

ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ)»

Β' ΣΤΑΔΙΟ



ΑΝΑΔΟΧΟΣ:
ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./ ANNA I.
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ

ΜΑΙΟΣ 2021

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1	Συμβατικά	1
1.2	Αντικείμενο Μελέτης.....	1
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη	3
1.4	Ομάδα μελέτης.....	3
2.	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	4
2.1	Γενικά.....	4
2.2	Πλεονεκτήματα - Strengths	5
2.3	Αδυναμίες - Weaknesses	6
2.4	Ευκαιρίες - Opportunities.....	7
2.5	Απειλές - Threats	8
2.6	Συγκεντρωτικά στοιχεία ανάλυσης SWOT	9
3.	ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ.....	10
3.1	Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές	10
3.1.1	Γενικά.....	10
3.1.2	Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης.....	10
3.1.2.1	Εισαγωγή.....	10
3.1.2.2	Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου	11
3.1.2.3	Βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής	11
3.1.2.4	Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014)	11
3.1.2.5	Πληθυσμιακή εξέλιξη	14
3.1.2.6	Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα).....	15
3.1.2.7	Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ.....	17
3.1.2.8	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	19
3.1.2.9	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων.....	20
3.1.2.10	Κατανάλωση Ενέργειας.....	20
3.1.2.11	Θόρυβος	21
3.1.2.12	Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα.....	22
3.1.2.13	ΠΥΡ.ΚΑΛ.	31
3.2	Σενάριο Τάσεων (Do Nothing or Business As Usual).....	34
3.2.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου των Τάσεων	34
3.2.2	Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)	34
3.2.3	Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	38
3.2.4	Διαχείριση Στάθμευσης	38
3.2.5	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	39
3.2.6	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	39
3.2.7	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι.....	40
3.2.8	Εμπορικές Μεταφορές	41
3.2.9	Κατανάλωση Ενέργειας	41
3.2.10	Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	41
3.3	Ήπιο Σενάριο (Do Something)	42
3.3.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ήπιου Σεναρίου	42
3.3.2	Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)	44
3.3.3	Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	49
3.3.4	Διαχείριση Στάθμευσης	50
3.3.5	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	54

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

3.3.6	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	55
3.3.7	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι.....	60
3.3.8	Εμπορικές Μεταφορές	60
3.3.9	Κατανάλωση Ενέργειας	61
3.3.10	Πρωώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	61
3.4	Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)	63
3.4.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ριζοσπαστικού Σεναρίου	63
3.4.2	Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)	64
3.4.3	Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	68
3.4.4	Διαχείριση Στάθμευσης	68
3.4.5	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	68
3.4.6	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	71
3.4.7	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι.....	71
3.4.8	Εμπορικές Μεταφορές	72
3.4.9	Κατανάλωση Ενέργειας	72
3.4.10	Πρωώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	72
3.5	Συγκριτικός (Συνοπτικός) Πίνακας Εναλλακτικών Σεναρίων.....	73
4.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ, ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ	83
4.1	Πρωταρχική Διατύπωση Οράματος	83
4.2	Τελικό Όραμα ΣΒΑΚ.....	85
4.3	Προτεραιότητες για την κινητικότητα	87
4.4	«Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι.....	90
5.	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ.....	95
5.1	Παρουσίαση μέτρων.....	95
5.2	Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων των μέτρων.....	100
5.3	Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης επιλεγμένων μέτρων	104
6.	2 ^Η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ	111
7.	ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ	112
7.1	Γενικά.....	112
7.2	Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης	113
7.2.1	Εισαγωγή.....	113
7.2.2	Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου	113
7.2.3	Βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής.....	113
7.2.4	Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014)	114
7.2.5	Πληθυσμιακή εξέλιξη.....	116
7.2.6	Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα).....	117
7.2.7	Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ	119
7.2.8	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	121
7.2.9	Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	122
7.2.10	Κατανάλωση Ενέργειας	122
7.2.11	Θόρυβος.....	123
7.2.12	Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα	124
7.2.13	ΠΥΡ.ΚΑΛ.	133
7.3	Τελικό Σενάριο.....	136
7.3.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου	136
7.3.2	Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)	137
7.3.3	Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)	146

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

7.3.4	Διαχείριση Στάθμευσης	147
7.3.5	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	150
7.3.6	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	153
7.3.7	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι.....	158
7.3.8	Εμπορικές Μεταφορές	158
7.3.9	Κατανάλωση Ενέργειας	159
7.3.10	Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	159
7.4	Πίνακας μέτρων/ παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	159
8.	ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΒΑΚ	167
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....		168
Παράρτημα Ι: 2 ^η Διαβούλευση.....		169

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Χάρτης 3-1: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση περίξ Ζωοδόχου Πηγής - Σενάριο Τάσεων	36
Χάρτης 3-2: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής) λειτουργίας του οδικού δικτύου - Σενάριο Τάσεων	37
Χάρτης 3-3: Διαχείριση Στάθμευσης - Ήπιο Σενάριο	53
Χάρτης 3-4: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής - Ήπιο Σενάριο	59
Χάρτης 3-5: Υπογειοποίηση οδών - Ριζοσπαστικό Σενάριο	66
Χάρτης 3-6: Προτεινόμενοι κλάδοι του Μετρό - Ριζοσπαστικό Σενάριο	70
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου	143
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση περίξ Ζωοδόχου Πηγής	144
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Υπογειοποίηση οδών - Τελικό Σενάριο	145
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 4: Διαχείριση Στάθμευσης	149
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Προτεινόμενοι κλάδοι του Μετρό	152
Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής	157

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού	14
Πίνακας 3-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Αττική (2018)	16
Πίνακας 3-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2019)	17
Πίνακας 3-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα	17
Πίνακας 3-5: Ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό "ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)	19
Πίνακας 3-6: Στοιχεία επιβατικής κίνησης γραμμών ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού	19
Πίνακας 3-7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ τον Φεβρουάριο 2020 (προ Covid-19) καθώς και τον Μάρτιο 2021. Με μπλε τα πεδία που σημειώθηκε βελτίωση κατά την πανδημία.	33
Πίνακας 3-8: Εναλλακτικά Σενάρια ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	74
Πίνακας 4-1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού	88
Πίνακας 4-2: «Εξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα	91
Πίνακας 5-1: Συνοπτικός πίνακας μέτρων βιώσιμης κινητικότητας	96
Πίνακας 5-2: Ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων ανά επιλεγμένο μέσο	100
Πίνακας 5-3: Κλίμακα βαθμολόγησης	105
Πίνακας 5-4: Παρουσίαση βαθμολογιών ανά επιλεγμένο μέτρο και υπολογισμός μέσου όρου (Ήπιο Σενάριο)	106
Πίνακας 5-5: Παρουσίαση βαθμολογιών ανά επιλεγμένο μέτρο και υπολογισμός μέσου όρου (Ριζοσπαστικό Σενάριο)	107
Πίνακας 5-6: Παρουσίαση σετ βαρών	108
Πίνακας 5-7: Παρουσίαση αποτελεσμάτων αξιολόγησης με διαφορετικά σετ βαρών (Ήπιο Σενάριο)	109
Πίνακας 5-8: Παρουσίαση αποτελεσμάτων σύγκρισης σεναρίων	110
Πίνακας 7-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού	116
Πίνακας 7-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Αττική (2018)	118
Πίνακας 7-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2019)	119
Πίνακας 7-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα	119
Πίνακας 7-5: Ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό "ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)	121
Πίνακας 7-6: Στοιχεία επιβατικής κίνησης γραμμών ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού	121
Πίνακας 7-7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ τον Φεβρουάριο 2020 (προ Covid-19) καθώς και τον Μάρτιο 2021. Με μπλε τα πεδία που σημειώθηκε βελτίωση κατά την πανδημία.	135
Πίνακας 7-8: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα υλοποίησης (5ετία - 10ετία - 15+ετία)	160

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3-1: Εγκαταστάσεις ΠΥΡ.ΚΑΛ., είσοδοι (μπλε), σταθμοί Μετρό (κόκκινο)	32
Εικόνα 3-2: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»	46
Εικόνα 3-3: Παράδειγμα superbloc στη Βαρκελώνη	47
Εικόνα 7-1: Εγκαταστάσεις ΠΥΡ.ΚΑΛ., είσοδοι (μπλε), σταθμοί Μετρό (κόκκινο)	134
Εικόνα 7-2: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»	140
Εικόνα 7-3: Παράδειγμα superbloc στη Βαρκελώνη	141

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis	15
Διάγραμμα 3-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista)	15
Διάγραμμα 3-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018	16
Διάγραμμα 3-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019)	17
Διάγραμμα 3-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)	18
Διάγραμμα 3-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019	25
Διάγραμμα 3-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020	25
Διάγραμμα 3-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019	27
Διάγραμμα 3-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019	27
Διάγραμμα 3-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα	28
Διάγραμμα 3-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία	28
Διάγραμμα 3-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία	28
Διάγραμμα 3-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα	29
Διάγραμμα 3-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία	29
Διάγραμμα 3-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία	29
Διάγραμμα 7-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis	117
Διάγραμμα 7-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista)	117
Διάγραμμα 7-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018	118
Διάγραμμα 7-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019)	119
Διάγραμμα 7-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)	120
Διάγραμμα 7-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019	127
Διάγραμμα 7-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020	127
Διάγραμμα 7-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019	129
Διάγραμμα 7-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019	129
Διάγραμμα 7-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα	130
Διάγραμμα 7-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία	130
Διάγραμμα 7-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία	130
Διάγραμμα 7-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα	131
Διάγραμμα 7-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία	131
Διάγραμμα 7-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία	131

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την από 18/12/2020 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 15143) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Δάφνης - Υμηττού **Αναστάσιο Μπινίσκο** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ ANNA του ΙΩΑΝΝΗ», η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο «**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**».

