



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

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Γ:

«ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ»

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2024

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή	5
2. Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος για την κινητικότητα	8
2.1 Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	8
2.2 Όραμα Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.....	11
3. Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	15
4. Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων	22
5. Αναλυτική παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας.....	30
Σενάριο Τάσεων ή Μηδενικό Σενάριο	33
Ήπιο Σενάριο	36
Ριζοσπαστικό Σενάριο	70
6. Διεξαγωγή 2ης Διαβούλευσης.....	105
7. Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	111
Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων.....	111
Μέτρα Ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας.....	120
Μέτρα διαχείρισης της Στάθμευσης	121
Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών	122
Μέτρα Διαχείρισης βαρέων οχημάτων	123
Δημιουργία Superblocks	124

Ευρετήριο Πινάκων

Πίνακας 1: Πίνακας S.W.O.T για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνας	8
Πίνακας 2: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.....	16
Πίνακας 3: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	23
Πίνακας 4: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	30

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-5ετία).....	40
Εικόνα 2: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ήπιο-5ετία).....	41
Εικόνα 3: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ήπιο-5ετία).....	42
Εικόνα 4: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί bike-sharing (ήπιο-5ετία).....	45
Εικόνα 5: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-5ετία).....	46
Εικόνα 6: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-10ετία).....	51
Εικόνα 7: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ήπιο-10ετία).....	52
Εικόνα 8: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ήπιο-10ετία).....	53
Εικόνα 9: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) (ήπιο-10ετία).....	56
Εικόνα 10: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-10ετία).....	57
Εικόνα 11: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-15ετία).....	63
Εικόνα 12: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ήπιο-15ετία).....	64
Εικόνα 13: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ήπιο-15ετία).....	65
Εικόνα 14: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων bike-sharing (ήπιο-15ετία).....	68
Εικόνα 15: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-15ετία).....	69
Εικόνα 16: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό- 5ετία).....	75
Εικόνα 17: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ριζοσπαστικό-5ετία).....	76
Εικόνα 18: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ριζοσπαστικό-5ετία).....	77
Εικόνα 19: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί bike-sharing (ριζοσπαστικό-5ετία).....	80
Εικόνα 20: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-5ετία).....	81

Εικόνα 21: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό-10ετία)	86
Εικόνα 22: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ριζοσπαστικό - 10ετία).....	87
Εικόνα 23: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ριζοσπαστικό-10ετία)	88
Εικόνα 24: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) (ριζοσπαστικό-10ετία).....	91
Εικόνα 25: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-10ετία)	92
Εικόνα 26: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό-15ετία)	98
Εικόνα 27: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ριζοσπαστικό- 15ετία).....	99
Εικόνα 28: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ριζοσπαστικό-15ετία)	100
Εικόνα 29: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) (ριζοσπαστικό-15ετία).....	103
Εικόνα 30: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-15ετία)	104
Εικόνα 31: Ολοκληρωμένοι (αριστερά) και υπό κατασκευή (δεξιά) ποδηλατόδρομοι – Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/cycling)	112
Εικόνα 32: Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί προστασίας σχολείων, Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: https://www.islington.gov.uk/roads/people-friendly-streets#).....	112
Εικόνα 33: Χάρτης Πεζών Aveiro, Πορτογαλία (Πηγή Δεδομένων: https://ontheworldmap.com/portugal/city/aveiro/aveiro-tourist-map.html).....	114
Εικόνα 34: Διαδρομές ποδηλάτου στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility)	115
Εικόνα 35: Σταθμοί ενοικίασης και κοινόχρηστων ποδηλάτων/ηλεκτρικών σκούτερ στην Monza (Πηγή Δεδομένων: https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility).....	116
Εικόνα 36: Χάρτης Ποδηλατικού Δικτύου στην Brescia	117
Εικόνα 37: Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων “beÁgueda” (Πηγή Δεδομένων: https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/agueda/).....	118
Εικόνα 38: Superblocks στην πόλη Vitoria – Gasteiz (Πηγή Δεδομένων: https://www.interregeurope.eu/)	125
Εικόνα 39: Superblocks στην Βαρκελώνη (Πηγή Δεδομένων: https://www.lifo.gr/)	126

1. Εισαγωγή

Στην περίπτωση εκπόνησης μιας μελέτης θα ήταν υπερβολικό αν υποστηριζόταν ότι επιδιώκεται η υλοποίηση ενός οράματος. Αντίθετα, στην περίπτωση ενός ΣΒΑΚ, αν ένας Δήμος δεν στοχεύσει μακριά θα ήταν γι' αυτόν απώλεια μεγάλης και σπάνιας ευκαιρίας. Πράγματι το ΣΒΑΚ δεν είναι απλώς μια μελέτη. Δεν στοχεύει να διορθώσει ένα πρόβλημα. Οι προτάσεις του συντονίζονται με την παγκόσμια εκστρατεία για τη διάσωση του πλανήτη από την κλιματική κρίση. Είναι δικαίως πολύ φιλόδοξες. Θα πρέπει να τις πάρουν στα χέρια τους ανάλογα φιλόδοξοι πολιτικοί και τοπικές κοινωνίες. Είναι φανερό ότι στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ θα πρέπει από πλευράς Δήμου να γίνει μεγάλη προσπάθεια και πολλή δουλειά στον τομέα της ενημέρωσης και της ευαισθητοποίησης των δημοτών, ώστε να επιδείξουν κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, ενδιαφέρον για συμμετοχή στη διαμόρφωση των προτάσεων και γενικότερα στον σχεδιασμό του με υπευθυνότητα και ωριμότητα.

Στην ερώτηση αν έχει τόσο μεγάλη σημασία για τον πλανήτη το ποιες πολιτικές θα ασκηθούν στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας, η απάντηση είναι ότι κάθε γραμμάριο αερίων του θερμοκηπίου, οπουδήποτε και αν παραχθεί, προστίθεται στην στρατόσφαιρα σε όλα όσα έχουν ήδη συσσωρευτεί εκεί, αποδυναμώνοντας το στρώμα του όζοντος που προστατεύει τον πλανήτη από την ηλιακή ακτινοβολία. Ο Δήμος είναι μικρός, όμως είναι ζήτημα αξιοπρέπειας να συμμετάσχει και να συνεργαστεί με τους υπόλοιπους Δήμους της Αττικής και με όλης της Ελλάδας, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα και σοβαρά προβλήματα λειτουργίας και ποιότητας ζωής. Το όραμα λοιπόν έχει δύο κλίμακες. Την παγκόσμια και την τοπική. Τα προβλήματα της τοπικής, για τα οποία από το ΣΒΑΚ ζητούνται λύσεις, είναι η κοινωνική αποδιοργάνωση, το περιβάλλον, η οικονομική υστέρηση, η τοπική ρύπανση, η υγεία, τα ατυχήματα, ο θόρυβος, ο κορεσμός και οι καθυστερήσεις, η παραμόρφωση της ποιότητας των δημόσιων χώρων, περιλαμβανομένου και του οδικού χώρου, οι δυσκολίες προσβασιμότητας από τα άτομα με κινητικές δυσκολίες κ.ά.

Υπεύθυνο για ένα υψηλό ποσοστό των συνολικά παραγόμενων παραπάνω αερίων είναι το συμβατικό αυτοκίνητο. Μήπως η αντικατάσταση όλων των συμβατικών από ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα έλυne το πρόβλημα και η κινητοποίηση με τα ΣΒΑΚ θα ήταν περιττή; Προφανώς όχι, διότι το πρόβλημα έλλειψης χώρου, που είναι η αφετηρία μεγάλου αριθμού δυσλειτουργιών, όχι μόνο θα παρέμενε αλλά και θα οξυνόταν. Πράγματι, συνεχώς προστίθενται νέα αυτοκίνητα, των οποίων η μεν κυκλοφορία προκαλεί κορεσμό, η δε στάθμευση υπό γωνία και το διπλοπαρκάρισμα συνεπάγονται αδιάκοπη συρρίκνωση του πλάτους του καταστρώματος των οδών, με σοβαρές επιπτώσεις στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων. Ως προς τους πρώτους οι κοινωνικές επιπτώσεις είναι σοβαρές, διότι ελλείψει χώρου μέρος των πεζοδρομίων καταλαμβάνεται από αυθαίρετες σταθμεύσεις, κάτι που, δεδομένου και του ήδη εκτός προδιαγραφών πλάτους τους, επιτείνει τον εγκλωβισμό στο σπίτι αναπήρων, ηλικιωμένων και παιδιών. Οι εξαιρετικά επικίνδυνες συνθήκες στον δρόμο, λόγω κορεσμού και έρπουσας κυκλοφορίας, έχουν εκτοπίσει και το ποδήλατο, αν και θα ήταν το πιο κατάλληλο μέσο για

πόλεις όπως οι ελληνικές, πυκνοκατοικημένες και με ανεπαρκές οδικό δίκτυο. Η Ευρώπη εδώ και χρόνια έχει στραφεί με εντυπωσιακά αποτελέσματα στο ποδήλατο, για παράδειγμα στο Παρίσι σήμερα τα ποδήλατα που κυκλοφορούν είναι περισσότερα από τα αυτοκίνητα.

Τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου, ιδίως του ηλεκτρικού, είναι πολλά και ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας θα μπορούσε να τα αξιοποιήσει γιατί τα χαρακτηριστικά του προσφέρονται για ποδήλατο, για πολλούς λόγους:

- είναι επίπεδος
- μεγάλο μέρος της επιφάνειάς του καλύπτεται από περιοχές κατοικίας με σχετικά ήσυχους δρόμους, οι οποίοι είναι κατάλληλοι για να χαρακτηριστούν ως ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας 30 χλμ/ώρα. Σε αυτούς το ποδήλατο θα κινείται σε συνύπαρξη με τα αυτοκίνητα, ακόμη και με πεζούς, διότι με αυτό το όριο ταχύτητας οι λωρίδες ποδηλάτου δεν είναι απαραίτητες.
- Ένα πολύ μεγάλο μέρος του μακρόστενου κορμού του Δήμου διατρέχεται από το Άλσος, το οποίο λειτουργεί ως φράγμα για το αυτοκίνητο για κινήσεις ανατολής – δύσης. Το φράγμα αυτό επιμηκύνεται από τις προσφυγικές περιοχές στη νότια πλευρά του (με τις κόκκινες στέγες), οι οποίες αξίζει να προστατεύονται, διότι αντιπροσωπεύουν την ιστορία του Δήμου. Η απόδοσή τους στον πεζό και τον ποδηλάτη θα ενισχύσει την ταυτότητά του και θα βελτιώσει για ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων την ποιότητα ζωής τους. Με το ποδήλατο το παραπάνω επίμηκες και σύνθετο φράγμα από το Άλσος και τις προσφυγικές περιοχές ακυρώνεται και οι σχέσεις της Ν. Φιλαδέλφειας με τους πλευρικούς Δήμους ανατολικά και δυτικά αποκαθίστανται. Η κοινωνική συνοχή στις προσφυγικές περιοχές είναι πιο ισχυρή από ότι στις υπόλοιπες και αυτόν τον πλούτο το ΣΒΑΚ θα πρέπει να τον διαφυλάξει. Πολιτικές για το ποδήλατο, το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, τους τρεις πυλώνες της Βιώσιμης Κινητικότητας, θα αποτελέσουν σημαντικές συμβολές προς αυτήν την κατεύθυνση.

Δύο πολύ σημαντικές υποδομές για το ποδήλατο στην Αθήνα αφορούν τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας - Νέας Χαλκηδόνας. Η πρώτη κατά το ήμισυ έχει ολοκληρωθεί. Πρόκειται για τη διαδρομή Κηφισιά – Φάληρο (το τμήμα Γκάζι – Φάληρο λειτουργεί). Η δεύτερη διαδρομή συνδέει Αγ. Αναργύρους με Λαύριο. Με τα την ολοκλήρωση των παραπάνω διαδρομών ο Δήμος αξίζει να αρθρωθεί με αυτές μέσω τοπικών συνδέσεων, δίνοντας την ευκαιρία στους δημότες του να επικοινωνούν με ασφάλεια και ευχάριστα τόσο με ένα μεγάλο μέρος του λεκανοπεδίου όσο και με τα Μεσόγεια.

Στον Δήμο η δημόσια συγκοινωνία υστερεί πολύ και αυτό συναρτάται με τη μεγάλη εξάρτηση των δημοτών από το αυτοκίνητο. Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί τη βάση ενός Δήμου που φιλοδοξεί να είναι φιλικός στον άνθρωπο. Χωρίς αυτήν τα αποτελέσματα θα είναι φτωχά.

Ο Δήμος δεν είναι αρμόδιος για τη δημόσια συγκοινωνία, με εξαίρεση τη Δημοτική. Ωστόσο το κόστος είναι υψηλό ενώ οι δημότες για να αλλάξουν συνήθειες και για να τη χρησιμοποιούν θα πρέπει να

έχει αξιόπιστα δρομολόγια και γενικότερα να είναι ελκυστική. Από πλευράς Δήμου μπορούν να γίνουν πολλά για τη δημιουργία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας και για την πληροφόρηση των μετακινουμένων. Πάνω απ' όλα όμως, εκεί όπου είναι σημαντικό να εστιάσει ο Δήμος στην προώθηση μιας νοοτροπίας που αποδέχεται τη συλλογική μετακίνηση. Σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες η τελευταία έχει πολλές εκδοχές.

Από τις πιο δημοφιλείς, απέχουσα πολύ από τη συμβατική, είναι το car pooling, που έχει μεγάλη ανάπτυξη εδώ και πολλές δεκαετίες. Πρόκειται για χρήση του ΙΧ ως συλλογικού μέσου, συνήθως από κατοίκους μιας συγκεκριμένης περιοχής, που ξεκινούν μαζί το πρωί και κατευθύνονται για δουλειά σε κάποια άλλη περιοχή, κοινή για όλους (π.χ. στο ιστορικό κέντρο).

Σοβαρά θέματα, για τα οποία εκ των πραγμάτων επίσης ο Δήμος θα πρέπει να βρει λύσεις, είναι:

- η φόρτωση του οδικού του δικτύου από κυκλοφορία και στάθμευση όταν υπάρχει αγώνας στο νέο γήπεδο της ΑΕΚ,
- η συστηματική φόρτωση του οδικού δικτύου από κυκλοφορία και στάθμευση από οχήματα που κατευθύνονται σε νυκτερινά κέντρα ιδίως τα Σαββατοκύριακα,
- οι διαμπερείς από τον Δήμο ροές προς και από την εθνική οδό από/προς διάφορες περιοχές της Αθήνας.

Σε γενικές γραμμές υπογραμμίζεται ότι το τελικό ζητούμενο από τα ΣΒΑΚ είναι να εισηγούνται πολιτικές που θα επιτυγχάνουν οι περιοχές εφαρμογής τους να λειτουργούν με λιγότερα αυτοκίνητα. Η απελευθέρωση χώρου και η απόδοσή του στον πεζό, τον ποδηλάτη, τη δημόσια συγκοινωνία και τους δημόσιους χώρους θα είναι το πιο σημαντικό κέρδος που θα αποκτηθεί φυσικά ευκολότερο αν αναπτυχθούν σχετικές συνεργασίες με τους γειτονικούς Δήμους.

2. Ανάπτυξη και προσδιορισμός Κοινού Οράματος για την κινητικότητα

2.1 Προβλήματα που καλείται να λύσει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Για την αποτελεσματικότερη αναζήτηση των προβλημάτων που χρήζουν επίλυσης, σημαντική είναι η συμβολή του πίνακα SWOT. Ο συγκεκριμένος πίνακας αποτελεί μία ποιοτική μέθοδο οργανωμένης παρουσίασης των δυνατοτήτων, αδυναμιών, ευκαιριών και απειλών που διέπουν μία περιοχή. Ως εκ τούτου, καθίσταται δυνατός ο εύκολος εντοπισμός είτε των ελλείψεων είτε των ήδη υπάρχουσών ζητημάτων προς διόρθωση.

Πίνακας 1: Πίνακας S.W.O.T για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνας

S (Strengths)	W (Weaknesses)
• Ισχυρά τοπόσημα (Γήπεδο ΑΕΚ, Μουσείο Προσφυγικού Ελληνισμού, Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας) • Σημαντική Κάλυψη του δικτύου του Δήμου από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ • Ύπαρξη δικτύου ποδηλατοδρόμου εντός του Άλσους. • Ισχυρή ταυτότητα και παρουσία ιστορικού κέντρου	• Διαμπερείς ροές – Υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος ειδικά σε ώρες αιχμής • Υψηλός δείκτης κατοχής ΙΧ σε συνδυασμό με την έλλειψη θέσεων στάθμευσης • Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου • Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών • Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε κεντρικές και μη κεντρικές αρτηρίες • Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων πεζών • Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων χώρων • Απουσία δικτύου ποδηλατοδρόμου εκτός του πάρκου • Απουσία σύνδεσης Κοινόχρηστων Χώρων με βιώσιμες μετακινήσεις • Απουσία δικτύου δημοτικής συγκοινωνίας
O (Opportunities)	T (Threats)

• Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις • Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης • Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ • Μελλοντική επέκταση της γραμμής 4 του μετρό με σταθμό εντός του Δήμου • Μελλοντική επέκταση της γραμμής 2 του μετρό στο σταθμό Ίλιον με τον οποίο θα γίνεται μετεπιβίβαση με τη γραμμή 4. • Μελλοντική κατασκευή Μητροπολιτικού Ποδηλατικού δικτύου • Αξιοποίηση παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο με την προσθήκη ποδηλάτου • Περιφερειακή Στρατηγική για την Έξυπνη Εξειδίκευση.	• Έλλειψη κουλτούρας για βιώσιμες μετακινήσεις • Έντονες πληθωριστικές πιέσεις
--	---

Με γνώμονα την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τον πίνακα SWOT, αλλά και τα σχόλια των εμπλεκόμενων μερών μέσα από τη πρώτη διαβούλευση με τους φορείς, προσδιορίστηκαν τα σημαντικότερα προβλήματα προς επίλυση. Ακολουθεί, η καταγραφή τους ανά κατηγορία:

Προβλήματα σχετικά με τη χρήση οχημάτων

- Κυριαρχία των ΙΧ για μικρού μήκους μετακινήσεις.
- Παράνομη στάση και στάθμευση σε πλήθος κρίσιμων οδών και διασταυρώσεων.
- Επιβαρυσμένη κυκλοφοριακή κατάσταση στην περιοχή (ειδικά στις περιοχές που στεγάζονται εμπορικές και διοικητικές λειτουργίες υπερτοπικής σημασίας) λόγω των υπερτοπικών συγκοινωνιακών αξόνων που υπάρχουν και ενισχύουν την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων και ευρύτερα την επικίνδυνη οδήγηση εις βάρος των πεζών.
- Επιβαρυσμένη κυκλοφοριακή κατάσταση κατά την ημέρα διεξαγωγής των αγώνων
- Ανεπαρκείς συνθήκες κίνησης πεζών και οχημάτων σε σημαντικά σημεία του οδικού δικτύου όπου εντοπίζονται ακατάλληλα διαμορφωμένοι κόμβοι.
- Προβληματική χωροθέτηση κυκλοφοριακών στοιχείων – ρυθμίσεων.
- Έντονη η ύπαρξη των αυτοκινήτων εντός του κέντρου της πόλης.

- Ανεπάρκεια οργανωμένων δημόσιων χώρων – θέσεων στάθμευσης.
- Ανάγκη ύπαρξης χώρων στάθμευσης περιφερειακά του Δήμου.

Προβλήματα σχετικά με τη συγκοινωνία

- Γηρασμένος στόλος οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας με πληθώρα επιβαλών συνεπειών στο αστικό περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των κατοίκων.
- Ανεπάρκεια εξοπλισμού προσβασιμότητας για την εξυπηρέτηση ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες τόσο στις στάσεις όσο και στα ίδια τα μέσα.
- Περιορισμένη συχνότητα δρομολογίων κατά τις ώρες αιχμής
- Ύπαρξη τηλεματικής σε συγκεκριμένο αριθμό στάσεων.

Προβλήματα σχετικά με τους πεζούς και τις ευάλωτες ομάδες

- Επισφαλείς συνθήκες για πεζούς, ποδηλάτες, ευάλωτους χρήστες και οδηγούς οχημάτων σε συμβολές οδών.
- Ελλιπείς ρυθμίσεις και τμηματικές υλοποιημένες παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές γύρω από σημεία ενδιαφέροντος.
- Ασυνέχεια δικτύου πεζού.
- Απουσία διαβάσεων πεζών σύμφωνα με τις απαιτούμενες προδιαγραφές σε περιοχές του Δήμου όπου κρίνονται απαραίτητες.
- Απουσία κατάλληλου δικτύου πεζοδρομίων σε τμήματα του Δήμου και κυρίως στο εσωτερικό των γειτονιών.
- Μόνιμα εμπόδια σε υφιστάμενα πεζοδρόμια (Δίκτυα ΟΚΩ, σκαλιά κ.α.).
- Απουσία συνδέσεων κοινοχρήστων χώρων και πόλων ενδιαφέροντος με δίκτυο πεζού – πεζοδρόμων – οδούς με ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων.
- Έλλειψη υποδομών προσβασιμότητας σε μη κεντρικές αρτηρίες και ευρύτερα απουσία δικτύου κίνησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες.
- Χαμηλός αριθμός θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ.

Προβλήματα σχετικά με το δίκτυο ποδηλάτου

- Απουσία δικτύου ποδηλάτου και κατά συνέπεια αποκλεισμός του μέσου λόγω των επικίνδυνων κυκλοφοριακών συνθηκών και οδικών διαμορφώσεων της περιοχής.
- Αδυναμία σύνδεσης κρίσιμων πόλων και περιορισμός της κίνησης των ποδηλατών στο εσωτερικό του Δήμου.
- Απουσία βασικών υποδομών όπως οργανωμένων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων ή κόμβων συνδυασμένων μεταφορών με δυνατότητα park&bike.
- Το σύνολο των προαναφερθέντων προβλημάτων καθόρισε τις απαιτήσεις σχεδιασμού για τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και πλαισίωσε τη διατύπωση του οράματος. Για την επίτευξη των απαιτήσεων σχεδιασμού, προτάθηκαν συγκεκριμένες κατηγορίες

παρεμβάσεων (γενικά μέτρα) και διαμορφώθηκαν δύο διαφορετικές εναλλακτικές στρατηγικές διαχείρισης της κινητικότητας. Κάθε εναλλακτική στρατηγική επιλέχτηκε με στόχο να εξυπηρετεί συγκεκριμένες αρχές σχεδιασμού για την πόλη και περιέλαβε σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό τις κατηγορίες παρεμβάσεων.

2.2 Όραμα Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος διατυπώνεται στην Γ' Φάση σχεδιασμού και περιλαμβάνει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή διαφορετικά τη *φράση-κλειδί* η οποία ενσωματώνει τις βασικές προτεραιότητες και στόχους για το μέλλον του δήμου τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων όσο και ως προς την πολεοδομική του φυσιογνωμία.

Ωστόσο, το όραμα ενός ΣΒΑΚ δεν συνιστά μονάχα μία συνοπτική προωθητική φράση που αξιοποιείται από την πολιτική ηγεσία του τόπου που εκπονεί το σχέδιο, αντιθέτως αποτελεί τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την αυριανή εικόνα που επιθυμεί η εκάστοτε πόλη ή περιοχή. Μια εικόνα που θα έχει ως θεμελιώδη χαρακτηριστικά τη μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, τη διασφάλιση του δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση καθώς και την οικονομική αποδοτικότητα. Αυτή η εικόνα προϋποθέτει έναν αστικό χώρο με αισθητά μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης. Βασικός άξονας του οράματος πρέπει να είναι η ενίσχυση της περιβαλλοντικής, κοινωνικής και οικονομικής βιωσιμότητας της περιοχής παρέμβασης.

Τυπικά κρίσιμα ερωτήματα που δημιουργούνται σε περιοχές που πραγματοποιούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ είναι τα εξής:

- Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;
- Τι περιλαμβάνει ένα όραμα;
- Με ποιο τρόπο το όραμα γίνεται κτήμα των κατοίκων της πόλης;

Στόχο του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος καθώς και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί** η οποία θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση την οποία από κοινού Δήμος και Φορείς φιλοδοξούν να χαράξει το ΣΒΑΚ.

Στην ουσία, το «**όραμα ενός ΣΒΑΚ**» είναι η κατεύθυνση η οποία προκύπτει έπειτα από αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- της αλληλεπίδρασης πολιτών-φορέων-ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ-πολιτικής ηγεσίας,
- της συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής,

- των πλεονεκτημάτων αλλά και ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- των βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:

Σε πρώτο στάδιο προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς αλλά και στο ευρύ κοινό με σκοπό την αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία συντίθεται από τα κύρια συστατικά του στοιχεία: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν είναι ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα είναι κοινός τόπος της κοινωνίας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίησή του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

Το πρωταρχικό όραμα του ΣΒΑΚ για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας συνοψίζεται στην εξής φράση-κλειδί:

Δήμος Νέα Φιλαδέλφεια – Νέας Χαλκηδόνας: Εκεί που η ιστορία συναντά και αποδέχεται τις βιώσιμες μετακινήσεις

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας περιγράφεται μέσω των κάτωθι συνιστωσών:

- Εστίαση στις ενεργές μετακινήσεις
- Αύξηση του επιπέδου της οδικής ασφάλειας
- Υιοθέτηση μιας συνδυασμένης προσέγγισης πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προκειμένου να καλύπτει τις ανάγκες των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών (ακόμα και όταν παρατηρούνται αυξημένες ροές επισκεπτών).
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις, η μείωση του θορύβου καθώς και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου

- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης σε καθημερινή βάση (περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία)
- Περιορισμός της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων ιδιαίτερα για μικρού μήκους μετακινήσεις
- Μείωση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ)
- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας
- Εξασφάλιση της συνδεσιμότητας μεταξύ των όμορων Δήμων μέσω ενός ασφαλούς δικτύου, φιλικού προς βιώσιμες μετακινήσεις που θα επιτρέπει την ανεμπόδιστη μετακίνηση πεζών και ποδηλατών.
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ.) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών, προσαρμοσμένων στις ανάγκες της πόλης, με τελικό σκοπό την αύξηση της χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης
- Ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη, τόσο από τους δημότες, όσο και από τους επισκέπτες.
- Δημιουργία ενός προσιτού και φιλόξενου, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες, Δήμου.
- Αξιοποίηση του υπερτοπικού χαρακτήρα του Δήμου και δημιουργία δικτύων βιώσιμων μετακινήσεων που θα συνδέουν τους πόλους έλξης που εντοπίζονται στο εσωτερικό του τόσο μεταξύ τους όσο και με αυτούς που εντοπίζονται στους όμορους Δήμους.
- Δημιουργία ενός αναγνώσιμου δικτύου πράσινων διαδρομών που θα ενώσει όλα τα σημεία ενδιαφέροντος και τους κοινόχρηστους χώρους και θα συμβάλλει στην διαμόρφωση ενός ελκυστικού και ασφαλούς περιβάλλοντος μετακίνησης.

Όλα τα παραπάνω συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο όραμα για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας που θα εισάγει τις βιώσιμες μεταφορές στην πόλη σε καθημερινή βάση και θα αποτελέσει ευκαιρία για μια πιο αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής των κατοίκων του, αλλά και των επισκεπτών του.

Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών;

Το ΣΒΑΚ συνιστά μια προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης και της νοοτροπίας των κατοίκων, γι' αυτό και δεν θα πρέπει να αντιμετωπιστεί έως μία αμιγώς πολεοδομική και κυκλοφοριακή μεταρρύθμιση, αλλά να αποτελέσει κοινό κτήμα όλων των πολιτών. Για τον λόγο αυτό, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να

αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού που συμβάλλουν στην ενεργό δραστηριοποίηση των πολιτών. Επιπλέον, σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό και παράλληλα αποδοτικό τρόπο. Μέσα από μια λειτουργική και αρμονική συνεργασία Δήμου- Φορέων- Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα προκύψει ως κοινός τόπος της κοινωνίας του Δήμου, γεγονός που θα διευκολύνει σημαντικά την υλοποίησή του και θα συμβάλλει με ιδιαίτερα δυναμικό τρόπο στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων, πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

3. Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Στην ουσία, αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του. Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» -όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου-μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η προώθηση των ενεργών μετακινήσεων».

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που φαίνεται να έχει ο Δήμος έως και σήμερα. Οι προτεραιότητες συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

Οι **προτεραιότητες**, οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν στρατηγική για την κινητικότητα του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Αποτελούν την εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με στόχο την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς των ΣΒΑΚ, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες:

- Efficiency (Αποδοτικότητα)
- Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)
- Environment (Περιβάλλον)
- Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)
- Safety (Ασφάλεια)
- Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση)

Οι προαναφερθείσες θεματικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά κατηγορία και σε αυτές βασίζονται στην πορεία οι προτεραιότητες που αναπτύσσονται.

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Πρόκειται για **11 βασικές κατευθύνσεις** οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα

της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίηση τους.

Πίνακας 2: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, στη δημόσια συγκοινωνία και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης με προτεραιότητα την κυκλοφορία στο κέντρο του Δήμου, τις περιοχές γειτονιάς και τις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκκλησίες, Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας, ΚΑΠΗ κ.α.). Είναι απαραίτητο να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναδιάρθρωση του αστικού χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τον επανακαθορισμό των βασικών αρτηριών (Λ. Δεκελείας, Πίνδου, Λαυρίου, Σ. Θεμιστοκλή, Ν. Πλαστήρα κ.ά).
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)	Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ' όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους

		για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός της πόλης. Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου. Εντός αυτής, περιλαμβάνεται φυσικά και η αποδοτική αξιοποίηση βασικών πόλων έλξης που συμβάλλουν στην συγκέντρωση φόρτου της περιοχής.
Κοινωνικές	3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους εύαλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή αλλά και ο τρόπος με τον οποίο έχει διαμορφωθεί το περιβάλλον κίνησης της πόλης, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες από ορισμένα τμήματα του Δήμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες κ.α. Βασική προτεραιότητα είναι η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

		Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)	Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των πλησιέστερων του Δήμου σταθμών μέσων σταθερής τροχιάς με τους κύριους πόλους ενδιαφέροντος τόσο του Δήμου αλλά και της μελλοντικής επέκτασης της γραμμής του μετρό 4, όσο και των γειτονικών δήμων μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες βασισμένες στη ζήτηση κ.α.)
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει θεμελιώδη σημασία για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.) Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους με

		παράλληλη αναβάθμιση τόσο της αντιληπτής ασφάλειας όσο και της ελκυστικότητας του δικτύου.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας (πχ. Άλσος Νέας Φιλαδέλφειας, Νέο Γήπεδο ΑΕΚ) , θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.
Οικονομικές	9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές

	(εμπορευματικές μεταφορές)	για στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η άρτια οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου- δρομολογίου- οχήματος – χρήση κέντρου consolidation σε συνεργασία με όμορους δήμους) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
	11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών	Η εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου πχ. ελεγχόμενη στάθμευση, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στο Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Από τα παραπάνω διαπιστώνεται ότι μέσα από την υλοποίηση του ΣΒΑΚ ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας θα καταστεί μια περιοχή, η οποία:

- θα αποδίδει προτεραιότητα σε μέσα και τρόπους μετακίνησης που σέβονται το περιβάλλον, περιορίζοντας με αυτόν τον τρόπο σημαντικά την κατανάλωση ενέργειας και τη ρύπανση,
- θα διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για μεγαλύτερες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις και επαφές
- θα αναβαθμίσει δραστικά το αστικό περιβάλλον
- θα εξασφαλίζει ένα επαρκές επίπεδο προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες μετακινούμενων
- θα αξιοποιεί την πρόοδο της νέας τεχνολογίας
- θα επιδιώκει το καλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας
- θα ενθαρρύνει τις συμμετοχικές διαδικασίες
- θα οργανώνει με αποδοτικό τρόπο τις εμπορευματικές μεταφορές
- θα συμβάλλει στην ενίσχυση της τοπικής εμπορικής αγοράς
- θα είναι φιλική τόσο προς τους δημότες της, όσο και προς τους επισκέπτες της

Επομένως, ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας θα πρέπει μέσα από την προώθηση των παραπάνω να μετατραπεί σε ένα Δήμο που θα λαμβάνει υπόψη του την **προστασία του περιβάλλοντος**, θα **υποστηρίζει την τοπική κοινωνία** και θα **βασίζεται σε μια νέα κουλτούρα**

μετακινήσεων, απαλλαγμένη από την υφιστάμενη κυριαρχία του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, η περιοχή θα αποτελέσει ένα **σημαντικό παράδειγμα βιώσιμης κινητικότητας** για τους όμορους Δήμους και, ευρύτερα, την Περιφέρεια Αττικής.

4. Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

Το παρόν Κεφάλαιο διατυπώνει τους επιμέρους στόχους του ΣΒΑΚ, οι οποίοι απορρέουν από τις προτεραιότητες που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Οι σχετικές ευρωπαϊκές κατευθύνσεις για τη δεύτερη σειρά οδηγιών του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019) αναφέρουν πως οι στόχοι αυτοί, που πλέον προκύπτουν και σχετίζονται με τους δείκτες παρακολούθησης του σχεδίου, **συγκεκριμενοποιούν τις προτεραιότητες του σχεδίου διότι καθορίζουν με σαφή τρόπο** τι πρέπει να πραγματοποιηθεί στο επόμενο χρονικό διάστημα.

Η επίτευξη τους μάλιστα εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος, συνεισφέρει σημαντικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου. Γι' αυτό το λόγο, διαπιστώνεται πως αποτελούν ζήτημα κομβικής σημασίας για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της πορείας υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να τονισθεί πως στόχοι και «δείκτες» αποτελούν ενιαίο σύνολο και είναι σημαντικό να επιλεγούν κοινοί στόχοι με δεδομένα που αξιολογούνται ως δείκτες και σε άλλα αντίστοιχα σχέδια ανά τις Ευρωπαϊκές πόλεις, ήτοι στόχοι με θεματικές «κοινής αποδοχής».

Στη μεθοδολογική πορεία εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS (2019) καθώς και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, συνίσταται η διαμόρφωση «έξυπνων» στόχων. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» πρόκειται για μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART» που ως γνωστόν είναι η αγγλική λέξη για το έξυπνος. Το ακρωνύμιο συντίθεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound.

Δηλαδή ένας στόχος ο οποίος τίθεται από το ΣΒΑΚ είναι «έξυπνος», στην περίπτωση την οποία:

- i. **Είναι συγκεκριμένος.** Ο στόχος οφείλει να είναι προσδιορισμένος με ακρίβεια, εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες οι οποίοι συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
- ii. **Είναι μετρήσιμος.** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να μπορεί να μετρηθεί εάν ο στόχος επετεύχθη ή όχι
- iii. **Είναι εφικτός.** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και θεσμικούς περιορισμούς που καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
- iv. **Είναι σχετικός.** Ο στόχος πρέπει να υλοποιεί ξεκάθαρα τις προτεραιότητες που έχουν αναπτυχθεί και να διαμορφώνουν το κοινό όραμα για το Δήμο.
- v. **Χαρακτηρίζεται από χρονικά όρια.** Η επίτευξη του στόχου δεν πρέπει να επιδιώκεται σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι σε μία τέτοια περίπτωση χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι έξυπνοι στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Εφόσον κριθούν αποδεκτοί από τους θεσμικούς φορείς, σε επόμενη φάση καθορίζονται τα μέτρα του σχεδίου, ενώ δημιουργείται και το μεθοδολογικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξης τους σε επόμενο στάδιο.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα ποσοστά που παρουσιάζονται στον επόμενο πίνακα εναρμονίζονται με την διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και αποτελούν τους αρχικούς δείκτες του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Επίσης λήφθηκαν υπόψη οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων που πραγματοποιήθηκαν, οι απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία που προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίου και οι δείκτες όπως υπολογίστηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Πίνακας 3: Παρουσίαση μετρήσεων στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Στόχοι	Υφιστάμενη κατάσταση	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στην 10ετία	Υλοποίηση στην 15ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	Ο (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	50% του στόλου των οχημάτων να είναι ηλεκτρικά	80% του στόλου των οχημάτων να είναι ηλεκτρικά	100% του στόλου των οχημάτων να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	Ο (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας)	33 σταθμοί φόρτισης (ΣΦΗΟ)	33 σταθμοί φόρτισης (ΣΦΗΟ)	33 σταθμοί φόρτισης (ΣΦΗΟ)
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	Μείωση στο 7%	Μείωση στο 15%	Μείωση στο 20%

Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Αύξηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.	Δεν υπάρχουν στο Δήμο περιοχές ήπιας κυκλοφορίας	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας σε ποσοστό 28% του Δήμου	Επέκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στο 35% του Δήμου	Επέκταση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας στο 55% του Δήμου
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	3,04% του συνολικού οδικού δικτύου στο Δήμο	5% του συνολικού δικτύου στο Δήμο να είναι πεζόδρομοι	10% του συνολικού δικτύου στο Δήμο να είναι πεζόδρομοι (από την χρονική περίοδο βάσης)	15% του συνολικού δικτύου στο Δήμο να είναι πεζόδρομοι (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	0 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο	Αύξηση κατά 7% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο	Αύξηση κατά 11% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο	Αύξηση κατά 20% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο Δήμο
2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του Δήμου)	10km πράσινων διαδρομών στο Δήμο	14km πράσινων διαδρομών στο Δήμο	19km πράσινων διαδρομών στο Δήμο
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)				

3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα από το Δήμο	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%
3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Δεν υπάρχουν στο Δήμο γειτονιές με θόρυβο < 50dB	Υπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου κατά 5%	Υπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου κατά 10%	Υπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του Δήμου κατά 15%
3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	6,31% (6% περπάτημα και 0,31% ποδήλατο) στο Δήμο	19% (15% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	25% (17% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	30% (20% περπάτημα και 10% ποδήλατο) στο Δήμο
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/βαδησιμότητας	34,16% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	45% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	50% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας	80% του οδικού δικτύου που εξετάστηκε το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	Περίπου 13km (36,6%) οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο επί του δικτύου καταγραφών (περίπου 30% του συνολικού δικτύου)	45% των οδών επί του δικτύου καταγραφών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	50% των οδών επί του δικτύου καταγραφών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	80% των οδών επί του δικτύου των καταγραφών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο
4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91,73%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 100%
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	6,31% (6% περπάτημα και 0,31% ποδήλατο) στο Δήμο	19% (15% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	25% (17% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	30% (20% περπάτημα και 10% ποδήλατο) στο Δήμο
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	80,99% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)				
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής σε ορισμένες στάσεις	Βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος τηλεματικής στο	Βελτίωση τουλάχιστον στο 55% των στάσεων	Πλήρης λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος τηλεματικής

		25% των στάσεων		
6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car- sharing, dockless bike sharing system, e- scooters κτλ.)	Δεν λειτουργεί τέτοιο σύστημα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Το 3,9% των τροχαίων συμβάντων αποτελούν συμβάντα με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό	2,5% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	1,5% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Κανένα συμβάν με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	15 επικίνδυνες διασταυρώσεις	Αναδιαμόρφωση σε 9 από τις επικίνδυνες διασταυρώσεις του Δήμου.	Αναδιαμόρφωση σε 11 από τις επικίνδυνες διασταυρώσεις του Δήμου.	Αναδιαμόρφωση όλων των επικίνδυνων διασταυρώσεων του Δήμου.
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Το 70,7% των ερωτώμενων αξιολογούν μέτρια (έως 3/5) την ασφάλεια κατά την μετακίνησή τους με περπάτημα και το 98,5% την μετακίνησή τους με ποδήλατο.	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (4/5) έως πολύ (5/5) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί νέες	Αντικατάσταση στο 25%	Αντικατάσταση στο 55%	Αντικατάσταση στο 95%

	ασφαλτοστρώσεις σε επίπεδο γειτονιών			
Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)				
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Χαμηλό ποσοστό ενδιαφέροντος για συμμετοχή	Τουλάχιστον το 70 -75% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)				
9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	10-40 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής (ανάλογα την γραμμή)	Max 15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	Max 11 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	Max 7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2σταθμοί park n ride	2 σταθμοί park n ride	2 σταθμοί park n ride
9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Κάτω από το 5% των ερωτηθέντων δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου

	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)			
10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	40% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	60% του Δήμου θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας

5. Αναλυτική παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας

Η ανάπτυξη των εναλλακτικών στρατηγικών διαχείρισης της κινητικότητας του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, βασίστηκε στις αρχικές προτάσεις του αναδόχου, στις απαιτήσεις σχεδιασμού και το όραμα, στις βασικές ευρωπαϊκές αρχές σχεδιασμού ΣΒΑΚ καθώς και στη βούληση και τις ως σήμερα προτάσεις και ενέργειες του Δήμου προς την κατεύθυνση αυτή.

