577.5 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε πάλι στην κίνηση 2: Στην αντίθετη πορεία (κίνηση 11) ο φόρτος βρέθηκε ίσος με 382.5 ΜΕΑ/h.



Διάγραμμα 6: Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 1

### Κόμβος 2: Αγίων Αναργύρων και Δερβενακίων

Ο κόμβος 2 βρίσκεται στο ύψος της Εθνικής Οδού και η ακριβής τοποθεσία είναι:  
<https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.02598%2C23.72829>

Ο κόμβος 2 αποτελείται από πολλά οδικά τμήματα, μερικά είναι αμφίδρομα και μερικά μονόδρομοι. Κυριότερη αρτηρία είναι η οδός Αγίων Αναργύρων που είναι αμφίδρομη και στο δυτικό τμήμα της είναι η Εθνική Οδός και στο ανατολικό η οδός Περισού. Σημειώνεται πως υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι επτασκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 7 προσβάσεις (σκέλη) και 18 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από Περισού προς Εθνική Οδός
- Κίνηση 2: Από Περισού προς Δερβενακίων
- Κίνηση 3: Από Αγίων Αναργύρων προς 700 Θεσπιέων
- Κίνηση 4: Από Αγίων Αναργύρων προς Παράδρομος
- Κίνηση 5: Από Παράδρομος προς Περισού
- Κίνηση 6: Από Παράδρομος προς Δερβενακίων
- Κίνηση 7: Από Παράδρομος προς 700 Θεσπιέων
- Κίνηση 8: Από Εθνική Οδός προς Περισού
- Κίνηση 9: Από Εθνική Οδός προς Δερβενακίων
- Κίνηση 10: Από Εθνική Οδός προς 700 Θεσπιέων

- Κίνηση 11: Από Μ. Αντύπα προς Περισσού
- Κίνηση 12: Από Μ. Αντύπα προς Δερβενακίων
- Κίνηση 13: Από Μ. Αντύπα προς 700 Θεσπιέων
- Κίνηση 14: Από Θ. Πεταλά προς Περισσού
- Κίνηση 15: Από Θ. Πεταλά προς Εθνική Οδός
- Κίνηση 16: Από Θ. Πεταλά προς Δερβενακίων
- Κίνηση 17: Από Θ. Πεταλά προς 700 Θεσπιέων
- Κίνηση 18: Από Θ. Πεταλά προς Παράδρομος

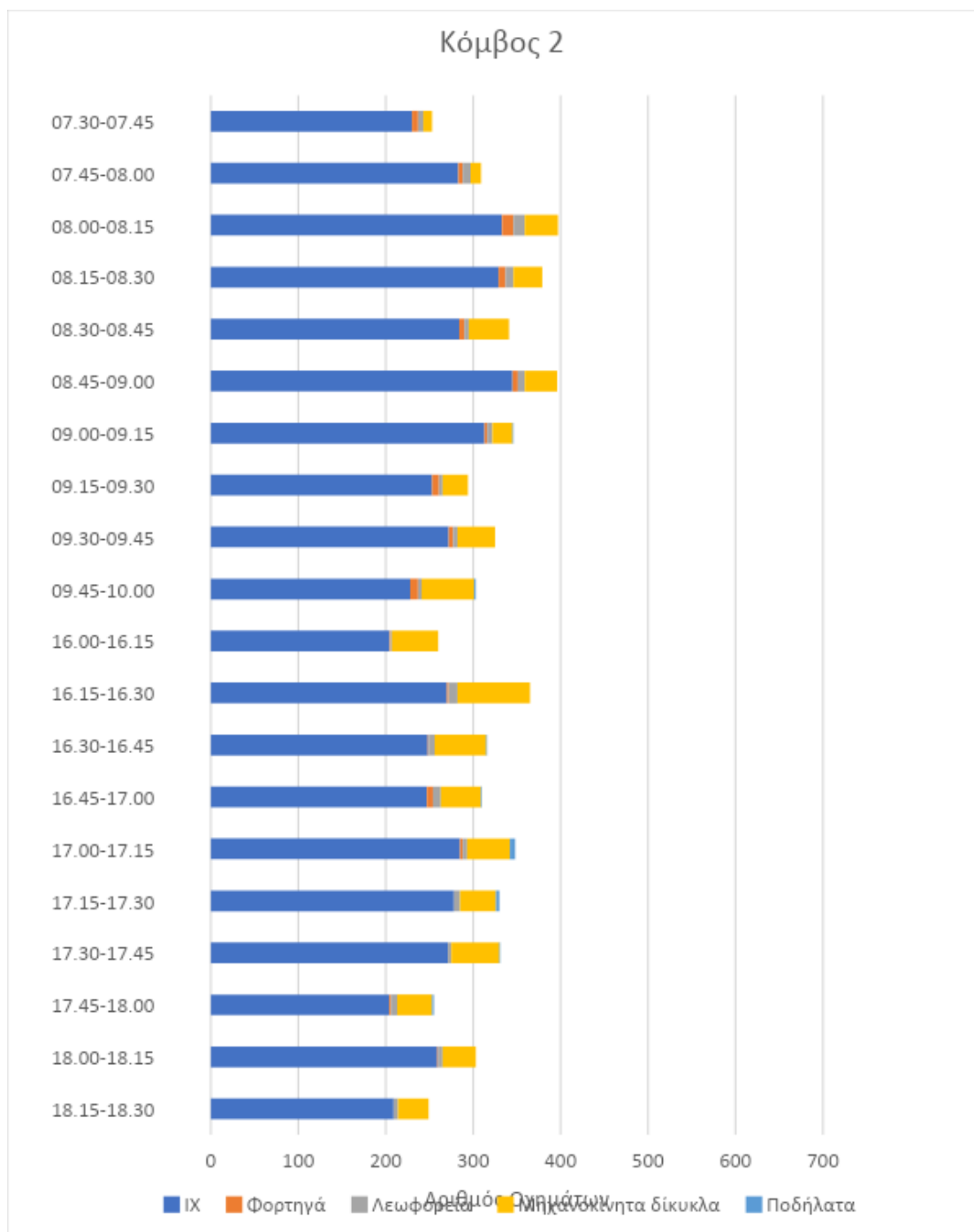
Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 2:



**Εικόνα 11. Τοποθεσία Κόμβου 2 (πηγή: Google Earth)**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 30 Νοεμβρίου 2023 κατά τα διαστήματα 07:30-10:00 και 16:00-18:30.

Στον Κόμβο 2 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 08:00-08:15 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 18.15-18:30. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 6510 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 83,4%, ενώ τα μηχανοκίνητα δίκυκλα ξεπέρασαν το 12%.



**Διάγραμμα 9. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 2 ανά 15'**

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος κατά την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 432 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 9: Από Αγ. Αναργύρων (Εθν. Οδός) προς Δερβενακίων το χρονικό διάστημα 08:00-09:00.

**Πίνακας 22. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 2**

|                                                                      | <b>07.30-<br/>08.30</b> | <b>07.45-<br/>08.45</b> | <b>08.00-<br/>09.00</b> | <b>08.15-<br/>09.15</b> | <b>08.30-<br/>09.30</b> | <b>08.45-<br/>09.45</b> | <b>09.00-<br/>10.00</b> | <b>MAX</b>   |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--------------|
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς Αγ.<br>Αναργύρων (Εθν.<br>Οδός) | 209                     | 221.5                   | 241.5                   | 226.5                   | 245                     | 268                     | 227                     | <b>268</b>   |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς<br>Δερβενακίων                  | 28                      | 41                      | 44                      | 38                      | 32                      | 26                      | 51                      | <b>44</b>    |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς<br>700 Θεσπιέων                 | 2                       | 1                       | 1                       | 1                       | 1.5                     | 1.5                     | 1.5                     | <b>2</b>     |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς<br>Παράδρομος                   | 30.5                    | 31                      | 32                      | 26                      | 14                      | 12                      | 6                       | <b>32</b>    |
| Από Παράδρομος<br>προς Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού)                   | 4                       | 10                      | 10                      | 11                      | 11                      | 12                      | 11.5                    | <b>12</b>    |
| Από Παράδρομος<br>προς Δερβενακίων                                   | 112                     | 113.5                   | 104                     | 88                      | 80                      | 74                      | 70                      | <b>113.5</b> |
| Από Παράδρομος<br>προς 700 Θεσπιέων                                  | 21                      | 21                      | 20                      | 4                       | 0                       | 0                       | 0                       | <b>21</b>    |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Εθν. Οδός) προς Αγ.<br>Αναργύρων<br>(Περισσού) | 268.5                   | 268.5                   | 264.5                   | 284                     | 280                     | 291                     | 306.5                   | <b>306.5</b> |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Εθν. Οδός) προς<br>Δερβενακίων                 | 400.5                   | 411                     | 432                     | 418.5                   | 396.5                   | 362                     | 343                     | <b>432</b>   |



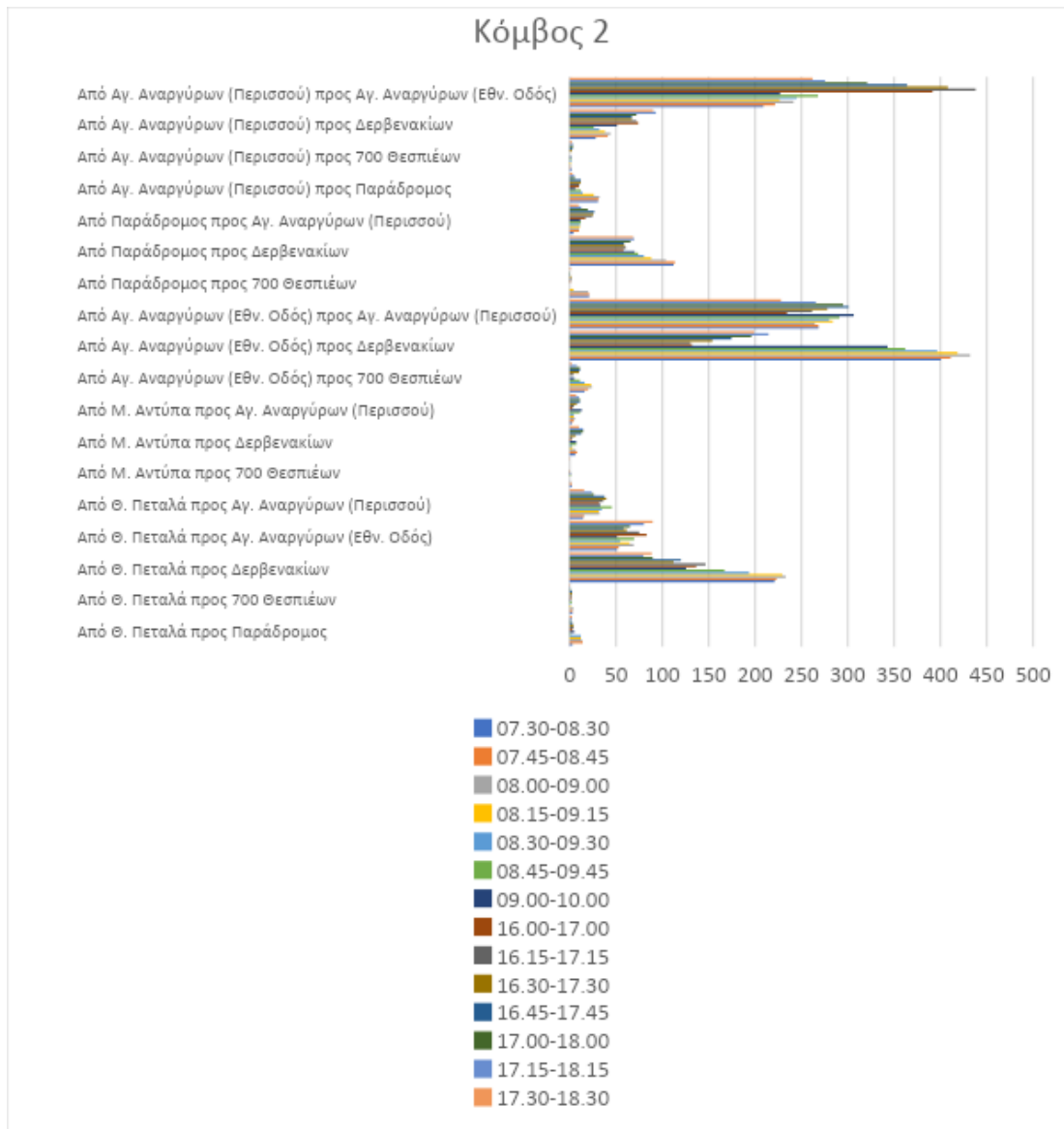
|                                                       |             |             |             |             |             |             |             |              |
|-------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Εθν. Οδός) προς<br>700 Θεσπιέων | 16          | 20          | 24          | 23          | 16          | 11          | 5           | <b>24</b>    |
| Από Μ. Αντύπα προς<br>Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού)     | 2.5         | 4.5         | 5.5         | 4.5         | 4.5         | 11          | 13          | <b>13</b>    |
| Από Μ. Αντύπα προς<br>Δερβενακίων                     | 6           | 8           | 6.5         | 3           | 2           | 7           | 7           | <b>8</b>     |
| Από Μ. Αντύπα προς<br>700 Θεσπιέων                    | 2           | 2           | 1           | 0           | 0           | 1           | 1           | <b>2</b>     |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού)     | 14.5        | 15.5        | 32          | 31.5        | 34.5        | 45.5        | 33          | <b>45.5</b>  |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Αγ. Αναργύρων (Εθν.<br>Οδός)    | 51          | 53          | 69          | 64.5        | 54.5        | 69.5        | 51          | <b>69.5</b>  |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Δερβενακίων                     | 221         | 223         | 233         | 229.5       | 193.5       | 167         | 125.5       | <b>229.5</b> |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>700 Θεσπιέων                    | 3           | 3           | 4           | 1           | 1           | 2           | 1           | <b>4</b>     |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Παράδρομος                      | 3           | 14          | 13          | 12          | 12          | 1           | 5           | <b>14</b>    |
| <b>TOTAL</b>                                          | <b>1395</b> | <b>1462</b> | <b>1537</b> | <b>1466</b> | <b>1378</b> | <b>1362</b> | <b>1258</b> | <b>432</b>   |

Όσον αφορά την απογευματινή αιχμή, ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος είναι ίσος με 438 ΜΕΑ και μετρήθηκε και πάλι στην κίνηση 1: Από Αγ. Αναργύρων (Περισσού) προς Αγ. Αναργύρων (Εθν. Οδός), το χρονικό διάστημα 16:15-17:15. Στην αντίθετη κίνηση, (Κίνηση 8) ο κυκλοφοριακός φόρτος είναι 261.5 ΜΕΑ.

**Πίνακας 23. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 2**

|                                                                      | <b>16.00-<br/>17.00</b> | <b>16.15-<br/>17.15</b> | <b>16.30-<br/>17.30</b> | <b>16.45-<br/>17.45</b> | <b>17.00-<br/>18.00</b> | <b>17.15-<br/>18.15</b> | <b>17.30-<br/>18.30</b> | <b>MAX</b>  |
|----------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------|
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς Αγ.<br>Αναργύρων (Εθν.<br>Οδός) | 391.5                   | 438                     | 408                     | 364                     | 321                     | 275.5                   | 262                     | <b>438</b>  |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς<br>Δερβενακίων                  | 74                      | 72                      | 67                      | 67                      | 72                      | 93                      | 90                      | <b>93</b>   |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς<br>700 Θεσπιέων                 | 0                       | 0                       | 2                       | 3                       | 3.5                     | 3.5                     | 2.5                     | <b>3.5</b>  |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού) προς<br>Παράδρομος                   | 10                      | 10.5                    | 12                      | 12                      | 5.5                     | 5                       | 3                       | <b>12</b>   |
| Από Παράδρομος<br>προς Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού)                   | 17                      | 24.5                    | 25.5                    | 26.5                    | 19.5                    | 12.5                    | 9.5                     | <b>25.5</b> |
| Από Παράδρομος<br>προς Δερβενακίων                                   | 58                      | 60.5                    | 59                      | 58.5                    | 65.5                    | 69.5                    | 68.5                    | <b>69.5</b> |
| Από Παράδρομος<br>προς 700 Θεσπιέων                                  | 1                       | 1.5                     | 1.5                     | 0.5                     | 0.5                     | 0                       | 1                       | <b>1.5</b>  |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Εθν. Οδός) προς Αγ.<br>Αναργύρων<br>(Περισσού) | 234.5                   | 261.5                   | 278                     | 301                     | 295                     | 265.5                   | 228                     | <b>301</b>  |
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Εθν. Οδός) προς<br>Δερβενακίων                 | 132                     | 130                     | 154                     | 174.5                   | 196                     | 214.5                   | 199                     | <b>199</b>  |

|                                                       |             |             |             |             |             |             |             |              |
|-------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Από Αγ. Αναργύρων<br>(Εθν. Οδός) προς<br>700 Θεσπιέων | 0           | 4           | 10          | 11          | 11          | 7.5         | 2           | <b>11</b>    |
| Από Μ. Αντύπα προς<br>Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού)     | 3           | 4.5         | 7.5         | 11          | 11          | 10          | 7           | <b>11</b>    |
| Από Μ. Αντύπα προς<br>Δερβενακίων                     | 1.5         | 3           | 6.5         | 12.5        | 14.5        | 14.5        | 10          | <b>14.5</b>  |
| Από Μ. Αντύπα προς<br>700 Θεσπιέων                    | 0.5         | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0.5         | <b>0.5</b>   |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Αγ. Αναργύρων<br>(Περισσού)     | 32          | 36          | 39.5        | 37.5        | 26          | 24          | 15.5        | <b>39.5</b>  |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Αγ. Αναργύρων (Εθν.<br>Οδός)    | 83          | 75          | 61.5        | 58          | 65          | 80          | 89.5        | <b>89.5</b>  |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Δερβενακίων                     | 136.5       | 146.5       | 112         | 120         | 89.5        | 79.5        | 88.5        | <b>146.5</b> |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>700 Θεσπιέων                    | 2           | 2           | 2.5         | 2.5         | 1           | 0.5         | 0.5         | <b>2.5</b>   |
| Από Θ. Πεταλά προς<br>Παράδρομος                      | 3           | 4           | 4           | 3           | 1.5         | 2.5         | 2.5         | <b>4</b>     |
| <b>TOTAL</b>                                          | <b>1180</b> | <b>1274</b> | <b>1251</b> | <b>1263</b> | <b>1198</b> | <b>1158</b> | <b>1080</b> | <b>438</b>   |



**Διάγραμμα 10.Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 2**

### **Κόμβος 3: Στρ. Νίκου Πλαστήρα και Λαχανά**

Ο κόμβος 3 βρίσκεται στο ύψος της Εθνικής Οδού και η ακριβής τοποθεσία είναι: <https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.04846%2C23.74459#map=17/38.04806/23.74198>

Ο κόμβος 3 αποτελείται από την αμφίδρομη οδό Στρ. Νίκου Πλαστήρα που προς τα βόρεια έχει κατάστημα Jumbo και στα νότια το 3<sup>ο</sup> ΓΕΛ και την μονόδρομη οδό Λαχανά που στα δυτικά έχει την Εθνική Οδό και στα ανατολικά την Λ. Δεκελείας. Σημειώνεται πως δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι τετρασκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 4 προσβάσεις (σκέλη) και 7 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από 3<sup>ο</sup> ΓΕΛ προς Δεκελείας
- Κίνηση 2: Από 3<sup>ο</sup> ΓΕΛ προς Jumbo

- Κίνηση 3: Από Εθνική Οδό προς 3<sup>ο</sup> ΓΕΛ
- Κίνηση 4: Από Εθνική Οδό προς Δεκελείας
- Κίνηση 5: Από Εθνική Οδό προς Jumbo
- Κίνηση 6: Από Jumbo προς Εθνική Οδό
- Κίνηση 7: Από Jumbo προς 3<sup>ο</sup> ΓΕΛ

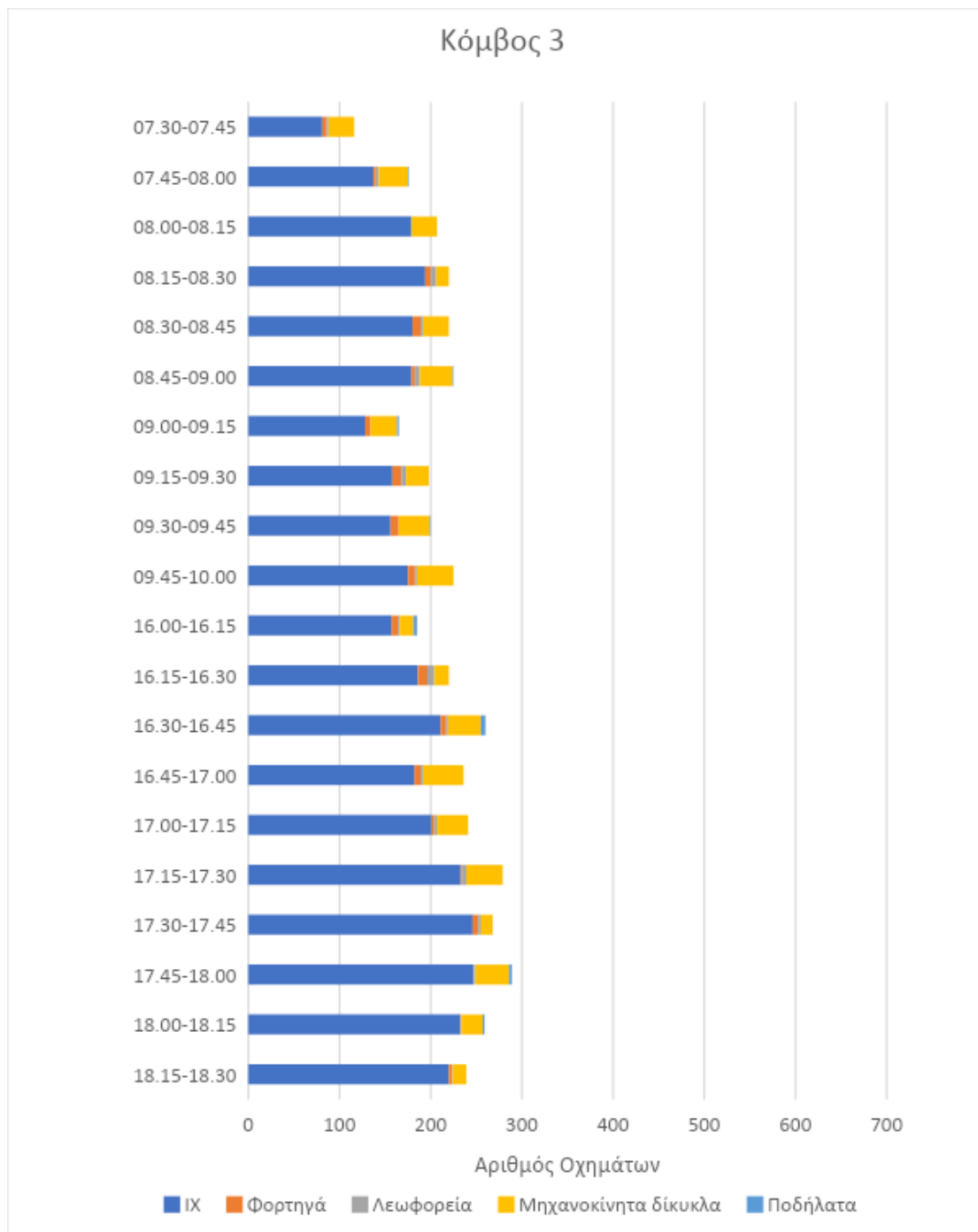
Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 3:



**Εικόνα 12. Τοποθεσία Κόμβου 3 (πηγή: Google Earth)**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 30 Νοεμβρίου 2023 κατά τα διαστήματα 07:30-10:00 και 16:00-18:30.

Στον Κόμβο 3 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 18:00-18:15 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07.30-07:45. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 4189 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 82,6%, ενώ τα μηχανοκίνητα δίκυκλα ξεπέρασαν το 13%.



**Διάγραμμα 11. Σύνοψη κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 3 ανά 15'**

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος κατά την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 519 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 4: Από Από Λαχανά (Εθνική Οδός) προς Λαχανά (Δεκελείας) το χρονικό διάστημα 08:00-09:00.