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της συνολικής μελέτης και αφορά στο Β' Στάδιο (Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων).**

1.2 Αντικείμενο Μελέτης

Το αντικείμενο της μελέτης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης - Υμηττού προσδιορίζεται με βάση τις "ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (GUIDELINES, DEVELOPING AND IMPLEMENTING A SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)", που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - από τα ακόλουθα βήματα:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης: συλλογή δεδομένων και προσδιορισμός προβλημάτων.
2. Καθορισμός εναλλακτικών σεναρίων.
3. Αξιολόγηση σεναρίων βιώσιμης διαχείρισης κινητικότητας και επιλογή του βέλτιστου σεναρίου.
4. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου, προέγκριση και οριστικοποίηση του ΣΒΑΚ.

Η ενεργός συμμετοχή εκπροσώπων της τοπικής αυτοδιοίκησης, συμβούλων ειδικών σε θέματα κινητικότητας, πολιτών, δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, κλπ. στον σχεδιασμό, στην εφαρμογή και στην παρακολούθηση και αναθεώρηση ενός ΣΒΑΚ, είναι απαραίτητο στοιχείο για την επιτυχία του.

Όλοι οι εναλλακτικοί τρόποι διαβούλευσης προβλέπεται να υιοθετηθούν κατά τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ:

- ❖ Παρουσιάσεις σε πολίτες και φορείς (π.χ. Εμπορικοί Σύλλογοι, Σύλλογοι Γονέων, Σύλλογοι ΑΜΕΑ, κλπ)
- ❖ Ανακοινώσεις (π.χ. στο site του Δήμου)
- ❖ Επαφές και συναντήσεις με εκπροσώπους Υπουργείων, της Περιφέρειας, της Τροχαίας, κλπ.
- ❖ Παρουσιάσεις στο Δημοτικό Συμβούλιο Δάφνης - Υμηττού

Η μελέτη ΣΒΑΚ εκπονείται σε τρία (3) Στάδια:

1. Α' Στάδιο (καταγραφή/ ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών ΣΒΑΚ): 2 μήνες

Στο στάδιο αυτό θα υλοποιηθεί η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, με τη συλλογή δεδομένων και τον προσδιορισμό των προβλημάτων του συστήματος των Μεταφορών στην πόλη. Η συλλογή υφιστάμενων στοιχείων κυκλοφορίας, στάθμευσης, εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, κλπ, θα γίνει από μετρήσεις, έρευνες, κλπ. Παράλληλα με τη φάση καταγραφής/ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης θα πραγματοποιείται η δημόσια διαβούλευση. Στα συμπεράσματα της καταγραφής/ ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράλληλης δημόσιας διαβούλευσης, θα στηριχθεί η αρχική διατύπωση των αρχών, των στόχων και του πλαισίου του ΣΒΑΚ (όραμα).

2. Β' Στάδιο (Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων): 2 μήνες

Στο Στάδιο αυτό ο Ανάδοχος θα διαμορφώσει και θα μελετήσει εναλλακτικά σενάρια μέτρων για την επίτευξη των στόχων που καθορίστηκαν στο Α' Στάδιο.

Θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο εναλλακτικά σενάρια με έμφαση:

1. στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ
2. στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης
3. στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας
4. στη διαχείριση της στάθμευσης και στα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης

Εναλλακτικά σενάρια θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Τέλος, μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και θα καθοριστούν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το βέλτιστο σενάριο θα οδηγήσει στη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

3. Γ' Στάδιο (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση ΣΒΑΚ): 2 μήνες

Το Στάδιο Γ' θα εξειδικεύσει περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιορίσει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους και θα εκτιμήσει ενδεικτικό κόστος τους. Επιπλέον, θα προτείνει τη διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του βέλτιστου σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Στο πέρας του Γ' Σταδίου, αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', ο Ανάδοχος θα συντάξει το τελικό ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση και στη συνέχεια το ΣΒΑΚ, όπως θα αναμορφωθεί μετά την τελική διαβούλευση, θα οδηγηθεί προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Ο καθαρός χρόνος ολοκλήρωσης του μελετητικού αντικειμένου (Στάδια Α', Β' και Γ') ορίζεται σε έξι (6) μήνες και η συνολική προθεσμία για την περαίωση του αντικειμένου της σύμβασης ορίζεται σε εννέα (9) μήνες από την υπογραφή του συμφωνητικού.

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Δάφνης (ν. Αττικής)
- Εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Υμηττού (Ν. Αττικής)
- Απόφαση υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. περί βασικού οδικού δικτύου (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990)
- Λοιπές, σχετικές με το ΣΒΑΚ, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ.

1.4 Ομάδα μελέτης

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας μελέτης συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), Υπεύθυνος Μελέτης
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαίλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Σπυρίδων Παπαγιαννάκης,	GIS Expert, MSc ΕΜΠ, Πτυχιούχος Πανεπιστημίου Πειραιώς/ Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων
Ελένη Βλαχογιάννη,	Αναπληρώτρια Καθηγήτρια στον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιών Υποδομής (ΤΜΣΥ) της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Παναγιώτα Σπανού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ

2. ANALΥΣΗ SWOT

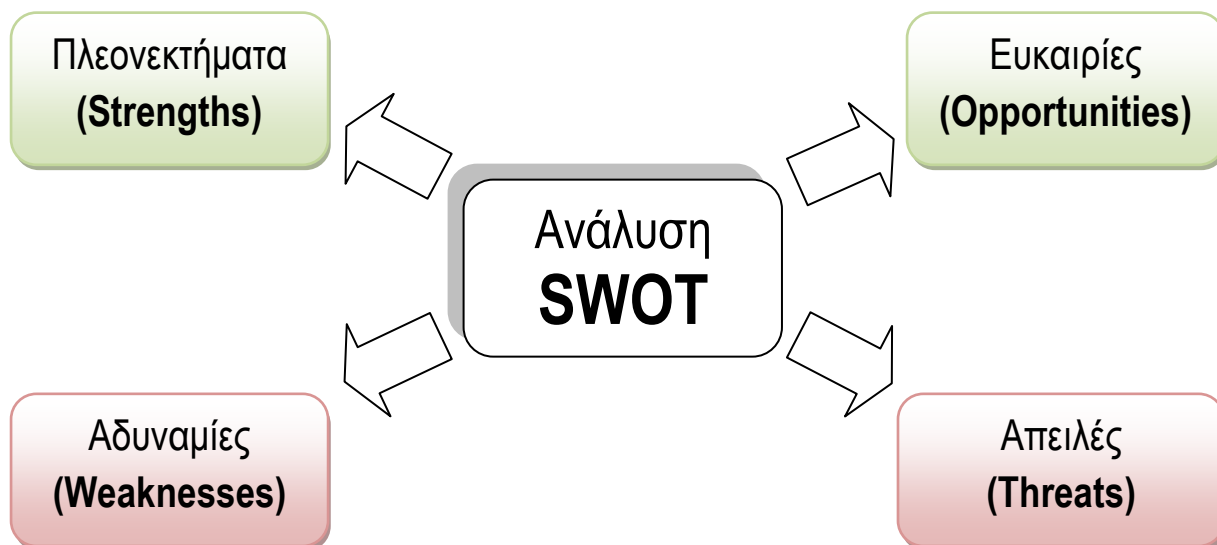
2.1 Γενικά

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ αποτελεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση ενός στρατηγικού σχεδιασμού που σκοπό έχει τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους, την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών. Συγκεκριμένα, κύριοι στόχοι του ΣΒΑΚ αποτελούν η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφοράς προς, διαμέσου και εντός της αστικής περιοχής.

Το ΣΒΑΚ, αφού εξετάσει την υφιστάμενη κατάσταση και διαμορφώσει ένα επίπεδο αναφοράς (baseline), παρουσιάζει μια μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της υποδομής, των μεταφορών και της κινητικότητας. Ωστόσο, προκειμένου να επιτευχθεί αυτό, το ΣΒΑΚ ενσωματώνει στον σχεδιασμό μια βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής αυτής, προσδιορίζοντας τον χρονικό ορίζοντα της υλοποίησης, κατανέμοντας τις προτεραιότητες και επισημαίνοντας τους στόχους.

Τα παραπάνω αποτελούν χαρακτηριστικά ενός στρατηγικού σχεδιασμού. Γενικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός αναφέρεται σε μια δομημένη διαδικασία ανάλυσης της σημερινής κατάστασης μιας οντότητας, στη συγκεκριμένη περίπτωση ενός αστικού περιβάλλοντος, και καθορισμού του οράματος με το οποίο η οντότητα θα εξελιχθεί και θα τοποθετηθεί ως προς το περιβάλλον της. Ωστόσο, ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν αποτελεί πρόβλεψη των εξελίξεων και των τάσεων του μέλλοντος. Αντιθέτως, με το στρατηγικό σχέδιο, η εκάστοτε οντότητα αποφασίζει τον τρόπο με τον οποίο θα επιβιώσει στο ταραχώδες και απρόβλεπτο περιβάλλον των μελλοντικών εξελίξεων.

Η ανάλυση SWOT είναι μια δημοφιλής γενική εκδοχή του στρατηγικού σχεδιασμού, η οποία αναλύει το εσωτερικό (πλεονεκτήματα και αδυναμίες) και εξωτερικό περιβάλλον (ευκαιρίες και απειλές) μιας οντότητας. Κατά την ανάλυση SWOT, εξετάζονται τα Πλεονεκτήματα (Strengths) και τις Αδυναμίες (Weaknesses) μίας επιχείρησης, οργανισμού ή και περιοχής (όπως κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ), καθώς και οι Ευκαιρίες (Opportunities) και οι Απειλές (Threats) που υπάρχουν.



