

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

1^η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση

***" Τι είναι ΣΒΑΚ ; Προβλήματα και προκλήσεις για τον
Δήμο Δάφνης – Υμηττού. Διαδικασία Συμμετοχικού
Σχεδιασμού – Ρόλος Φορέων & Πολιτών"***

**ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ANNA I.
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ**

Θοδωρής Μαυρογεώργης,
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

Πέμπτη, 11 Φεβρουαρίου 2021

Περιεχόμενα Παρουσίασης

- ▶ Βιώσιμη Κινητικότητα, Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή, ΣΒΑΚ
- ▶ Προβλήματα Κινητικότητας - Προσβασιμότητας (Υφιστάμενη Κατάσταση)
- ▶ Προκλήσεις
- ▶ Όραμα – Προτεραιότητες – Στόχοι του ΣΒΑΚ
- ▶ Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Γραφείο Μελετών & Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου: Κυκλοφοριακά/ Συγκοινωνιακά, Περιβαλλοντικά, Οικονομοτεχνικά, Διαχείριση Έργων (Project Management), Ερευνητικά και Ευρωπαϊκά Προγράμματα

- Ανάδοχος/ Μέλος της Ανάδοχης Σύμπραξης: **ΣΒΑΚ** Δήμων Αθηναίων, Πειραιά, Ηρακλείου Κρήτης, Αμαρουσίου, Χαλανδρίου (**έχει ολοκληρωθεί**), Ελληνικού-Αργυρούπολης (**έχει ολοκληρωθεί**), Κηφισιάς, Ζωγράφου, Δάφνης-Υμηττού, Πεντέλης, Χαλκίδας, Καρδίτσας, Θηβαίων
- Σχεδιασμός δικτύων & εφαρμογών βιώσιμης κινητικότητας: Ποδηλατοδρόμων και «Πράσινων» Διαδρομών, Δημοτικής Συγκοινωνίας & ΜΜΜ, Συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης, κλπ.
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών & συγκοινωνιακών μελετών για τις νέες επενδύσεις του MASTERPLAN του Λιμένα Πειραιά (ΟΛΠ Α.Ε.)
- Εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, μελετών οδοποιίας και περιβαλλοντικής μελέτης για τον Νέο Κεντρικό Σταθμό Αθηνών Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα (2016 - 2019)
- Σύμβουλος επί των κυκλοφοριακών θεμάτων για τους Δήμους Κηφισιάς (14 χρόνια, 2000-2014), Υμηττού (2009-2010), Χαλανδρίου (2013- σήμερα), Ελληνικού-Αργυρούπολης (2015- σήμερα)
- Πελατολόγιο: δημόσιοι φορείς και οργανισμοί (ΥΠΕΧΩΔΕ, Υπουργείο Μεταφορών, ΟΣΕ, ΥΠΑ, ΟΑΣΑ, ΟΛΠ ΑΕ, Περιφέρειες, Νομαρχίες και Δήμους της Επικράτειας), ΝΠΙΔ και ΝΠΔΔ (Αττική Οδός ΑΕ, Εγνατία Οδός ΑΕ, ΕΡΓΟΣΕ, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών “ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ”), κα

Γιατί Βιώσιμη Κινητικότητα

Κλιματική Αλλαγή:

- ❖ αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- ❖ άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- ❖ και άλλα ακόμα πιο ακραία καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

Μεταφορές και Κλιματική Αλλαγή

1. Τέσσερεις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τρόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: 50% ↑ ετήσιας επιβατικής κίνησης & 70% ↑ ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το 1/2 του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

- ❖ Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- ❖ Αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- ❖ Θέρμανση των ωκεανών
- ❖ Οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO₂)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ Καιόμενα δάση στην Αμερικάνικη Ήπειρο
- ❖ Ακραία καιρικά φαινόμενα

Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας : ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

Δείκτες Κλιματικής Αλλαγής

Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, **προκαλώντας κατά μέσο όρο 400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως**, στην Ευρώπη μόνο.

Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

- ❖ Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. € ετησίως** ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**
- ❖ Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου** διοξειδίου του άνθρακα (CO_2) **ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη.** Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές CO_2 μίας **ολόκληρης** χώρας (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται **έως 5,6 δισεκατομ. € ετησίως.**
- ❖ Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα** ανά έτος, ποσό **το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας,** όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €.**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα

Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2018	5.249.135 επιβατικά ΙΧ

Σημείωση: Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα ;

- ▶ Η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία
- ▶ Η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- ▶ **Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα**



Η πόλη πρέπει + ΜΠΟΡΕΙ να αλλάξει !

Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



**Από Συμβατικά
αυτοκίνητα**



**Από Ηλεκτρικά
αυτοκίνητα**



**Από αυτοκίνητα
Χωρίς Οδηγό**

Τι πόλη θέλουμε ;;;



17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. (Sustainable Development Goals – SDGs)



Τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

ΣΒΑΚ: **Στρατηγικό Σχέδιο** για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη

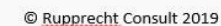
Κινητικότητα = Μεταφορά - Μετακίνηση - Προσβασιμότητα

Βιώσιμη = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία

(βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)

Η Βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης
Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος

Το ΣΒΑΚ συντάσσεται με βάση τις ευρωπαϊκές οδηγίες του ELTIS



Χρηματοδοτικό Εργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα.

Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, **μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ.**

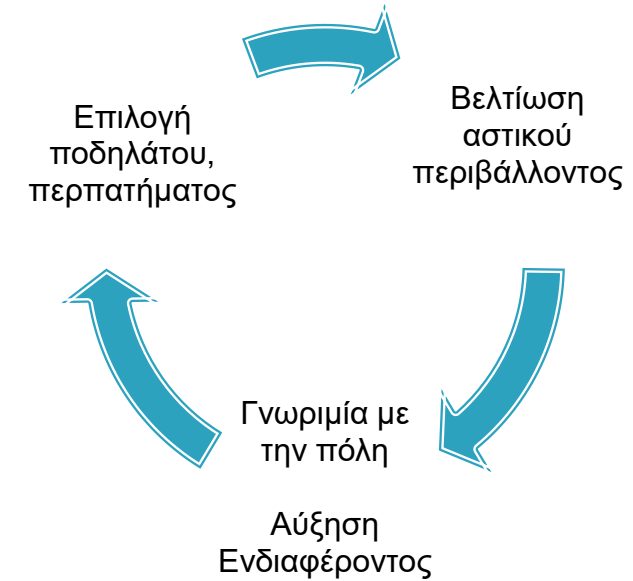
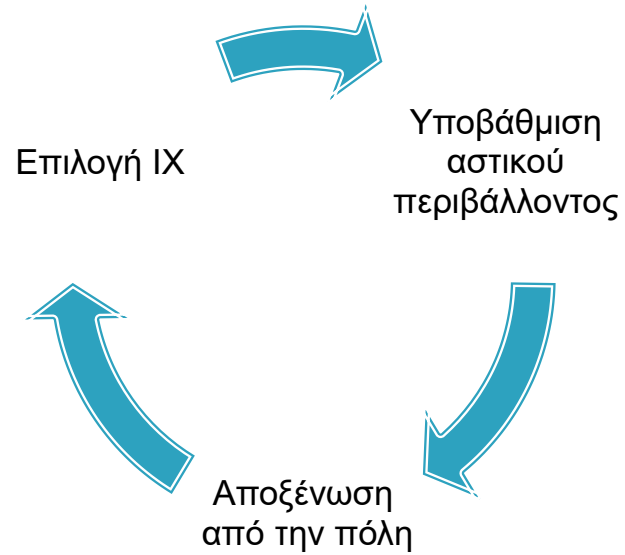
Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στον Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

Τα χαρακτηριστικά του ΣΒΑΚ

- ▶ **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- ▶ Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- ▶ Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για ΟΛΟΥΣ ... και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- ▶ Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**

Ο κύκλος του ΣΒΑΚ

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)



Συλλογικά μέσα μεταφοράς



Μη- μηχανοκίνητα μέσα

Συνδυασμένες μεταφορές



Οδική ασφάλεια



Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης
/ κινητικότητας



Ευφυή συστήματα μεταφορών



Κίνητρα / Αντικίνητρα

Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων



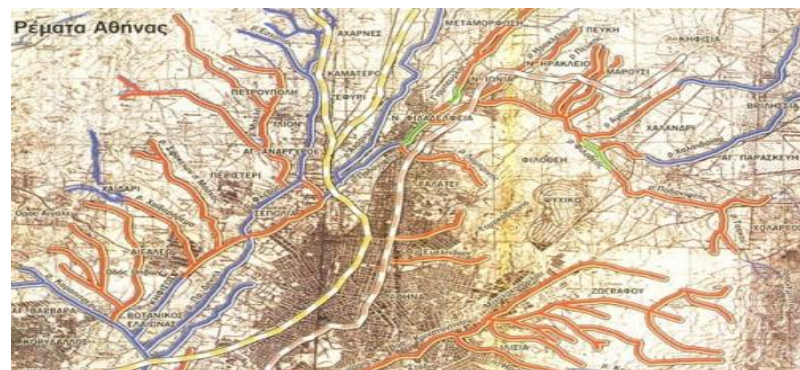
Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου
χώρου

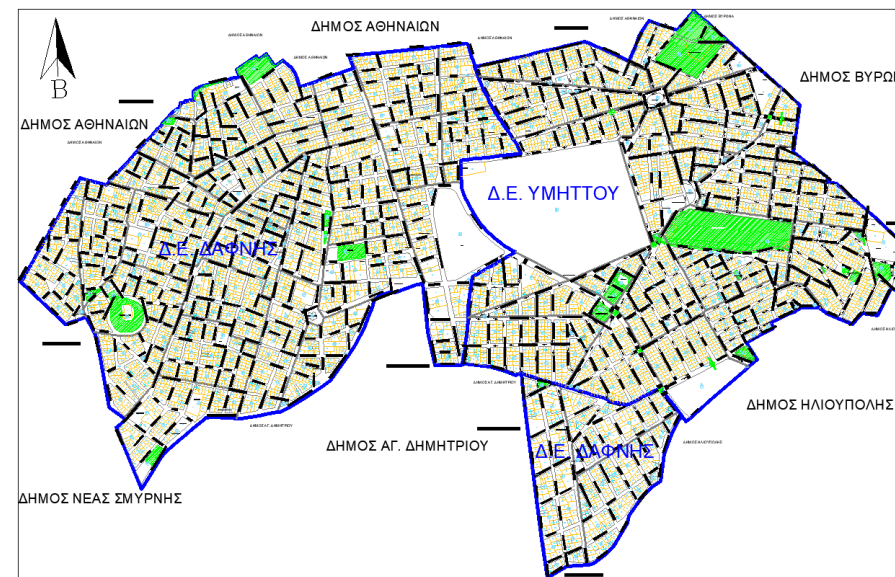
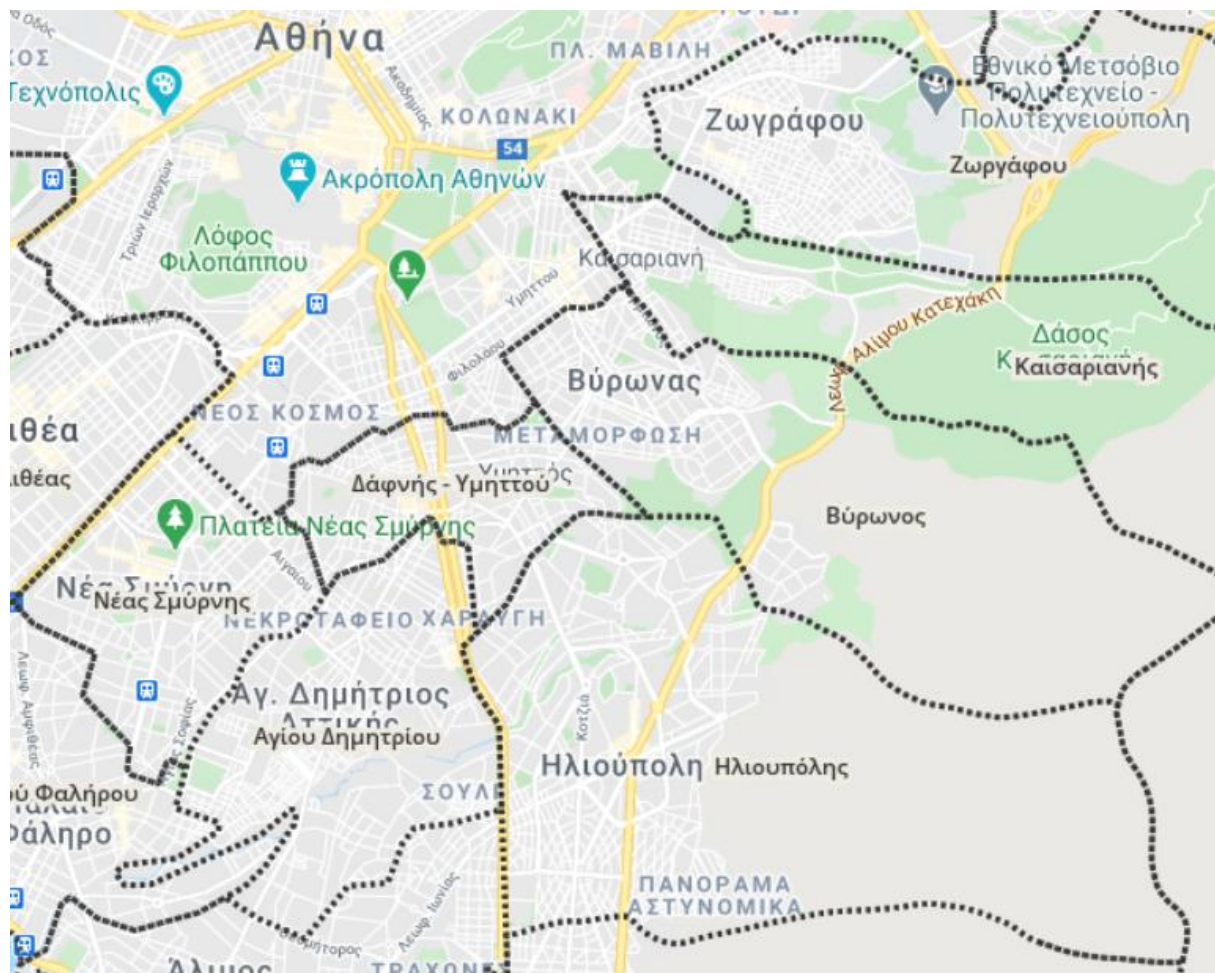


Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων
χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ



Πηγές: <http://www.oikoskopio.gr/map/>
<https://el.wikipedia.org/wiki/>

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού ανήκει στον Κεντρικό Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής με πληθυσμό 33.628 κατοίκους (απογραφή του 2011).

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού καταλαμβάνει έκταση 2,35 τ.χλμ.

Περικλείεται από τους Δήμους: Αθηναίων, Νέας Σμύρνης, Αγ. Δημητρίου, Ηλιούπολης και Βύρωνα.

Αποτελείται από τις δύο (2) Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.):

- Δ.Ε. ΔΑΦΝΗΣ
- Δ.Ε. ΥΜΗΤΤΟΥ

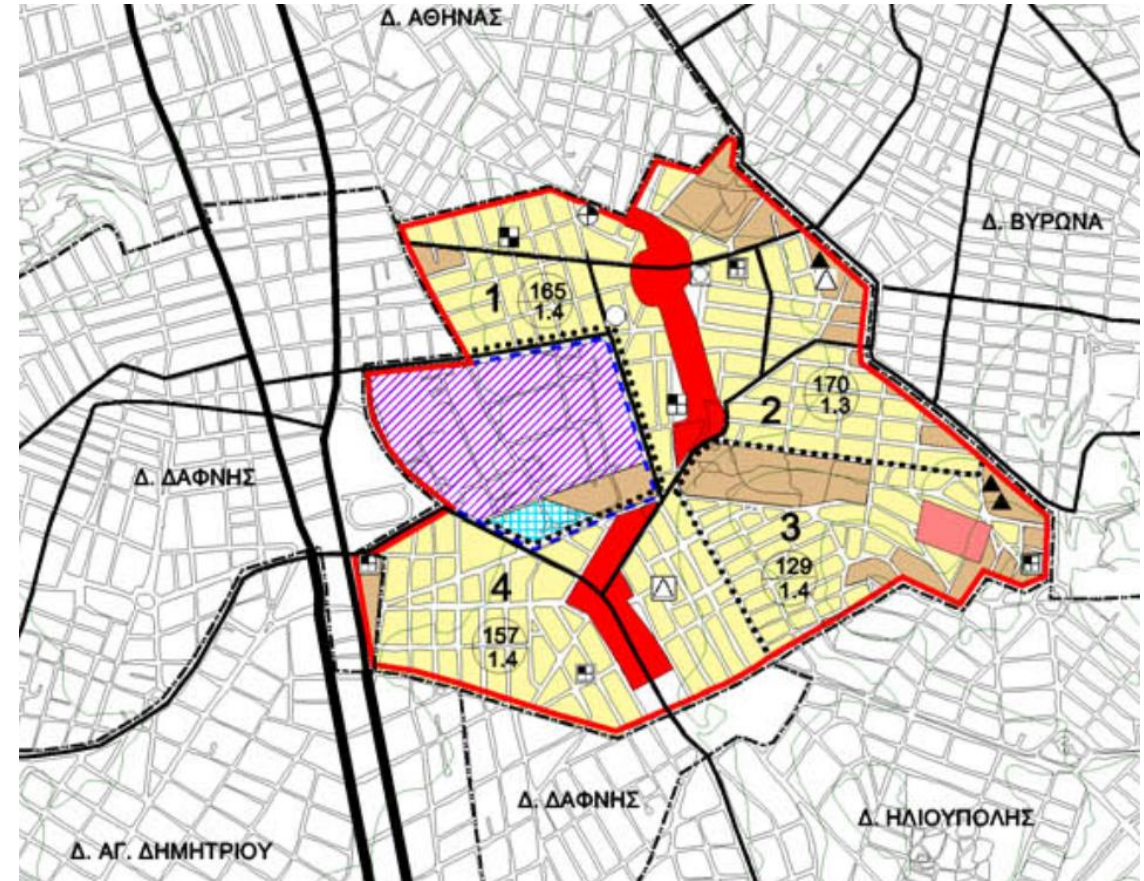
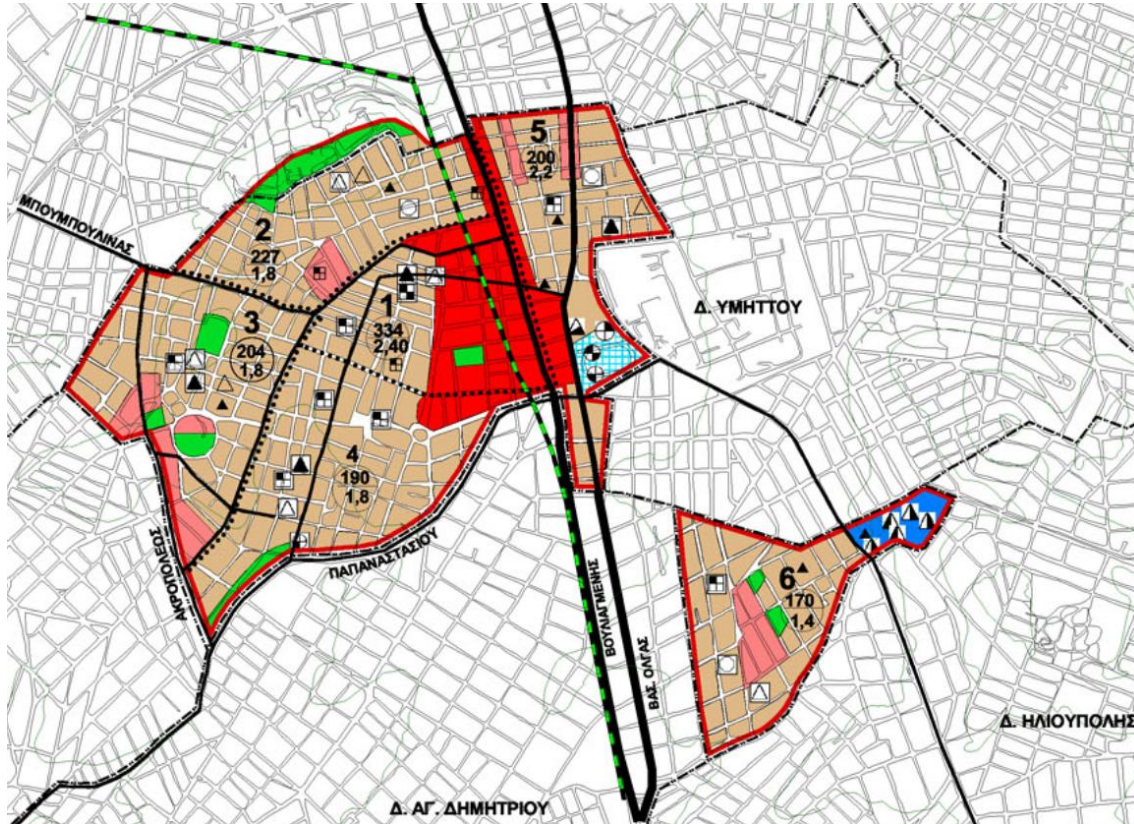
με έδρα τη Δάφνη

Πληθυσμιακά Χαρακτηριστικά

- Κατά το διάστημα 2001-2011, παρουσιάζει αρνητική πληθυσμιακή

	Έτος	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ (de facto) ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		
		Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΑΤΤΙΚΗ	1991	3.594.817	8,34%	-1,70%	3.523.407	6,77%	0,68%
	2001	3.894.573			3.761.810		
	2011	3.828.434			3.787.386		
ΠΕΡΙΦ. ΕΝ. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1991	1.197.601	-1,53%	-12,70%	1.141.194	-2,55%	-8,03%
	2001	1.179.308			1.112.133		
	2011	1.029.520			1.022.853		
ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ (Έδρα: Δάφνη)	1991	37.003	-0,54%	-8,63%	35.823	-2,82%	-5,02%
	2001	36.804			34.813		
	2011	33.628			33.066		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΑΦΝΗΣ	1991	24.903	0,62%	-8,56%	24.152	-1,98%	-4,44%
	2001	25.058			23.674		
	2011	22.913			22.623		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΥΜΗΤΤΟΥ	1991	12.100	-2,93%	-8,78%	11.671	-4,56%	-6,25%
	2001	11.746			11.139		
	2011	10.715			10.443		

ΓΠΣ Δήμου (Δάφνης ΦΕΚ 1221/Δ/1994, Υμηττός ΦΕΚ 1061/Δ/1996)



Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης, ορίστηκαν από το ΦΕΚ 1221/Δ/1994 για τη Δάφνη και από το ΦΕΚ 1061/Δ/1996 για τον Υμηττό.