**Πίνακας 24. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 3**

|                                                                            | 07.30-<br>08.30 | 07.45-<br>08.45 | 08.00-<br>09.00 | 08.15-<br>09.15 | 08.30-<br>09.30 | 08.45-<br>09.45 | 09.00-<br>10.00 | MAX        |
|----------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------|
| Από Στρ. Νίκου<br>Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ)<br>προς Λαχανά<br>(Δεκελείας)          | 23              | 27.5            | 24.5            | 21.5            | 19.5            | 12              | 12              | 27.5       |
| Από Στρ. Νίκου<br>Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ)<br>προς Στρ. Νίκου<br>Πλαστήρα (Jumbo) | 62.5            | 75              | 87              | 83              | 80.5            | 76              | 64              | 87         |
| Από Λαχανά (Εθνική<br>Οδός) προς Στρ.<br>Νίκου Πλαστήρα<br>(3ο ΓΕΛ)        | 41              | 35.5            | 36              | 29.5            | 25              | 29.5            | 32.5            | 41         |
| Από Λαχανά (Εθνική<br>Οδός) προς Λαχανά<br>(Δεκελείας)                     | 368.5           | 462.5           | 511.5           | 507             | 514.5           | 519             | 547             | 519        |
| Από Λαχανά (Εθνική<br>Οδός) προς Στρ.<br>Νίκου Πλαστήρα<br>(Jumbo)         | 82              | 82.5            | 77              | 81.5            | 66.5            | 60              | 50.5            | 82.5       |
| Από Στρ. Νίκου<br>Πλαστήρα (Jumbo)<br>προς Λαχανά<br>(Εθνική Οδός)         | 15.5            | 18.5            | 20.5            | 19              | 23              | 19              | 20.5            | 113.5      |
| Από Στρ. Νίκου<br>Πλαστήρα (Jumbo)<br>προς Στρ. Νίκου<br>Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ) | 114             | 118             | 114             | 97.5            | 89.5            | 76.5            | 73              | 118        |
| <b>TOTAL</b>                                                               | <b>707</b>      | <b>820</b>      | <b>871</b>      | <b>839</b>      | <b>819</b>      | <b>792</b>      | <b>796</b>      | <b>118</b> |

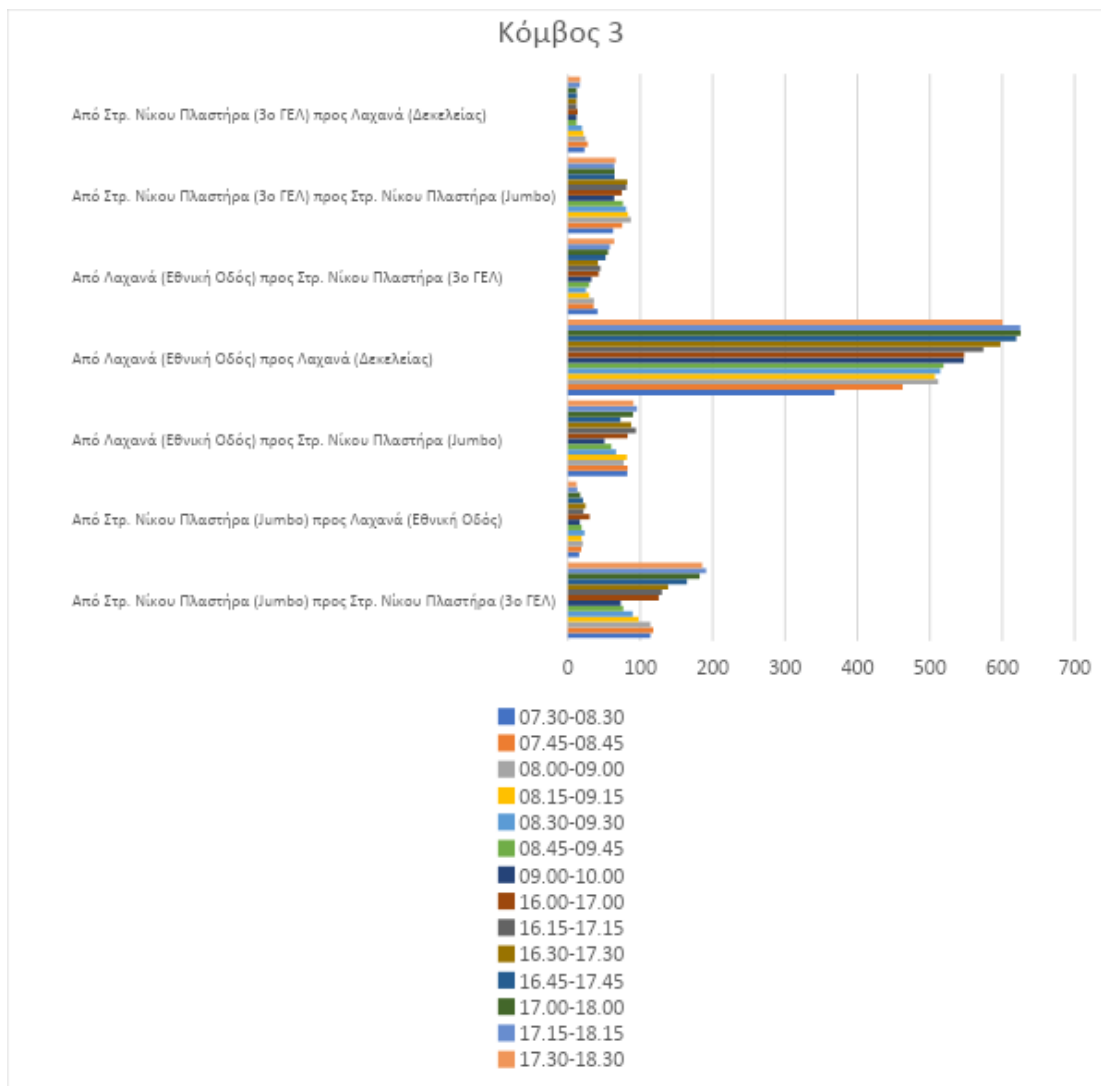
Όσον αφορά την απογευματινή αιχμή, ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος είναι ίσος με 625.5 ΜΕΑ και μετρήθηκε και πάλι στην κίνηση 4 το χρονικό διάστημα 17.00-18.00.

**Πίνακας 25. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 3**

|                                                                   | 16.00-17.00 | 16.15-17.15 | 16.30-17.30 | 16.45-17.45 | 17.00-18.00 | 17.15-18.15 | 17.30-18.30 | MAX   |
|-------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------|
| Από Στρ. Νίκου Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ) προς Λαχανά (Δεκελείας)          | 13.5        | 12          | 12          | 12.5        | 12          | 16.5        | 17          | 16.5  |
| Από Στρ. Νίκου Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ) προς Στρ. Νίκου Πλαστήρα (Jumbo) | 74.5        | 81          | 82          | 64.5        | 64.5        | 64          | 66          | 82    |
| Από Λαχανά (Εθνική Οδός) προς Στρ. Νίκου Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ)        | 42.5        | 45          | 41.5        | 52          | 55.5        | 58          | 64          | 58    |
| Από Λαχανά (Εθνική Οδός) προς Λαχανά (Δεκελείας)                  | 547.5       | 574         | 597.5       | 619.5       | 625.5       | 625         | 600.5       | 625.5 |
| Από Λαχανά (Εθνική Οδός) προς Στρ. Νίκου Πλαστήρα (Jumbo)         | 82.5        | 94          | 87.5        | 72.5        | 90          | 95.5        | 90.5        | 95.5  |
| Από Στρ. Νίκου Πλαστήρα (Jumbo) προς Λαχανά (Εθνική Οδός)         | 30          | 21.5        | 24.5        | 21          | 17          | 13          | 12          | 30    |
| Από Στρ. Νίκου Πλαστήρα (Jumbo) προς Στρ. Νίκου Πλαστήρα (3ο ΓΕΛ) | 125.5       | 130         | 138.5       | 164.5       | 182         | 191         | 185.5       | 191   |



|              |            |            |            |             |             |             |             |              |
|--------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>TOTAL</b> | <b>916</b> | <b>958</b> | <b>984</b> | <b>1007</b> | <b>1047</b> | <b>1063</b> | <b>1036</b> | <b>625.5</b> |
|--------------|------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|



**Διάγραμμα 12. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 3**

#### **Κόμβος 4: Στρ. Θ. Σοφούλη και Κρεσταίνης**

Ο κόμβος 4 βρίσκεται στο ύψος του πεζοδρομίου στην οδό Κρεσταίνης και η ακριβής τοποθεσία είναι:  
<https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.05037%2C23.74039>

Ο κόμβος 4 αποτελείται από την αμφίδρομη οδό Θ. Σοφούλη που προς τα βόρεια έχει την οδό Δημοσθένους και στα νότια την οδό Διγενή και την μονόδρομη οδό Κρεσταίνης. Σημειώνεται πως δεν υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι τρισκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 3 προσβάσεις (σκέλη) και 4 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από Δημοσθένους προς Διγενή
- Κίνηση 2: Από Κρεσταίνης προς Δημοσθένους
- Κίνηση 3: Από Κρεσταίνης προς Διγενή

→ Κίνηση 4: Από Διγενή προς Δημοσθένους

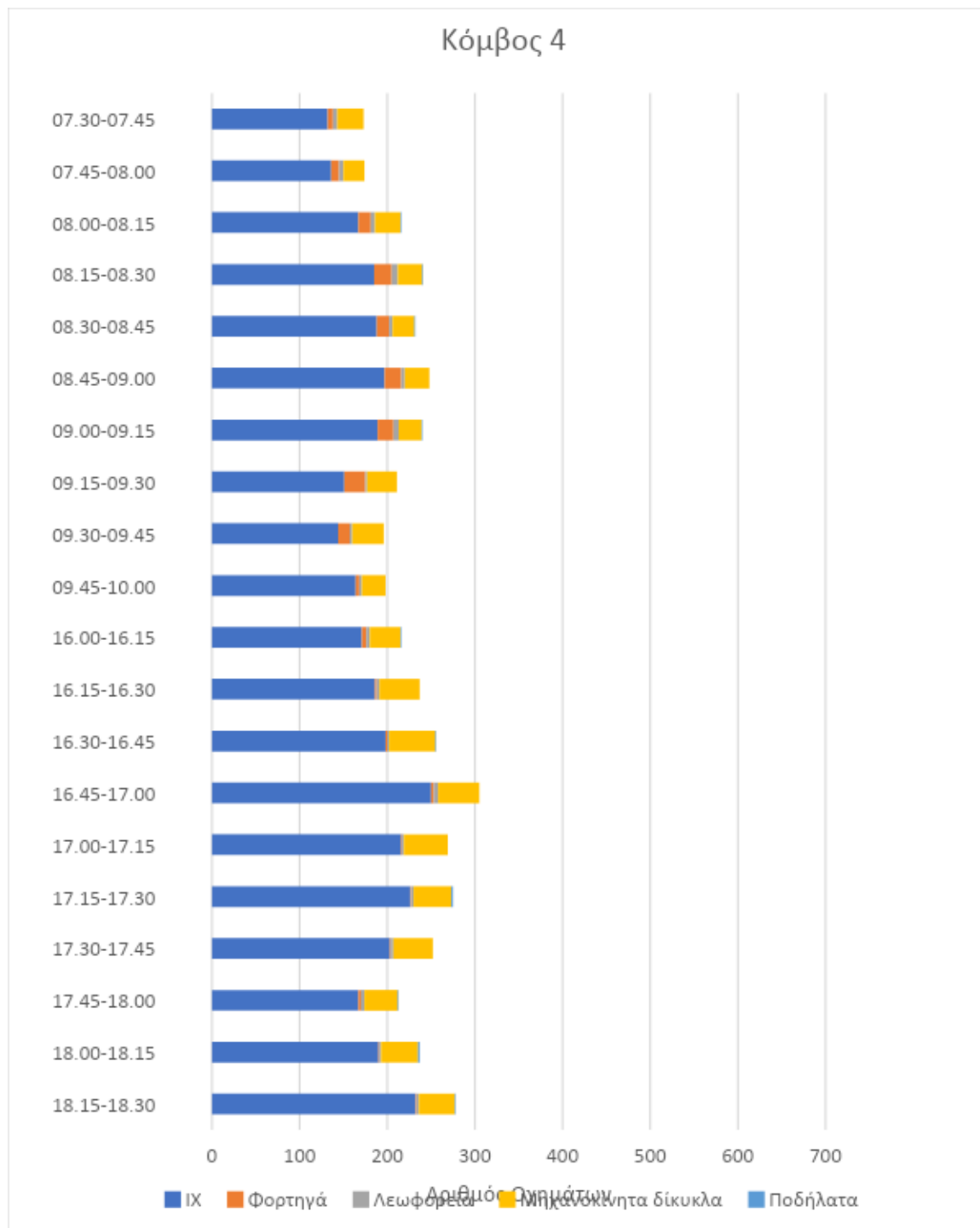
Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 4:



**Εικόνα 13. Τοποθεσία Κόμβου 4 (πηγή: Google Earth)**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 30 Νοεμβρίου 2023 κατά τα διαστήματα 07:30-10:00 και 16:00-18:30.

Στον Κόμβο 4 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 16:45-17:00 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07.30-07:45. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 4667 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 79,1%, ενώ τα μηχανοκίνητα δίκυκλα ξεπέρασαν το 15.6%.



**Διάγραμμα 13, Σύνοψη κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 4 ανά 15'**

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος κατά την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 385 MEA/h και μετρήθηκε στην κίνηση 1: Από Θ. Σοφούλη (Δημοσθένους) προς Θ. Σοφούλη (Διγενή) το χρονικό διάστημα 08:00-09:00. Στην αντίθετη κίνηση (Κίνηση 4) ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 332.5 MEA.

**Πίνακας 26. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 4**

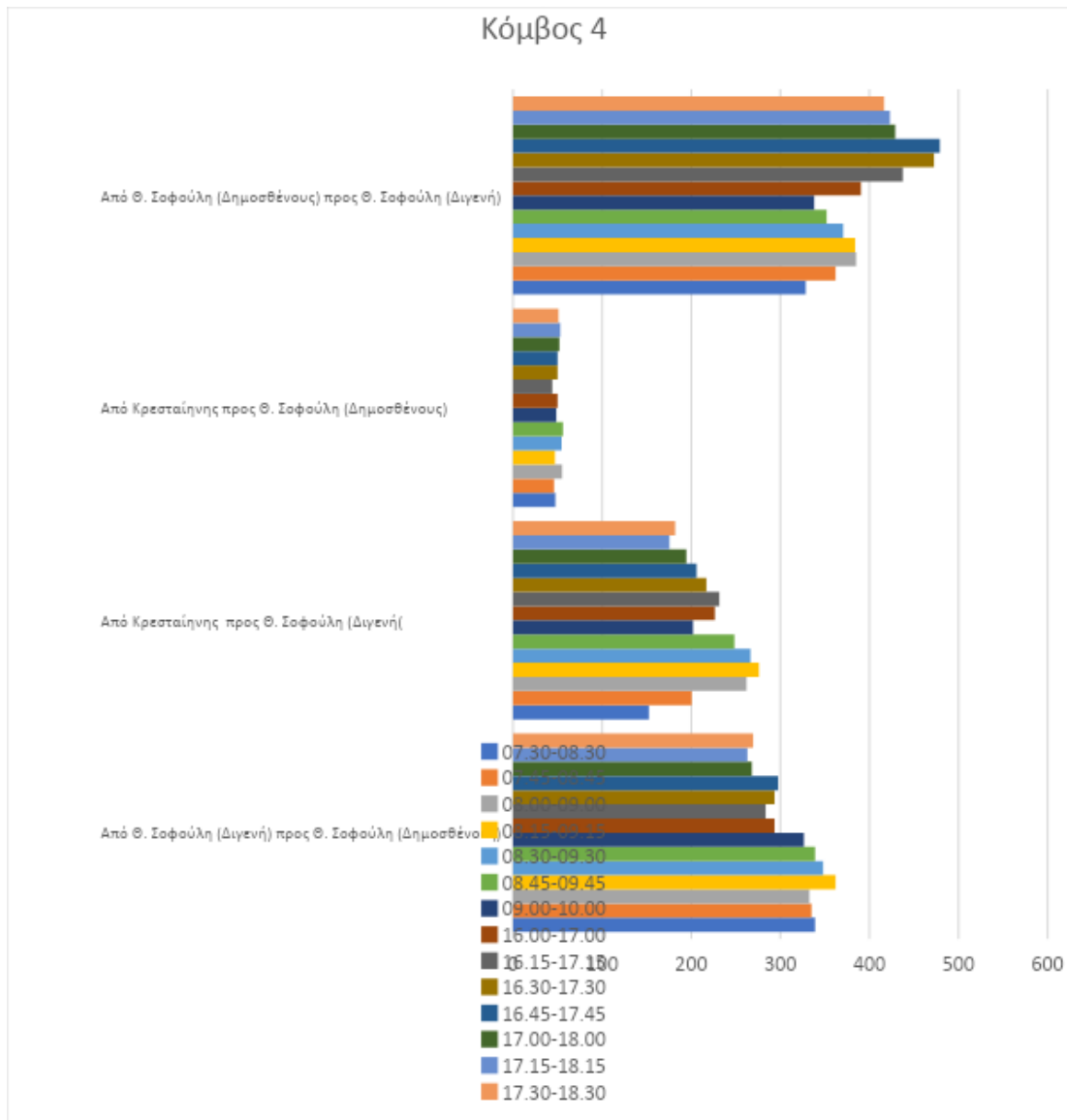
|                                                                | 07.30-08.30 | 07.45-08.45 | 08.00-09.00 | 08.15-09.15 | 08.30-09.30 | 08.45-09.45 | 09.00-10.00 | MAX        |
|----------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Από Θ. Σοφούλη<br>(Δημοσθένους)<br>προς Θ. Σοφούλη<br>(Διγενή) | 328.5       | 362         | 385         | 384         | 370.5       | 352         | 338         | 385        |
| Από Κρεσταιήνης<br>προς Θ. Σοφούλη<br>(Δημοσθένους)            | 47.5        | 46          | 55          | 47          | 54.5        | 56          | 48.5        | 56         |
| Από Κρεσταιήνης<br>προς Θ. Σοφούλη<br>(Διγενή)                 | 152.5       | 200.5       | 262         | 276         | 266.5       | 248.5       | 202         | 276        |
| Από Θ. Σοφούλη<br>(Διγενή) προς Θ.<br>Σοφούλη<br>(Δημοσθένους) | 339         | 335         | 332.5       | 362         | 348         | 339         | 326.5       | 362        |
| <b>TOTAL</b>                                                   | <b>868</b>  | <b>944</b>  | <b>1035</b> | <b>1069</b> | <b>1040</b> | <b>996</b>  | <b>915</b>  | <b>385</b> |

Όσον αφορά την απογευματινή αιχμή, ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος είναι ίσος με 479 ΜΕΑ και μετρήθηκε και πάλι στην κίνηση 1 το χρονικό διάστημα 16.45-17.00. Στην αντίθετη κίνηση ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 297.5 ΜΕΑ.

**Πίνακας 27. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 4**

|                                                                | 16.00-17.00 | 16.15-17.15 | 16.30-17.30 | 16.45-17.45 | 17.00-18.00 | 17.15-18.15 | 17.30-18.30 | MAX |
|----------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----|
| Από Θ. Σοφούλη<br>(Δημοσθένους)<br>προς Θ. Σοφούλη<br>(Διγενή) | 390.5       | 437.5       | 472.5       | 479         | 429         | 423         | 416.5       | 479 |

|                                                                |            |            |             |             |            |            |            |              |
|----------------------------------------------------------------|------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|--------------|
| Από Κρεσταιήνης<br>προς Θ. Σοφούλη<br>(Δημοσθένους)            | 50         | 44         | 50          | 50          | 52         | 53         | 51         | <b>53</b>    |
| Από Κρεσταιήνης<br>προς Θ. Σοφούλη<br>(Διγενή(                 | 226.5      | 231.5      | 217         | 206         | 194.5      | 175.5      | 182        | <b>226.5</b> |
| Από Θ. Σοφούλη<br>(Διγενή) προς Θ.<br>Σοφούλη<br>(Δημοσθένους) | 293.5      | 283.5      | 293.5       | 297.5       | 268        | 263        | 269.5      | <b>297.5</b> |
| <b>TOTAL</b>                                                   | <b>961</b> | <b>997</b> | <b>1033</b> | <b>1033</b> | <b>944</b> | <b>915</b> | <b>919</b> | <b>479</b>   |



**Διάγραμμα 14. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο 4**

#### **Κόμβος 5: Λ. Δεκελείας και Τρωάδος**

Ο κόμβος 5 βρίσκεται στο ύψος της εισόδου στο Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας στην Λ. Δεκελείας και η ακριβής τοποθεσία είναι:

<https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.04252%2C23.74212#map=17/38.04219/23.74094>

Ο κόμβος 5 αποτελείται από την αμφίδρομη οδό Λ. Δεκελείας που προς τα βόρεια έχει την οδό Τατοΐου και στα νότια το γήπεδο της ΑΕΚ, την αμφίδρομη οδό Τρωάδος και την αμφίδρομη είσοδο Πάρκο. Σημειώνεται πως υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι τετρασκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 4 προσβάσεις (σκέλη) και 10 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

→ Κίνηση 1: Από Τατοΐου προς Τρωάδες

- Κίνηση 2: Από Τατοοΐου προς γήπεδο ΑΕΚ
- Κίνηση 3: Από Τρωάδος προς Τατοοΐου
- Κίνηση 4: Από Τρωάδος προς Πάρκο
- Κίνηση 5: Από Τρωάδος προς γήπεδο ΑΕΚ
- Κίνηση 6: Από Πάρκο προς Τατοοΐου
- Κίνηση 7: Από Πάρκο προς Τρωάδος
- Κίνηση 8: Από Πάρκο προς γήπεδο ΑΕΚ
- Κίνηση 9: Από γήπεδο ΑΕΚ προς Τατοοΐου
- Κίνηση 10: Από γήπεδο ΑΕΚ προς Πάρκο

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 5:

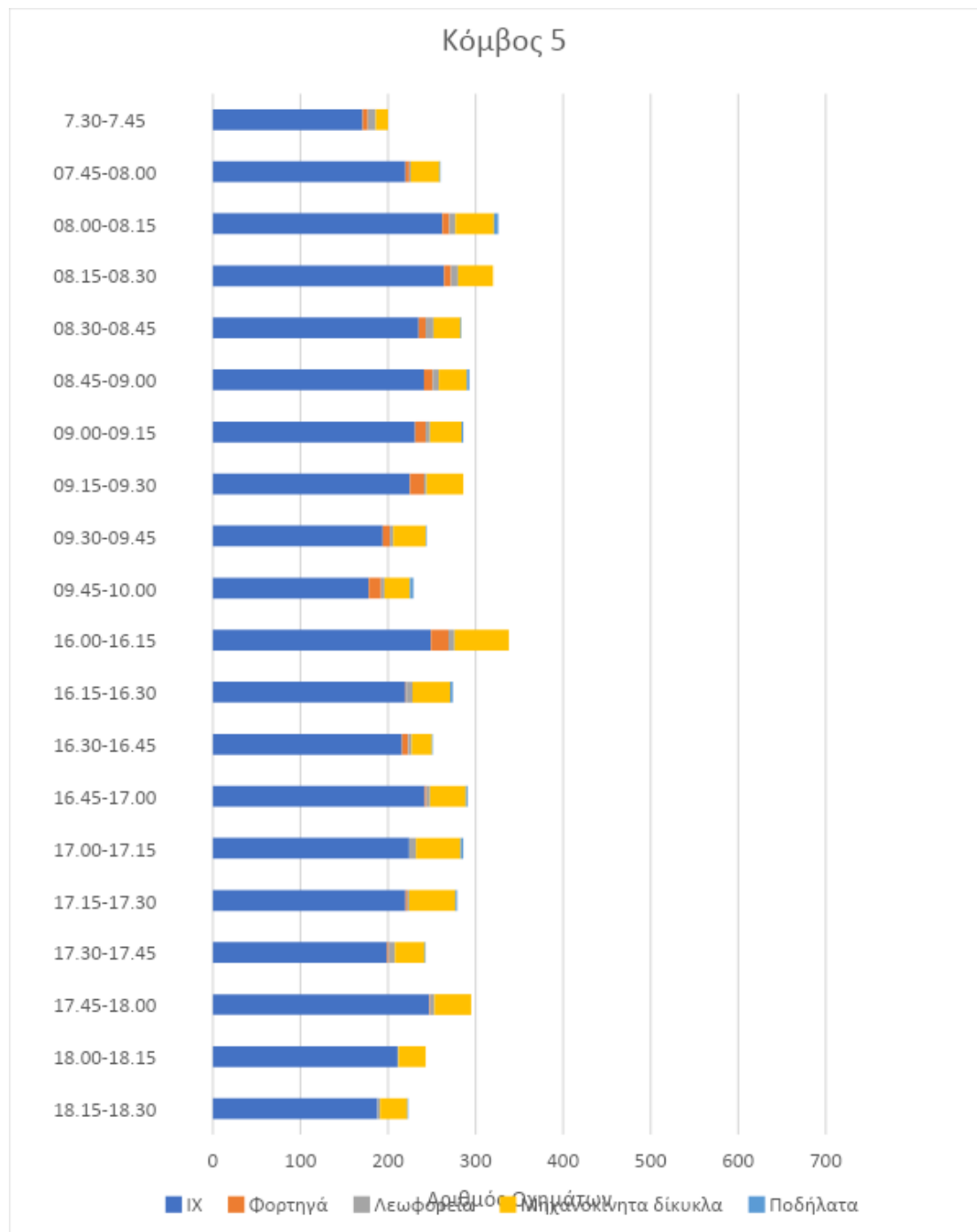


**Εικόνα 14. Τοποθεσία Κόμβου 5 (πηγή: Google Earth)**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 30 Νοεμβρίου 2023 κατά τα διαστήματα 07:30-10:00 και 16:00-18:30.

Στον Κόμβο 5 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 16:00-16:15 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07.30-07:45. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 5451 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 81,4%, ενώ τα μηχανοκίνητα δίκυκλα ξεπέρασαν το 13%.





**Διάγραμμα 15. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 5 ανά 15'**

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος κατά την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 570 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 9: Από Λ. Δεκελείας (Γήπεδο ΑΕΚ) προς Λ. Δεκελείας (Τατοΐου) το χρονικό διάστημα 08:00-09:00. Στην αντίθετη κίνηση (Κίνηση 2) ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 536 ΜΕΑ.