Συγκεκριμένα, αναφορικά με την εφαρμογή της ανάλυσης SWOT στον στρατηγικό σχεδιασμό του ΣΒΑΚ, γίνεται προσπάθεια εντοπισμού και μελέτης των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών του εσωτερικού περιβάλλοντος του Δήμου, κυρίως μέσω της καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης (σε επόμενο στάδιο). Επιπλέον, επιχειρείται η εξέταση των ευκαιριών και των απειλών που αντανακλούν οι μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος, τις οποίες ο σχεδιασμός οφείλει να αντιμετωπίσει και να προσαρμοστεί σε αυτές (π.χ. μελλοντικές εξελίξεις και τάσεις, ανάγκες κ.ά.). Σε επόμενο στάδιο, θα γίνει καταγραφή των συντελεστών της ανάλυσης SWOT για το ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης - Υμηττού. Κατά την ανάλυση θα απαντηθούν τα παρακάτω ερωτήματα για την περιοχή:

Πλεονεκτήματα - Strengths

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα της περιοχής του Δήμου Δάφνης - Υμηττού;
- Ποια είναι η ενδογενής δύναμη της περιοχής;
- Ποιοι είναι οι διαθέσιμοι πόροι που είναι μοναδικοί ή έχουν το μικρότερο συγκριτικά κόστος;

Αδυναμίες - Weaknesses

- Τι προβλήματα παρουσιάζονται στον Δήμο;
- Ποια είναι η ενδογενής αδυναμία της περιοχής;
- Τι θα μπορούσε να βελτιωθεί;

Ευκαιρίες - Opportunities

- Ποιες είναι οι ενδεχόμενες ευκαιρίες;
- Ποιες είναι οι ενδιαφέρουσες τάσεις εξέλιξης που αφορούν στην περιοχή του Δήμου;
- Ποιες ευκαιρίες αναδύονται με εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της περιοχής;
- Ποιες ευκαιρίες αξιοποιούνται με την εξάλειψη των αδυναμιών της περιοχής;

Απειλές - Threats

- Ποια εμπόδια μπορεί να προκύψουν;
- Οι μελλοντικές τάσεις εξέλιξης απειλούν την περιοχή;
- Μπορεί κάποια από τις αδυναμίες να αποτελέσει απειλή για την ανάπτυξη της περιοχής;

2.2 Πλεονεκτήματα - Strengths

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού αποτελεί οικιστική περιοχή του Κεντρικού Τομέα των Αθηνών. Σημαντικό πλεονέκτημα του Δήμου είναι ότι βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας. Επιπλέον, ο Δήμος διαθέτει πληθώρα παροχών και εξυπηρετήσεων σε επίπεδο εκπαίδευσης, υγείας και πρόνοιας καθώς και σε επίπεδο αθλητισμού (κέντρα άθλησης, υπαίθρια γήπεδα, κλπ.), αναψυχής και πολιτισμού (π.χ. Θέατρο Βράχων, το Σπίτι Γ. Μπουζιάνη, κ.ά.). Σημαντικός πόλος έλξης υπερτοπικής σημασίας είναι η Σχολή Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού (ΤΕΦΑΑ). Στον Δήμο, επίσης, εντοπίζονται 14 παιδικές χαρές και 19 πλατείες, καθώς και τέσσερα (4) άλση, που συμβάλλουν στην αναζωογόνηση των κατοίκων της περιοχής.

Κυρίαρχη χρήση γης στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού είναι η κατοικία, γεγονός που ευνοεί την προώθηση των βιώσιμων αρχών της κινητικότητας του στρατηγικού σχεδιασμού. Επιπλέον, σημαντικό προσόν της περιοχής αποτελεί το γεγονός ότι εξυπηρετείται από ένα ευρύ δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Συγκεκριμένα, εξυπηρετείται από 16 λεωφορειακές γραμμές και έναν (1) σταθμό Μετρό. Η κάλυψη των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ είναι ικανοποιητική, καθώς προκύπτει ότι ο κάθε δημότης μπορεί να βρεθεί σε μια στάση ΟΑΣΑ με λιγότερο από 250μ. περπάτημα από σχεδόν όλα τα σημεία ενδιαφέροντος του Δήμου

Αναφορικά με το οδικό δίκτυο της περιοχής ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού εξυπηρετείται από σημαντικούς υπερτοπικούς άξονες τη Λ. Βουλιαγμένης και την Εθνική Αντιστάσεως - Λ. Ηλιουπόλεως. Οι οδοί αυτές, κατατάσσονται στο πρωτεύον οδικό δίκτυο και έχουν υπερτοπικό-μητροπολιτικό χαρακτήρα, αφού συνδέουν τα νότια Προάστια με το κέντρο της Αθήνας.

Σχετικά με τις ήπιες μετακινήσεις, ο Δήμος έχει κατασκευασμένους πεζόδρομους και οδούς ήπιας κυκλοφορίας, καθώς και woonerf σε αρκετά οδικά τμήματα, τα περισσότερα εκ των οποίων βρίσκονται στη Δ.Ε. Δάφνης, ενώ διαθέτει και ποδηλατόδρομο. Σημαντικός δείκτης για την κίνηση των πεζών είναι το πλάτος των πεζοδρομίων στον Δήμο, όπου περίπου το 32% ικανοποιεί τις προδιαγραφές του >1,5μ. για την απρόσκοπτη διέλευση των πεζών. Αξιοσημείωτο είναι, ακόμη, το γεγονός ότι διαθέτει πεζοδρόμια σχεδόν στο σύνολο του οδικού δικτύου, μόνο το ~1% του οδικού δικτύου δεν διαθέτει πεζοδρόμια. Επίσης, η κατάσταση των πεζοδρομίων στον Δήμο είναι καλή σε μεγάλο ποσοστό (~50%), ενώ μόνο το ~3% αυτών βρίσκεται σε κακή κατάσταση.

Όσον αφορά στην κίνηση των Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) στον Δήμο υπάρχουν ράμπες ΑΜΚ, όπως και οδεύσεις τυφλών, οι περισσότερες των οποίων βρίσκονται στη Δ.Ε. Υμηττού.

Τέλος, θετικό χαρακτηριστικό αποτελεί η καλή στελέχωση του Δήμου. Το ανθρώπινο δυναμικό του Δήμου Δάφνης - Υμηττού αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο, το οποίο μάλιστα, θα διευκολύνει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ.

2.3 Αδυναμίες - Weaknesses

Οι αδυναμίες του Δήμου Δάφνης - Υμηττού σχετίζονται άμεσα με το οδικό δίκτυο και τη συγκοινωνιακή υποδομή. Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, οι αυξημένες απαιτήσεις των τελευταίων ετών, που προέκυψαν κυρίως λόγω της συγκέντρωσης πληθυσμού και της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική συχνά υποδομή και τη λανθασμένη διαχείριση της κυκλοφορίας, έχουν αναγάγει το ζήτημα των μεταφορών σε μείζον πρόβλημα για την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού.

Σημαντικές αδυναμίες του Δήμου αποτελούν οι αυξημένοι κυκλοφοριακοί φόρτοι στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, η υπερτοπική ζήτηση για μετακινήσεις κυρίως για το ΤΕΦΑΑ, καθώς και τα προβλήματα παράνομης στάθμευσης στο σύνολο του Δήμου λόγω της μεγάλης ζήτησης, που δημιουργούν όχληση στην περιοχή.

Το κύριο οδικό δίκτυο έχει κορεστεί από πολλά έτη, η ζήτηση αυξάνει με γρήγορο ρυθμό (αύξηση αριθμού οχημάτων, αύξηση πληθυσμού, μείωση χρήσης ΜΜΜ, κλπ), η προσφορά παραμένει κατά κανόνα σταθερή ή μειώνεται λόγω της παράνομης στάθμευσης, η οποία μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού, με αποτέλεσμα περισσότερα τμήματα οδών να φθάνουν τα επίπεδα κορεσμού και οι περίοδοι κορεσμού να αυξάνονται συνεχώς.

Αρνητικό χαρακτηριστικό είναι τα καταγεγραμμένα τροχαία συμβάντα εντός των ορίων του Δήμου, τα οποία ανέρχονται τουλάχιστον σε 36,1 ατυχήματα με παθόντες ανά έτος, εκ των οποίων το 4,8% είναι είτε θανατηφόρα είτε με σοβαρό τραυματισμό. Επίσης, αρκετά υψηλός είναι δείκτης των τροχαίων συμβάντων που εμπλέκεται πεζός, ο ποίος ανέρχεται στα 8,7 τροχαία συμβάντα ετησίως.

Όσον αφορά στην Αστική Συγκοινωνία η περιοχή του Υμηττού, καθώς και η περιοχή γύρω από την Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής της Δ.Ε. Δάφνης δε συνδέονται αποτελεσματικά με το Μετρό.

Παράλληλα, σημαντικό μειονέκτημα του Δήμου Δάφνης - Υμηττού αποτελεί η έλλειψη δικτύου προσβάσιμων διαδρομών. Στον Δήμο υπάρχουν αποσπασματικές μόνο διαμορφώσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία (οδεύσεις τυφλών, ράμπες ΑΜΚ, κ.ά.). Επιπλέον, δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, παρά μόνο ένα μικρό τμήματα μήκους 0,66 χλμ., με αποτέλεσμα να μη δύναται να χρησιμοποιηθεί ως μέσο μετακίνησης εντός του Δήμου. Η δημιουργία ποδηλατοδρόμου αποτελεί έργο ανάπλασης και αισθητικής αναβάθμισης που προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα και διευκολύνει τον σχεδιασμό. Ελλείψεις παρατηρούνται και στην ύπαρξη πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας.