Οι κύριες γενικές κατηγορίες χρήσεων γης εντός ΓΠΣ είναι:

- ▶ Αμιγής κατοικία
- ▶ Γενική κατοικία
- ▶ Πολεοδομικό κέντρο (κέντρο πόλης, κέντρο γειτονιάς)
- ▶ Βιομηχανικές εγκαταστάσεις μη ιδιαιτέρως οχλούσες
- ▶ Ελεύθεροι χώροι - αστικό πράσινο
- ▶ Κοινωφελείς - κοινωνικές εξυπηρετήσεις (αθλητισμός, εκπαίδευση)

Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, συναντάς:

- ❑ **Πολιτιστικούς Χώρους:** Θέατρο Βράχων "Μελίνα Μερκούρη", Δημοτική Βιβλιοθήκη, το Σπίτι Γ. Μπουζιάνη, κινηματογράφοι, κ.α.
- ❑ **Εκπαιδευτικά Συγκροτήματα:** ΤΕΦΑΑ, Σχολεία, κλπ.
- ❑ **Ελεύθερους χώρους & χώρους αστικού & περιαστικού πρασίνου:** Άλσος Άρη Αλεξάνδρου, Άλσος Πέτρου & Παύλου, Λόφος Ζωοδόχου Πηγής, παιδικές χαρές, πλατείες, κ.α.
- ❑ **Υπηρεσίες Υγείας και Πρόνοιας:** ΚΑΠΗ, Δημοτικά Ιατρεία, Κοινωνικό Παντοπωλείο Αποστολής, ΙΚΑ - ΕΟΠΥΥ, κλπ
- ❑ **Οργανωμένους χώρους άθλησης** όπως: Αθλητικό Κέντρο «Μιχάλης Μουρούτσος», ανοιχτοί και κλειστοί χώροι άθλησης, κ.α.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (ΠΗΓΗ: Μελέτη Προέλευσης – Προορισμού Μετακινήσεων, ΟΑΣΑ, 2006-2007)

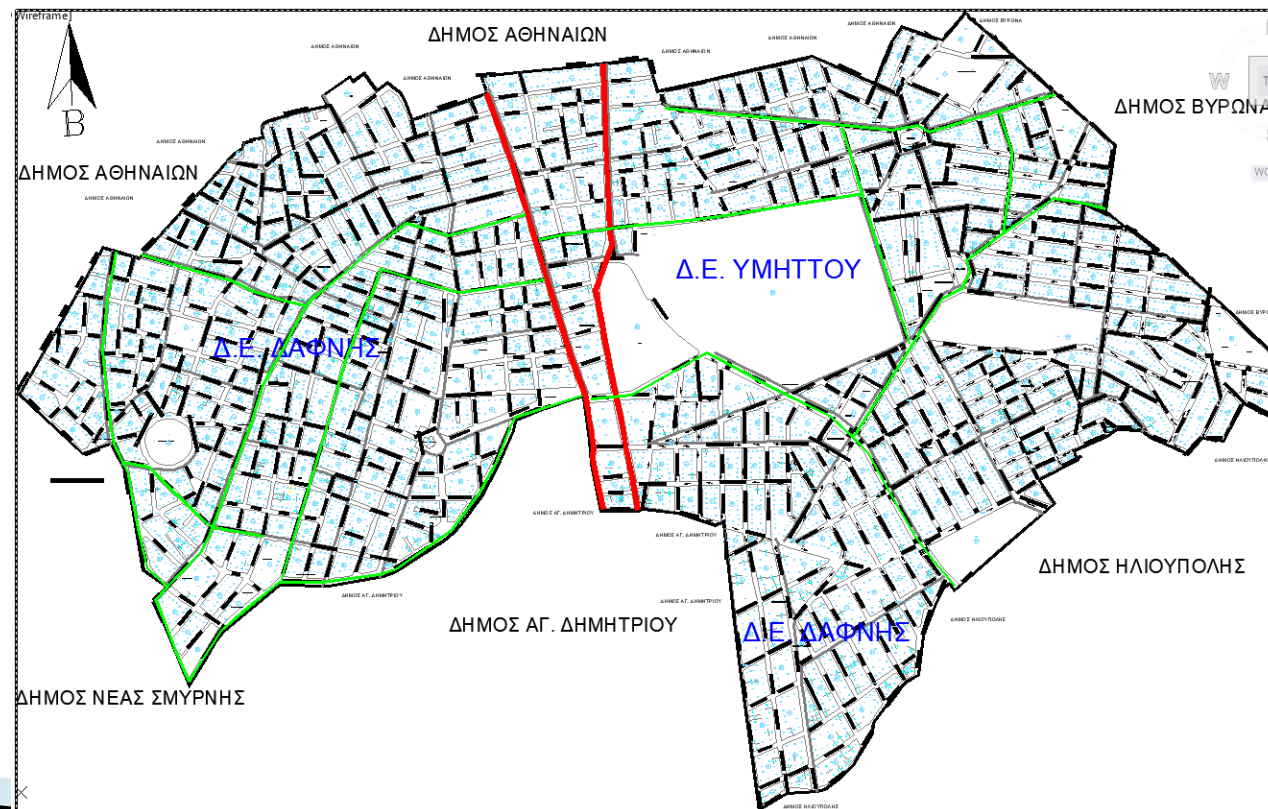
Δ.Ε. ΔΑΦΝΗΣ

- % Ενδοδημοτικών Μετακινήσεων:
 - 11%
- % Μετακινήσεων με Δημόσια Συγκοινωνία:
 - 37,7%
- % Μετακινήσεων με Ποδήλατο και πεζή:
 - 2% ποδήλατο και 20,2% πεζή
- % Μετακινήσεων με ΙΧ:
 - 30,2%
- % Μετακινήσεων με Δίκυκλα:
 - 5,1%
- % Μετακινήσεων με ΤΑΞΙ:
 - 2%

Δ.Ε. ΥΜΗΤΤΟΥ

- % Ενδοδημοτικών Μετακινήσεων:
 - 10%
- % Μετακινήσεων με Δημόσια Συγκοινωνία:
 - 33,3%
- % Μετακινήσεων με Ποδήλατο και πεζή:
 - 1,7% ποδήλατο και 9,7% πεζή
- % Μετακινήσεων με ΙΧ:
 - 47%
- % Μετακινήσεων με Δίκυκλα:
 - 4,5%
- % Μετακινήσεων με ΤΑΞΙ:
 - 2,1%

- Πρωτεύουσα αρτηρία: Λ. Βουλιαγμένης, Εθνικής Αντιστάσεως - Ηλιουπόλεως (από Ταινάρου)
- Συλλεκτήρια οδός (Δ.Ε. Δάφνης): Ακροπόλεως, Λ. Παπαναστασίου, Μπουμπουλίνας, Εθνάρχου Μακαρίου μέχρι Γραβιάς, Γραβιάς, Αλεξανδρείας από Λ. Παπαναστασίου έως Ελευθερίου Βενιζέλου, Ελευθερίου Βενιζέλου από Αλεξανδρείας έως Λ. Βουλιαγμένης και ο άξονας Ιβύκου - Πάρου - Κολοκοτρώνη έως Αμαρτωλών.
- Συλλεκτήρια οδός (Δ.Ε. Υμηττού): Ηλιουπόλεως (έως Ειδομένης), Ειδομένης-Τριπόλεως, Θράκης-Γυμναστηρίου (έως Λ. Βουλιαγμένης), Λ. Σμύρνης από Χρυσοστόμου Σμύρνης έως Κωνσταντινουπόλεως, άξονας Κωνσταντινουπόλεως - Πλατεία Αγ. Λαύρας - Αθανασίου Διάκου, Αδραμυτίου (από Ναυπλίου έως Αθ. Διάκου), άξονας Παπαστρατού - Πλ. Υμηττού - Χρυσοστόμου Σμύρνης, Τσουρούκτσογλου, Ζήλωνος



Τροχαία Συμβάντα (2012-2018)

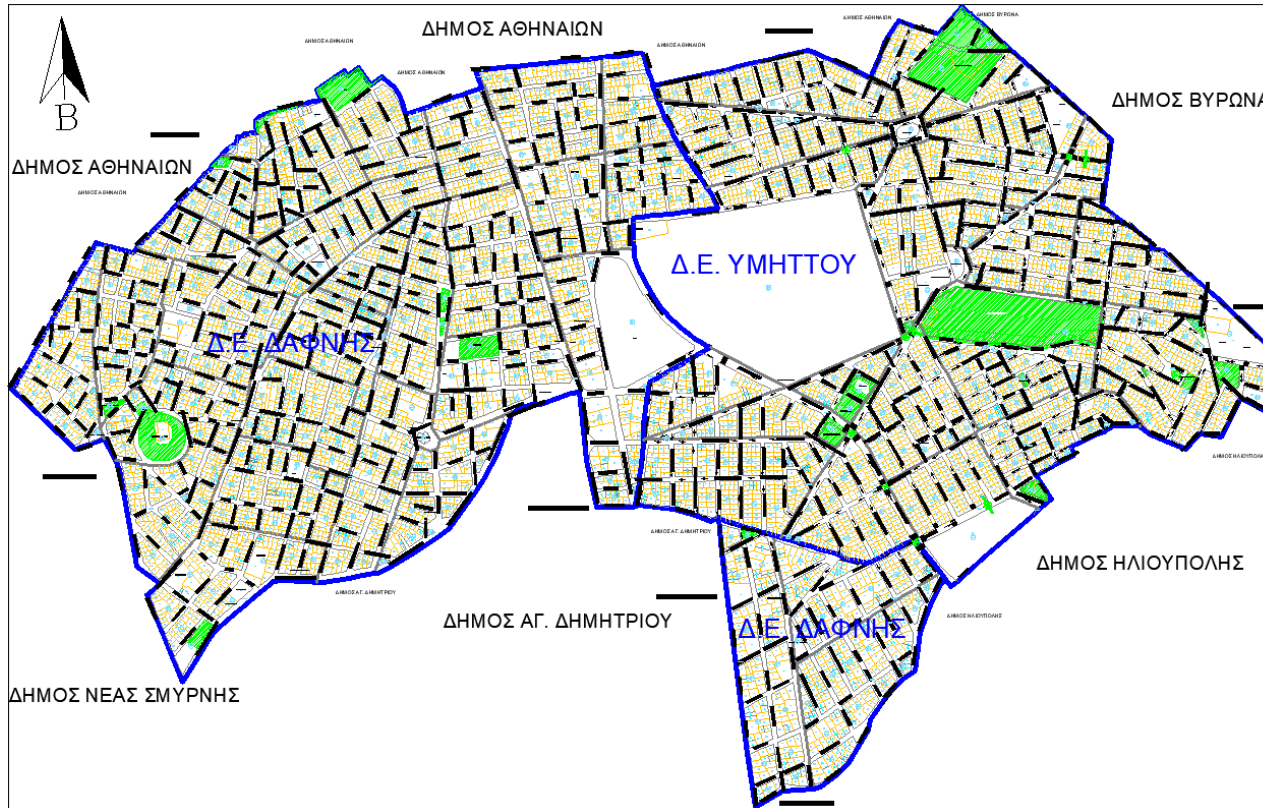
Δήμος Δάφνης-Υμηττού				
Έτος	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία (χωρίς θάνατο)	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρά τραυματία (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)
2012	40	0	0	40
2013	27	0	0	27
2014	34	2	2	30
2015	43	3	1	39
2016	54	2	1	51
2017	29	1	0	28
2018	26	0	0	26
Σύνολο	253	8	4	241
Ποσοστό επί του συνόλου		3,2%	1,6%	95,3%
Συμβάντα/έτος	36,1	1,1	0,6	34,4

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ομάδα μελέτης

Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

- ✓ Υπάρχουν ελάχιστοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού, όπως ο χώρος στάθμευσης στο NANA Cinemax (~50 θέσεων), και ένας κλειστός χώρος στάθμευσης επί της οδού Κανάρη
- ✓ Δεν έχουν εντοπιστεί χώροι στάθμευσης ποδηλάτων, δικύκλων
- ✓ «Πιάτσα» ταξί επί της οδού Παπαστρατού, στην Πλ. Υμηττού

Απογραφές / Μετρήσεις Στάθμευσης



- Η ζήτηση στάθμευσης είναι **υψηλή** στις κεντρικές περιοχές του Δήμου (εκατέρωθεν της Λ. Βουλιαγμένης, Πλ. Καλογήρων, Πλ. Δημαρχείου, Πλ. Υμηττού, κ.α.)
- Σε αρκετές γειτονιές του Δήμου δεν υπάρχουν σημάνσεις απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης P-40 και απαγόρευσης στάθμευσης P-39, με αποτέλεσμα η στάθμευση να γίνεται εκατέρωθεν της οδού με άναρχη διάταξη
- **Καταγράφηκαν αρκετές θέσεις για ΑΜΕΑ** με συγκεκριμένο αριθμό κυκλοφορίας