Κάθε εναλλακτική στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας περιέλαβε ένα σύνολο παρεμβάσεων (μέτρα πολιτικής και διαχείρισης κινητικότητας, υποδομές και υπηρεσίες πράσινων μεταφορών) που προτάθηκαν για την περιοχή μελέτης, για την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου, δηλαδή την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την αναίρεση των προβλημάτων κινητικότητας λόγω του υφιστάμενου μεταφορικού συστήματος.

Τα τρία σενάρια που προέκυψαν για τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας είναι:

- Το **Μηδενικό Σενάριο**, όπου ουσιαστικά δεν προτείνεται καμία παρέμβαση εκτός από αυτές που έχουν ήδη δρομολογηθεί και είτε βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη είτε αναμένεται η εκκίνηση των εργασιών, όπως το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας.
- Το **Ήπιο Σενάριο**, στο οποίο προτείνονται μέτρα σχετικά με αναπλάσεις του οδικού δικτύου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ανάπτυξη του δικτύου ΑμεΑ, ενίσχυση των δικτύων ΜΜΜ και ποδηλάτου καθώς και της ηλεκτροκίνησης και υλοποίηση προωθητικών δράσεων σε σχολεία.
- Το **Ριζοσπαστικό Σενάριο** που αποτελεί αναβαθμισμένη μορφή του Ήπιου Σεναρίου και εκτός των άλλων περιλαμβάνει προοπτικές για μεγάλα έργα, διαχείριση της στάθμευσης, εγκατάσταση νέων τεχνολογιών, τροχονομική επιτήρηση και διοργάνωση ολοκληρωμένων εκστρατειών πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

Το σύνολο των προοπτικών των εναλλακτικών σεναρίων αναπαρίσταται αναλυτικά στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 4: Παρουσίαση των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας για το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

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 τον Δήμο για ΑμεΑ			X
	Αποκατάσταση προσβασιμότητας σε κτίρια δημοσίου ενδιαφέροντος και ΚΧ			X
ΜΜΜ – ΤΑΞΙ	Αύξηση συχνότητας δρομολογίων ΟΑΣΑ		X	X
	Ολοκληρωμένη λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας		X	X
	Αναδιαμόρφωση χώρων αναμονής ΤΑΞΙ		X	X
Οδική Ασφάλεια – Κόμβοι	Νέο όριο ταχύτητας 30km/h στο σύνολο του Δήμου		X	X
	Αναβάθμιση μεμονωμένων κρίσιμων διασταυρώσεων (ενδεικτικά σε διασταυρώσεις με θανατηφόρα συμβάντα)		X	X
	Βελτίωση άλλων κρίσιμων διασταυρώσεων		X	X
	Βελτίωση οδικής ασφάλειας για ευάλωτους χρήστες			X
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις κ.α.)	Πεζοδρομήσεις εμπορικών δρόμων			X
	Ανάπλαση οδών περίξ σχολικών συγκροτημάτων		X	X

Ποδήλατο	Δημιουργία δικτύου ποδηλάτου σύνδεσης άλσους με κέντρου και πόλων έλξης		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	X
Τροφοδοσία καταστημάτων, Φ/Ε	Ωράριο τροφοδοσίας		X	X
	Προσδιορισμός δικτύου βαρέων – περιορισμοί στην κίνηση			X
	Περιορισμοί ρύπων βαρέων οχημάτων			X
Στάθμευση	Εφαρμογή ΣΕΣ		X	X
	Αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία χώρων στάθμευσης (οργανωμένοι χώροι)		X	X
Ηλεκτροκίνηση	Εκπόνηση και Εφαρμογή ΣΦΗΟ	X	X	X
Νέες τεχνολογίες	Εισαγωγή έξυπνων και καινοτόμων συστημάτων στη διαχείριση του μεταφορικού συστήματος			X
Αστυνόμευση – έλεγχος-τροχονομική επιτήρηση			X	X

Επικοινωνία – Ευαισθητοποίηση – Καλλιέργεια κουλτούρας	Εκδηλώσεις σε σχολεία στο πλαίσιο επετειακών ημερών/εβδομάδων		X	X
	Εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης-Ολοκληρωμένες καμπάνιες για διαφορετικές ομάδες πληθυσμού			X

Οι παραπάνω προοπτικές, παρουσιάζονται παραστατικά με τη μορφή χαρτών για τα εναλλακτικά σενάρια.

Βασική ιδέα είναι η δημιουργία ενός αστικού περιβάλλοντος που θα θέτει σε προτεραιότητα τον κάτοικο και θα προωθεί τις βιώσιμες μετακινήσεις. Η κίνηση των οχημάτων διοχετεύεται στους μεγάλους κυκλοφοριακούς άξονες της περιοχής. Η Εθνική Οδός αποτελεί σημαντικό φράγμα για το Δήμο καθώς διακόπτει τον αστικό ιστό και τις γειτονιές. Βασική μέριμνα του σχεδιασμού είναι η εξασφάλιση ισότιμων ευκαιριών προσβασιμότητας στον Δήμο για όλους και στην κατεύθυνση αυτή δημιουργείται μια περιοχή ενίσχυσης προσβασιμότητας τόσο γύρω από σχολικές εγκαταστάσεις όσο και δημόσιες χρήσεις. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων και την μείωση των ΙΧ από το εσωτερικό του Δήμου, προτείνεται η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης οι οποίοι θα μπορούν να αξιοποιηθούν και να συνδεθούν με βιώσιμα μέσα μετακίνησης. Επιπλέον, κρίσιμη θεωρείται και η εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

Στόχος είναι η σταδιακή μείωση των ταχυτήτων σε βασικούς οδικούς άξονες και η θωράκιση των περιοχών με μέτρα ήπιας κυκλοφορίας. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η προστασία των οικιστικών πυρήνων των γειτονιών και η δημιουργία δικτύων ενεργών μετακινήσεων για την σύνδεση των κοινόχρηστων-ελεύθερων χώρων του Δήμου. Λαμβάνοντας υπόψη και το ειδικό διάταγμα για την προστασία του ιστορικού κέντρου του Δήμου, κρίνεται απαραίτητο η λήψη επιπλέον μέτρων προστασίας της περιοχής αυτής

Για την απεικόνιση των παραπάνω δημιουργήθηκαν για κάθε σενάριο χάρτες, στους οποίους αποτυπώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την λειτουργική και κυκλοφοριακή οργάνωση του δικτύου αλλά και την διαμόρφωση ενός αστικού περιβάλλοντος που σέβεται τις ανάγκες των μετακινούμενων.

Σενάριο Τάσεων ή Μηδενικό Σενάριο

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 διασταυρώσεων 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 μετακίνηση 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.

Ήπιο Σενάριο

Στο ήπιο σενάριο οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις είναι μικρότερου βεληνεκού και αφορούν συγκεκριμένες οδικές αρτηρίες. Πιο συγκεκριμένα, προβλέπεται η απομάκρυνση των βαρέων οχημάτων από το εσωτερικό του Δήμου, κάτι το οποίο στην συνέχεια θα οδηγήσει και στην απομάκρυνση των υπόλοιπων οχημάτων. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις έχουν σχετικά μικρή ακτίνα εφαρμογής και εστιάζουν κατά κύριο λόγο στον κεντρικό πυρήνα του Δήμου.

Πιο συγκεκριμένα:

Ορίζοντας 5ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων (από Λ. Αχαρνών έως Δεκελείας), Χαλκίδος, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας)
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Αγίων Αναργύρων (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Λ. Δεκελείας (βόρεια Σαλαμίνας), Π. Κωνσταντίου (βόρεια Σμύρνης), Λ. Φιλαδέλφειας, Αναξαγόρα (βόρεια Ζακύνθου), Σοφούλη Θεμιστοκλή, Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου, Οδυσσέως, Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Πίνδου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (νότια Ζακύνθου), Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Αφών Γεωργιάδη, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (από Φλαβιανών έως Βρυούλων), Καισαρείας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων, Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως, Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νειΰ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσούντα), Τσούντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Φωκών (ανατολικά Αδάνων), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Κρεσταινής, Εφεσού (βόρεια Τυάνων), Φωκών, Νικολάου Τρυπιά (από Εθν. Αντιστάσεως έως Αίνου), Σμύρνης (από Προύσης έως Φωκών)
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-), Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας

Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφέσου έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφέσου (νότια Τυάνων), Σμύρνης (από Ειρήνης έως Προύσης), Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά (από Αίνου έως Εφέσου), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)

- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 916,01 στρ.
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Φαναρίου
 - Περιοχή 4: Φαναρίου - Ιωνίας - Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Δεκελείας
 - Περιοχή 11: Σαλαμίνος – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
 - Περιοχή 12: Σαλαμίνος - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
 - Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - Περιοχή 15: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - Περιοχή 16: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Λαυρίου
 - Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας – Τρωάδος – Μιλήτου - Μήδειας
 - Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Στρ. Παπάγου Αλεξάνδρου – Σαραντόγλου - Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα - Στρ. Παπάγου Αλεξάνδρου
- Περιοχή Α: Σμύρνης – Τρυπιά – Βρυούλων – Μεάνδρου - Τυάνων, Έκταση: 354,63 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 7
 - Θέση 1: Σάρδεων, Προύσης & Λ. Δεκελείας (κεντρική πλατεία)
 - Θέση 2: Λ. Δεκελείας, Εφέσου, Φωκών & Πίνδου
 - Θέση 3: Καισαρείας, Τρυπιά & Αίνου

- Θέση 4: Τρυπιά, Πριγκήπου & Εθν. Αντιστάσεως
- Θέση 5: Μιαούλη & Σαλαμίνος
- Θέση 6: Αγίων Αναργύρων, Αχαρνών & Περισσού
- Θέση 7: Αναξαγόρα, Ζακύνθου & Σοφούλη Θεμιστοκλή
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη
- Δημιουργία περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 168,22στρ.
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Πανόρμου – Επταλόφου - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Επταλόφου – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας – Φώκων – Καλλιπόλεως – Βοσπόρου – Κυζίκου - Επταλόφου
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Μαγνησίας – Ελλησπόντου – Σάββα Σαββίδη - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Μερσίνης – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Καπαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι πέριξ γηπέδου Α.Ε.Κ.
 - Περιοχή 10: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Μαραθώνος - Σαλαμίνος
 - Περιοχή 11: Σαλαμίνος - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Μαραθώνος
 - Περιοχή 12: Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας – Κρήτης – Περικλέους – Ελ. Βενιζέλου - Θεμιστοκλέους
 - Περιοχή 13: Λ. Δεκελείας – Ν. Τρυπιά – Σαλαμίνος - Θεμιστοκλέους
- Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 6,78 km
 - Διαδρομή 1: Περικλέους – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνος – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρουύλων – Ν. Τρυπιά – Εφέσου - Φώκων – πεζόδρομοι πέριξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία» – Αττάλειας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Αττάλειας)
 - Διαδρομή 2: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 3: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Αττάλειας) – Σκρα
- Δημιουργία Δικτύου Κίνησης Ποδηλάτου, Μήκος: 7,19 km
 - Διαδρομή 1: Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θωδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνος – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως

- Διαδρομή 2: Ν. Τρυπιά - Ειρήνης - Σμύρνης - Φωκών - Καππαδοκίας - Αττάλειας - Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
- Διαδρομή 3: Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Θεσσαλονίκης - Λαυρίου - Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Διαδρομή 4: Κασσάνδρας - Σερίφου - Ρεθύμνης - Θεσσαλονίκης - Μάνας Στρατιώτου - Αναξαγόρα - Π. Μελά
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 6
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 5,87 km
- Δημιουργία περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 200μ.), Έκταση: 1671,46 στρ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

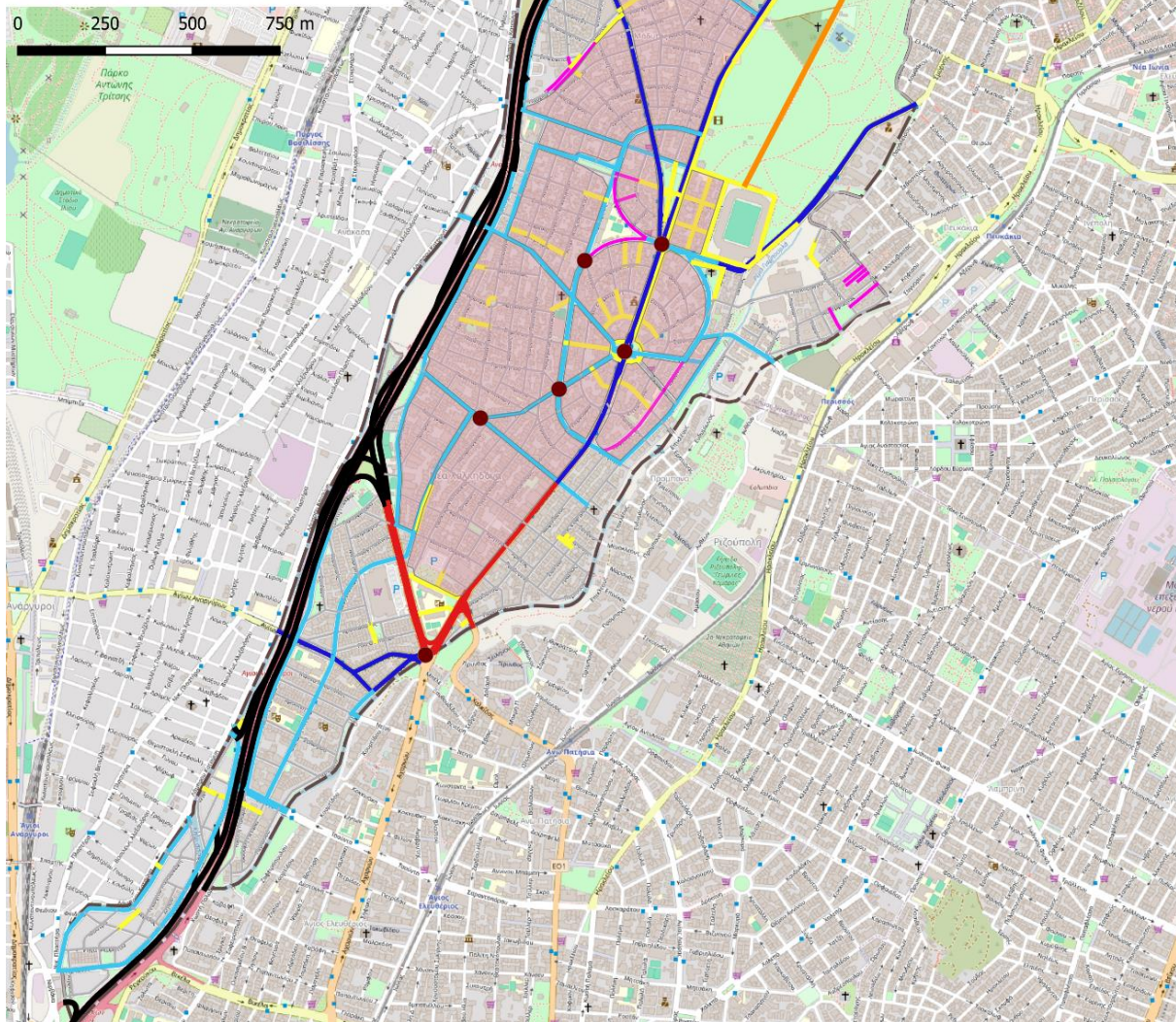
Ήπιο Σενάριο

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [7]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 1: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-5ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

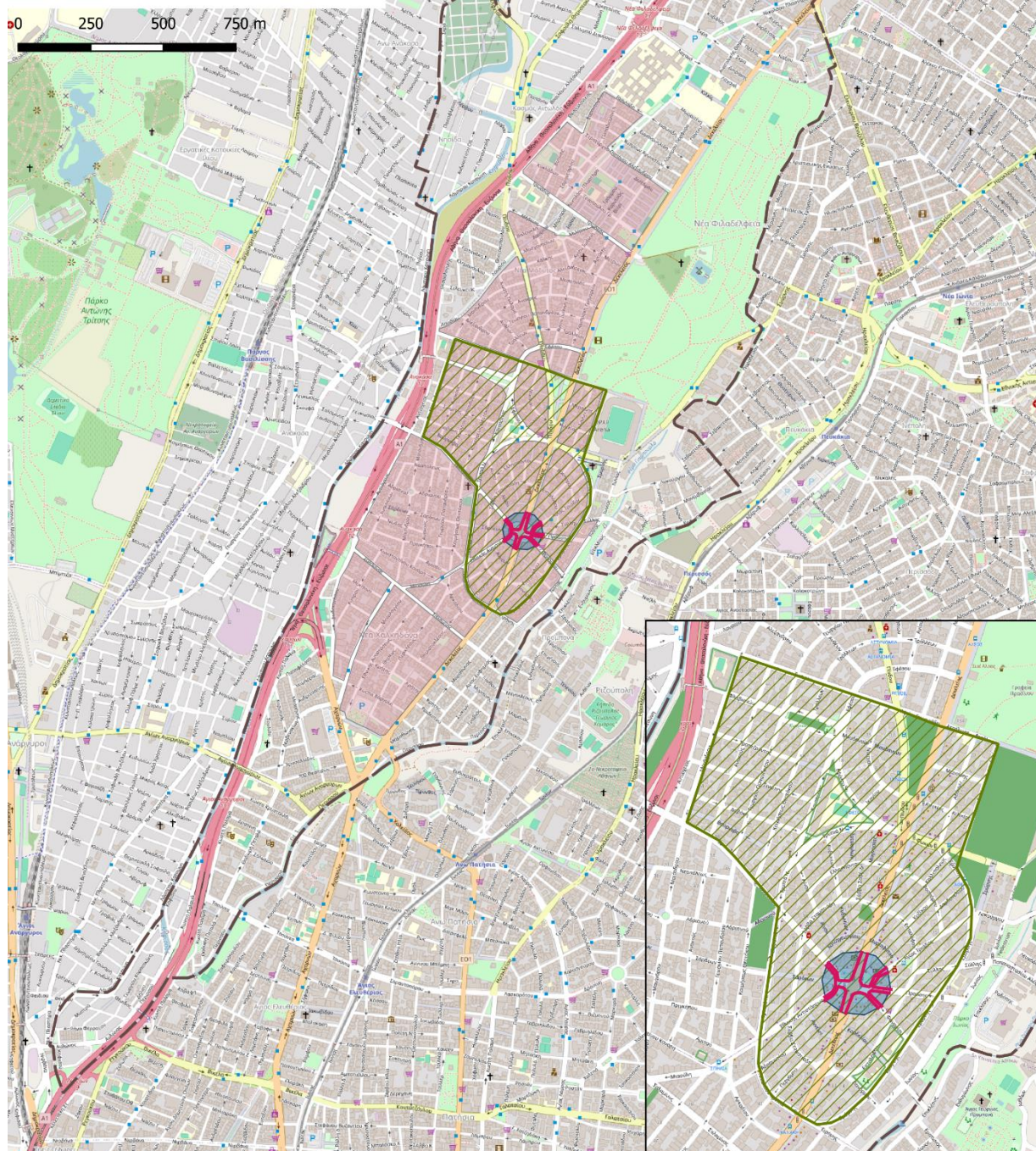
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)

Ήπιο Σενάριο

- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 2: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ήπιο-5ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

 Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης

 Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

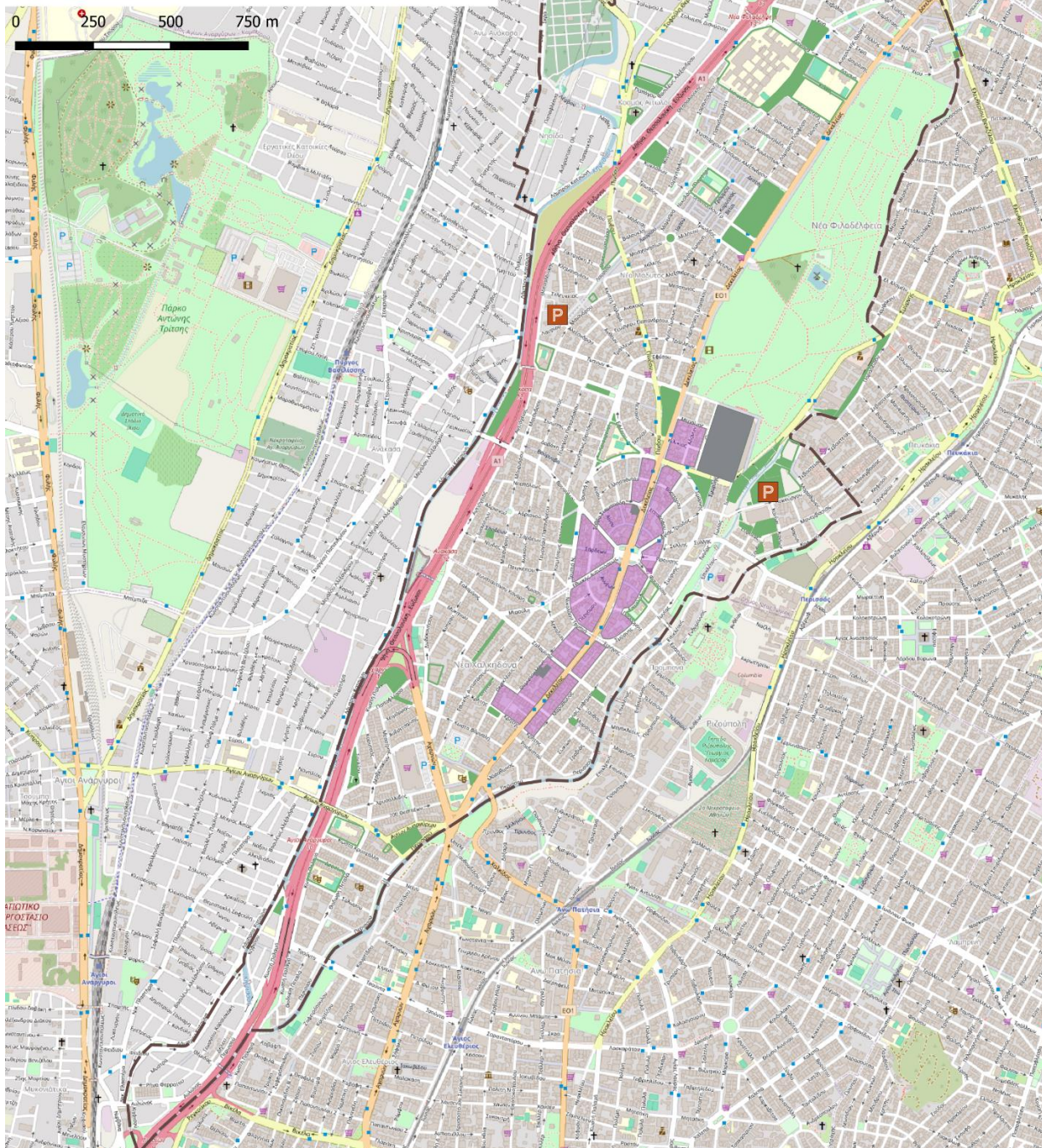
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

 Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου

 Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρητήσεων

 Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 3: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ήπιο-5ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

-  Μόνο Πεζός
-  Υπόγεια Διάβαση Πεζών
-  Πεζός και Αυτοκίνητο
-  Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
-  Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
-  Πεζόδρομος

Ήπιο Σενάριο

-  Πράσινη Διαδρομή

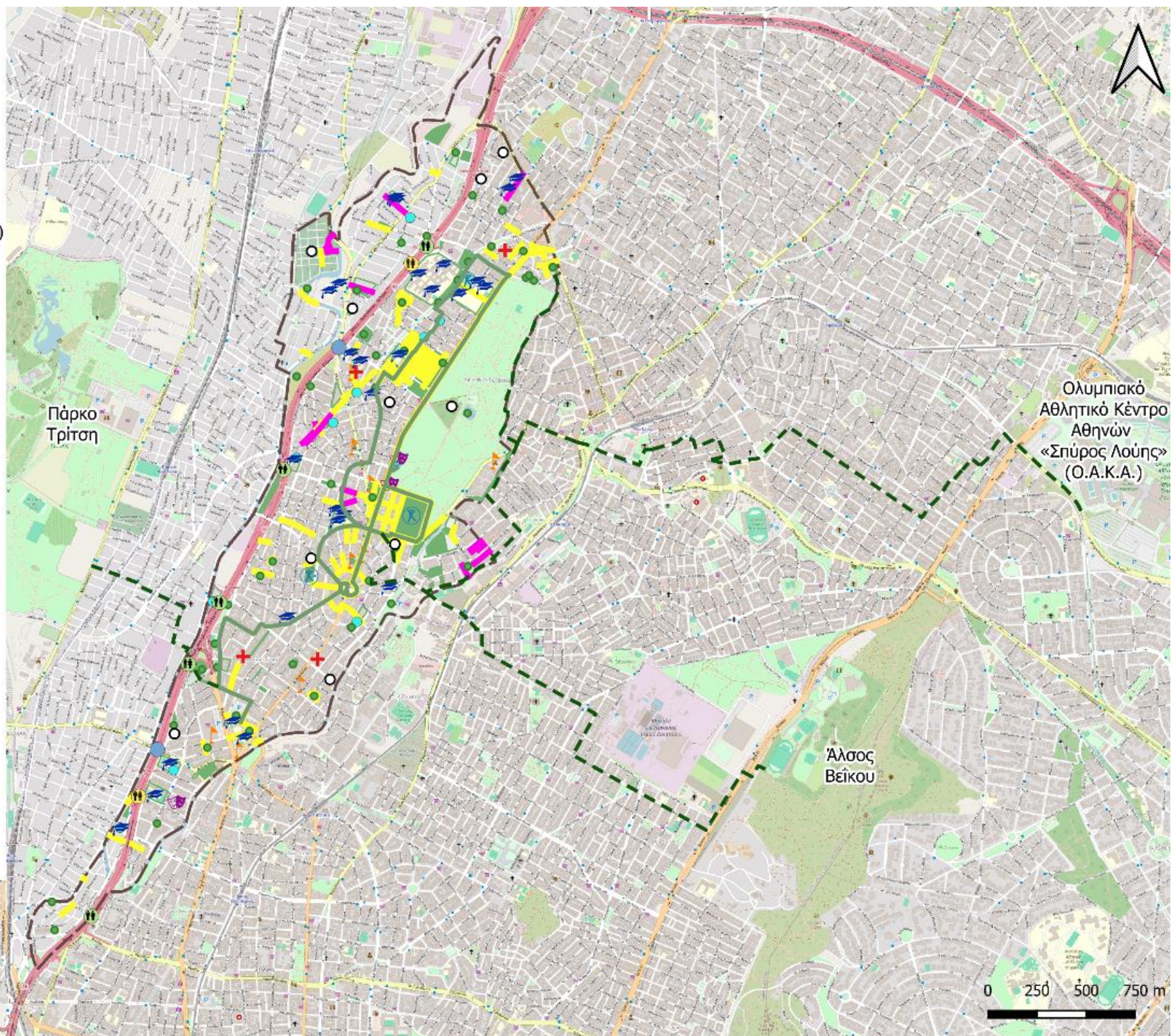
Σημεία Ενδιαφέροντος

-  Κοινόχρηστος Χώρος
-  Εκπαιδευτική εγκατάσταση
-  Υπηρεσία
-  Πολιτισμός
-  Υγεία
-  Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
-  Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
-  Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Μόνο Αυτοκίνητο
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ήπιο Σενάριο

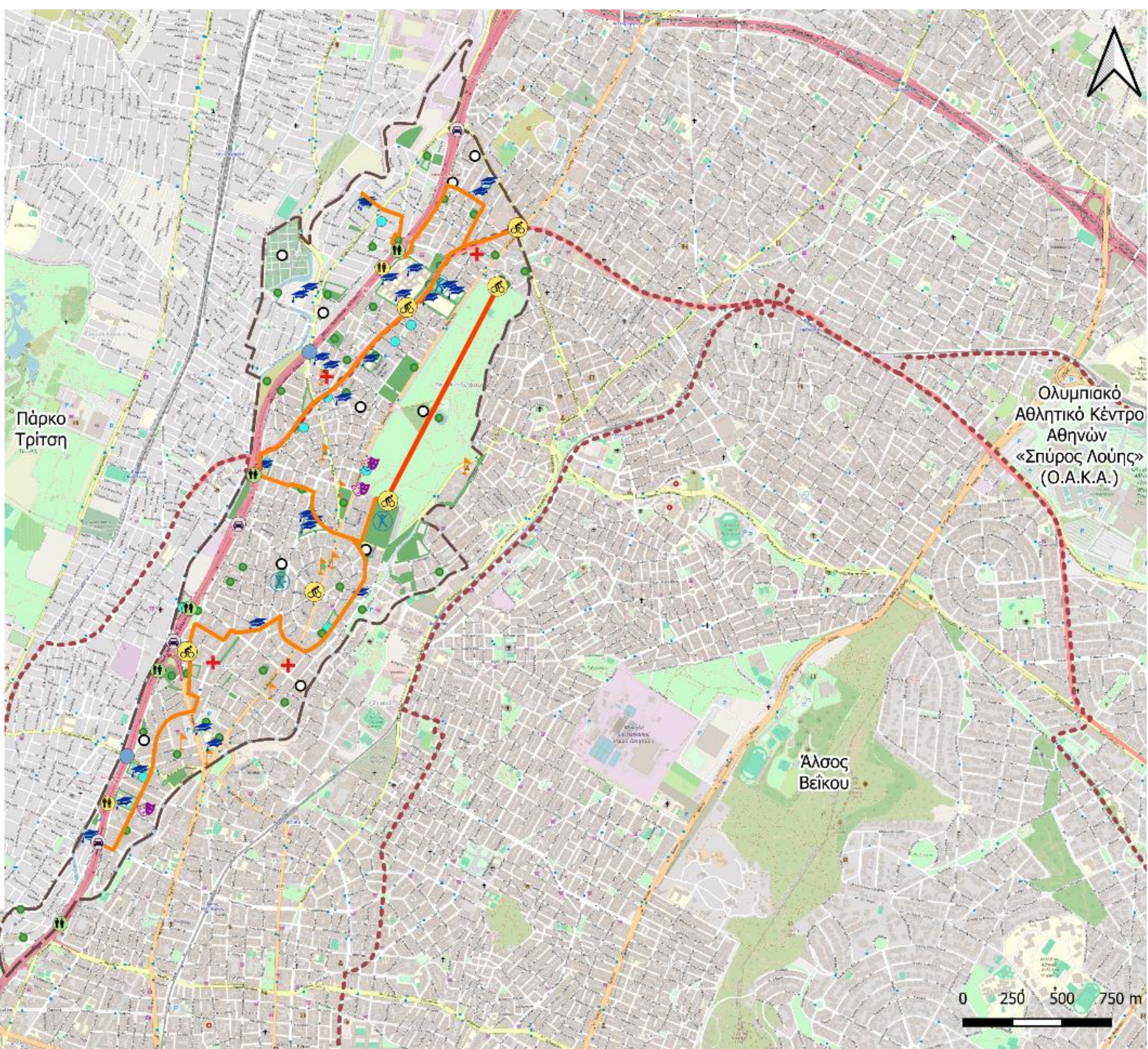
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σ — Σύνδεση με υπερτοπικούς
Δ — πόλους όμορων δήμων
(σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

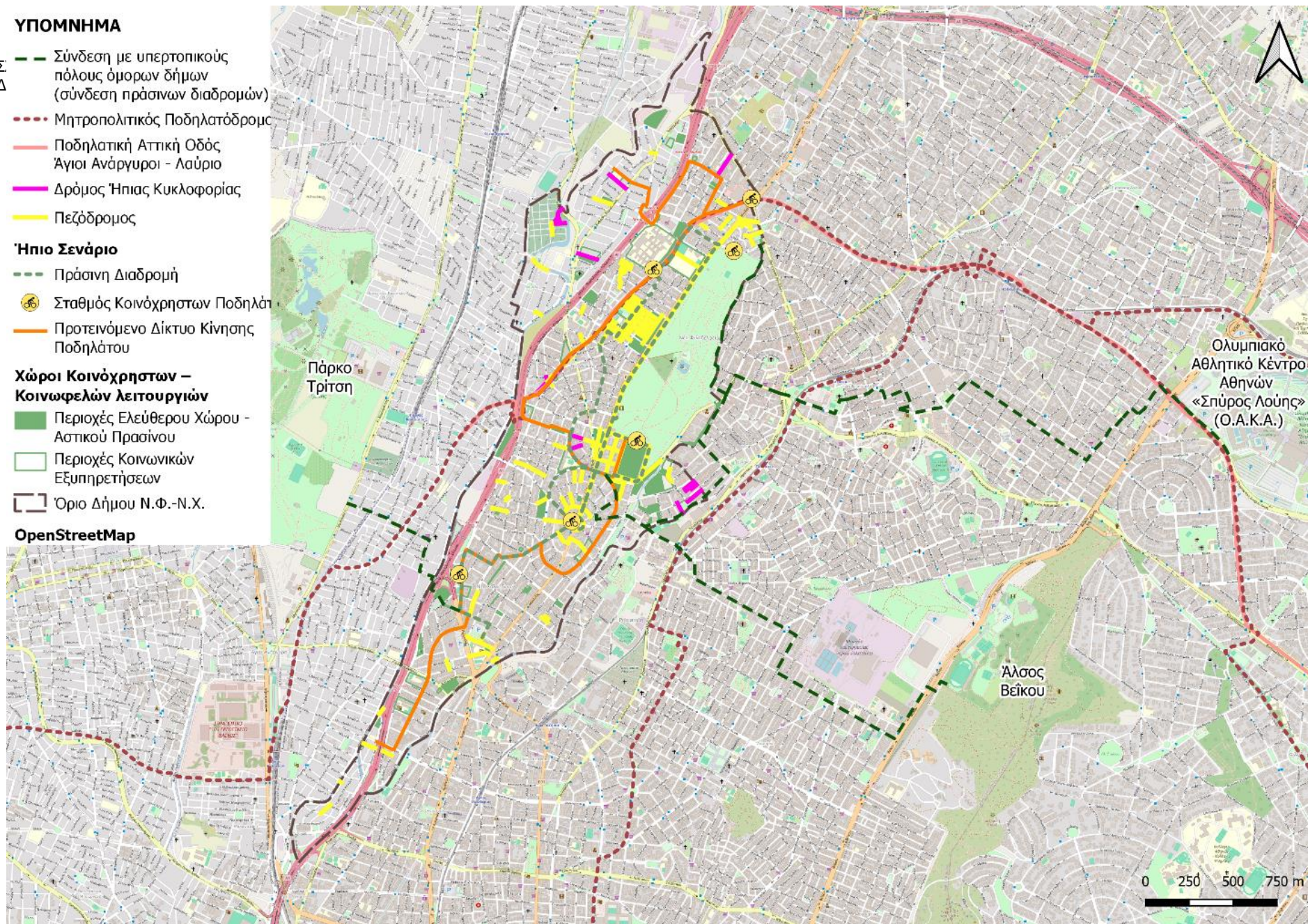
Ήπιο Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή
- 🚲 Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης
Ποδηλάτου

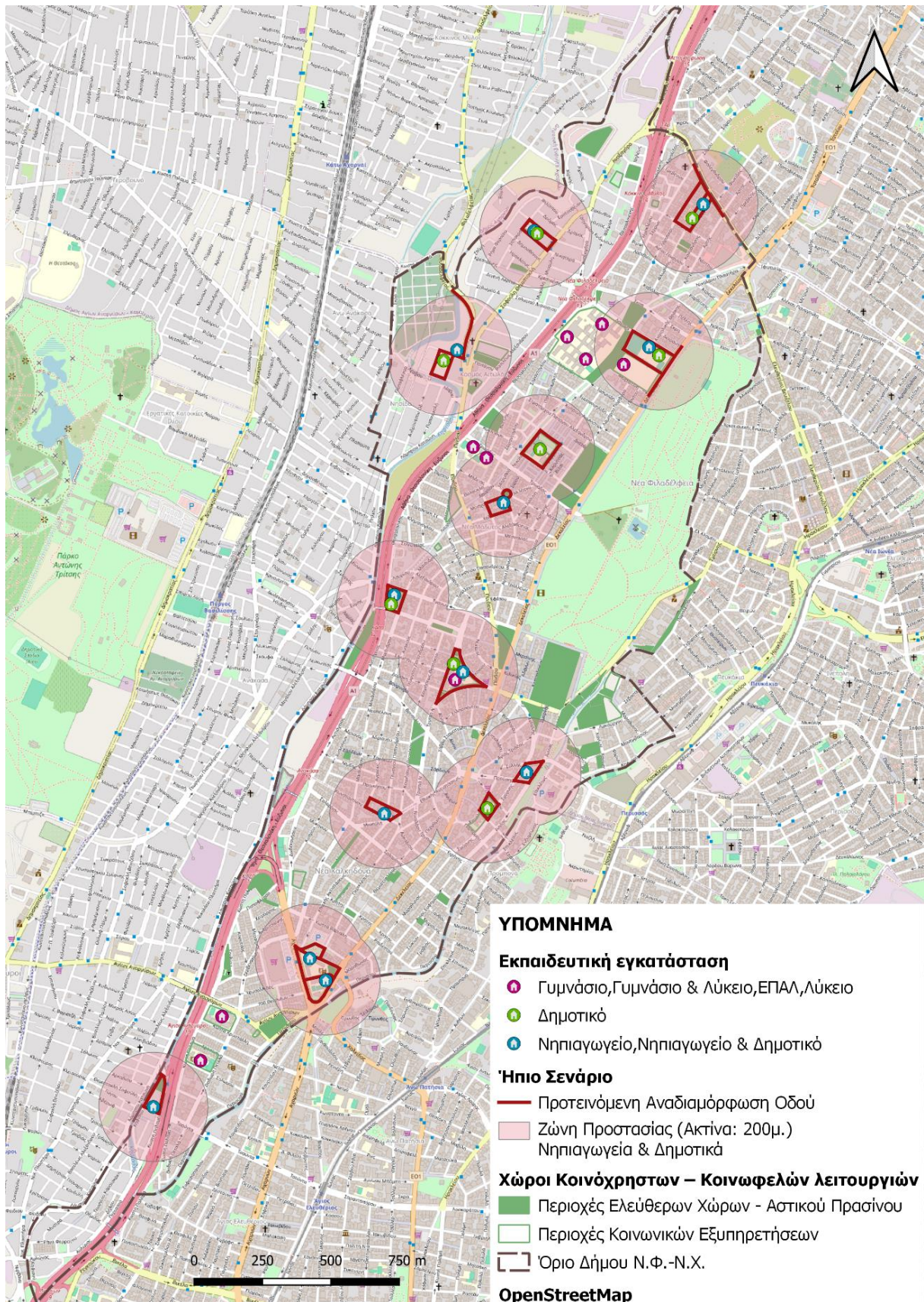
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου -
Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών
Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 4: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί bike-sharing (ήπιο-5ετία)