**Πίνακας 28. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 5**

|                                                                    | 07.30-<br>08.30 | 07.45-<br>08.45 | 08.00-<br>09.00 | 08.15-<br>09.15 | 08.30-<br>09.30 | 08.45-<br>09.45 | 09.00-<br>10.00 | MAX         |
|--------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------|
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς<br>Τρωάδος                      | 22.5            | 29.5            | 31.5            | 37              | 39              | 38.5            | 43              | <b>43</b>   |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς Λ.<br>Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ) | 477             | 516             | 536             | 515             | 511.5           | 496             | 469.5           | <b>536</b>  |
| Από Τρωάδος προς<br>Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου)                      | 37              | 50              | 49.5            | 56.5            | 51.5            | 37              | 41              | <b>56.5</b> |
| Από Τρωάδος προς<br>Πάρκο                                          | 0               | 2               | 2               | 4               | 6.5             | 4.5             | 4.5             | <b>6.5</b>  |
| Από Τρωάδος προς<br>Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ)                   | 40.5            | 35.5            | 40              | 47              | 53.5            | 60              | 54.5            | <b>60</b>   |
| Από Πάρκο προς Λ.<br>Δεκελείας (Τατοΐου)                           | 2.5             | 1               | 1               | 1               | 4               | 6               | 8               | <b>8</b>    |
| Από Πάρκο προς<br>Τρωάδος                                          | 4               | 3               | 3               | 4               | 2               | 4               | 4               | <b>4</b>    |
| Από Πάρκο προς Λ.<br>Δεκελείας (Γήπεδο<br>ΑΕΚ)                     | 2.5             | 1.5             | 1.5             | 7.5             | 8               | 9               | 9.5             | <b>9.5</b>  |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) | 520.5           | 546             | 570             | 533             | 500             | 474             | 439             | <b>570</b>  |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Πάρκο                     | 9               | 10              | 9.5             | 10.5            | 15.5            | 14.5            | 12.5            | <b>15.5</b> |

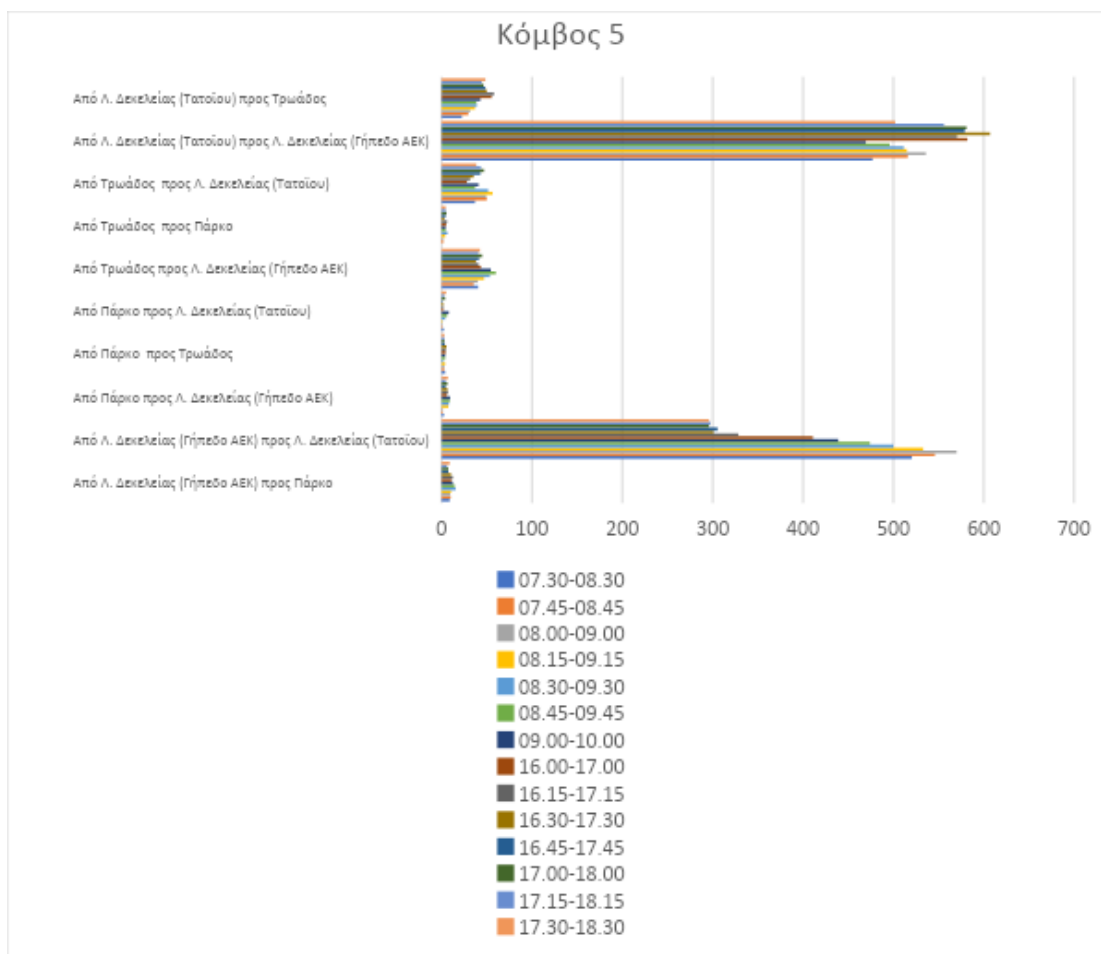
|       |      |      |      |      |      |      |      |            |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------------|
| TOTAL | 1116 | 1195 | 1244 | 1216 | 1192 | 1144 | 1086 | <b>536</b> |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|------------|

Όσον αφορά την απογευματινή αιχμή, ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος είναι ίσος με 607 ΜΕΑ και μετρήθηκε στην κίνηση 2 το χρονικό διάστημα 16.30-17.30. Στην αντίθετη κίνηση ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 301 ΜΕΑ.

**Πίνακας 29. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 5**

|                                                           | 16.00-17.00 | 16.15-17.15 | 16.30-17.30 | 16.45-17.45 | 17.00-18.00 | 17.15-18.15 | 17.30-18.30 | MAX        |
|-----------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| Από Λ. Δεκελείας (Τατοΐου) προς Τρωάδος                   | 55.5        | 58          | 50          | 48.5        | 46.5        | 44.5        | 48.5        | <b>58</b>  |
| Από Λ. Δεκελείας (Τατοΐου) προς Λ. Δεκελείας (Γήπεδο ΑΕΚ) | 582         | 570.5       | 607         | 579         | 581         | 556         | 502         | <b>607</b> |
| Από Τρωάδος προς Λ. Δεκελείας (Τατοΐου)                   | 28          | 31.5        | 35.5        | 43          | 47          | 43.5        | 38.5        | <b>47</b>  |
| Από Τρωάδος προς Πάρκο                                    | 5           | 6           | 3           | 4.5         | 5.5         | 4.5         | 4.5         | <b>6</b>   |
| Από Τρωάδος προς Λ. Δεκελείας (Γήπεδο ΑΕΚ)                | 43.5        | 41          | 38          | 41.5        | 45          | 41          | 42.5        | <b>45</b>  |
| Από Πάρκο προς Λ. Δεκελείας (Τατοΐου)                     | 2           | 2           | 2           | 1           | 4           | 3           | 5           | <b>5</b>   |
| Από Πάρκο προς Τρωάδος                                    | 4.5         | 4.5         | 5.5         | 3.5         | 3           | 3           | 3           | <b>5.5</b> |
| Από Πάρκο προς Λ. Δεκελείας (Γήπεδο ΑΕΚ)                  | 6           | 7           | 6.5         | 4.5         | 6.5         | 4.5         | 7           | <b>7</b>   |
| Από Λ. Δεκελείας (Γήπεδο ΑΕΚ) προς                        | 411         | 328.5       | 301         | 305.5       | 296         | 297.5       | 296         | <b>411</b> |

|                                                |      |      |      |      |      |      |     |      |
|------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|-----|------|
| Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου)                      |      |      |      |      |      |      |     |      |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Γήπεδο ΑΕΚ) προς<br>Πάρκο | 11   | 12.5 | 10.5 | 7.5  | 7.5  | 6    | 9   | 12.5 |
| TOTAL                                          | 1149 | 1062 | 1059 | 1039 | 1042 | 1004 | 956 | 582  |



**Διάγραμμα 16. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/η) στον κόμβο 5**

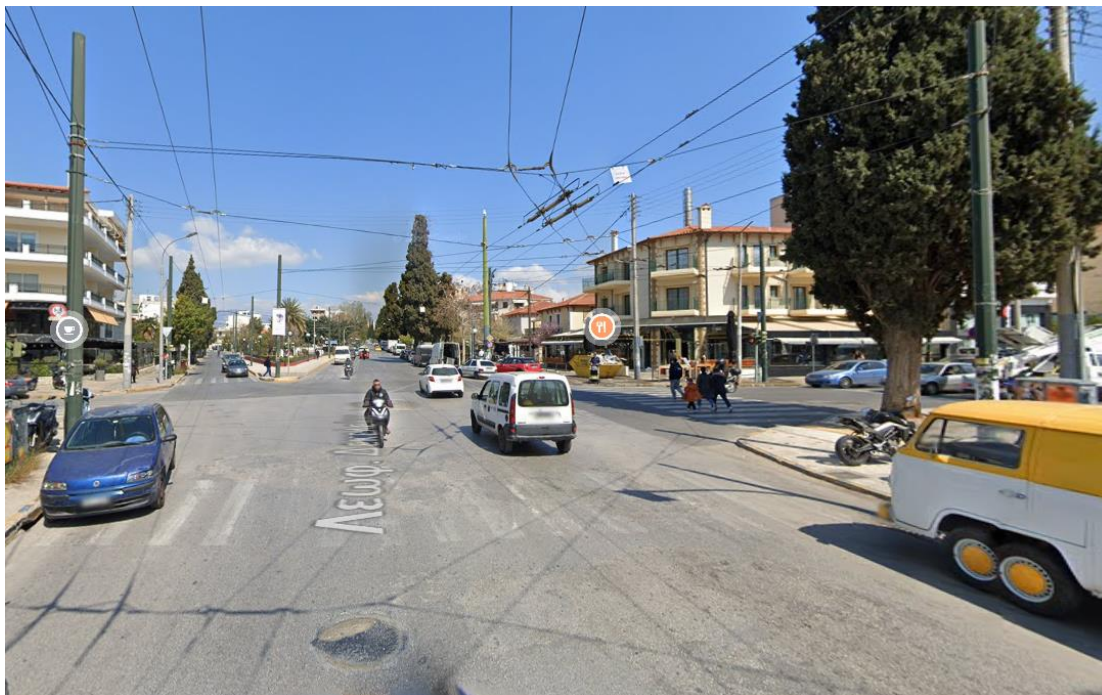
### **Κόμβος 6: Λ. Δεκελείας και Φωκών**

Ο κόμβος 6 βρίσκεται στο ύψος του γηπέδου της ΑΕΚ στην Λ. Δεκελείας και η ακριβής τοποθεσία είναι: <https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.03658%2C23.73896>

Ο κόμβος 6 αποτελείται από την αμφίδρομη οδό Λ. Δεκελείας που προς τα βόρεια έχει την οδό Τατοΐου και στα νότια οδηγεί στο κέντρο της Αθήνας, την αμφίδρομη οδό Φωκών και τις μονόδρομες οδούς Τρυπιά και Πίνδου. Σημειώνεται πως υπάρχει φωτεινή σηματοδότηση στον κόμβο αυτό. Είναι πεντασκελής, διαθέτει δηλαδή, συνολικά 5 προσβάσεις (σκέλη) και 11 κινήσεις. Οι κινήσεις όπως ονομάστηκαν είναι:

- Κίνηση 1: Από Πίνδου προς Τρυπιά
- Κίνηση 2: Από Πίνδου προς Αθήνα
- Κίνηση 3: Από Τατοοΐου προς Τρυπιά
- Κίνηση 4: Από Τατοοΐου προς Αθήνα
- Κίνηση 5: Από Τατοοΐου προς Φωκών
- Κίνηση 6: Από Φωκών προς Τατοοΐου
- Κίνηση 7: Από Φωκών προς Τρυπιά
- Κίνηση 8: Από Φωκών προς Αθήνα
- Κίνηση 9: Από Αθήνα προς Τρυπιά
- Κίνηση 10: Από Αθήνα προς Τατοοΐου
- Κίνηση 11: Από Αθήνα προς Φωκών

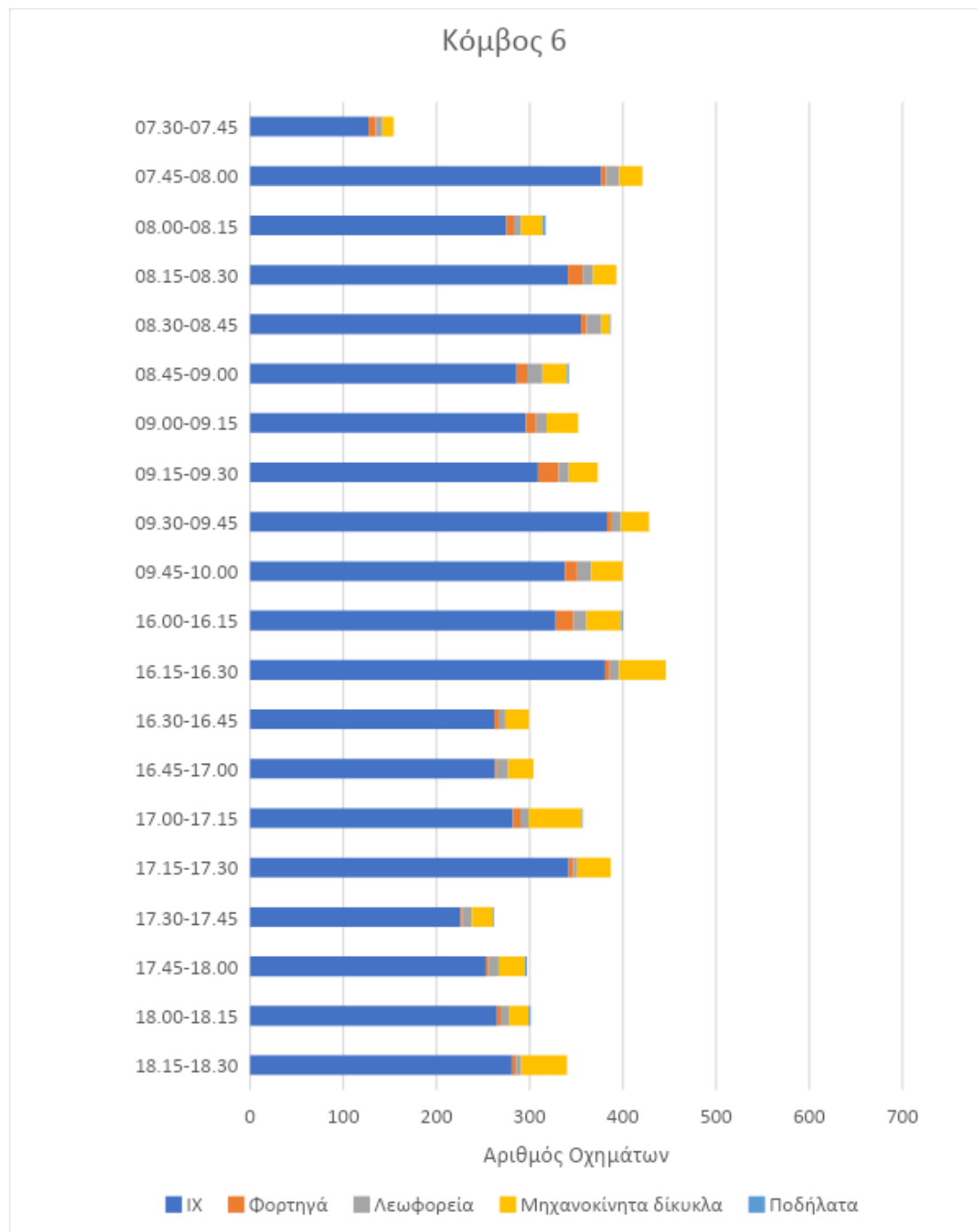
Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του κόμβου 6:



**Εικόνα 15. Τοποθεσία Κόμβου 6 (πηγή: Google Earth)**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου πραγματοποιήθηκαν την Πέμπτη 30 Νοεμβρίου 2023 κατά τα διαστήματα 07:30-10:00 και 16:00-18:30.

Στον Κόμβο 6 ο υψηλότερος φόρτος καταγράφηκε κατά το τέταρτο 16:15-16:30 και ο χαμηλότερος κατά το τέταρτο 07.30-07:45. Στο διάστημα των μετρήσεων καταγράφηκαν συνολικά 6960 οχήματα. Αναφέρεται ότι το ποσοστό των ΙΧ άγγιξε το ποσοστό 85,8%, ενώ τα μηχανοκίνητα δίκυκλα δεν ξεπέρασαν το 9%.



**Διάγραμμα 17. Σύνθεση κυκλοφορίας και διακύμανση φόρτου στον Κόμβο 6 ανά 15'**

Έπειτα από ανάλυση των δεδομένων ανά κίνηση, παρατηρείται ότι ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος κατά την πρωινή αιχμή είναι ίσος με 315.5 ΜΕΑ/h και μετρήθηκε στην κίνηση 4: Από Από Λ. Δεκελείας (Τατοΐου) προς Λ. Δεκελείας (Αθήνα) το χρονικό διάστημα 07:45-08:45. Στην αντίθετη κίνηση (Κίνηση 10) ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 60.5 ΜΕΑ.

**Πίνακας 30. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα πρωινής αιχμής για τον κόμβο 6**

|                                                            | 07.30-<br>08.30 | 07.45-<br>08.45 | 08.00-<br>09.00 | 08.15-<br>09.15 | 08.30-<br>09.30 | 08.45-<br>09.45 | 09.00-<br>10.00 | MAX       |
|------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Από Πίνδου προς<br>Τρυπιά                                  | 14.5            | 22.5            | 22              | 23              | 22              | 18              | 19              | 23        |
| Από Πίνδου προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα)                    | 146             | 191.5           | 190.5           | 182.5           | 162.5           | 148             | 154.5           | 191.<br>5 |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς<br>Τρυπιά               | 45              | 49              | 35              | 25              | 25              | 18              | 26              | 49        |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα) | 279.5           | 315.5           | 289.5           | 297.5           | 279             | 300.5           | 314             | 315.<br>5 |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς<br>Φωκών                | 74.5            | 98              | 120.5           | 145.5           | 177.5           | 179             | 165             | 179       |
| Από Φωκών προς<br>Δεκελείας (Τατοΐου)                      | 238.5           | 271.5           | 239             | 246             | 240             | 249.5           | 270.5           | 271.<br>5 |
| Από Φωκών προς<br>Τρυπιά                                   | 100             | 123             | 124.5           | 127.5           | 123             | 120             | 114.5           | 127.<br>5 |
| Από Φωκών προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα)                     | 7               | 5               | 6               | 5               | 2               | 2               | 5               | 7         |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Τρυπιά                 | 282.5           | 346             | 311             | 306             | 319.5           | 328             | 331             | 346       |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς Λ.<br>Δεκελείας (Τατοΐου) | 56.5            | 60.5            | 60              | 56              | 55              | 53.5            | 45              | 60.5      |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Φωκών                  | 0               | 0               | 0               | 0               | 0               | 0               | 0               | 0         |

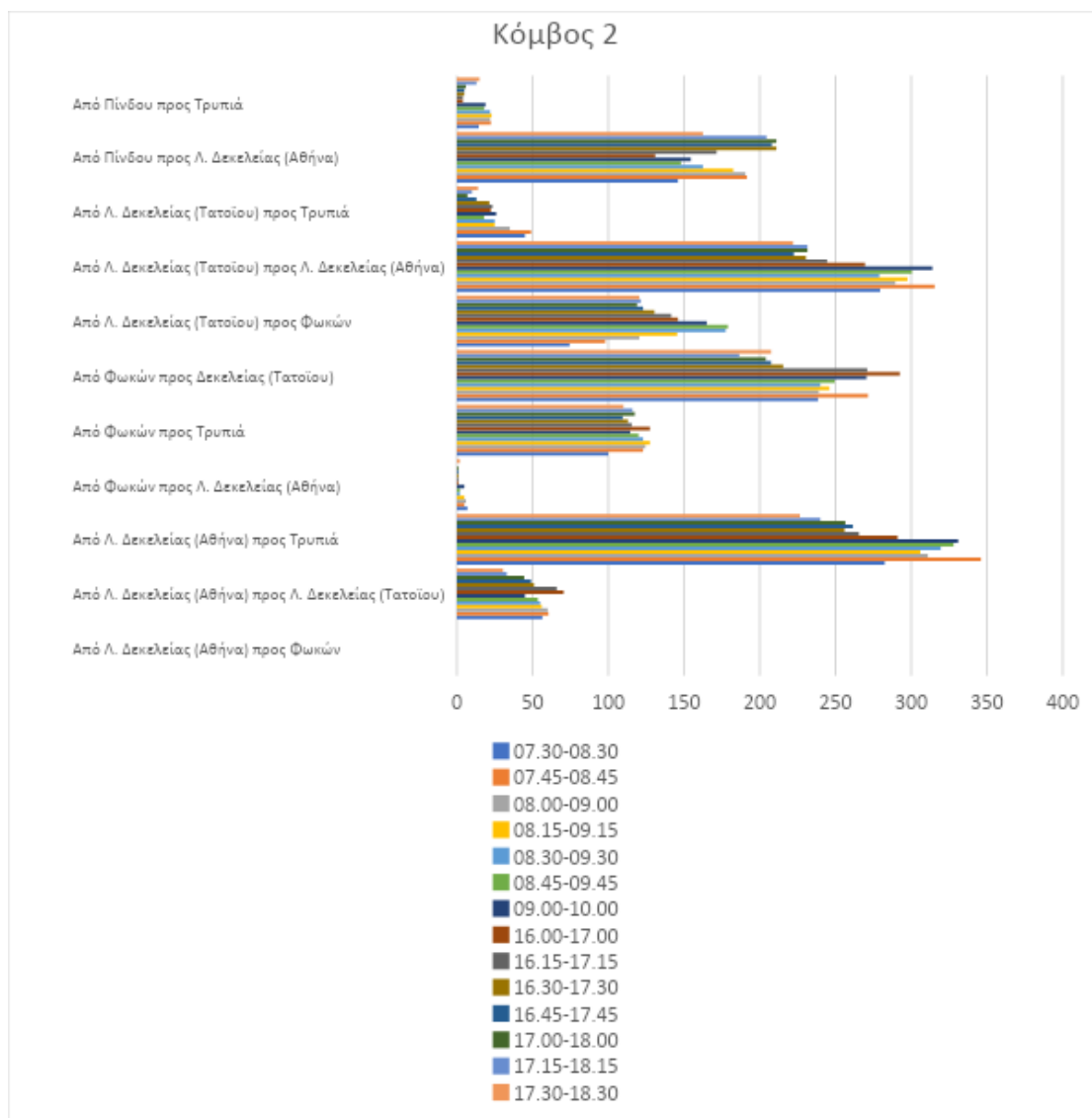
|       |      |      |      |      |      |      |      |                   |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------|
| TOTAL | 1244 | 1483 | 1398 | 1414 | 1406 | 1417 | 1445 | <b>315.<br/>5</b> |
|-------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------|

Όσον αφορά την απογευματινή αιχμή, ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος είναι ίσος με 607 ΜΕΑ και μετρήθηκε στην κίνηση 6 το χρονικό διάστημα 16.00-17.00. Στην αντίθετη κίνηση (Κίνηση 5) ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται σε 146 ΜΕΑ.