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητιού

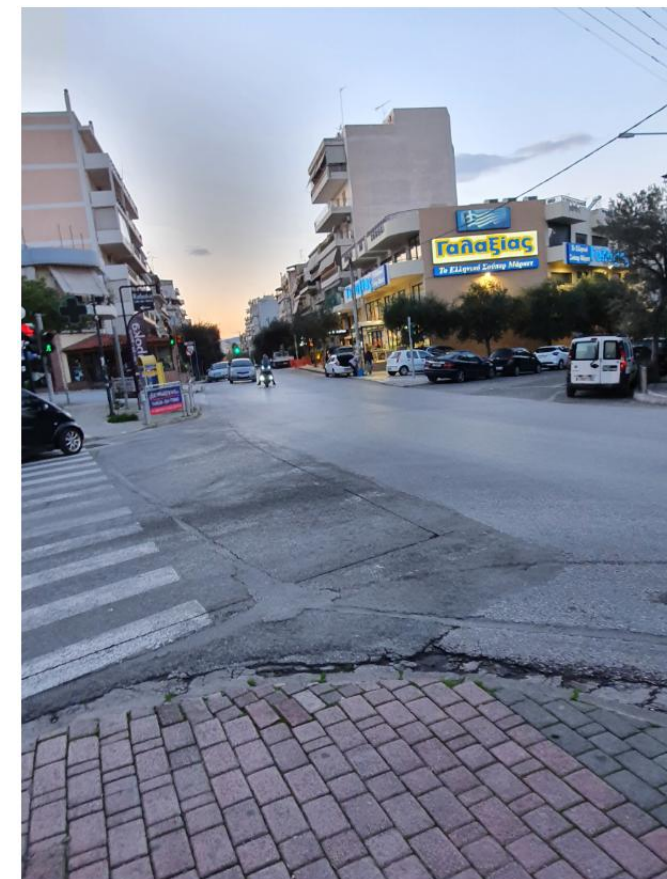
**ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ**

Κυκλοφοριακοί φόρτοι Δάφνη - Υμηττός

Κόμβος			1 ^η Ημερομηνία Μετρήσεων				2 ^η Ημερομηνία Μετρήσεων			
α/α	Περιοχή	Οδοί Κόμβου	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή
1	Δάφνη	Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα	Τετάρτη	27/01/2021	07:30-08:30	17:30-18:30	Σάββατο	06/02/2021	07:30-08:30	17:30-18:30
2	Δάφνη	Εθνάρχου Μακαρίου & Αρκαδίου	Τετάρτη	27/01/2021	09:00-10:00	18:00-19:00	Σάββατο	06/02/2021	09:00-10:00	18:00-19:00
3	Δάφνη	Ακροπόλεως & Νέστορος	Τετάρτη	27/01/2021	08:00-09:00	17:00-18:00	Σάββατο	06/02/2021	08:00-09:00	17:00-18:00
4	Δάφνη	Ηλιουπόλεως & Χίου	Τετάρτη	27/01/2021	10:30-11:30	19:30-20:30	Σάββατο	06/02/2021	08:30-09:30	17:00-18:00
5	Δάφνη	Λ. Παπαναστασίου & Κανάρη & Καραολή	Πέμπτη	04/02/2021	08:30-09:30	17:30-18:30	Σάββατο	06/02/2021	08:30-09:30	17:30-18:30
6	Υμηττός	Προύσης & Κυμοθόης	Τρίτη	26/01/2021	07:00-08:00	17:00-18:00	Σάββατο	30/01/2021	07:00-08:00	17:00-18:00
7	Υμηττός	Κερασούντος & Ασπένδου	Τρίτη	26/01/2021	08:00-09:00	17:30-18:30	Σάββατο	30/01/2021	08:00-09:00	17:30-18:30
8	Υμηττός	Αθανασίου Διάκου & Αδραμυτίου	Τρίτη	26/01/2021	08:30-09:30	18:00-19:00	Σάββατο	30/01/2021	08:30-09:30	18:00-19:00
9	Υμηττός	Βλαχερνών & Βρυουλών	Τρίτη	26/01/2021	09:00-10:00	19:00-20:00	Σάββατο	30/01/2021	09:00-10:00	19:00-20:00
10	Υμηττός	Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη	Τρίτη	26/01/2021	10:00-11:00	19:00-20:00	Σάββατο	30/01/2021	09:30-10:30	19:30-20:30

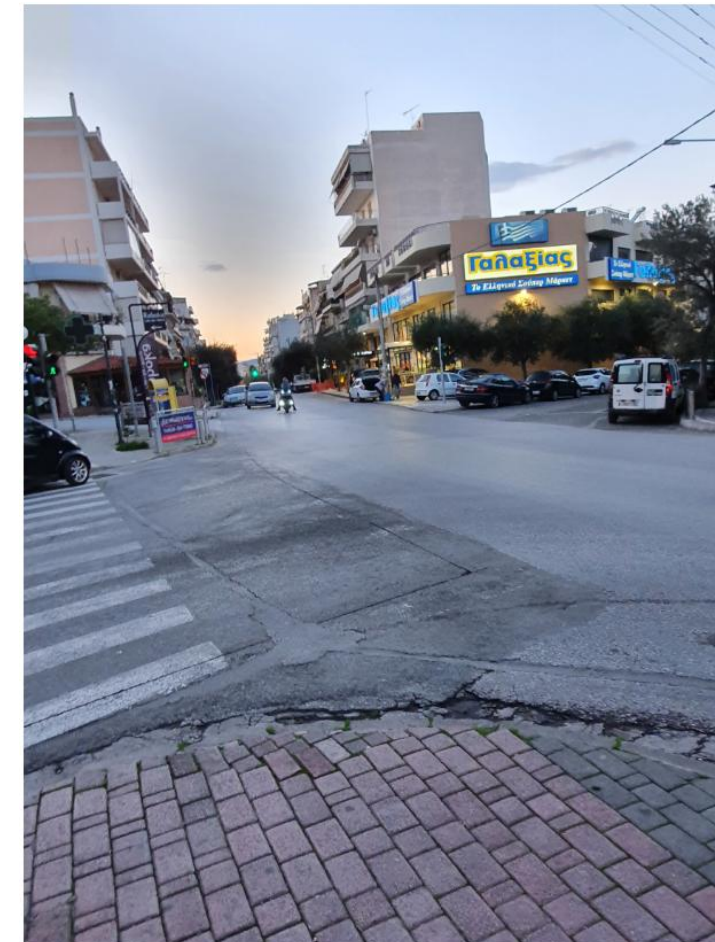
Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα

Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 01/2021 με 03/2004 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία <u>Πρωινή Αιχμή</u> (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2004 - 2021
Οδός	Από	Έως/ Προς	Μάρτιος 2004	Ιανουάριος 2021	
Ρουμπέση	Μπουμπουλίνας	Γερ. Φωκά/ Ηλία Ηλιού	490	240	-51,02%
Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά	Ακροπόλεως	Βιέννα/ Μάχης Αναλάτου	250	184	-26,40%
Μπουμπουλίνας	Ακροπόλεως	Ρέμπελου/ Εθν. Μακαρίου	14	24	71,43%
Μπακνανά/ Μπουμπουλίνας	Βιέννα	Ρέμπελου/ Εθν. Μακαρίου	282	284	0,71%
Βιέννα	Μπακνανά	Πανταζή	168	126	-25,00%
Ρουμπέση	Μπουμπουλίνας	Γερ. Φωκά/ Ηλία Ηλιού	156	100	-35,90%
Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά	Ρουμπέση	Βιέννα/ Μάχης Αναλάτου	270	302	11,85%
Βιέννα	Μπουμπουλίνας/ Εθν. Μακαρίου	Πανταζή	138	38	-72,46%



Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα

Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας απογευματινής αιχμής 01/2021 με 03/2004 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία <u>Απογευματινή</u> <u>Αιχμή</u> (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2004 - 2021
Οδός	Από	Έως/ Προς	Μάρτιος 2004	Ιανουάριος 2021	
Ρουμπέση	Μπουμπουλίνας	Γερ. Φωκά/ Ηλία Ηλιού	340	142	-58,24%
Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά	Ακροπόλεως	Βιέννα/ Μάχης Αναλάτου	186	110	-40,86%
Μπουμπουλίνας	Ακροπόλεως	Ρέμπελου/ Εθν. Μακαρίου	80	54	-32,50%
Μπακνανά/ Μπουμπουλίνας	Βιέννα	Ρέμπελου/ Εθν. Μακαρίου	746	524	-29,76%
Βιέννα	Μπακνανά	Πανταζή	332	370	11,45%
Ρουμπέση	Μπουμπουλίνας	Γερ. Φωκά/ Ηλία Ηλιού	136	40	-70,59%
Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά	Ρουμπέση	Βιέννα/ Μάχης Αναλάτου	278	292	5,04%
Βιέννα	Μπουμπουλίνας/ Εθν. Μακαρίου	Πανταζή	186	68	-63,44%



Διασταύρωση Κερασούντος & Ασπένδου

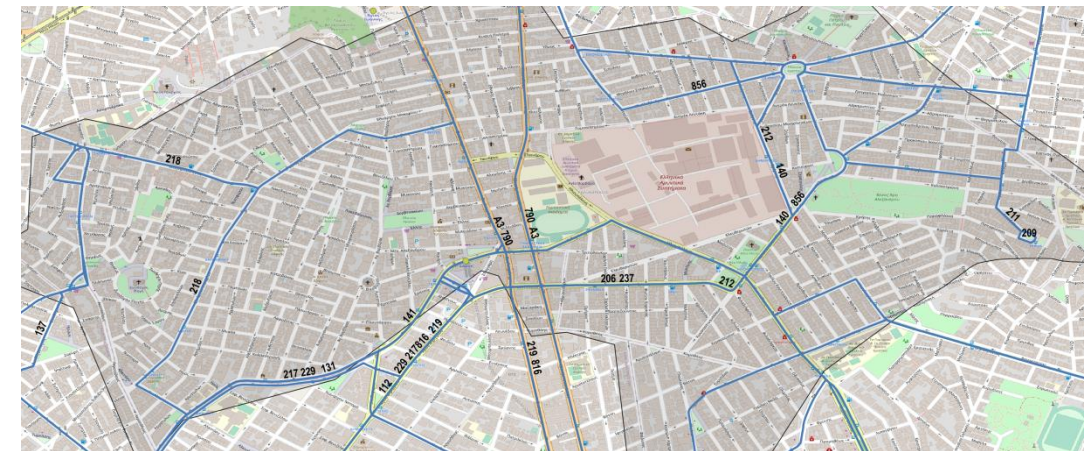
Διασταύρωση Κερασούντος & Ασπένδου Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 01/2021 με 01/2009 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2009 - 2021
Οδός	Από	Έως/ Προς	Ιανουάριος 2009	Ιανουάριος 2021	
Κερασούντος	Μεσολογγίου	Ασπένδου	514	408	-20,62%
Κερασούντος	Ασπένδου	Αμάθειας	34	26	-23,53%
Ασπένδου	Κων/πόλεως	Κερασούντος	77	96	24,68%
Ασπένδου	Κερασούντος	Προύσης	13	38	192,31%



Δίκτυο Αστικών Συγκοινωνιών

- ▶ Σύστημα λεωφορειακών γραμμών **30** περίπου χιλιομέτρων και **3** σταθμοί μετρό («Άγιος Ιωάννης» (Δήμος Αθηναίων), «Δάφνη», «Άγιος Δημήτριος» (Δήμος Αγ. Δημητρίου))
- ▶ Περίπου **80** στάσεις εντός δήμου, εκ των οποίων περίπου το **15%** είναι συνδεδεμένες με το σύστημα τηλεματικής του ΟΑΣΑ
- ▶ **16** λεωφορειακές γραμμές, εκ των οποίων οι **8** κυκλικές και οι **7** έχουν αφετηρία τον Σταθμό του Μετρό «Δάφνη».