Σημαντικό πρόβλημα, επίσης, αποτελεί η μη ύπαρξη πεζογεφυρών ή/ και υπόγειων διαβάσεων σε άξονες όπως είναι η Λ. Βουλιαγμένης, για την ασφαλή διέλευση των πεζών.

Σοβαρό πρόβλημα του Δήμου αποτελεί η στάθμευση, που πολλές φορές χαρακτηρίζεται από παραβάσεις του ΚΟΚ, όπως στάθμευση επί των πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, κλπ, με αποτέλεσμα τη μείωση της οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα. Πρόσθετα προβλήματα στο οδικό δίκτυο εντοπίζονται στις περιοχές πέριξ του σταθμού του Μετρό «Δάφνη», λόγω της στάθμευσης με σκοπό τη μετεπιβίβαση στο Μετρό (park and ride).

Τέλος, παρά την ύπαρξη πεζοδρομίων, στο δίκτυο εντοπίζονται προβλήματα κίνησης των πεζών και ιδιαίτερα ευπαθών σε μετακινήσεις ομάδων καθώς το μικρό πλάτος πεζοδρομίων σε συνδυασμό με τη μέτρια/ κακή κατάσταση αυτών αναγκάζει τους διερχόμενους πεζούς να κινούνται επί του οδοστρώματος, με αποτέλεσμα να επιδεινώνονται τα προβλήματα οδικής ασφάλειας.

2.4 Ευκαιρίες - Opportunities

Η ανάδειξη των πλεονεκτημάτων του Δήμου και η εξάλειψη των αδυναμιών του θα επιφέρουν μια σειρά από ευκαιρίες για την ανάπτυξη του.

Η κατοικία δεν αποτελεί τροχοπέδη για την πόλη αλλά ευκαιρία να ενισχυθούν οι ήπιοι τρόποι για τις καθημερινές μετακινήσεις, αλλάζοντας την υφιστάμενη κατάσταση όπου οι καθημερινές ανάγκες μετακίνησης εξυπηρετούνται με όχημα. Η πρόσβαση στο σχολείο, στο σούπερ μάρκετ και την τράπεζα, στους χώρους άθλησης, με διαδρομές ασφαλείς για τους μαθητές και εύκολα προσβάσιμες από ευπαθείς ομάδες (ηλικιωμένους, ΑΜΕΑ) είναι το ζητούμενο κατά την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα απαίτηση και ανάγκη κάθε κατοίκου στην καθημερινότητά του.

Η δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών για την ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης, με κατασκευή πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, η οποία να συνδέει όχι μόνο τις γειτονίες μεταξύ τους αλλά και ολόκληρο τον Δήμο με τους όμορους Δήμους (Αθηνών, Βύρωνα, Αγ. Δημητρίου, Ηλιούπολης και Νέας Σμύρνης) αποτελεί μια ευκαιρία εξέλιξης για την περιοχή.

Όσον αφορά στις μετακινήσεις με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, αν και σε μεγάλο βαθμό είναι ικανοποιητική η εξυπηρέτηση από τον ΟΑΣΑ, η ανάπτυξη Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής θα αποτελέσει μια σημαντική ευκαιρία μετακινήσεων χωρίς επιβατικό ΙΧ σε επίπεδο Δήμου.

Επιπλέον, η αντιμετώπιση των φαινομένων της παράνομης στάθμευσης, της αυξημένης χρήσης Ι.Χ. και των αυξημένων διαμπερών κινήσεων θα προσδώσει στον Δήμο μια θετικότερη εικόνα. Αντίστοιχα, οι ευνοϊκές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή (χρήσεις κατοικίας, περιαστικό πράσινο, κ.ά.) για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών, δίνει την ευκαιρία στον Δήμο να μετατραπεί σε μια βιώσιμη αστική περιοχή που προωθεί την προστασία του περιβάλλοντος και την καλή ποιότητα ζωής.

Ακόμη, οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως για παράδειγμα η ηλεκτροκίνηση, θα δώσουν στον Δήμο τη δυνατότητα, μέσα από την υιοθέτηση τους, να αποτελέσει παράδειγμα καλών πρακτικών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε άλλους Δήμους.

Η ανάπλαση των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ. σε Κυβερνητικό Πάρκο "Ανδρέας Λεντάκης" θα αποτελέσει ευκαιρία για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, καθώς θα παραμείνει ελεύθερος κοινόχρηστος χώρος ~120 στρ. υπό τη μορφή πλατειών, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων.

Η πόλη μπορεί, υπό προϋποθέσεις, να αναμορφωθεί, να αναγεννηθεί και να εκσυγχρονιστεί μέσα από τα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ. Μέσω των προτεινόμενων παρεμβάσεων και αναπλάσεων επαναπροσδιορίζεται η αντίληψη της πόλης για τις μετακινήσεις και την προσβασιμότητα και η σχέση του κατοίκου-πολίτη με την ίδια την πόλη.

2.5 Απειλές - Threats

Στις απειλές που ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή εντάσσονται όλες οι αδυναμίες που προαναφέρθηκαν, αν δεν αντιμετωπιστούν και συνεχίζουν να επιβαρύνουν τον Δήμο και να γιγαντώνονται. Επιπλέον, οι τάσεις εξέλιξης του μέλλοντος ενδέχεται να επηρεάσουν την περιοχή αν δεν αντιμετωπιστούν ορθά.

Συγκεκριμένα, με την ανάπλαση των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ. που αφορά στη μετεγκατάσταση εννέα (9) υπουργείων, καθώς και τη μετατροπή ενός μέρους σε πάρκο, θα αποτελέσει πόλο γέννησης και έλξης μετακινήσεων από όλες τις περιοχές της Αττικής, γεγονός που θα επιβαρύνει –αν το όλο εγχείρημα δεν υποστηριχθεί με τα κατάλληλα διαχειριστικά μέτρα- το ήδη κορεσμένο οδικό δίκτυο της περιοχής.

2.6 Συγκεντρωτικά στοιχεία ανάλυσης SWOT

Ο παρακάτω πίνακας συγκεντρώνει τους συντελεστές ανάλυσης SWOT για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, οι οποίοι λήφθηκαν υπόψη και για την εκπόνηση του Β' Σταδίου της μελέτης.

Πλεονεκτήματα (Strengths)	Αδυναμίες (Weaknesses)	Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threats)
✓ Χρήσεις κατοικίας ✓ Ευρύ δίκτυο Μ.Μ.Μ. ✓ Ποδηλατόδρομος ✓ Πλάτος πεζοδρομίων ✓ Woonerf ✓ Καλή Στελέχωση Δήμου	✓ Υψηλό ποσοστό υπερτοπικών κυκλοφοριακών φόρτων ✓ Παράνομη Στάθμευση ✓ Ατυχήματα ✓ Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης πεζών ✓ Αδυναμία Αστικής Συγκοινωνίας ✓ Έλλειψη διαδρομών για ευάλωτες ομάδες (π.χ. ΑΜΚ)	✓ Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων και ήπιων μορφών μετακίνησης ✓ Ανάπτυξη Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής ✓ Χρήσεις κατοικίας και χώροι πρασίνου ✓ Τεχνολογικές εξελίξεις ✓ Ανάπλαση παλαιών εγκαταστάσεων ΠΥΡ.ΚΑΛ.	✓ Αύξηση του αριθμού Ι.Χ. ✓ Ανάπλαση παλαιών εγκαταστάσεων ΠΥΡ.ΚΑΛ.

3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

3.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές

3.1.1 Γενικά

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κ.ά.), καθώς και της λειτουργίας και εξυπηρέτησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν διαμορφωθεί και εγκριθεί στο προηγούμενο στάδιο.

Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα τις ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, δίνοντας έμφαση στο σύνολο της έκτασης του Δήμου Δάφνης - Υμηττού. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Προτείνονται τρία (3) Σενάρια ως εξής:

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

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

3.1.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης

3.1.2.1 Εισαγωγή

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 Νέο 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.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα μέτρα και οι τάσεις εξέλιξης που αφορούν στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού και σχετίζονται με τα παραπάνω.

3.1.2.2 Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου

Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Δάφνης (ΦΕΚ 464Δ/06.07.1988 και ΦΕΚ 1221Δ/23.11.1994), καθώς και το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Υμηττού (ΦΕΚ 144Δ/20.03.1990 και ΦΕΚ 1061Δ/17.09.1996), περιγράφονται αναλυτικά στα αντίστοιχα κεφάλαια του Παραδοτέου του Α' Σταδίου.

Λαμβάνονται υπόψη σε κάθε φάση σχεδιασμού, προσαρμόζοντας ωστόσο, ανά περίπτωση στην πραγματική λειτουργία της πόλης κατόπιν των αλλαγών που έχουν προκύψει τα μετέπειτα χρόνια (π.χ. Αναθεώρηση του ΡΣΑ 2014, ιεράρχηση βάσει υφιστάμενης πραγματικής λειτουργίας του οδικού δικτύου, κ.α.)

3.1.2.3 Βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής

Σύμφωνα με τον καθορισμό του Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το **βασικό οδικό δίκτυο** του Ν. Αττικής και οι οποίοι ανήκουν στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού οι ακόλουθοι:

- Λ. Ηλιουπόλεως
- Λ. Βουλιαγμένης
- Ακροπόλεως
- Αναγεννήσεως, Κωνσταντινουπόλεως, Αθανασίου Διάκου, Βλαχερνών
- Παπαστράτου
- Κωνσταντινουπόλεως
- Ελευθερωτών
- Ηλιουπόλεως

3.1.2.4 Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014)

Οι κατευθύνσεις για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού σε σχέση με την υπόλοιπη Περιφέρεια της Αττικής καθορίζονται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σύμφωνα με το "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες Διατάξεις" (Ν. 4277/2014, Φ.Ε.Κ. 156Α/01.08.2014).

Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει στόχους, κατευθύνσεις, προτεραιότητες και μέτρα για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού εξειδικεύονται ως εξής:

- Ως προς τη χωροταξική οργάνωση, ο Δήμος ανήκει στη Χωρική Υποενότητα Κεντρικής Αθήνας, όπου:
 1. Το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρας, με πολλαπλότητα λειτουργιών και παρουσία επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού.

2. *Επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στην κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού, όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, αθλητικού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού, αναψυχής, υγείας, καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού.*
- Ως προς το οικιστικό δίκτυο, η έδρα του Δήμου αποτελεί Δημοτικό Κέντρο με κατεύθυνση την ενίσχυση της επάρκειάς τους για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε υπηρεσίες και αγαθά, χωρίς την προσθήκη κυκλοφοριακών φόρτων, καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η πολυλειτουργικότητά τους είναι στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της πολυκεντρικής Περιφέρειας.
- Στους αναπτυξιακοί άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας ανήκει ο Άξονας Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη.
- Ως προς την Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών, για τα **Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας**:
1. το πρωτεύον δίκτυο που αφορά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, προβλέπεται να διαθέτει υψηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά και κυρίως ακτινικό ανάπτυγμα ως προς τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά (Άρθρο 30, Παρ. 2.α).
 2. το δευτερεύον δίκτυο αποτελείται από γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ και λειτουργεί συμπληρωματικά ως προς τα ΜΣΤ. Αφορά σε ένα βασικό οδικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών (που καθορίζεται και επικαιροποιείται από τον ΟΑΣΑ) και εκτείνεται επίσης με τοπικές και διαδημοτικές γραμμές σύνδεσης γειτονικών πολεοδομικών ενοτήτων (Άρθρο 30, Παρ. 2.β).
- Όσον αφορά στην Πολιτική Στάθμευσης (Άρθρο 30, Παρ. 5), βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής στάθμευσης είναι:
1. Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.
 2. Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.
 3. Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές. Αναπροσαρμογή του θεσμικού

- πλαίσιου (ν. 4067/2012) στην κατεύθυνση διαμόρφωσης αντίστοιχων χώρων είτε σε ανωδομή, μέσω μετατροπής ή αντικατάστασης ακινήτων, είτε υπόγεια.
4. Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.
 5. Καθορισμός χώρων στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων δήμων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και τον Οργανισμό Αθήνας.
 6. Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.
- Τέλος, σχετικά με τις Παρεμβάσεις **βιώσιμης κινητικότητας** υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα (Άρθρο 30, Παρ. 6), για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:
1. Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.
 2. Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
 3. Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
 4. Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπτυξης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου.
 5. Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.
 6. Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος.
- Ως προς το **Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών** (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παρ. 6), οι άξονες πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω Δικτύου που διέρχονται εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη Λ. Βουλιαγμένης.

3.1.2.5 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,63% την τελευταία δεκαετία (2001-2011), σε αντιστοιχία με την Περιφέρεια Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, που σημειώνεται μείωση (-12,70%) για το ίδιο διάστημα. Την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), είχε σημειωθεί μείωση πληθυσμού, η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο 0,54% και για την Περιφέρεια Ενότητα στο 1,53%.

Σε αντιστοιχία με το σύνολο του Δήμου, μείωση πληθυσμού (μόνιμου) την τελευταία δεκαετία (2001-2011) παρουσιάζουν και οι Δημοτικές Ενότητες:

- η Δ.Ε. Δάφνης παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,56%
- η Δ.Ε. Υμηττού παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,78%

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, σε αντιστοιχία με την υπόλοιπη Περιφερειακή Ενότητα και την Αττική.

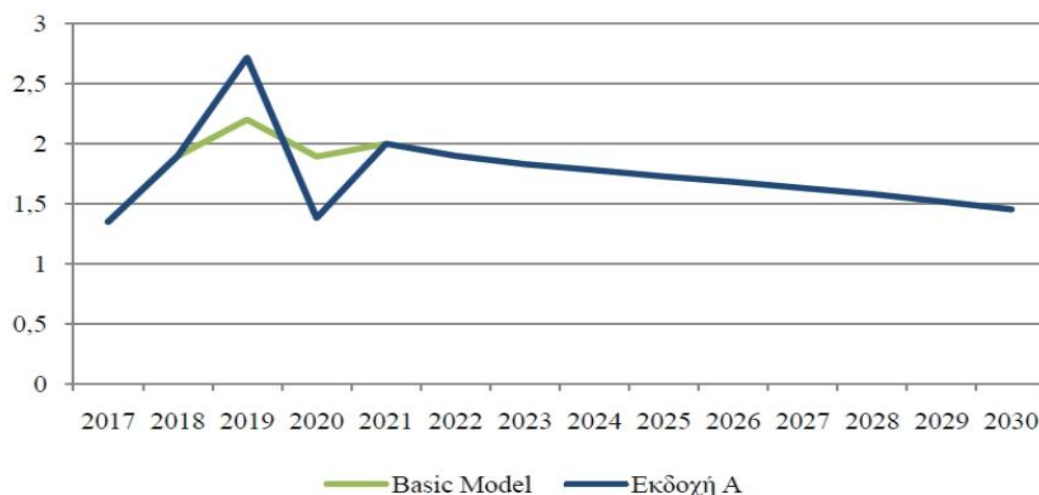
Πίνακας 3-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού

	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (de facto) 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		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 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	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		

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία)

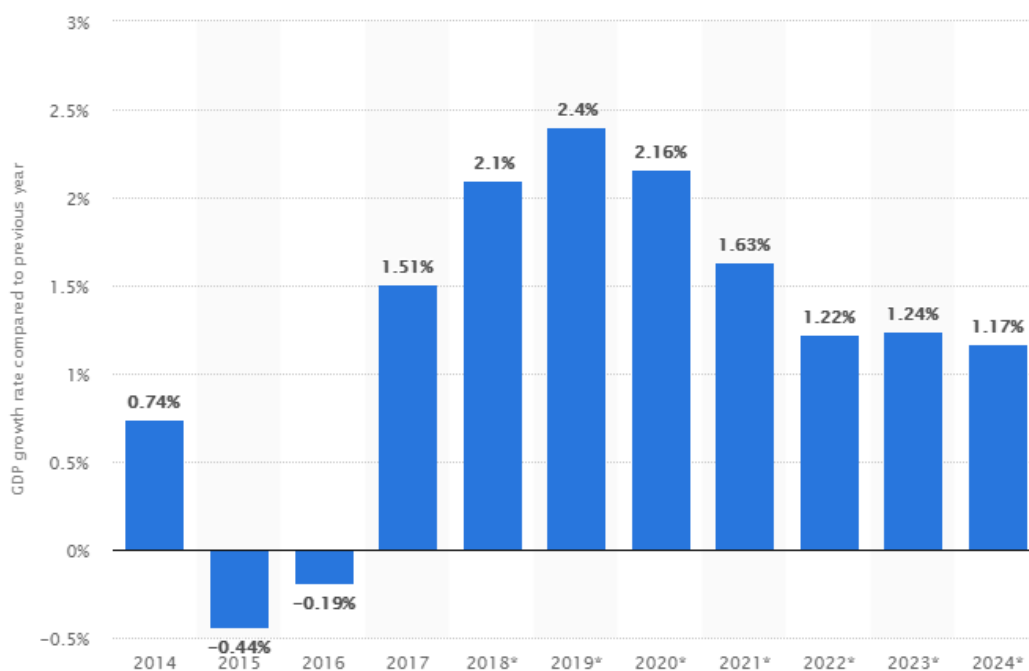
3.1.2.6 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνσή του, με ρυθμό αύξησης που παρουσιάζει κάμψη μετά το 2020 και έως το 2030. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει δύο διαφορετικές εκδοχές (ανάλογα με το μοντέλο πρόβλεψης) της εξέλιξης του ρυθμού μεγέθυνσης του πραγματικού ΑΕΠ.



Διάγραμμα 3-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis¹

Πρόσφατη μελέτη της Statista παρουσίασε μια ακριβέστερη εκτίμηση, η οποία παρέχει αντίστοιχα συμπεράσματα σχετικά με την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ, έως το 2024.



