

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

2^η Διαβούλευση

«Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη
Αστική Κινητικότητα στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού»

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

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

Τρίτη, 15 Ιουνίου 2021

ΤΙ ΕΙΝΑΙ 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
- ▶ Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες

Γιατί ΣΒΑΚ

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

Η κινητικότητα μεταμορφώνεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, αλλάζοντας τον τρόπο που άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών.

1. Τέσσερις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος 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 ½ 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!
- ❖ εμφάνιση παγετώνων
- ❖ θέρμανση των ωκεανών
- ❖ οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO₂)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ καιόμενα δάση στις ΗΠΑ
- ❖—ακραία καιρικά φαινόμενα

Η θερμοκρασία που έχει ο πλανήτης σήμερα είχε σημειωθεί πριν 150.000 χρόνια, με τη διαφορά ότι η στάθμη της θάλασσας ήταν υψηλότερη κατά 8μ. από τη σημερινή.

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.**
- ▶ **Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα** να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.

Βιώσιμη Κινητικότητα και ΠΟΔΗΛΑΤΟ

- ❖ 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;

- ▶ 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**

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ /

Γιατί ΒΙΩΣΙΜΗ αστική κινητικότητα;

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*

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.

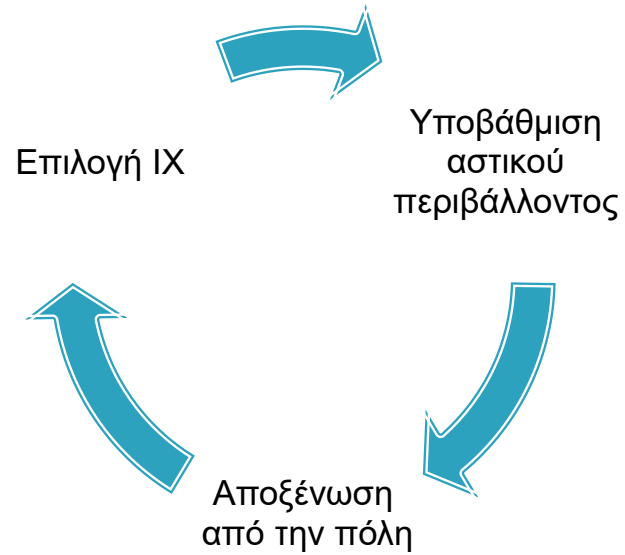
- ▶ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιχειρεί να συνδέσει τη χρηματοδότηση των αστικών έργων στον τομέα της κινητικότητας με την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής, από πλευράς των πόλεων, για τις μετακινήσεις.
- ▶ Προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η σύνδεση των κονδυλίων της περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής, με τις επιδόσεις και την αειφορία της αστικής κινητικότητας.
- ▶ Η Ευρωπαϊκή Ένωση ζητά να υιοθετηθούν ενεργειακά και περιβαλλοντικά βιώσιμες μεταφορές με έμφαση στις αστικές περιοχές. Η αναβάθμιση και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών γίνεται μέσω τη βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

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



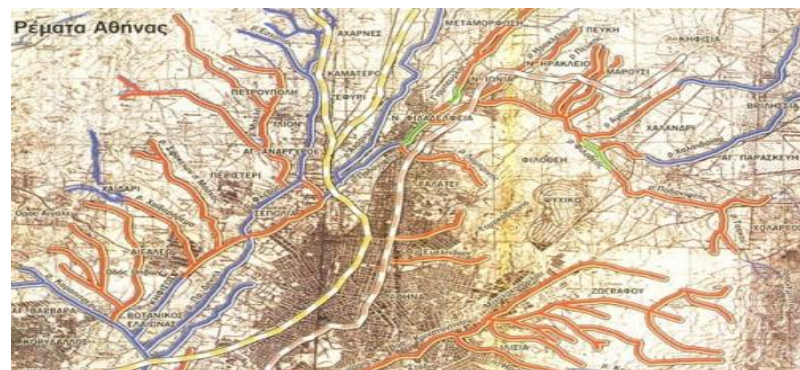
Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου
χώρου



Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων
χώρων

Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



Από Συμβατικά αυτοκίνητα



**Από Ηλεκτρικά
αυτοκίνητα**



**Από αυτοκίνητα Χωρίς
Οδηγό**

Τι πόλη θέλουμε ;;;



Στον Δήμο Δάφνης – Υμηττού κυρίαρχη χρήση: η κατοικία

+

□ Εμπορική δραστηριότητα:

- ❖ **στη Δάφνη:** κυρίως πέριξ των Πλατειών Δημαρχείου και Καλογήρων και κατά μήκος των αξόνων Λ. Βουλιαγμένης, Ηλιουπόλεως.
- ❖ **στον Υμηττό:** κυρίως πέριξ της Πλατείας Υμηττού και κατά μήκος των αξόνων Χρυσοστόμου Σμύρνης, Αλ. Παναγούλη & Ηπείρου

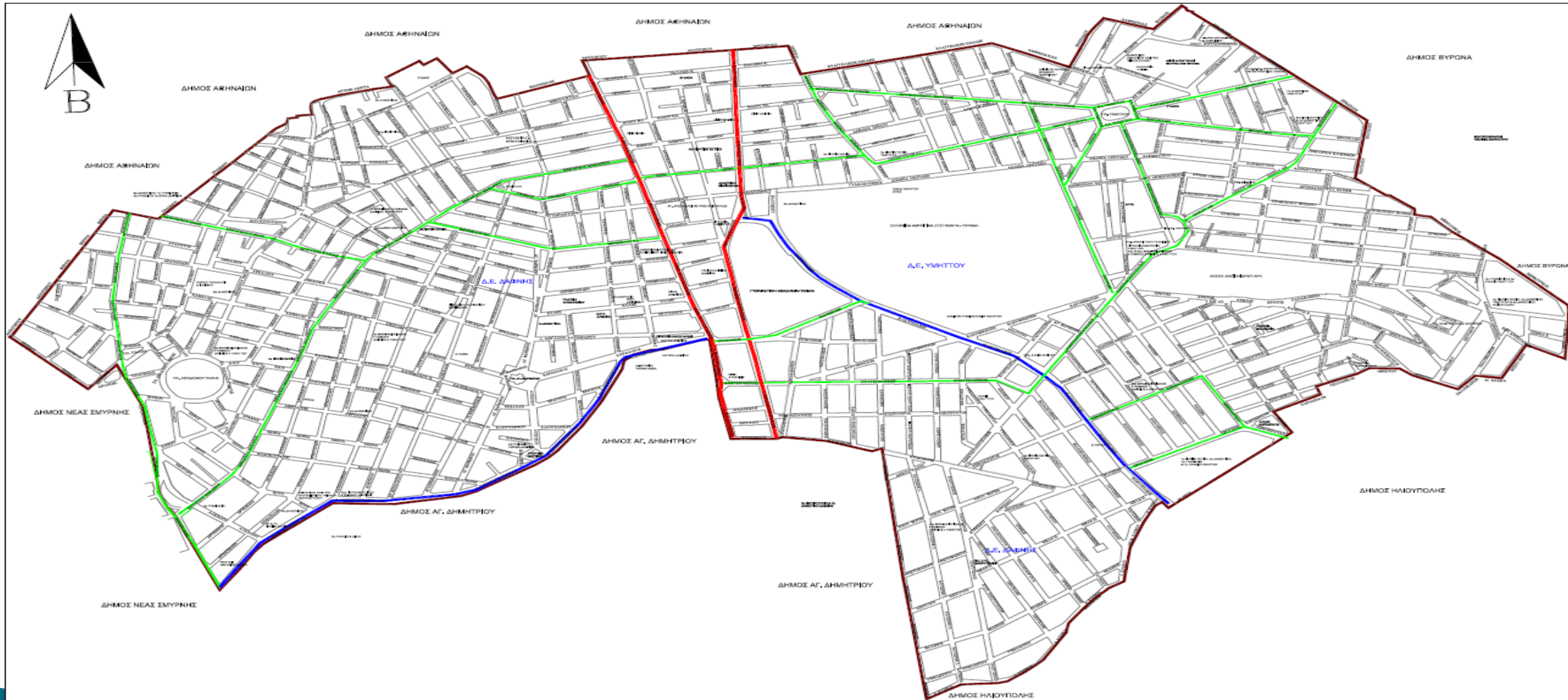
Συναντάς:

- Ελεύθερους χώρους & χώρους αστικού πρασίνου είτε τοπικής σημασίας π.χ. Άλσος Άρη Αλεξάνδρου, Άλσος Πέτρου & Παύλου, Λόφος Ζωοδόχου Πηγής, παιδικές χαρές, πλατείες, κ.α.
- Πολιτιστικούς Χώρους: Θέατρο Βράχων "Μελίνα Μερκούρη", Δημοτική Βιβλιοθήκη, το Σπίτι Γ. Μπουζιάνη, κινηματογράφοι, κ.α
- Οργανωμένους χώρους άθλησης Αθλητικό Κέντρο «Μιχάλης Μουρούτσος», ανοιχτοί και κλειστοί χώροι άθλησης, κ.α.

(πληθυσμός 37.003 κάτοικοι - ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

- Πρωτεύουσα αρτηρία: Λ. Βουλιαγμένης, Εθνικής Αντιστάσεως - Ηλιουπόλεως (από Ταινάρου)
- Δευτερεύουσα οδός: Ηλιουπόλεως (από Προύσης έως Εθνικής Αντιστάσεως) και η Λ. Παπαναστασίου
- Συλλεκτήρια οδός (Δ.Ε. Δάφνης): Ακροπόλεως, Μπουμπουλίνας, Εθνάρχου Μακαρίου μέχρι Λ. Βουλιαγμένης, Γραβιάς, Αλεξανδρείας από Λ. Παπαναστασίου έως Ελευθερίου Βενιζέλου, Ελευθερίου Βενιζέλου από Εθν. Μακαρίου έως Λ. Βουλιαγμένης , Αναγεννήσεως , ο άξονας Τριπόλεως – Ειδομένης.
- Συλλεκτήρια οδός (Δ.Ε. Υμηττού): Προύσης (από Ηλιουπόλεως έως Μεσολογγίου), ο άξονας Μεσολογγίου (από Προύσης) - Κερασούντος (έως Ηλιουπόλεως),, ο άξονας Κωνσταντινουπόλεως (από Αναγεννήσεως) - Πλατεία Αγ. Λαύρας - Αθανασίου Διάκου – Βλαχερνών, Λ. Σμύρνης, ο άξονας Παπαστράτου - Πλατεία Υμηττού - Χρυσοστόμου Σμύρνης, Βρυούλων (έως Βλαχερνών), Κωνσταντινουπόλεως (από Πλατεία Υμηττού έως Πλατεία Αλ. Λαύρας), Αμισσού, Αλ. Παναγούλη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ηπείρου

ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

- ▶ Οδικοί άξονες υπερτοπικής σημασίας (πχ Λ. Βουλιαγμένης, Ηλιουπόλεως)
- ▶ Υπάρχει έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών.
- ▶ Στον Δήμο εντοπίζονται οδικά τμήματα με ανεπαρκή πεζοδρόμια και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δημιουργώντας συχνά συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα.
- ▶ Υπάρχει πρόβλημα παράνομης στάθμευσης.
- ▶ Αδυναμία κάλυψης όλου του Δήμου από την Αστική Συγκοινωνία.

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), ΑΜΕΑ/ ΑΜΚ και το καθεστώς της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων υστερεί και χρήζει βελτίωσης.

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%

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΜΜ - ΟΑΣΑ

Ο Δήμος Δάφνης – Υμηττού εξυπηρετείται από **16 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ** και στα όρια του Δήμου υπάρχουν **2 σταθμοί Μετρό**.