**Πίνακας 31. Παρουσίαση κυκλοφοριακών δεδομένων (ΜΕΑ) ανά κίνηση ανά ώρα απογευματινής αιχμής για τον κόμβο 6**

|                                                            | 16.00-<br>17.00 | 16.15-<br>17.15 | 16.30-<br>17.30 | 16.45-<br>17.45 | 17.00-<br>18.00 | 17.15-<br>18.15 | 17.30-<br>18.30 | MAX               |
|------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------|
| Από Πίνδου προς<br>Τρυπιά                                  | 4               | 4               | 5               | 5               | 6               | 13              | 15              | <b>15</b>         |
| Από Πίνδου προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα)                    | 131             | 171.5           | 211             | 208             | 211             | 204.5           | 162.5           | <b>211</b>        |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς<br>Τρυπιά               | 22.5            | 23.5            | 21.5            | 13              | 7               | 10              | 14              | <b>23.5</b>       |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα) | 269.5           | 244.5           | 230.5           | 222.5           | 231.5           | 231.5           | 222             | <b>269.<br/>5</b> |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Τατοΐου) προς<br>Φωκών                | 146             | 141.5           | 130.5           | 123             | 119             | 121.5           | 120.5           | <b>141.<br/>5</b> |
| Από Φωκών προς<br>Δεκελείας (Τατοΐου)                      | 292.5           | 271             | 215.5           | 207.5           | 204             | 186.5           | 207.5           | <b>292.<br/>5</b> |
| Από Φωκών προς<br>Τρυπιά                                   | 127.5           | 115.5           | 113             | 109.5           | 117.5           | 116             | 110             | <b>127.<br/>5</b> |
| Από Φωκών προς Λ.<br>Δεκελείας (Αθήνα)                     | 1               | 1               | 1               | 1               | 1               | 0               | 2               | <b>2</b>          |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Τρυπιά                 | 291             | 265.5           | 256             | 261.5           | 256.5           | 240             | 226.5           | <b>291</b>        |

|                                                            |             |             |             |             |             |             |             |              |
|------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς Λ.<br>Δεκελείας (Τατοΐου) | 70.5        | 66          | 51          | 49          | 44.5        | 33          | 30.5        | <b>70.5</b>  |
| Από Λ. Δεκελείας<br>(Αθήνα) προς<br>Φωκίων                 | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | 0           | <b>0</b>     |
| <b>TOTAL</b>                                               | <b>1356</b> | <b>1304</b> | <b>1235</b> | <b>1200</b> | <b>1198</b> | <b>1156</b> | <b>1111</b> | <b>292.5</b> |



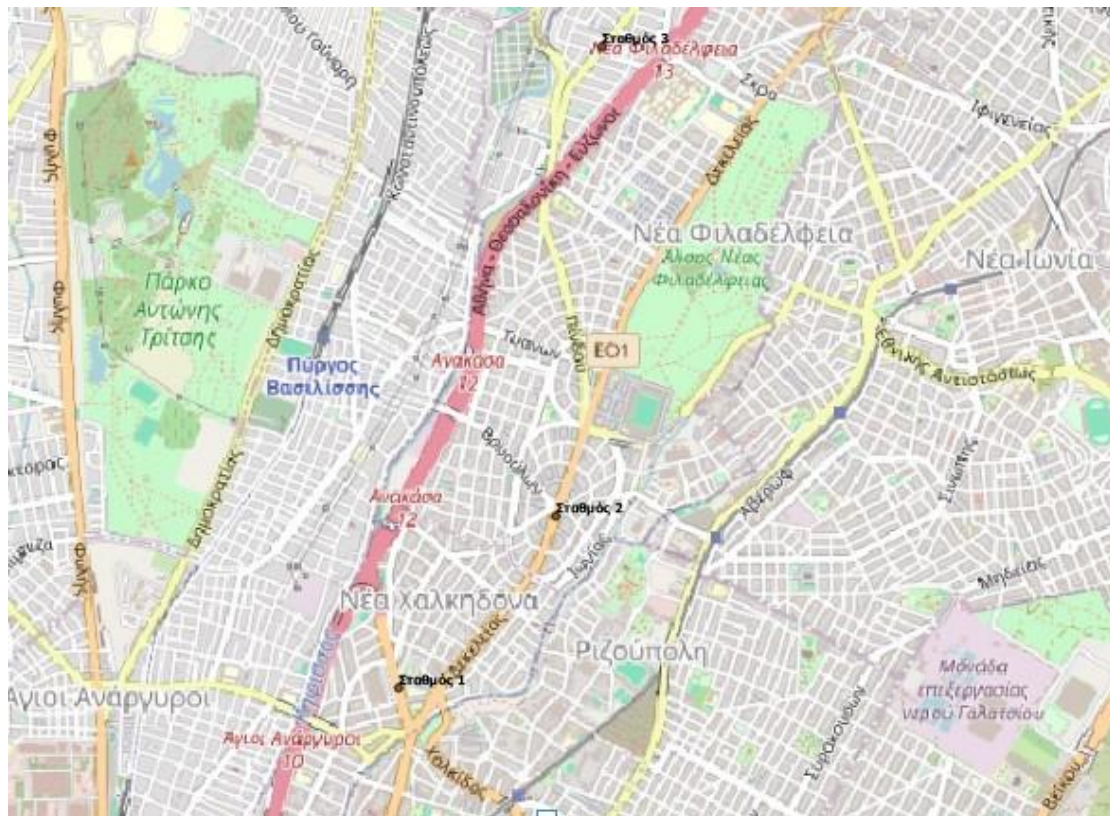
**Διάγραμμα 18. Οπτικοποίηση αποτελεσμάτων κυκλοφοριακών ροών (ΜΕΑ/h) στον κόμβο**



Στο πλαίσιο της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκαν στο διάστημα 13 έως 17 Νοεμβρίου 2023 καταγραφές κυκλοφοριακών ροών σε 3 επιλεγμένους Σταθμούς εντός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας Νέας Χαλκηδόνas. Οι καταγραφές έγιναν με λάστιχα και ξεκίνησαν στις 5 το απόγευμα της 13<sup>ης</sup> Νοεμβρίου και τελείωσαν στις 12 το μεσημέρι της 17<sup>ης</sup> Νοεμβρίου (με εξαίρεση τον Σταθμό 1 όπου η μέτρηση ξεκίνησε στις 12 το μεσημέρι της 14<sup>ης</sup> Νοεμβρίου). Στην ακόλουθη έκθεση παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της διαδικασίας αυτής

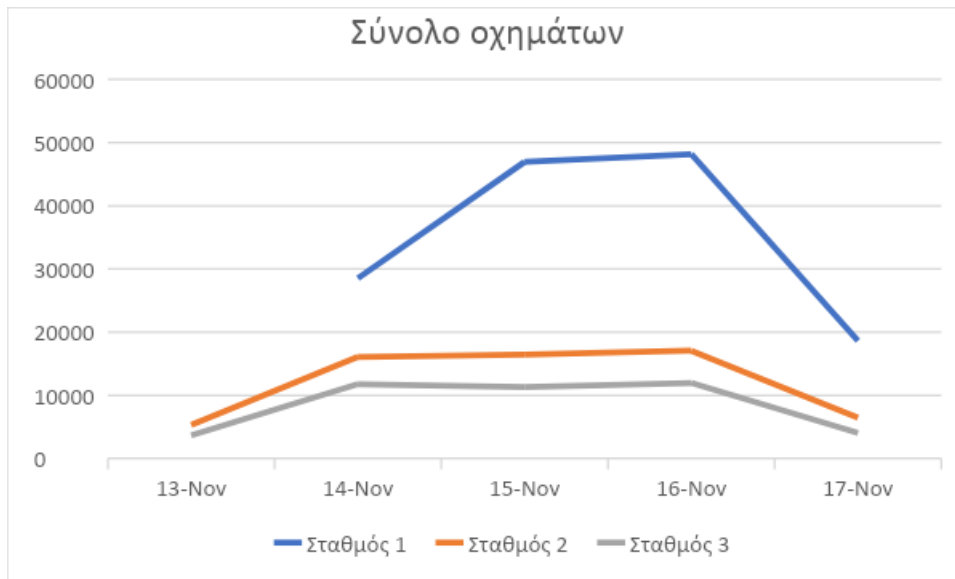
Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις των 3 Σταθμών όπου πραγματοποιήθηκε μέτρηση, οι οποίοι είναι:

- Σταθμός 1: Αχαρνών
- Σταθμός 2: Λ. Δεκελείας
- Σταθμός 3: Θ. Σοφούλη



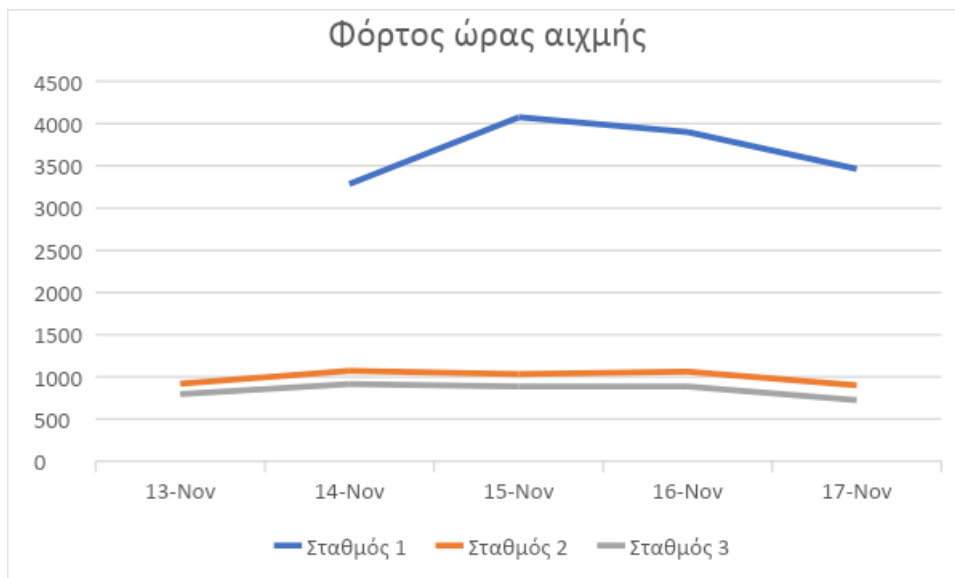
**Εικόνα 16.Θέσεις επιλεγμένων Σταθμών**

Το σύνολο των οχημάτων που μετρήθηκαν απεικονίζεται ανά ημέρα και Σταθμό στο παρακάτω διάγραμμα. Παρατηρείται ότι από τον Σταθμό 1 πέρασαν σημαντικά περισσότερα οχήματα από τους άλλους δύο. Από τον Σταθμό 2 πέρασαν οχήματα της τάξης των 17 χιλιάδων, ενώ στον Σταθμό 3 μετρήθηκαν τα λιγότερα οχήματα, τα οποία δεν ξεπέρασαν τις δώδεκα χιλιάδες καμία μέρα μέτρησης.



Εικόνα 17: Σύνολο οχημάτων ανά Σταθμό μέτρησης

Παρόμοια κατάσταση παρουσιάζεται όσον αφορά και τον κυκλοφοριακό φόρτο για την ώρα αιχμής. Για όλες τις ημέρες μέτρησης του Σταθμού 1 τα οχήματα κατά την ώρα αιχμής κυμαίνονται μεταξύ τριών και τεσσάρων χιλιάδων, τιμή πολύ μεγαλύτερη από τις αντίστοιχες για τους Σταθμούς 2 και 3. Στον Σταθμό 2 ο φόρτος ώρας αιχμής κυμάνθηκε μεταξύ 900 και 1100 οχημάτων, ενώ στον Σταθμό 3 καμία μέρα δεν ξεπεράστηκαν τα 900 οχήματα την ώρα αιχμής.



Εικόνα 18: Οχήματα την ώρα αιχμής ανά μέρα και Σταθμό μέτρησης

#### 4.5.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου (24ωρες)

##### Σταθμός 1: Αχαρνών

Ο Σταθμός 1 βρίσκεται στο ύψος του Σούπερ Μάρκετ Σκλαβενίτη στην οδό Αχαρνών. Η ακριβής τοποθεσία είναι: <https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.02746%2C23.73081>

Οι μετρήσεις στον Σταθμό 1 πραγματοποιήθηκαν για το ρεύμα προς Αθήνα και το ρεύμα προς Λ. Κηφισού.

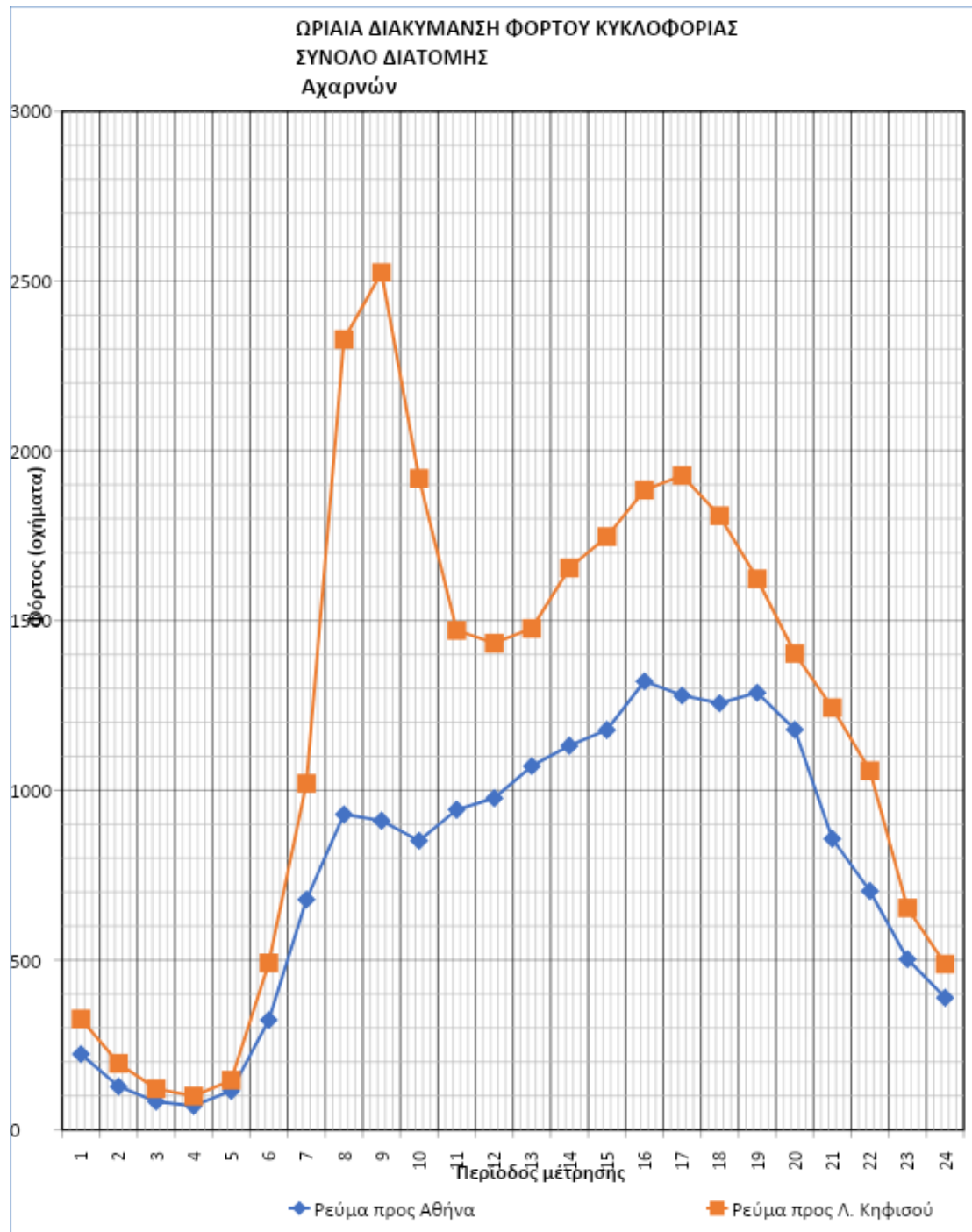
Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του Σταθμού 1.



**Εικόνα 19. Υφιστάμενη κατάσταση Σταθμού 1**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου ξεκίνησαν στις 12 το μεσημέρι της 14ης Νοεμβρίου και σταμάτησαν στις 12 το μεσημέρι της 17ης Νοεμβρίου.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων ανά ρεύμα ως μέσος όρος των τιμών του κάθε ωριαίου διαστήματος για όλες τις ημέρες. Παρατηρείται ότι στο ρεύμα προς Λ. Κηφισού πέρασαν σταθερά σε όλο το διάστημα της ημέρας περισσότερα οχήματα από ότι στο ρεύμα προς Αθήνα. Επίσης παρατηρείται ότι το ρεύμα προς Λ. Κηφισού παρουσιάζει και πρωινή και απογευματινή αιχμή, ενώ το ρεύμα προς Αθήνα παρουσιάζει μόνο απογευματινή αιχμή.



**Διάγραμμα 19. Μ.Ο. οχημάτων ανά ώρα Σταθμός 1**

Συγκεκριμένα, η πρωινή ώρα αιχμής για το ρεύμα προς Λ. Κηφισού είναι το χρονικό διάστημα 9-10 και ο μέσος όρος οχημάτων που αντιστοιχεί στις 3 ημέρες είναι 2525 οχήματα. Η απογευματινή ώρα αιχμής εντοπίζεται στο διάστημα 4-5 και ο μέσος όρος οχημάτων ανέρχεται στα 1927.

Για το ρεύμα προς Αθήνα το διάστημα με το μέγιστο αριθμό οχημάτων είναι το 3-4 το μεσημέρι και ο μέσος αριθμός οχημάτων ανέρχεται στα 1321. Παρατηρείται λοιπόν ότι στο ρεύμα προς Λ. Κηφισού η πρωινή αιχμή είναι μεγαλύτερη από την απογευματινή, σε αντίθεση με το ρεύμα προς Αθήνα όπου η απογευματινή κίνηση είναι σημαντικά μεγαλύτερη της πρωινής.



### Σταθμός 2: Λεωφ. Δεκελείας

Ο Σταθμός 2 βρίσκεται στο ύψος του Κόμβου 1 στην Λεωφόρο Δεκελείας. Η ακριβής τοποθεσία είναι:  
<https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.03213%2C23.73703>

Οι μετρήσεις στον Σταθμό 2 πραγματοποιήθηκαν για το ρεύμα προς Αθήνα και το ρεύμα προς Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας.

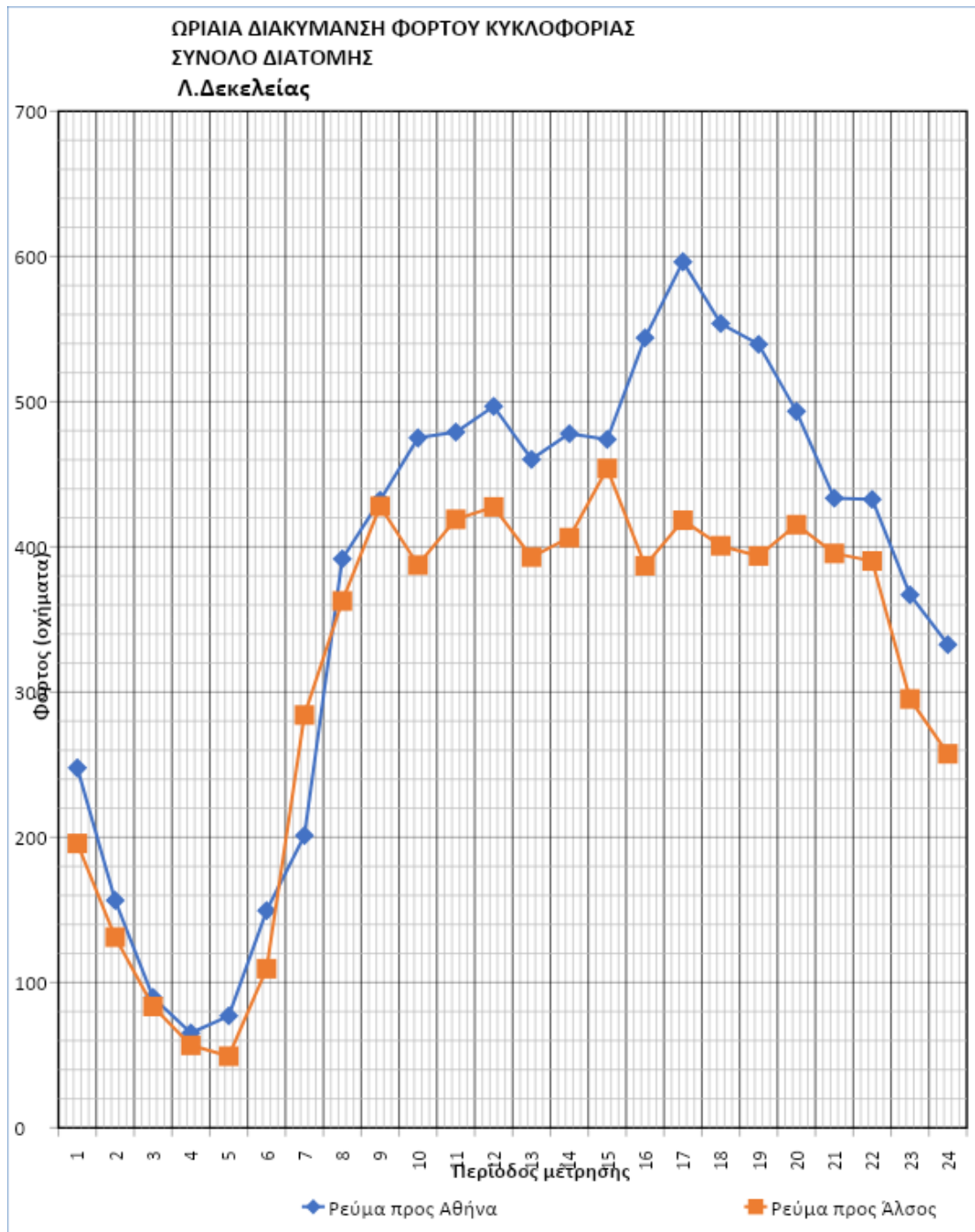
Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του Σταθμού 2.



**Εικόνα 20. Υφιστάμενη κατάσταση Σταθμού 2**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου ξεκίνησαν στις 5 το απόγευμα της Δευτέρας 13ης Νοεμβρίου και σταμάτησαν στις 12 το μεσημέρι της Παρασκευής 17ης Νοεμβρίου.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων ανά ρεύμα ως μέσος όρος των τιμών του κάθε ωριαίου διαστήματος για όλες τις ημέρες. Παρατηρείται ότι στο ρεύμα προς Αθήνα πέρασαν σταθερά σε όλο το διάστημα της ημέρας (εκτός ενός) περισσότερα οχήματα από ότι στο ρεύμα προς το Άλσος. Επίσης παρατηρείται ότι το ρεύμα προς Αθήνα παρουσιάζει απογευματινή αιχμή, ενώ το ρεύμα προς Άλσος διατηρεί μία παρόμοια κατάσταση κυκλοφοριακού φόρτου από το πρωί έως και το βράδυ.



**Διάγραμμα 20. Μ.Ο. οχημάτων ανά ώρα Σταθμός 2**

Συγκεκριμένα, η πρωινή ώρα αιχμής για το ρεύμα προς Άλσος είναι το χρονικό διάστημα 8-9 και ο μέσος όρος οχημάτων που αντιστοιχεί στις 3 ημέρες είναι 428 οχήματα. Ο ίδιος αριθμός οχημάτων εμφανίζεται και στο διάστημα 11 με 12. Η μεγαλύτερη τιμή παρουσιάζεται για το διάστημα 2 με 3 το μεσημέρι και είναι 454 οχήματα. Αξιόλογο είναι ότι τα οχήματα που καταγράφηκαν στο ρεύμα αυτό κυμαίνονται σε όλα τα διαστήματα μεταξύ 8 το πρωί και 10 το βράδυ μεταξύ 390 και 454.

Για το ρεύμα προς Αθήνα το διάστημα με το μέγιστο αριθμό οχημάτων είναι το 4 με 5 το απόγευμα και ο μέσος αριθμός οχημάτων ανέρχεται στα 596. Στις πρωινές ώρες η μεγαλύτερη τιμή παρουσιάζεται για το διάστημα 11 με 12 και ανέρχεται στα 497 οχήματα. Αξίζει να αναφερθεί ότι σε όλα τα διαστήματα από τις 7 μέχρι τις 11 το πρωί η μέση τιμή οχημάτων κυμαίνεται μεταξύ 392 και 479, συνεπώς δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση.

### **Σταθμός 3: Θ. Σοφούλη**

Ο Σταθμός 3 βρίσκεται στο ύψος του Κόμβου 4 στην οδό Θ. Σοφούλη. Η ακριβής τοποθεσία είναι: <https://www.openstreetmap.org/directions?from=&to=38.04984%2C23.73974>

Οι μετρήσεις στον Σταθμό 3 πραγματοποιήθηκαν για το ρεύμα προς Φιλαδέλφεια και το ρεύμα προς Μεταμόρφωση.

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση του Σταθμού 2.

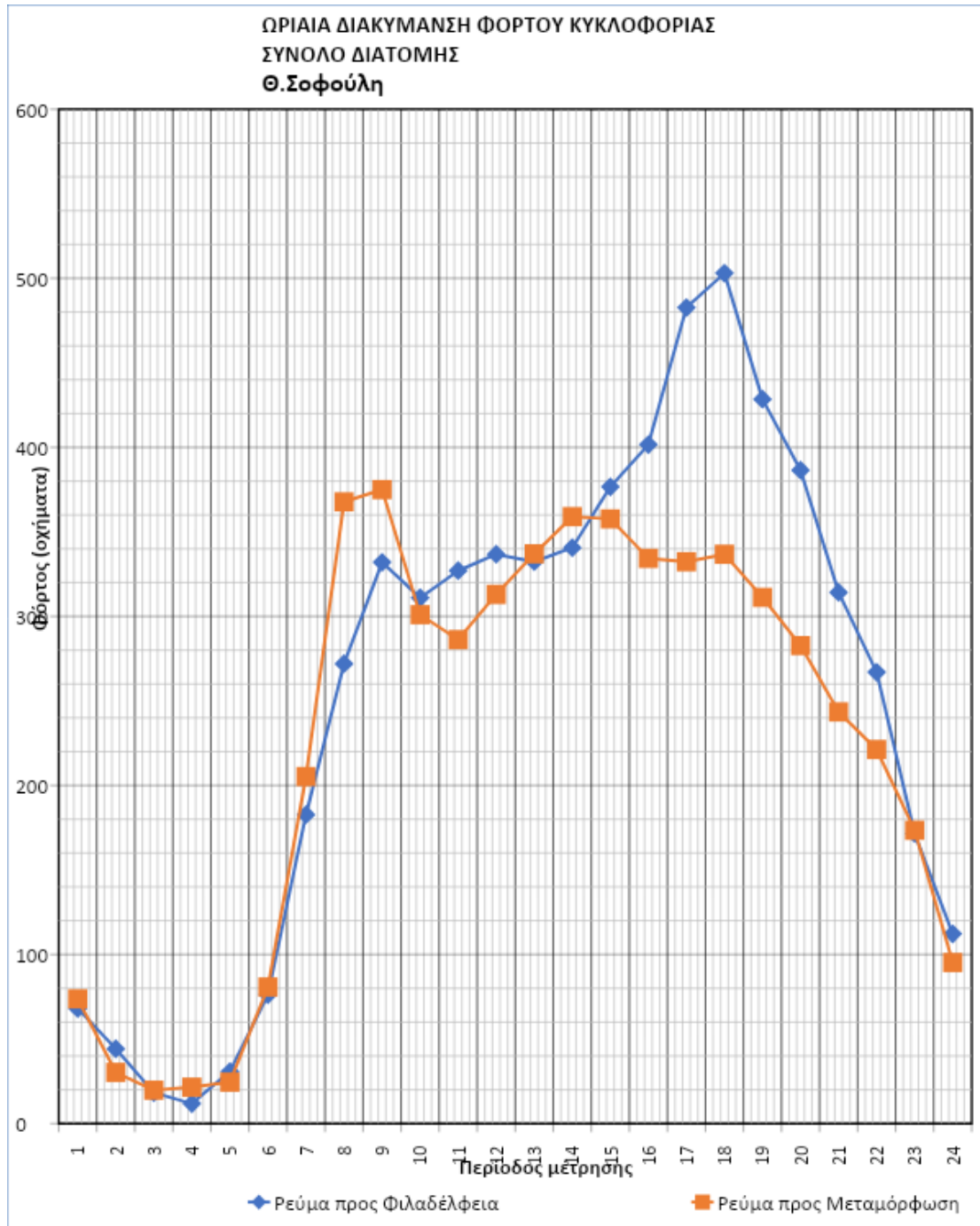


### **Εικόνα 21. Υφιστάμενη κατάσταση Σταθμού 3**

Οι μετρήσεις του κυκλοφοριακού φόρτου ξεκίνησαν στις 5 το απόγευμα της Δευτέρας 13ης Νοεμβρίου και σταμάτησαν στις 12 το μεσημέρι της Παρασκευής 17ης Νοεμβρίου.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των μετρήσεων ανά ρεύμα ως μέσος όρος των τιμών του κάθε ωριαίου διαστήματος για όλες τις ημέρες. Παρατηρείται ότι στο ρεύμα προς Μεταμόρφωση καταγράφηκαν στα περισσότερα πρωινά και μεσημεριανά διαστήματα περισσότερα

οχήματα, ενώ από το απόγευμα και μετά το ρεύμα προς Φιλαδέλφεια συγκεντρώνει πολύ μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων. Επίσης παρατηρείται ότι το ρεύμα προς Φιλαδέλφεια παρουσιάζει πολύ μεγάλη απογευματινή αιχμή, ενώ το ρεύμα προς Μεταμόρφωση παρουσιάζει πρωινή αιχμή και στη συνέχεια διατηρεί μία παρόμοια κατάσταση κυκλοφορακού φόρτου από το μεσημέρι έως και το απόγευμα.