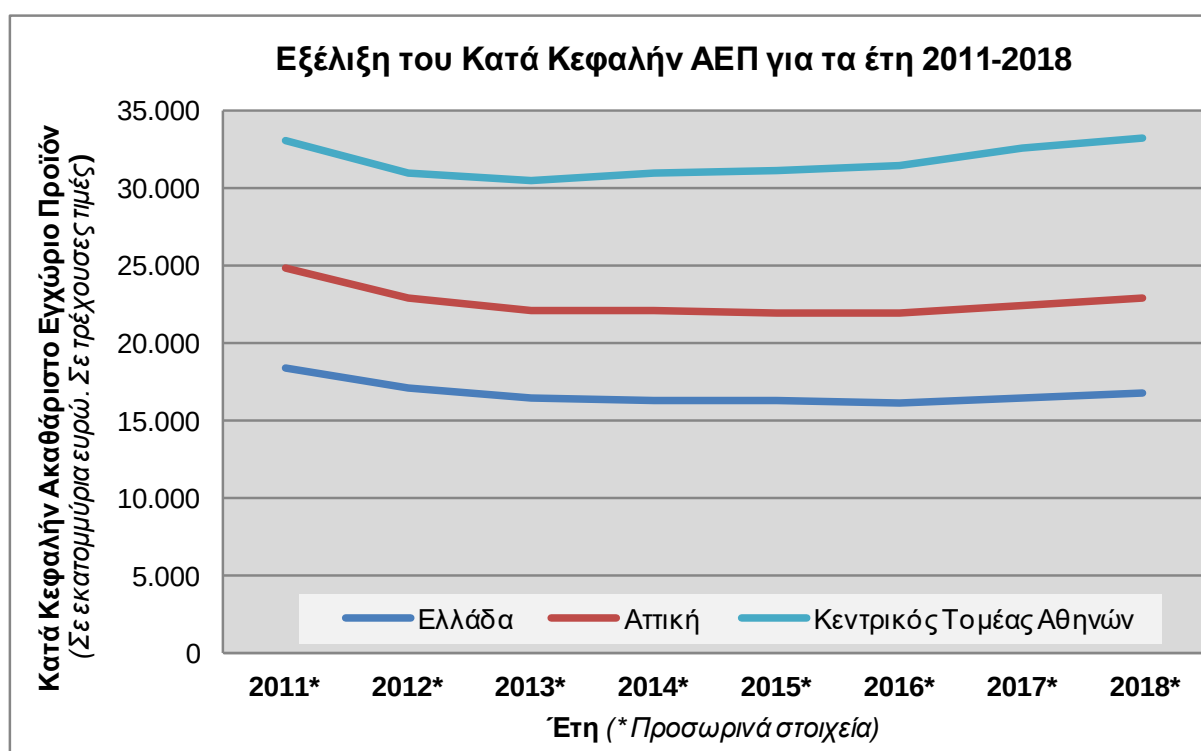
Διάγραμμα 3-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista²)

¹ <http://www.indeepanalysis.gr/oikonomia/epanektimisi-rythmou-megenthisis-2018-2023-makroprothesmes-provlepseis-2030>

² <https://www.statista.com/markets/422/topic/507/greece/>

Από στοιχεία των σχετικών εκτιμήσεων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά και το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να αυξηθούν. Ενδεικτικά, προβλέπεται αύξηση του κατά κεφαλήν διαθέσιμου εισοδήματος από 17.342€ το 2018 στα 19.426€ το 2023 και προσέγγιση των επιπέδων του 2009 το 2030 (23.916€). Η θετική πορεία της οικονομίας προβλέπεται να έχει θετική επίδραση στους δείκτες απασχόλησης καθώς αναμένεται μείωση του ποσοστού ανεργίας (ενδεικτική μείωση ανεργίας στο 14,32% το 2023 έναντι του 19,17 το 2018) και αύξηση των εργαζομένων σχεδόν κάθε έτος. Τέλος, προβλέπεται ελαφρά θετική εξέλιξη στις επενδύσεις και αρκετά μεγαλύτερη στην ιδιωτική κατανάλωση.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (στοιχεία για τα έτη 2011-2018), η εκτίμηση για το Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στον Κεντρικό Τομέα Αθηνών, στην Αττική και το σύνολο της χώρας, παρουσιάζεται ακολούθως:



Διάγραμμα 3-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 3-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Αττική (2018)

Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν								
Έτη	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Ελλάδα	18.308	17.056	16.381	16.282	16.275	16.169	16.472	16.745
Αττική	24.796	22.891	22.121	22.038	21.957	21.946	22.484	22.915
Κεντρικός Τομέας Αθηνών	33.083	31.024	30.484	31.055	31.169	31.525	32.573	33.239

* Προσωρινά στοιχεία.

Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

3.1.2.7 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα (έτος αναφοράς 2019), σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή³ κυκλοφορούν 5.372.991 **επιβατικά Ι.Χ. οχήματα**, εκ των οποίων τα 2.974.649 εντοπίζονται στην Περιφέρεια Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 497 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους (10.816.286 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011) σε όλη τη χώρα και περίπου σε 828 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στη Αττική (3.594.817 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011).

Πίνακας 3-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2019)

2019	Επιβατικά			Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλές		
	Σύνολο	Ιδιωτικής Χρήσης	Δημοσίας Χρήσεως			Σύνολο	Επιβατικές	Φορτηγές
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	5.406.551	5.372.991	33.560	1.359.341	26.479	1.609.923	1.599.857	10.066
ΑΤΤΙΚΗΣ	2.991.572	2.974.649	16.923	289.391	12.237	701.924	698.825	3.099

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 3-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα

Χρονολογία (Έτος)	1914	Πριν το 1940	1954	1961	1965	1970	1977	1985	1995	2005	2010	2019
Πλήθος στόλου (επιβατικά ΙΧ)	266	8.500-9.000	14.000	41.000	96.149	210.000	427.000	1.226.070	2.171.201	4.269.569	5.183.313	5.372.991

Πηγή: Διαδίκτυο & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου



Διάγραμμα 3-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019)

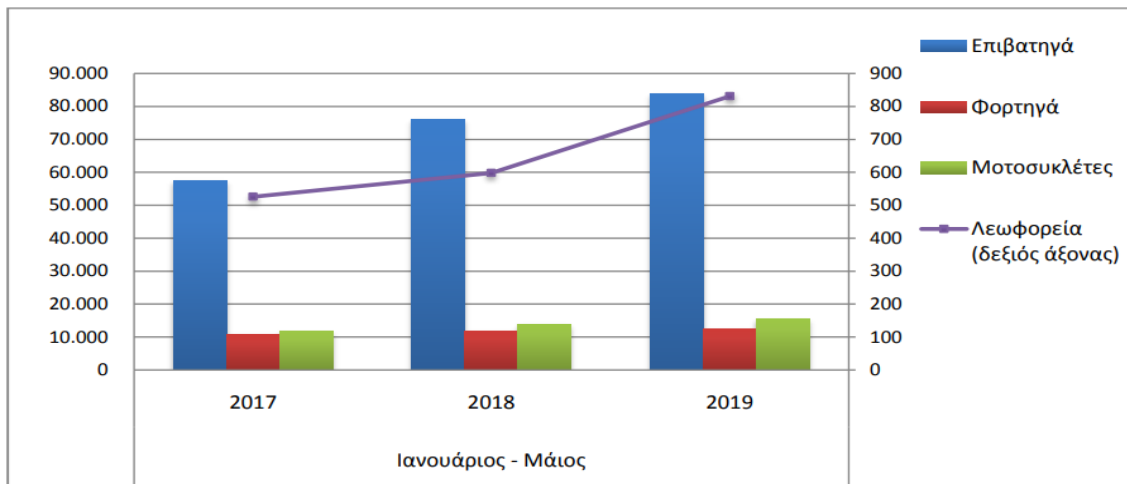
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του

³ <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME18/->

έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.



Διάγραμμα 3-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Θετική επίδραση στην ανάκαμψη της αγοράς αυτοκινήτου και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. έχει η σταθεροποίηση της οικονομίας και η πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται να συμπαρασύρει ανοδικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες όμως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανόδου του ΑΕΠ, θα καθυστερήσουν να φτάσουν τα επίπεδα των παλαιότερων χρόνων (πριν την κρίση).

Επιπλέον, **ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατικών Ι.Χ. στην Ελλάδα**, η οποία διαθέτει έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους αυτοκινήτων, **ξεπερνά τα 15 έτη**, γεγονός που αναγκάζει πλέον τους ιδιοκτήτες να προβούν σε αντικατάσταση. Συγκριτικά, ο δείκτης γήρανσης του στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε 10,8 έτη για την Ευρώπη και σε 15,7 έτη για την Ελλάδα⁴, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Το γεγονός αυτό αναμένεται να σημειώσει, με αργό ωστόσο ρυθμό, μείωση στο μέσο όρο ηλικίας του στόλου, η οποία θα έχει ως θετικό αποτέλεσμα και τη μείωση των εκπομπών των ρύπων.

Η ποικιλία σε προϊόντα, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από πλευράς εμπόρων και οι μεγάλες προσφορές από τους διανομείς έχουν καταστήσει πλέον δελεαστική στους καταναλωτές την αγορά νέων αυτοκινήτων, τα οποία έχουν χαμηλά κόστη χρήσης. Τέλος, η συνεισφορά των εταιρικών πωλήσεων στη συνολική αύξηση της αγοράς του Ι.Χ. είναι σημαντική, καθώς εκτιμάται ότι η αύξηση του ελληνικού τουρισμού προκαλεί την απορρόφηση νέων οχημάτων από εταιρίες ενοικιάσεων ή επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τουρισμό.

⁴ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age>

3.1.2.8 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Επιβατική Κίνηση

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξυπηρετείται από ένα ικανοποιητικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών. Πιο αναλυτικά, εντός του Δήμου, διέρχονται συνολικά 16 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο Α' Στάδιο της παρούσας μελέτης, παρουσιάζεται στη συνέχεια η ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς του Μετρό καθώς και η ημερήσια επιβατική κίνηση στις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

Πίνακας 3-5: Ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό "ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)

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

Πίνακας 3-6: Στοιχεία επιβατικής κίνησης γραμμών ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού

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

Τηλεματική (OASA Telematics)

Οι τεχνολογικές εξελίξεις και το σύστημα ITS έχουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών στον Δήμο μέσω κυρίως της τηλεματικής. Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου υπάρχουν 12 στάσεις της αστικής συγκοινωνίας με σύστημα τηλεματικής.

Οι συνολικές στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου ανέρχεται σε 80 και συνεπώς υπάρχει μεγάλο περιθώριο επέκτασης του συστήματος.

3.1.2.9 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Υφιστάμενο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού διαθέτει ένα τμήμα ποδηλατοδρόμου, εντός της Δ.Ε. Δάφνης, συνολικού μήκους 0,66 χλμ. Σε όλο το μήκος του, ο ποδηλατόδρομος βρίσκεται επί του οδοστρώματος και είναι διαχωρισμένος με παρτέρι.