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
112	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
131	ΑΜΑΞ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
137	ΑΝΩ Ν. ΣΜΥΡΝΗ Α - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥΦΙΕ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ
141	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΚΑΛΑΜΑΚΙ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
206	ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
209	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
211	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ
217	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ
218	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ
219	ΣΤ. ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
229	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ
237	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
816	ΤΑΥΡΟΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
856	ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ
Α3	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)



Σύνδεση με τυπικούς προορισμούς

- ▶ Χρόνοι διαδρομής για μια τυπική καθημερινή (στοιχεία Google maps).

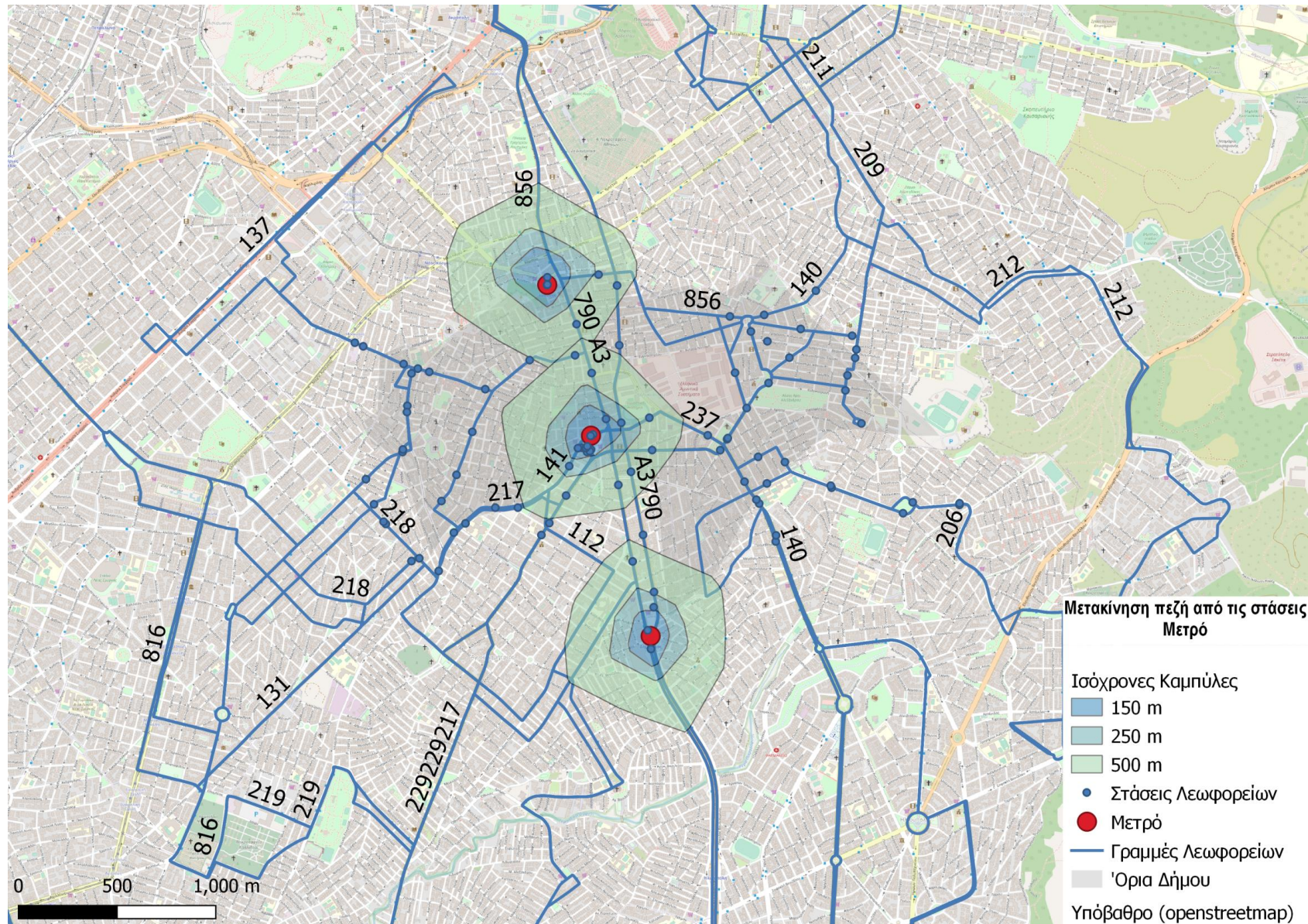
Προορισμοί	Μέσος Χρόνος Διαδρομής (λεπτά) με ΙΧ	Μέσος Χρόνος Διαδρομής (λεπτά) με Αστική Συγκοινωνία*
Αθήνα (κέντρο)	9	13
Πειραιάς (λιμάνι)	16	49
Κηφισιά (πλατεία)	21	58
Γλυφάδα	13	38
Εθνική Οδός (ΚΤΕΛ Κηφισού)	15	35

**μπορεί να περιλαμβάνει λεωφορείο και μετρό*

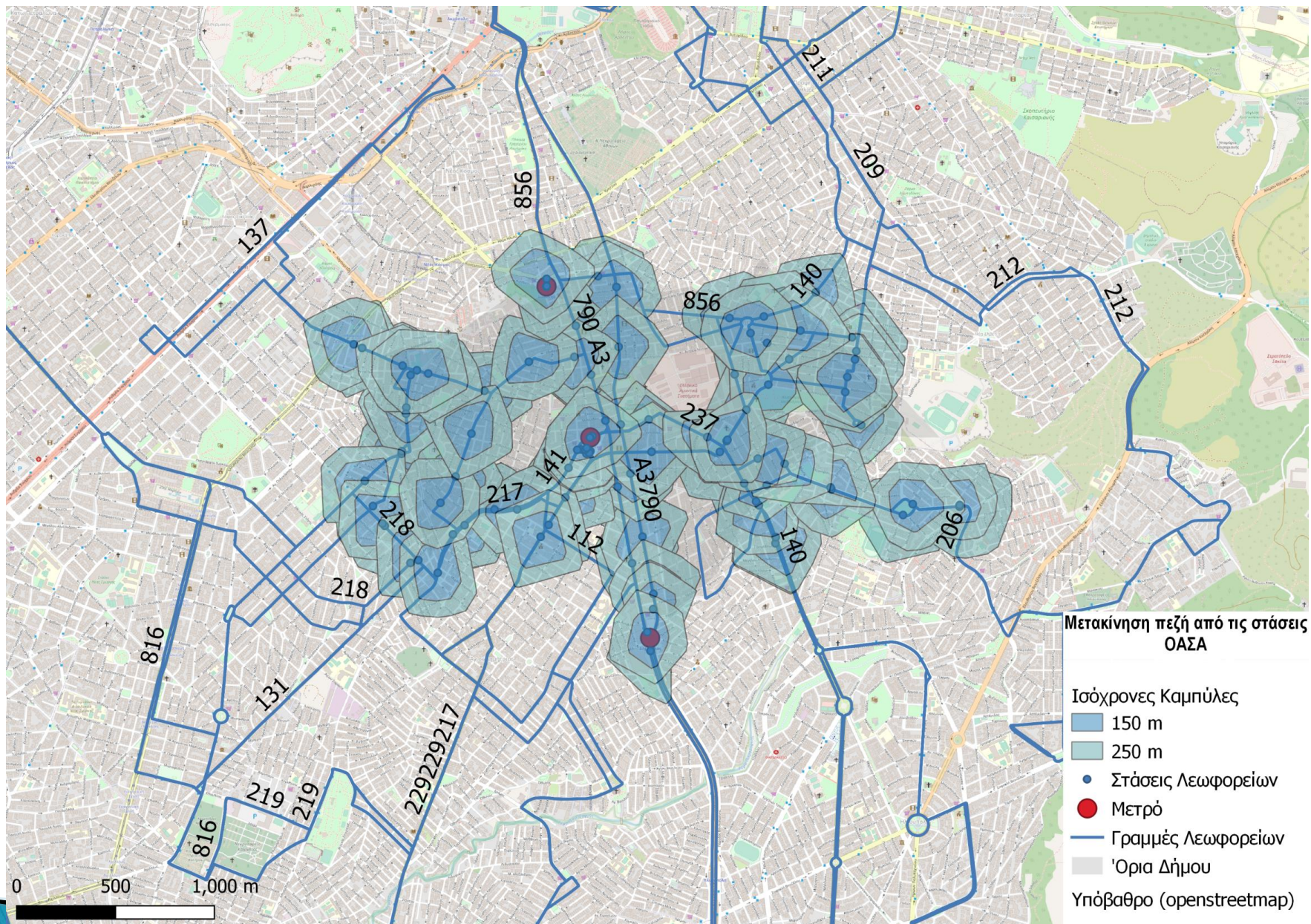
Προσβασιμότητα & Κάλυψη Δήμου από ΜΜΜ

- ▶ Ισόχρονες καμπύλες με βάση τη μέση αναμενόμενη ταχύτητα μετακίνησης για πεζούς, στο υφιστάμενο δίκτυο από τους σταθμούς μετρό και τις στάσεις του ΟΑΣΑ.
- ▶ Παραδοχές:
 - η μέγιστη απόσταση που είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν οι δημότες για να συνδεθούν με το μετρό είναι 500μ.
 - η μέγιστη απόσταση που είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν οι δημότες για να συνδεθούν με το λεωφορείο είναι 250μ.

ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΡΟ



ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΕΙΣ ΟΑΣΑ



Επιβατική Κίνηση και Εξυπηρέτηση

Στοιχεία ημερήσιας επιβατικής κίνησης γραμμών
ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο
Δάφνης-Υμηττού.

Μέση ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό
"ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)

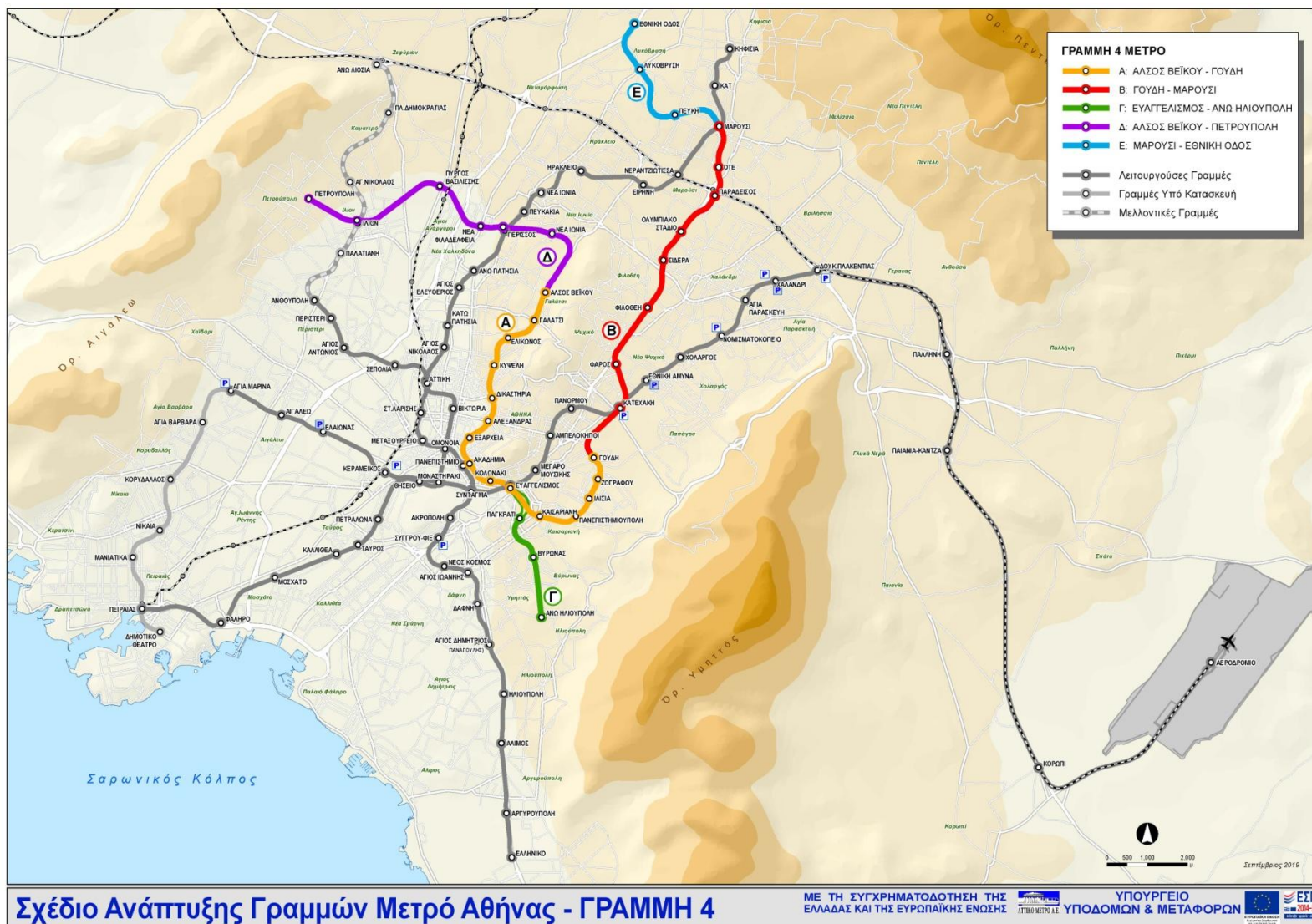
Σταθμός Μετρό Δάφνη		Σταθμός Μετρό Αγ. Ιωάννης	
Εισερχόμενοι	Εξερχόμενοι	Εισερχόμενοι	Εξερχόμενοι
επιβ.	επιβ.	επιβ.	επιβ.
18.690	18.435	8.108	8.386