**Διάγραμμα 21. Μ.Ο. οχημάτων ανά ώρα Σταθμός 3**

Συγκεκριμένα, η πρωινή ώρα αιχμής για το ρεύμα προς Μεταμόρφωση είναι το χρονικό διάστημα 8-9 και ο μέσος όρος οχημάτων που αντιστοιχεί στις 3 ημέρες είναι 375 οχήματα. Αξιόλογο είναι ότι



τα οχήματα που καταγράφηκαν στο ρεύμα αυτό κυμαίνονται σε όλα τα διαστήματα μεταξύ 11 το πρωί και 7 το απόγευμα μεταξύ 311 και 359.

Για το ρεύμα προς Φιλαδέλφεια το διάστημα με το μέγιστο αριθμό οχημάτων είναι το 5 με 6 το απόγευμα και ο μέσος αριθμός οχημάτων ανέρχεται στα 503. Στις πρωινές ώρες η μεγαλύτερη τιμή παρουσιάζεται για το διάστημα 8 με 9 και ανέρχεται στα 332 οχήματα. Αξίζει να αναφερθεί ότι σε όλα τα διαστήματα από τις 7 το πρωί μέχρι τις 1 το μεσημέρι η μέση τιμή οχημάτων κυμαίνεται μεταξύ 272 και 337, συνεπώς δεν υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση.

## **4.6 Δίκτυο πεζού και ποδηλάτου**

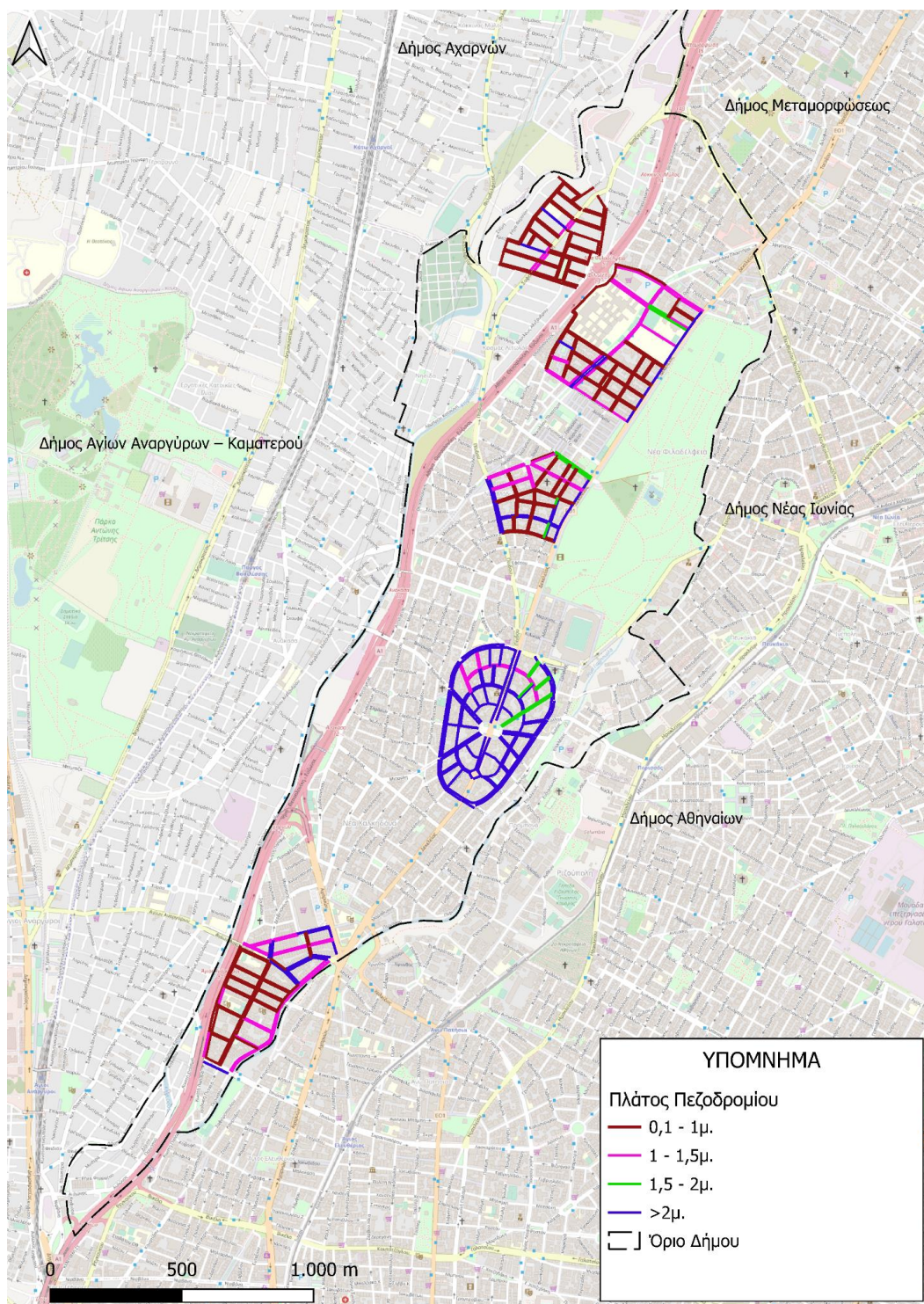
### **4.6.1 Πλάτος πεζοδρομίων**

Τα πεζοδρόμια αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την πεζή προσβασιμότητα μιας περιοχής. Χαρακτηριστικά τους όπως το πλάτος και η λειτουργική τους κατάσταση επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τα ποσοστά περπατήματος στην πόλη ενώ αποτελούν βασικά στοιχεία για την παροχή ίσων ευκαιριών μετακίνησης για όλες τις κοινωνικές ομάδες και δει για τις ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων. Μικρά πλάτη πεζοδρομίου που δεν πληρούν τις προδιαγραφές σύμφωνα με τη νομοθεσία (ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου 1,50 μ. και 2,10 μ. μαζί με τη ζώνη αστικού εξοπλισμού) λειτουργούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για το λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο, γίνει καταγραφή του πλάτους ώστε να βρεθούν οι περιοχές αυτές στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών.

Για την περιοχή μελέτης κρίθηκε απαραίτητη η καταγραφή των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων εντός του κεντρικού πυρήνα της πόλης, σε ένα τμήμα του Δήμου εκατέρωθεν ορισμένων βασικών οδικών αρτηριών. Στο σημείο αυτό αξίζει να τονιστεί ότι στην περιοχή καταγραφής συμπεριλήφθηκαν και οι κεντρικοί πεζόδρομοι του Δήμου, γεγονός που συνέβαλε στην αύξηση των τμημάτων με ικανοποιητικά χαρακτηριστικά.

Για την καλύτερη κατανόηση των υποδομών πεζοδρομίων της περιοχής του Δήμου. Όσον αφορά την προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ, στις επόμενες δύο εικόνες αποτυπώνεται η εξυπηρέτηση των πεζοδρομίων από ράμπες ΑΜΕΑ καθώς και από Δίκτυο Όδεσης Τυφλών, αντίστοιχα. Φαίνεται πως σχεδόν σε όλες τις περιοχές μελέτης απουσιάζουν οι ικανοποιητικά διαμορφωμένες υποδομές εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ.

Δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες με βάση τα πλάτη που καταγράφηκαν: 0,1-1,0μ., 1,0-1,5μ., 1,5-2,0μ. και >2μ.



**Εικόνα 22. Πλάτος πεζοδρομίων**

Για την αναλυτικότερη παρατήρηση των αποτελεσμάτων των καταγραφών δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, από τον οποίο προκύπτει ότι το 43% των καταγεγραμμένων πεζοδρομίων έχει πλάτος πεζοδρομίου που δεν επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση (0,1-1,0μ.).

**Πίνακας 32. Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του**

| Πλάτος Πεζοδρομίου | Μήκος (m.) | Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους |
|--------------------|------------|------------------------------------------------------|
| 0,1-1,0μ.          | 16.526     | 43%                                                  |
| 1,0-1,5μ.          | 8.619      | 22,43%                                               |
| 1,6-2,0μ.          | 2.304      | 6%                                                   |
| > 2 μ.             | 10.982     | 28,57%                                               |

Επισημαίνεται ότι παρότι το πλάτος των πεζοδρομίων είναι βασική παράμετρος της προσβασιμότητας του αστικού δικτύου, δεν αρκεί μόνο αυτό για να την εξασφαλίσει. Καθοριστικό χαρακτηριστικό είναι και η λειτουργικότητά του, η οποία κρίνεται σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το εκάστοτε πεζοδρόμιο. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δεντροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑΜΕΑ.

Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο των καταγραφών εντάχθηκε και η παρατήρηση της ποιότητας των πεζοδρομίων, για την αξιολόγηση της οποίας δημιουργήθηκαν πέντε κατηγορίες: πολύ χαμηλή, χαμηλή, μέτρια, καλή και εξαιρετική. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την εν λόγω αξιολόγηση αφορούσαν την ύπαρξη μόνιμων/μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και την ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων. Τελικά, προέκυψαν τα παρακάτω δεδομένα, τα οποία επιβεβαιώνονται και από την αντίστοιχη χαρτογραφική απεικόνιση.

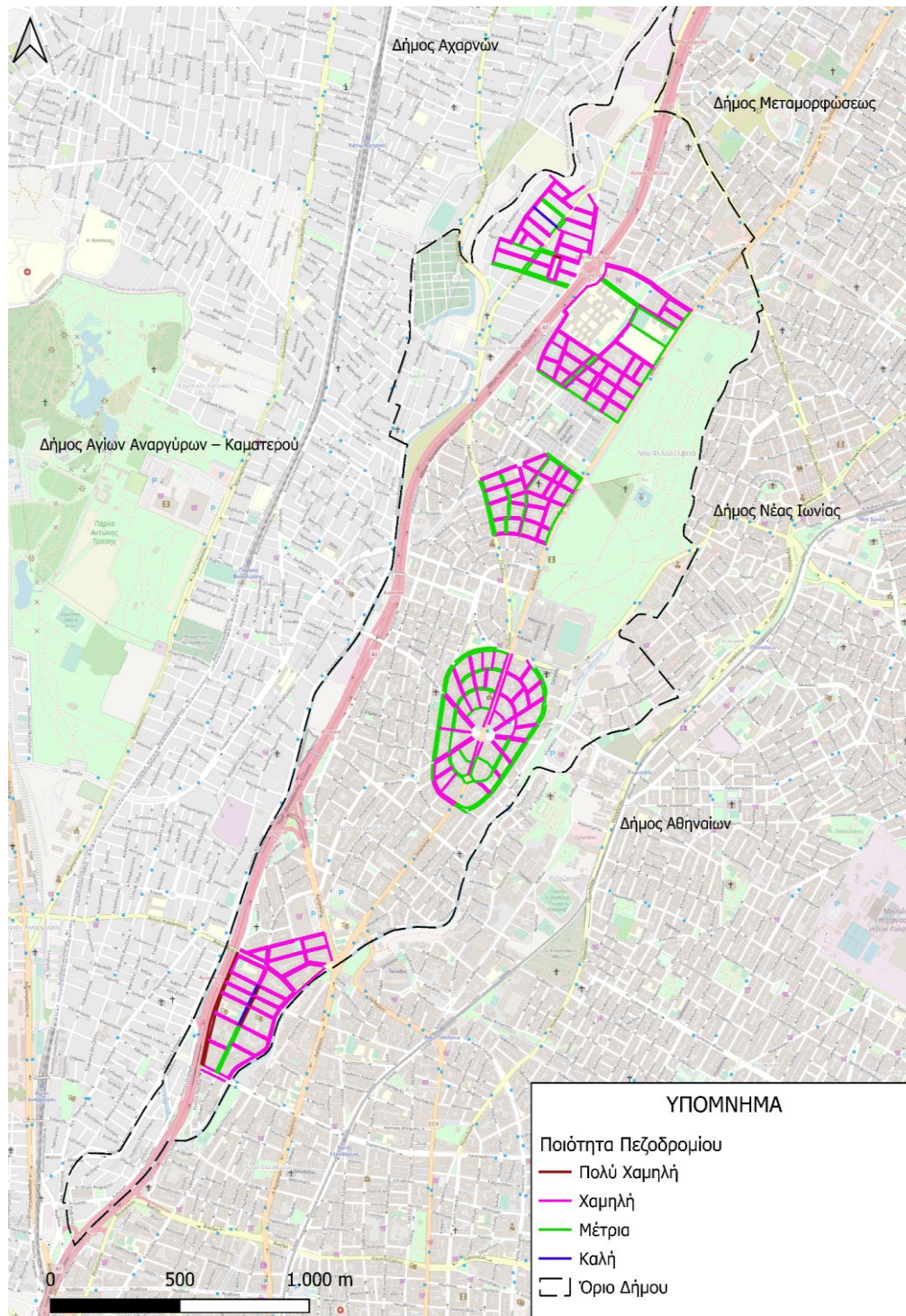
**Πίνακας 33. Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων**

| Ποιότητα Πεζοδρομίου | Μήκος (m.) | Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους |
|----------------------|------------|------------------------------------------------------|
| Πολύ χαμηλή          | 769        | 2%                                                   |
| Χαμηλή               | 27.052     | 70,39%                                               |
| Μέτρια               | 10.095     | 26,27%                                               |
| Καλή                 | 515        | 1,34%                                                |

Παρατηρείται ότι χαμηλές ποιότητες πεζοδρομίων συναντώνται σε ποσοστό που δεν ξεπερνά το 5% των συνολικών καταγραφών, ενώ τα πεζοδρόμια που αξιολογήθηκαν στις δύο καλύτερες ποιοτικά



κατηγορίες (καλή και εξαιρετική) καταλαμβάνουν περισσότερο από το 60% των τμημάτων που αξιολογήθηκαν.



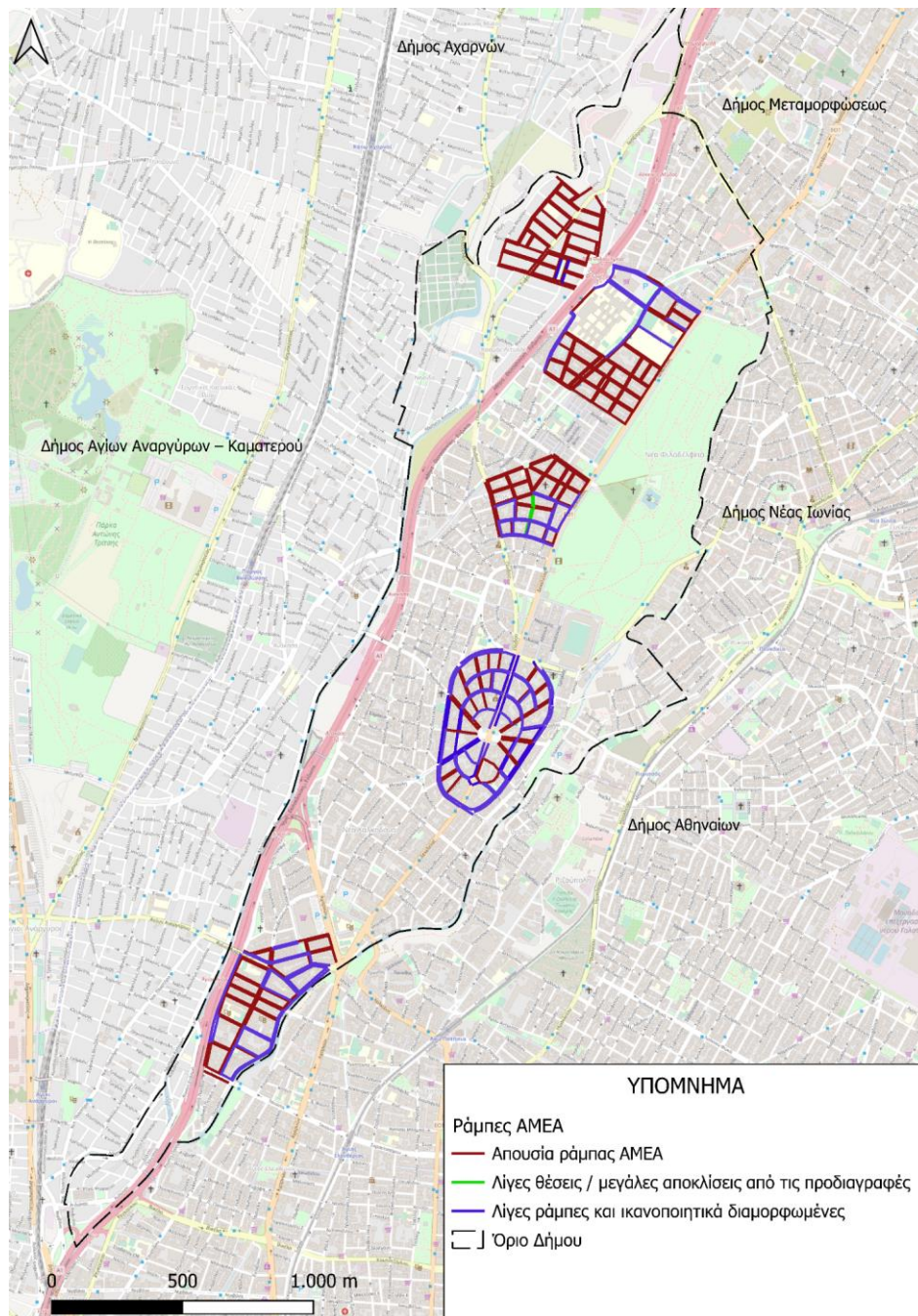
**Εικόνα 23. Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων**

Παρατηρώντας και την απεικόνιση των παραπάνω δεδομένων, γίνεται αντιληπτό ότι κατά κύριο λόγο η ποιότητα των πεζοδρομίων του Δήμου κρίνεται χαμηλή.



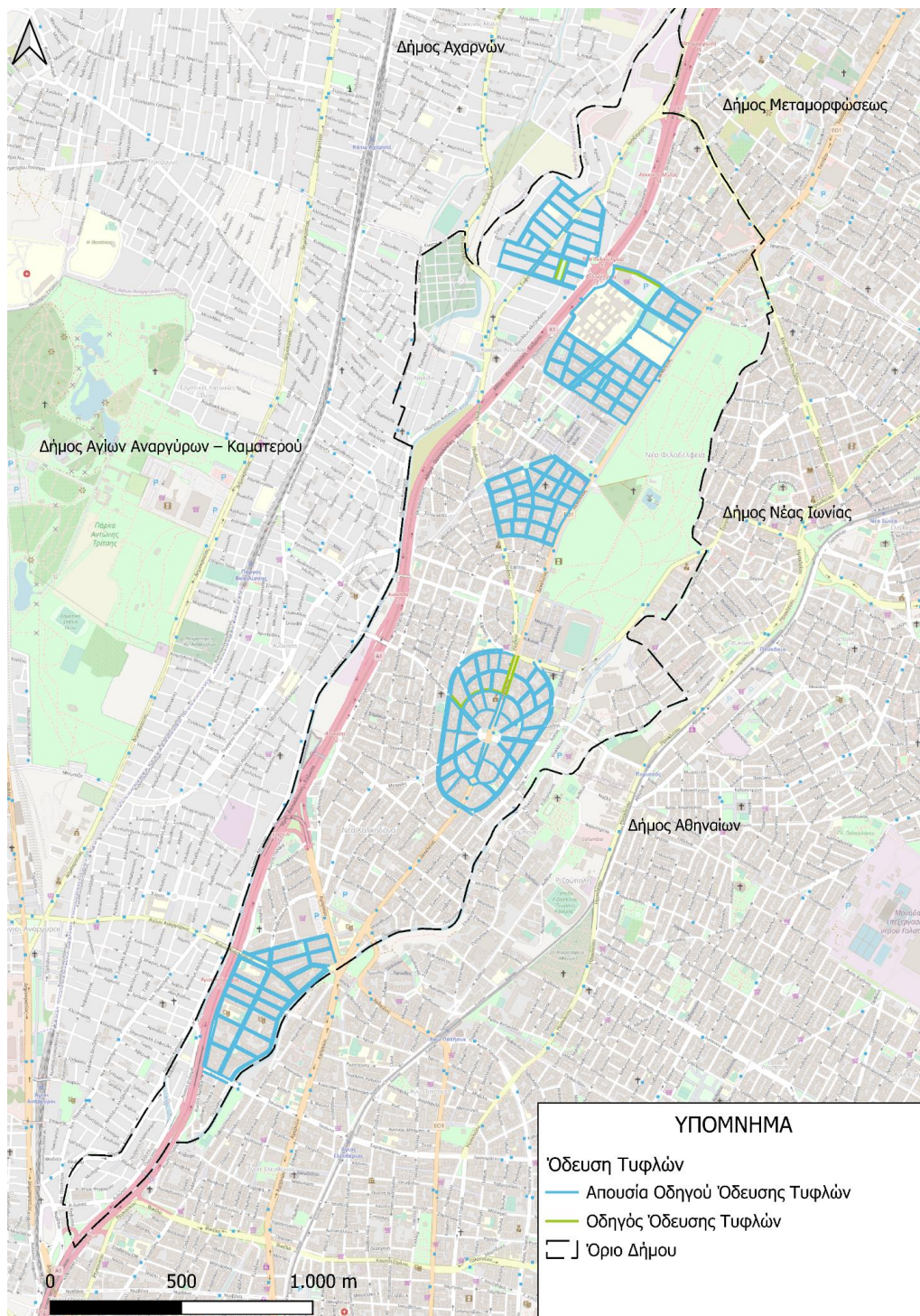
#### 4.6.2 Ράμπες ΑΜΕΑ και Δίκτυο Όδευσης Τυφλών

Όσον αφορά την προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ, στις επόμενες δύο εικόνες αποτυπώνεται η εξυπηρέτηση των πεζοδρομίων από ράμπες πρόσβασης ΑΜΕΑ καθώς και από Δίκτυο Όδευσης Τυφλών, αντίστοιχα. Φαίνεται πως σχεδόν σε όλες τις περιοχές μελέτης απουσιάζουν οι ικανοποιητικά διαμορφωμένες υποδομές εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ. Ως προς την χωρική κατανομή, οι ράμπες ΑμεΑ οι οποίες είναι ικανοποιητικά διαμορφωμένες αν και λίγες στον αριθμό εντοπίζονται στο κέντρο του Δήμου. Αντίθετα, ως προς τον οδηγό όδευσης τυφλών, από τις επιτόπιες έρευνες αναδείχθηκε ότι απουσιάζει πλήρως (εκτός από ένα τμήμα επί της Λεωφ. Δεκελείας).