Ο ποδηλατόδρομος διέρχεται από τη Μεγ. Αλεξάνδρου, ξεκινώντας από τη Λ. Βουλιαγμένης και συνεχίζει στην οδό Αρκαδίου μέχρι το ύψος της Ζωοδόχου Πηγής.

Σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (που περιγράφεται αναλυτικά παραπάνω), προβλέπεται η υλοποίηση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών, το οποίο διέρχεται από τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

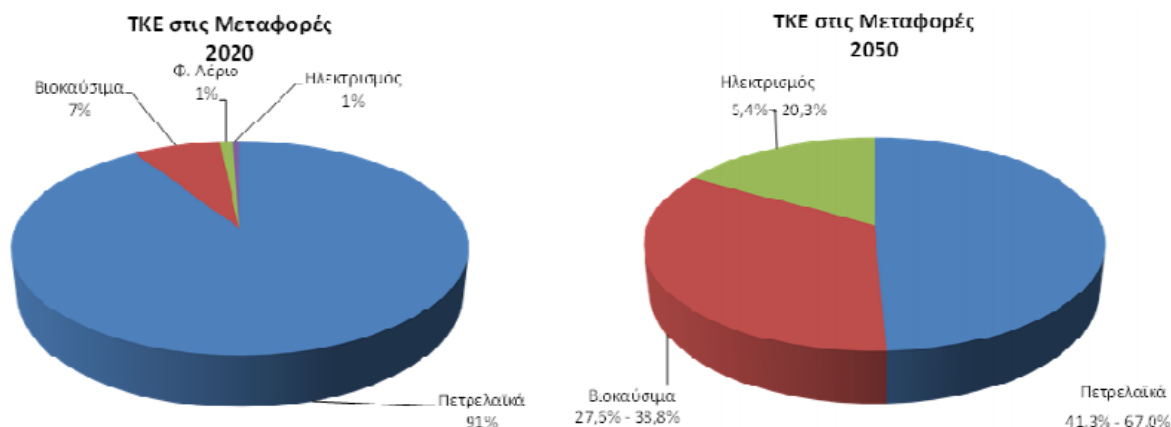
Ο άξονας πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω Δικτύου που διέρχεται εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού περιλαμβάνουν τις οδούς Λ. Παπαναστασίου - Τριπόλεως - Κασσιόπης - Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Πλ. Αγ. Λαύρας - Βλαχερνών, Νικοπόλεως, Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνας.

3.1.2.10 Κατανάλωση Ενέργειας

Εθνικός Σχεδιασμός

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της εξέλιξης του Ελληνικού ενεργειακού συστήματος για την περίοδο 2020-2050 του Υ.Π.Ε.Κ.Α., προβλέπεται ο ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας να περιορίζεται σημαντικά και να κυμαίνεται μέχρι και 4%, ενώ θα βρίσκεται σε επίπεδα λίγο μεγαλύτερα από τα συνολικά (της τάξης του 10%) σε σύγκριση με εκείνα του 2012. Σημειώνεται ότι η αντίστοιχη αύξηση της προηγούμενης εικοσαετίας (1990-2010) ήταν της τάξης του 46%. Οι παραπάνω προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη διαφορετικά σενάρια σχετικά με το βαθμό ενσωμάτωσης νέων ενεργειακών πολιτικών. Σε όλα τα σενάρια, ωστόσο, εκτιμήθηκε αύξηση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας έως το 2050 αλλά ταυτόχρονη ανακατανομή των επιμέρους καταναλώσεων ανά ενεργειακό προϊόν.

Αναλυτικά, οι ευρωπαϊκές περιβαλλοντικές κατευθύνσεις αλλά και η τεχνολογική πρόοδος διαφοροποιούν τα δεδομένα σχετικά με τη συμμετοχή του κάθε ενεργειακού προϊόντος στην τελική κατανάλωση. Ενδεικτικά, μείωση σε σχέση με το 2020, της τάξης του 16% έως και 33%, παρατηρείται στο μερίδιο κατανάλωσης των πετρελαϊκών προϊόντων, με ταυτόχρονη διείσδυση σε όλους τους τομείς του φυσικού αερίου (αύξηση της χρήσης του κατά 59% έως και 74% σε σχέση με το 2020 και μερίδιο συνολικά της τάξης του 17% στην τελική κατανάλωση ενέργειας) αλλά και του ηλεκτρισμού (μερίδιο στην τελική κατανάλωση το 2050 σε επίπεδο 24% έως 32%). Συγκεκριμένα στον τομέα των μεταφορών, προβλέπεται μείωση της εξάρτησης από τα πετρελαϊκά προϊόντα και σημαντική διείσδυση των βιοκαυσίμων νέας γενιάς και του ηλεκτρισμού τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορικές μεταφορές.



3.1.2.11 Θόρυβος

Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού δεν έχει πραγματοποιηθεί μελέτη θορύβου και συνεπώς δεν καταγράφονται στοιχεία για τους σχετικούς δείκτες. Τα αναμενόμενα υψηλά επίπεδα θορύβου που εμφανίζονται στους μεγάλους οδικούς άξονες της πόλης, όπως η Λ. Βουλιαγμένης, η Ηλιουπόλεως, η Ενικής Αντιστάσεως κλπ., εκτιμάται ότι θα παραμείνουν υψηλά λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου με αποτέλεσμα να παραμένει και να εντείνεται η υποβάθμιση της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος από την ηχορύπανση. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι κατοικίες που γειτνιάζουν με τους παραπάνω οδικούς άξονες.

Τα ανώτατα όρια θορύβου καθορίζονται βάσει της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, καθορίζοντας μια ενιαία για όλη την Ε.Ε. μεθοδολογία μέτρησης του περιβαλλοντικού θορύβου.

3.1.2.12 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Η Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία⁵, καλείται να ενώσει τις διαφορετικές επιλογές μετακίνησης, που προσφέρει η αγορά, όπως είναι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά και κοινόχρηστα ποδήλατα, η δημόσια συγκοινωνία, τα ηλεκτρικά μέσα μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνια), επιταχύνοντας έτσι την υιοθέτηση της ηλεκτροκινητικότητας.

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)

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

Τύποι Ηλεκτρικών Οχημάτων ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles)

- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles - BEV):** Αμιγώς ηλεκτρικά
 - Η χημική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη στην μπαταρία που είναι εγκατεστημένη στο όχημα χρησιμοποιείται για την κίνηση ενός ή περισσότερων ηλεκτρικών κινητήρων. Η αυτονομία οδήγησης είναι περιορισμένη (περίπου 150km-200km κατά μέσο όρο).
- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα με Ενεργειακά Στοιχεία (Fuel Cell Electric Vehicles - FCEV) ή Ηλεκτρικά οχήματα με Ηλεκτροχημική Μονάδα Παραγωγής Υδρογόνου**
 - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν αποκλειστικά με ηλεκτροκινητήρα, αλλά σε αντίθεση με τα BEV, ο ηλεκτρισμός παράγεται από κυψέλες καυσίμου υδρογόνου αντί μπαταριών. Οι κυψέλες υδρογόνου παράγουν ηλεκτρική ενέργεια συνδυάζοντας υδρογόνο με οξυγόνο.
- ▶ **Ηλιακά ηλεκτρικά οχήματα (Solar Electric Vehicles - SEV)**
 - Διαθέτουν φωτοβολταϊκά (ηλιακό πάνελ) και συσσωρευτές αποθήκευσης ενέργειας.
- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα αυξημένης αυτονομίας (Extended Range Electric Vehicles - EREV)**
 - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής διαθέτουν μηχανή εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικό κινητήρα. Ωστόσο, η κίνηση του οχήματος στηρίζεται αποκλειστικά στον ηλεκτρικό κινητήρα. Η μηχανή εσωτερικής καύσης χρησιμοποιείται μόνο για την κίνηση μιας γεννήτριας που σκοπό έχει τη φόρτιση της κύριας μπαταρίας. Η τεχνολογία αυτή δίνει τη δυνατότητα αύξησης της αυτονομίας οδήγησης (>300km).

⁵ Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία: eMaaS (electro-Mobility as a Service), Πηγή: <https://trimis.ec.europa.eu/project/emaas>

- ▶ **Επαναφορτιζόμενα υβριδικά οχήματα (Plug-in Hybrid Electric Vehicles - PHEV)**
 - Όπως και τα EREV, διαθέτουν έναν ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία παρέχοντας αυτονομία οδήγησης μερικών δεκάδων χιλιομέτρων (~40km), και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης.
- ▶ **Υβριδικά οχήματα (Hybrid Electric Vehicles - HEV)**
 - Τα υβριδικά οχήματα δεν έχουν τη δυνατότητα φόρτισης των συσσωρευτών τους από εξωτερική πηγή, διότι η απαιτούμενη ηλεκτρική ενέργεια παράγεται από τα ίδια τα οχήματα. Διαθέτουν έναν θερμικό κινητήρα και έναν ηλεκτροκινητήρα που λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται από τον θερμικό κινητήρα ή από τη μετατροπή της κινητικής ενέργειας του ίδιου του οχήματος που συλλέγεται και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές του κατά τις φάσεις επιβράδυνσης, πέδησης και κίνησης σε κατωφέρειες.

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.

Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων

- Στη συμβατική πρίζα, για την περίπτωση της οικιακής φόρτισης, η πλήρης φόρτιση διαρκεί από 7-12 ώρες.
- Μέσω ειδικής εγκατάστασης φόρτισης, ο χρόνος μπορεί να μειωθεί σημαντικά στις 4-5 ώρες.