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜ. ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
218	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	9.600
141	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΚΑΛΑΜΑΚΙ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	7.428
219	ΣΤ. ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	7.100
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	7.050
856	ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ	7.050
A3	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)	5.850
237	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	5.750
206	ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	5.600
112	ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.400
217	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	3.400
229	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗ	3.250
211	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	3.100
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	2.350
209	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΥΝΤΑΓΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	2.020
131	ΑΜΑΞ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	1.750
137	ΑΝΩ Ν. ΣΜΥΡΝΗ Α - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	1.650
816	ΤΑΥΡΟΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	150

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητιού



ΤΜΗΜΑΤΑ ΓΡΑΜΜΗΣ 4 ΜΕΤΡΟ



Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος χωροθετείται επί του άξονα:

- ▶ Μεγάλου Αλεξάνδρου (από Κανάρη) – Αρκαδίου (έως Ζωοδόχου Πηγής) 660μ.



Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων με ερωτηματολόγια

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης-Υμηττού, πραγματοποιείται έρευνα με τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων από τους δημότες και τους επισκέπτες του Δήμου, σχετικά με τις συνήθειες των μετακινήσεων και τα προβλήματα του συστήματος μεταφορών στον Δήμο.

Τα ερωτηματολόγια απευθύνονται στις παρακάτω ομάδες-στόχους:

- ✓ Επιβάτες/ χρήστες των δημόσιων Μ.Μ.Μ.
 - επιβάτες των **Λεωφορειακών Γραμμών του ΟΑΣΑ**
 - επιβάτες **Μετρό**
- ✓ Κάτοικοι του Δήμου Δάφνης - Υμηττού
- ✓ Εργαζόμενοι εντός των ορίων του Δήμου
- ✓ Μαθητές των σχολείων της πόλης
- ✓ Γονείς μαθητών των σχολείων της πόλης (Πρόσβασης στα Σχολεία)
- ✓ Τυχαίο δείγμα πεζών εντός των ορίων του Δήμου
- ✓ Φοιτητές εντός του Δήμου

Στην παρούσα φάση έχει συγκεντρωθεί ο παρακάτω αριθμός ερωτηματολογίων:

- Ερωτηματολόγια ΜΜΜ: 5
- Ερωτηματολόγια Κατοίκων: 4
- Ερωτηματολόγια Γονέων: 2
- Ερωτηματολόγια Μαθητών: 1
- Ερωτηματολόγια Εργαζομένων: 2
- Ερωτηματολόγια Πεζών: 1

Στα πεζοδρόμια συχνά:

- μόνιμα εμπόδια (στύλοι, κάδοι, στάσεις, δένδρα, κλπ) ή προσωρινά εμπόδια (παράνομα σταθμευμένα οχήματα)
- **Μικρό πλάτος**/ αδιαμόρφωτα

Συνέπεια:

- Αποθάρρυνση της πεζή μετακίνησης
- Αύξηση αριθμού ατυχημάτων/ μειωμένη οδική ασφάλεια
- Περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση

Πρόβλημα παράνομης στάθμευσης:

- παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων
- διπλοπαρκάρισμα
- παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ

- ▶ Έλλειψη μακροχρόνιου κυκλοφοριακού σχεδιασμού
- ▶ Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ
- ▶ Έντονα προβλήματα σε σχέση με τη στάθμευση
- ▶ Περιοχές έντονης συνύπαρξης πεζών και οχημάτων,
- ▶ Έλλειψη λειτουργικού δικτύου πεζοδρόμων
- ▶ Ασυμφωνίες μεταξύ κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού

- ▶ Αντιμετώπιση των ζητημάτων της κινητικότητας ως κυκλοφοριακό πρόβλημα και όχι σε συνάρτηση με την ποιότητα και λειτουργία του δημόσιου χώρου και των χρήσεων
- ▶ Προβλήματα στην προσπελασιμότητα των Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
- ▶ Απουσία συστηματικών διαδικασιών συμμετοχικότητας σε σχέση με τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας
- ▶ Τέλος, ιδιαίτερα σε θύλακες κατοικίας, η πρόσβαση σε δίκτυο διαδρομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, κλπ) και το καθεστώς της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων υστερεί και χρήζει βελτίωσης.

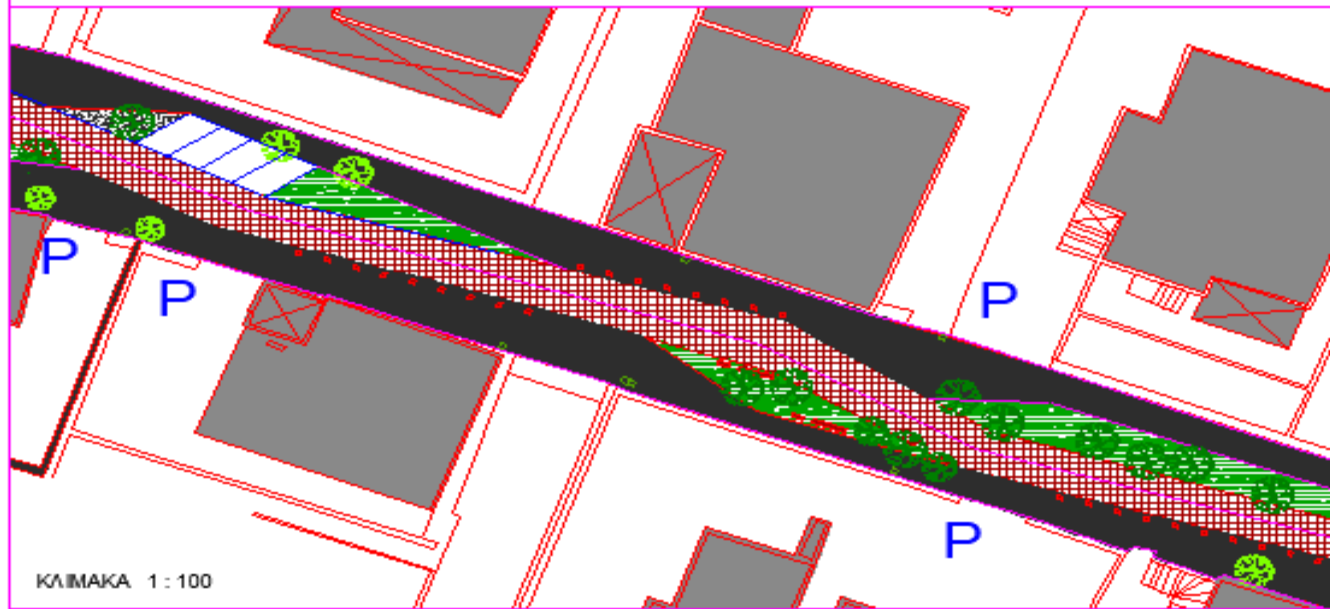
1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου ΜΜΜ
4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων
5. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με τα Κέντρα, τους χώρους Πολιτισμού, εκπαιδευτικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ.

6. Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση
7. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας Ατόμων Μειωμένης Κινητικότητας (ΑΜΚ)
8. Βελτιώσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας
9. Βελτίωση συνθηκών οδικής ασφάλειας και ενθάρρυνση εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης
10. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης και ανάδειξη νέων χώρων

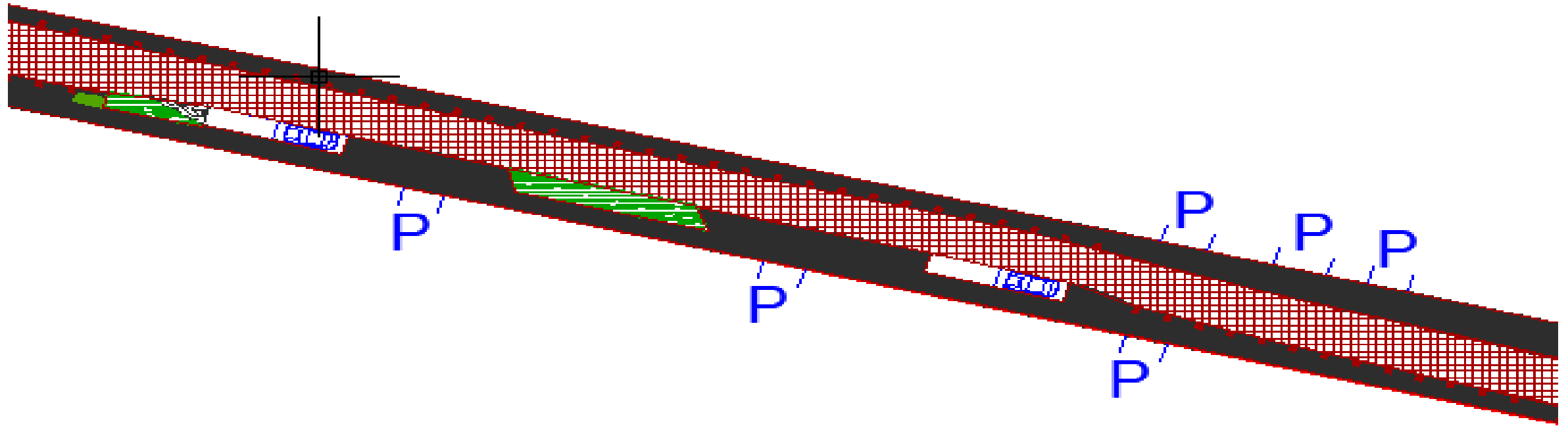
Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα σε σύμπνοια με τον Ελληνικό Κ.Ο.Κ.



Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Ήπιας Κυκλοφορίας



Διαβάσεις Πεζών



Πληροφόρηση - Τοπόσημα





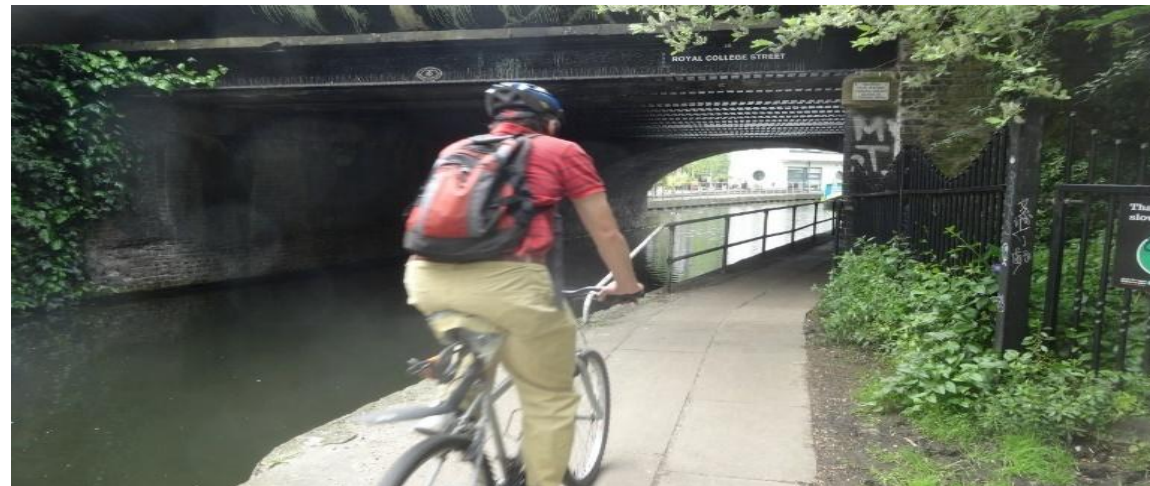
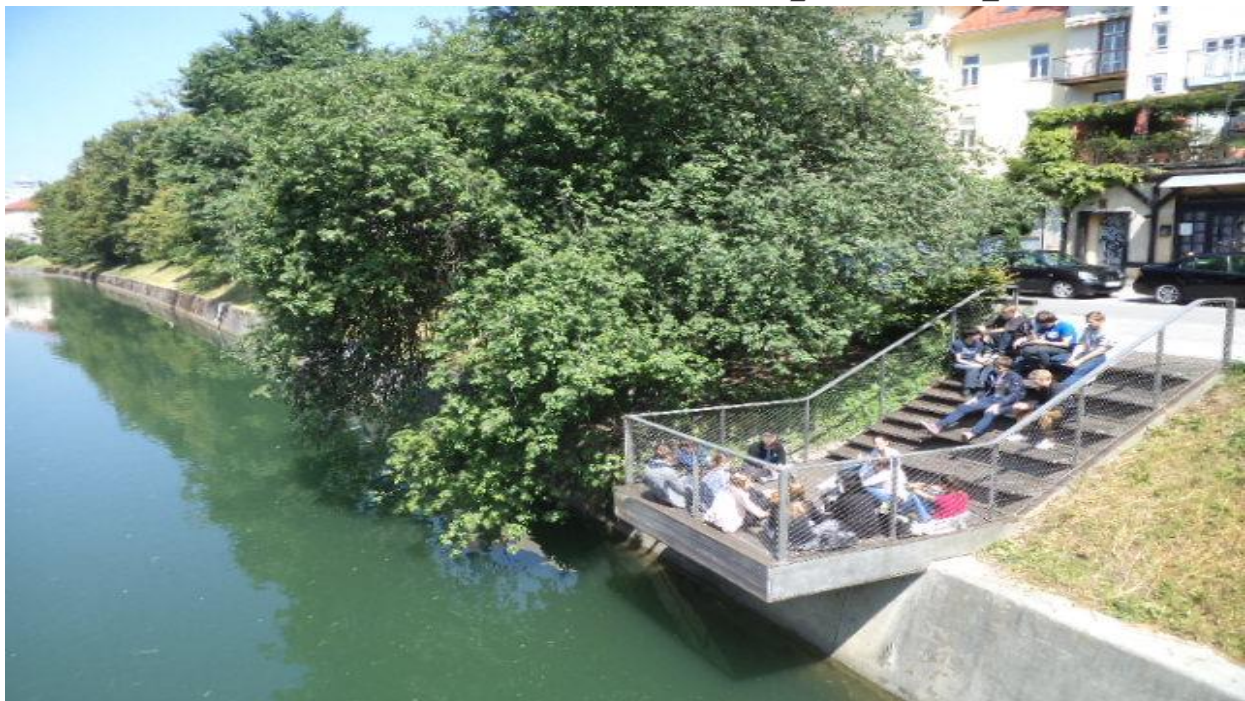
Πάρκα Τσέπης (Parklets)



Αστικές Κερκίδες



Αστικές Κερκίδες - Ρέματα



...ΚΑΙ ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ ΜΕ ΑΦΟΡΜΗ ΤΗΝ COVID-19



- κατακόρυφη αύξηση της ζήτησης για διανομές (delivery, e-αγορές) σε άδειους από κυκλοφορία δρόμους
- το e-commerce ήρθε για να μείνει και όταν οι δρόμοι θα είναι γεμάτοι οχήματα...
- **αυξημένη πεζή ή με ποδήλατα μετακίνηση των πολιτών κατά τη διάρκεια των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας (για ατομική άσκηση & ελλείψει άλλων εναλλακτικών δραστηριοτήτων),**
- αποτελεί εξαιρετική ευκαιρία το να προωθηθούν τα ήπια μέσα μετακίνησης (και τα εγγενή πλεονεκτήματά τους για την υγεία και την οικονομία) αντί των μηχανοκίνητων ιδιωτικών μέσων
- επιτακτική η απελευθέρωση και διάθεση του δημόσιου χώρου προς όφελος του περπατήματος, του ποδηλάτου και των δραστηριοτήτων άθλησης και ψυχαγωγίας
- ενίσχυση της οδικής ασφάλειας με μέτρα (όμοια με άλλων κρατών) γενικευμένης θέσπισης ορίων ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε κεντρικές περιοχές των πόλεων.

Ηλεκτροκίνητα Οχήματα

Ορισμός: Ηλεκτροκίνητο Όχημα - ΗΟ (Electric Vehicle - EV) ονομάζεται το όχημα που διαθέτει **έναν τουλάχιστον ηλεκτροκινητήρα** για την κίνησή του.

Διαδεδομένη -πλέον- εφαρμογή σε:

- ✓ Λεωφορεία
- ✓ Αυτοκίνητα
- ✓ Μηχανοκίνητα Δίκυκλα (scooter)
- ✓ Ποδήλατα
- ✓ Πατίνια

- ❑ Αξιοποίηση ηλεκτρικών οχημάτων σε εφαρμογές όπως car-sharing, κλπ

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της ηλεκτροκίνησης;

- A. Η ύπαρξη ηλεκτροκίνητων οχημάτων** (ΙΧ, ταξί, δημόσια συγκοινωνία με λεωφορεία & τρόλεϊ, ποδήλατο, πατίνια, κλπ. αλλά και τραμ, μετρό, προαστιακός, πλοία)
- B. Η ύπαρξη και ευρεία κατανομή υποδομών φόρτισης** (σε δημόσιους, ημι-δημόσιους, ιδιωτικούς χώρους)

Πλεονεκτήματα ηλεκτροκίνησης

Στα **υπέρ** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται :

- ▶ το περιβαλλοντικό όφελος τόσο για την ατμοσφαιρική όσο και για την ηχητική ρύπανση (Μηδενικοί Ρύποι, Μηδενική Ηχορύπανση)
- ▶ το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος,
- ▶ το κοινωνικό όφελος από την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- ▶ το ευρύτερο οικονομικό όφελος σε κρατικές δαπάνες
- ▶ και η αναμενόμενη κινητοποίηση των επιχειρήσεων που θα επιφέρει αύξηση στις θέσεις εργασίας στον συγκεκριμένο τομέα.
- ▶ Επιπλέον πλεονεκτήματα προκύπτουν από τη μηχανικά βελτιωμένη λειτουργία του οχήματος σε σχέση με τα συμβατικά οχήματα λόγω λιγότερων μηχανικών μερών.

Μειονεκτήματα ηλεκτροκίνησης

Στα **κατά** της ηλεκτροκίνησης περιλαμβάνονται:

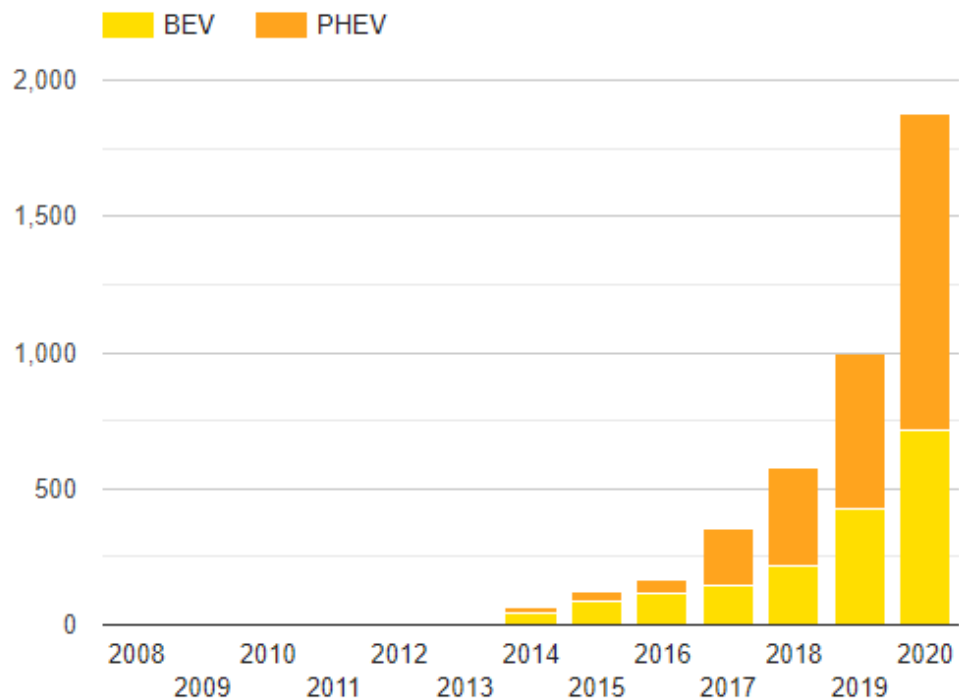
- ▶ η μικρή διανυόμενη απόσταση (130-180χλμ με μία πλήρη φόρτιση, άρα μικρή αυτονομία) συγκριτικά με τα συμβατικά ΙΧ,
- ▶ ο χρόνος φόρτισης
- ▶ και το υψηλό κόστος αγοράς, στην περίπτωση που τα κίνητρα που παρέχονται για την αγορά του δεν είναι ελκυστικά.



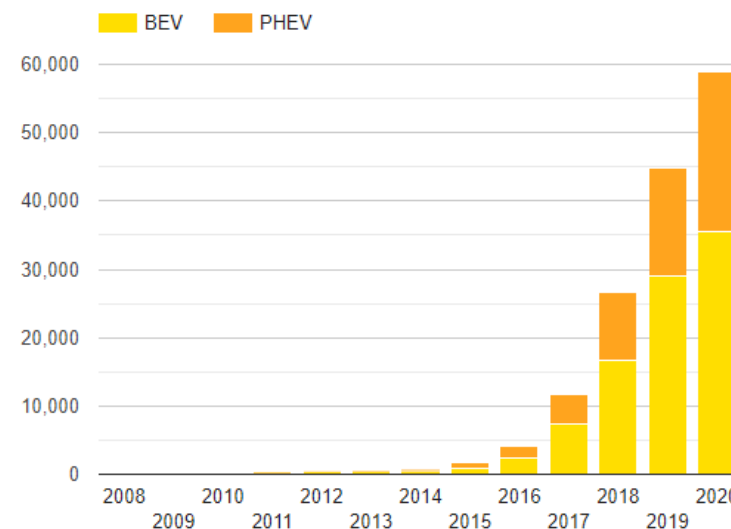
Επιπλέον μπορεί να περιλαμβάνεται και :

- ▶ το ενδεχόμενο ελλειμματικό δίκτυο σταθμών φόρτισης,
- ▶ η μικρότερη τελική ταχύτητα
- ▶ και η υποχρέωση αντικατάστασης ανά διαστήματα των συσσωρευτών.