Εικόνα 24. Πεζοδρόμια με ράμπες για ΑΜΕΑ





Εικόνα 25. Πεζοδρόμια με δίκτυο οδηγού όδευσης τυφλών

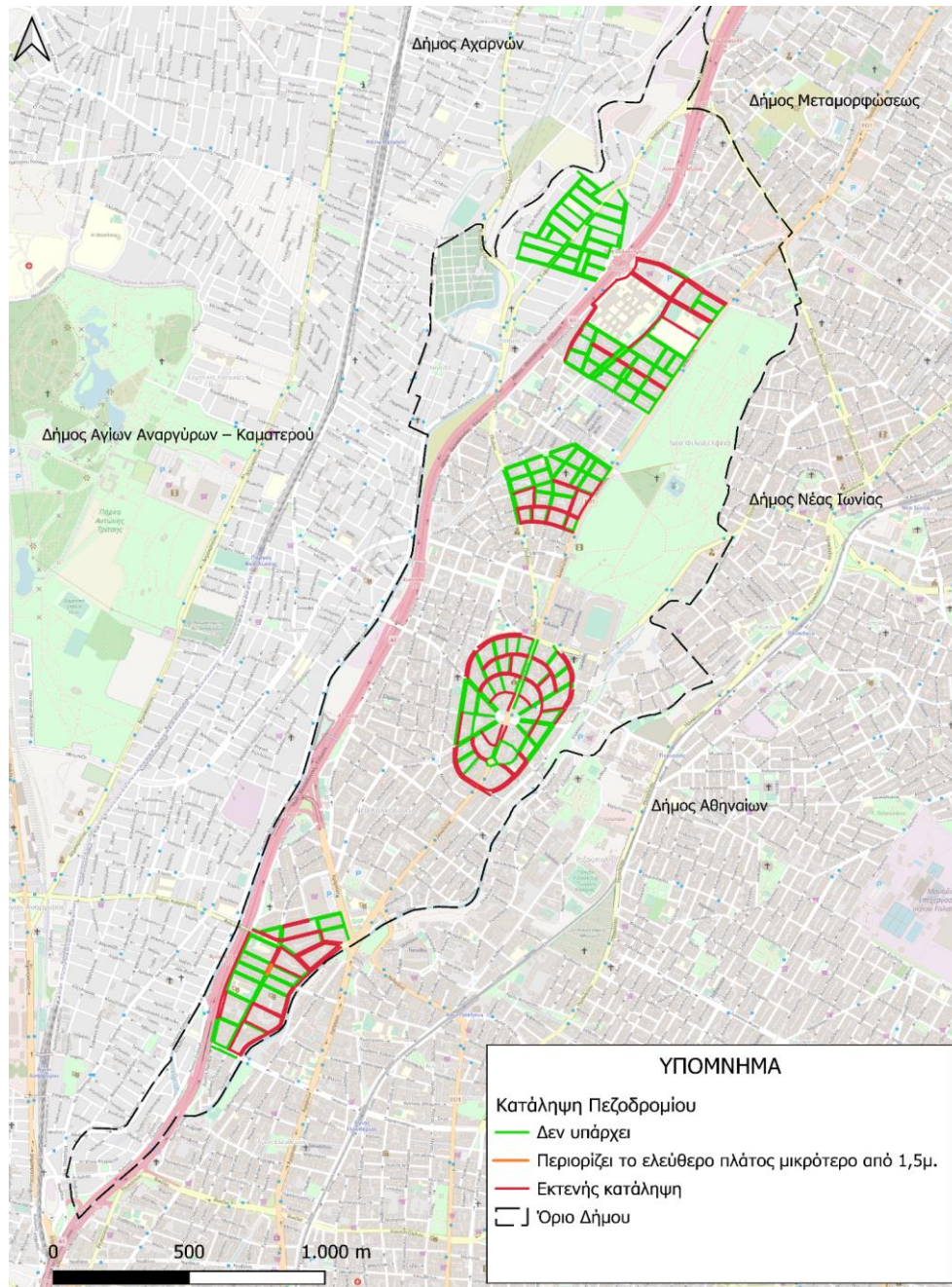
#### 4.6.3 Κατάληψη Πεζοδρομίων - Πυκνότητα Εμποδίων

Στις επιτόπιες έρευνες που πραγματοποιήθηκαν στις ανωτέρω περιοχές, καταγράφηκαν και οι εξής δύο παράγοντες:

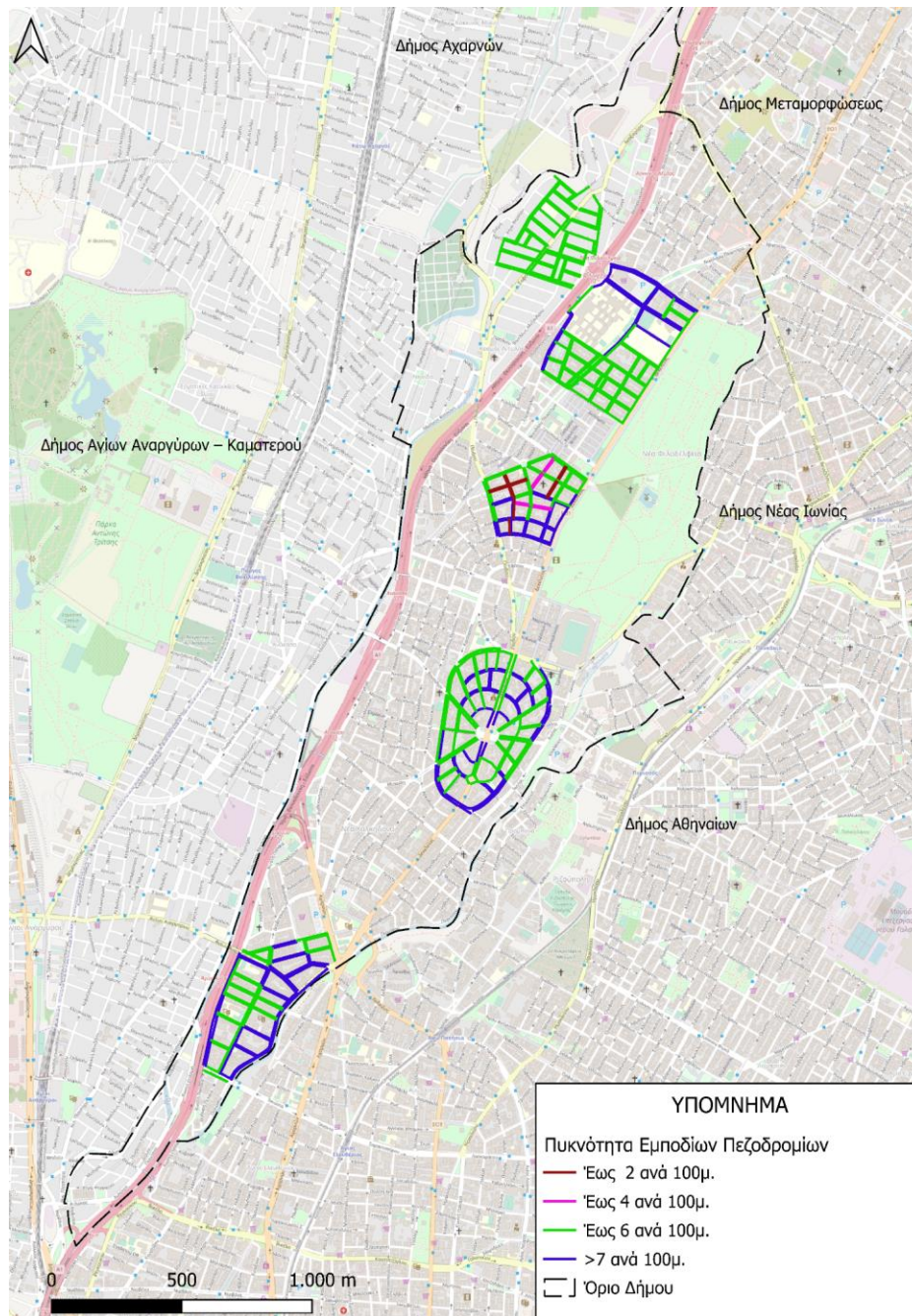
- κατάληψη πεζοδρομίων από ανθρώπινο παράγοντα
- πυκνότητα των εμποδίων.



Όπως παρατηρείται από τις δύο παρακάτω εικόνες, εκτενής κατάληψη πεζοδρομίου εμφανίζεται στο κέντρο του Δήμου (κυρίως λόγω παρουσίας χρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος) και στο νότιο τμήμα των υπό εξεταζόμενων περιοχών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το πλάτος του πεζοδρομίου είναι μικρό και η ποιότητα χαμηλή, οι συνθήκες μετακίνησης για τους πεζούς δεν είναι ευνοϊκές.



Εικόνα 26. Κατάληψη πεζοδρομίου

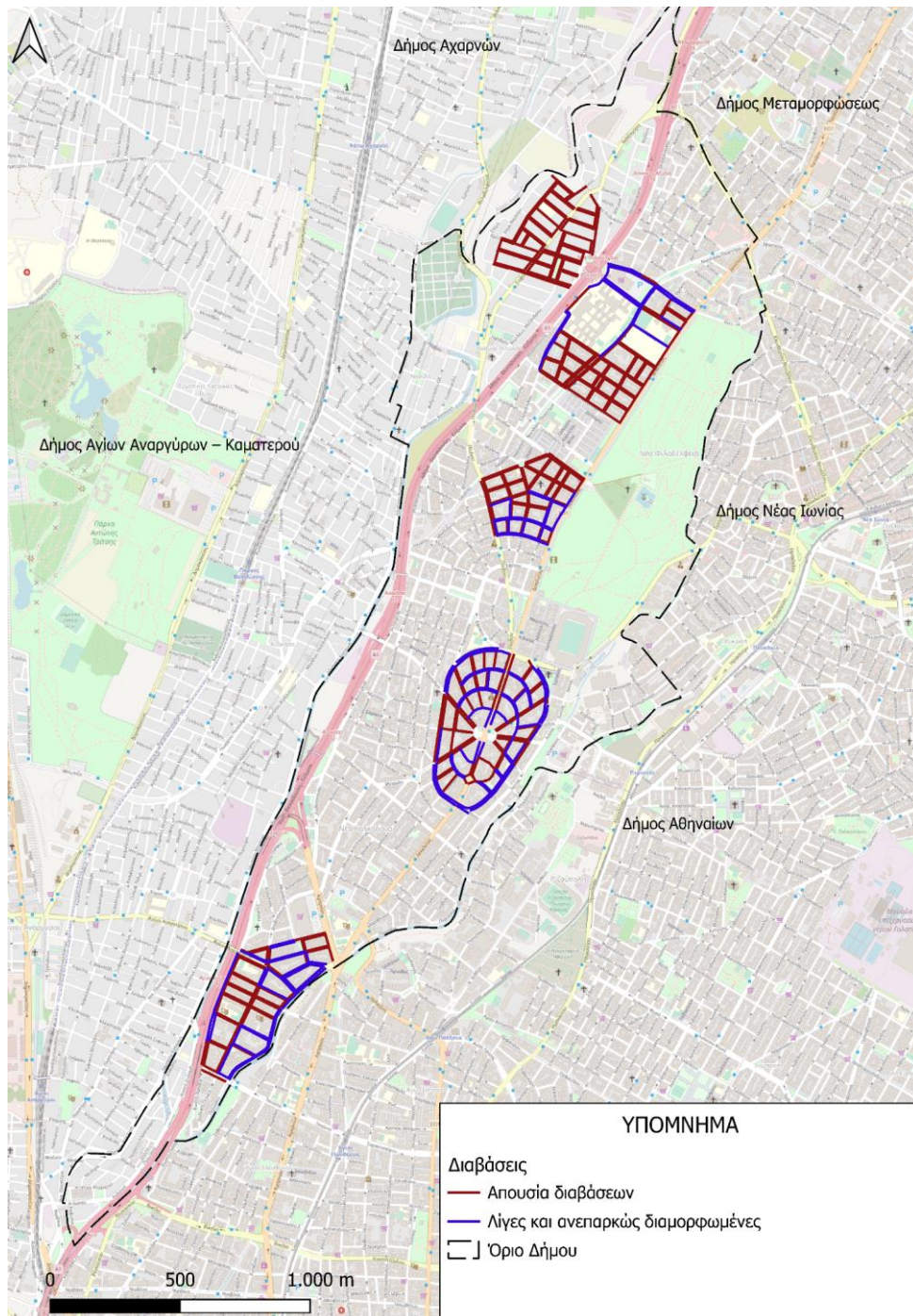


Εικόνα 27. Πυκνότητα Εμποδίων Πεζοδρομίων

#### 4.6.4 Διαβάσεις πεζών

Όσον αφορά τις διαβάσεις πεζών, χωρικά εντοπίζονται στο κέντρο του Δήμου, περιμετρικά του συγκροτήματος των σχολείων (βορειανατολικά του άλσους) και στη νότια περιοχή που εξετάστηκε. Εκτός του μικρού αριθμού που καταγράφηκαν, οι διαβάσεις είναι μη επαρκώς διαμορφωμένες.





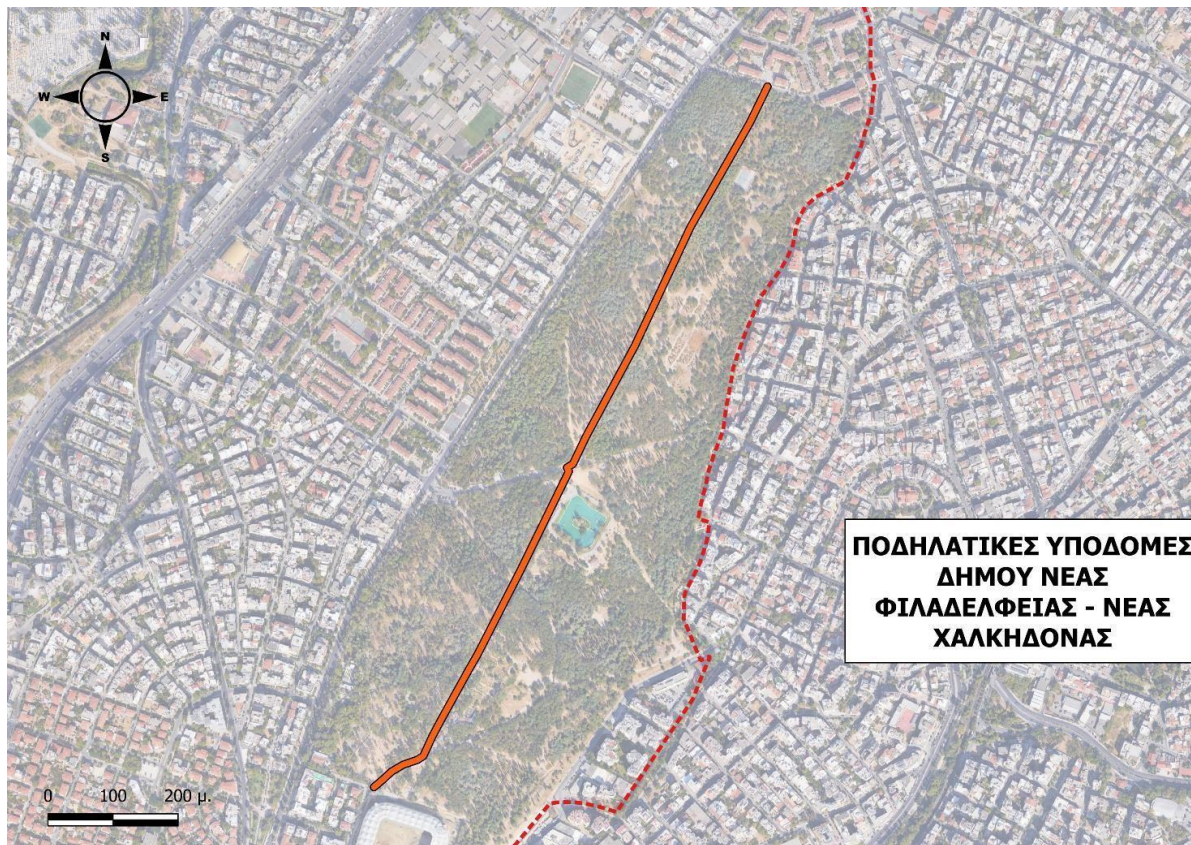
Εικόνα 28. Διαβάσεις πεζών

#### 4.6.5 Ποδήλατο

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνas, διαθέτει ένα ποδηλατοδρόμο εντός του Άλσους της Νέας Φιλαδέλφειας, ο οποίος ξεκινάει από την οδό Χίου, διαπερνά κατά μήκος το Άλσος και καταλήγει στην οδό Καππαδοκίας, στο ύψος που βρίσκεται το νέο Γήπεδο της ΑΕΚ.

Στον χάρτη που ακολουθεί, απεικονίζεται η διαδρομή του υφιστάμενου ποδηλατοδρόμου εντός του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας.





**Εικόνα 29. Ποδηλατική Υποδομή (Πηγή: Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας)**

Σύμφωνα με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής 2021 (ΡΣΑ 2021), προβλέπεται η δημιουργία Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατοδρόμων Αττικής και η σύνδεσή του με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων σε επίπεδο γειτονιάς. Το θεσμοθετημένο Μητροπολιτικό Δίκτυο αποτελείται από τις ακόλουθες διαδρομές:

α) ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΚΗΦΙΣΙΑ – ΓΚΑΖΙ – ΦΑΛΗΡΟ), μήκους 27 χλμ, κινείται παράλληλα με τη Γραμμή ΗΣΑΠ, ξεκινάει από την Κηφισιά, διασχίζει την Αθήνα και καταλήγει στο Φαληρικό Όρμο. Αποτελείται από δύο άξονες το βόρειο άξονα Κηφισιά-Γκάζι και το νότιο άξονα Φάληρο-Γκάζι που ήδη κατασκευάστηκε και λειτουργεί

β) ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ, μήκους 60 χλμ, εκτείνεται από τους Αγίους Αναργύρους έως το Λαύριο.

Στον παρακάτω χάρτη απεικονίζεται η χάραξη του Μητροπολιτικού Ποδηλατόδρομου εντός των ορίων του υπό μελέτη Δήμου.





Εικόνα 30. Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου

## 4.7 Δημόσια Μέσα Μεταφοράς (MMM) & TAXI

### 4.7.1 Δίκτυο ΟΑΣΑ

Η περιοχή εξυπηρετείται συνολικά από 12 γραμμές του Ο.Α.Σ.Α. εκ των οποίων οι δύο είναι γραμμές τρόλεϊ. Επίσης, εντός των ορίων του Δήμου εντοπίζονται 63 στάσεις, εκ των οποίων οι 12 διαθέτουν τηλεματική, σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων που έχει εκπονηθεί. Οι 8 εξ αυτών βρίσκονται στην Δ.Ε. Νέας Φιλαδέλφειας, ενώ οι άλλες 4 στην Δ.Ε. Νέας Χαλκηδόνας. Ακολουθούν οι γραμμές Ο.Α.Σ.Α. που εξυπηρετούν τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας:

- 024 ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΣΤ. ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 421 ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
- 604 ΝΟΣ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΣΤ. ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗΣ – ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 619 ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ – Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ – ΣΤ. ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 703 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)
- 724 ΑΧΑΡΝΑΙ (ΜΕΣΟΝΥΧΙ) – Ν. ΙΩΝΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 755 ΑΧΑΡΝΑΙ – ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΜΥΛΟΣ – ΣΤ. ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
- 755B ΑΧΑΡΝΑΙ-ΚΟΚΚΙΝΟΣ ΜΥΛΟΣ-ΣΤ. ΚΑΤΩ ΠΑΤΗΣΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ ΜΕΣΩ ΧΑΡΑΥΓΗΣ)
- Β9 ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ – ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ – Ν. ΚΗΦΙΣΙΑ
- Χ93 ΣΤ. ΥΠΕΡ. ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΟΥ – ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)
- 6 ΙΠΠΟΚΡΑΤΟΥΣ – ΚΟΣΜΑΣ ΑΙΤΩΛΟΣ – Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ (ΤΡΟΛΕΪ)
- 3 Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ - ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΑ - ΝΕΟ ΨΥΧΙΚΟ (ΤΡΟΛΕΪ)

Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι γραμμές ΟΑΣΑ καθώς και οι στάσεις.

Σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, η συχνότητα εξυπηρέτησης στο Δήμο κρίνεται οριακά ικανοποιητική ενώ διαφέρει ανά λεωφορειακή γραμμή ή ανά γραμμή τρόλεϊ και ως εκ τούτου διαφοροποιείται και η στάθμη εξυπηρέτησης της κάθε γραμμής. Η στάθμη εξυπηρέτησης όσον αφορά τη συχνότητα στις αστικές συγκοινωνίες είναι η χρονική απόσταση μεταξύ δυο διαδοχικών διελεύσεων δρομολογίων. Συγκεκριμένα, ο αριθμός δρομολογίων σε τυπική καθημερινή κυμαίνεται ως εξής:

- Χ93: 2-3 δρομολόγια/ώρα αιχμής (1 δρομολόγιο κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και 1-2 την τελευταία βραδινή)
- 024: 1 δρομολόγιο/ώρα αιχμής (2 δρομολόγια κατά την πρώτη πρωινή ώρες και 1 την τελευταία βραδινή)
- 703: 4-5 δρομολόγια/ώρα αιχμής (4 δρομολόγια κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και 1-2 την τελευταία βραδινή)
- 421: 4-5 δρομολόγια/ώρα αιχμής (4 δρομολόγια κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και 1 την τελευταία βραδινή)
- 755: 4 δρομολόγια/ώρα αιχμής (3 δρομολόγια κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και 2 την τελευταία βραδινή)
- 755B: 1-2 δρομολόγια/ώρα αιχμής (1 δρομολόγιο κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και την τελευταία βραδινή)
- 6: 3-5 δρομολόγια/ώρα αιχμής (1-4 δρομολόγια κατά την πρώτη πρωινή ώρα και 1 την τελευταία βραδινή)
- Β9: 4-5 δρομολόγια/ώρα αιχμής (1-514 δρομολόγια κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και 1-215 την τελευταία βραδινή)
- 3: 4-7 δρομολόγια/ώρα αιχμής (3-516 δρομολόγια κατά την πρώτη πρωινή ώρα



και 1 την τελευταία βραδινή)17

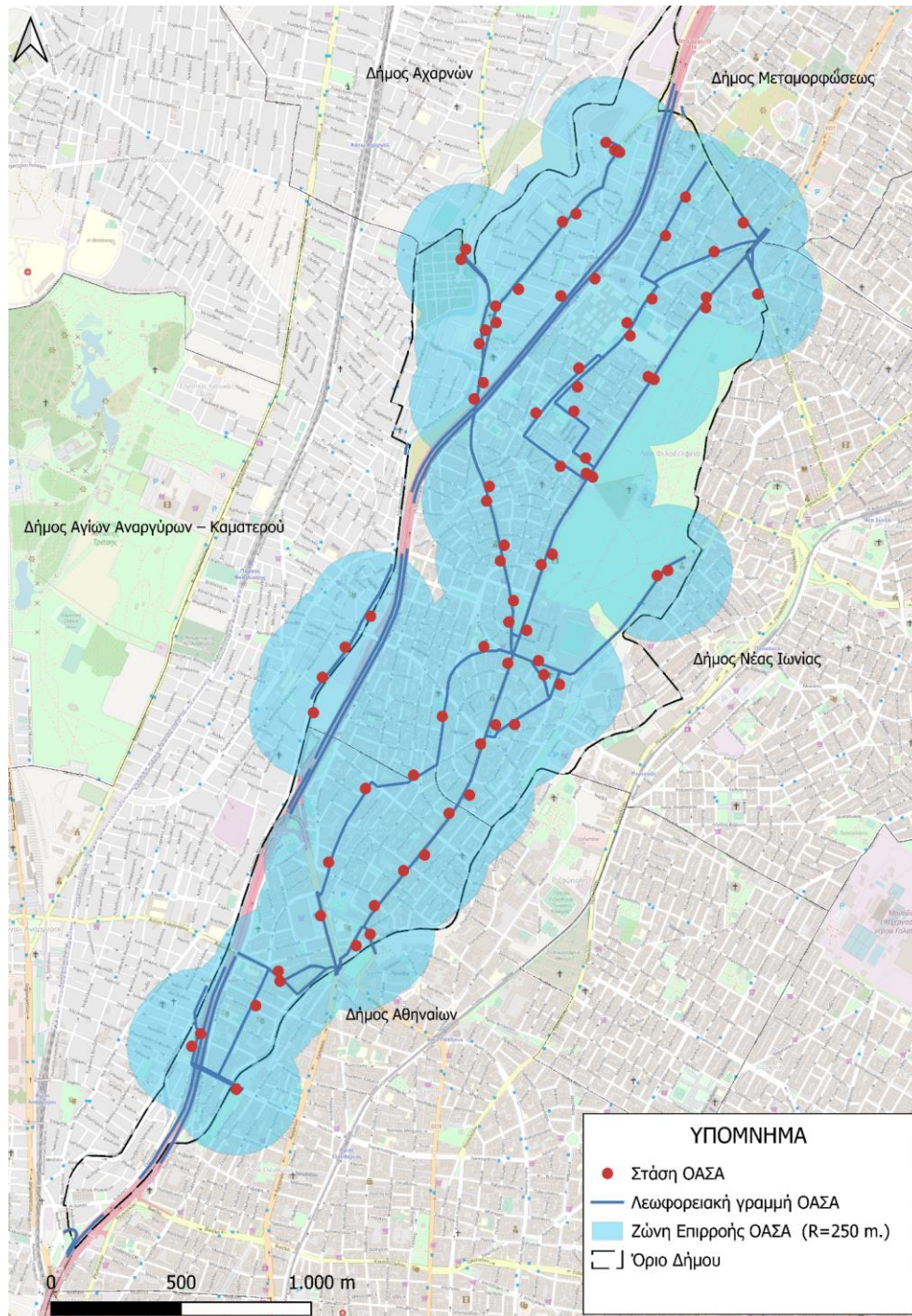
- 619: 2-3 δρομολόγια/ώρα αιχμής (3 δρομολόγια κατά τις πρώτες πρωινές ώρες και 1 την τελευταία βραδινή)
- 724: 3-5 δρομολόγια/ώρα αιχμής (3 δρομολόγια την πρώτη πρωινή ώρα και 1 την τελευταία βραδινή)



Εικόνα 31. Δίκτυο ΟΑΣΑ



Στον επόμενο χάρτη φαίνονται οι ζώνες επιρροής του δικτύου ΟΑΣΑ. Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία, στην περίπτωση των λεωφορείων, η αποδεκτή απόσταση για έναν μετακινούμενο για να προσεγγίσει την στάση με περπάτημα ανέρχεται σε 250 μ. Όπως παρατηρείται από τον χάρτη, υπάρχει ικανοποιητική κάλυψη του δικτύου των στάσεων του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου.