Εικόνα 5: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-5ετία)

Ορίζοντας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων (από Λ. Αχαρνών έως Δεκελείας), Χαλκίδος, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας)
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Αγίων Αναργύρων (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Λ. Δεκελείας (από Σαλαμίνας έως Ν. Τρυπιά & βόρεια Εφέσου), Π. Κωνσταντίου (βόρεια Σμύρνης), Λ. Φιλαδέλφειας, Αναξαγόρα (βόρεια Ζακύνθου), Σοφούλη Θεμιστοκλή, Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου, Οδυσσέως, Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Πίνδου (βόρεια Ε.Ο. Αθήνας – Θεσσαλονίκης)
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (νότια Ζακύνθου), Κρεσταίνης, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου (από πάροδο Παπανικολή έως Λ. Δεκελείας), Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Αφών Γεωργιάδη, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (από Φλαβιανών έως Βρυούλων), Καισαρείας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων, Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως, Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νεϊγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Εφέσου έως Ειρήνης), Φωκών (ανατολικά Αδάνων), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Κρεσταίνης, Εφεσού (βόρεια Τυάνων), Φωκών, Νικολάου Τρυπιά (νότια Εθν. Αντιστάσεως)
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων - δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-), Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού (νότια Τυάνων), Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά (βόρεια Εθν. Αντιστάσεως), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα:
Έκταση: 1060,22 στρ. (αύξηση κατά 144,21 στρ.)
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων

- ο Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
- ο Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
- ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
- ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
- ο Περιοχή 9: ρέμα Ποδονίφτη – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνας – Πίστewας
- ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
- ο Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
- ο Περιοχή 12: Σαλαμίνας - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
- ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
- ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 15: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 16: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
- ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
- ο Περιοχή 18: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασηνίδη – Ν. Πλαστήρα - Εμμανουηλίδη
- Περιοχή Α: Σμύρνης – Τρυπιά – Βρυούλων – Μεάνδρου - Τυάνων, Έκταση: 354,63 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - ο Έκταση: 13,93 στρ.
 - ο Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 10, αύξηση κατά 3
 - ο Θέση 1: Σάρδεων, Προύσης & Λ. Δεκελείας (κεντρική πλατεία)
 - ο Θέση 2: Λ. Δεκελείας, Εφέσου, Φωκών & Πίνδου
 - ο Θέση 3: Καισαρίας, Τρυπιά & Αίνου
 - ο Θέση 4: Τρυπιά, Πριγκήπου & Εθν. Αντιστάσεως
 - ο Θέση 5: Μιαούλη & Σαλαμίνας
 - ο Θέση 6: Αγίων Αναργύρων, Αχαρνών & Περισσού
 - ο Θέση 7: Αναξαγόρα, Ζακύνθου & Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - ο Θέση 8: Αχαρνών, Στρ. Μακρυγιάννη & Δερβενακίων
 - ο Θέση 9: Σύλλης & Σμύρνης
 - ο Θέση 10: Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Φιλαδέλφειας, πάροδος Παπανικολή & Πίνδου

- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 226,54στρ., Αύξηση κατά: 58,32στρ.
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Μερσίνης – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι πέριξ γηπέδου Α.Ε.Κ.
 - Περιοχή 10: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Μαραθώνος – Κρήτης
 - Περιοχή 11: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Μαραθώνος - Σαλαμίνας
 - Περιοχή 12: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Μαραθώνος
 - Περιοχή 13: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης – Περικλέους – Ελ. Βενιζέλου - Θεμιστοκλέους
 - Περιοχή 14: Λ. Δεκελείας – Ν. Τρυπιά – Σαλαμίνας - Θεμιστοκλέους
- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 8,03 km (αύξηση κατά 1,25km)
 - Διαδρομή 1: Χρυσανθίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρουύλων – Ν. Τρυπιά – Εφέσου - Φώκων – πεζόδρομοι πέριξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία» – Αττάλειας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Αττάλειας)
 - Διαδρομή 2: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 3: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Αττάλειας) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας
- Επέκταση Δικτύου Κίνησης Ποδηλάτου, Μήκος: 10,11 km, αύξηση κατά 2,92 km
 - Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισσού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θοδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη –

- Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως
- Διαδρομή 2: Σμύρνης – Ειρήνης – Ν. Τρυπιά - Φωκών – Καππαδοκίας – Αττάλειας – Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
 - Διαδρομή 3: Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου - Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
 - Διαδρομή 4: Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – Μάνας Στρατιώτου – Αναξαγόρα – Π. Μελά – Ιπποκράτους – Νικηταρά – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Πίνδου - παράδρομος Πίνδου – Μήδειας (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 8, αύξηση κατά 2
 - Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 14,33 km, αύξηση κατά 8,46 km
 - Πύκνωση περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 200μ.), Έκταση: 1879,11 στρ. (αύξηση κατά 207,65 στρ.)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

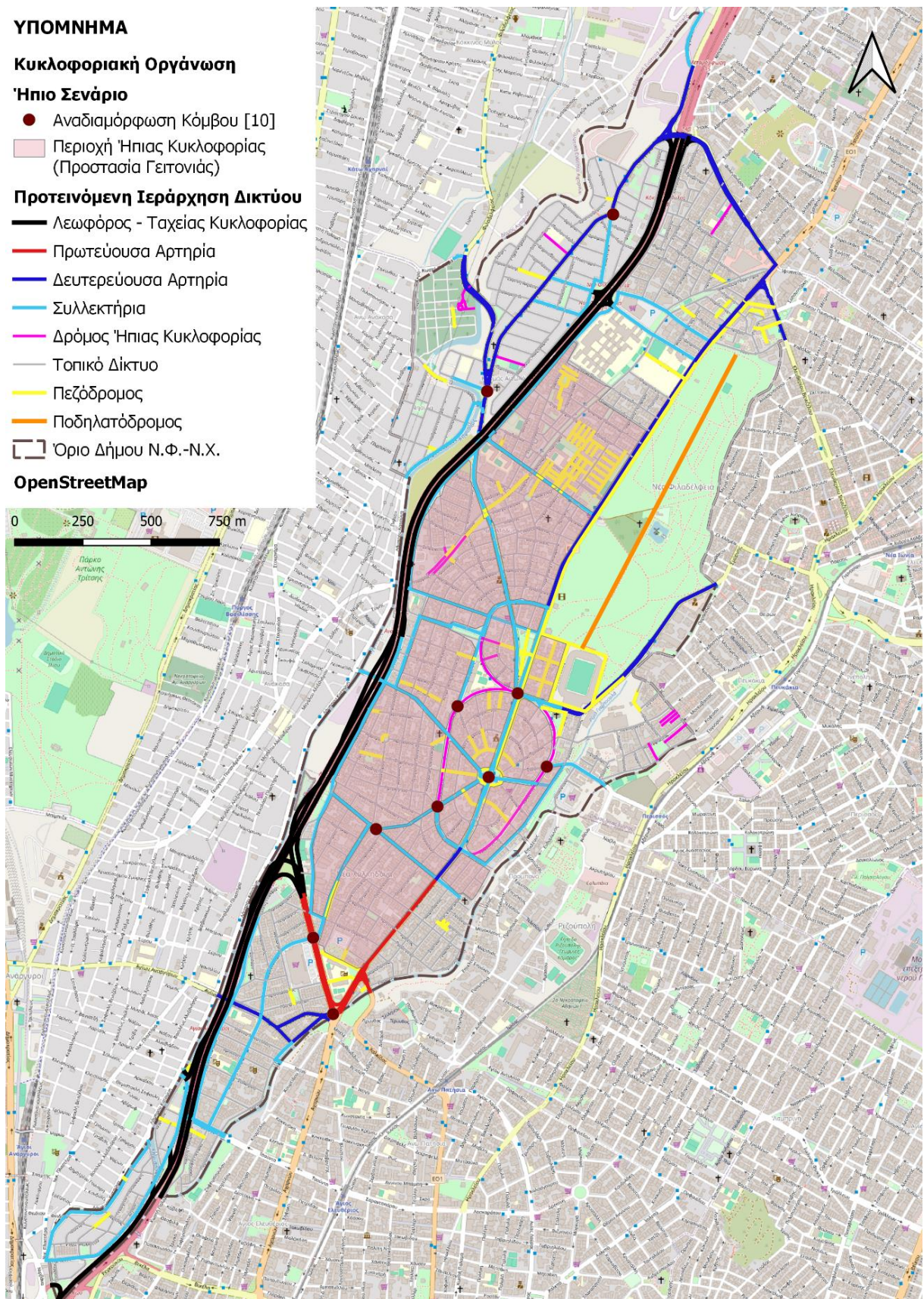
Ήπιο Σενάριο

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [10]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 6: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-10ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

— Νέο Κράσπεδο

■ Διαμόρφωση Πλατείας

▨ Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)

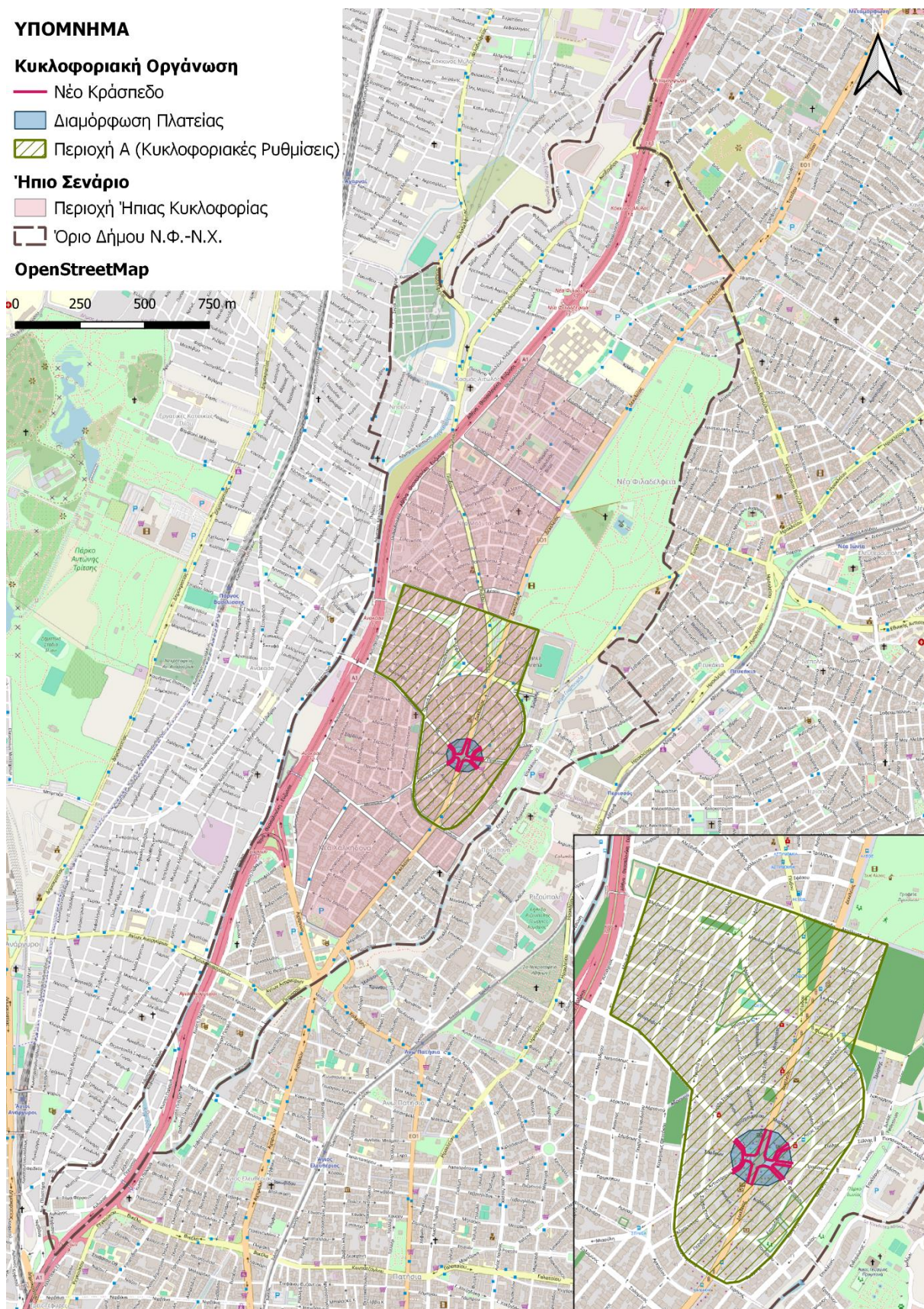
Ήπιο Σενάριο

■ Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας

▭ Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap

0 250 500 750 m



Εικόνα 7: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ήπιο-10ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

 Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης

 Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

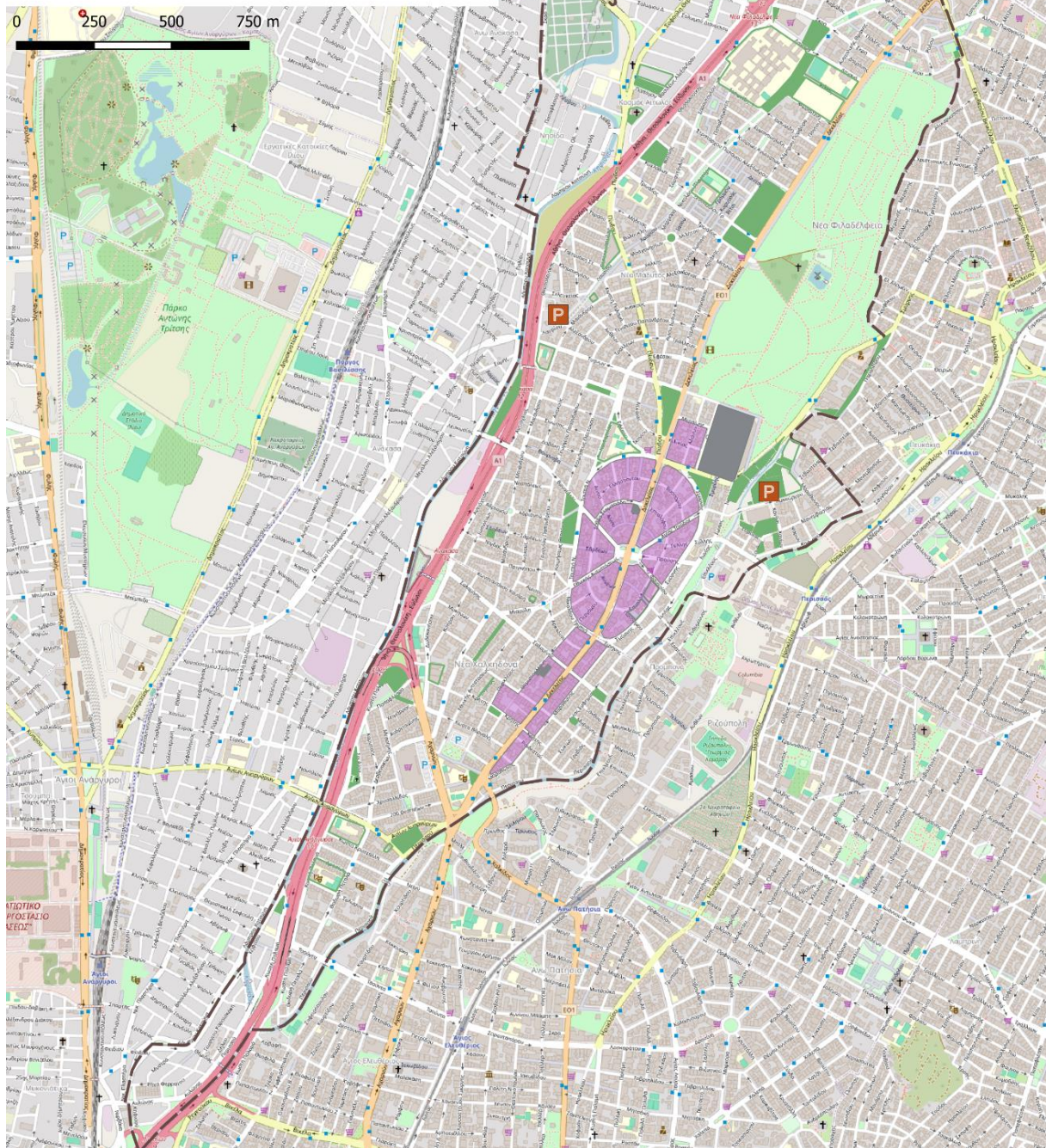
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

 Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου

 Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων

 Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 8: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ήπιο-10ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

-  Μόνο Πεζός
-  Υπόγεια Διάβαση Πεζών
-  Πεζός και Αυτοκίνητο
-  Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
-  Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
-  Πεζόδρομος

Ήπιο Σενάριο

-  Πράσινη Διαδρομή

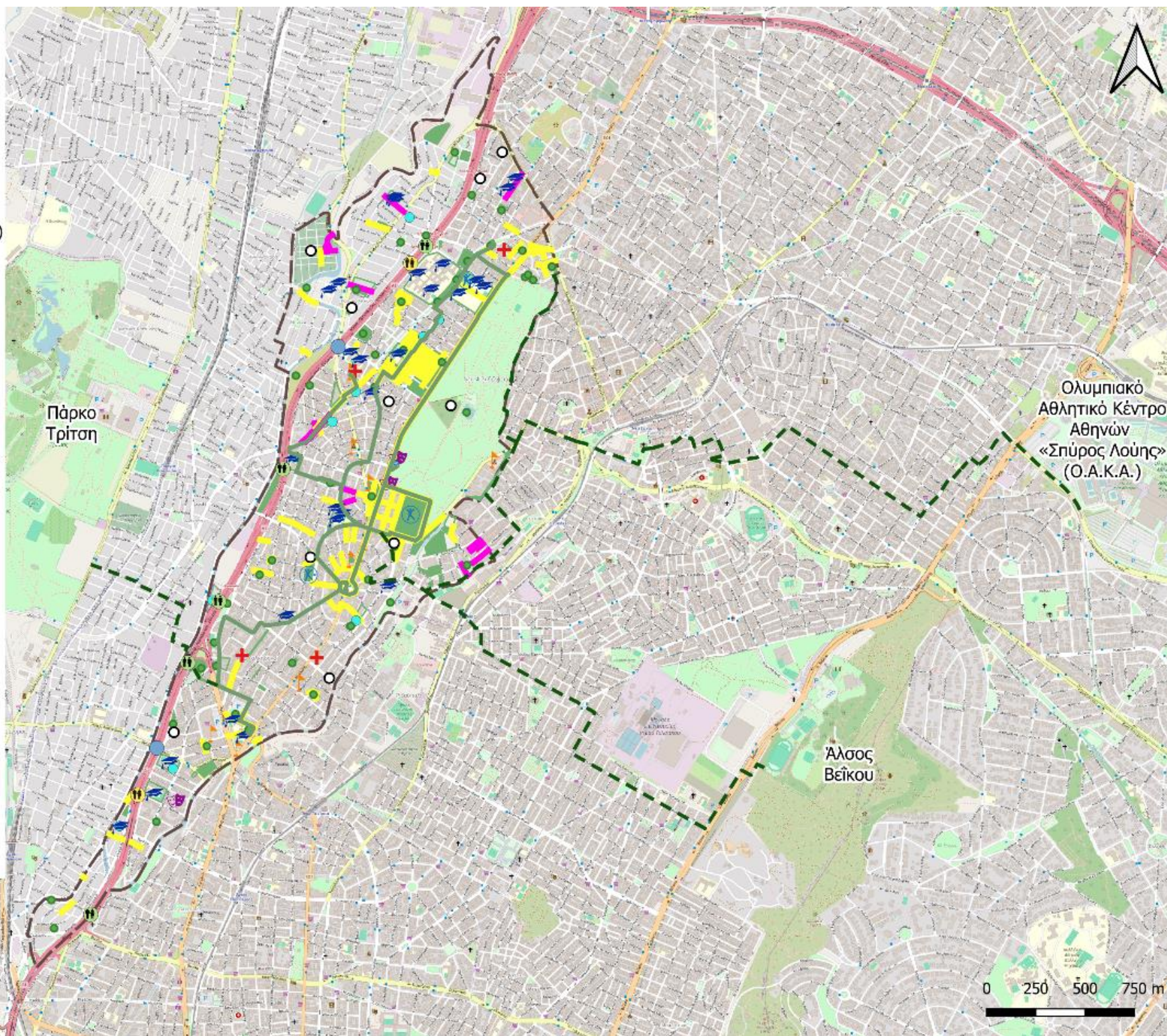
Σημεία Ενδιαφέροντος

-  Κοινόχρηστος Χώρος
-  Εκπαιδευτική εγκατάσταση
-  Υπηρεσία
-  Πολιτισμός
-  Υγεία
-  Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
-  Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
-  Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

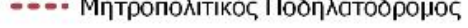
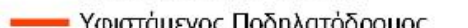
-  Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap

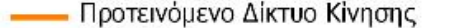


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

-  Μόνο Πεζός
-  Υπόγεια Διάβαση Πεζών
-  Μόνο Αυτοκίνητο
-  Πεζός και Αυτοκίνητο
-  Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
-  Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ήπιο Σενάριο

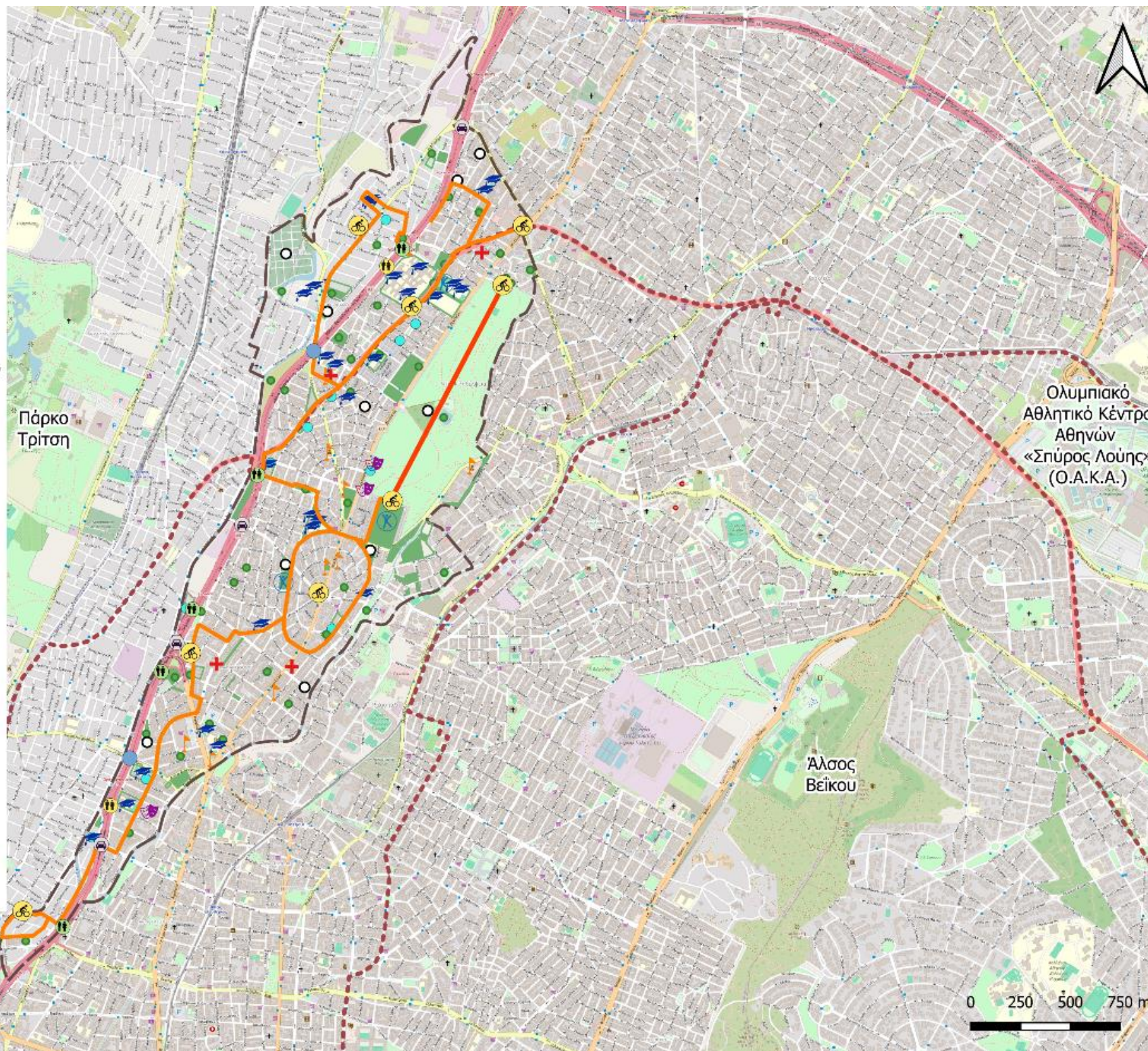
-  Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
-  Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

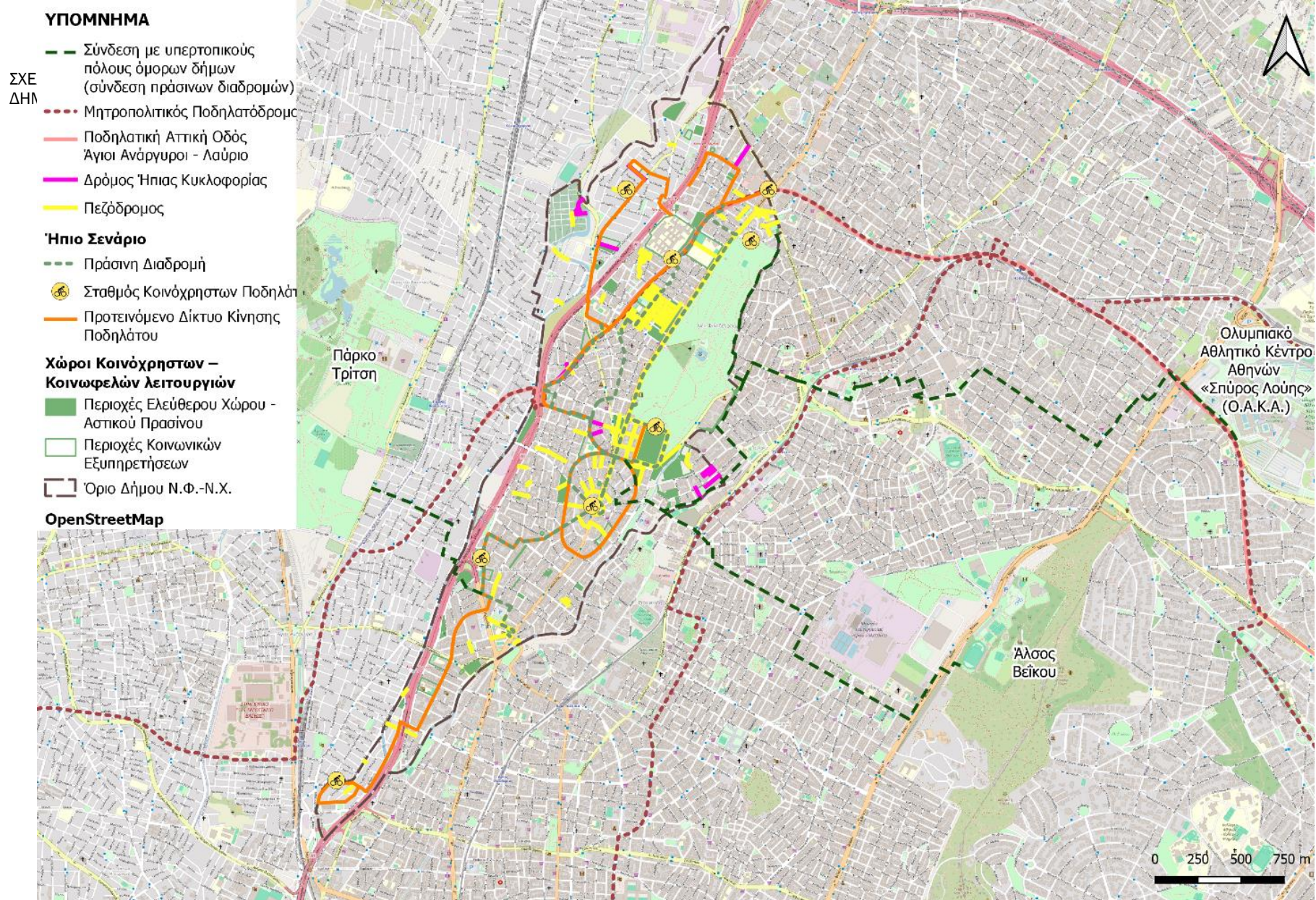
Σημεία Ενδιαφέροντος

-  Κοινόχρηστος Χώρος
-  Εκπαιδευτική εγκατάσταση
-  Υπηρεσία
-  Πολιτισμός
-  Υγεία
-  Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
-  Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
-  Αναψυχή

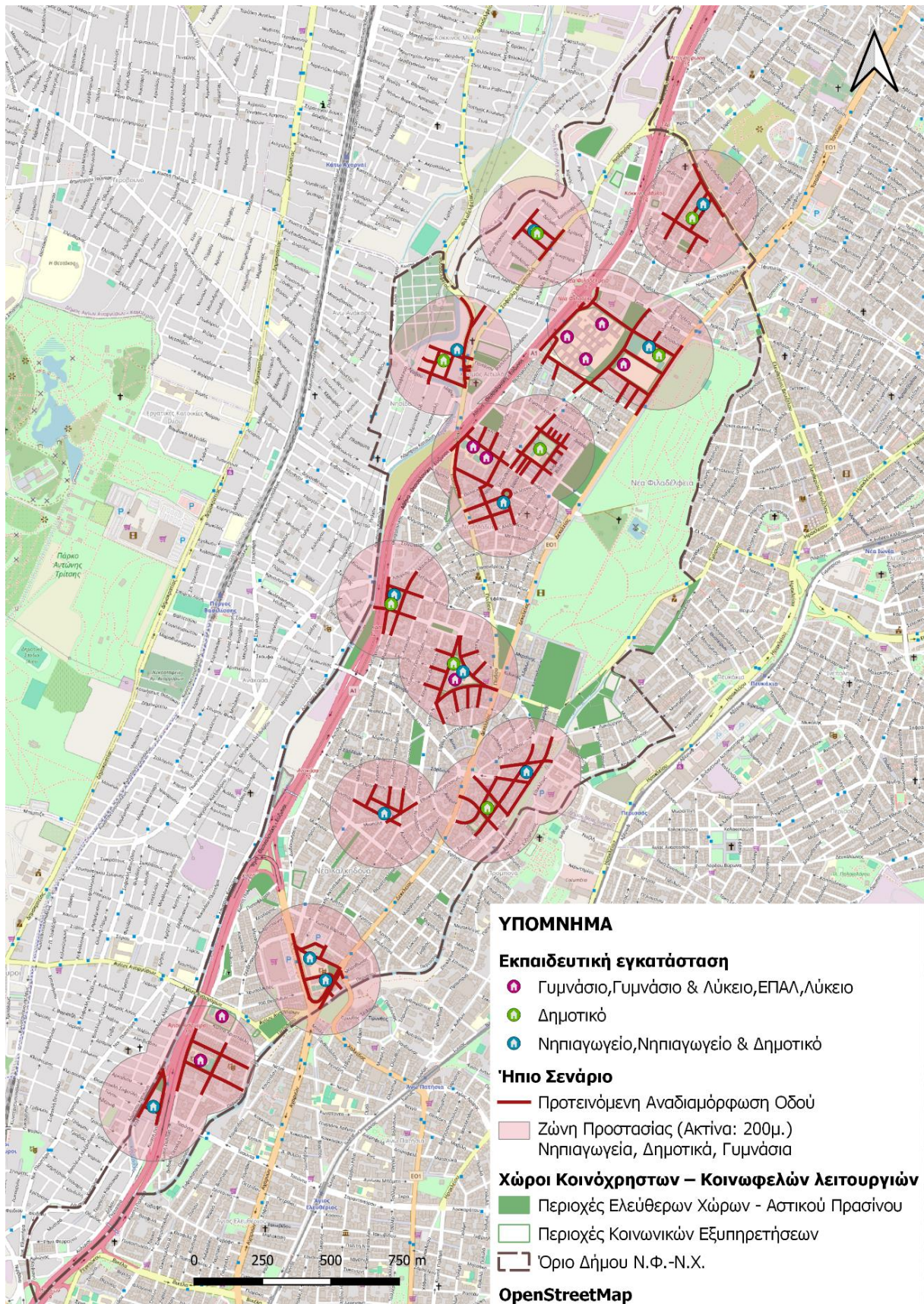
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.





Εικόνα 9: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) (ήπιο-10ετία)



Εικόνα 10: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-10ετία)

Ορίζοντας 15ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων (από Λ. Αχαρνών έως Δεκελείας), Χαλκίδος
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Αγίων Αναργύρων (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Σκρά), Π. Κωνσταντίου (βόρεια Σμύρνης), Λ. Φιλαδέλφειας, Αναξαγόρα (βόρεια Ζακύνθου), Σοφούλη Θεμιστοκλή, Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου, Οδυσσέως, Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.)
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (νότια Ζακύνθου), Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου (από πάροδο Παπανικολή έως Λ. Δεκελείας), Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Αφών Γεωργιάδη, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (από Φλαβιανών έως Βρυούλων), Καισαρείας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νειγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσούντα), Τσούντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Σκρα έως Σαλαμίνας), Φωκών (ανατολικά Αδάνων), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Κρεσταινής
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων - δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-). Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 1468,13 στρ. (αύξηση κατά 407,91 στρ.)
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων

- ο Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
- ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
- ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
- ο Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης
- ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Δεκελείας
- ο Περιοχή 11: Σαλαμίνος – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
- ο Περιοχή 12: Σαλαμίνος - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
- ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
- ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 15: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνος – Πίστεως
- ο Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
- ο Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
- ο Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιαπωνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
- ο Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 21: Κρεσταινής – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης – Κρεσταινής
- ο Περιοχή 23: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Άρτης – Ν. Πλαστήρα – Δεκελείας
- ο Περιοχή 24: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας
- ο Περιοχή 25: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
- ο Περιοχή 26: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- ο Περιοχή 27: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 28: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά
- Περιοχή Α: Σμύρνης – Τρυπιά – Βρυούλων – Μεάνδρου - Τυάνων, Έκταση: 354,63 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - ο Έκταση: 13,93 στρ.

- Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 12, αύξηση κατά 2
 - Θέση 1: Σάρδεων, Προύσης & Λ. Δεκελείας (κεντρική πλατεία)
 - Θέση 2: Λ. Δεκελείας, Εφέσου, Φώκων & Πίνδου
 - Θέση 3: Καισαρείας, Τρυπιά & Αίνου
 - Θέση 4: Τρυπιά, Πριγκήπου & Εθν. Αντιστάσεως
 - Θέση 5: Μιαούλη & Σαλαμίνας
 - Θέση 6: Αγίων Αναργύρων, Αχαρνών & Περισσού
 - Θέση 7: Αναξαγόρα, Ζακύνθου & Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Θέση 8: Αχαρνών, Στρ. Μακρυγιάννη & Δερβενακίων
 - Θέση 9: Σύλλης & Σμύρνης
 - Θέση 10: Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Φιλαδέλφειας, πάροδος Παπανικολή & Πίνδου
 - Θέση 11: Ειρήνης & Σμύρνης
 - Θέση 12: Τυάνων, Αφών Γεωργιάδη & Πίνδου
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 315,92στρ., Αύξηση κατά: 89,38στρ.
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Αφών Γεωργιάδη – Πίνδου - Δεκελείας
 - Περιοχή 10: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Κοιμήσεως Θεοτόκου - Γ. Παπανδρέου – Βρουύλων - Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 13: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Περικλέους - Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας

- Περιοχή 14: Σάρδεων - Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
- Περιοχή 15: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισσού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης
- Περιοχή 16: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνας
- Περιοχή 17: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας
- Περιοχή 18: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους
- Περιοχή 19: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 14,15 km (αύξηση κατά 6,12km)
 - Διαδρομή 1: Λάμπρου Κατσώνη - Θέμιδος – Γεωργίου Καραϊσκάκη – Κηφισού – Ανδρέα Κάλβου – Κ. Παλαμά – Θεοδοκοπούλου – Θοδωρή Πεταλά – Χρυσανθίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Αγίας Ευφημίας – Ειρήνης – Ν. Τρυπιά
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: Κ. Παλαμά έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Εφέσου – Φώκων – πεζόδρομοι περίξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία» – Αττάλειας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Αττάλειας) – πεζόδρομοι Πάρκου Αγίας Τριάδας – πεζόδρομος Σμύρνης – Αγίας Τριάδας – Μυριοφύτου – Χατζηγεωργίου
 - Διαδρομή 3: πεζόδρομοι περίξ κεντρικής πλατείας –Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιαωνίδη – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 4: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Αττάλειας) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταίνης – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Πάροδος Παπανικολή – Παπανικολή – Ανδρούτσου
 - Διαδρομή 5: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιανδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου – Πίνδου
- Επέκταση Δικτύου Κίνησης Ποδηλάτου, Μήκος: 11,50 km, αύξηση κατά 1,39 km
 - Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισσού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θοδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης – Αγίας Τριάδος
 - Διαδρομή 2: Σμύρνης – Ειρήνης – Ν. Τρυπιά
 - Παρακλάδι α: Βρυούλων – Σάρδεων – Προύσης

- Παρακλάδι β: Φωκών – Καππαδοκίας – Αττάλειας – Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
- Διαδρομή 3: Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου - Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Διαδρομή 4: Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – Μάνας Στρατιώτου – Αναξαγόρα – Π. Μελά – Ιπποκράτους – Νικηταρά – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Θεσσαλονίκης – Τρωάδος – Βυτίνης – Κοζάνης – Σαραντόγλου – Καμπούρογλου (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
 - Παρακλάδι β: παράδρομος Πίνδου – Μήδειας (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 11, αύξηση κατά 3
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 25,27 km, αύξηση κατά 10,94 km
- Πύκνωση περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 200μ.), Έκταση: 2045,29 στρ. (αύξηση κατά 166,18 στρ.)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

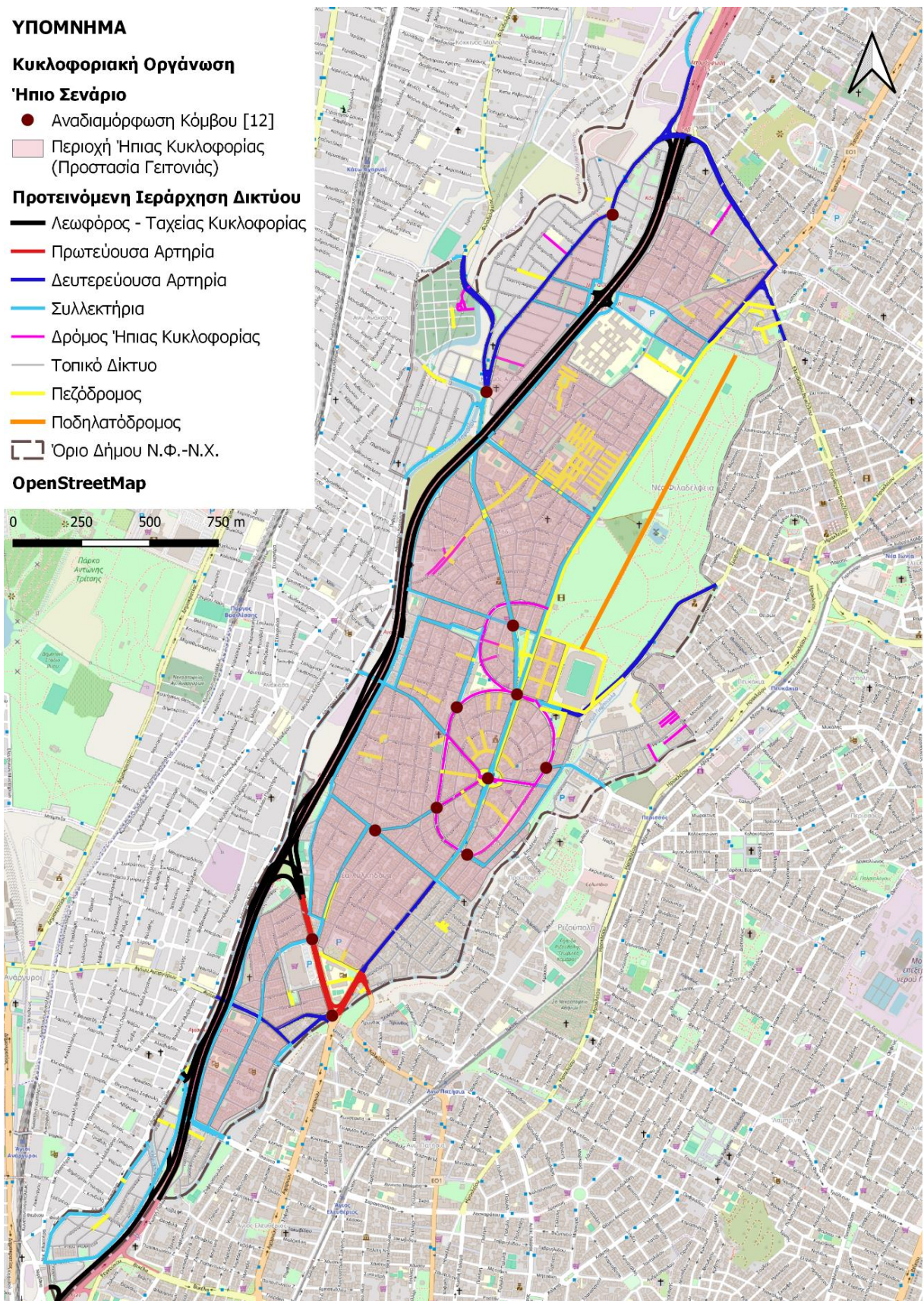
Ήπιο Σενάριο

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [12]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

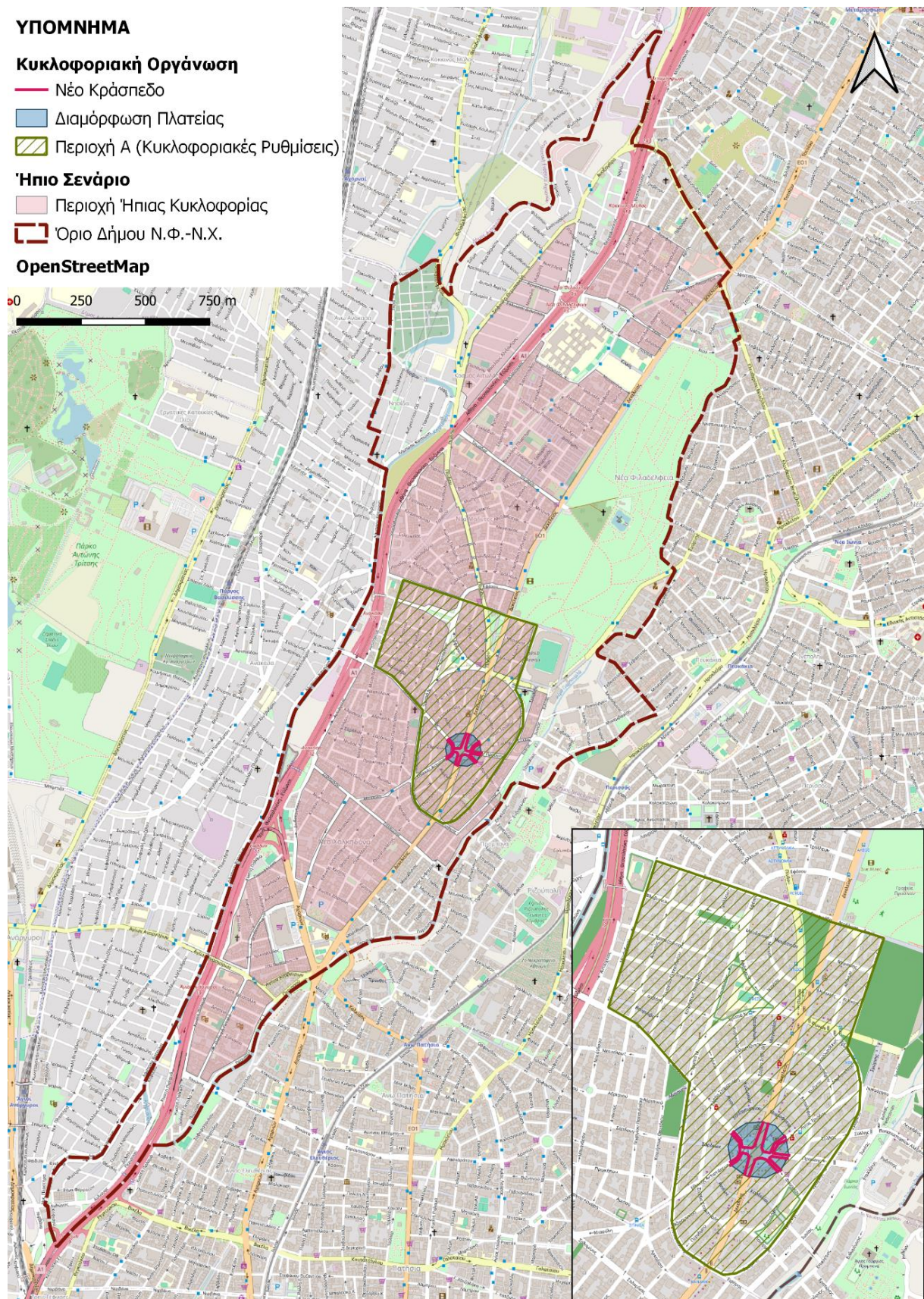
Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 11: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ήπιο-15ετία)



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

 Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης

 Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

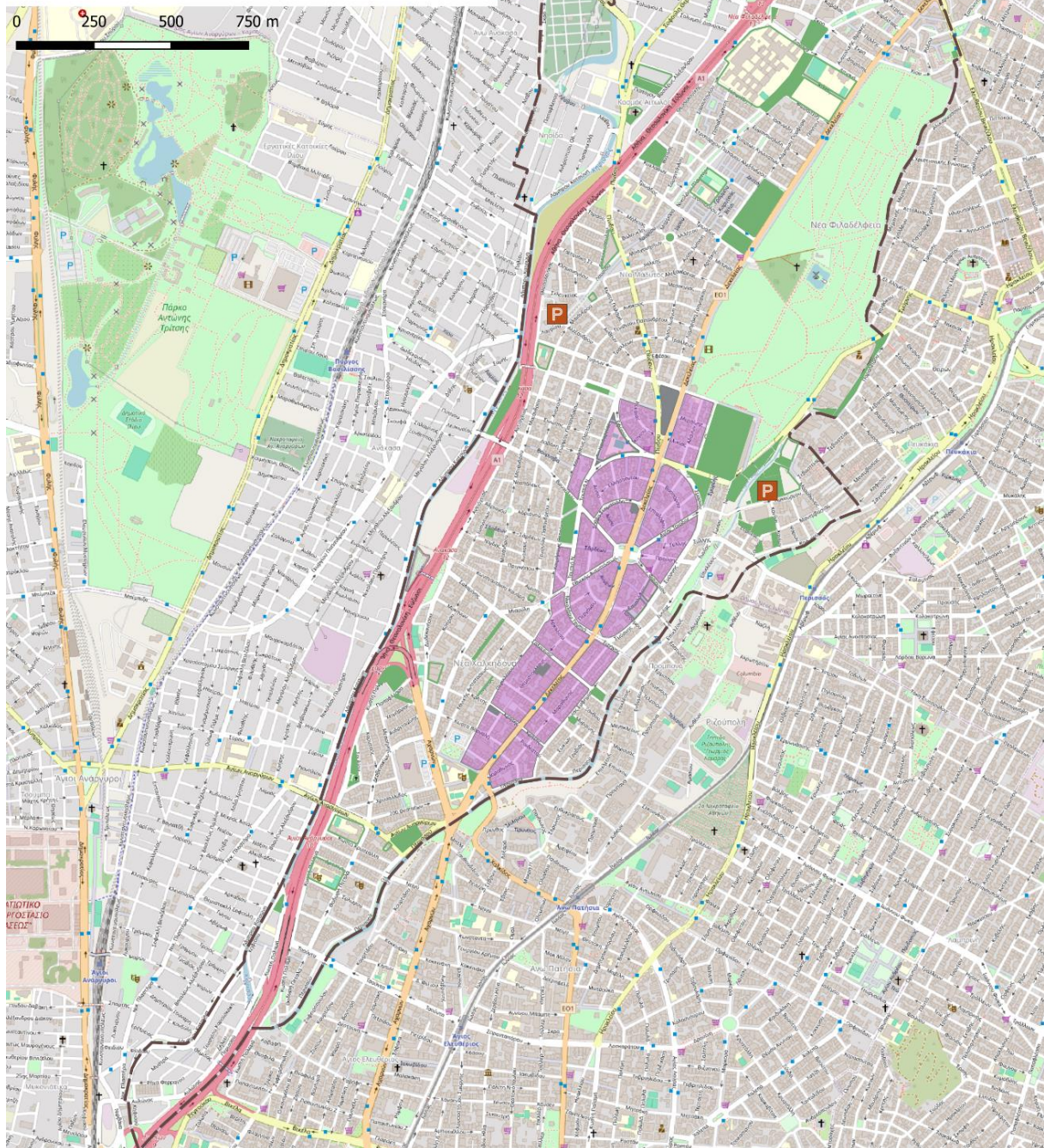
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

 Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου

 Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων

 Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 13: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ήπιο-15ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

Ήπιο Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή

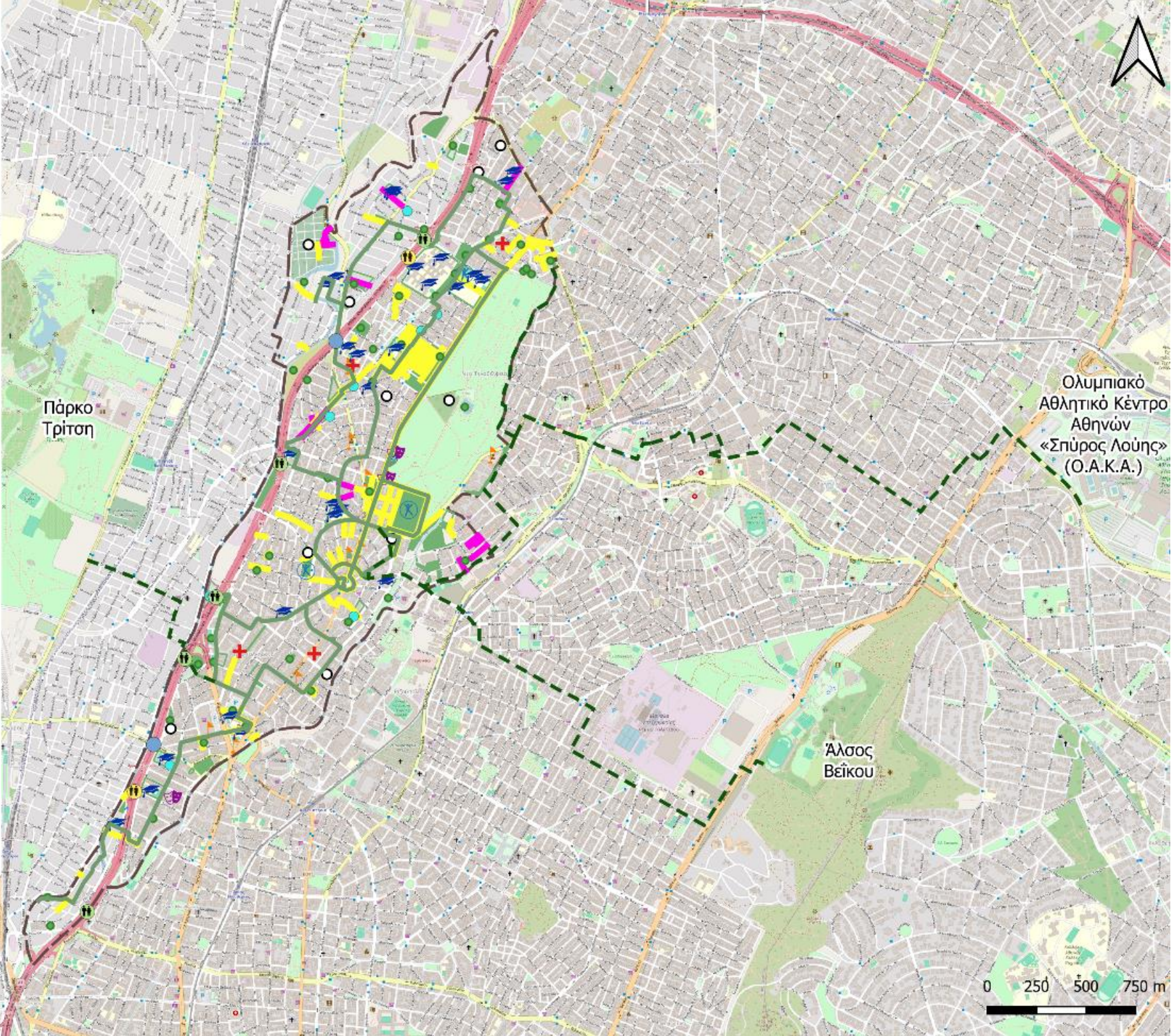
Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Μόνο Αυτοκίνητο
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ήπιο Σενάριο

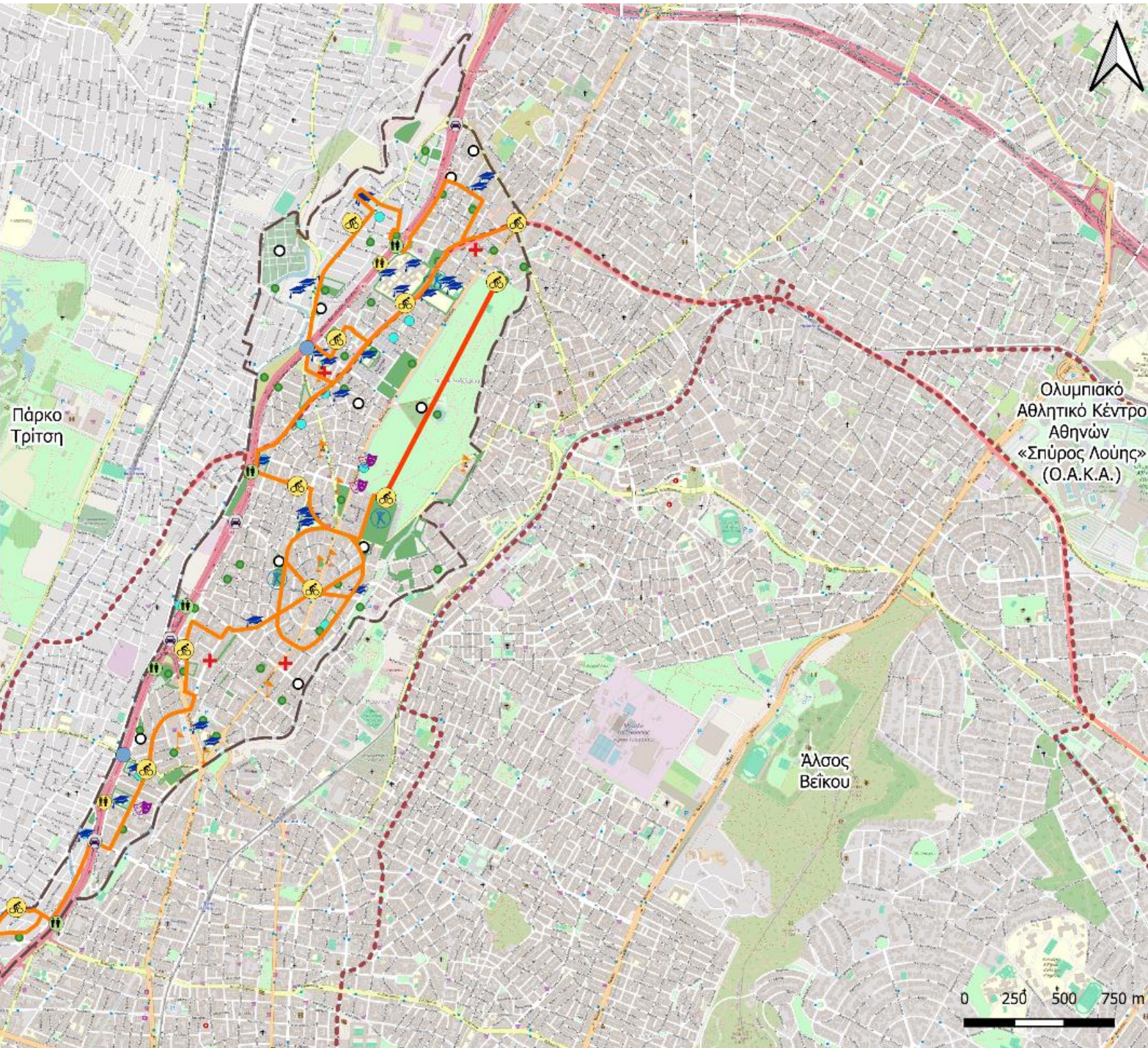
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- - - Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

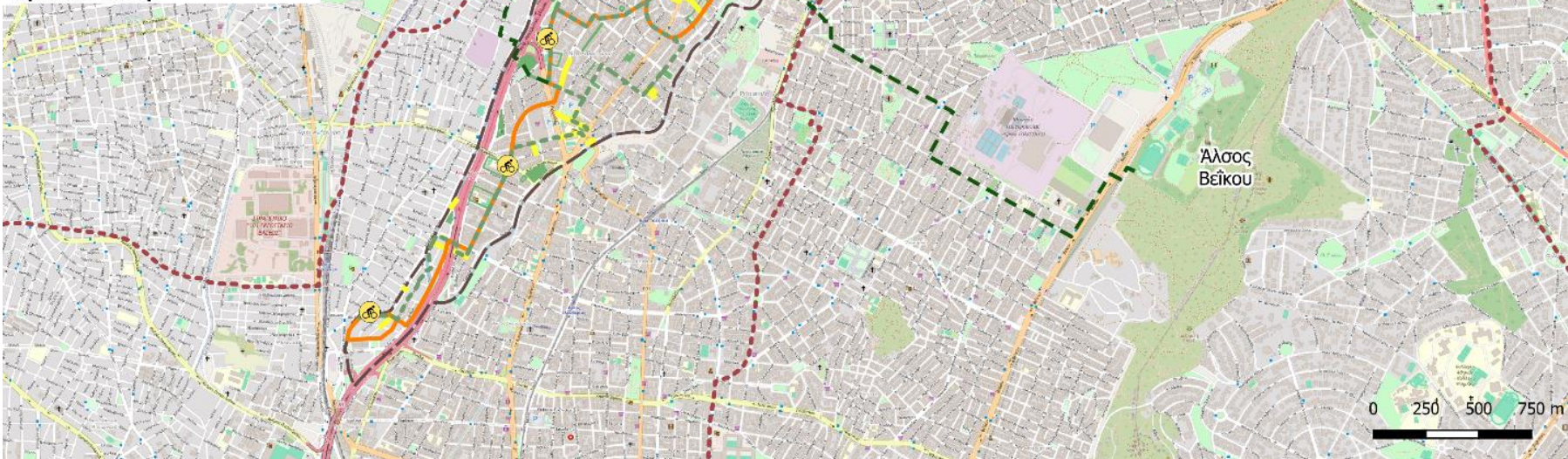
Ήπιο Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή
- 🚲 Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

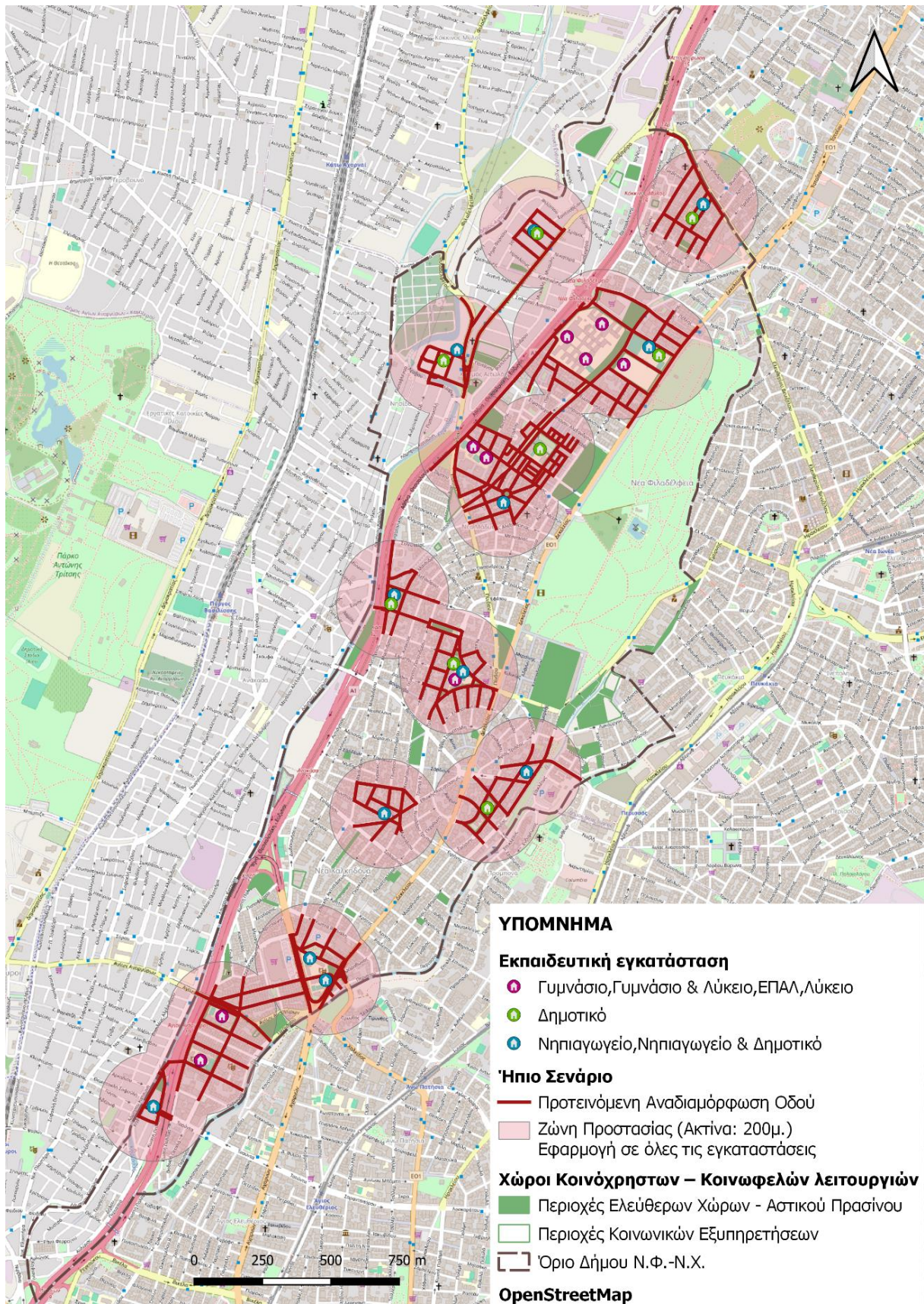
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 14: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων bike-sharing (ήπιο-15ετία)



Εικόνα 15: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ήπιο-15ετία)

Ριζοσπαστικό Σενάριο

Στο ριζοσπαστικό σενάριο, οι προτεραιότητες του σχεδιασμού ακολουθούν αυτές του ήπιου σεναρίου, εξελίσσοντάς τις με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργείται συνολικά μια πιο δυναμική εικόνα.

Αναφορικά με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αυτό προβλέπει, οι μόνοι άξονες που παραμένουν αμετάβλητοι είναι αυτοί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, ενώ στις υπόλοιπες βασικές οδικές αρτηρίες που διατρέχουν τον Δήμο προτείνεται η μείωση των ταχυτήτων. Επιπλέον, προτείνεται η εκτροπή της κίνησης όλων των οχημάτων στους μεγάλους οδικούς άξονες και η απομάκρυνσή τους από τις γειτονιές.

Φυσικά, οι εκτάσεις των περιοχών προτεινόμενων παρεμβάσεων αυξάνονται συγκριτικά με το ήπιο σενάριο, ενώ δημιουργούνται και νέοι πυρήνες. Οι προτεινόμενες περιοχές περιφερειακών χώρων στάθμευσης αυξάνονται σε μια προσπάθεια κάλυψης όλων των πλευρών του Δήμου. Αντίστοιχα αυξάνονται και οι πυρήνες προστασίας των γειτονιών ενώ προτείνεται η δημιουργία περαιτέρω συνδέσεων κοινόχρηστων χώρων με σκοπό την κάλυψη όλης της έκτασης της περιοχής. Τα δίκτυα ενεργών μετακινήσεων εκτείνονται πλέον σε όλη την περιοχή προκειμένου να προσφέρουν την μέγιστη δυνατή εξυπηρέτηση στους μετακινούμενους.

Πιο συγκεκριμένα:

Ορίζοντας 5ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων (από Αχαρνών έως Γρηγορίου Ε'), Χαλκίδος
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Οδυσσέως, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Σκρά), Π. Κωνσταντίου (βορειοανατολικά Σμύρνης), Λ. Φιλαδέλφειας, Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Αναξαγόρα (από Ζακύνθου έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (από Μάνας Στρατιώτου έως Ζακύνθου), Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρά, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρά έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως

- Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νειῦ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Αφών Γεωργιάδη
- ο Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων - δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου - ανατολικά πάρκου-). Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Τυάνων (από Εφεσού έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
 - Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 1468,13 στρ. (αύξηση κατά 407,91 στρ.)
 - ο Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - ο Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - ο Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - ο Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - ο Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης
 - ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
 - ο Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
 - ο Περιοχή 12: Σαλαμίνας - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
 - ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - ο Περιοχή 15: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνας – Πίστεως

- Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
- Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
- Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιαωνίδα – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
- Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή -
- Περιοχή 21: Κρεσταίνης – Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
- Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταίνης
- Περιοχή 23: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας
- Περιοχή 24: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Άρτης – Ν. Πλαστήρα – Δεκελείας
- Περιοχή 25: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- Περιοχή 26: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
- Περιοχή 27: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θωδωρή Πεταλά
- Περιοχή 28: Μαρίνου Αντύπα - Θωδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- Περιοχή Α: Σμύρνης –Τρυπιά – Βρυούλων – Μεάνδρου - Τυάνων, Έκταση: 354,63 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 12, αύξηση κατά 2
 - Θέση 1: Σάρδεων, Προύσης & Λ. Δεκελείας (κεντρική πλατεία)
 - Θέση 2: Λ. Δεκελείας, Εφέσου, Φώκων & Πίνδου
 - Θέση 3: Καισαρίας, Τρυπιά & Αίνου
 - Θέση 4: Τρυπιά, Πριγκήπου & Εθν. Αντιστάσεως
 - Θέση 5: Μιαούλη & Σαλαμίνος
 - Θέση 6: Αγίων Αναργύρων, Αχαρνών & Περισσού
 - Θέση 7: Αναξαγόρα, Ζακύνθου & Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Θέση 8: Αχαρνών, Στρ. Μακρυγιάννη & Δερβενακίων
 - Θέση 9: Σύλλης & Σμύρνης
 - Θέση 10: Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Φιλαδέλφειας, πάροδος Παπανικολή & Πίνδου

- Θέση 11: Ειρήνης & Σμύρνης
- Θέση 12: Τυάνων, Αφών Γεωργιάδη & Πινδου
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη
- Δημιουργία περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 315,92 στρ., Αύξηση κατά: 89,38στρ.
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Αφών Γεωργιάδη – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - Περιοχή 10: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Περικλέους - Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 13: Σάρδεων - Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Δαβάκη – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Βρουύλων - Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 15: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους
 - Περιοχή 16: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 27: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισσού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης
 - Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνας
 - Περιοχή 19: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας
- Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 10,60 km (αύξηση κατά 6,12km)
 - Διαδρομή 1: Χρυσανθίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρουύλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων
 - Παρακλάδι α: πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας - Σμύρνης – Λυκούργου – Ιωνίας – Προύσης

- Παρακλάδι β: Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι Λ. Δεκελείας
 - Διαδρομή 2: πεζόδρομοι περίξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδα – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 3: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Φωκών) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταίνης – Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου – Πίνδου
- Δημιουργία Δικτύου Κίνησης Ποδηλάτου, Μήκος: 9,20 km
 - Διαδρομή 1: Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θωδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου – Μυκηνών – Εθν. Αντιστάσεως
 - Διαδρομή 2: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Σμύρνης – Ειρήνης – Ν. Τρυπιά
 - Διαδρομή 3: Εφέσου – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
 - Διαδρομή 4: Μήδειας – πάροδος Πίνδου – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 7
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 11,09 km
- Δημιουργία περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2453,10 στρ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

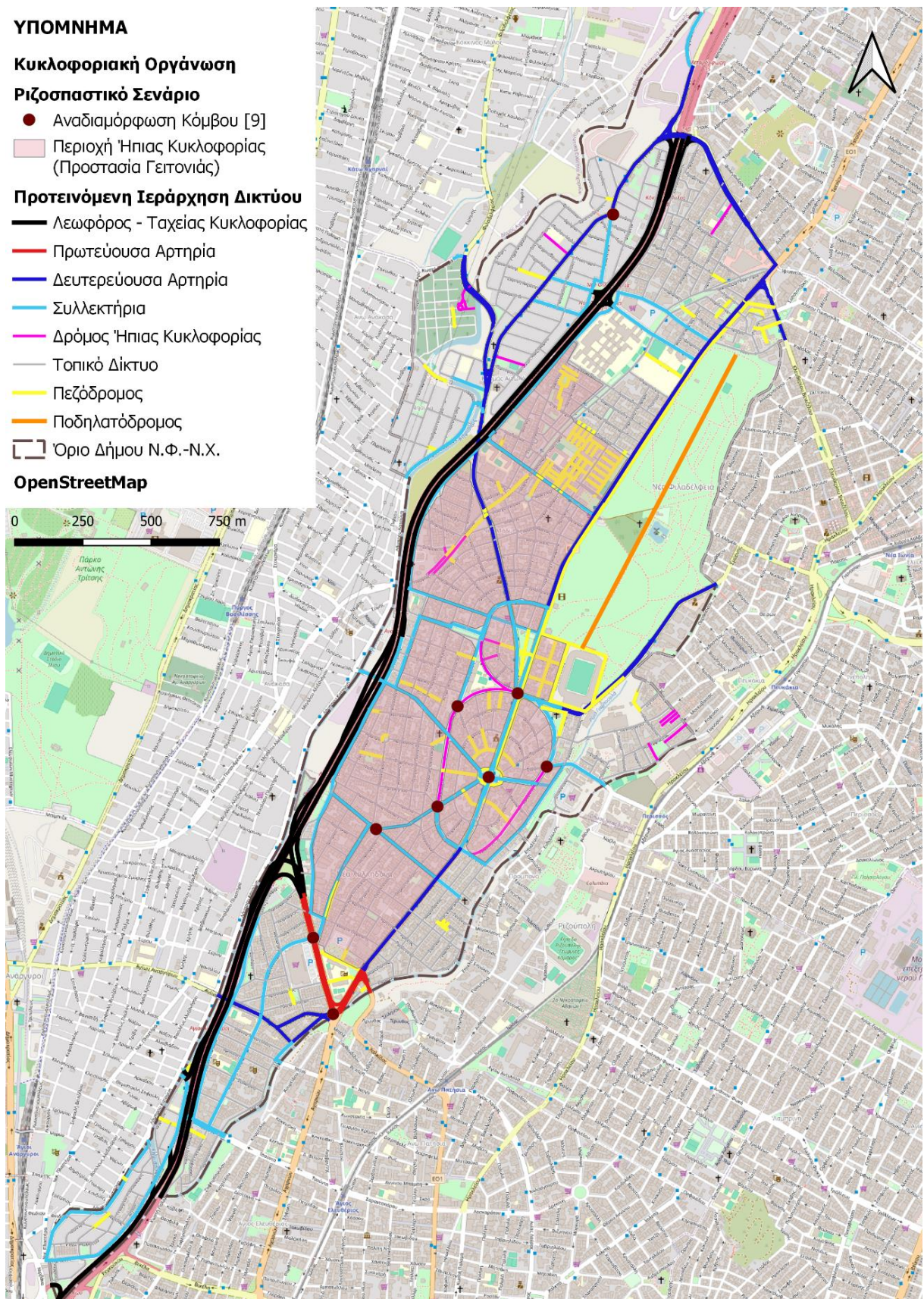
Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [9]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

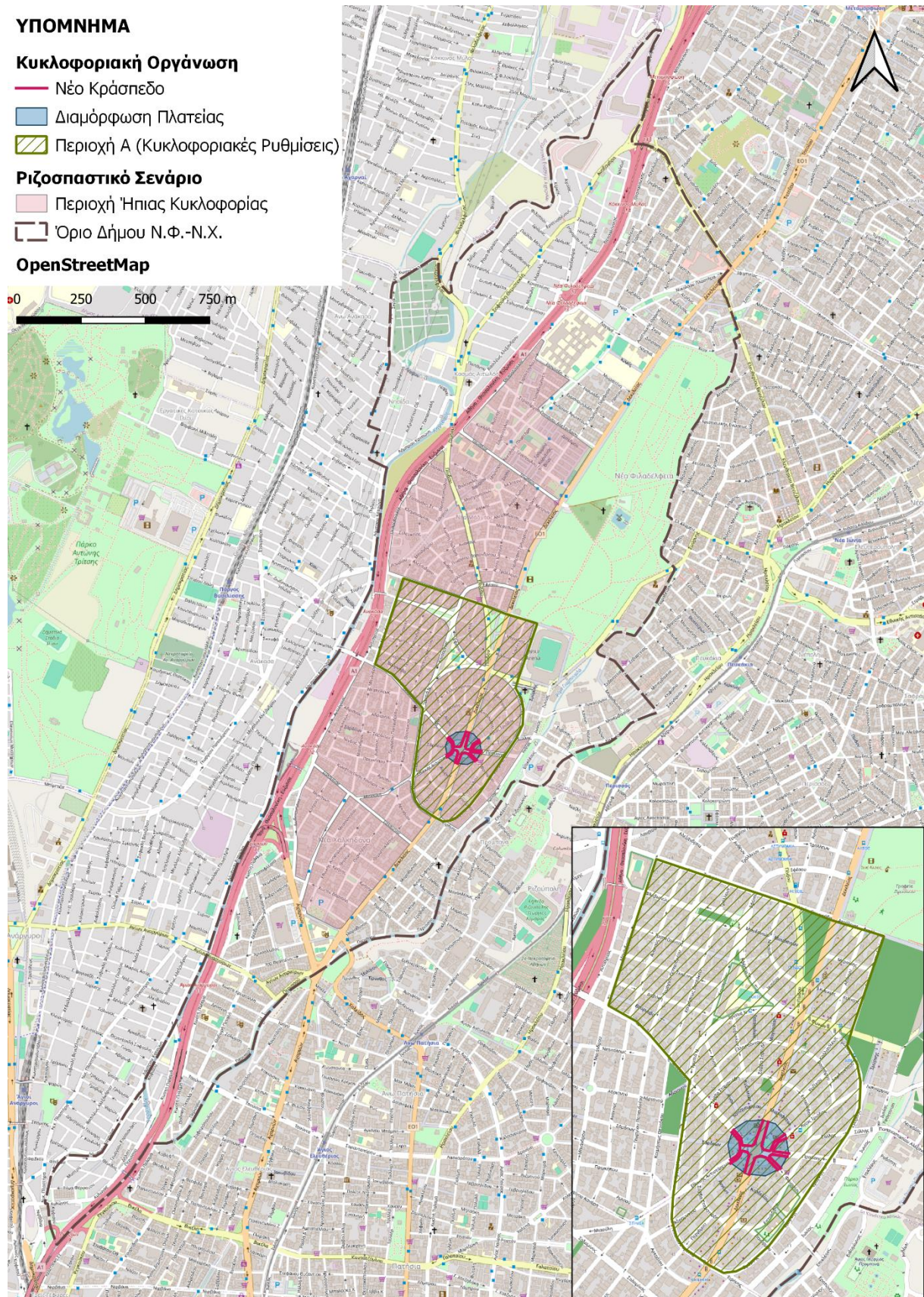
Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 16: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό- 5ετία)



Εικόνα 17: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ριζοσπαστικό-5ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

 Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης

 Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

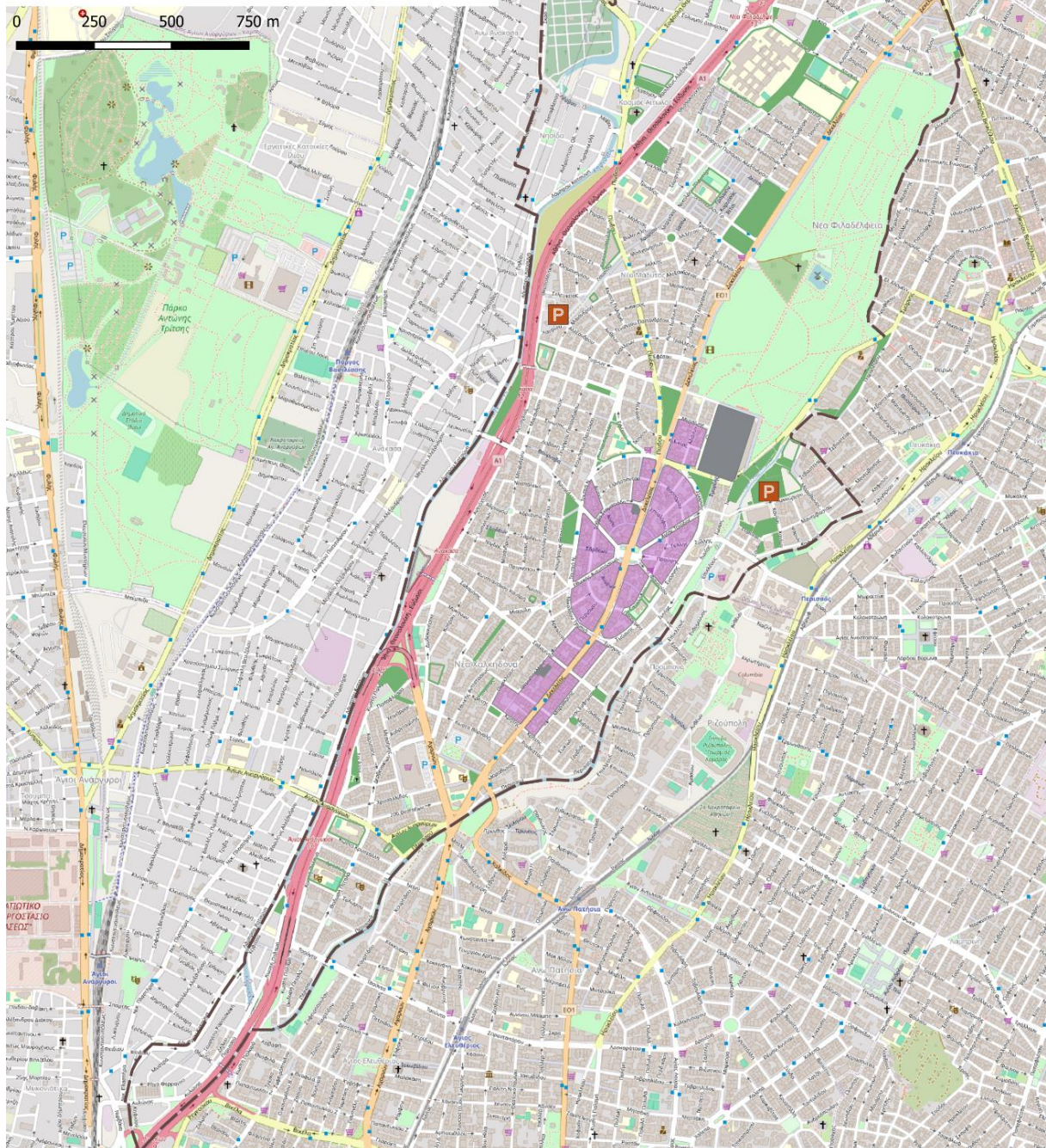
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

 Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου

 Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων

 Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 18: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ριζοσπαστικό-5ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή

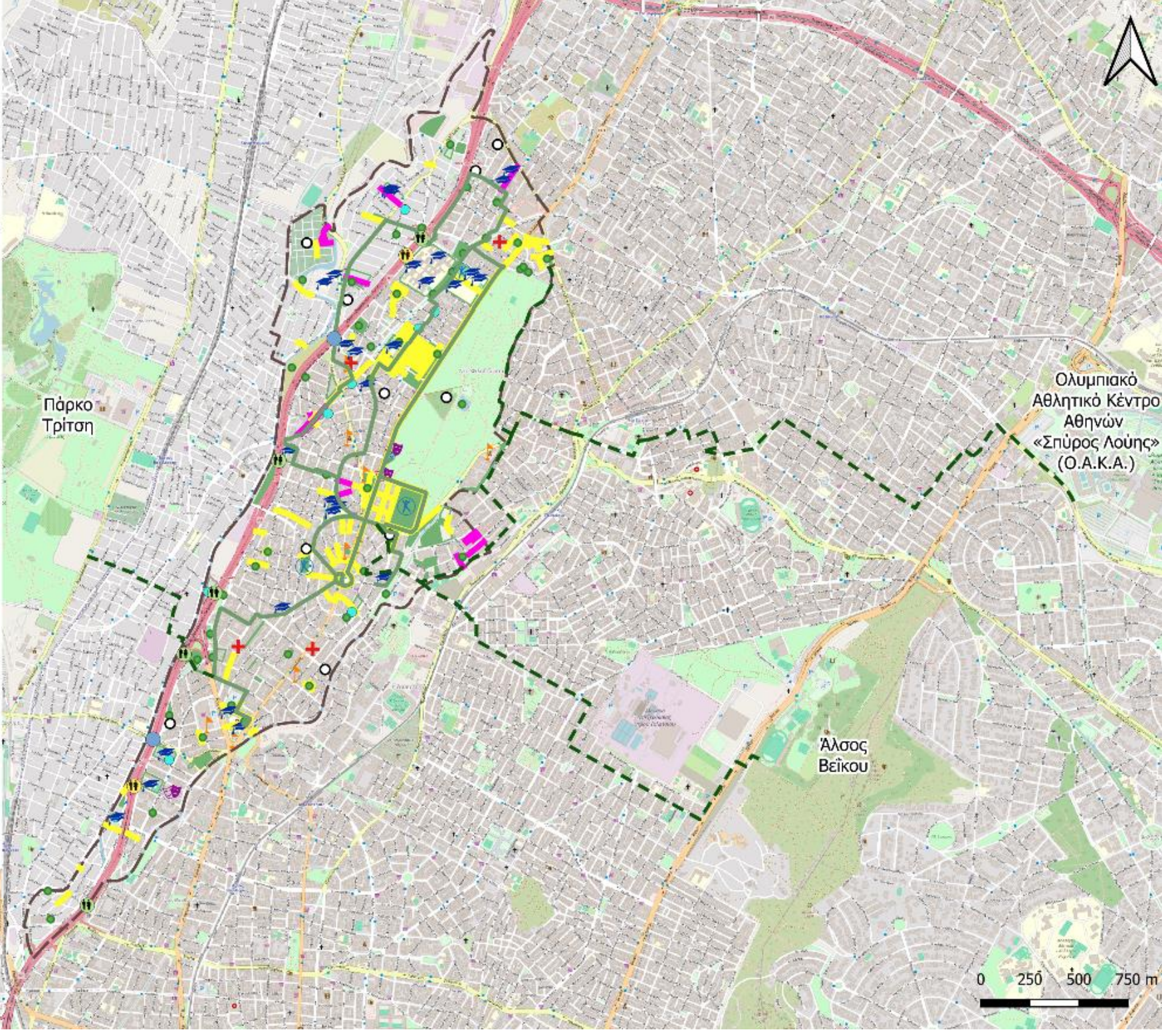
Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

-  Μόνο Πεζός
-  Υπόγεια Διάβαση Πεζών
-  Μόνο Αυτοκίνητο
-  Πεζός και Αυτοκίνητο
-  Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
-  Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ριζοσπαστικό Σενάριο

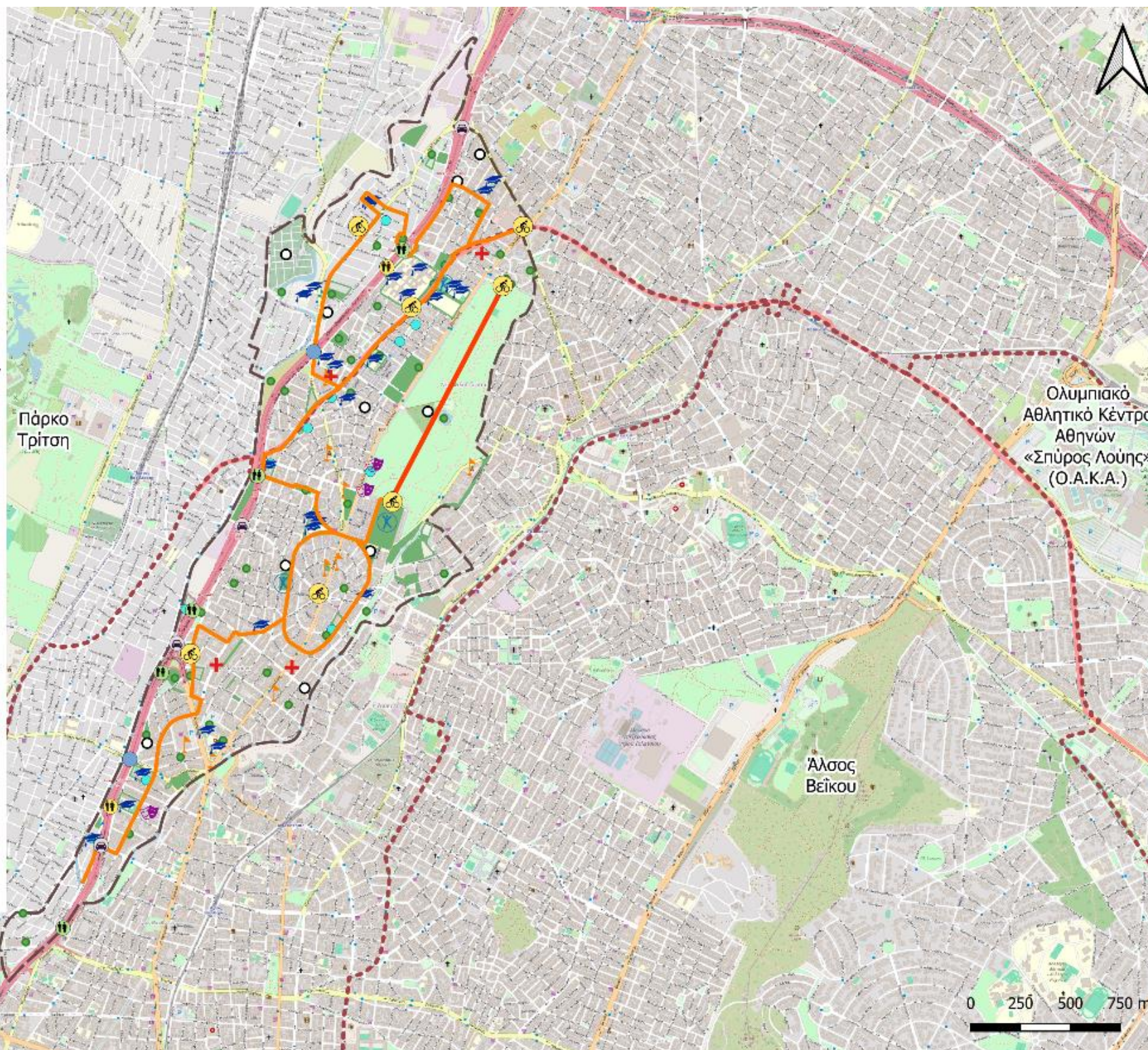
-  Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
-  Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

-  Κοινόχρηστος Χώρος
-  Εκπαιδευτική εγκατάσταση
-  Υπηρεσία
-  Πολιτισμός
-  Υγεία
-  Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
-  Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
-  Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωνικών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- - - Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

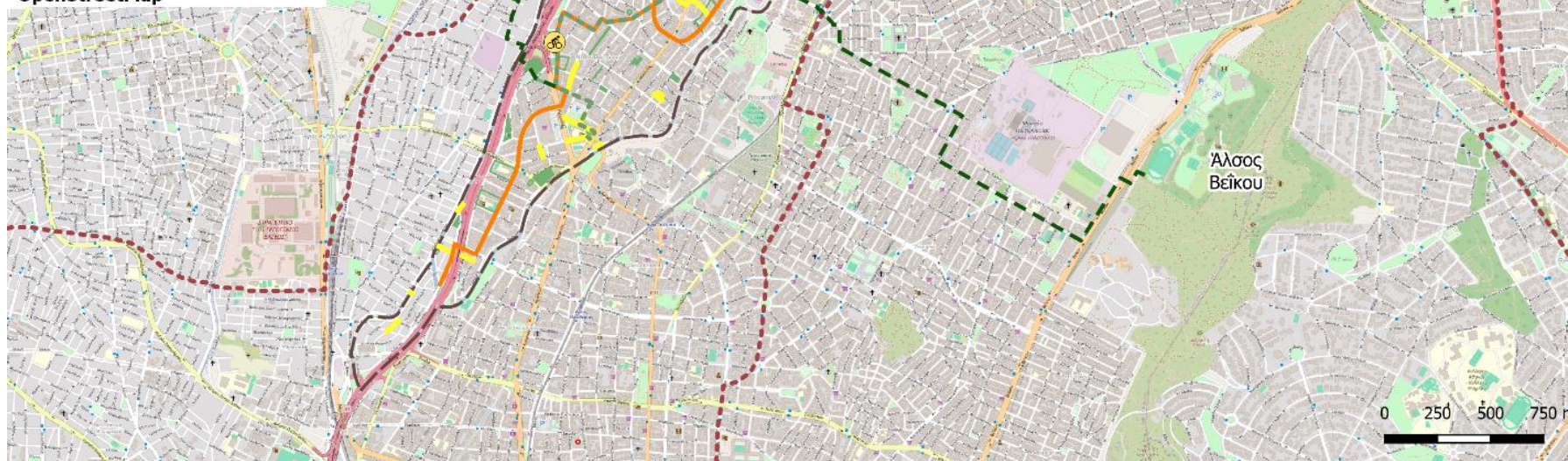
Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή
- 🚲 Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

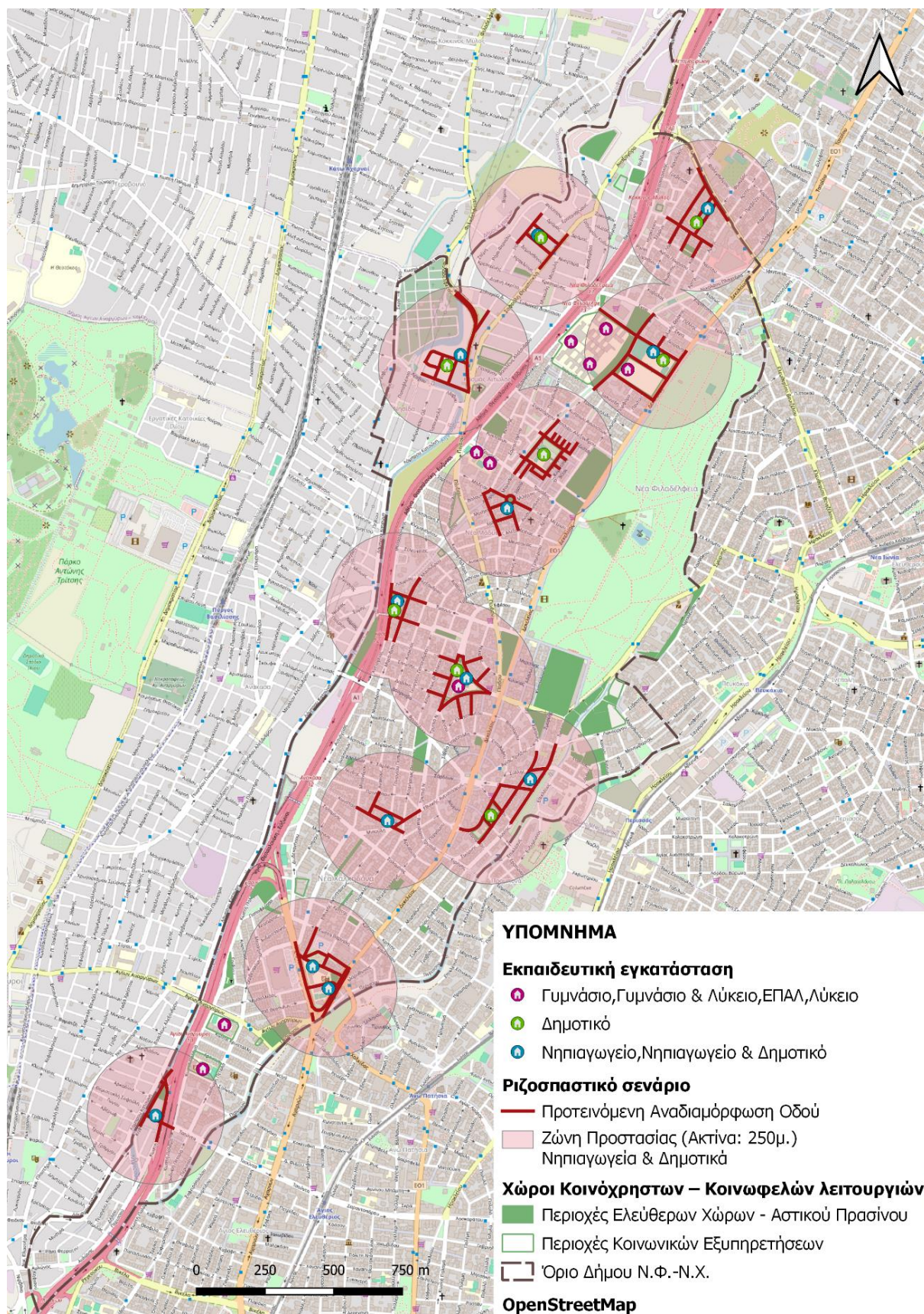
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 19: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί bike-sharing (ριζοσπαστικό-5ετία)



Εικόνα 20: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-5ετία)

Ορίζοντας 10ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Λ. Αγίων Αναργύρων, Χαλκίδος
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων (δυτικά Αχαρνών), Οδυσσέως, Λ. Δεκελείας (από Σαλαμίνας έως Χαλκίδος & από Αναγεννήσεως έως Σκρά), Π. Κωνσταντίου (από Σμύρνης έως Ταύρου), Λ. Φιλαδέλφειας, Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (από Ζακύνθου έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (νότια Ζακύνθου), Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρά, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρά έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Αγίων Αναργύρων, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νεϊγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσούντα), Τσούντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλη έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Εφέσου (βόρεια Κωνσταντινουπόλεως), Αφών Γεωργιάδη
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-), Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφέσου έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφέσου (νότια Κωνσταντινουπόλεως), Τυάνων (από Εφέσου έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 1310,46 στρ. (αύξηση κατά 297,91 στρ.)
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη

- Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
- Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας – Σύλλης
- Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
- Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
- Περιοχή 12: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
- Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
- Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- Περιοχή 15: Ειρήνης – Λ. Δεκελείας - Σαλαμίνας – Πίστεως – ρέμα Ποδονίφτη
- Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
- Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
- Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
- Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφούλη Θεμιστοκλή
- Περιοχή 21: Κρεσταινής – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφούλη Θεμιστοκλή
- Περιοχή 22: Σοφούλη Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταινής
- Περιοχή 23: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Αναγεννήσεως – Δεκελείας
- Περιοχή 24: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- Περιοχή 25: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- Περιοχή 26: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 11, αύξηση κατά 2
 - Θέση 1: Σάρδεων, Προύσης & Λ. Δεκελείας (κεντρική πλατεία)
 - Θέση 2: Λ. Δεκελείας, Εφέσου, Φωκών & Πίνδου
 - Θέση 3: Καισαρίας, Τρυπιά & Αίνου
 - Θέση 4: Τρυπιά, Πριγκήπου & Εθν. Αντιστάσεως
 - Θέση 5: Μιαούλη & Σαλαμίνας
 - Θέση 6: Αγίων Αναργύρων, Αχαρνών & Περισσού
 - Θέση 7: Αναξαγόρα, Ζακύνθου & Σοφούλη Θεμιστοκλή

- Θέση 8: Αχαρνών, Στρ. Μακρυγιάννη & Δερβενακίων
- Θέση 9: Σύλλης & Σμύρνης
- Θέση 10: Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Φιλαδέλφειας, πάροδος Παπανικολή & Πίνδου
- Θέση 11: Ειρήνης & Σμύρνης
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 280,50 στρ., Αύξηση κατά: 83,54στρ.
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Μερσίνης – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών
 - Περιοχή 10: Αφών Γεωργιάδη – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 13: Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Αρκαδίου - Θεμιστοκλέους – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 15: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου - Θεμιστοκλέους
 - Περιοχή 16: Κρήτης – Οδυσσέα Ελύτη – Κ. Βάρναλη - Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 17: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Μαραθώνος – Κρήτης
 - Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Μαραθώνος - Σαλαμίνας
 - Περιοχή 19: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Μαραθώνος
- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 14,28 km (αύξηση κατά 3,68km)
 - Διαδρομή 1: Θοδωρή Πεταλά
 - Παρακλάδι α: Δερβενακίων – Μιχάλη Καραόλη – Σουλίου – Κ. Παλαμά
 - Παρακλάδι β: Χρυσαλλίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους

- Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων – πεζόδρομοι Λ. Δεκελείας – Αττάλειας – πεζόδρομοι πέριξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία»
 - Διαδρομή 3: Μαιάνδρου – Ανδριανού – Ιωαννίνων – Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά – Ειρήνης – Σμύρνης – Προύσης – Ιωνίας – Λυκούργου - Σμύρνης – πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας
 - Διαδρομή 4: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 5: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Αττάλειας) - Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταινής – Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Διαδρομή 6: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Πίνδου
 - Παρακλάδι β: Θεσσαλονίκης – Τράδως – πάροδος Τράδως – Κυκλάδων – Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης
- Επέκταση Δικτύου Κίνησης Ποδηλάτου, Μήκος: 11,51 km, αύξηση κατά 2,31 km
 - Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισοπού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θοδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης
 - Διαδρομή 2: Ειρήνης – Σμύρνης – Φωκών – Ν. Τρυπιά - Βρυούλων – Σάρδεων
 - Διαδρομή 3: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Μήδειας – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
 - Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου – Μαρμαρά - Ν. Πλαστήρα – Σκρα – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
 - Διαδρομή 5: Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Κασσάνδρας – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
 - Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 10, αύξηση κατά 3
 - Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 21,02 km, αύξηση κατά 9,93 km
 - Πύκνωση περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2673,70 στρ. (αύξηση κατά 220 στρ.)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

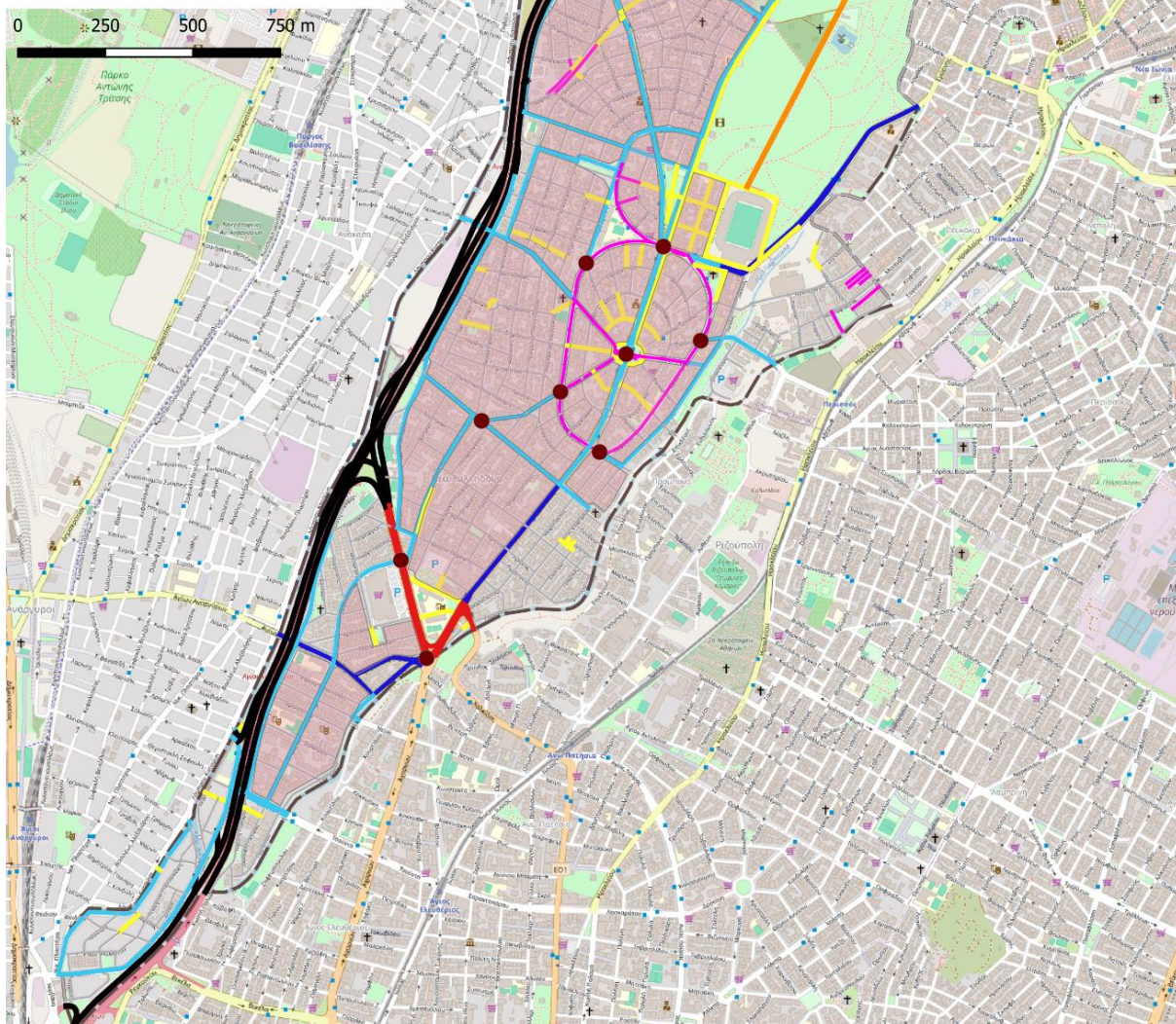
Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [11]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 21: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό-10ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

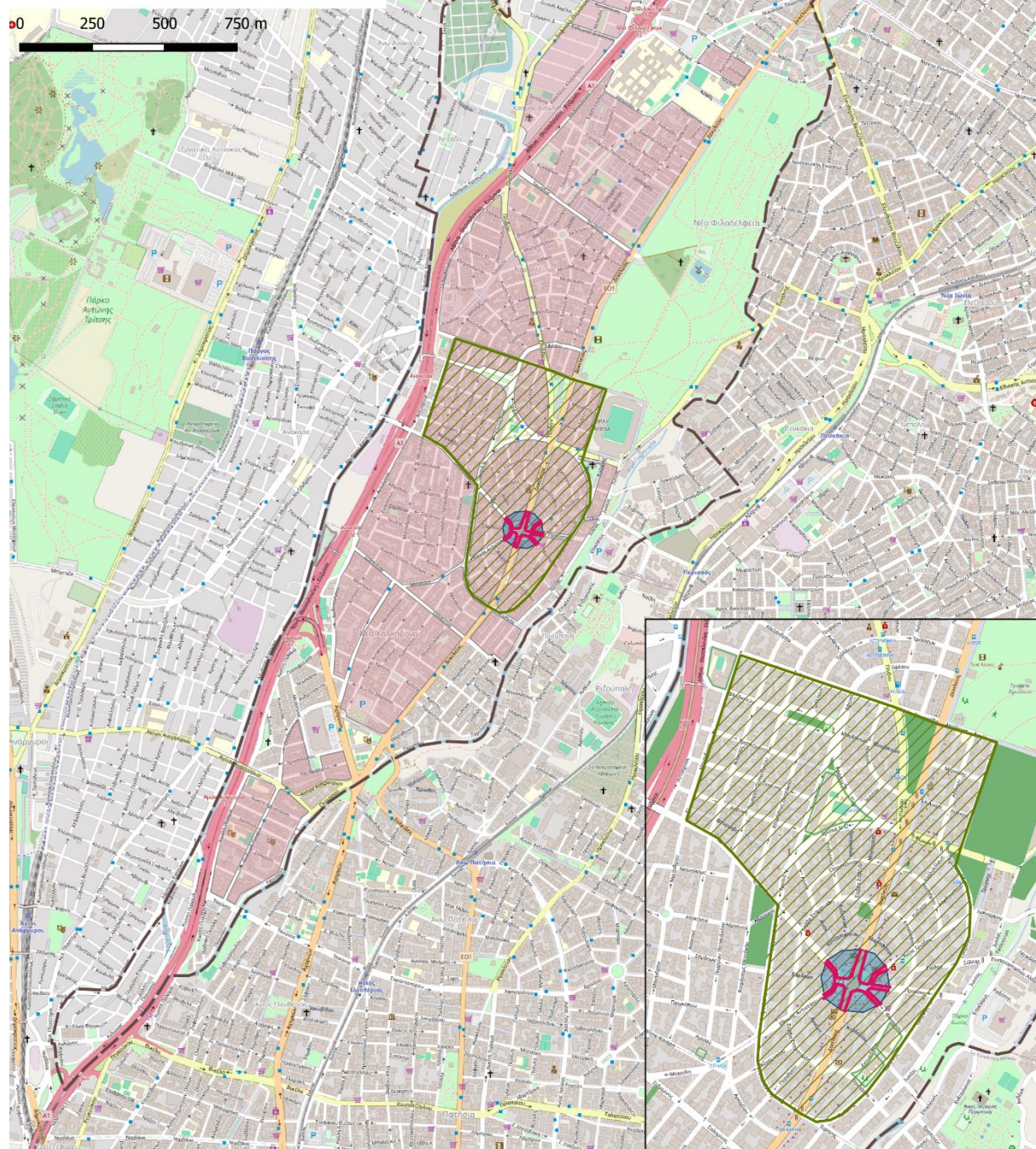
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)

Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 22: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ριζοσπαστικό -10ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

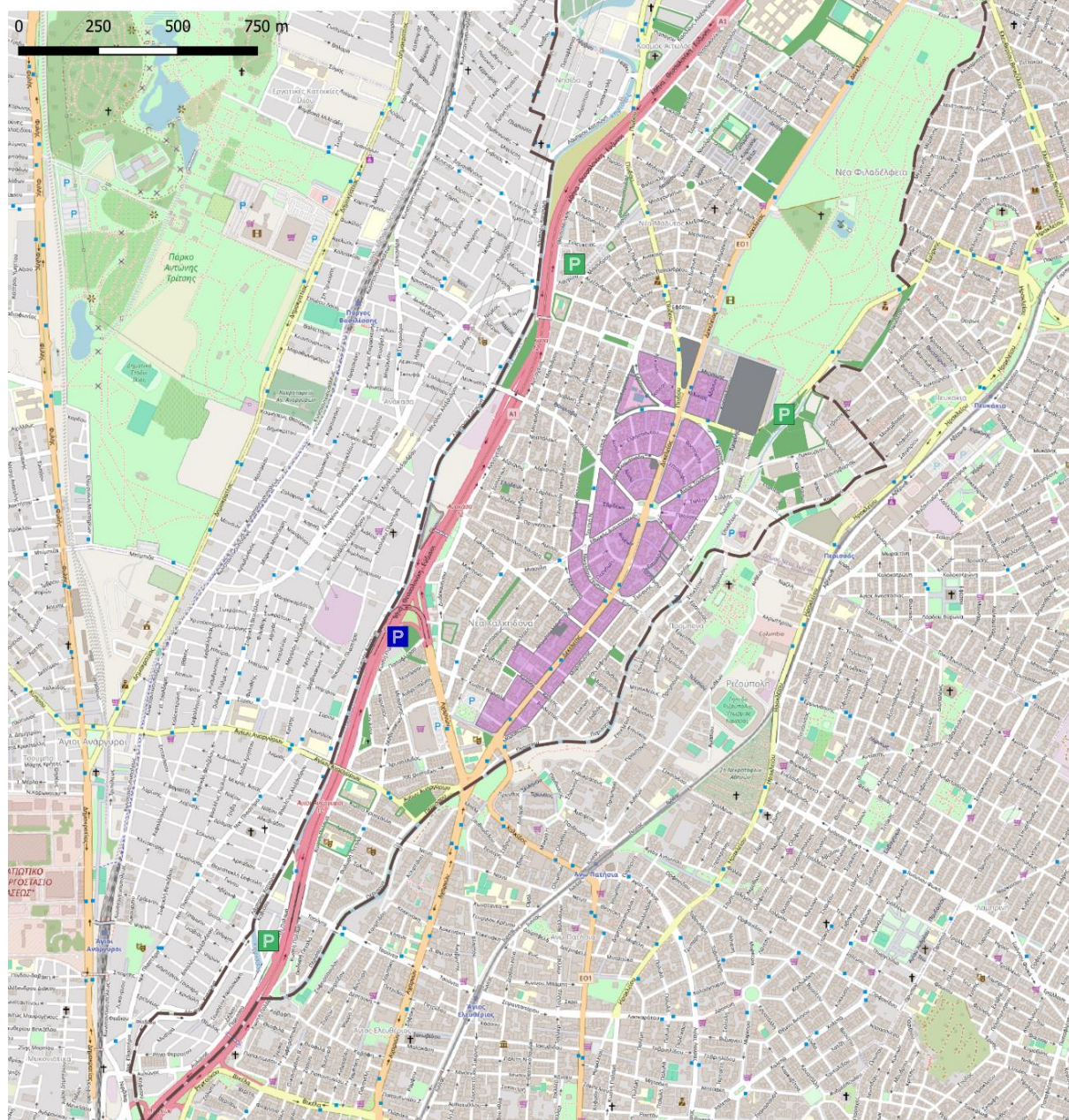
Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης [6]

- P Εντός Πόλης [4]
- P Περιφερειακή (Park & Ride) [2]
- Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 23: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ριζοσπαστικό-10ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή

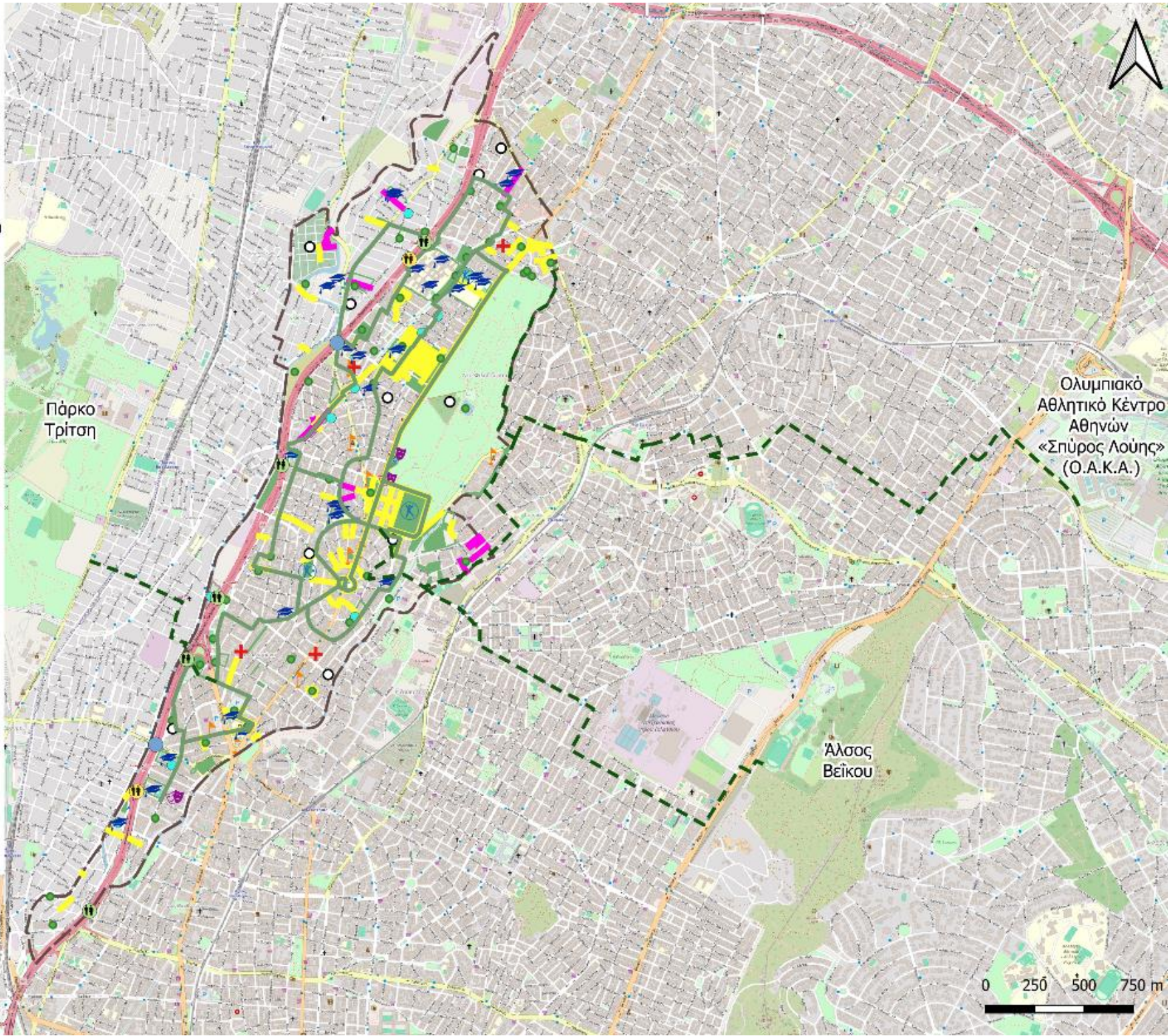
Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



0 250 500 750 m

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

-  Μόνο Πεζός
-  Υπόγεια Διάβαση Πεζών
-  Μόνο Αυτοκίνητο
-  Πεζός και Αυτοκίνητο
-  Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
-  Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
-  Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ήπιο Σενάριο

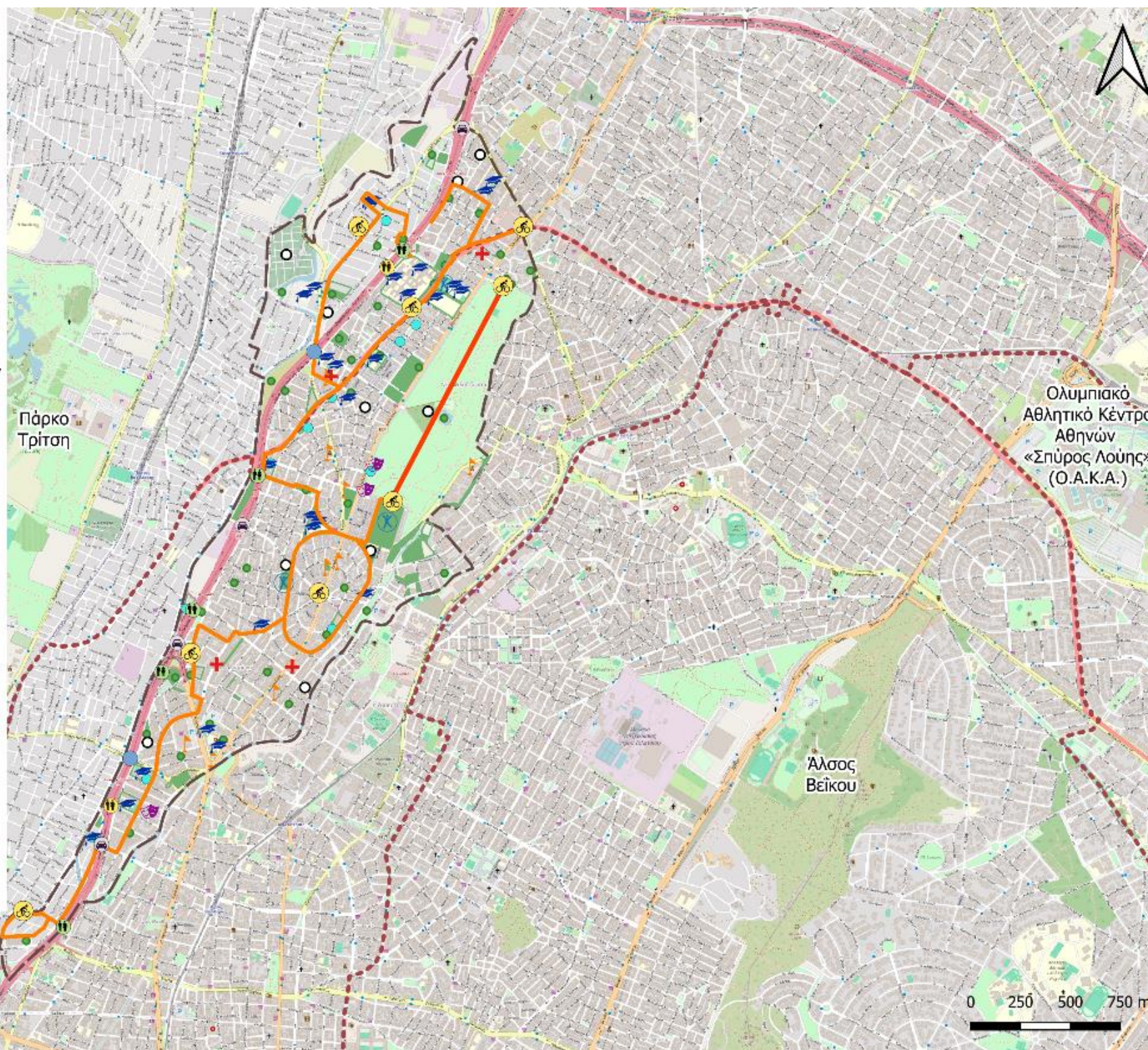
-  Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
-  Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

-  Κοινόχρηστος Χώρος
-  Εκπαιδευτική εγκατάσταση
-  Υπηρεσία
-  Πολιτισμός
-  Υγεία
-  Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
-  Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
-  Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωνικών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- - - Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