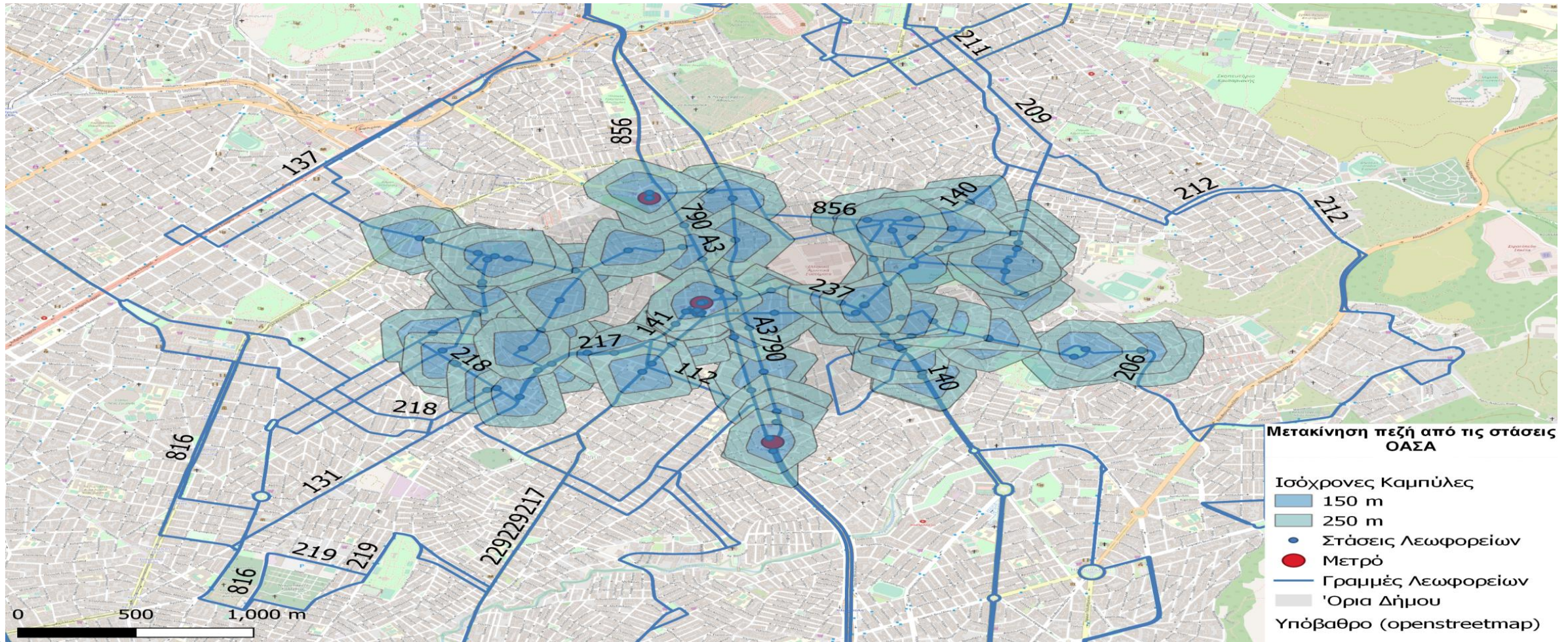
Στ. Μετρό Δάφνη		Στ. Μετρό Αγ. Ιωάννης	
Εισερχόμενοι επιβ.	Εξερχόμενοι επιβ.	Εισερχόμενοι επιβ.	Εξερχόμενοι επιβ.
18.690	18.435	8.108	8.386

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΗΜΕΡΗΣΙΑ 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

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΜΜ – ΟΔΑΣΑ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΡΟ



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΜΜ – ΟΔΑ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΕΙΣ ΟΔΑ



Στάθμευση: κεντρικής σημασίας το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης (παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, διπλοπαρκάρισμα, παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις, κλπ.)

- Η ζήτηση στάθμευσης είναι **υψηλή** στις κεντρικές περιοχές του Δήμου (εκατέρωθεν της Λ. Βουλιαγμένης, Πλ. Καλογήρων, Πλ. Δημαρχείου, Πλ. Υμηττού, κ.α.)
- Μεγάλο πρόβλημα αποτελούν τα σταθμευμένα οχήματα στις περιοχές πέριξ από τους σταθμούς Μετρό (Δάφνη, Αγ. Ιωάννης) με σκοπό τη μετεπιβίβαση στο Μετρό (park and ride)
- 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
- Οι πεζοί αναγκάζονται να κινούνται στον δρόμο και όχι στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μειώνεται η οδική ασφάλεια.

Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης

- ✓ Υπάρχουν ελάχιστοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης εκτός οδού
- ✓ Δεν έχουν εντοπιστεί χώροι στάθμευσης ποδηλάτων, δικύκλων
- ✓ «Πιάτσα» ταξί επί της οδού Παπαστράτου, στην Πλ. Υμηττού

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY

ΟΡΙΣΜΟΣ

- ▶ Leslie et al (2006): η βαδισιμότητα αναφέρεται ως:
«ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατούν με σκοπό την σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία.»
- ▶ Ο Litman (2003) αναφέρεται στη βαδισιμότητα ως:
«η ποιότητα των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση όπως η ύπαρξη πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρετικότητα»

ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY

Οι πέντε (5) βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μια περιοχής είναι:

- ▶ Η **συνδεσιμότητα** (connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς, την κατοικία, με τους χώρους εργασίας και αναψυχής και με άλλους προορισμούς.
- ▶ Η **φιλική ατμόσφαιρα** (convivialness ή convivial atmosphere) που δημιουργεί στον πεζό το φυσικό και δομημένο περιβάλλον του δικτύου.
- ▶ Η ύπαρξη **ασφαλών, με επαρκή φωτισμό και ορατότητα δημόσιων χώρων** που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (conspicuous). Συμπεριλαμβάνει την ύπαρξη χαρτών και κατάλληλης σήμανσης.
- ▶ Η ύπαρξη **υψηλής ποιότητας πεζοδρομίων, ελκυστικών τοπίων και αρχιτεκτονικής** και η **αποτελεσματική διαχείριση του οδικού χώρου και της κυκλοφορίας**, που κάνουν το περπάτημα άνετο και ευχάριστο (comfort).
- ▶ Η **ευκολία χρήσης** (convenience) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς από άποψη αποτελεσματικότητας.

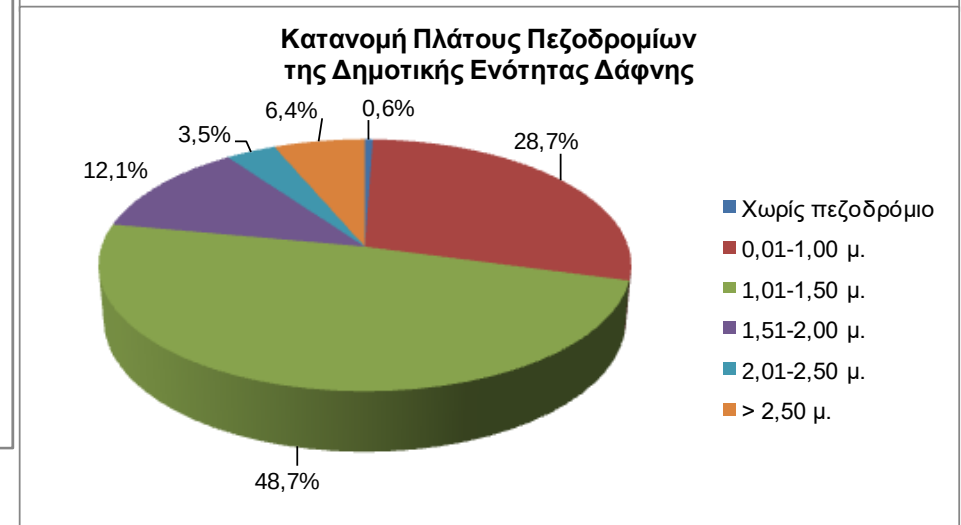
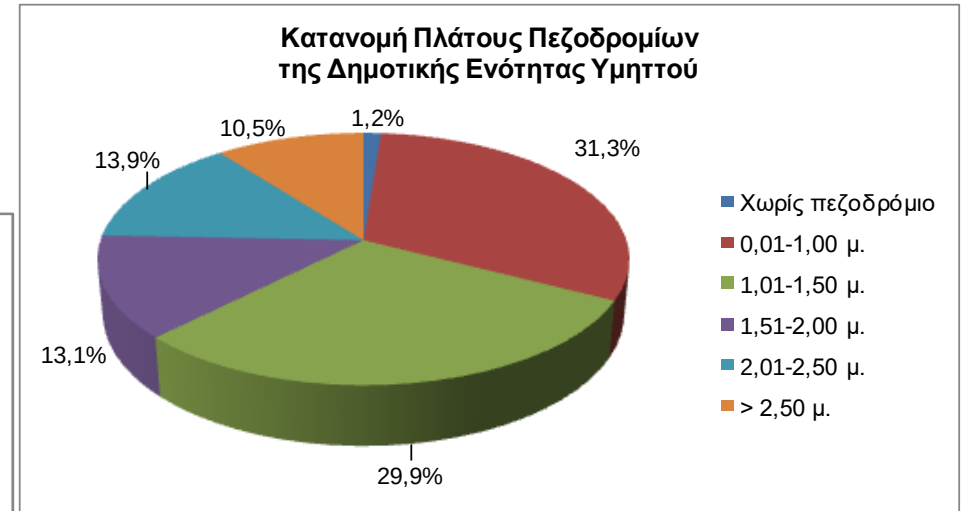
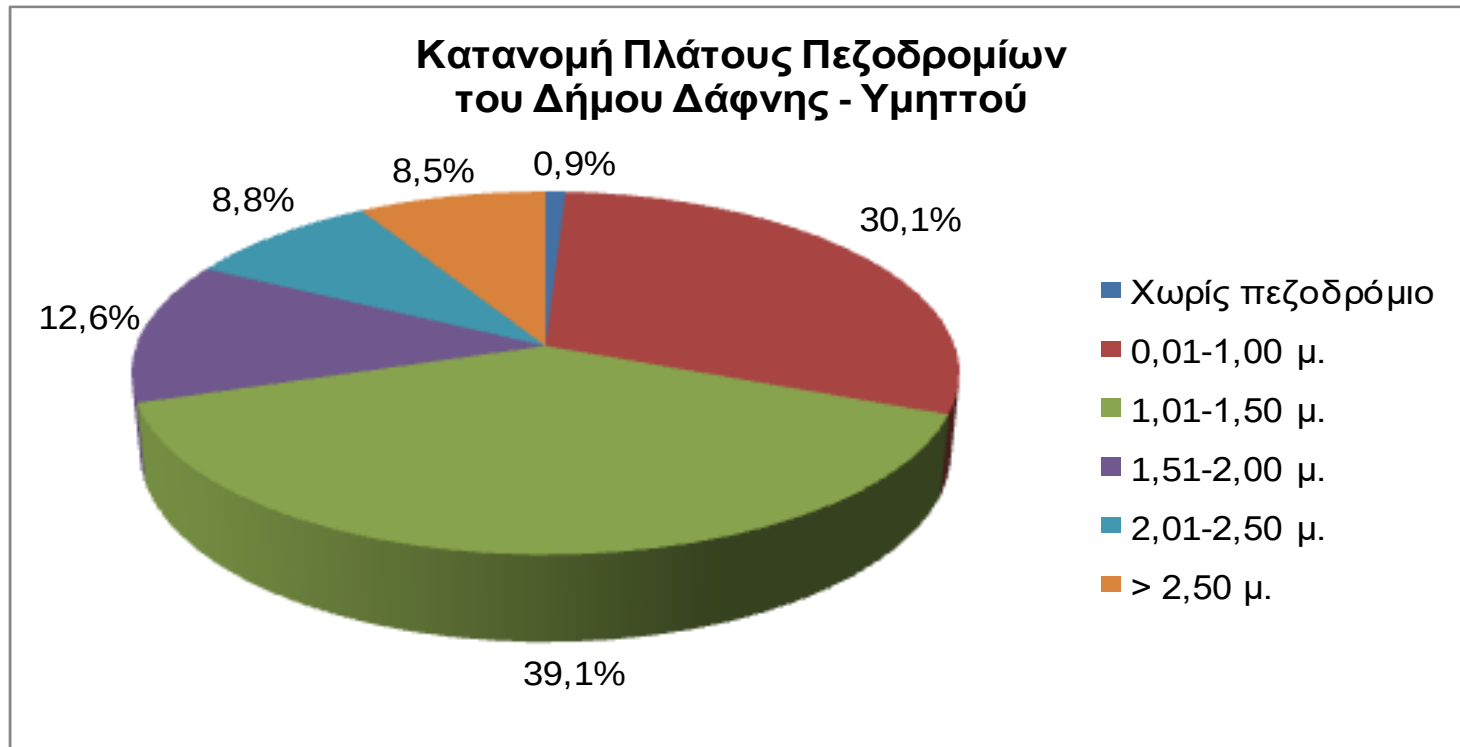
ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY

Τα χαρακτηριστικά μια βατής γειτονιάς είναι (walkscore.com):

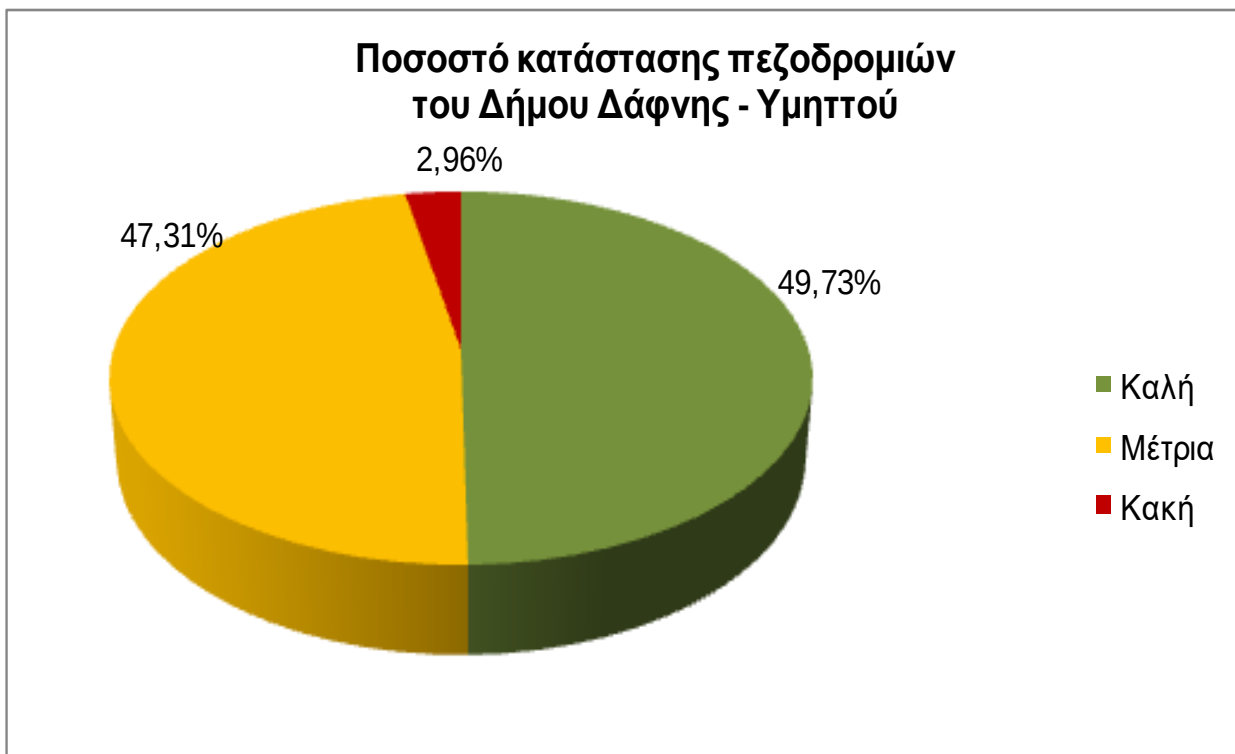
- ▶ Το κέντρο, λειτουργεί ως ένας ενιαίος δημόσιος χώρος με πεζοδρομήσεις και δρόμους ήπιας κυκλοφορίας
- ▶ Υψηλή συγκέντρωση ανθρώπων, έτσι ώστε να υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα και συχνή δημόσια συγκοινωνία
- ▶ Μεικτά εισοδήματα και μεικτές χρήσεις γης, για να είναι προσιτή η στέγαση κοντά στις εμπορικές χρήσεις γης
- ▶ Δημόσιοι χώροι πρασίνου, που ευνοούν τη συνάθροιση και το παιχνίδι
- ▶ Σχεδιασμός με επίκεντρο τον πεζό
- ▶ Ύπαρξη σχολείων και χώρων εργασίας σε κοντινή απόσταση από τις κατοικίες
- ▶ Σχεδιασμός των δρόμων με βάση τις ανάγκες των πεζών, των ποδηλατών και της δημόσιας συγκοινωνίας

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ & ΠΟΔΗΛΑΤΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

- Χωρίς πεζοδρόμιο μόνο 0,9%
- Μέσο πλάτος πεζοδρομίων 1,66 μ.



- ▶ Σχετικά με την αξιολόγηση των πεζοδρομίων: το 49,73% βρίσκεται σε καλή κατάσταση και μόνο το 2,96% σε κακή



Συνολικά για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, παρατηρούνται συχνά εμπόδια κατά μήκος των πεζοδρομίων τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών με αποτέλεσμα αυτοί να κυκλοφορούν στο οδόστρωμα.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ & ΠΟΔΗΛΑΤΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

- ▶ Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού υπάρχουν 4,1χλμ. = συνολικό δίκτυο πεζοδρόμων και ήπιας κυκλοφορίας. Τα 1,3 χλμ. βρίσκονται στην Δ.Ε. Υμηττού, ενώ τα υπόλοιπα 2,8 χλμ. βρίσκονται στη Δ.Ε. Δάφνης.
- ▶ Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού παρατηρούνται σαράντα τρεις (43) απλές διαβάσεις και είκοσι δύο (22) διαβάσεις με φωτεινό σηματοδότη. Η πλειοψηφία των απλών διαβάσεων παρατηρούνται στη Δ.Ε. Υμηττού (41), ενώ των φωτεινών σηματοδοτών στη Δ.Ε. Δάφνης (21).
- ▶ Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού παρατηρούνται 304 ράμπες ΑμεΑ. Στη Δ.Ε. Υμηττού βρίσκονται 181 και στη Δ.Ε. Δάφνης 123.
- ▶ Οδεύσεις τυφλών υπάρχουν μόνο στο 6,8% του Δήμου.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ & ΠΟΔΗΛΑΤΗ - ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος χωροθετείται επί του άξονα:

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



Τροχαία Συμβάντα (2012-2018)

Έτη 2012-2018

- ▶ Στον Δήμο Δάφνης – Υμηττού κατά μέσο όρο καταγράφονται 36,1 τροχαία συμβάντα ανά έτος, εκ των οποίων το 4,8% είναι σοβαρά.
- ▶ Καταγράφονται 8,7 τροχαία συμβάντα ετησίως με εμπλεκόμενο πεζό.

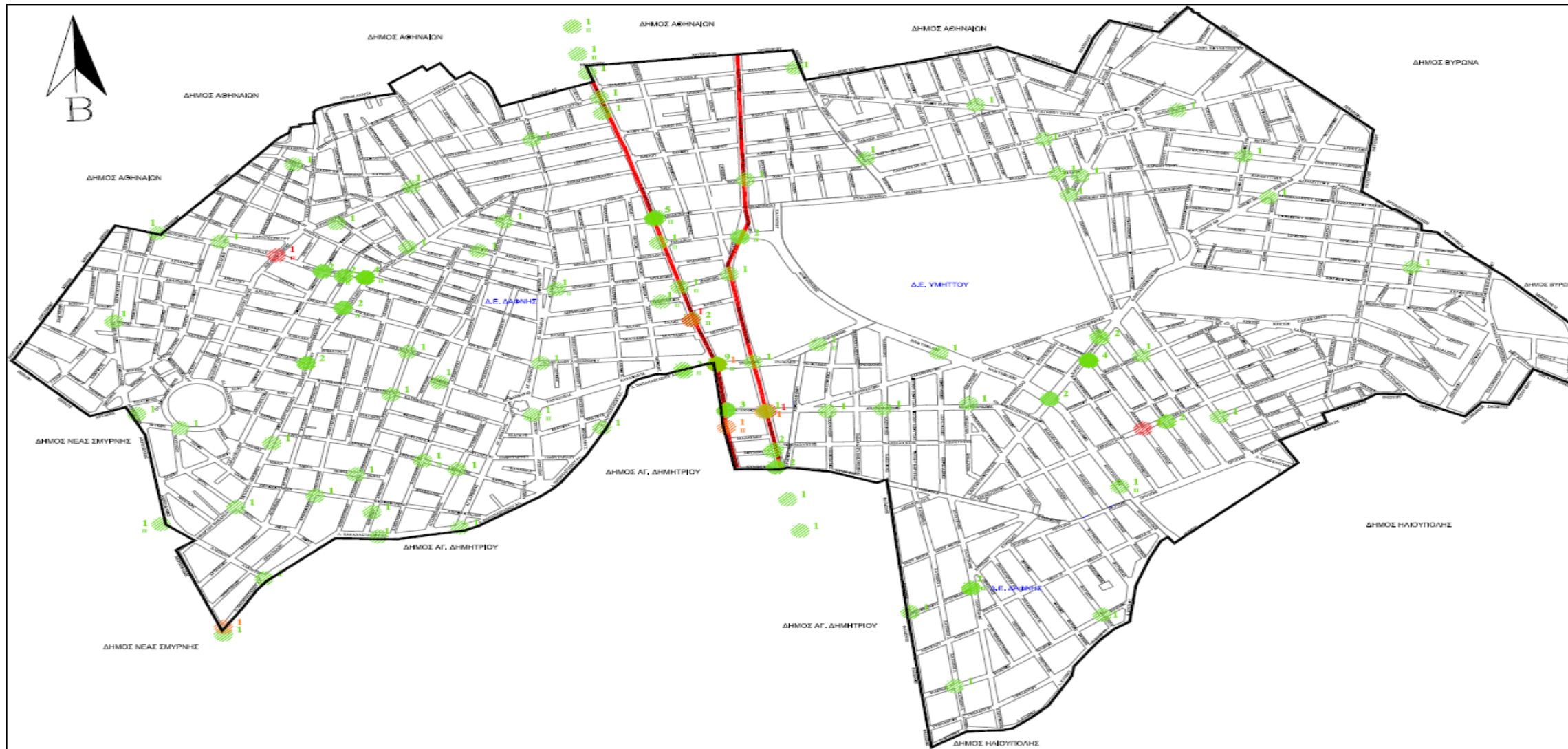
Δήμος Δάφνης-Υμηττού				
Έτος	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία (χωρίς θάνατο)	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρά τραυματία (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)
2012	40	0	0	40
2013	27	0	0	27
2014	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

Επικίνδυνα σημεία στον Δήμο (απογραφές τροχαίων 2012-2017):