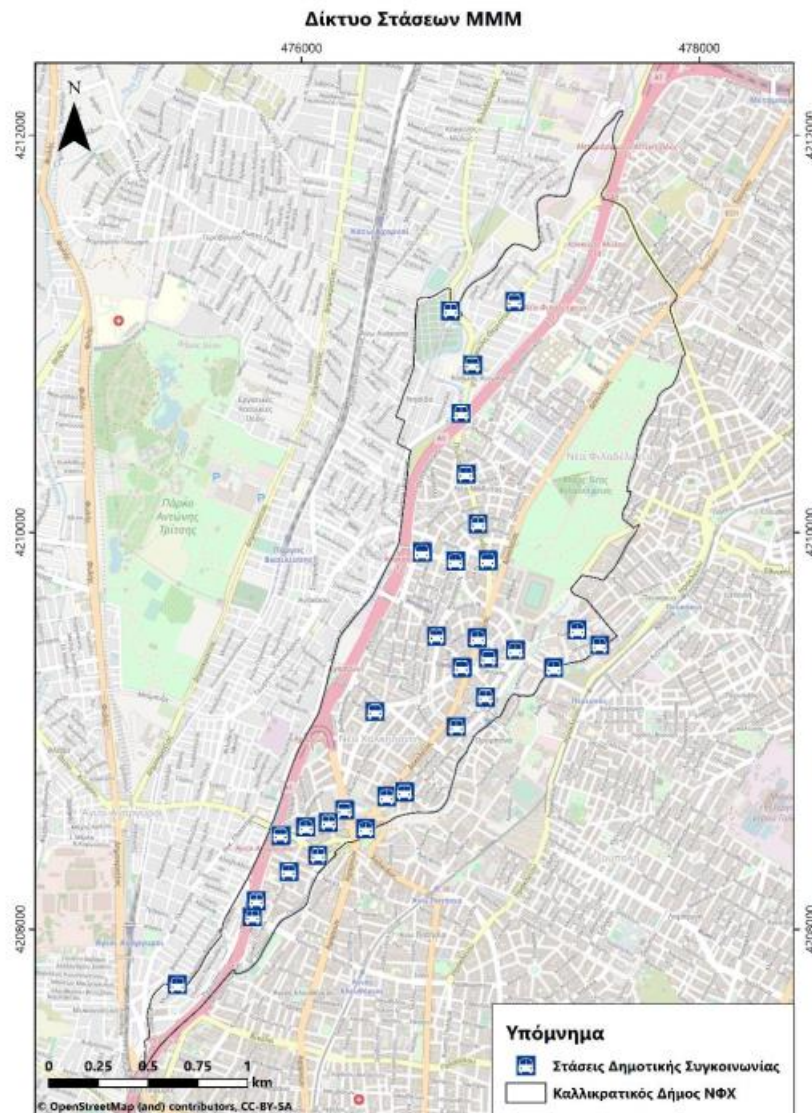


Εικόνα 32. Ζώνη Επιρροής ΟΑΣΑ

#### 4.7.2 Δημοτική Συγκοινωνία

Σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων, ο Δήμος εξυπηρετείται από δύο λεωφορειακές γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας, όπου ακολουθούν κυκλικές διαδρομές. Η Γραμμή Α

στην Ν. Φιλαδέλφεια είναι κάθε 45 λεπτά και η Γραμμή Β στη Ν. Χαλκηδόνα κάθε 40 λεπτά. Η Δημοτική συγκοινωνία λειτουργεί καθημερινά εκτός Κυριακής. Τα δρομολόγια ξεκινούν από τις 7.30 καθημερινά. Δευτέρα και Σάββατο, η συγκοινωνία θα λειτουργεί μόνο μέχρι το μεσημέρι και τα τελευταία δρομολόγια και στις δύο γραμμές θα ξεκινούν στις 13.00. Την Τρίτη, Τετάρτη, Πέμπτη και Παρασκευή τα τελευταία δρομολόγια θα ξεκινούν στις 20.00.



Εικόνα 33. Δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας (Πηγή: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας)

#### 4.7.3 Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό

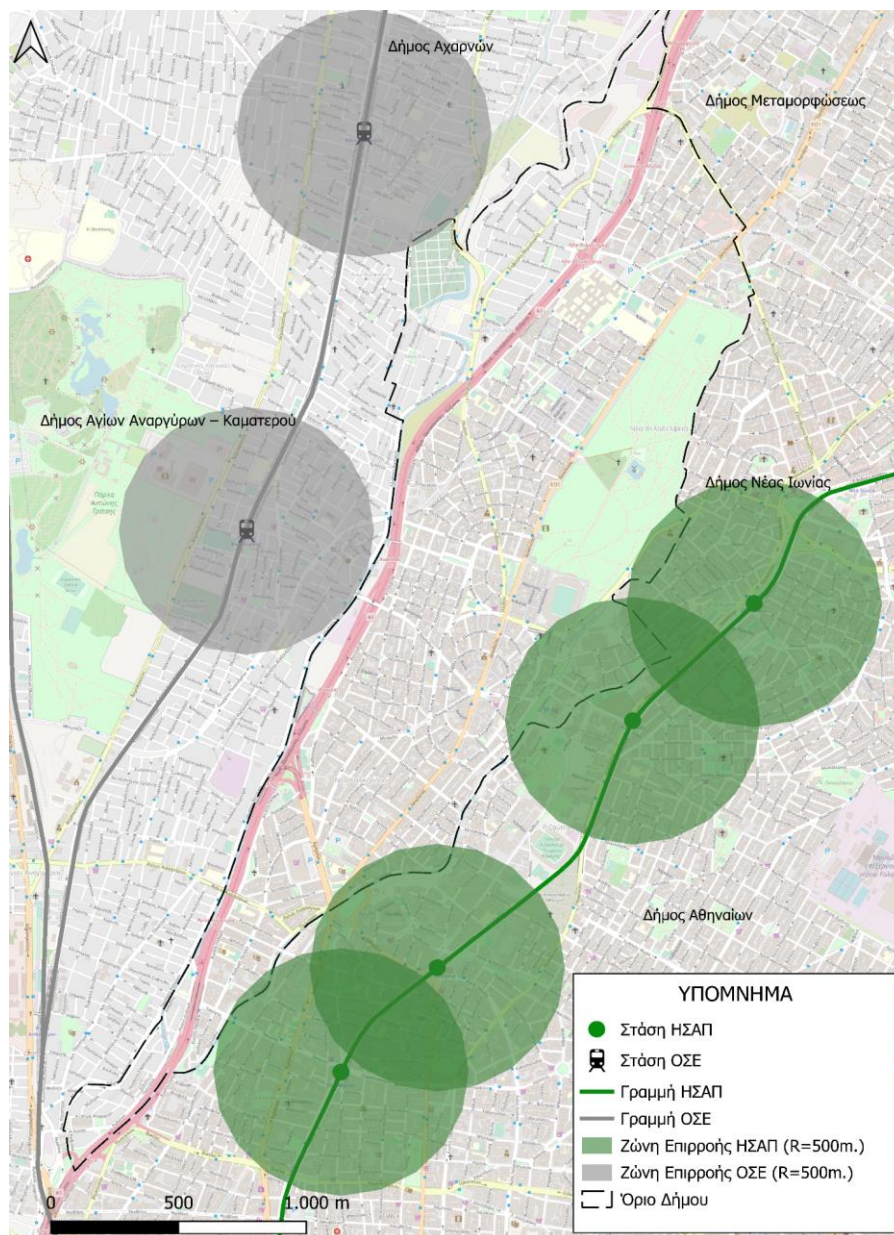
Δεν υπάρχουν σταθμοί μέσων σταθερής τροχιάς εντός των ορίων του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, όμως η περιοχή εξυπηρετείται σε ένα βαθμό από την Γραμμή 1 του Μετρό Αθήνας (Γραμμή ΗΣΑΠ) καθώς οι σταθμοί Άγιος Ελευθέριος, Άνω Πατήσια και Περισσός απέχουν λιγότερο από 500 μέτρα από τα όρια του δήμου.



Στη περίπτωση των μέσων σταθερής τροχιάς, η ζώνη επιρροής των σταθμών είναι 500 μέτρα καθώς ο μετακινούμενος είναι διατεθειμένος να περπατήσει αυτή την απόσταση ώστε να χρησιμοποιήσει αυτά τα μέσα.

Επίσης, η Γραμμή 4 του Μετρό Αθήνας είναι υπό κατασκευή γραμμή του δικτύου, η οποία στην πρώτη φάση της θα περιλαμβάνει 15 σταθμούς και θα είναι μήκους 13 χιλιομέτρων. Αν και σε πρώτη φάση δεν θα εξυπηρετείται ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, σε τέταρτη φάση (Άλσος Βεϊκού – Πετρούπολη) θα υπάρξει σταθμός της γραμμής στην Νέα Φιλαδέλφεια, πλησίον του γηπέδου της ΑΕΚ.

Στην επόμενη εικόνα φαίνεται η ζώνη επιρροής του δικτύου ΟΣΕ και ΗΣΑΠ.



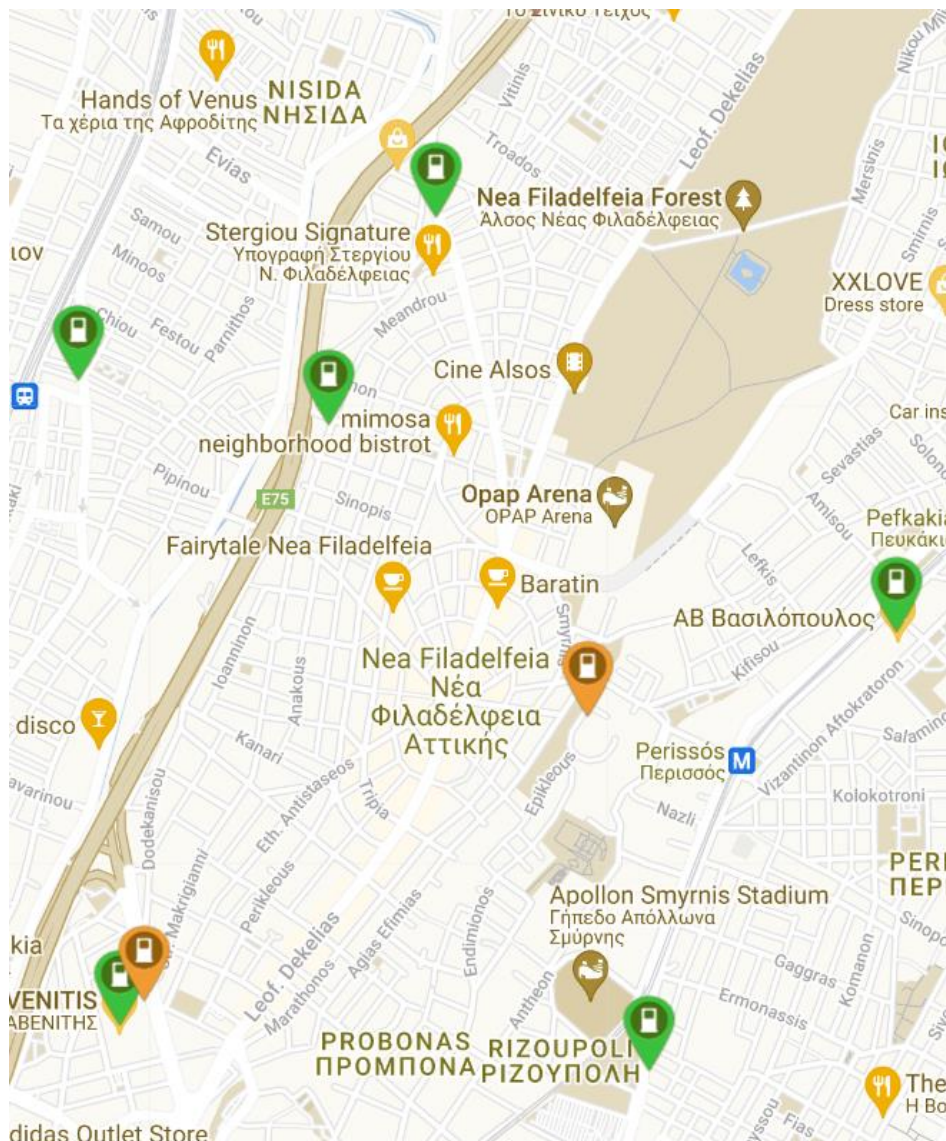
Εικόνα 34. Ζώνη Επιρροής ΗΣΑΠ και ΟΣΕ

#### 4.7.4 TAXI

Πιάτσα ταξί λειτουργεί στην οδό Πορύσης το τμήμα μεταξύ των οδών Επταλόφου και Αγίας Τριάδος, επί της αριστερής πλευράς της οδού, στην κατεύθυνση προς την οδό Αγίας Τριάδος, σε μήκος 30 μέτρων (6 θέσεις).

#### 4.8 Ηλεκτροκίνηση

Σύμφωνα με το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών οχημάτων, ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, μέχρι και την ημερομηνία υποβολής του παρόντος διαθέτει 1 υφιστάμενο ή αναπτυσσόμενο προσβάσιμο σημείο επαναφόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων με 1 θέση φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην οδό Μαιάνδρου & Φλαβιανών, όπως φαίνεται και στον ακόλουθο χάρτη (Πηγή:[www.plugshare.com](http://www.plugshare.com)), το οποίο ωστόσο δεν ανήκει στο Δήμο. Ταυτόχρονα, υπάρχουν φορτιστές σε καταστήματα εμπορίου.



Εικόνα 35. Υφιστάμενοι φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (Πηγή: [www.plugshare.com](http://www.plugshare.com))

## 4.9 Οχήματα διανομής – τροφοδοσία και εμπορευματικές μεταφορές

Στο Δήμο δεν λειτουργεί οργανωμένο σύστημα τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών.

### 4.10 Διαχείριση της στάθμευσης

Στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας, η στάθμευση εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο παρά την οδό, αφού παρατηρείται απουσία δημοτικών οργανωμένων χώρων. Σημειώνεται ότι αν και υπάρχει αυξημένη ζήτηση, η οποία συχνά υπερκαλύπτει την προσφορά, δεν έχουν δημιουργηθεί συλλογικοί χώροι εκτός οδού.

Η διαχείριση της στάθμευσης ρυθμίζεται μέσω ρυθμιστικών πινακίδων και βάσει Κ.Ο.Κ. Ενδεικτικά, κατακόρυφη σήμανση καταγράφηκε στις εξής οδούς.

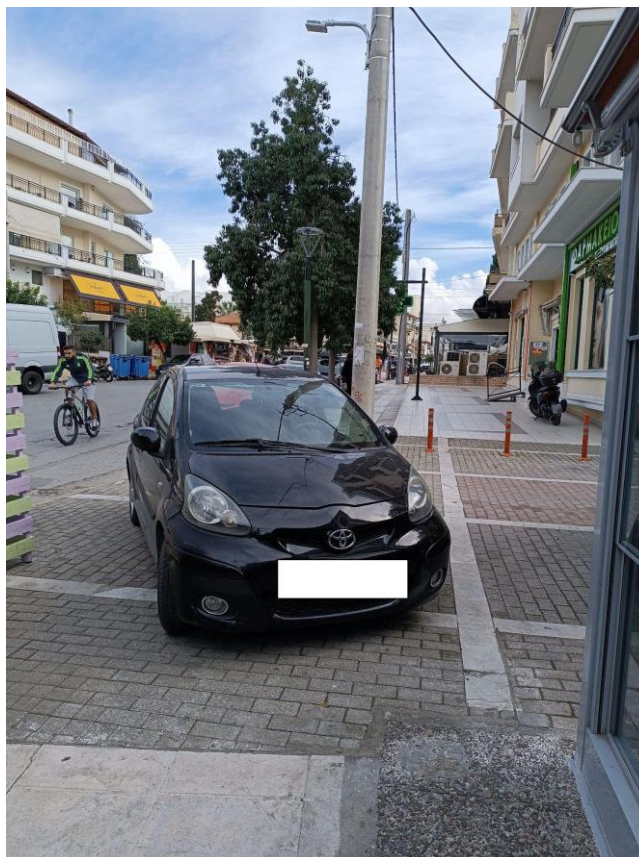
- Σμύρνης 27: 07-16 απαγορεύεται η στάθμευση (σχολείο)
- Ν. Τρύπια 70: 08-19 απαγορεύεται η στάθμευση (σχολείο)
- Κυδωνιών: Απαγορεύεται η στάθμευση αριστερά τις μονές ημέρες (I) και Απαγορεύεται η στάθμευση αριστερά τις ζυγές ημέρες (II)
- Σάββα Σταμ.: Τρίτη 05-16 απαγορεύεται η στάθμευση λόγω λαϊκής
- Αγίας Τριάδας 8: Απαγορεύεται η στάθμευση αριστερά τις μονές ημέρες (I)
- Βασ. Αλεξάνδρου: Απαγορεύεται η στάθμευση στα αριστερά τις μονές ημέρες (I) και στα δεξιά τις ζυγές ημέρες (II)

#### 4.10.1 Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης

Στο πλαίσιο αξιολόγησης των συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή, πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές παράνομης και νόμιμης στάθμευσης στις περιοχές ενδιαφέροντος του Δήμου, οι οποίες ταυτίζονταν με αυτές της μελέτης πεζοδρομίων. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων αφορούσε αυτοκίνητα, ενώ οι περισσότερες περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης σημειώθηκαν από δίκυκλα. Το πλήθος των σταθμευμένων φορτηγών που καταγράφηκαν ήταν αμελητέο.

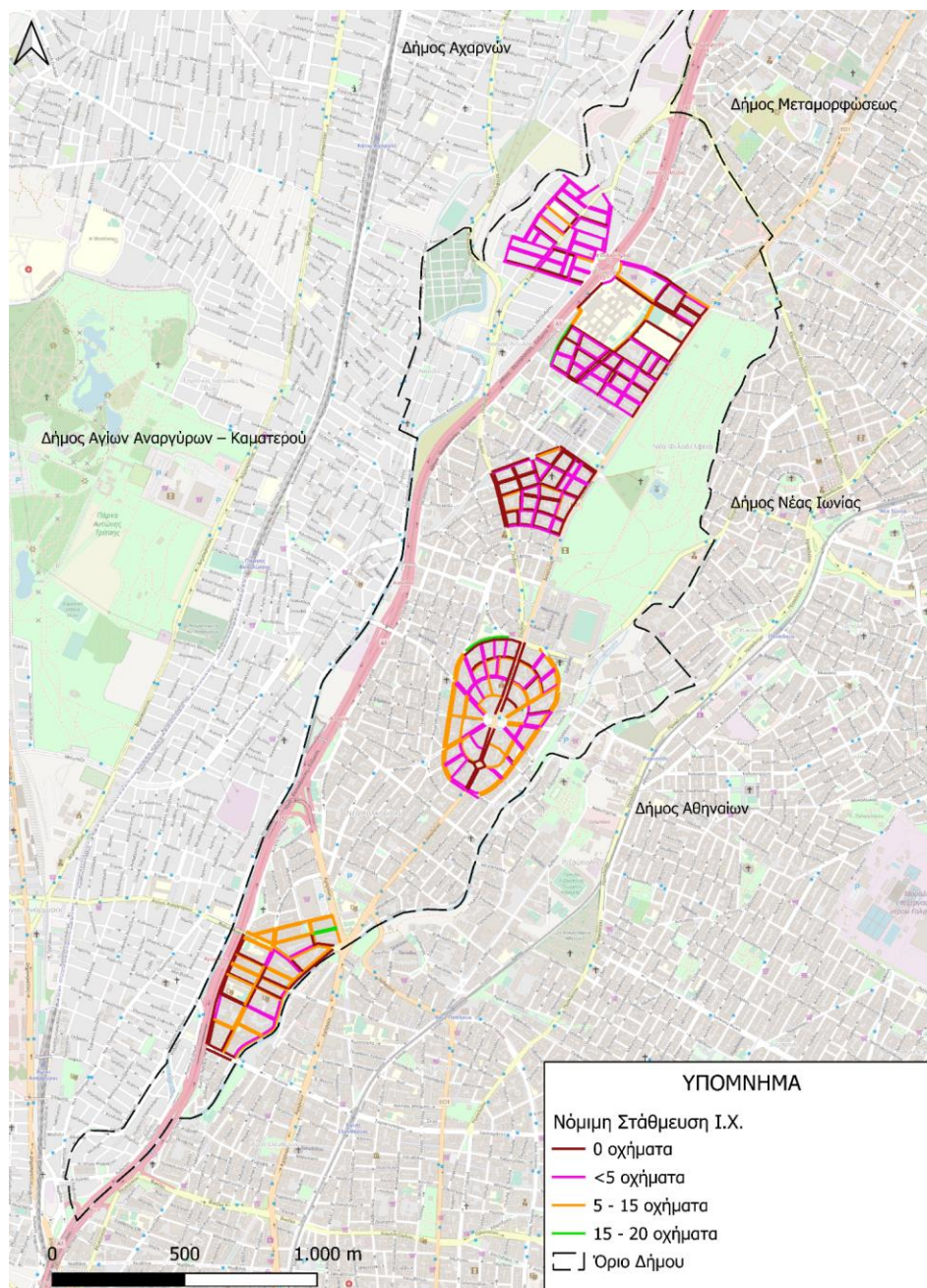
Σε γενικές γραμμές, οι παρανομίες που σημειώθηκαν αφορούσαν περιπτώσεις παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. για τις οποίες δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια ή σε απόσταση μικρότερη των 15μ. από το κέντρο της διασταυρώσεως. Επιπλέον, καταγράφηκαν αρκετές περιπτώσεις που αφορούσαν την στάθμευση οχημάτων στις εισόδους ιδιωτικών εκτάσεων (π.χ: είσοδοι ιδιοκτητών γκαράζ) ή σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζονται κάποια παραδείγματα παράνομης στάθμευσης Ι.Χ.





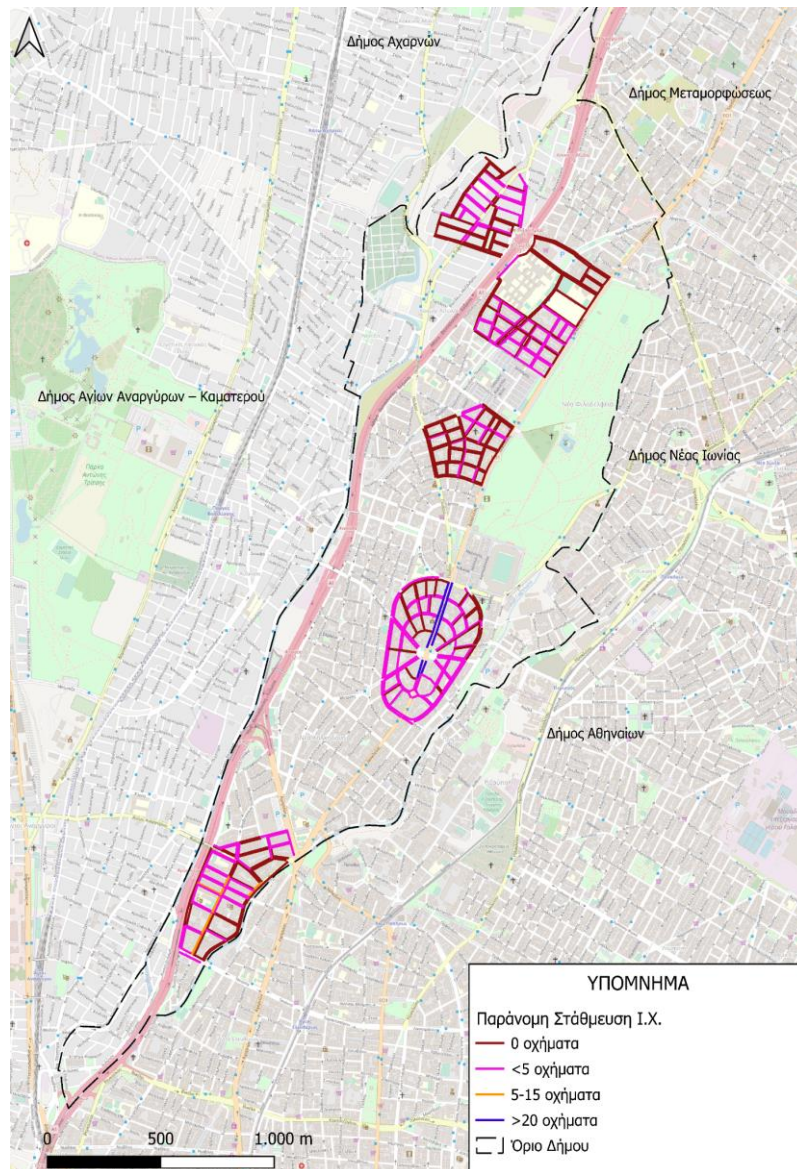
Εικόνα 36. Παράνομη στάθμευση (κατάληψη πεζοδρομίου)

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι απεικονίσεις της καταγεγραμμένης στάθμευσης με κατηγορίες τιμών, βάσει της νομιμότητάς της (νόμιμα, παράνομα).



Εικόνα 37. Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα





**Εικόνα 38. Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα**

Όπως φαίνεται και από τις παραπάνω απεικονίσεις, τα περισσότερα παράνομα σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται επί της Λεωφόρου Δεκελείας.