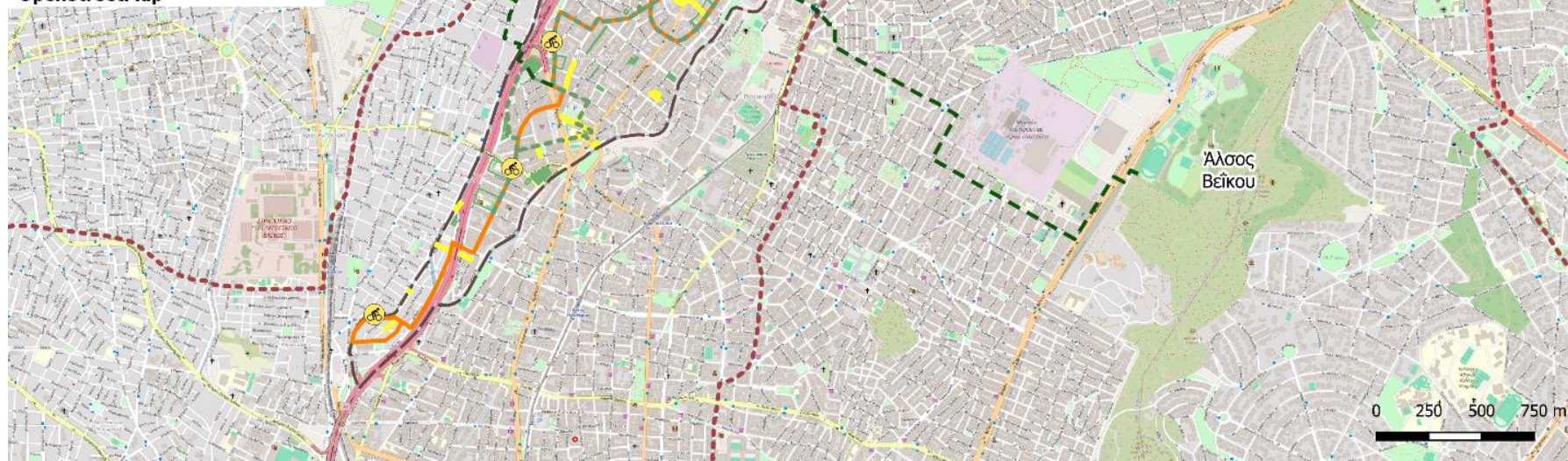
Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Πράσινη Διαδρομή
- 🚲 Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

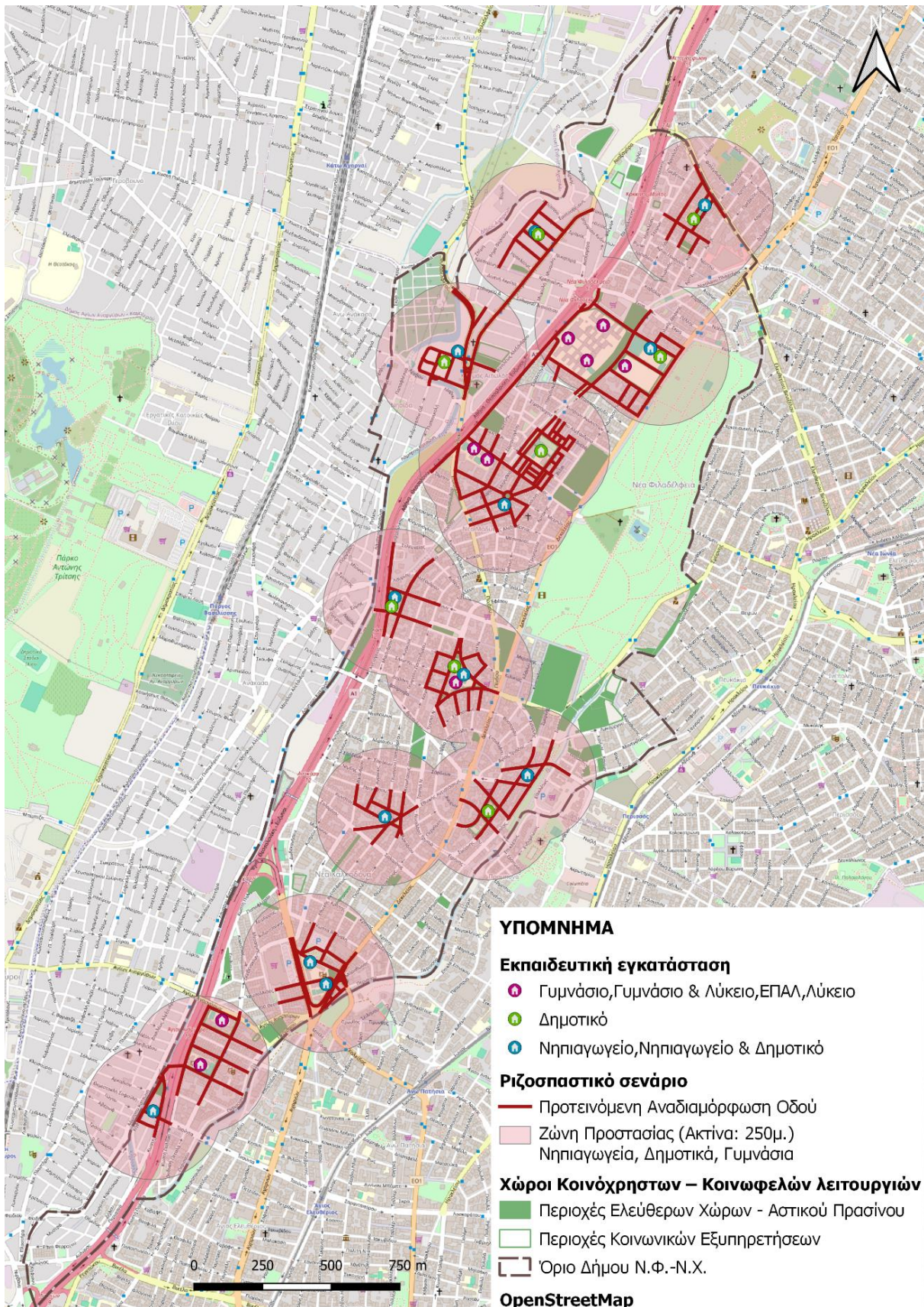
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 24: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) (ριζοσπαστικό-10ετία)



Εικόνα 25: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-10ετία)

Ορίζοντας 15ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:
 - Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών
 - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Αγίων Αναργύρων, Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων, Χαλκίδος, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Ε. Βενιζέλου), Π. Κωνσταντίου (βόρεια Κιουταχείας), Λ. Φιλαδέλφειας, Αναξαγόρα (από Θεσπρωτίας έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων, Αναξαγόρα, Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου (από πάροδο Παπανικολή έως Εφέσου), Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θωδωρή Πεταλά, Αγίων Αναργύρων, Οδυσσέως, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νεϊγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας)
 - Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-). Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Πίνδου (από Εφεσού έως Δεκελείας), Αφών Γεωργιάδη. Τυάνων (από Εφεσού έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
- Πύκνωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 2043,72 στρ. (αύξηση κατά 733,26 στρ.)
 - Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης

- ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Δεκελείας
- ο Περιοχή 11: Σαλαμίνος – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
- ο Περιοχή 12: Σαλαμίνος - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
- ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνος – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
- ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 15: Μαιάνδρου – Βρυούλων – Αντιόχειας – Θεσσαλονίκης – Τυάνων
- ο Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
- ο Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
- ο Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
- ο Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή -
- ο Περιοχή 21: Κρεσταίνης – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταίνης
- ο Περιοχή 23: Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης
- ο Περιοχή 24: Αναξαγόρα - Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Φιλαδέλφειας – Μακεδονομάχων – Παλαιών Πατρών Γερμανού – Ζαΐμη – Ρήγα Φεραίου – Φιλίππου – Ερατοσθένους – Κίρκης – Καϊτατζόγλου Σ.
- ο Περιοχή 25: Λέσβου – Υψηλάντου – Λ. Κατσώνη – Παρθενώνος – Παπαφλέσσα – Ταμπάζη – Μπουμπουλίνας
- ο Περιοχή 26: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας
- ο Περιοχή 27: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Αναγεννήσεως – Δεκελείας
- ο Περιοχή 28: Δεκελείας – Ε. Βενιζέλου – Χίου
- ο Περιοχή 29: Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Κιουτάχειας – Παραδείσου
- ο Περιοχή 30: Λυκούργου – Μαραθώνος - Τρικόλων – Λεύκης – Κηφισού – Παπαναστασίου Αλέξανδρου – Ιωνίας
- ο Περιοχή 31: Παπαναστασίου Αλέξανδρου – Επικλέους – ρέμα Ποδονίφτη
- ο Περιοχή 32: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνος – Αγίας Ευφημίας – Σαλαμίνος – Δεκελείας – Χαλκίδος - Περισσού
- ο Περιοχή 33: Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Περισσού
- ο Περιοχή 34: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- ο Περιοχή 35: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
- ο Περιοχή 36: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θωδωρή Πεταλά

- Περιοχή 37: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- Περιοχή 38: Τσουντά – Περισσού – Κ. Παλαμά
- Περιοχή 39: Κ. Παλαμά – Κηφισού
- Περιοχή 40: Σπύρου Σκλαβενίτη – Περισσού – Αυλώνος – Λ. Κατσώνη
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 15, αύξηση κατά 4
 - Θέση 1: Σάρδεων, Προύσης & Λ. Δεκελείας (κεντρική πλατεία)
 - Θέση 2: Λ. Δεκελείας, Εφέσου, Φώκων & Πίνδου
 - Θέση 3: Καισαρίας, Τρυπιά & Αίνου
 - Θέση 4: Τρυπιά, Πριγκήπου & Εθν. Αντιστάσεως
 - Θέση 5: Μιαούλη & Σαλαμίνας
 - Θέση 6: Αγίων Αναργύρων, Αχαρνών & Περισσού
 - Θέση 7: Αναξαγόρα, Ζακύνθου & Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Θέση 8: Αχαρνών, Στρ. Μακρυγιάννη & Δερβενακίων
 - Θέση 9: Σύλλης & Σμύρνης
 - Θέση 10: Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Φιλαδέλφειας, πάροδος Παπανικολή & Πίνδου
 - Θέση 11: Ειρήνης & Σμύρνης
 - Θέση 12: Τυάνων, Αφών Γεωργιάδη & Πινδου
 - Θέση 13: Αγίων Αναργύρων & Οδυσσέως
 - Θέση 14: Αναξαγόρα, Μαρμάρων, Αναγεννήσεως & Ε.Ο. (Αθήνα – Θεσσαλονίκη)
 - Θέση 15: Λ. Δεκελείας & Ελευθερίου Βενιζέλου
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη
- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 425,09 στρ., Αύξηση κατά: 114,59στρ.
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων

- Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
- Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
- Περιοχή 9: Εφέσου – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
- Περιοχή 10: Πίνδου – Εφέσου - Μουδανίων
- Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
- Περιοχή 12: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
- Περιοχή 13: Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Γ. Παπανδρέου - Δαβάκη
- Περιοχή 14: Δαβάκη - Γ. Παπανδρέου – Βρυούλων - Ν. Τρυπιά
- Περιοχή 15: Βρυούλων - Ν. Τρυπιά – Σάρδεων - Γ. Παπανδρέου
- Περιοχή 16: Σάρδεων - Γ. Παπανδρέου – Αμισού – Ν. Τρυπιά
- Περιοχή 17: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας
- Περιοχή 18: Σαλαμίνος – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους
- Περιοχή 19: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
- Περιοχή 20: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισσού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης
- Περιοχή 21: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνος
- Περιοχή 22: Σαλαμίνος - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας
- Περιοχή 23: Ειρήνης - Σμύρνης – Φαναρίου – ρέμα Ποδονίφτη
- Περιοχή 24: Σμύρνης – Φαναρίου – Ιωνίας - Σύλλης
- Περιοχή 25: Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας - Φωκών
- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 18,73 km (αύξηση κατά 4,45km)
 - Διαδρομή 1: Ρήγα Φερραίου – Γεωργίου Καραισκάκη – Κηφισού – Ανδρέα Κάλβου – Κ. Παλαμά – Θεοτοκοπούλου – Θωδωρή Πεταλά
 - Παρακλάδι α: Δερβενακίων – Μιχάλη Καραόλη – Σουλίου – Κ. Παλαμά
 - Παρακλάδι β: Χρυσσαλίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Θεμιστοκλέους / Αγίας Ευφημίας - Ειρήνης
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: Κ. Παλαμά έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνος – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φωκών – Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι περίξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία»
 - Διαδρομή 3: Μαιάνδρου – Ανδριανού – Ιωαννίνων – Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά – Ειρήνης – Σμύρνης – Προύσης – Ιωνίας – Λυκούργου
 - Παρακλάδι α: Σμύρνης – πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας
 - Παρακλάδι β: Αγίας Τριάδος – Μυριοφύτου - Χατζηγεωργίου

- Διαδρομή 4: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα
- Διαδρομή 5: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Φωκών) – πεζόδρομοι Ρόδου – πεζόδρομοι Πλατείας προσκόπων – Χίου – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταινής – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Πάροδος Παπανικολή – Παπανικολή – Ανδρούτσου – Λέσβου – Παπαφλέσσα
- Διαδρομή 6: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Πίνδου
 - Παρακλάδι β: Θεσσαλονίκης – Τράδως – πάροδος Τράδως – Κυκλάδων – Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης
- Επέκταση Δικτύου Κίνησης Ποδηλάτου, Μήκος: 14,61 km, αύξηση κατά 3,01 km
 - Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραισκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισοῦ – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θοδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης – Αγίας Τριάδος
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Αγίας Ευφημίας – Ειρήνης – Σμύρνης – Φωκών – Ν. Τρυπιά – Βρυούλων – Σάρδεων – Προύσης
 - Διαδρομή 3: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Μήδειας – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
 - Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου – Μαρμαρά
 - Παρακλάδι α: Τρωάδος – Θεσσαλονίκης
 - Παρακλάδι β: Ν. Πλαστήρα – Σκρα – Χίου – Ρόδου – Νάξου – Λ. Δεκελείας – Ατρέως (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
 - Διαδρομή 5: Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Κασσάνδρας – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 13, αύξηση κατά 3
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 30,56 km, αύξηση κατά 9,54 km
- Πύκνωση περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2795,98 στρ. (αύξηση κατά 122,28 στρ.)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

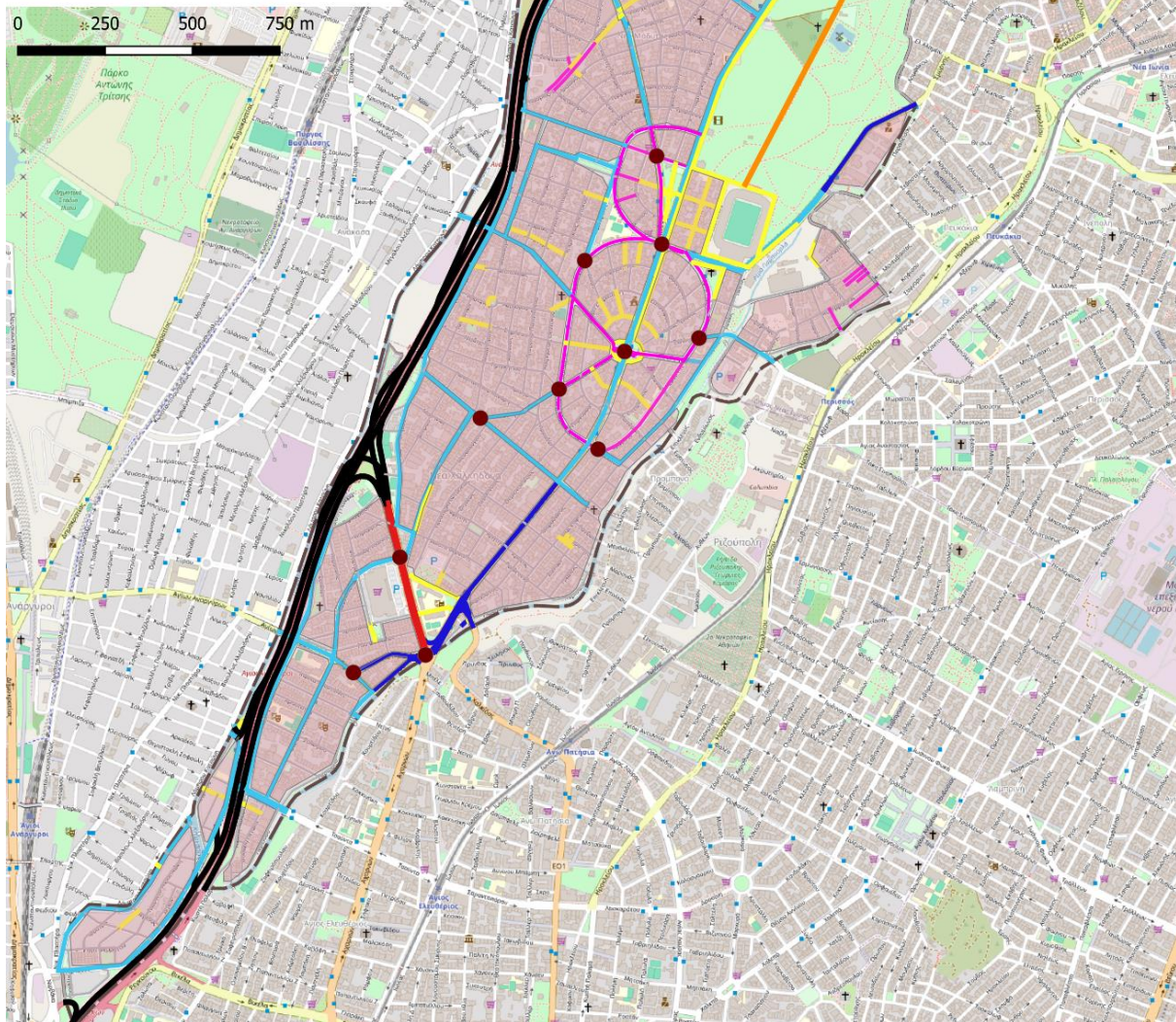
Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [15]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 26: Προτεινόμενη ιεράρχηση, κόμβοι προς αναδιαμόρφωση και περιοχές ήπιας κυκλοφορίας (ριζοσπαστικό-15ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

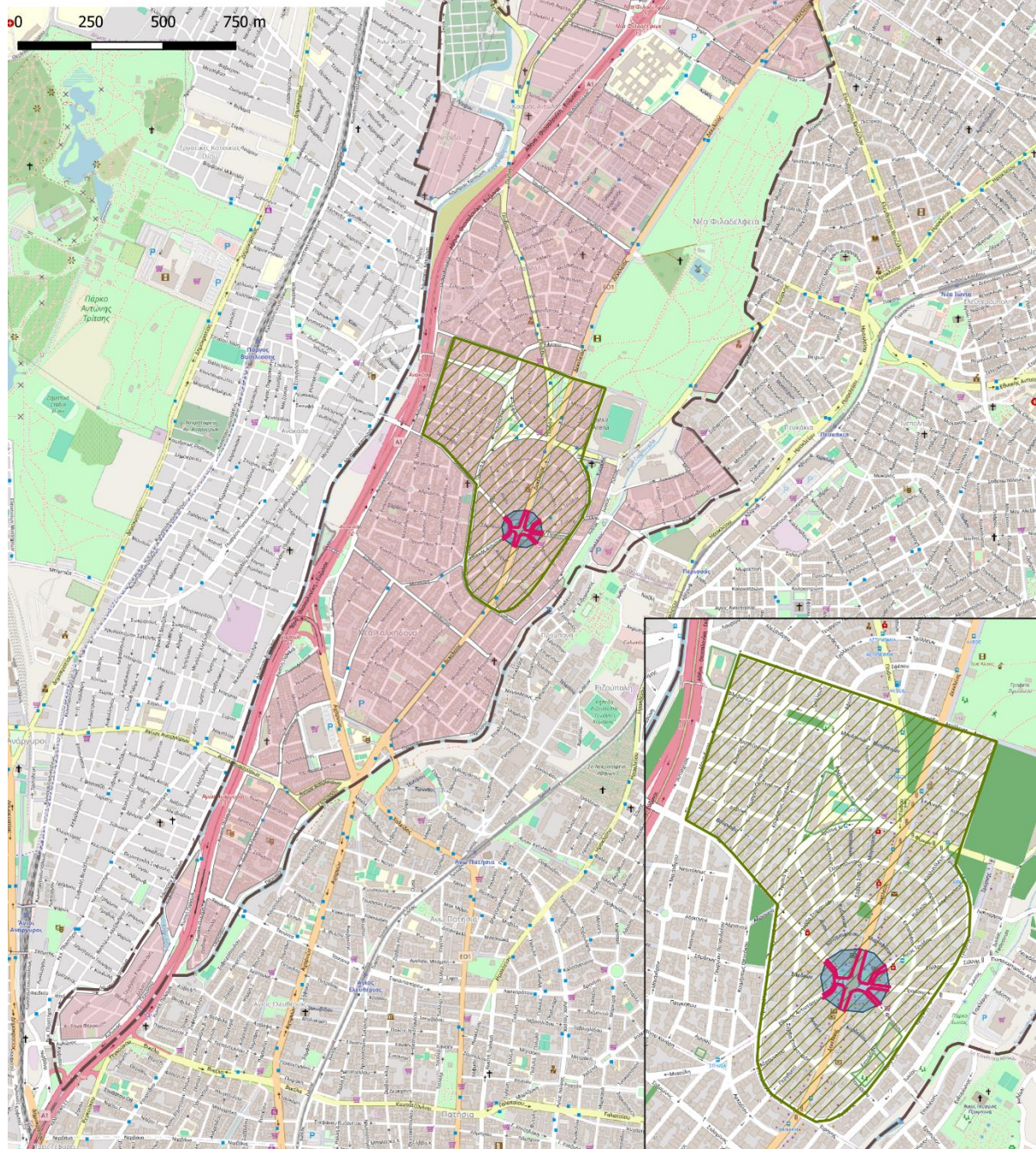
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)

Ριζοσπαστικό Σενάριο

- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 27: Περιοχές προστασίας (ήπιας κυκλοφορίας και προστασίας κέντρου) (ριζοσπαστικό-15ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

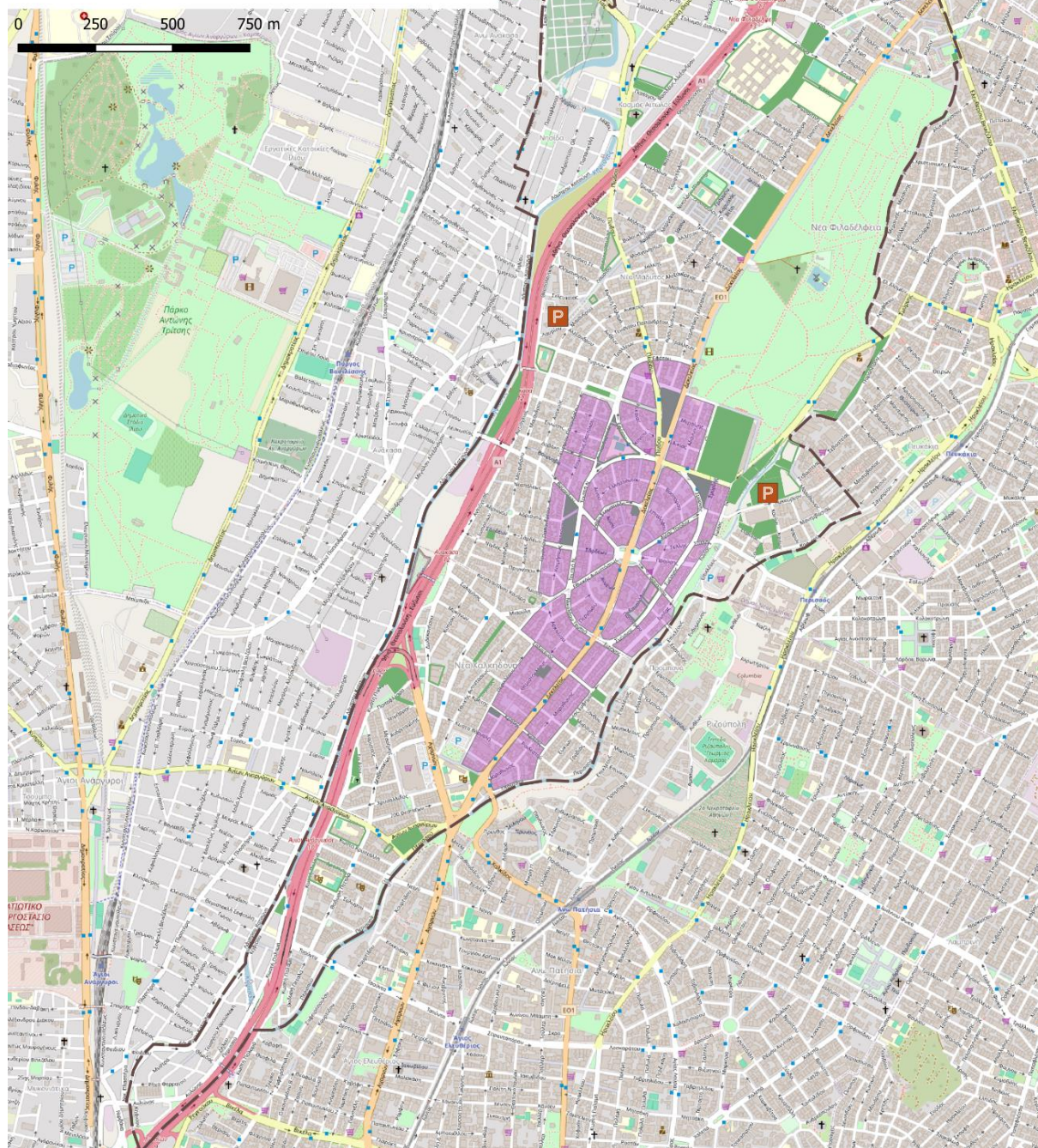
Στάθμευση

-  Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης
-  Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 28: Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, περιμετρικοί και αστικοί χώροι στάθμευσης (ριζοσπαστικό-15ετία)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

-  Μόνο Πεζός
-  Υπόγεια Διάβαση Πεζών
-  Πεζός και Αυτοκίνητο
-  Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
-  Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
-  Πεζόδρομος

Ριζοσπαστικό Σενάριο

-  Πράσινη Διαδρομή

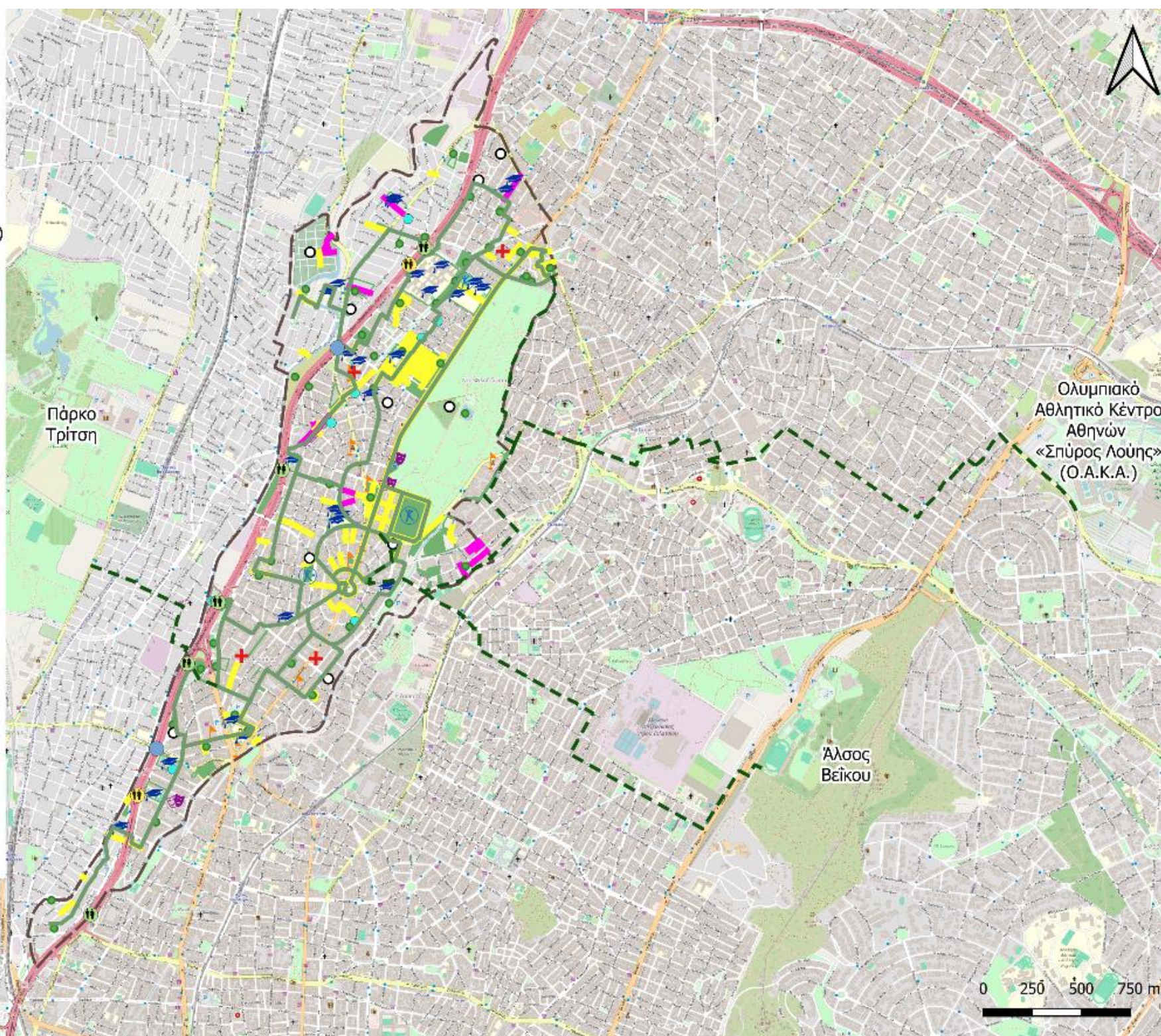
Σημεία Ενδιαφέροντος

-  Κοινόχρηστος Χώρος
-  Εκπαιδευτική εγκατάσταση
-  Υπηρεσία
-  Πολιτισμός
-  Υγεία
-  Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
-  Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
-  Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Μόνο Αυτοκίνητο
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ριζοσπαστικό Σενάριο

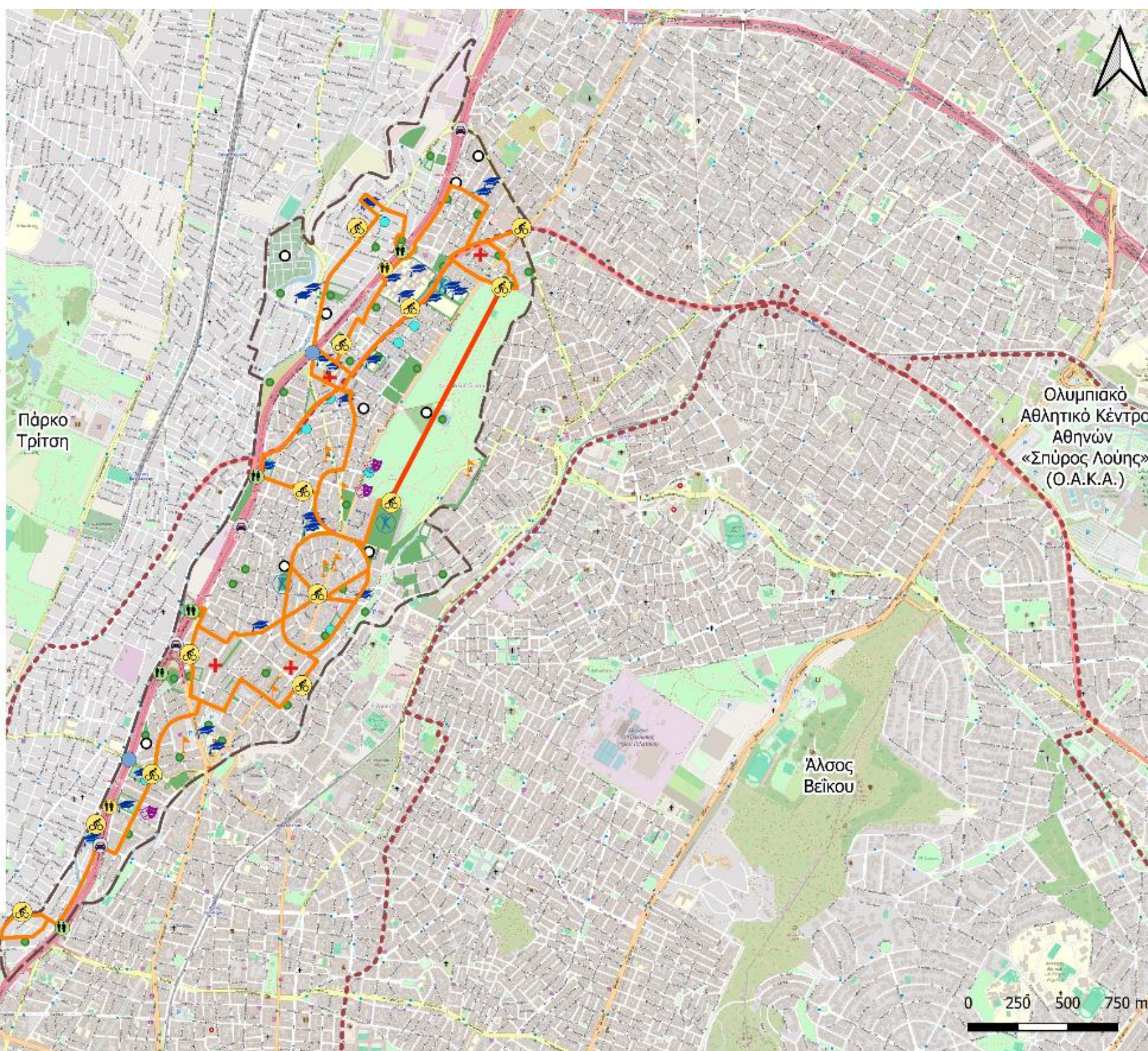
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- - - Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος

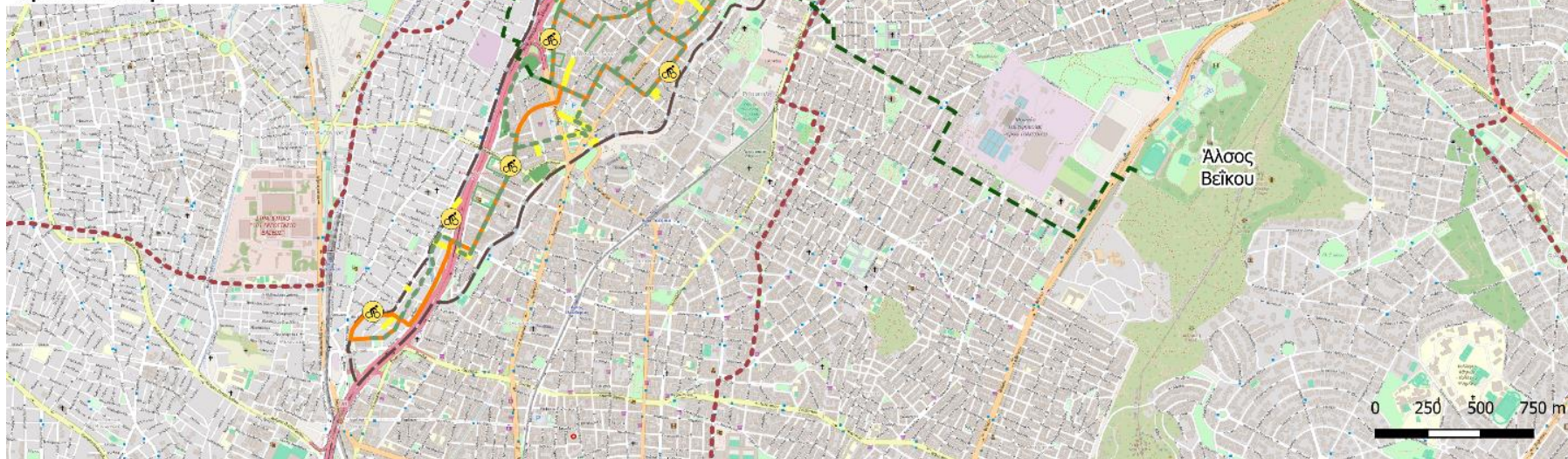
Ριζοσπαστικό Σενάριο

- - - Πράσινη Διαδρομή
- 🚲 Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

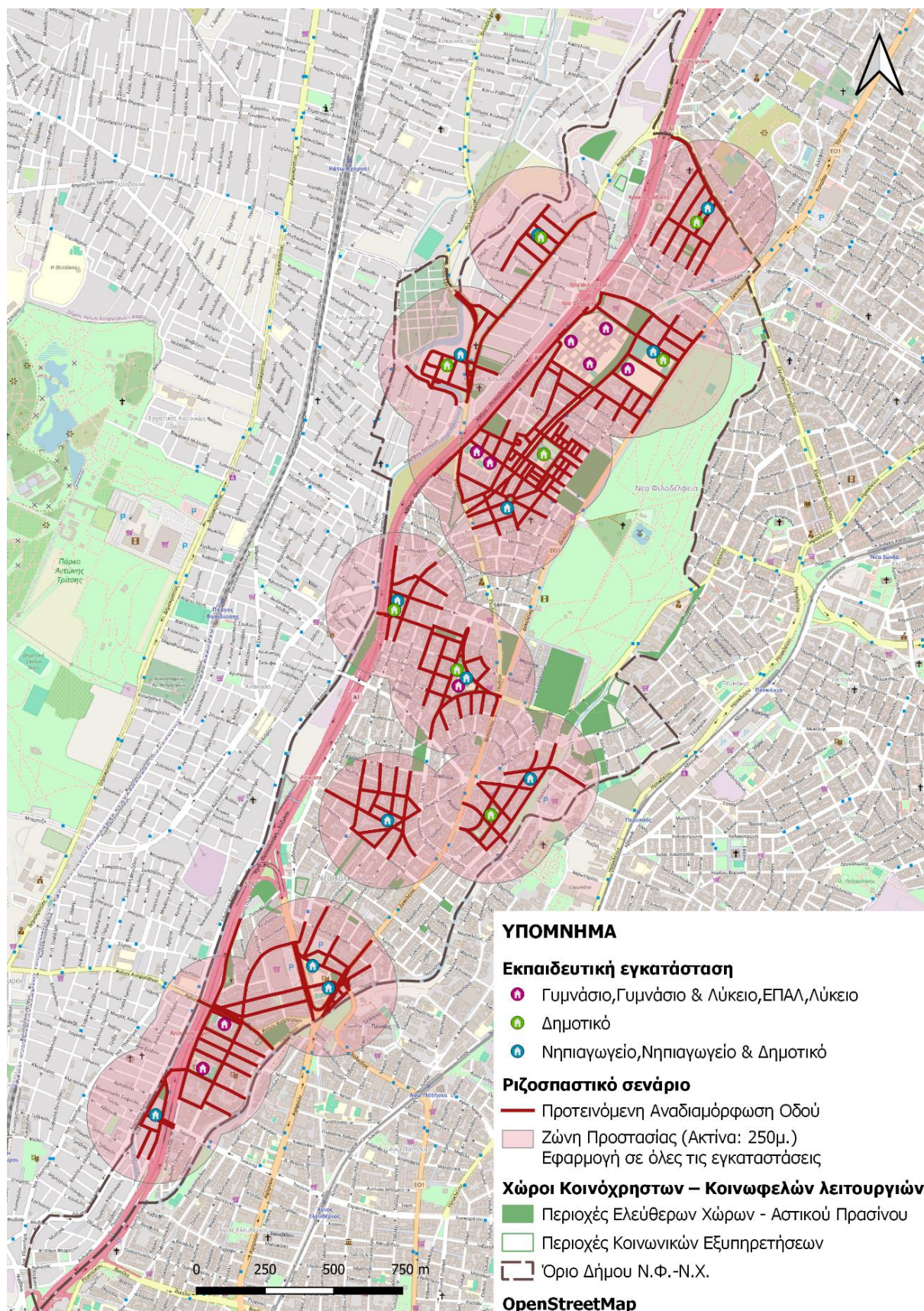
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωνικών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 29: Προτεινόμενο δίκτυο ενεργών μετακινήσεων και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) (ριζοσπαστικό-15ετία)



Εικόνα 30: Προτεινόμενες οδοί για παρεμβάσεις και ρυθμίσεις με σκοπό την προστασία εκπαιδευτικών συγκροτημάτων (ριζοσπαστικό-15ετία)

6. Διεξαγωγή 2ης Διαβούλευσης

Την Τετάρτη στις 10 Απριλίου 2024 και ώρα 18:00 πραγματοποιήθηκε δια ζώσης η δεύτερη διαβούλευση για το Σχέδιο Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας. Σκοπός της διαβούλευσης είναι η ενημέρωση των κατοίκων και των φορέων για το προτεινόμενο όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τα προτεινόμενα εναλλακτικά σενάρια. Στη διαβούλευση συμμετείχαν εκπρόσωποι της δημοτικής αρχής, εκπρόσωποι φορέων και δημότες. Από τους φορείς συμμετείχαν εκπρόσωποι από την Ελληνικό Μετρό Α.Ε. και την ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Η διαβούλευση ξεκίνησε με τον χαιρετισμό του Δημάρχου ο οποίος ευχαρίστησε τη συμμετοχή τους συμμετέχοντες και τόνισε ότι η διαβούλευση είναι κάτι πολύ περισσότερο από μια ανταλλαγή απόψεων. Αφορά όλους ακόμα και τους κατοίκους του πιο απομακρυσμένου σημείου του Δήμου. Αποτελεί υποχρέωση για την κλιματική αλλαγή και πράξη αλληλεγγύης. Στο πλαίσιο της διαβούλευσης θα καταγραφούν ως δημοτική αρχή όλες οι απόψεις.