- ▶ Τα οδικά τμήματα στα οποία παρουσιάζονται τα περισσότερα τροχαία συμβάντα είναι:
Λ. Βουλιαγμένης, Εθν. Αντιστάσεως, Ηλιουπόλεως, Τριπόλεως, Εθν. Μακαρίου, Μπουμπουλίνας, Αναγεννήσεως, Κωνσταντινουπόλεως, Λ. Αλεξ. Παπαναστασίου
- ▶ Οι κόμβοι με τα περισσότερα καταγεγραμμένα ατυχήματα είναι:
 - **Λ. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως:** 6 ατυχήματα με 7 τραυματισμούς
 - **Λ. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου:** 4 ατυχήματα με 4 τραυματισμούς
 - **Λ. Βουλιαγμένης & Αναγεννήσεως:** 3 ατυχήματα με 3 τραυματισμούς
 - **Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως:** 4 ατυχήματα με 6 τραυματισμούς
 - **Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας:** 4 ατυχήματα με 4 τραυματισμούς
 - **Κωνσταντινουπόλεως & Αμαλθείας:** 4 ατυχήματα με 5 τραυματισμούς

ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ

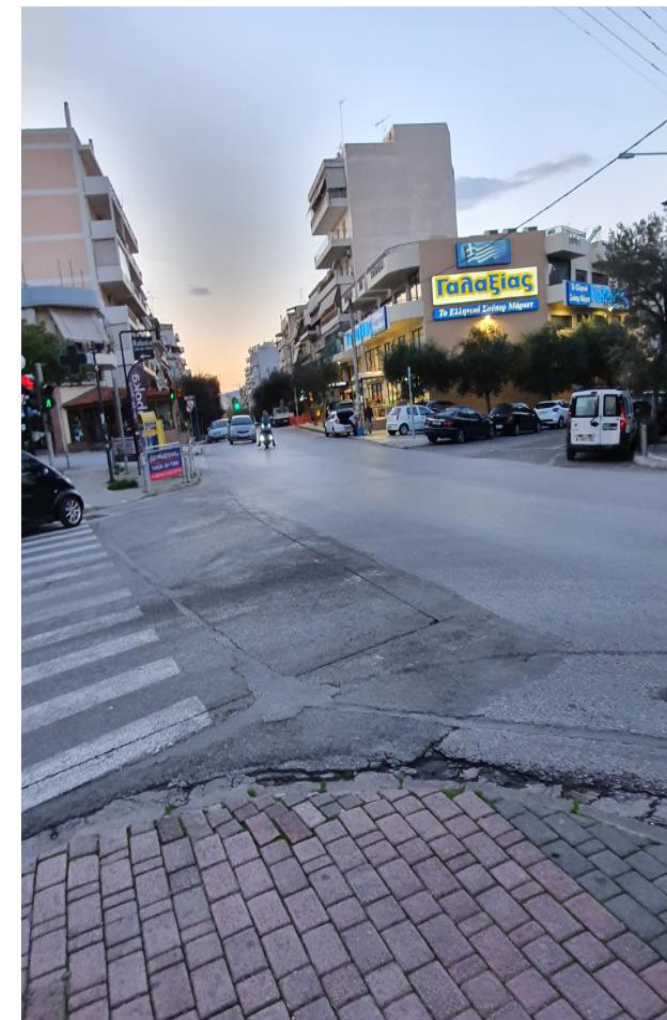
Κόμβος			1 ^η Ημερομηνία Μετρήσεων				2 ^η Ημερομηνία Μετρήσεων			
α/α	Περιοχή	Οδοί Κόμβου	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή
1	Δάφνη	Μπουμπουλίνας/ Μπακκανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα	Τετάρτη	27/01/2021	07:30-08:30	17:30-18:30	Σάββατο	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 Ηλίου	490	240	-51,02%
Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά	Ακροπόλεως	Βιέννα/ Μάχης Αναλάτου	250	184	-26,40%
Μπουμπουλίνας	Ακροπόλεως	Ρέμπτελου/ Εθν. Μακαρίου	14	24	71,43%
Μπακνανά/ Μπουμπουλίνας	Βιέννα	Ρέμπτελου/ Εθν. Μακαρίου	282	284	0,71%
Βιέννα	Μπακνανά	Πανταζή	168	126	-25,00%
Ρουμπέση	Μπουμπουλίνας	Γερ. Φωκά/ Ηλία Ηλίου	156	100	-35,90%
Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά	Ρουμπέση	Βιέννα/ Μάχης Αναλάτου	270	302	11,85%
Βιέννα	Μπουμπουλίνας/ Εθν. Μακαρίου	Πανταζή	138	38	-72,46%

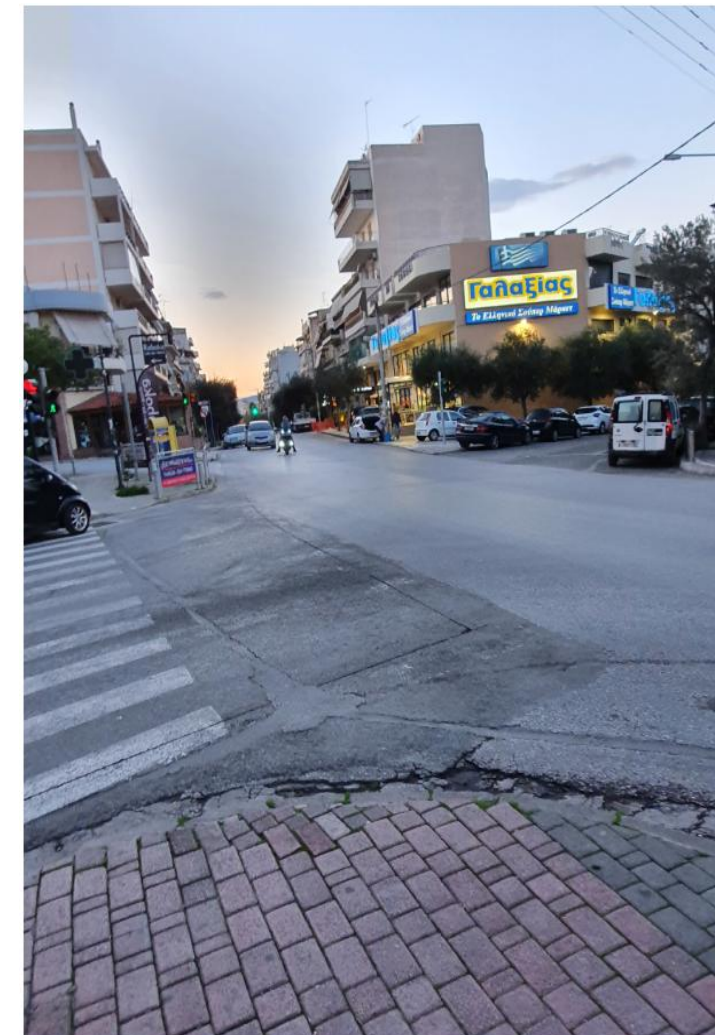


Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα

Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακνανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας απογευματινής αιχμής 01/2021 με 03/2004 (Τυπική Καθημερινή)

Οδικό Τμήμα			Ωριαία <u>Απογευματινή 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%

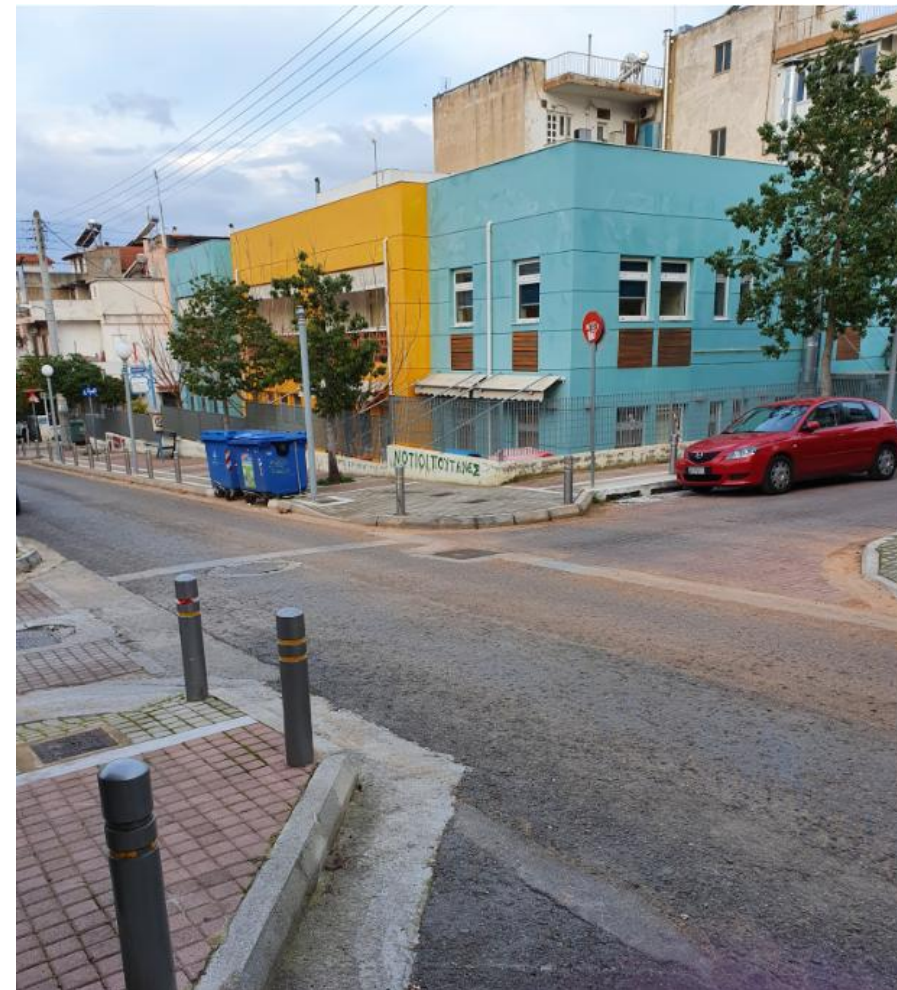


Διασταύρωση Κερασούντος & Ασπένδου

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	Αμάλθειας	34	26	-23,53%
Ασπένδου	Κων/πόλεως	Κερασούντος	77	96	24,68%
Ασπένδου	Κερασούντος	Προύσης	13	38	192,31%



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

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Εξετάστηκαν τρία (3) Σενάρια:

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

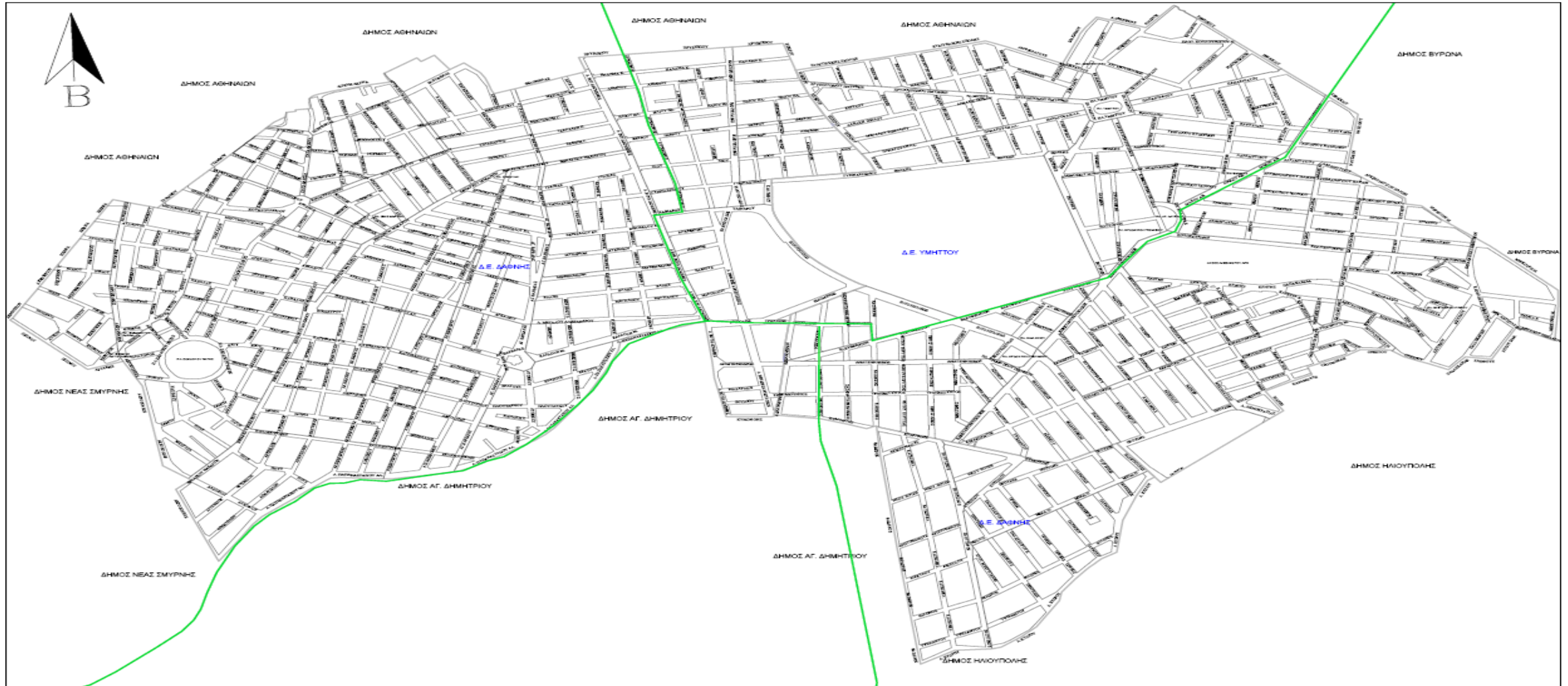
Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Για όλα τα εναλλακτικά Σενάρια, λήφθηκαν υπόψη και λαμβάνονται είτε ως παραδοχές (θεωρείται ότι ισχύουν ή θα ισχύσουν στο μέλλον) είτε ως τάσεις, τα εξής:

- ▶ τα ΓΠΣ του Δήμου Δάφνης
- ▶ τα ΓΠΣ του Δήμου Υμηττού
- ▶ το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής
- ▶ Το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής (Ν. 4277/2014)
- ▶ η πληθυσμιακή εξέλιξη
- ▶ οι οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)
- ▶ ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ
- ▶ τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενο δίκτυο και μελλοντικές επεκτάσεις)
- ▶ το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων
- ▶ η Κατανάλωση Ενέργειας
- ▶ ο Θόρυβος
- ▶ οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (Ρ.Σ.Α.)



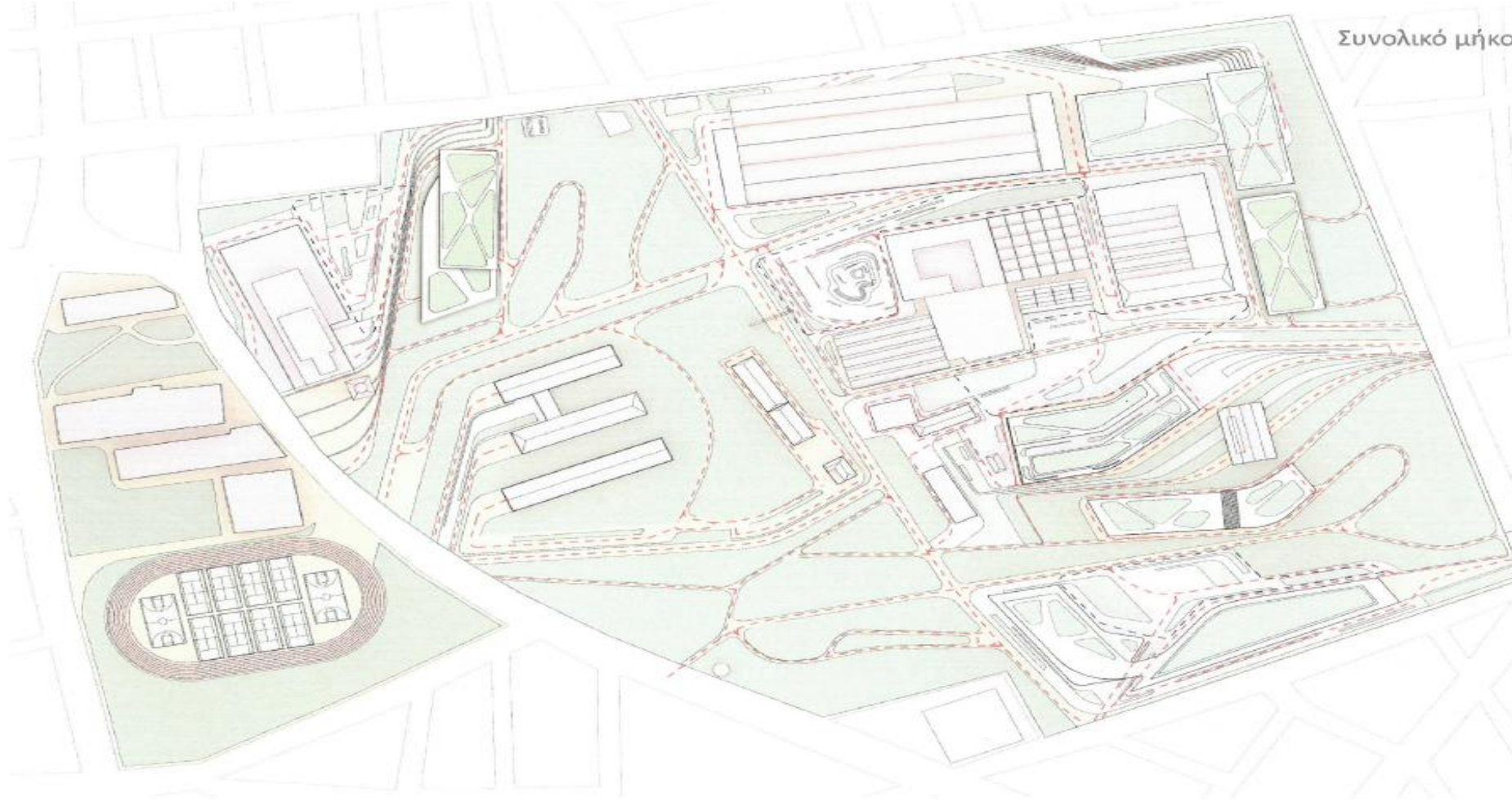
ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

(ΠΥΡΚΑΛ: Πάρκο Δημόσιας Διοίκησης μέσα στην πόλη)

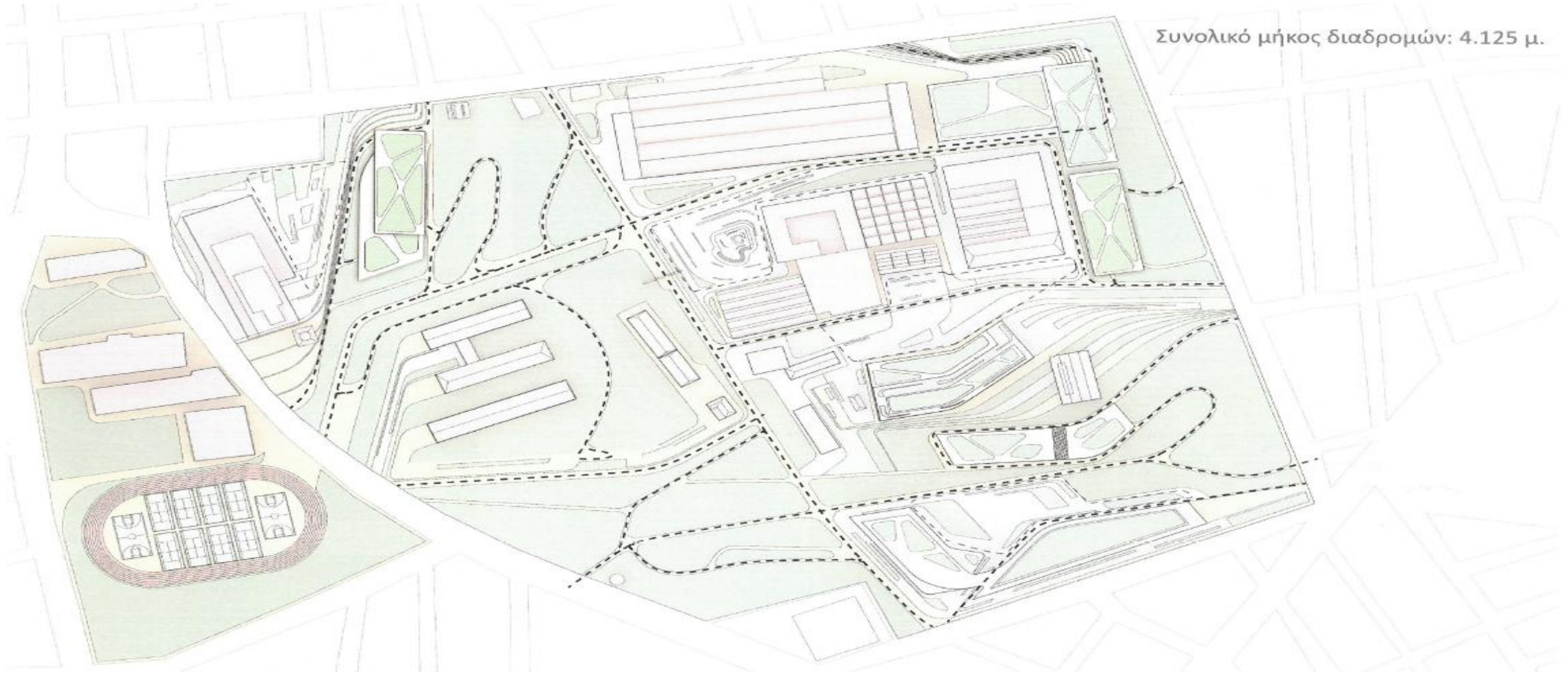
- ▶ Μετατροπή σε **Πάρκο Δημόσιας Διοίκησης**, για την επίτευξη τριών (3) στόχων:
 1. Επανάχρηση υφιστάμενων κελυφών και μετατροπή σε σύγχρονες εγκαταστάσεις που υποδέχονται δημόσιες και κοινωφελείς λειτουργίες
 2. Η δημιουργία πάρκου-πνεύμονα πρασίνου μέσα στον οικιστικό ιστό και σε προέκταση του ορεινού όγκου του Υμηττού.
 3. Η διατήρηση και ανάδειξη όψεων και κτηρίων που αποτυπώνουν την ιστορική διαδρομή της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.
- ▶ Συνολική έκταση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. **155.087 τ.μ.** (~155 στρεμμ.)
- ▶ Υφιστάμενη Δομημένη έκταση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. **110.000 τ.μ.** (110 στρεμμ.)
- ▶ Προβλεπόμενος εργασιακό δυναμικό (9 Υπουργεία): **14.350 άτομα**
- ▶ Πρόβλεψη για 2 υπόγεια parking: **1.170 θέσεων** (450 θέσεις + 720 θέσεις)
- ▶ Δίκτυο κυκλοφορίας πεζών: **8.800 μ.**
- ▶ Δίκτυο κυκλοφορίας ποδηλάτων: **4.125 μ.**
- ▶ Απέχει 35' περπάτημα από τα κτήρια κεντρικής διοίκησης του Συντάγματος

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΔΙΚΤΥΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΩΝ

Συνολικό μήκος διαδρομών: 8.800 μ.



ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΔΙΚΤΥΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ



ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ



Λονδίνο (Chiswick Business Park)



ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ



Βαρκελώνη (22@disctrict)



ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Στην ομιλία του, ο Αναπληρωτής Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Νίκος Παπαθανάσης αναφέρει:

- ▶ Η ΠΥΡ.ΚΑΛ. θα γίνει το νέο Κυβερνητικό Πάρκο
- ▶ Θα γίνει πνεύμονας πρασίνου (80 στρεμμ.) και με 40 στρεμμ. κοινόχρηστους χώρους (π.χ. πλατείες, ποδηλατόδρομοι, κλπ.). Επίσης, με το πάρκο απομακρύνονται τα τείχη και οι πολίτες αποκτούν πρόσβαση σε ποδηλατόδρομους, πλατείες και χώρους πρασίνου και αναψυχής.
- ▶ Θα μεταφερθούν εννέα (9) υπουργεία, που σήμερα καταλαμβάνουν 127 κτήρια με συνολική δομημένη επιφάνεια 353.380 τ.μ.

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Στην ομιλία του, ο Υπουργός Ανάπτυξης και Επενδύσεων, κ. Άδωνις Γεωργιάδης αναφέρει:

- ▶ Το νέο Κυβερνητικό Πάρκο «Ανδρέας Λεντάκης» θα αποτελέσει ένα από τα πιο εμβληματικά έργα της Δημόσιας Διοίκησης.
- ▶ Θα δομηθούν μόνο τα 35 στρεμμ. από τα 155 στρεμμ., αφήνοντας ελεύθερα 120 στρεμμ. διαθέσιμο χώρο υπό μορφή πλατειών, πεζοδρόμων και ποδηλατόδρομων.
- ▶ Απέχει 7' περπάτημα από τον Στ. Δάφνη και εξυπηρετείται από 6 λεωφορειακές γραμμές.
- ▶ Προτείνει μια κυκλική διαδρομή του ΟΑΣΑ μεταξύ Στ. Δάφνη και του Κυβερνητικού Πάρκου.
- ▶ Υπάρχει πρόβλεψη για 1.170 θέσεις στάθμευσης
- ▶ Καθαρό πάρκο 80 στρεμμ. μέσα στο Κυβερνητικό Πάρκο
- ▶ Το 77,4% της έκτασης θα είναι πράσινο και κοινόχρηστοι χώροι
- ▶ Ποδηλατόδρομοι ~ 4.000 μ., Πεζόδρομοι ~ 9.000 μ.
- ▶ Ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι και πλατείες θα καταλαμβάνουν έκταση 40 στρεμμ.
- ▶ Υπολογίζεται ότι θα απομακρυνθούν ~ 14.000 εργαζόμενοι από το κέντρο της Αθήνας

ΣΕΝΑΡΙΟ ΤΑΣΕΩΝ (DO NOTHING OR BUSINESS AS USUAL)

Αύξηση ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ, Ηλεκτροκίνηση οχημάτων & ποδηλάτων, πληθυσμιακή αύξηση, ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ., κλπ. ⇒

- ▶ 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 στην έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών και ήπιων μορφών μετακίνησης αλλά και υποδομών για ΑΜΕΑ .
- ▶ Σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού εξυπηρετείται από ένα ικανοποιητικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ ενώ με το Μετρό (ΜΣΤ) γίνεται η σύνδεση με περιοχές όπως π.χ. Κηφισιά, Αθήνα, Πειραιάς, κλπ. Ωστόσο, κάποιες περιοχές (όπως η περιοχή γύρω από την Πλ. Ζωοδόχου Πηγής) δεν συνδέονται αποτελεσματικά με το Μετρό.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- ▶ Προτείνεται η εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου,
- ▶ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων.
- ▶ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ▶ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο τον Δήμο, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.
- ▶ Προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ▶ Δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς, ώστε να αποτρέπεται η διαμπερής κίνηση οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- ▶ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας. Επιτυγχάνεται με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια, πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο.

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- ▶ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.
- ▶ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- ▶ Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας που θα συνδέει το Μετρό της Δάφνης με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. Ικανοποιητική συχνότητα δρομολογίων, διευρυμένο ωράριο λειτουργίας (τουλάχιστον αντίστοιχο του ΟΑΣΑ), εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις.
- ▶ Οι υποδομές Αστικής Συγκοινωνίας (ΟΑΣΑ) λειτουργούν με αναβαθμισμένες υπηρεσίες σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις), βελτιώνοντας ουσιαστικά το επίπεδο εξυπηρέτησης.

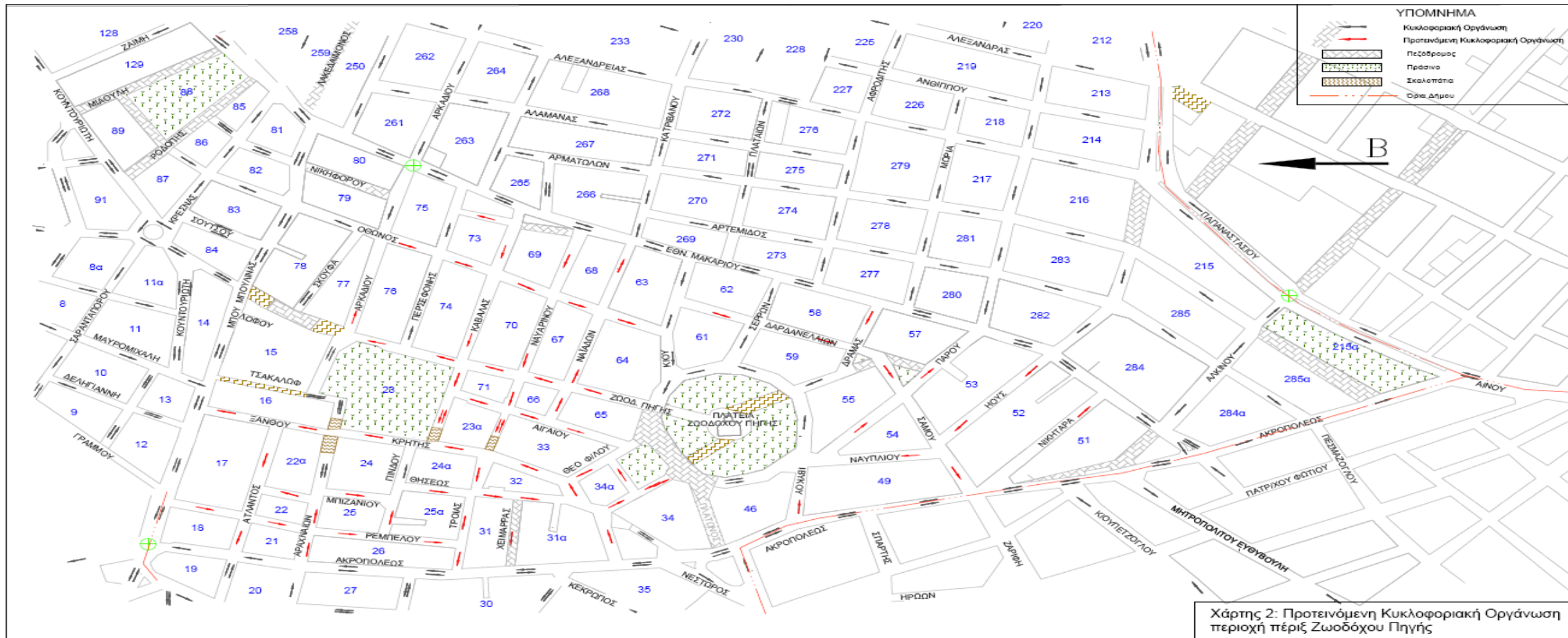
ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και τη διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.

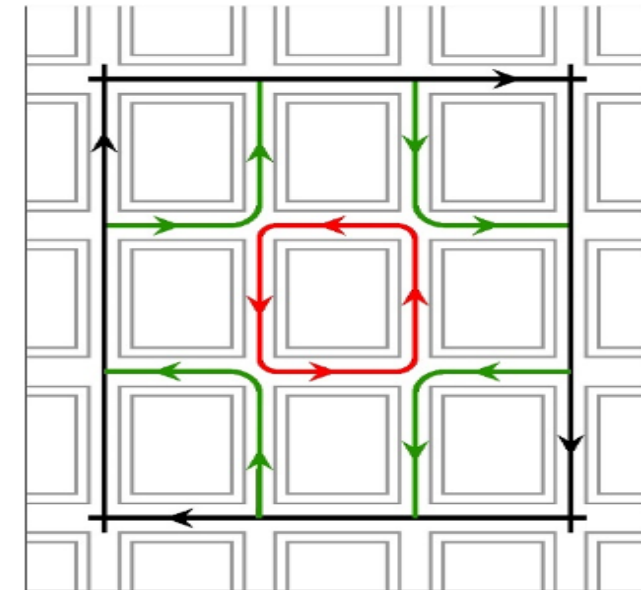
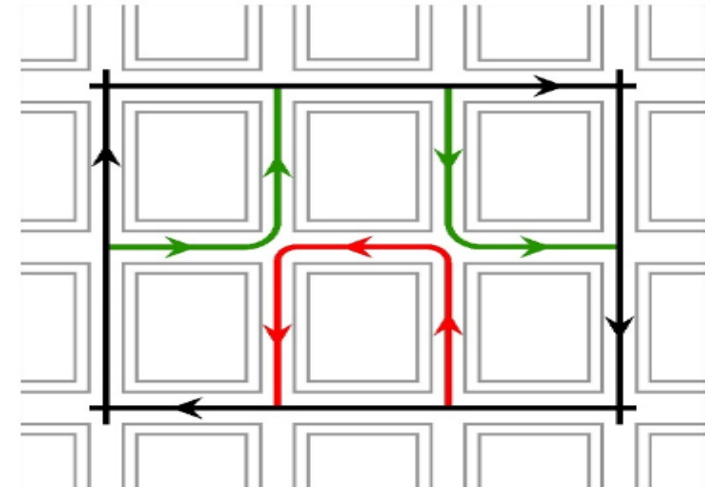
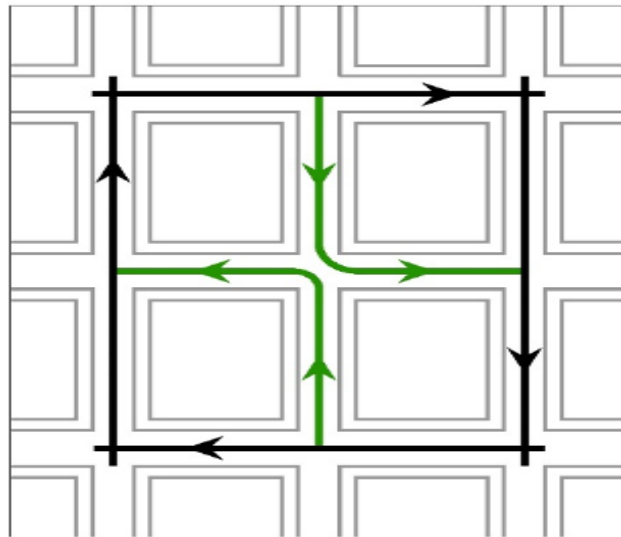
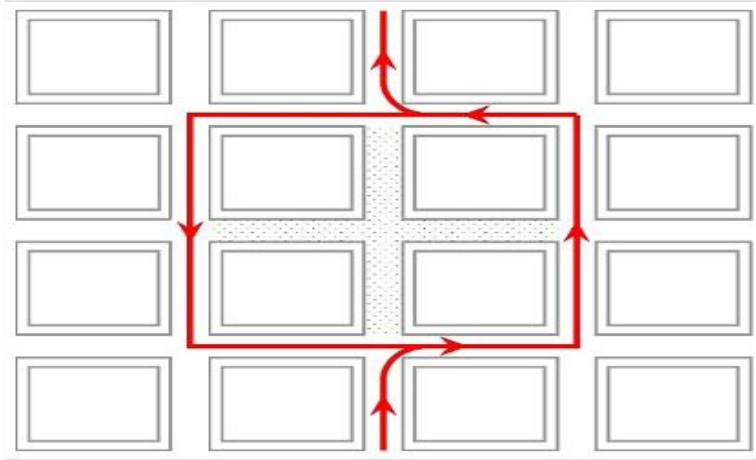
ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΕΡΙΕ ΖΩΟΔΟΧΟΥ ΠΗΓΗΣ



ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη



SUPERBLOCKS MODEL

Current Model

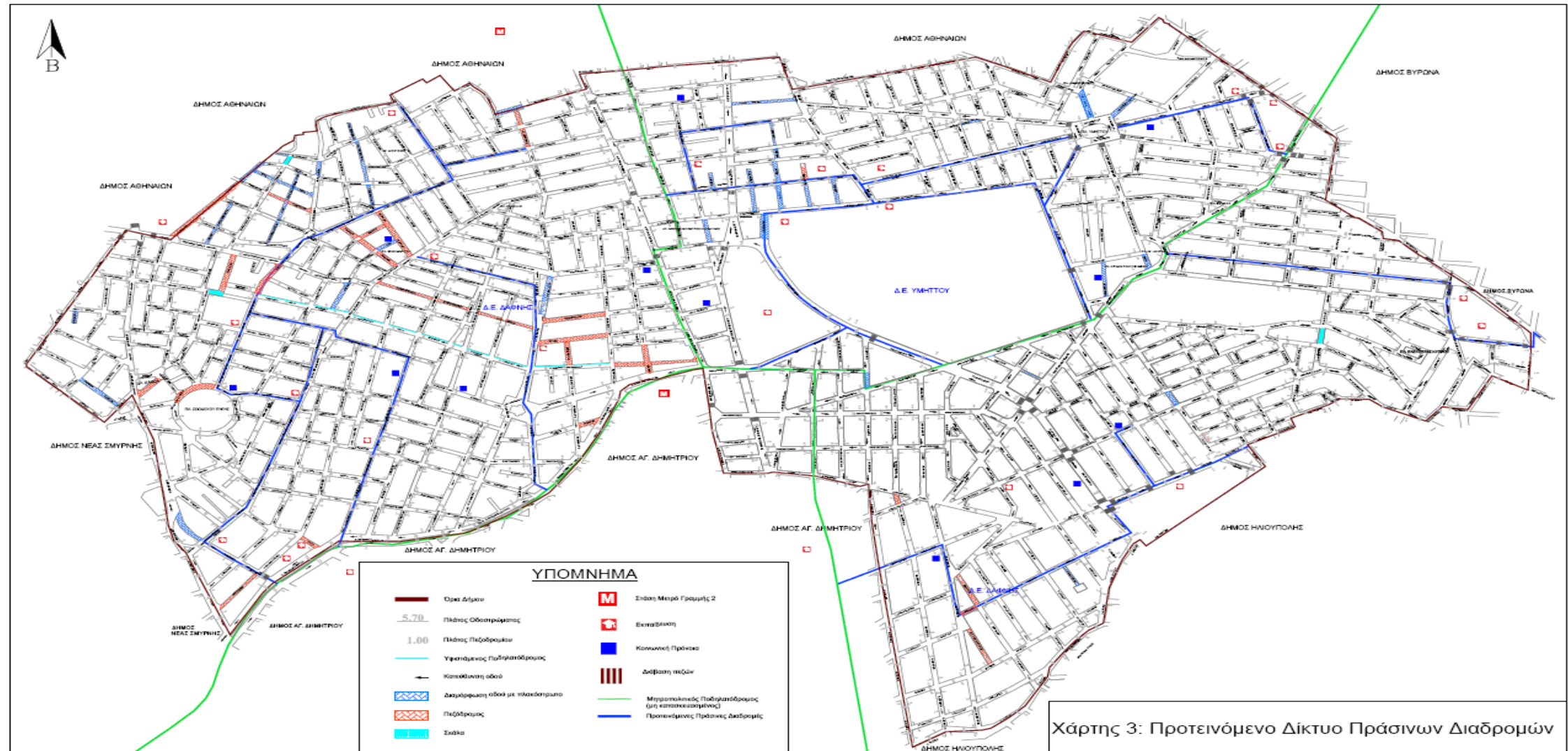


Superblocks Model

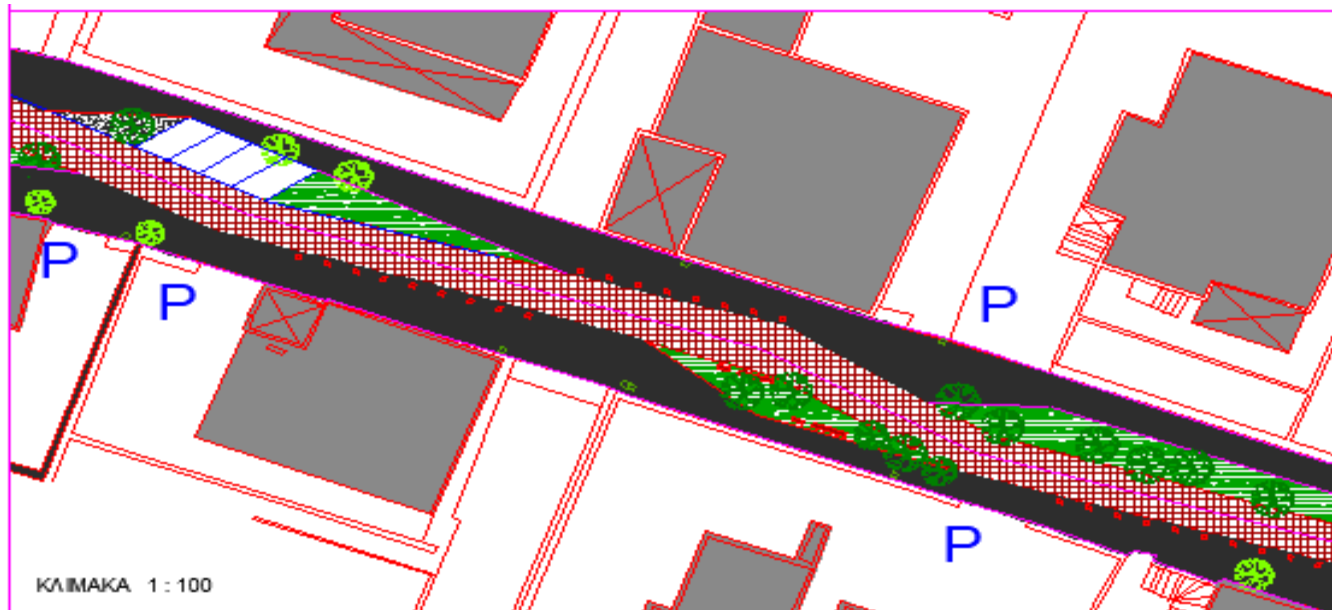


- | | | |
|--|------------------------------|--|
| PUBLIC TRANSPORT NETWORK | PRIVATE VEHICLE PASSING | DUM PROXIMITY AREA |
| BICYCLES MAIN NETWORK (BIKE LANE) | RESIDENTS VEHICLES | ACCESS CONTROL |
| BICYCLES SIGNPOSTS (REVERSE DIRECTION) | URBAN SERVICES AND EMERGENCY | BASIC TRAFFIC NETWORK |
| FREE PASSAGE OF BICYCLES | DUM CARRIERS | SINGLE PLATFORM (PEDESTRIANS PRIORITY) |

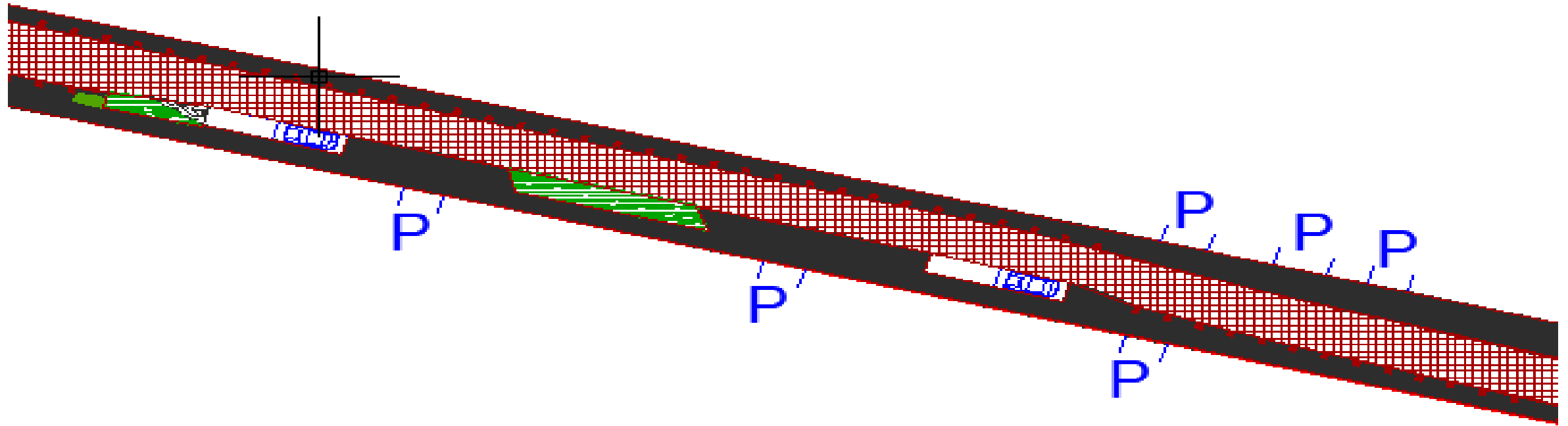
ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING) ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ



ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ



Ήπιας Κυκλοφορίας



Διαβάσεις Πεζών



Πληροφόρηση - Τοπόσημα



Πάρκα Τσέπης (Parklets)