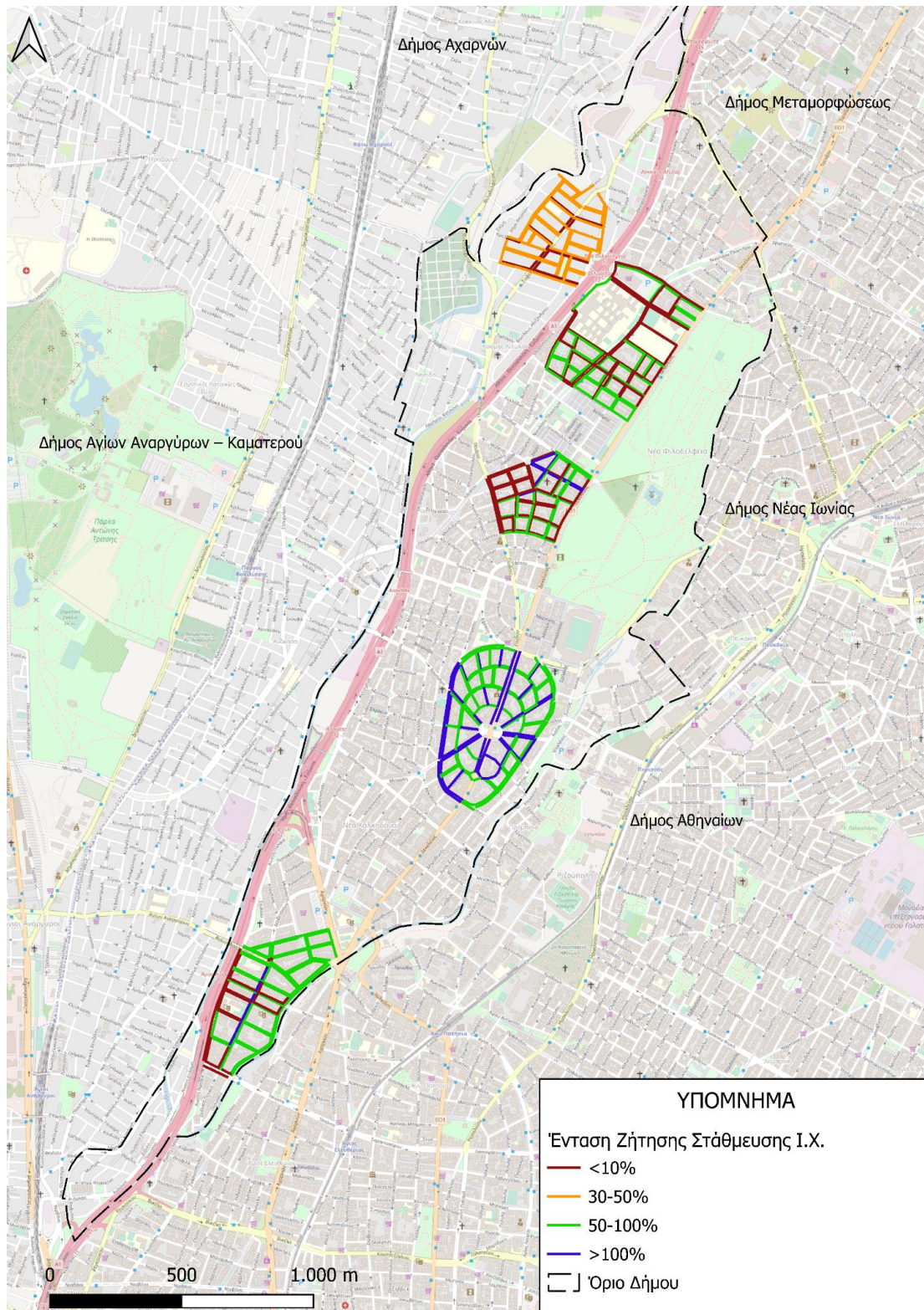
#### 4.10.2 Ζήτηση στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των νόμιμα και παράνομα σταθμευμένων οχημάτων, διενεργήθηκε επιπλέον μέτρηση των προσφερόμενων (νόμιμων) θέσεων στάθμευσης ανά οδικό τμήμα. Κατόπιν, υπολογίστηκε το ποσοστό κάλυψης των διαθέσιμων (προσφερόμενων) θέσεων από νόμιμα σταθμευμένα οχήματα, με σκοπό την εκτίμηση και την ποιοτική αξιολόγηση της έντασης της στάθμευσης.

Για την απεικόνιση της ζήτησης θέσεων στάθμευσης δημιουργήθηκαν πέντε ομάδες ποσοστών: <10%, 10-30%, 30-50%, 50-100%, >100%. Σημειώνεται ότι τα τμήματα που ανήκουν στην



τελευταία κατηγορία, η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης παρουσιάζονται στην παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 39. Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

Παρατηρώντας την παραπάνω απεικόνιση, γίνεται αντιληπτό ότι στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής καταγραφών, η ζήτηση είναι λίγο χαμηλότερη από την προσφορά, ενώ σε δρόμους του κέντρου, όπως την Λεωφόρο Δεκελείας η ζήτηση υπερβαίνει το 100%.

#### **4.11 Ερωτηματολόγιο Μετακινήσεων**

Στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ του Δήμου, έχει αναρτηθεί ερωτηματολόγιο ( το οποίο αφορά τις συνθήκες μετακινήσεις στο Δήμο και το βαθμό ικανοποίησης των κατοίκων (προσβάσιμο εδώ: [ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ | ΣΒΑΚ \(svakdimosfx.com\)](http://svakdimosfx.com))

Έως την υποβολή του παρόντος Παραδοτέου, η συμμετοχή είναι πολύ χαμηλή και για το λόγο αυτό το ερωτηματολόγιο θα παραμείνει ανοιχτό έως το τέλος του επόμενου σταδίου με σκοπό τη συγκέντρωση μεγαλύτερου δείγματος για την εξαγωγή αποτελεσμάτων.

## 5. Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών

Για την ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών, χρησιμοποιήθηκε το εργαλείο της S.W.O.T η οποία είναι μια ποιοτική μέθοδος αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης και περιλαμβάνει τόσο το εσωτερικό περιβάλλον που εξετάζεται (στη συγκεκριμένη περίπτωση Δήμος) όσο και το εξωτερικό περιβάλλον με το οποίο αλληλεπιδρά το υπό εξεταζόμενο σύστημα.

Για το εσωτερικό περιβάλλον μελετώνται τα πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες, ενώ για το εξωτερικό περιβάλλον μελετώνται οι ευκαιρίες και οι απειλές οι οποίες θα επηρεάσουν θετικά και αρνητικά αντίστοιχα το υπό εξεταζόμενο σύστημα.

Πίνακας 34. Πίνακας S.W.O.T.

|  <b>S (Strengths)</b>                                                                                                                                                                                        |  <b>W (Weaknesses)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Ισχυρά τοπόσημα (Γήπεδο ΑΕΚ, Μουσείο Προσφυγικού Ελληνισμού, Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας)</p> <p>Σημαντική Κάλυψη του δικτύου του Δήμου από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ</p> <p>Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου εντός του Άλσους.</p> <p>Ύπαρξη δημοτικής συγκοινωνίας με νέα λεωφορεία</p> | <p>Διαμπερείς ροές – Υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος ειδικά σε ώρες αιχμής</p> <p>Υψηλός δείκτης κατοχής ΙΧ σε συνδυασμό με την έλλειψη θέσεων στάθμευσης</p> <p>Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου</p> <p>Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών</p> <p>Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές και μη κεντρικές αρτηρίες</p> <p>Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων πεζών</p> <p>Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων χώρων</p> <p>Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων</p> <p>Εξαιρετικά στενά πλάτη οδοστρώματος</p> <p>Απουσία δικτύου ποδηλατοδρόμου εκτός του πάρκου</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Απουσία σύνδεσης Κοινόχρηστων Χώρων με βιώσιμες μετακινήσεις                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <b>O (Opportunities)</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  <b>T (Threats)</b> |
| <p>Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις</p> <p>Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης</p> <p>Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ</p> <p>Μελλοντική επέκταση της γραμμής 4 του μετρό με σταθμό εντός του Δήμου</p> <p>Μελλοντική κατασκευή Μητροπολιτικού Ποδηλατικού δικτύου</p> <p>Περιφερειακή Στρατηγική για την Έξυπνη Εξειδίκευση.</p> | <p>Έλλειψη κουλτούρας για βιώσιμες μετακινήσεις</p> <p>Έντονες πληθωριστικές πιέσεις</p>               |



## 6. Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας Νέας Χαλκηδόνας, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά Σενάρια μέτρων, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης της Δημόσιας Συγκοινωνίας, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου.

Συνολικά, προτείνονται τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- Σενάριο των Τάσεων (Do Nothing or Business As Usual)
- Ήπιο Σενάριο (Do Something)
- Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

### 6.1 Σενάριο Τάσεων ή Μηδενικό Σενάριο (do nothing or business as usual)

Το Σενάριο των Τάσεων αφορά στη μελλοντική κατάσταση της περιοχής με τη θεώρηση ότι δεν θα πραγματοποιηθούν παρεμβάσεις (Do Nothing) εκτός από όσες είχαν ήδη προγραμματιστεί (Business As Usual).

Οι Γενικές Αρχές του Σεναρίου των Τάσεων έχουν ως εξής:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στα προηγούμενα Κεφάλαια του παρόντος Παραδοτέου σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση και τις τάσεις εξέλιξης.
- Παραμένουν τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του Δήμου.

- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, όπως η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας, η αύξηση των θυμάτων από οδικά ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, η επιβάρυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου και η κατάληψη ελευθέρων χώρων.
- Παραμένουν τα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου που οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στη έλλειψη προσβάσιμων διαδρομών και ήπιων μορφών μετακίνησης (π.χ. δίκτυο ποδηλατοδρόμου, προσβάσιμα και ικανά πεζοδρόμια, κλπ), καθώς και στην επιβάρυνση που δέχεται από τους μεγάλους οδικούς άξονες και τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης (π.χ. Λεωφ. Δεκελείας)
- Σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, δεν προστίθενται νέες λεωφορειακές γραμμές
- Δεν επεκτείνεται το δίκτυο ποδηλάτου (μη συμπεριλαμβανομένου του Μητροπολιτικού Δικτύου)
- Εφαρμόζεται το ΣΦΗΟ και προστίθενται φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.
- Εφαρμόζεται το Σ.Α.Π και υλοποιούνται προσβάσιμες διαδρομές πεζή μετακίνησης.

#### Διαχείριση κυκλοφορίας (οργάνωση – σηματοδότηση)

- Η κυκλοφοριακή οργάνωση στο σύνολο του Δήμου λειτουργεί όπως στην υφιστάμενη κατάσταση. Δεν υλοποιούνται παρεμβάσεις στο βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου, εκτός από ότι προβλέπεται στο τεχνικό πρόγραμμα.
- Δεν προβλέπονται-υλοποιούνται νέες προτάσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρομήσεων, εκτός των ήδη προβλεπόμενων από το Σ.Α.Π.
- Το αρτηριακό οδικό δίκτυο διατηρεί τον ίδιο βαθμό κορεσμού, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής, καθώς η ζήτηση αυξάνει λόγω της αύξησης ιδιοκτησίας Ι.Χ., ενώ η προσφορά παραμένει σταθερή ή μειώνεται λόγω της παράνομης στάθμευσης, η οποία μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού.
- Με την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης αναμένεται αύξηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως και των ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων, με πρόσθετη επιβάρυνση στο οδικό δίκτυο του Δήμου, τόσο λόγω της πρόσθετης χρήσης, όσο και λόγω του πιθανού πρόσθετου στόλου οχημάτων.
- Διατήρηση της σηματοδότησης και των κόμβων ως έχουν.
- Δεν πραγματοποιούνται μεταβολές και αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου, εκτός αν έχουν ήδη προγραμματιστεί. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων παραμένει στα ίδια επίπεδα, καθώς δεν υλοποιούνται διαμορφώσεις που



να μειώσουν την επικινδυνότητα τους (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.).

- Η ελλιπής διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος εξακολουθεί να αποθαρρύνει την πεζή μετακίνηση (επικίνδυνες διασταυρώσεις, έλλειψη διαβάσεων, ακατάλληλα πεζοδρόμια, κλπ.).
- Δεν εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης επισκεπτών σε επιβαρυμένες περιοχές της πόλης.
- Βάσει του εκτιμώμενου ΑΕΠ παραμένει υψηλός ο δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου και επακόλουθα, αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές με εμπορικές χρήσεις ή χρήσεις αναψυχής.
- Δεν υλοποιούνται νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης.
- Συνεχίζει η έλλειψη αστυνόμευσης στην κεντρική περιοχή που παρουσιάζει έντονο πρόβλημα παράνομης στάθμευσης

#### Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Δεν προστίθενται νέες συνδέσεις πόλων και διατηρούνται τα υφιστάμενα δρομολόγια
- Ο χώρος αναμονής ταξί διατηρείται ως έχει

#### Δίκτυα ήπιας κινητικότητας

- Δεν δημιουργούνται επιπλέον πεζοδρομημένες διαδρομές,
- Δεν δημιουργούνται επιπλέον εμπορικοί πεζόδρομοι ή πεζόδρομοι γειτονιάς
- Τα πεζοδρόμια δεν βελτιώνονται, εκτός όσων προβλέπονται από το ΣΑΠ
- Παραμένουν οι ελάχιστες και αποσπασματικές διαμορφώσεις για την κίνηση των ΑΜΕΑ
- Η ελλιπής διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος εξακολουθεί να αποθαρρύνει παιδιά και ενήλικες από την πεζή μετακίνηση.
- Η έλλειψη συντήρησης των πεζοδρόμων και πεζοδρομίων, των διαβάσεων, των ποδηλατοδρόμων και των σχετικών υποδομών –όπου υπάρχουν– δημιουργεί προβλήματα στην οδική ασφάλεια αλλά και στη συνολική εικόνα σχετικά με το επίπεδο αντιληπτής οδικής ασφάλειας στην περιοχή.

#### Μεταφορές εμπορευμάτων

- Δεν προωθείται συγκεκριμένο ωράριο των εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, αυξάνοντας τις χρονικές καθυστερήσεις και υποβαθμίζοντας ακόμη περισσότερο τη λειτουργία του δικτύου.
- Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με τις εμπορικές μεταφορές, όπως παρακολούθηση των θέσεων Φ/Ε.

- Τα μεγάλα φορτηγά συνεχίζουν να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που δυσχεραίνει τη λειτουργία του δικτύου και δημιουργεί οχλήσεις σε επίπεδο κέντρου και γειτονιάς.

#### Κατανάλωση ενέργειας

- Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπεμπόμενων ρύπων.

#### Επικοινωνία & λοιπές δράσεις

- - δεν οργανώνονται δράσεις προώθησης των εναλλακτικών μετακινήσεων ούτε ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας σε σχολεία, επαγγελματίες οδηγούς, γενικό κοινό,
- - ο δήμος δεν συμμετέχει στην οργάνωση της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας ή σε άλλες επετειακές εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης.

## 6.2 Ήπιο Σενάριο (do something)

#### Οι Γενικές Αρχές που ακολουθούνται στο πλαίσιο του Ήπιου Σεναρίου έχουν ως εξής:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στα προηγούμενα Κεφάλαια του παρόντος Παραδοτέου σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση και τις τάσεις εξέλιξης
- Εφαρμόζονται όλα τα προγραμματισμένα έργα και δράσεις,
- Πραγματοποιούνται ήπιες παρεμβάσεις χωρίς ριζοσπαστικές αλλαγές,
- **Υλοποιούνται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και τα σχεδιαζόμενα έργα του υπερκείμενου σχεδιασμού**
- **Γίνονται παρεμβάσεις αναβάθμισης διασταυρώσεων**
- Μεμονωμένες παρεμβάσεις για ενίσχυση ποδηλάτου
- Μεμονωμένες παρεμβάσεις για βελτίωση τροφοδοσίας
- Μεμονωμένες παρεμβάσεις για ενίσχυση συγκοινωνίας

#### Διαχείριση κυκλοφορίας (οργάνωση – σηματοδότηση)

- Αλλάζει το όριο ταχύτητας στο σύνολο του τοπικού δικτύου σε 30χλμ/ω
- Απαγορεύεται η διέλευση βαρέων οχημάτων από το τοπικό δίκτυο
- Θεσπίζεται ωράριο τροφοδοσίας
- Η πεζή μετακίνηση αυξάνεται μόνο πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων.
- Δεν υλοποιούνται νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης.
- Συνεχίζει η έλλειψη αστυνόμευσης στην κεντρική περιοχή.

### Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Προστίθεται μία αστική διαδρομή λεωφορείου (μικρού ηλεκτρικού) που συνδέει το άλσος με τον εμπορικό πυρήνα του Δήμου.
- Ο χώρος αναμονής ταξί διατηρείται ως έχει και προστίθεται επιπλέον πιάτσα πλησίον του Γηπέδου της ΑΕΚ

### Δίκτυα ήπιας κινητικότητας

- Βελτιώνονται τα πεζοδρόμια στο κέντρο του Δήμου.
- Δημιουργείται σύνδεση του άλσους με ποδηλατικό δίκτυο από το κέντρο του Δήμου.
- Βελτιώνεται το δίκτυο κίνησης ΑΜΕΑ στο κέντρο του Δήμου.
- Προωθείται εφαρμογή συστήματος ηλεκτρικών κοινοχρήστων ποδηλάτων με 5 σταθμούς.

### Μεταφορές εμπορευμάτων

- Προσδιορίζεται συγκεκριμένο ωράριο των εμπορικών φορτοεκφορτώσεων και οι θέσεις Φ/Ε ελέγχονται με έξυπνα συστήματα
- Τα μεγάλα φορτηγά συνεχίζουν να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που δυσχεραίνει τη λειτουργία του δικτύου και δημιουργεί οχλήσεις σε επίπεδο κέντρου και γειτονιάς.

### Κατανάλωση ενέργειας

- Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπεμπόμενων ρύπων εκτός των αναπλάσεων, του ΣΦΗΟ και του ηλεκτρικού λεωφορείου.

### Επικοινωνία & λοιπές δράσεις

- οργανώνονται δράσεις προώθησης των εναλλακτικών μετακινήσεων σε σχολεία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας και στην Παγκόσμια Ημέρα Ποδηλάτου

## **6.3 Ριζοσπαστικό Ήπιο Σενάριο**

### Οι Γενικές Αρχές που ακολουθούνται στο πλαίσιο του Ριζοσπαστικού Σεναρίου έχουν ως εξής:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στα προηγούμενα Κεφάλαια του παρόντος Παραδοτέου σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση και τις τάσεις εξέλιξης
- Εφαρμόζονται όλα τα προγραμματισμένα έργα και δράσεις,
- Πραγματοποιούνται ριζοσπαστικές αλλαγές,
- Υλοποιούνται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και τα σχεδιαζόμενα έργα του υπερκείμενου σχεδιασμού

- Γίνονται οι παρεμβάσεις ανάπλασης που προβλέπονται από το ΣΑΠ
- **Γίνονται σημαντικές παρεμβάσεις αναβάθμισης διασταυρώσεων και δημιουργίας μικρών κοινόχρηστων χώρων**
- Σημαντικές παρεμβάσεις για ενίσχυση ποδηλάτου
- Σημαντικές παρεμβάσεις για βελτίωση τροφοδοσίας
- Σημαντικές παρεμβάσεις για ενίσχυση συγκοινωνίας

#### Διαχείριση κυκλοφορίας (οργάνωση – σηματοδότηση)

- Γίνεται υπογειοποίηση της Λεωφ. Δεκελείας σε όλο το μήκος της.
- Αλλάζει το όριο ταχύτητας στο σύνολο της οικιστικής περιοχής σε 30χλμ/ω
- Απαγορεύεται η διέλευση βαρέων οχημάτων από το κέντρο του Δήμου.
- Στο κέντρο της πόλης εισέρχονται μόνο καθαρά – πράσινα οχήματα έως 3,5 τόνων
- Η πεζή μετακίνηση αυξάνεται συνολικά στην πόλη
- Υλοποιούνται δημοτικοί οργανωμένοι χώροι στάθμευσης.
- Εφαρμόζεται σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην κεντρική περιοχή.
- Η παρόδια στάθμευση περιορίζεται για να γίνουν αναπλάσεις πεζοδρομίων όπου υπάρχει έλλειψη/ απουσία πεζοδρομίου.
- Αυξάνεται η τροχονομική επιτήρηση στην κεντρική περιοχή που παρουσιάζει έντονο πρόβλημα παράνομης στάθμευσης

#### Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

- Προστίθεται μία αστική διαδρομή λεωφορείου (μικρού ηλεκτρικού) που συνδέει το άλσος με τον εμπορικό πυρήνα του Δήμου.
- Ο χώρος αναμονής ταξί διατηρείται ως έχει και προστίθεται επιπλέον πιάτσα πλησίον του Γηπέδου

#### Δίκτυα ήπιας κινητικότητας

- Βελτιώνεται το δίκτυο κίνησης ΑΜΕΑ σε όλη το Δήμο
- Βελτιώνεται η πρόσβαση ΑΜΕΑ σε όλα τα κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος και σε όλους τους ΚΧ
- Πεζοδρομείται πλέγμα εμπορικών οδών.
- Πεζοδρομούνται με ωράριο οδοί που βρίσκονται πέριξ σχολικών εγκαταστάσεων

- Προωθείται εφαρμογή συστήματος ηλεκτρικών κοινοχρήστων ποδηλάτων με 10 σταθμούς
- Επεκτείνεται το δίκτυο ποδηλάτου

#### Μεταφορές εμπορευμάτων

- Προσδιορίζεται συγκεκριμένο ωράριο των εμπορικών φορτοεκφορτώσεων και οι θέσεις Φ/Ε ελέγχονται με έξυπνα συστήματα

#### Κατανάλωση ενέργειας

- Αναπλάσεις, ΣΦΗΟ, Κοινόχρηστα ποδήλατα κ.α.

#### Επικοινωνία & λοιπές δράσεις

- οργανώνονται δράσεις προώθησης των εναλλακτικών μετακινήσεων σε σχολεία και διάφορες ομάδες – στόχους με συστηματικό τρόπο (ετήσιες εκδηλώσεις στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας και στην Παγκόσμια Ημέρα Ποδηλάτου, καθώς και σε άλλες συμβολικές περιόδους – έναρξη τουριστικής περιόδου, Χριστούγεννα κ.α.)

Πίνακας 35. Πίνακας εναλλακτικών σεναρίων

| Θεματική παρεμβάσεων    | Περιγραφή                                                                             | Σενάρια  |      |              |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|----------|------|--------------|
|                         |                                                                                       | Μηδενικό | Ήπιο | Ριζοσπαστικό |
| Αναπλάσεις οδών         | Μελέτη ανάπλασης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης οδών                                 |          | X    | X            |
|                         | Πρόσθετες αναπλάσεις οδών                                                             |          |      | X            |
| Προσβασιμότητα ΑΜΕΑ     | Εφαρμογή Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας                                              | X        | X    | X            |
|                         | Βελτίωση πεζοδρομίων στο κέντρο του Δήμου                                             |          | X    | X            |
|                         | Βελτίωση πεζοδρομίων σε όλο το Δήμο για ΑμεΑ                                          |          |      | X            |
|                         | Αποκατάσταση προσβασιμότητας σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος και ΚΧ                  |          |      | X            |
| MMM – ΤΑΞΙ              | Δημιουργία λεωφορειακής γραμμής που συνδέει το άλσος με το κέντρο                     |          | X    | X            |
|                         | Προσθήκη χώρου αναμονής TAXI                                                          |          | X    | X            |
| Οδική Ασφάλεια – Κόμβοι | Νέο όριο ταχύτητας 30km/h στο σύνολο του Δήμου                                        |          | X    | X            |
|                         | Αναβάθμιση μεμονωμένων κρίσιμων κόμβων (ενδεικτικά σε κόμβους με θανατηφόρα συμβάντα) |          | X    | X            |



|                                                     |                                                                                   |  |   |   |
|-----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|--|---|---|
|                                                     | Βελτίωση άλλων κρίσιμων κόμβων                                                    |  | X | X |
|                                                     | Βελτίωση οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες                                   |  |   | X |
| <b>Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις κ.α.)</b> | Πεζοδρομήσεις εμπορικών δρόμων                                                    |  |   | X |
|                                                     | Πεζοδρομήσεις πέριξ σχολικών εγκαταστάσεων                                        |  |   | X |
| <b>Ποδήλατο</b>                                     | Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου σύνδεσης άλσους με κέντρου                           |  | X | X |
|                                                     | Επέκταση δικτύου ποδηλάτου                                                        |  |   | X |
|                                                     | Εφαρμογή συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων                                        |  | X | X |
|                                                     | Δημιουργία δικτύου δρόμων μικτής χρήσης χωρίς αποκλειστική υποδομή ποδηλατόδρομου |  | X | X |
|                                                     | Νέοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτου                                                   |  |   | X |
| <b>Τροφοδοσία καταστημάτων, Φ/Ε</b>                 | Ωράριο τροφοδοσίας                                                                |  | X | X |
|                                                     | Προσδιορισμός δικτύου βαρέων – περιορισμοί στην κίνηση                            |  | X | X |
|                                                     | Περιορισμοί ρύπων βαρέων                                                          |  |   | X |
| <b>Στάθμευση</b>                                    | Εφαρμογή ΣΕΣ στο κέντρο του Δήμου                                                 |  |   | X |

|                                             |                                                                                        |   |   |  |   |
|---------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|---|---|--|---|
|                                             | Δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης (οργανωμένοι χώροι)                                   |   |   |  | X |
| Ηλεκτροκίνηση                               | Εκπόνηση και Εφαρμογή ΣΦΗΟ                                                             | X | X |  | X |
| Νέες τεχνολογίες                            | Έλεγχος στάθμευσης (ΣΕΣ, θέσεις Φ/Ε, ενημέρωση για διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης κα.) |   |   |  | X |
| Αστυνόμευση – έλεγχος-τροχονομική επιτήρηση |                                                                                        |   |   |  | X |
| Επικοινωνία                                 | Εκδηλώσεις σε σχολεία στο πλαίσιο επετειακών                                           |   |   |  |   |
| Ευαισθητοποίηση                             | ημερών/ εβδομάδων                                                                      |   | X |  | X |
| Καλλιέργεια κουλτούρας                      | Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης- Ολοκληρωμένες καμπάνιες για διαφορετικές ομάδες πληθυσμού |   |   |  | X |

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

**ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Β :  
«ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ, ΟΡΙΣΜΟΥ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ  
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ»**