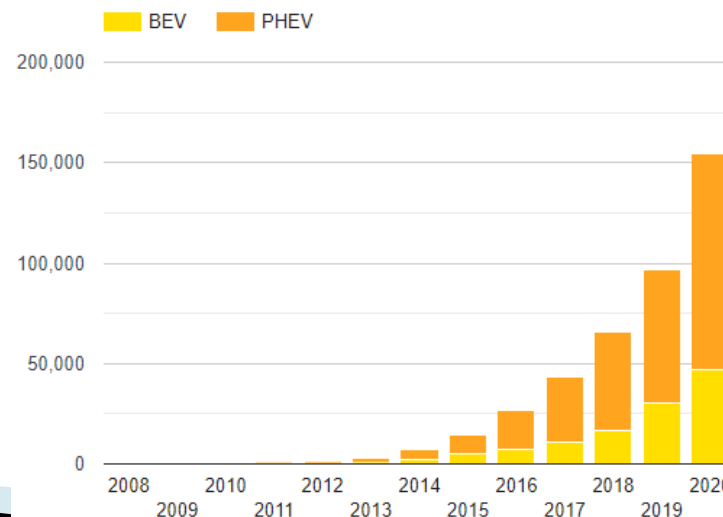
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Ελλάδα



Πορτογαλία

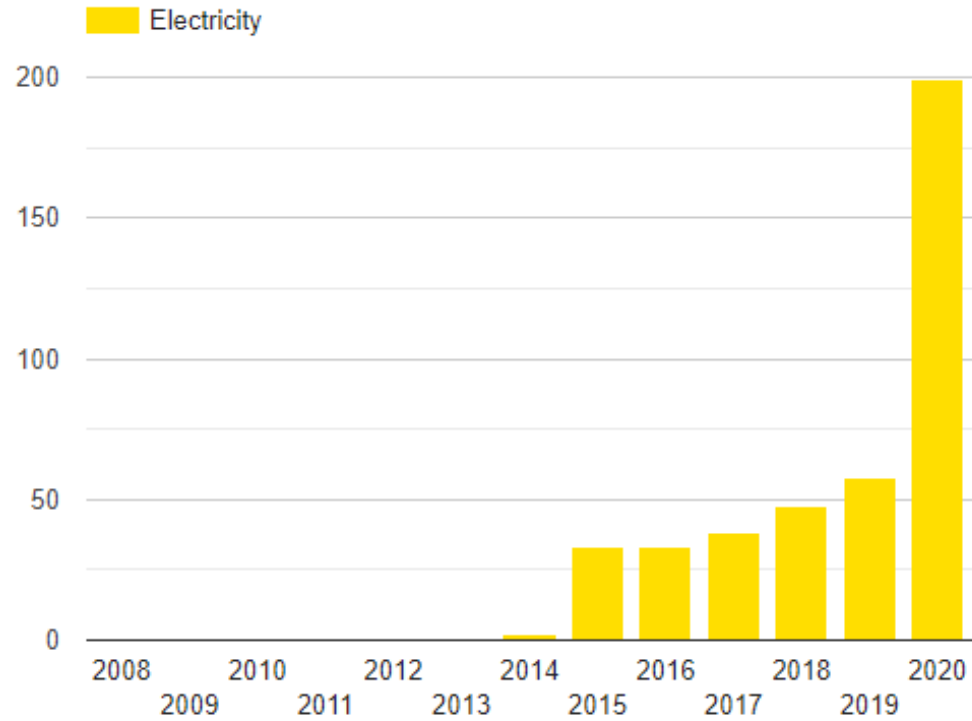


Σουηδία

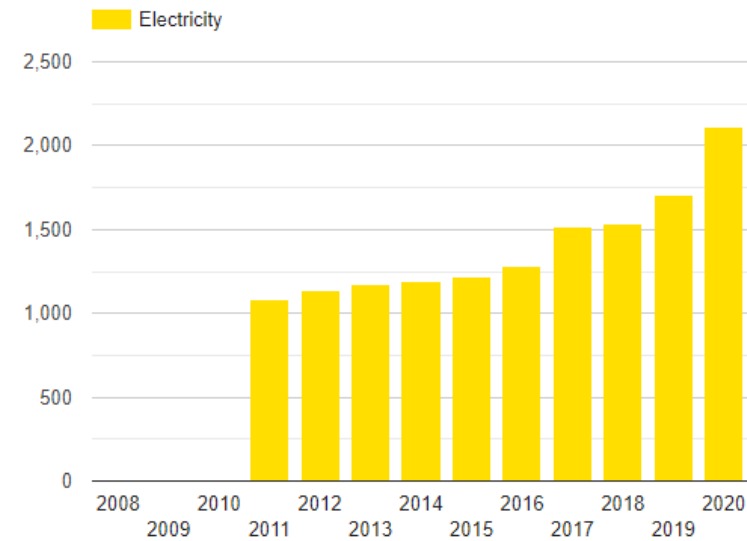
BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά
PHEV = Plug-in υβριδικά

Πηγή: <https://www.eafo.eu/>

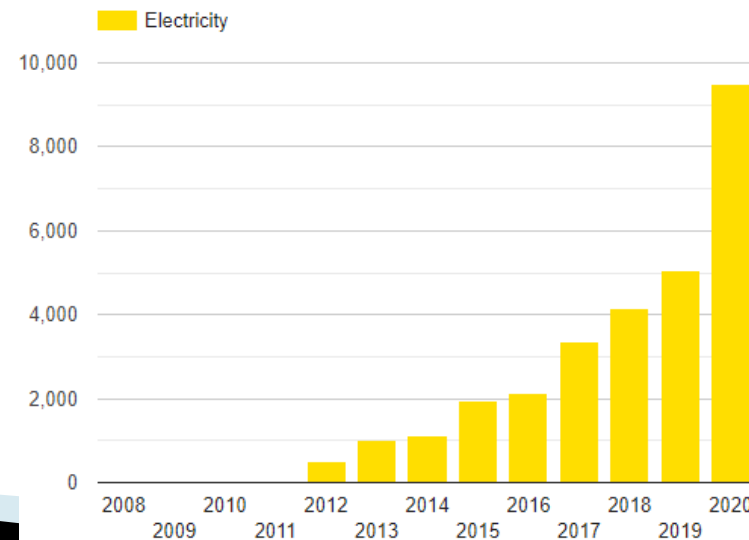
Σύγκριση Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Ελλάδα



Πορτογαλία



Σουηδία

Πηγή: <https://www.eafo.eu/>

- ❖ Σχεδιάζοντας το Δίκτυο Μεταφορών του Δήμου Δάφνης-Υμηττού με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.
 - ❖ Βελτιώνοντας και αυξάνοντας την προσβασιμότητα και την κινητικότητα για ΟΛΟΥΣ και για όλα τα μέσα.
 - ❖ Δίνοντας έμφαση στους ήπιους τρόπους μετακίνησης, στην πεζή μετακίνηση και στο ποδήλατο.
 - ❖ Ενθαρρύνοντας την αύξηση της χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
 - ❖ Αναβαθμίζοντας τον δημόσιο χώρο και δικτυώνοντας τους κοινόχρηστους χώρους και τους υπερτοπικούς πόλους, με «πράσινα» δίκτυα.
 - ❖ Οργανώνοντας –με σεβασμό στο περιβάλλον, στον πολίτη και στην επιχειρηματικότητα- το σύστημα των Εμπορευματικών Μετακινήσεων.
 - ❖ Προστατεύοντας τους συμπολίτες μας με μειωμένη κινητικότητα και δημιουργώντας ισότιμες προϋποθέσεις για τη δυνατότητα πρόσβασης.
 - ❖ Ενσωματώνοντας τις νέες τεχνολογίες, όπως η τηλεματική και η ηλεκτροκίνηση, στην καθημερινότητα.
 - ❖ Αξιοποιώντας τα εργαλεία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού: η πόλη σχεδιάζει το μέλλον της με τη συμμετοχή ΟΛΩΝ.
- Δημιουργούμε μια πόλη που αξιοποιεί και αναβαθμίζει τόσο τη γειτνίαση με το Μητροπολιτικό Κέντρο όσο και το πολιτιστικό της απόθεμα, μια πόλη με προτεραιότητα τον άνθρωπο και όχι στο όχημα, με πολίτες που συμμετέχουν, σχεδιάζουν και διαμορφώνουν μια υπεύθυνη στάση απέναντι στους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ

- Προτεραιότητα 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις
- Προτεραιότητα 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος
- Προτεραιότητα 3: Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου
- Προτεραιότητα 4: Άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση/ Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες
- Προτεραιότητα 5: Βελτίωση δημόσιας υγείας
- Προτεραιότητα 6: Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
- Προτεραιότητα 7: Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων και για τη βέλτιστη διαχείριση της κινητικότητας
- Προτεραιότητα 8: Ενίσχυση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων
- Προτεραιότητα 9: Εξασφάλιση λειτουργικότητας συστήματος μεταφορών
- Προτεραιότητα 10: Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών

- ▶ **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 1: Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις**
ΣΤΟΧΟΙ:
 - 1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στην ιδιωτική μετακίνηση και στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου
 - 1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των Ι.Χ. και αύξηση της χρήσης της ενεργούς μετακίνησης και των συλλογικών μετακινήσεων

- ▶ **ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ 2: Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος**
ΣΤΟΧΟΙ:
 - 2.1 Αύξηση της έκτασης πεζοδρομημένων οδών και χιλιομέτρων οδών ήπιας κυκλοφορίας
 - 2.2 Αύξηση των χιλιομέτρων οδών φιλικών προς το ποδήλατο
 - 2.3 Επίτευξη διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης της ευρύτερης περιοχής με ενεργούς τρόπους μετακίνησης (πχ πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές κτλ.)
 - 2.4 Ενίσχυση της διαπερατότητας των υφιστάμενων φραγμάτων (ενίσχυση συνδεσιμότητας πάρκων, αλσών, δυνατότητες διάσχισης πεζή μεγάλων οδικών αξόνων εντός δήμου, κ.α.)

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει μεγάλο αριθμό ατόμων με διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα

Ως εκ τούτου συχνά οδηγεί σε:

- ▶ Περίπλοκες σχέσεις μεταξύ τοπικών αρχών, εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- ▶ Δυσκολία εφαρμογής των προτεινόμενων σχεδιασμών

Συμμετοχή φορέων και πολιτών



Η διαδικασία της συμμετοχής έχει 4 βασικούς στόχους:

ανταλλαγή
πληροφοριών

εκπαίδευση

υποστήριξη της
διαδικασίας

συμμετοχή στη
λήψη αποφάσεων

Οφέλη Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Βελτίωση ποιότητας αποφάσεων

Ενθάρρυνση επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων

Δημιουργία συναινέσεων ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών συμφερόντων

Ωρίμανση και ενδυνάμωση κοινωνικών ομάδων απέναντι στην έννοια της συμμετοχής

Ποιοι έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν;

Τοπική Αυτοδιοίκηση



Εμπλεκόμενοι Φορείς



Πολίτες



▶ **Πολίτες:**

- Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
- Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του Δήμου)

▶ **Φορείς:**

- Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής
- Συμμετοχή στις Διαβουλεύσεις
- Συμπλήρωση Ερωτηματολογίων (site του Δήμου)

Στην Ιστοσελίδα του Δήμου

<https://www.dafni-ymittos.gov.gr/enimerosi-schetika-me-to-schedio-viosim/>

- ▶ Μέσα στην ιστοσελίδα του Δήμου, δημιουργήθηκε ένας σύνδεσμος που αφορά στο ΣΒΑΚ και δίνει τη **δυνατότητα στους δημότες & στους φορείς:**
 - να **ενημερωθούν** για το τι είναι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ),
 - να απαντήσει **-μέσω αναρτημένων ερωτηματολογίων-** σε ζητήματα που αφορούν στην καθημερινότητα του και στις μετακινήσεις του εντός των ορίων του Δήμου
- ▶ Στην ιστοσελίδα τα ερωτηματολόγια παραμένουν ανοιχτά προς συμπλήρωση !

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!