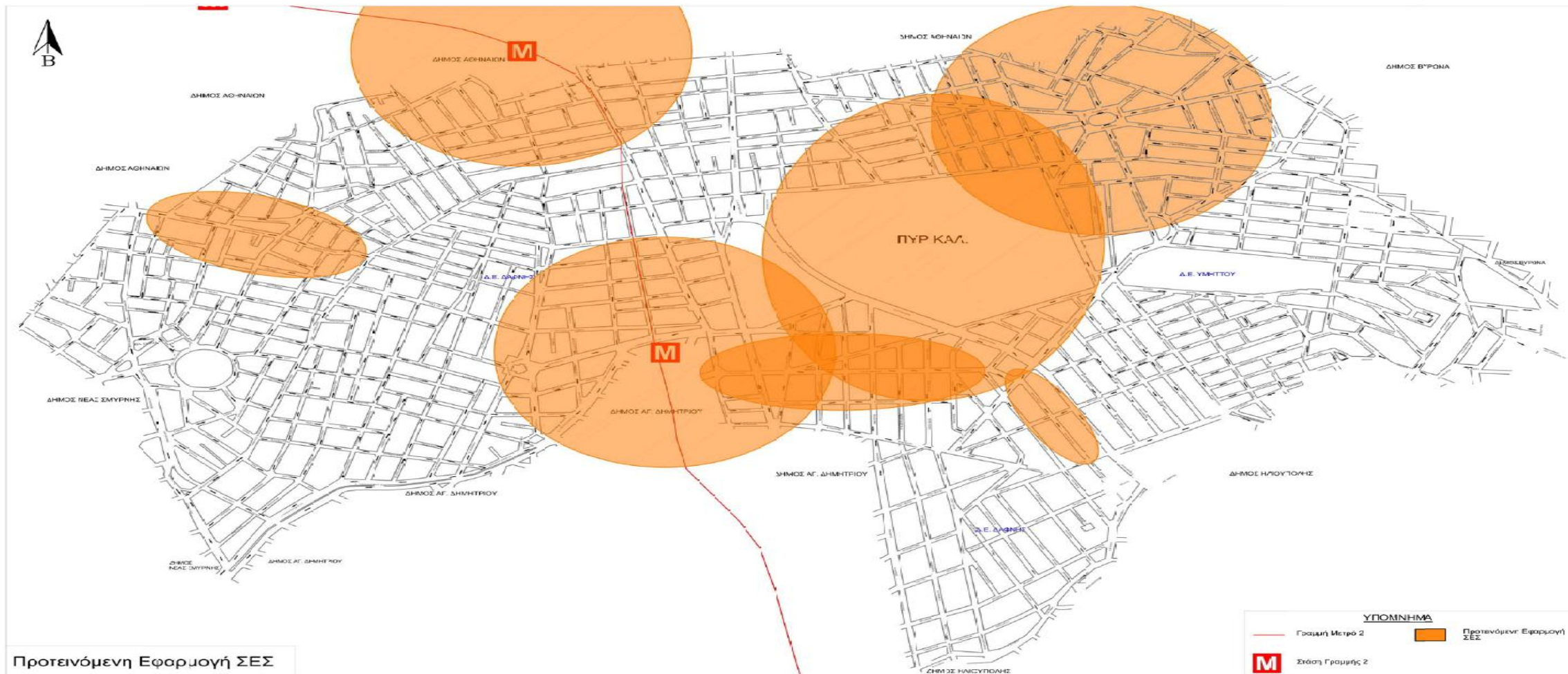
Αστικές Κερκίδες



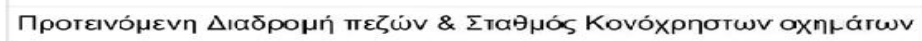
Αστικές Κερκίδες - Ρέματα



ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING) ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



ΣΒΑΚ
Δάφνης - μηπού



ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO EVERYTHING)

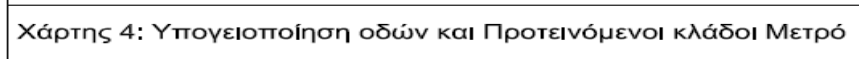
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ – ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- **Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο** έως και τον Ορίζοντα 15ετίας. Προτείνονται επιπλέον παρεμβάσεις και ριζοσπαστικές αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, με στόχο την ουσιαστική αποτροπή χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του Δήμου και τη γενίκευση των μετακινήσεων με ήπιες εναλλακτικές μορφές και με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO EVERYTHING)

- ▶ Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ με τη Γυμναστική Ακαδημία.
- ▶ Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου.
- ▶ Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Βουλιαγμένης
- ▶ Διερεύνηση εφικτότητας εξυπηρέτησης της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με κλάδο γραμμής Μετρό

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)				
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ				
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	Πλάτος πεζοδρομίων τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός). Προσβασιμότητα σε όλους, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων ή άλλο, για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης στα πεζοδρόμια, κλπ.) Προτεραιότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.	✗	✓	✓
Μείωση των ορίων ταχύτητας	40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	✗	✓	✓
	30km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς	✗	✗	✓
Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων (Low Emission Zones - LEZ)	Κυκλοφορία οχημάτων σε ζώνες με περιβαλλοντικούς περιορισμούς π.χ. πέριξ του Σταθμού Μετρό Δάφνης	✗	✗	✓
Απαγόρευση διέλευσης (βαρέων) οχημάτων	Στο τοπικό δίκτυο.	✗	✓	✓
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.	Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με ενιαίο οδόστρωμα και εγκιβωτισμένες θέσεις στάθμευσης. Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)	✓	✓	✓
Car sharing: "κοινόχρηστα αυτοκίνητα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" Bike sharing: "κοινόχρηστα ποδήλατα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης"	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης. Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης.	✗	✗	✓
Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου	Σε περιοχές που δεν έχει εφαρμοστεί το μέτρο των μονοδρομήσεων όπως η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής	✓	✓	✓
Δημιουργία superblocs	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (αρμοδιότητα του Δήμου) για την προστασία γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας. Ενδεικτικά, προτείνονται περιοχές γύρω από μικρά πάρκα/ πλατείες (π.χ. Πλατεία Υμηττού, Άλσος Άγιοι Απόστολοι Πέτρου & Παύλου, Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής)	✗	✓	✓
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης	Ενδεικτικά: - της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ με τη Γυμναστική Ακαδημία - της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου - της Λ. Βουλιαγμένης	✗	✗	✓

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)				
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				
Τοποθέτηση πεζοφάνων	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών, κ.α. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάνων σε τμήματα των οδών Λ. Παπαναστασίου, Λ. Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΑΑ), Λ. Βουλιαγμένης	✗	✓	✓
Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων	Εφαρμογή ηχητικών συστημάτων για τη διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών	✗	✓	✓
Έξυπνες διαβάσεις	3D απεικονίσεις	✗	✗	✓
ΟΔΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ (ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ)				
Αναδιαμόρφωση ισόπεδων κόμβων, κατά προτεραιότητα σε διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας	Μέτρα βελτίωσης, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκλιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ)	✗	✓	✓
Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: (α) Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας (β) Ακροπόλεως & Παπαναστασίου (γ) Λ. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου (δ) Λ. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως (ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάλθειας/ Αγ. Φωτεινής	✗	✓	✓
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Συγκεκριμένα, προτείνεται εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης: - στην περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ. - πéριξ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνης και σε απόσταση περίπου 300μ, - στο δυτικό όριο του Δήμου πéριξ της οδού Μπουμπουλίνας - στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. Υμηττού, Περιοχή πéριξ οδών Αναγεννήσεως και Φιλαδελφείας (μετά την επικαιροποίησή τους).	✗	✓	✓
	Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., το 70% των εργαζόμενων κατοίκων μετακινούνται καθημερινά εκτός Δήμου για τον τόπο εργασίας τους. Προτείνεται η εφαρμογή smart system, ώστε κατά τις εργάσιμες μέρες και ώρες να αξιοποιούνται οι θέσεις κατοίκων ως θέσεις επισκεπτών.	✗	✗	✓
Εφαρμογή ΣΕΣ σε όλο τον Δήμο		✗	✗	✓

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	3. Υπόγειο parking στο γήπεδο (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως) στη Γυμναστική Ακαδημία 4. Δημοτικό οικόπεδο Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως	✗	✓	✓
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης	Διαμορφώσεις με εγκλιβωτισμό θέσεων στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.	✗	✓	✓
Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✗	✓	✓
Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον το Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ.	✗	✓	✓
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✗	✓	✓
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητικότητας	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✗	✓	✓
Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση	Δυνατότητα Παρακολούθησης μέσω Τηλεματικής για κάλυψη ή όχι των χώρων φορτοεκφόρτωσης. Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✗	✓	✓
Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων		✗	✓	✓
Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων		✗	✓	✓
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
Δημιουργία Γραμμής Δημοτικής Συγκοινωνίας	Δημιουργία μίας καινούργιας γραμμής Δημοτικής Συγκοινωνίας που θα συνδέει το μετρό "ΔΑΦΝΗ" με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	✗	✗	✓
Λειτουργία Δημοτικών Γραμμών	Ευέλικτο ωράριο	✗	✗	✓
Βελτίωση υπηρεσιών ΜΜΜ (ΟΑΣΑ & Μετρό)	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου	✗	✓	✓
Ανανέωση και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέας τεχνολογίας - μη ρυπογόνα/ μη θορυβώδη	Εξοπλισμός στόλου λεωφορείων (ΟΑΣΑ & Δημοτικής Συγκοινωνίας) με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.	✗	✗	✓
Δημιουργία νέων γραμμών ΟΑΣΑ για την κάλυψη των μελλοντικών αλλαγών στις μετακινήσεις.		✗	✓	✓
Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ		✗	✓	✓

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις (ΟΑΣΑ & Δημοτικής Συγκοινωνίας). Βελτίωση αξιοπιστίας. Αξιοποίηση των δεδομένων της τηλεματικής για βελτίωση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας.	✗	✓	✓
Κίνητρα για τη χρήση των ΜΜΜ	Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, με εξαργύρωση σε π.χ. εισιτήρια για πολιτιστικούς χώρους, προσφορές σε εμπορικά καταστήματα, κλπ.	✗	✓	✓
Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.	✗	✓	✓
Παρεμβάσεις στην παρόδια στάθμευση	Μετατροπή των θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο σε λωρίδες κυκλοφορίας λεωφορείων ή ποδηλάτων	✗	✗	✓
Εισαγωγή συστήματος κινητικότητας κατά παραγγελία (on demand) με τα ευέλικτα δρομολόγια και στάσεις		✗	✗	✓
Έξυπνες Εφαρμογές ενημέρωσης μετακίνησης		✗	✗	✓
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης. Περιλαμβάνονται πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων. Σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει (ενδεικτικά κατά προτεραιότητα) δίκτυο ποδηλατοδρόμου, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και σύνδεση με τα σχολικά συγκροτήματα και τις αθλητικές εγκαταστάσεις.	✗	✓	✓
Υλοποίηση πράσινης διαδρομής	Οι δρόμοι που κατ' ελάχιστον θα περιλαμβάνει η Πράσινη Διαδρομή - ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- είναι: Λ. Παπαναστασίου (από Ακροπόλεως έως Λ. Βουλιαγμένης) - Τρίπολης (από Λ. Βουλιαγμένης έως Κασσιόπης) - Κασσιόπης (από Τρίπολης έως Ελευθερωτών) - Ελευθερωτών (από Κασσιόπης) - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών - Νικοπόλεως (από Κυμοθόης έως Τριπόλεως) Λ. Βουλιαγμένης (από Λ. Παπαναστασίου) - Ταινάρου - <u>Αρτέμιδος</u>	✗	✓	✓
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Ποδηλατικών Διαδρομών Δικτύου	Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών σε <u>α'</u> φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης	✓	✓	✓

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα πέριξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων	Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα της πόλης.	✓	✓	✓
Λειτουργία bike sharing σε κεντρικά σημεία του Δήμου		✗	✓	✓
Μετατροπή όλου του οδικού δικτύου του Δήμου Δάφνης - Υμηττού σε Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών		✗	✗	✓
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				
Δημιουργία νέων Πλατειών		✗	✓	✓
Δημιουργία πάρκων τσέπης		✗	✓	✓
Δημιουργία αστικών κερκίδων		✗	✓	✓
Αύξηση πρασίνου		✗	✓	✓
ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Αναδιαμόρφωση του παλαιού εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής.	✓	✓	✓
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				
Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Μεγάλα οχήματα: φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες Μικρά οχήματα: φορτοεκφόρτωση σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις	✗	✓	✓
Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	Ένα (1) κέντρο διανομής	✗	✓	✓
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ				
Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ	Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα	✓	✓	✓
Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά	Προώθηση πράσινων τεχνολογιών κινητικότητας - Ανάπτυξη τεχνογνωσίας - Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Eco driving	✗	✓	✓

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Πρώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία		✗	✓	✓
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✗	✓	✓
Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για <u>eco-driving</u>	Σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί)	✗	✓	✓
Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών		✗	✓	✓
Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου	Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονιές και δημιουργούνται νέες «ήσυχες» γειτονιές	✗	✓	✓
Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	Σταθερή συμμετοχή και αξιοποίηση της για εκδηλώσεις και περαιτέρω ενημέρωση των πολιτών. Ενδεχομένως να αξιοποιηθεί και ως ετήσιο ορόσημο για δείκτες – μετρήσιμους στόχους.	✗	✓	✓

Ευχαριστούμε πολύ για την προσοχή σας!