Τον λόγο πήρε ο κ. Θάνος Βλαστός, Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π. από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας στη Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών και Μηχανικών Γεωπληροφορικής, ο οποίος ενημέρωσε τους παρευρισκόμενους ότι πλέον η κλιματική αλλαγή έχει έρθει και τα φαινόμενα σε όλο τον κόσμο αποδεικνύουν ότι ο πλανήτης μας έχει πλημμυρίσει από εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα. Στην παρούσα συνάντηση θα γίνει λόγος για τις εκπομπές που παράγονται από την κυκλοφορία καθώς αυτό είναι το αντικείμενο του ΣΒΑΚ. Πρέπει λοιπόν να μειωθούν τα αυτοκίνητα καθώς το νόημα δεν είναι να τα αντικαταστήσουμε τα ηλεκτρικά οχήματα. Τόσο τα συμβατά Ι.Χ. όσο και τα ηλεκτρικά καταλαμβάνουν τον ίδιο χώρο για στάθμευση, η οποία είναι ένα από τα βασικά θέματα της πόλης. Η Ευρώπη ήδη ξέρει τρόπους για να περιορίσει τα Ι.Χ. και αυτοί δεν είναι άλλοι από το ποδήλατο, τη δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα. Δεν υπάρχει άπλετος διαθέσιμος δημόσιος χώρος λόγω της ιστορίας της Ευρώπης αλλά και εκεί που υπάρχει, όπως στην Αμερική, έχουν αρχίσει να περιορίζουν τα πλάτη οδοστρώματος με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων. Στην Ελλάδα μόνο οι νέοι μπορούν να περπατήσουν για να αποφεύγουν τα εμπόδια επί των πεζοδρομίων με αποτέλεσμα ηλικιωμένοι, άτομα με περιορισμένη κινητικότητα και ευάλωτες κοινωνικές ομάδες δεν μπορούν να περπατήσουν. Ουσιαστικά έχει χαθεί πλέον η ευχαρίστηση του περπατήματος. Αυτή η μη ευχαρίστηση των πραγμάτων υπάρχει στην κοινωνία σε όλες τις εκφάνσεις και διατυπώνεται μέσα από την εγκληματικότητα και τα τροχαία συμβάντα. Πλέον η κοινωνία εκπαιδεύεται μέσω της βίας. Δεν έχουμε πόλεις κοινωνικά συμπαγείς. Ένα άλλο θέμα που απασχολεί την κοινωνία είναι η στάθμευση. Δεν γίνεται όμως ο καθένας να παρκάρει όπου θέλει. Πρέπει να γίνουν ανατροπές και να γίνει αλλαγή της νοοτροπίας. Το ΣΒΑΚ δίνει κατευθύνσεις όχι μελέτες εφαρμογής και έργα. Οι κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ αφορούν τους πεζούς, τα ποδήλατα, την οδική ασφάλεια, τη δημόσια συγκοινωνία, τον συμμετοχικό σχεδιασμό, τη στάθμευση, τις εμπορευματικές μεταφορές, τη δημόσια υγεία και την προσβασιμότητα. Είναι κρίμα το 2024 να ασχολούμαστε ακόμα με τις υποδομές των πεζοδρομίων. Στο Δήμο Αθηναίων, μέσα από ένα ερευνητικό πρόγραμμα, το 75% του δικτύου των

πεζοδρομίων είναι εκτός προδιαγραφών. Είναι ανάγκη πλέον, όπως το ξέρει και η Ευρώπη, να αλλάξει πλέον το μεταφορικό σύστημα και ένα σημαντικό στοιχείο για να επιτευχθεί είναι η μελέτη και η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, όπως θα παρουσιαστεί στη συνέχεια.

Τον λόγο πήρε η κα. Κουρμπά Ευθυμία, Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π. η οποία παρουσίασε το όραμα, τις προτεραιότητες, τους στόχους και τα εναλλακτικά σενάρια που προτείνει το ΣΒΑΚ του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος. Αρχικά αναφέρθηκαν οι συνιστώσες του οράματος για τη Νέα Φιλαδέλφεια – Νέας Χαλκηδόνος οι οποίες στηρίζονται στους πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης. Για την επίτευξη του οράματος έχουν δημιουργηθεί 11 προτεραιότητες οι οποίες αναφέρονται σε όλες τις συνιστώσες του ΣΒΑΚ. Για την υλοποίηση των προτεραιοτήτων και κατά επέκταση του οράματος, δημιουργήθηκαν στόχοι, για κάθε μια προτεραιότητα οι οποίοι θα πρέπει να επιτευχθούν σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας. Στη συνέχεια παρουσιάστηκαν τα εναλλακτικά σενάρια του ΣΒΑΚ για το Δήμο. Δομήθηκαν τρία σενάρια τα οποία είναι το μηδενικό, το ήπιο και το ριζοσπαστικό σενάριο. Το μηδενικό σενάριο είναι το σενάριο στο οποίο πραγματοποιούνται μόνο τα έργα που έχει προγραμματίσει ο Δήμος. Το ήπιο σενάριο πέραν των προγραμματισμένων έργων, προτείνει μια σειρά από παρεμβάσεις οι οποίες μεταξύ άλλων αφορούν τις ενεργές μετακινήσεις - ήτοι ποδήλατο και περπάτημα, τη στάθμευση, την κυκλοφοριακή οργάνωση, την οδική ασφάλεια, τις μεταφορές και την προστασία σχολείων. Το ριζοσπαστικό σενάριο διαφέρει από το ήπιο ως προς την ένταση των παρεμβάσεων όπως φάνηκε από τους χάρτες που παρουσιάστηκαν σε ορίζοντα 15ετίας στα δύο σενάρια.

Στη συνέχεια ο κ. Καρολεμέας Χρήστος, Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος ανέφερε ότι όσα παρουσιάστηκαν έχουν προκύψει από τα αποτελέσματα της υφιστάμενης κατάστασης και είχαν παρουσιαστεί στην προηγούμενη διαβούλευση. Έχουν πραγματοποιηθεί επιτόπιες έρευνες σε επιλεγμένες οδούς του Δήμου και έγιναν και απογραφές στάθμευσης. Επίσης μετρήθηκαν διασταυρώσεις στις πρωινές και απογευματινές αιχμές. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνος είναι η περιοχή του ιστορικού κέντρου η οποία διέπεται από ειδικές διατάξεις. Ως προς τα τροχαία συμβάντα, από δεδομένα που παρείχε η Τροχαία, ανέδειξαν ότι κατά μέσο όρο καταγράφονται 66,6 τροχαία συμβάντα με παθόντες ανά έτος. Στο σύνολο, τα 5 από τα 333 συμβάντα (1,5%) είναι θανατηφόρα και τα 8 (2,4%) με σοβαρούς τραυματισμούς. Το 2020 καταγράφηκαν τα λιγότερα τροχαία συμβάντα (55) ενώ δεν παρατηρήθηκε εποχικότητα. Τέλος είναι σημαντικό να τονιστεί ότι αποτελεί σημαντική ευκαιρία για το Δήμο η επέκταση του μετρώ και ειδικότερα της γραμμής 4 του μετρώ η οποία θα λειτουργήσει εντός του Δήμου σε χρονικό ορίζοντα 15ετίας.

Ο κ. Βλαστός προσέθεσε ότι θα πρέπει να ασκηθούν μέτρα περιορισμού. Ο περιορισμός όμως αυτός δεν θα αποτελέσει έκπτωση στην ποιότητα ζωής των κατοίκων αλλά αντίθετα θα βελτιώσει τις συνθήκες. Είναι ζήτημα δημοκρατίας και αξιοπρέπειας. Δεν υπάρχει ΣΒΑΚ χωρίς να έχει προτείνει μείωση των θέσεων στάθμευσης και μείωση της ταχύτητας.

Στη συνέχεια δόθηκε χρόνος για να μιλήσουν οι φορείς και οι πολίτες σχετικά με τα όσα ακούστηκαν. Ο λόγος δόθηκε στην εκπρόσωπο της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. η οποία ανέφερε ότι η επέκταση της γραμμής 4 του μετρό προς Πετρούπολη διαπερνά τον Δήμο της Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ωστόσο ο βαθμός ωρίμανσης του συγκεκριμένου έργου είναι χαμηλός. Επίσης μελετάται η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό στο Ίλιον και αναμένεται η δημοπράτηση έως τέλος του χρόνου. Ο σταθμός στο Ίλιον θα χρησιμοποιείται για μετεπιβίβαση της γραμμής 2 με τη γραμμή 4 δίνοντας την ευκαιρία διασύνδεσης του Δήμου με τα δυτικά προάστια. Σε 15 χρόνια ο Δήμος θα μπορούσε να δει τη γραμμή 4 και ο Δήμος. Η πρώτη χωροθέτηση του σταθμού της γραμμής 4 του μετρό είναι στο μνημείο μικρασιατών. Επίσης ενημέρωσε τους συμμετέχοντες ότι το ΣΒΑΚ της Περιφέρειας είναι υπό εξέλιξη. Τα έργα του μετρό είναι μητροπολιτικής σημασίας καθώς δίνει δυνατότητες για μετεπιβιβάσεις με άλλες γραμμές ενώ τόνισε ότι το λεωφορείο θα πρέπει να λειτουργεί συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά.

Στη συνέχεια ο εκπρόσωπος της ΣΤΑΣΥ κ. Κρέλιος, ανέφερε τη θετική σου άποψη για το ΣΒΑΚ και τη θερμή υποστήριξή του σε όλη τη διαδικασία.

Η διαβούλευση συνεχίστηκε με τους πολίτες να τοποθετούνται επί των προαναφερθέντων. Αρχικά ένας πολίτης ρώτησε αν το ΣΒΑΚ είναι δεσμευτικό για όλες τις υπόλοιπες δημοτικές αρχές, αν έχουν χρησιμοποιηθεί μετρήσιμα στοιχεία στην πρόταση για την ελεγχόμενη στάθμευση του κέντρου ή όταν λειτουργεί το γήπεδο ώστε να είναι εφαρμόσιμα και ποια είναι η χωροθέτηση του σταθμού της γραμμής 4 του μετρό.

Ο κ. Καρολεμέας απάντησε ότι το ΣΒΑΚ θα πρέπει να εγκριθεί από το Δ.Σ. και μετά θεσμοθετείται μέσω ΦΕΚ το οποίο δεσμεύει τις κατευθύνσεις. Επίσης επισήμανε ότι έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις απογραφής στάθμευσης και κυκλοφοριακών μετρήσεων αλλά σίγουρα απαιτείται μια κυκλοφοριακή μελέτη η οποία θα αποτυπώσει τα προβλήματα πιο ειδικά και μια μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης. Ο κ. Βλαστός ανέφερε ότι δεν είστε μόνοι. Όλοι οι Δήμοι έχουν εκπονήσει ΣΒΑΚ και έχουν δεσμευτεί για τις κατευθύνσεις. Ως προς τα μετρήσιμα στοιχεία αναρωτήθηκε τι πρέπει να μετράμε. Κάθε χρόνο αυξάνονται τα οχήματα. Δεν θα είναι όλοι ευχαριστημένοι από τις αλλαγές. Αυτό όμως που θα πρέπει να μετρηθεί είναι οι ανάγκες όλων, Στην Ελβετία πλέον δίνεται μια θέση στάθμευσης ανά διαμέρισμα. Μια άλλη μορφή, αυτή του διαμοιρασμού, έχει κάνει την εμφάνισή της σε πόλεις της Ευρώπης, γνωστή και ως car-sharing. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες χρηματοδοτούν μελέτες για αναπλάσεις. Με άλλα λόγια δεν γίνεται να ζούμε με τους κανόνες που ζούσαμε. Η εποχή προϋποθέτει νέους κανόνες και πολίτες που γνωρίζουν.

Η εκπρόσωπος της ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. κα Αναστασάκη επισήμανε ότι η μέχρι τώρα μελέτες έχουν δείξει ότι ο νέος σταθμός θα εγκατασταθεί στο μνημείο μικρασιατών. Ωστόσο αναμένεται να πραγματοποιηθούν οι γεωλογικές μελέτες οι οποίες σε μερικές περιπτώσεις μπορούν να προτείνουν αλλαγές. Προς το παρόν φαίνεται ελκυστική η θέση τόσο οριζοντιογραφικά όσο και μηκοτομικά.

Ο Δήμαρχος ρώτησε αν υπάρχει εναλλακτική λύση αλλά η κα Αναστασάκη απάντησε ότι θα εξεταστεί σε δεύτερη φάση καθώς εξαρτάται από το είδος του προβλήματος που μπορεί να προκύψει. Οι σταθμοί στο Ίλιον θα υλοποιηθούν πιο γρήγορα λόγω και του κόστους. Στην ερώτηση αν θα μπορούσε να δοθεί ένας χρονικός ορίζοντας, η κα. Αναστασάκη απάντησε ότι θα πρέπει πρώτα να ξεκαθαριστεί η εικόνα.

Ο κ. Βλαστός τόνισε ότι το παράδειγμα των σταθμών μετρό δεν είναι καλό γιατί δεν ήμασταν έτοιμοι να φτιάξουμε το περιβάλλον. Υπάρχει πρόβλημα προσπέλασης των χώρων.

Ένας άλλος πολίτης υπογράμμισε ότι δεν υπάρχει διαφωνία επί των αρχών καθώς είναι σημαντικό να υπάρχει ΣΒΑΚ. Δεν έχει να κάνει αν είναι σωστή στρατηγική γιατί σαφώς και είναι αλλά το θέμα είναι κατά πόσο εφικτό είναι να υλοποιηθούν; Δεν υπάρχει κυκλοφοριακή μελέτη και για αυτό τον λόγο έπρεπε να μιλάμε για μετρήσιμα στοιχεία. Ένα νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο θα μπορούσε να είναι μια βάση καθώς υπάρχει μια αδυναμία τρόπου σύνδεσης από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στον υλοποιήσιμο. Υπάρχει ανάγκη για κάτι υλοποιήσιμο. Ένα παράδειγμα είναι κατά πόσο εφικτός είναι ο στόχος για την δημιουργία προσβάσιμων πεζοδρομίων στο 65% του οδικού δικτύου σε ορίζοντα 15ετίας.

Ο κ. Καρολεμέας απάντησε ότι είναι σημαντικό να γίνει μια μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης. Δεν μπορούμε να διώξουμε το αυτοκίνητο αλλά μπορούμε να δώσουμε κίνητρα για αντάλλαγμα. Ο κ. Βλαστός προσέθεσε ότι πρέπει να λάβουμε υπόψη τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τις χρήσεις γης ενώ ο κ. Καρολεμέας επισήμανε ότι η Αποκεντρωμένη δεν θα δεχθεί πολύ ριζοσπαστικά μέτρα.

Ο ίδιος πολίτης ρώτησε και για το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων καθώς δεν ήταν κατανοητές οι αξονικές συνδέσεις.

Στη συνέχεια πολίτης απηύθυνε τον λόγο στη δημοτική αρχή για το αν υπάρχει πολιτική βούληση για την αντιμετώπιση του ζητήματος της στάθμευσης. Ο συγκεκριμένος πολίτης δεν χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο αλλά φοβάται ότι δεν θα εφαρμοστεί κάτι.

Ένας άλλος δημότης ρώτησε τους μελετητές αν λήφθηκε υπόψη το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας, αν έχει ληφθεί υπόψη η επέκταση της γραμμής 6 προς τον προαστιακό, αν υπάρχει μέριμνα για δημιουργία κόμβων σε αυτούς που υπάρχουν προβλήματα και αν εξετάστηκε η Λεωφ. Δεκελείας.

Ο κ. Καρολεμέας ενημέρωσε ότι υπάρχει στον σχεδιασμό του ΟΑΣΑ το MasterPlan το οποίο θα οριστικοποιηθεί μετά από όλα τα ΣΒΑΚ. Για την αναβάθμιση των κόμβων δόθηκε έμφαση σε αυτούς που συμβαίνουν αρκετά τροχαία συμβάντα με βάση τα δεδομένα της Τροχαίας. Θα πρέπει να εκπονηθεί κυκλοφοριακή μελέτη για την ανάπλαση της Λεωφ. Δεκελείας.

Στη συζήτηση αναφέρθηκε αν θα μπορούσε να γίνει ένα τμήμα της Λεωφ. Δεκελείας πεζόδρομος αλλά ο κ. Καρολεμέας απάντησε ότι η Αποκεντρωμένη δεν θα το δεχθεί. Επίσης ρωτήθηκε αν θα μπορούσε να γίνει υπογειοποίηση αλλά αναφέρθηκε ότι η υπογειοποίηση θα δημιουργήσει έναν φραγμό λόγω του ορύγματος. Λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχει ήδη μια υπογειοποίηση, δεν αποτελεί

την βέλτιστη λύση. Ο κ. Βλαστός τόνισε ότι η υπογειοποίηση και η δημιουργία κόμβων είναι μέτρα που βοηθούν την κυκλοφορία και τις ροές. Το ΣΒΑΚ δεν προτείνει οδικά έργα για την καλύτερη κυκλοφορία των Ι.Χ αλλά μέτρα για την αύξηση του χώρου των πεζών. Σχετικά με την απογοήτευση για την πολιτική βούληση ανέφερε ότι μια θετική στάση από όλους θα βοηθήσει να εκπονηθούν οι ιδέες όχι μόνο αυτού αλλά του επόμενου δημάρχου.

Ένας δημότης σχολίασε ότι κατά την ημέρα που διεξάγονται αγώνες θα πρέπει να γίνει ενημέρωση στους φιλάθλους να χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς αντί να έρχονται με τα Ι.Χ. μέσω κοινωνικών δικτύων, ραδιοφώνων και τηλεοράσεων γιατί προκαλούνται σοβαρά προβλήματα στάθμευσης για τους κατοίκους του Δήμου. Εκτός όμως από τη στάθμευση προκαλούνται και προβλήματα στην προσπελασιμότητα των πεζών λόγω της κατάληψης των πεζοδρομίων από Ι.Χ.

Στη συνέχεια, δημότης πήρε τον λόγο και επισήμανε ότι οι αντιρρήσεις που ακούγονται από το σύνολο των πολιτών δεν αφορούν τον σχεδιασμό αλλά τους προβληματισμούς τους για την εφικτότητα των μέτρων. Ειδικότερα ανέφερε κάποιες επισημάνσεις σχετικά με το ότι δεν υπάρχει καμία πρόταση για πεζούς άμεσης υλοποίησης. Οι πεζόδρομοι στην πράξη δεν παραδίδονται στους κατοίκους. Παράδειγμα αποτελεί η Λεωφ. Δεκελείας η οποία έχει καταληφθεί στα ¾ από τραπεζοκαθίσματα. Δεν έχει προταθεί μέτρο σχετικά με την προστασία των πεζοδρόμων. Επίσης τόνισε ότι συλλεκτήρια οδός Σίλλυς είναι συλλεκτήρια οδός από Χρυσοστόμου Σμύρνης έως τον σταθμό του Περισσού και το 1^ο δημοτικό σχολείο. Στην πρόταση συνεχίζεται να είναι συλλεκτήρια οδός. Δυστυχώς οι κεντρικοί άξονες δέχονται μεγάλο φόρτο και οι οδηγοί βρίσκουν λύσεις μέσα στο ιστορικό κέντρο. Επίσης υπάρχει μια παρανόηση σχετικά με τους κόμβους γιατί όταν ακούει ο κόσμος κόμβους το μυαλό τους συνδέεται με κυκλικούς κόμβους οι οποίοι δεν χωράνε στο Δήμο. Για παράδειγμα προτείνεται στο σχεδιασμό αναβάθμιση κόμβου Νικ. Τρυπιά – Εφέσου – Καισάρειας ο οποίος διασχίζεται από τα παιδιά όχι με απόλυτη ασφάλεια αλλά υπάρχουν σημάνσεις κτλ., άρα δεν υπάρχει λόγος για κυκλικό κόμβο.

Σχετικά με την υφιστάμενη υπογειοποίηση αναφέρθηκε ότι δεν θα πρέπει να διακόπτεται η ροή της κυκλοφορίας όπως γίνεται τώρα κατά τις ημέρες αγώνα στις οποίες ο Δ/ντης της Τροχαίας δεν αναλαμβάνει την ευθύνη για την ασφάλεια της υπογειοποίησης και την κλείνει από τις 2 μ.μ. Επίσης ρώτησε τους μελετητές αν οι χώροι που αναφέρονται ως χώροι στάθμευσης εξετάστηκαν ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δηλ. αν είναι δημόσιοι ή ιδιωτικοί όπως για παράδειγμα στην Μπριτάνια.

Ο κ. Καρολεμέας συμμερίστηκε την αγωνία του δημότη σε όλα όσα προανέφερε και επισήμανε ότι όταν προτείνεται ένας κόμβος για αναδιαμόρφωση – που ουσιαστικά πρόκειται για διασταύρωση – δεν σημαίνει απαραίτητα η μετατροπή του σε κυκλικό κόμβο. Το μέτρο αυτό σχετίζεται περισσότερο με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας αναδιαμορφώνοντας κόμβους με στόχο να γίνονται ασφαλέστεροι. Ένας τέτοιος τρόπος είναι με την επέκταση του πεζοδρομίου στη διασταύρωση.

Τον λόγο πήρε ένας πολίτης ο οποίος ρώτησε την μελετητική ομάδα ποιο είναι το νομικό πλαίσιο το οποίο καθιστά έναν δρόμο πεζόδρομο και κατά πόσο νόμιμο είναι τα τραπεζοκαθίσματα να καλύπτουν τον πεζόδρομο και να μην υπάρχει το δικαίωμα στον πεζό και στον δημότη να περπατά.

Ο κ. Βλαστός απάντησε ότι προφανώς είναι παράνομο τα τραπεζοκαθίσματα να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του πεζοδρόμου εφόσον η άδεια του καταστήματος δεν του προβλέπει και πρέπει η δημοτική αρχή να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να αποκατασταθεί η ασφάλεια.

Στο ίδιο πλαίσιο, ένας δημότης τόνισε ότι πέρα από τα τραπεζοκαθίσματα, γενικά το κέντρο διαθέτει απροσπέλαστα πεζοδρόμια. Εμπόδια αποτελεί και η δεντροφύτευση η οποία μειώνει το πλάτος του πεζοδρομίου.

Η κ. Αναστασάκη ευχαρίστησε τον κόσμο για τη συμμετοχή καθώς έπρεπε να αποχωρήσει, τόνισε ότι για να είναι επιτυχημένη η διαβούλευση θα πρέπει να ανέβει το υλικό και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ για να είναι διαθέσιμο ώστε ο κάθε πολίτης να είναι ενήμερος και υπογράμμισε τη σημασία της ύπαρξης μετρήσιμων και εφικτών στόχων στο σχεδιασμό.

Στη συνέχεια ένας πολίτης ανέφερε ότι το μεγαλύτερο θέμα είναι η πολιτική βούληση που ποτέ δεν υπάρχει αλλά και οι πολίτες είναι αδιάφοροι. Θα πρέπει να ενεργοποιηθούν και οι πολίτες ώστε να υπάρχει ένα κοινό όραμα.

Τέλος, επισημάνθηκε ότι υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες από την στιγμή που λειτουργήσει το γήπεδο καθώς ο κόσμος θέλει να πηγαίνει παντού με το αυτοκίνητο. Πρέπει όμως να υπάρχει κοινωνική πολιτική και να βρεθούν λύσεις καθώς δεν υπάρχουν πεζοδρόμια. Σημαντική είναι η ύπαρξη μιας δημοτικής συγκοινωνίας.

Η διαβούλευση έκλεισε με τις ευχαριστίες της μελετητικής ομάδας για τη συμμετοχή των πολιτών και όλων όσων αναφέρθηκαν και τονίστηκε ότι οι απόψεις των πολιτών καταγράφηκαν αλλά καλό θα ήταν να στείλουν τις προτάσεις τους ηλεκτρονικώς.

7. Παρουσίαση καλών πρακτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε περιοχές κατ' αναλογία του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

Στην παρούσα ενότητα γίνεται μια αναλυτική προσέγγιση μέτρων και πολιτικών που έχουν εφαρμοστεί τόσο σε πόλεις και περιοχές του εξωτερικού. Οι θεματικές ενότητες που μελετήθηκαν είναι:

1. Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων
2. Μέτρα ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας
3. Μέτρα διαχείρισης στάθμευσης
4. Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών
5. Μέτρα διαχείρισης βαρέων οχημάτων
6. Δημιουργία SuperBlocks

Μέτρα προώθησης των ενεργών μετακινήσεων

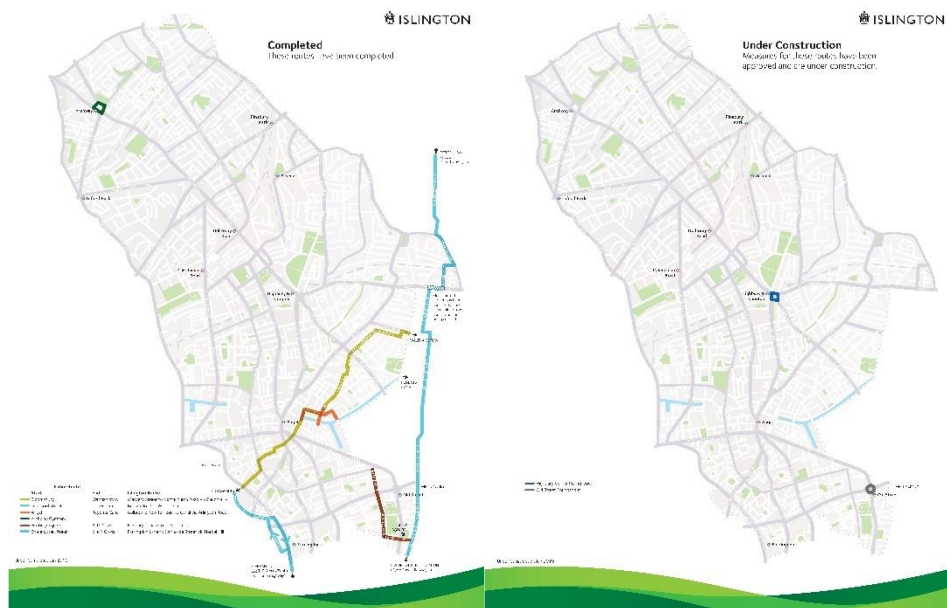
A) Προώθηση του περπατήματος

Islington, Αγγλία

Το Islington αποτελεί έναν από τους κεντρικούς δήμους της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου. Σύμφωνα με στοιχεία του 2015, ο πληθυσμός του δήμου ανέρχεται σε 215,667 κατοίκους. Αναφορικά με τη γεωμορφολογία του, πρόκειται για μια περιοχή χωρίς σημαντικές υψομετρικές αυξομειώσεις γεγονός που ευνοεί το ποδήλατο και την πεζή μετακίνηση.

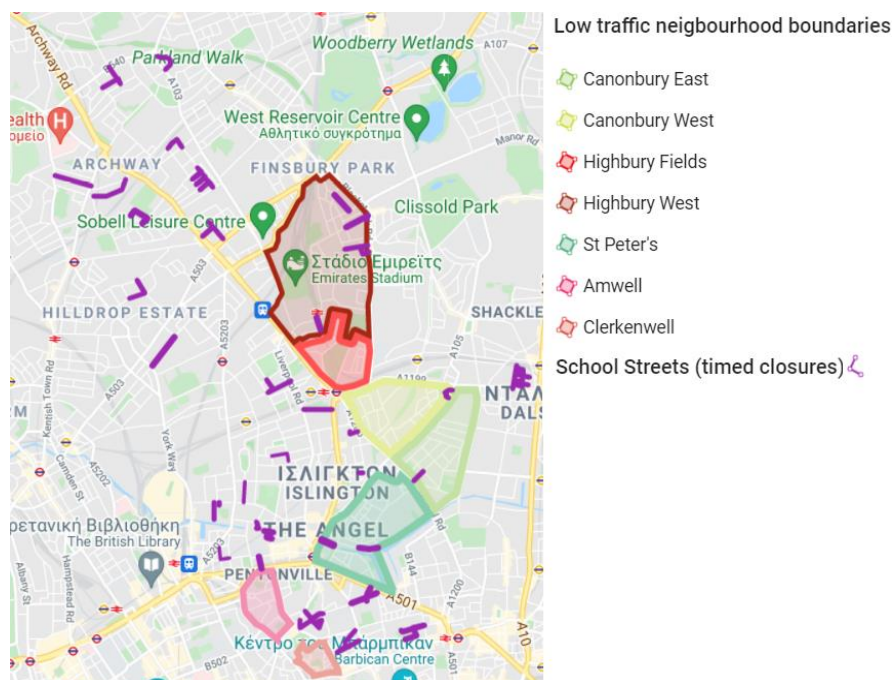
Πράγματι, το 81% των καθημερινών μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο, πεζή μετακίνηση και δημόσια συγκοινωνία, γεγονός που εντάσσει το δήμο του Islington στους επτά δήμους του Λονδίνου που ήδη έχουν ξεπεράσει το όριο του 80% των καθημερινών μετακινήσεων με βιώσιμα μέσα. Σε αυτό έχει συμβάλει η καλή ποιότητα παρεχόμενης δημόσιας συγκοινωνίας που επιτρέπει την αυξημένη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς αλλά και κοινόχρηστων μέσων.

Η ιδιαίτερη σημασία που δίνεται από πλευράς της τοπικής αυτοδιοίκησης στις ενεργές μετακινήσεις και δει στο ποδήλατο είναι εύκολα αντιληπτή και από την ιστοσελίδα του Δήμου όπου υπάρχει ξεχωριστή ενότητα για τους ποδηλάτες στην οποία μπορούν να ενημερωθούν για τις διαθέσιμες, τις υπό κατασκευή αλλά και τις υπό διερεύνηση ποδηλατικές διαδρομές, τους τρόπους ενοικίασης ποδηλάτων (συμβατικών και ηλεκτρικών), τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης κ.α. ενώ στο πλαίσιο ενδυνάμωσης της ποδηλατικής κουλτούρας παρέχονται και αντίστοιχα σεμινάρια εκμάθησης.



Εικόνα 31: Ολοκληρωμένοι (αριστερά) και υπό κατασκευή (δεξιά) ποδηλατόδρομοι – Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: <https://www.islington.gov.uk/roads/cycling>)

Επίσης έχει καθιερώσει όριο 20mph σε όλους τους δρόμους τοπικού ενδιαφέροντος ενώ έχει απαγορεύσει την μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε δρόμους περιμετρικά των σχολείων κατά τις ώρες μετακίνησης μαθητών από και προς αυτό, με σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων με θύματα μαθητές ή συνοδούς τους αλλά και τη βελτίωση της ποιότητας μετακίνησής τους. Ταυτόχρονα, έχει υλοποιήσει περιοχές στις οποίες απαγορεύεται το αυτοκίνητο (car – free area) ενώ έχουν αναπλαστεί διάφοροι οδικοί άξονες ή τμήματα αυτών με γνώμονα την προώθηση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης και την προστασία του πεζού (people-friendly streets).



Εικόνα 32: Περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και οδοί προστασίας σχολείων, Islington, Αγγλία (Πηγή Δεδομένων: <https://www.islington.gov.uk/roads/people-friendly-streets#>)

Aveiro, Πορτογαλία

Το Αβέιρο είναι ένας δήμος στην Πορτογαλία με έκταση 199,9 τ.χλμ. και πληθυσμό 73.559 κατοίκους. Έδρα του Δήμου είναι η πόλη Aveiro, μια βιομηχανική πόλη στην οποία εντοπίζεται ένα από τα δυναμικότερα πανεπιστήμια της Πορτογαλίας, που προσελκύουν χιλιάδες σπουδαστές στην πόλη. Στην εν λόγω πόλη, στην κατεύθυνση της εμπλοκής των κατοίκων στις ενεργές μετακινήσεις και πιο συγκεκριμένα του περπατήματος, δημιουργήθηκαν δύο χάρτες που στόχευαν στην απομυθοποίηση των αποστάσεων εντός της.

Ο πρώτος απευθύνεται σε κατοίκους και καταστηματαρχές της Beira-Mar (ιστορικό κέντρο της πόλης). Εκτός από την εμφάνιση όλων των καταστημάτων, των υπηρεσιών και των εγκαταστάσεων στην περιοχή, παρουσίασε ένα σύστημα αποτυπώματος που εναλλάσσεται σε 4 χρώματα, επαναλαμβανόμενο για να αντιπροσωπεύει κάθε «λεπτό περπατήματος», οπότε ήταν πολύ εύκολο για τους χρήστες να υπολογίσουν το χρόνο που απαιτείται για να περπατήσουν για κάθε διαδρομή.

Ο δεύτερος προοριζόταν για όλους καθώς περιλαμβάνει και δεύτερη γλώσσα. Με συνεισφορές πολλών ειδικών στόχευε στο να αναδείξει την κλίμακα των πεζών της πόλης. Σχεδιάστηκε για να βοηθήσει στην αλλαγή της αντίληψης των χρηστών της πόλης και να τους κάνει να εξετάσουν τη βιωσιμότητα του περπατήματος για τα περισσότερα από τα καθημερινά ταξίδια τους. Ο χάρτης εμφανίζει ολοκληρωμένες τουριστικές πληροφορίες, δείχνοντας σημεία ενδιαφέροντος και προτεινόμενες διαδρομές πεζοπορίας. Δείχνει επίσης "κύκλους προσβασιμότητας" - ένα σύστημα ομόκεντρων αποστάσεων εντός λεπτών περπατήματος σε απόσταση 300 μέτρων / 4 λεπτών. Προσδιορίζει τα "Star Points" (κύριες γεννήτριες κυκλοφορίας πεζών), όπως σιδηροδρομικούς σταθμούς, πανεπιστήμια, νοσοκομεία, και περιέχει έναν πίνακα όπου οι χρήστες μπορούν να δουν τις αποστάσεις με τα πόδια μέσα σε λίγα λεπτά μεταξύ κάθε ενός από αυτά τα 10 σημεία αστέρων. Οι χάρτες αυτές αναδείχθηκαν σημαντικά εργαλεία για την ανάπτυξη του περπατήματος.



Εικόνα 33: Χάρτης Πεζών Aveiro, Πορτογαλία (Πηγή Δεδομένων: <https://ontheworldmap.com/portugal/city/aveiro/aveiro-tourist-map.html>)

Ταυτόχρονα σε πολλές πόλεις της Ευρώπης, μειώνουν το όριο ταχύτητας είτε σε καθορισμένες ζώνες είτε στο σύνολο του αστικού ιστού. Το μέτρο αυτό είναι ένα μέτρο προώθησης του περπατήματος και της συνύπαρξης των πεζών και των οχημάτων κάνοντας τους δρόμους ασφαλέστερους και τις πόλεις πιο βιώσιμες.

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του νέου ορίου είναι ορατά ήδη από το 1992 όταν το Gaz στην Αυστρία μείωσε το όριο ταχύτητας. Πλέον το 80% των δρόμων έχει μειωμένο όριο ταχύτητας. Η ίδια λογική συνεχίστηκε το 2016 με το Εδιμβούργο το οποίο μείωσε το ανώτατο όριο ταχύτητας στα 30 χλμ/ώρα σε συγκεκριμένες ζώνες στο κέντρο και σε περιοχές κατοικίας με αποτέλεσμα τη μείωση των τροχαίων κατά 38%.

Το πιο ευρέως διαδεδομένο και πρόσφατο παράδειγμα είναι οι Βρυξέλλες οι οποίες από τον Ιανουάριο του 2021 είναι η πόλη των 30 χιλιομέτρων, καθώς ο κανόνας ισχύει για το σύνολο των δρόμων εκτός ορισμένων βασικών αξόνων όπου το όριο ταχύτητας παραμένει στα 50 ή 70 χλμ. Πέντε μήνες μετά την εφαρμογή του μέτρου μειώθηκαν σημαντικά οι απώλειες και οι τραυματισμοί. Τα αποτελέσματα είναι συνταρακτικά. Έτσι, ενώ το τελευταίο τρίμηνο του '20 είχαν σημειωθεί 708 τροχαία, αυτά μειώθηκαν σε 635 με τους θανάτους να μειώνονται στους 30 από τους 46.

Β) Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου - Έμφαση στην βελτίωση των υποδομών

Η ενίσχυση των υποδομών για τη χρήση των ποδηλάτων αποτελεί ένα σημαντικό μέτρο το οποίο αφενός προσελκύει περισσότερους χρήστες και αφετέρου επηρεάζει το μοντέλο των μετακινήσεων της πόλης.

Monza, Ιταλία

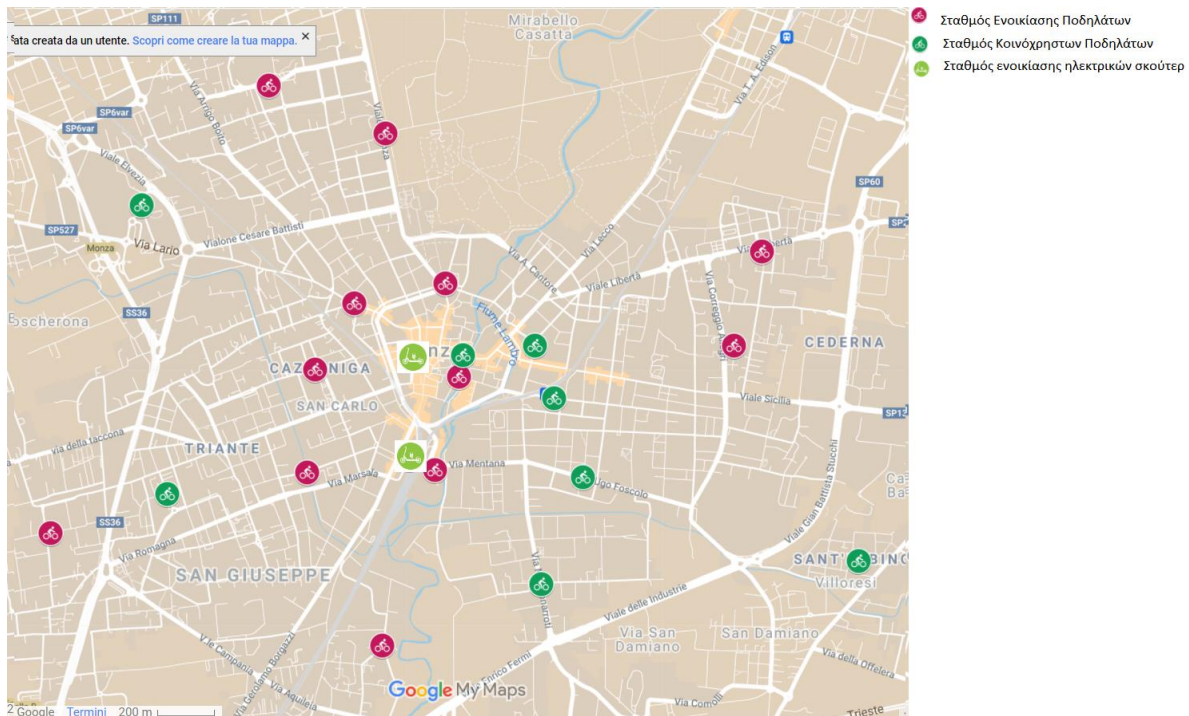
Η πόλη Monza της Ιταλίας έχει πληθυσμό που ανέρχεται σε 121.000 κατοίκους περίπου ενώ απέχει 15km από την πόλη του Μιλάνου. Στη πόλη αυτή λειτουργούν 58.500 εταιρείες μικρού και μεσαίου μεγέθους ενώ ο τομέας της κλωστοϋφαντουργίας είναι ένας από τους κύριους τομείς ανάπτυξης.

Εκτός από τον κυκλοφοριακό φόρτο που επιφέρει ο οικονομικός και διοικητικός της ρόλος, οι διαμπερείς ροές με κατεύθυνση το Μιλάνο επιβαρύνουν ακόμα περισσότερο το κυκλοφοριακό ζήτημα. Έτσι, οι δημοτικές αρχές έχουν επενδύσει τα τελευταία χρόνια στη δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων, το οποίο όμως δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμα. Αξίζει να αναφερθεί ότι η διαρκής αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου οδήγησε στην επέκταση 800 μέτρων ποδηλατόδρομων και τη δημιουργία δύο νέων διασυνδέσεων του δικτύου. Ταυτόχρονα, έγινε συντήρηση της υποδομής του δικτύου στο κέντρο της πόλης. Τα αποτελέσματα αυτού του μέτρου ήταν η αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου κατά 96,35% από το έτος 2010 έως το 2012.



Εικόνα 34: Διαδρομές ποδηλάτου στην Monza (Πηγή Δεδομένων: <https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility>)

Επιπλέον σημειώνεται ότι στην πόλη λειτουργεί 24ωρος δημοτικός χώρος στάθμευσης ποδηλάτων καθώς και σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων.



Εικόνα 35: Σταθμοί ενοικίασης και κοινόχρηστων ποδηλάτων/ηλεκτρικών σκούτερ στην Monza (Πηγή Δεδομένων: <https://turismo.monza.it/en/facilities/4259-monza-sharing-mobility>)

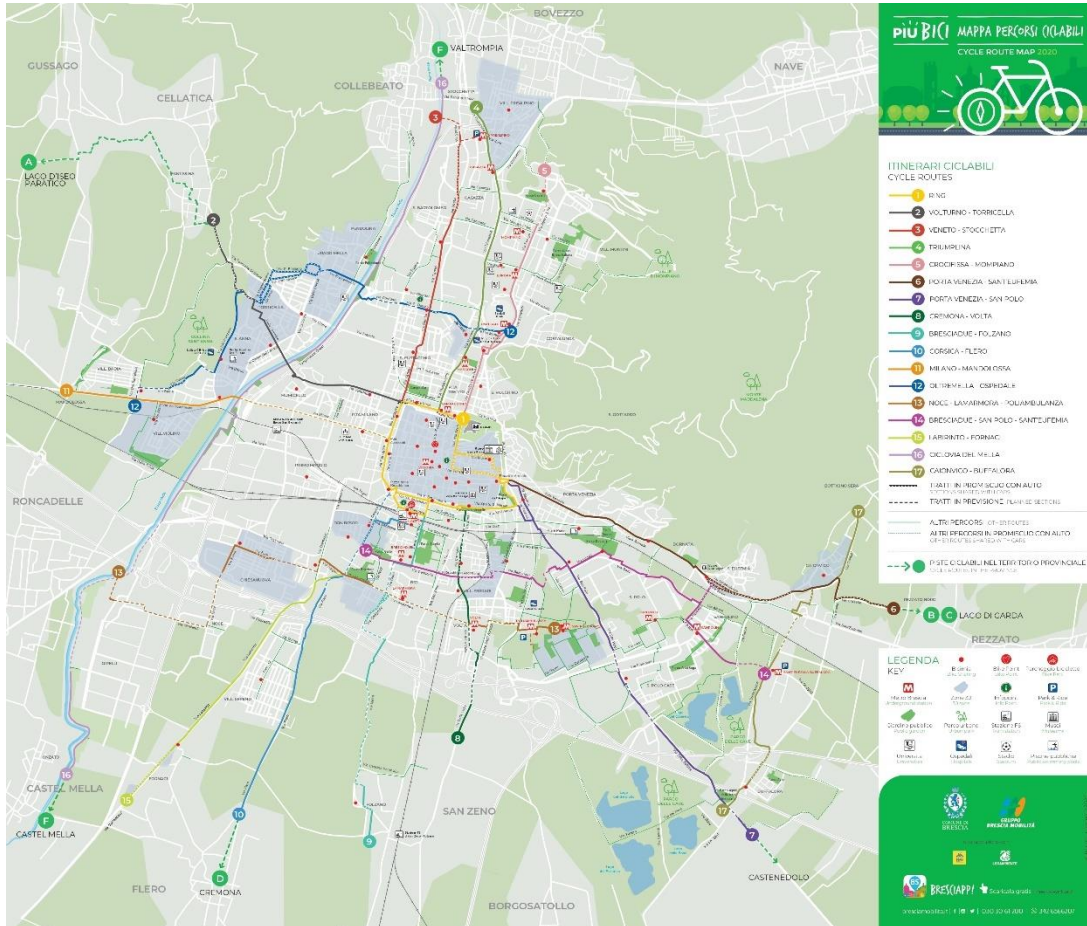
Brescia, Ιταλία

Η πόλη Brescia βρίσκεται στην περιοχή της Λομβαρδίας στη βόρεια Ιταλία, είναι η δεύτερη σε πληθυσμό πόλη της περιοχής, μετά το Μιλάνο, και πρωτεύουσα της ομώνυμης επαρχίας, με πληθυσμό περίπου 190.000 κατοίκους. Θεωρείται κέντρο της τρίτης βιομηχανικής περιφέρειας της Ιταλίας σε παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων κυρίως αυτοκινητοβιομηχανίας και παραγωγής όπλων όπου και το εργοστάσιο Μπερέτα καθώς και με μεγάλο αριθμό βιοτεχνιών. Το Πανεπιστήμιο της Μπρέσια είναι ένα από τα πλέον σύγχρονα πανεπιστήμια της Ιταλίας.

Η στροφή της προς τη βιώσιμη κινητικότητα έχει ξεκινήσει εδώ και πολλά χρόνια αφού το 2000 εγκρίθηκε το σχέδιο ποδηλάτου της πόλης, το οποίο πρότεινε την δημιουργία ποδηλατοδρόμων με σκοπό την ενθάρρυνση των χρηστών για περαιτέρω χρήση του μέσου. Ωστόσο, με το πέρασμα των χρόνων, οι υποδομές αυτές δεν συντηρήθηκαν και δεν έγινε επέκταση του δικτύου.

Θέτοντας και πάλι το ποδήλατο στο επίκεντρο, το 2011 η δημοτική αρχή συμμετέχοντας στο πρόγραμμα “MODERN” του CIVITAS, έθεσε ως στόχους την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, την ανάπλαση των υφιστάμενων διαδρομών, τη δημιουργία χάρτη ποδηλατικών διαδρομών εντός της πόλης και την δημιουργία χώρων στάθμευσης. Ειδικότερα, τοποθετήθηκαν 170 πινακίδες, αναπλάστηκαν 95 χιλιόμετρα του υφιστάμενου δικτύου για τη μείωση των τροχαίων συμβάντων, τη διανομή 5.000 χαρτών με τις ποδηλατικές διαδρομές και 1.000 νέοι χώροι στάθμευσης για ποδήλατα.

Στον ποδηλατικό χάρτη της πόλης που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι 17 διαθέσιμες διαδρομές που την διατρέχουν καθώς και τα βασικά τους χαρακτηριστικά όπως μήκος, είδος, απόσταση από σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς, κοντινοί σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων αλλά και τοπόσημα. Επιπλέον, στον χάρτη φαίνεται και η σύνδεση με το περιφερειακό δίκτυο ποδηλάτων.



Εικόνα 36: Χάρτης Ποδηλατικού Δικτύου στην Brescia

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την Ιταλική Στατιστική Αρχή ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων με ποδηλάτη νεκρό ή τραυματισμένο ήταν σταθερός. Για την περίοδο 2009 – 2010, ο αριθμός αυτός των τροχαίων συμβάντων αυξήθηκε αλλά ο αριθμός των θανατηφόρων μειώθηκε σημαντικά.

-Εστίαση στα Κοινόχρηστα Ποδήλατα

Τα συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων εφαρμόζεται πλέον σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, αποτελώντας μια πολιτική τόσο για την προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου όσο και για την οικονομία του διαμοιρασμού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων που χρησιμοποιούν τα εν λόγω συστήματα με μεγάλη επιτυχία περιγράφονται στην συνέχεια.

Winchester, Αγγλία

Στο Winchester της Αγγλίας, αναπτύχθηκε και χρησιμοποιείται σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων ήδη από το 2004. Στην αρχή της λειτουργίας του διέθετε τέσσερις σταθμούς οι οποίοι ήταν

χωροθετημένοι στο Πανεπιστήμιο, σε κεντρικά σημεία της πόλης και στον σιδηροδρομικό σταθμό. Το πρόγραμμα Bikeabout προσέφερε στα μέλη του απεριόριστη ενοικίαση ποδηλάτων έναντι μιας ετήσιας συνδρομής. Λόγω της μεγάλης ανταπόκρισης των κατοίκων και των επισκεπτών, με την πάροδο των χρόνων προστέθηκαν μερικοί ακόμα σταθμοί στο σύστημα ενώ αυξήθηκε κατά πολύ και ο αριθμός των διαθέσιμων ποδηλάτων προς ενοικίαση.

Στο πλαίσιο ενίσχυσης του συγκεκριμένου συστήματος, μέσω του προγράμματος “MIRACLES” του CIVITAS έγιναν βελτιώσεις στις υποδομές των ποδηλάτων και τοποθετήθηκαν πάνω από 200 χώροι ασφαλούς στάθμευσης σε όλη την κεντρική περιοχή. Παράλληλα, όπου ήταν δυνατόν, ενισχύθηκε η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και διανεμήθηκε ένας ποδηλατικός χάρτης της πόλης με τα σημεία ενδιαφέροντος, το δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας, την εκπαίδευση, τις εμπορικές χρήσεις και τις χρήσεις αναψυχής. Μετά από την εφαρμογή όλων αυτών, τα αποτελέσματα του συστήματος των κοινόχρηστων ποδηλάτων ήταν η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης με μέσο μήκος διαδρομής τα 4.3km ενώ ο αριθμός των ποδηλάτων στους χώρους στάθμευσης αυξήθηκε κατά 46% από το 2002 έως το 2005.

Agueda, Πορτογαλία

Σε μια πιο εξελιγμένη μορφή των κοινόχρηστων ποδηλάτων, η πόλη Agueda της Πορτογαλίας έχει αναπτύξει σύστημα κοινόχρηστων ηλεκτρικών ποδηλάτων λόγω των έντονων υψομετρικών κλίσεων που διαθέτει. Η πόλη, έχοντας συμμετάσχει στο Σύμφωνο των Δημάρχων, έχει εστιάσει στην αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων και στην εισαγωγή οχημάτων χαμηλών εκπομπών. Το σύστημα ονομάζεται “beÁgueda” εκτείνεται και στις υπαίθριες περιοχές ενώ λειτουργεί συμπληρωματικά με το τραίνο προκειμένου να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης των μαθητών και ευρύτερα των νέων. Ιδιαίτερη έμφαση στην συγκεκριμένη ηλικιακή ομάδα δόθηκε καθώς φαίνεται να είναι πιο δεκτική στην υιοθέτηση νέων συνηθειών.



Εικόνα 37: Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων “beÁgueda” (Πηγή <https://ruralsharedmobility.eu/demonstrators/aguada/>) Δεδομένων:

Αναφέρεται ότι το έτος 2011 εγκαταστάθηκαν 10 ηλεκτρικά ποδήλατα και ένα χρόνο μετά ο αριθμός αυτών αυξήθηκε. Πλέον υπάρχουν τουλάχιστον 5 νέες στάσεις ενώ επρόκειτο να προστεθούν άλλα 15 ηλεκτρικά ποδήλατα σε πέντε υπαίθριες πόλεις για την κάλυψη μιας επιπλέον έκτασης 122.27km². Ταυτόχρονα, ο δήμος θα αναπτύξει μια πολυτροπική εφαρμογή για τον προγραμματισμό ταξιδιών που θα έχει ειδική υπηρεσία για διαδικτυακή κράτηση των ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των ετών 2011 και 2013 160 χρήστες χρησιμοποίησαν τα ηλεκτρικά ποδήλατα πάνω από 5.200 φορές. Αν και εντοπίστηκαν κάποια προβλήματα κατά τη λειτουργία του συστήματος τα οποία σχετίζονται κυρίως με τη φόρτιση της μπαταρίας, το σύστημα έγινε γρήγορα αποδεκτό από τους κατοίκους και αυτό είναι φανερό από την αύξηση της χρήσης των ποδηλάτων γενικότερα στην πόλη.

Γ) Ηπιοποίηση πέριξ σχολικών συγκροτημάτων

Η λήψη μέτρων σε οδούς γύρω από τα σχολεία είναι ένα μέτρο το οποίο έχει υλοποιηθεί σε πολλές πόλεις του εξωτερικού τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική. Ένας σχολικός δρόμος είναι ένας δρόμος έξω από ένα σχολείο με προσωρινό περιορισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας κατά τις ώρες παράδοσης και παραλαβής του σχολείου. Ο περιορισμός ισχύει για τη σχολική κυκλοφορία και τη διερχόμενη κυκλοφορία. Το αποτέλεσμα είναι ένα ασφαλέστερο, υγιέστερο και ευχάριστο περιβάλλον για όλους. Τα προγράμματα που έχουν εφαρμοστεί προσφέρουν μια προληπτική λύση για τις σχολικές κοινότητες στη αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της κακής υγείας και της μείωσης του οδικού κινδύνου. Δίνεται έμφαση στην ασφαλή προσέγγιση των παιδιών στα σχολεία μέσω παρεμβάσεων.

Ειδικότερα στο Πόρτλαντ στοχεύουν στα εξής:

- Κανένα παιδί δεν εμπλέκεται σε σοβαρό τροχαίο ατύχημα κατά την πρόσβαση σε σχολικά ή σχολικά προγράμματα
- Κάθε παιδί που θέλει να περπατήσει, να κυλήσει ή να πάρει τη μεταφορά στο σχολείο ξέρει πώς να το κάνει με ασφάλεια
- Τα μέλη της κοινότητας κατανοούν πώς τα προγράμματα Safe Routes to School συνδέονται με την ανακούφιση της συμφόρησης και τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής

Τα παραπάνω θα επιτευχθούν μέσω της μείωσης των θανατηφόρων τροχαίων συμβάντων και της μείωσης των ορίων ταχύτητας. Οι δράσεις που υλοποιούνται είναι:

- Τήρηση των ορίων ταχύτητας.
- Πρόσβαση στα σχολεία με περπάτημα και ποδήλατο.
- Στάθμευση 3-5 λεπτά μακριά από το σχολείο για την μείωση της κυκλοφορίας εμπροσθεν της σχολικής εγκατάστασης.

- Αλλαγή πολιτισμικής αντίληψης ότι τα ατυχήματα είναι αναπόφευκτα.

Μέσω του προγράμματος Safe routes και Fixing Our Streets αφιέρωσε 8 εκατομμύρια δολάρια για να κάνει τις διαδρομές ασφαλέστερες και πιο βολικές για τα παιδιά να περπατούν, να κάνουν ποδήλατο και να πηγαίνουν στο σχολείο.

Στην ίδια λογική, το Λονδίνο εφάρμοσε τον πρώτο 'σχολικό δρόμο' στην οδό Maclin Street με αφαιρούμενα κολωνάκια τα οποία τοποθετούνται κατά την σχολική περίοδο στις ώρες λειτουργίας για την αποτροπή εισόδου του Ι.Χ.

Οι τοπικές αρχές στο Ηνωμένο Βασίλειο έχουν εξουσίες βάσει του νόμου περί ρύθμισης της οδικής κυκλοφορίας του 1984 (s1 και s6-9) για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και τον περιορισμό της πρόσβασης:

- για την αποφυγή κινδύνου για πρόσωπα ή άλλη κυκλοφορία που χρησιμοποιεί το οδικό δίκτυο,
- για τη διευκόλυνση της διέλευσης επί της οδού οποιασδήποτε κατηγορίας κυκλοφορίας (συμπεριλαμβανομένων των πεζών),
- για την πρόληψη της χρήσης οδού από την κυκλοφορία οχημάτων, όταν η χρήση αυτή είναι ακατάλληλη δεδομένου του πλαισίου της οδού.

Μια εντολή διαχείρισης της κυκλοφορίας εφαρμόζεται σε ένα δρόμο γύρω από ένα σχολείο, περιορίζοντας προσωρινά την πρόσβαση σε μηχανοκίνητα οχήματα. Αυτός ο δρόμος θα γίνει, στην πραγματικότητα, μια ζώνη μόνο για πεζούς και ποδηλάτες. Οι ώρες για τους περιορισμούς καθορίζονται σε συμφωνία με το σχολείο. Αυτά μπορεί να είναι για 30-45 λεπτά και μόνο τις καθημερινές και τις ώρες των τριμήνων. Από την απαγόρευση εξαιρούνται οι μόνιμοι κάτοικοι των σχολικών οδών καθώς και οχήματα για την εξυπηρέτηση ατόμων περιορισμένης κινητικότητας.

Από τον Ιούνιο του 2022, μέσω νομοθετικής ρύθμισης, όλες οι τοπικές κοινότητες πλέον μπορούν να υποβάλλουν αίτηση για την επιβολή σχολικών οδών με χρήση κάμερας.

Μέσω του παρακάτω συνδέσμου είναι διαθέσιμοι οι οδοί που αποτελούν σχολικούς δρόμους στο Ηνωμένο Βασίλειο: [School Streets in the UK - Google My Maps](#)

Μέτρα Ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια και δημοτική συγκοινωνία είναι ένας σημαντικός παράγοντας που καθορίζει την ανάπτυξη των βιώσιμων μετακινήσεων στις πόλεις. Η ελκυστικότητα του συστήματος είναι ο κρισιμότερος παράγοντας για την επιτυχημένη λειτουργία του.

Ενδεικτικά, αναφέρεται η πόλη **Coimbra** της Πορτογαλίας, με περίπου 105.000 κατοίκους, η οποία έχει θέσει στόχο την ασφάλεια των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας. Η δημιουργία ενός εικονικού συστήματος εκπαίδευσης, πέρα από το περιβαλλοντικό αντίκτυπο, θα αυξήσει την

αποτελεσματικότητα του συστήματος της δημόσιας συγκοινωνίας. Το πρόγραμμα προσομοίωσης που υλοποιήθηκε, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση 15% στα λειτουργικά κόστη, στη μείωση 33% των τροχαίων συμβάντων, στη μείωση 15% ως προς την κατανάλωση ενέργειας και τέλος στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, των οξειδίων του αζώτου και του μονοξειδίου του άνθρακα.

Από την άλλη πλευρά, στο **Winchester** της Αγγλίας δόθηκε έμφαση στην βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της δημόσιας συγκοινωνίας και πιο συγκεκριμένα της δημοτικής συγκοινωνίας με στόχο την αύξηση 8% της ικανοποίησης των επιβατών. Στο πλαίσιο του προγράμματος “MIRACLES”, τοποθετήθηκαν 76 νέες στάσεις και τοποθετήθηκαν υπόστεγα στις πιο κεντρικές στάσεις. Συνολικά εισήχθησαν 13 νέα λεωφορεία επιτρέποντας τη συχνότητα να αυξηθεί σε διάστημα 10 λεπτών. Για την ώρα αιχμής, η συχνότητα είναι ανά 7 ή 8 λεπτά και η λειτουργία επεκτάθηκε έως τις 21:00 το βράδυ. Αποτέλεσμα αυτών των μέτρων ήταν η αίσθηση ασφάλειας αυξήθηκε κατά 12% ενώ το 87% των χρηστών δήλωσε αρκετά έως πολύ ικανοποιημένος.

Μέτρα διαχείρισης της Στάθμευσης

Σε όλες τις πόλεις του εξωτερικού έχουν υλοποιηθεί διάφορα μέτρα που αφορούν στη διαχείριση της στάθμευσης έτσι ώστε να περιοριστούν τα φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης τα οποία επιδρούν αρνητικά στην μετακίνηση των πεζών.

Ένα τέτοιο παράδειγμα έχει εφαρμόσει η πόλη **Preston** της Αγγλίας. Η πόλη αυτή έχει πληθυσμό περίπου 129.000 με σημαντικό εμπορικό ρόλο και θέση στρατηγική. Όσον αφορά τη στάθμευση, η πόλη σε πρώτη φάση έκανε αναγνώριση των υφιστάμενων προβλημάτων για την στάθμευση παρά την οδό και όχι μόνο. Μετά από τον εντοπισμό των προβλημάτων, η προτεινόμενη πολιτική στάθμευσης περιελάμβανε την επέκταση των ζωνών στάθμευσης των κατοίκων, επί πληρωμή θέσεων στάθμευσης και δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες. Σε συνδυασμό με την ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, παρατηρήθηκε αύξηση της δυνατότητας park ‘n’ ride.

Η πόλη της **Monza** στην Ιταλία, η οποία αναφέρθηκε παραπάνω, το 2013, μέσα από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα “ARCHIMEDES” του CIVITAS, δημιούργησε ένα ολοκληρωμένο σύστημα διαχείρισης στάθμευσης. Αυτό περιελάμβανε την πύκνωση της σήμανσης των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης σε πραγματικό χρόνο (real – time) έτσι ώστε να αντιμετωπίσει την ολοένα και αυξανόμενη κίνηση της πόλης. Σημαντικό εμπόδιο που έπρεπε να λυθεί ήταν η παροχή ενέργειας στα panel τα οποία ενημέρωναν τους οδηγούς για τις διαθέσιμες θέσεις, ενώ κρίσιμο ζήτημα για την έκβαση του μέτρου ήταν η σωστή χωροθέτηση των πινακίδων έτσι ώστε να μην υπάρχει αδικία μεταξύ των συμμετεχόντων επιχειρήσεων. Αποτέλεσμα του προγράμματος αυτού ήταν η αποδοχή του συστήματος από τους κατοίκους και τους επισκέπτες και η διαύγεια των δεδομένων σχετικά με την πληρότητα των θέσεων στάθμευσης στον εκάστοτε χώρο.

Διοργάνωση εκδηλώσεων για την ευαισθητοποίηση των κατοίκων και μαθητών

Η συμμετοχή των πολιτών στα κοινά είναι ο πιο σημαντικός παράγοντας για τη δημιουργία εφικτών και αποτελεσματικών μέτρων τα οποία θα ανταποκρίνονται πλήρως στις ανάγκες τους. Ταυτόχρονα, αποτελεί μια πολιτική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησής τους σε θέματα κινητικότητας ώστε να ενσωματωθούν καλύτερα μέτρα προώθησης βιώσιμων και εναλλακτικών μετακινήσεων.

Στη πόλη **Aveiro** της Πορτογαλίας, εδώ και τρεις δεκαετίες έχουν εστιάσει στην ποιότητα των δημόσιων χώρων στο κέντρο της πόλης. Μέσα από ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα, η δημοτική αρχή αξιοποίησε την ευκαιρία να εφαρμόσει πολιτικές για να ενισχυθεί το περπάτημα, να ευαισθητοποιηθούν οι πολίτες για την ποιότητα των δημοσίων χώρων και να αλλάξουν συνήθειες και συμπεριφορές. Στο πλαίσιο αυτό, οργανώθηκαν δράσεις με τη συμβολή των φορέων όπως επιτόπιες έρευνες, ιστοσελίδες ενημέρωσης, δημιουργία περιπατητικών διαδρομών, συνέδρια και δημιουργία γκραφίτι από παιδιά για την ενίσχυση του περπατήματος. Ύστερα από αυτές τις δράσεις, οργανώθηκε η καμπάνια “Είμαστε όλοι πεζοί” η οποία στόχευε στην ενθάρρυνση των πεζών, τη βελτίωση της τοπικής οικονομίας και την ευαισθητοποίηση των οδηγών δικύκλων και αυτοκινήτων.

Η πρώτη δράση της καμπάνιας αυτής ήταν η δημιουργία συστήματος κουπονιών για την αγορά καροτσιών με την βοήθεια του εμπορικού συλλόγου έτσι ώστε να αντιμετωπιστεί μια από τις βασικότερες αιτίες χρήσεις οχημάτων – το βάρος μεταφοράς των προϊόντων. Η δεύτερη δράση αφορούσε στη διανομή φυλλαδίων από το Δήμο σχετικά με τις επιπτώσεις του παράνομου παρκαρίσματος τόσο στην μετακίνηση των πεζών και ιδιαίτερα στα άτομα περιορισμένης κινητικότητας όσο και στην αλλοίωση της εικόνας του δημόσιου χώρου. Στην τελευταία δράση τοποθετήθηκαν αφίσες σε κεντρικές πλατείες και πεζόδρομους που αφορούσαν την παράνομη στάθμευση όπως στην προηγούμενη δράση.

Στη πόλη **Bolzano** της Ιταλίας, οι δημοτικές αρχές έχουν ήδη ασχοληθεί με θέματα όπως η οδική ασφάλεια και η εκπαίδευση εδώ και πολλά χρόνια. Σε συνεργασία με διάφορα σχολεία έχουν επίσης εκπονήσει εκστρατείες για παιδιά και νέους προκειμένου να τους ενημερώσουν για προβλήματα και διάφορες πτυχές της κυκλοφορίας. Ωστόσο, δεν υπήρξαν ποτέ εκστρατείες για μαθητές γυμνασίου ηλικίας μεταξύ 14 και 18 ετών. Αυτή είναι πράγματι μια κρίσιμη περίοδος για τη μελλοντική στάση των μαθητών απέναντι στην κινητικότητα - στην πραγματικότητα, στην ηλικία των 14 μαθητών μπορούν ήδη να χρησιμοποιούν μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, π.χ. μια μικρή μοτοσικλέτα. Επιπλέον, η πλειονότητα των μαθητών θα έχει άδεια οδήγησης στο τέλος της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης. Το έργο «Με ποδήλατο στο σχολείο» θέλει να αντιμετωπίσει τους μαθητές σε ομάδες με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας, ιδίως με συγκεκριμένες πτυχές όπως η κινητικότητα του ποδηλάτου και τα αποτελέσματα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

Τα σχολεία που έλαβαν μέρος στην εκστρατεία κατά τη διάρκεια του χειμώνα 2007/2008 ήταν το επιστημονικό γυμνάσιο, το Τεχνικό Ινστιτούτο Γεωμετρικών και το «LEWIT» (δευτεροβάθμιο σχολείο

οικονομικών και τουρισμού) του Μπολζάνο. Κάθε δευτεροβάθμιο σχολείο επικεντρώθηκε σε ένα συγκεκριμένο θέμα που αφορά το γενικό θέμα της κυκλοφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας. Πρώτον, οι μαθητές του επιστημονικού δευτεροβάθμιου σχολείου έκαναν έρευνα για διάφορους τύπους ρύπανσης όπως η ακουστική, ατμοσφαιρική, υδάτινη, θερμική και φωτεινή ρύπανση που προκαλείται από επίσης πολλή κίνηση. Στη συνέχεια, οι μαθητές επικεντρώθηκαν σε θέματα με έμφαση στην υγεία και την κινητικότητα, συγκρίνοντας παραδειγματικές περιπτώσεις και δείχνοντας πιθανές λύσεις μέσω της βοήθειας εναλλακτικών μέσων μεταφοράς. Επιπλέον, οι μαθητές επικεντρώθηκαν στο σχετικό επιχείρημα των ατμοσφαιρικών σωματιδίων. Δεύτερον, οι μαθητές του Τεχνικού Ινστιτούτου Γεωμετρικών επιθεώρησαν και εξέτασαν τις ποδηλατικές διαδρομές του Μπολζάνο. Οι μαθητές ήθελαν να αξιολογήσουν την τρέχουσα κατάσταση και να παρουσιάσουν πιθανές καταστάσεις κινδύνου ή ανησυχίας. Κατά συνέπεια, έγιναν προτάσεις για ολοκλήρωση και αλλαγή ορισμένων από τα υπάρχοντα κομμάτια και διαδρομές. Προτάθηκε επίσης η δυνατότητα επέκτασης της ήδη υπάρχουσας υπηρεσίας ενοικίασης ποδηλάτων. Επιπλέον, οι μαθητές πρότειναν ένα «εφαπτομενικό μονοπάτι ποδηλάτου» με σκοπό τη σύνδεση των περιφερειακών ζωνών της πόλης. Μια άλλη ιδέα ήταν να σχεδιάσετε ένα χώρο ανάπαυσης με βάση ποδηλάτων, παγκάκια πάρκου και ένα σημείο πληροφόρησης. Τέλος, το "Lehranstalt für Wirtschaft, Tourismus und Soziales Robert Gasteiner" (δευτεροβάθμιο σχολείο οικονομικών, τουρισμού και κοινωνικών υποθέσεων) εμβραβύνει το θέμα της κινητικότητας ποδηλάτων και τουρισμού στο Μπολζάνο: οι μαθητές δημιούργησαν έναν τουριστικό χάρτη με αξιοθέατα και ποδηλατικά μονοπάτια του Μπολζάνο.

Το τελικό αποτέλεσμα του έργου συνίστατο σε τρία έργα που παρουσίασε κάθε σχολείο και στις δύο γλώσσες, στα ιταλικά και στα γερμανικά. Κατά συνέπεια, τα προϊόντα διανεμήθηκαν σε όλα τα σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του Bolzano με στόχο την ενημέρωση περισσότερων νέων. Για παράδειγμα, οι μαθητές της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης "LEWIT" δημιούργησαν έναν "Οδηγό για τον τουρισμό ποδηλάτων στο Μπολζάνο" για τουρίστες αλλά και για τους κατοίκους της πόλης.

Μέτρα Διαχείρισης βαρέων οχημάτων

Η πόλη **Usti nad Labem** της Τσεχίας είναι ένα βιομηχανικό, πολιτισμικό και επιχειρησιακό κέντρο στο βορειοδυτικό τμήμα της χώρας, το οποίο στο παρελθόν αποτελούσε τη βάση διαφόρων βιομηχανιών οδηγώντας, έτσι, στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Ο συνολικός της πληθυσμός ανέρχεται σε 94.000 κατοίκους περίπου. Ως προς τις μεταφορές, βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση καθώς συνδέεται με σιδηροδρομικό δίκτυο, ενώ στο άμεσο μέλλον θα συνδέεται με αυτοκινητόδρομο που θα συνδέει την Πράγα με τη Δρέσδη της Γερμανίας.

Λόγω της παρουσίας έντονης βιομηχανίας και των βαρέων οχημάτων για την μεταφορά των αγαθών, η πόλη συμμετείχε στο πρόγραμμα ARCHIMEDES του CIVITAS όπου μελετήθηκε ο θόρυβος και η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, η έρευνα έδειξε ότι η καθολική απαγόρευση των βαρέων οχημάτων δεν είναι εφικτή, καθώς η πόλη στηρίζεται στην διανομή

προϊόντων. Μια αυστηρότερη πολιτική για τα βαρέα οχήματα θα ήταν μια εναλλακτική αλλά πιθανόν να οδηγούσε σε αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων. Έτσι προτάθηκαν οι εξής εναλλακτικές λύσεις:

- Επί πληρωμή πρόσβαση στο κέντρο της πόλης
- Προώθηση οικολογικών οχημάτων μέσω μηδενικών φόρων ή δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών
- Περιορισμός πρόσβασης σε οχήματα πάνω από ένα συγκεκριμένο βάρος σε διάφορες περιοχές, κυρίως σε επίπεδο γειτονιάς

Δημιουργία Superblocks

Η πόλη της **Vitoria – Gasteiz** στην Ισπανία έχει σχεδόν 250.000 κατοίκους με αρκετά πυκνή δόμηση και αντιμετώπιζε σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω του έντονου φόρτου σε κεντρικές περιοχές. Πέρα όμως από τις κεντρικές αυτές περιοχές, παρατηρήθηκε υποβάθμιση των γειτονιών από την αυξημένη χρήση των αυτοκινήτων.

Για το λόγο αυτό δημιουργήθηκαν τα Superblocks που είχαν στόχο:

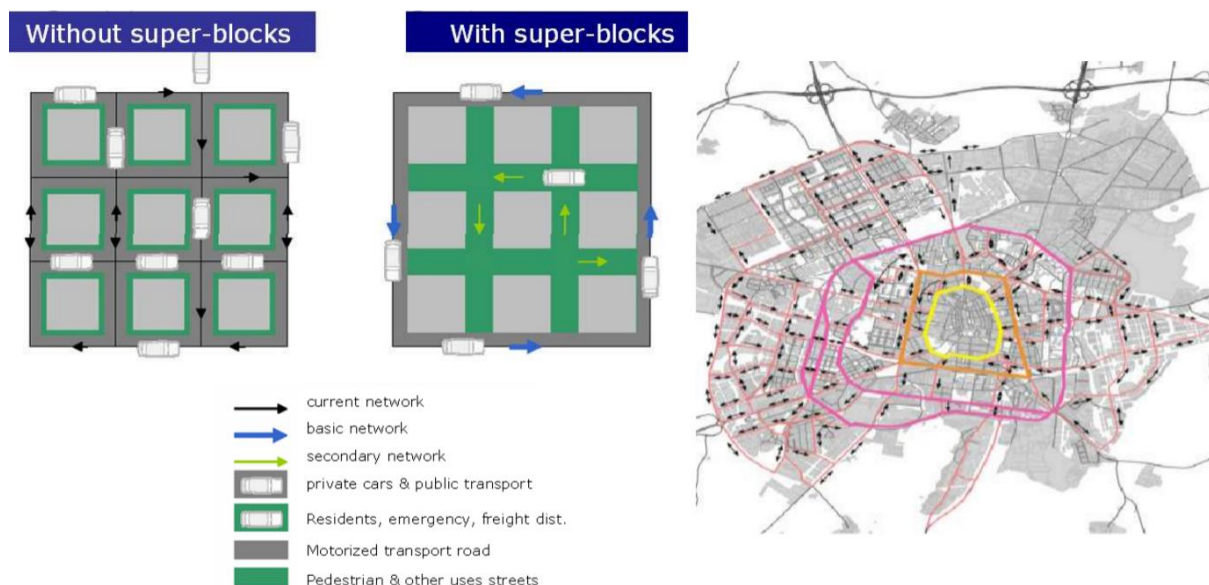
Την απελευθέρωση του δημοσίου χώρου για κοινωνικές και γειτονικές σχέσεις

Τη μείωση του θορύβου και της ρύπανσης

Την αύξηση της προσβασιμότητας

Την αύξηση της χρήσης των δημόσιων συγκοινωνιών

Μέσω του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας η πόλη υλοποίησε ένα μοντέλο superblock που διατηρεί το χώρο μέσα σε ένα μπλοκ για πεζούς και ποδηλάτες. Τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και οι δημόσιες συγκοινωνίες κινούνται στους δρόμους που πλαισιώνουν αυτά τα τετράγωνα.



Εικόνα 38: Superblocks στην πόλη Vitoria – Gasteiz (Πηγή Δεδομένων: <https://www.interregeurope.eu/>)

Μέσω αυτού του μέτρου, η Vitoria-Gasteiz θέλησε να σχεδιάσει το νέο πλαίσιο κινητικότητας και αστικού χώρου με 77 superblocks. Στο πλαίσιο αυτού του μέτρου, εφαρμόστηκαν για τη βελτίωση της κινητικότητας στην πόλη τα εξής:

- Νέα αξιολόγηση και εφαρμογή του δικτύου δημόσιων μεταφορών
- Ρύθμιση του φωτεινού σηματοδότη για το νέο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών
- Αξιολόγηση και εφαρμογή νέων δικτύων για πεζόδρομους και ποδήλατα,
- Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης

Επιπλέον, δημιουργήθηκαν ελεύθεροι χώροι, παιδικές χαρές, πάγκο, βλάστηση και υπηρεσία Wi-Fi.

Το πιο επιτυχημένο παράδειγμα όμως εφαρμογής Superblocks είναι η **Βαρκελώνη** η οποία είναι η πρώτη πόλη της Ευρώπης που έχει εφαρμόσει τα Superblocks. Στόχος της δημιουργίας τους είναι να μειωθεί η ρύπανση που προκαλείται από τα οχήματα αλλά και να απαλλαγούν οι πολίτες από τη μάλλον υποτιμημένη αλλά καθόλου ακίνδυνη ηχορύπανση. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται, να περπατούν και να κάνουν ποδήλατο. Σήμερα υπάρχουν έξι τέτοια «superblocks», ενώ πρώτο που υλοποιήθηκε, στο Eixample. Η αλλαγή που έφερε φαίνεται να γίνεται αποδεκτή από τους κατοίκους σε μεγάλο βαθμό. Εντός της «γειτονιάς» που σχηματίζουν επιτρέπεται μόνο η κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης ενώ το πάρκινγκ για τους κατοίκους είναι υπόγειο.





Εικόνα 39: Superblocks στην Βαρκελώνη (Πηγή Δεδομένων: <https://www.lifo.gr/>)

Πρόσφατη έρευνα του Ινστιτούτου Δημόσιας Υγείας της Barcelona εκτιμά πως εάν προχωρήσει ο σχεδιασμός όπως προβλέπεται για 503 superblocks στην πόλη, οι μετακινήσεις με ΙΧ θα περιοριστούν κατά 230.000 εβδομαδιαίως, καθώς οι πολίτες θα στραφούν πως τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το περπάτημα ή το ποδήλατο. Η έρευνα σημειώνει πως αυτό το μέτρο έφερε σημαντική βελτίωση στην ποιότητα του αέρα και τα επίπεδα θορύβου στους δρόμους όπου έχει απαγορευτεί η κυκλοφορία οχημάτων. Τα επίπεδα διοξειδίου του αζώτου αναμένεται να μειωθούν κατά 25%, φέρνοντας τα επίπεδα μέσα στα όρια που συστήνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.



Τροίας 18, Τ.Κ. 112 57 ΑΘΗΝΑ • Τηλ.: (+30) 210 8214982 • e-mail: info@aldeseng.gr

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

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ Γ :

«ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ»»