Ηλεκτρονική Κινητικότητα: Electro mobility ή e-MOBILITY⁶

Το e-MOBILITY είναι ένας γενικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις αρχές και τις έννοιες της χρήσης τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης. Η έννοια e-MOBILITY αντιπροσωπεύει την έννοια της **χρήσης**:

- τεχνολογιών **ηλεκτρικού συστήματος** μετάδοσης κίνησης,
- **πληροφοριών** οχήματος & τεχνολογιών **επικοινωνίας**
και
- **συνδεδεμένων υποδομών**

για την ενεργοποίηση της ηλεκτρικής προώθησης οχημάτων και στόλων.

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα - Διεθνείς Τάσεις

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες, οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από μόλις 1,26 εκ. το 2015 έφτασε τα 8,5 εκ. το 2020, ενώ αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2030 στα 116 εκατ. παγκοσμίως αγγίζοντας μερίδιο του 8% του συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων (σύμφωνα με έκθεση της Bloomberg New Energy Finance (BNEF): Electric Vehicle Outlook 2020⁷).

Σε αντίστοιχη έκθεση της International Energy Agency⁸, εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια (Α. Σενάριο δηλωμένων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές και Β. Σενάριο αειφόρου ανάπτυξης, το οποίο είναι πλήρως συμβατό με τους κλιματικούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και θεωρώντας ότι επιτυγχάνεται ο στόχος του 30% μεριδίου για ηλεκτρικά οχήματα), οι εκτιμήσεις για το 2030 ανέρχονται σε Α. 140 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα (7% του παγκόσμιου στόλου) για το συντηρητικό σενάριο και Β. 245 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα για το αισιόδοξο σενάριο.

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων έχει διάφορες μορφές και στάδια. Όσον αφορά στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles), όπως προαναφέρθηκε, η ηλεκτροκίνηση αφορά κυρίως στα ταμιγώς ηλεκτρικά (BEVs), στα plug-in υβριδικά PHEVs (επαναφορτιζόμενα), καθώς και στα υβριδικά (HEV).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την BNEF, αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 500 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2022⁹. Οι πωλήσεις νέων ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από 450.000 το 2015 έφτασαν τις 2,1 εκ. το 2019, παρουσίασαν μικρή πτώση το 2020 (εκτίμηση στα 1,7 εκ.), ενώ αναμένεται να

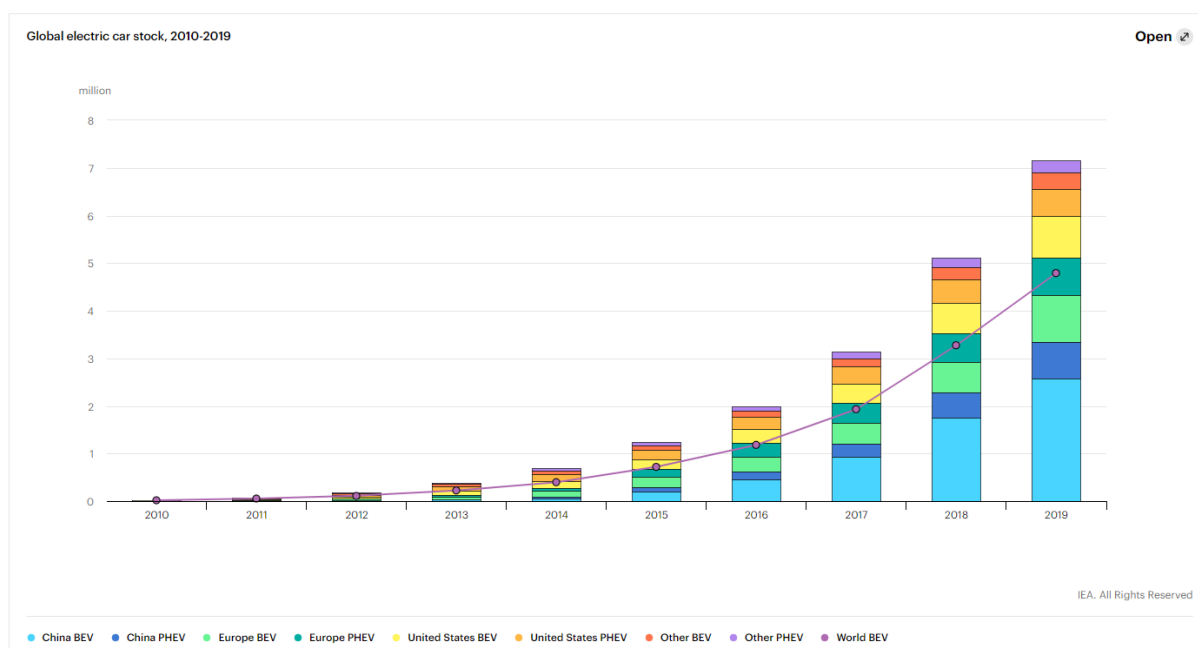
⁶ Πηγές: <https://www.spilasars.com/case-study-e-mobility/what-is-e-mobility/>
www.gartner.com/en/information-technology/glossary/electro-mobility-e-mobility

⁷ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

⁸ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

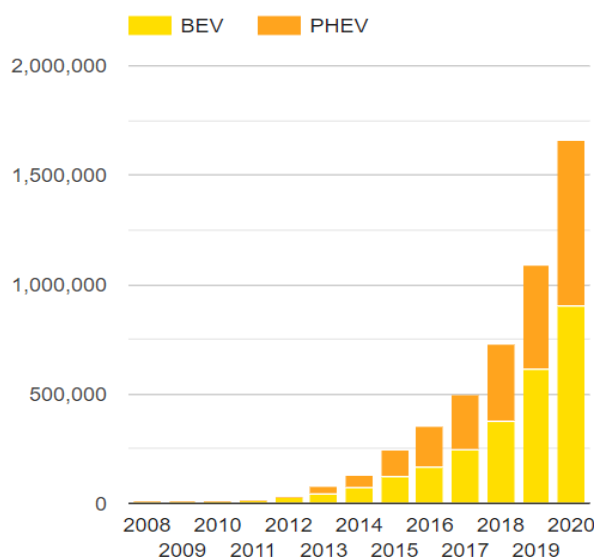
⁹ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

φτάσουν μέχρι το 2040 στα 54 εκατ. παγκοσμίως (σύμφωνα την BNEF 2020¹⁰). Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την εξέλιξη της αγοράς για τα έτη 2010-2019, όσον αφορά στα συμβατικά, plug-in υβριδικά και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα.



Διάγραμμα 3-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019¹¹

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς κάθε χρόνο οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων EVs καταγράφουν υψηλά ποσοστά αύξησης, σημειώνοντας άλματα της τάξης του 40-50%.



Διάγραμμα 3-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020¹²

¹⁰ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

¹¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017, φτάνοντας το 2019 στο 1% (βλ. παρακάτω). Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και οι προβλέψεις για τη μείωση της τιμής τους, που ενδέχεται να προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών έως το 2021, αλλά και το ευρύτερο φάσμα επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα.

Ενδεικτικά, η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι ως το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αντίστοιχα, η Βρετανία ανακοίνωσε ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ως στόχο προς υιοθέτηση από τα κράτη μέλη, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να φτάσουν το 15% μέχρι το 2025 και 30% μέχρι το 2030, ενώ συγκριτικά το 2017 οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντιπροσώπευαν μόλις το 0,7% των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Αναλυτικά, η Ελλάδα διαθέτοντας 183 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 17.100€, έχει μερίδιο αγοράς 0,04%. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 47.900€ και 9.511 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 3,2%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.500€, πολύ κοντά σε αυτό της Ελλάδας, αλλά 2.109 σταθμούς φόρτισης, έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 1,2%.

Μερίδιο Ηλεκτρικών Οχημάτων¹³:

- ▶ Σε ολόκληρη την **Ευρωπαϊκή Ένωση**, μόνο το 1% όλων των αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2019 ήταν ηλεκτρικά (αμιγώς ή υβριδικά). Το μερίδιο των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτική πηγή ενέργειας/ εναλλακτικά καύσιμα (συμπ. ηλεκτρικών) αντιστοιχεί στο 3,8%.
- ▶ Οι αντίστοιχες τιμές για την **Ελλάδα** ανέρχονται σε 0,4% για τα ηλεκτρικά και 0,5% συνολικά για όλα τα εναλλακτικά.

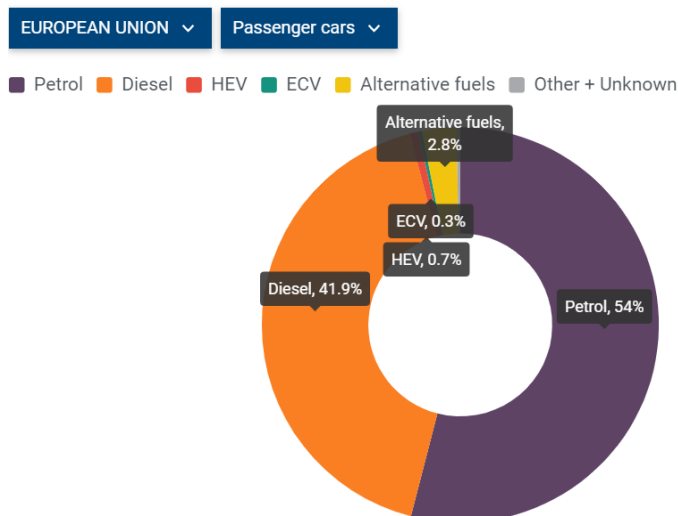
¹² <https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/summary>

¹³ Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

EU vehicle fleet by fuel type

% share | 2018



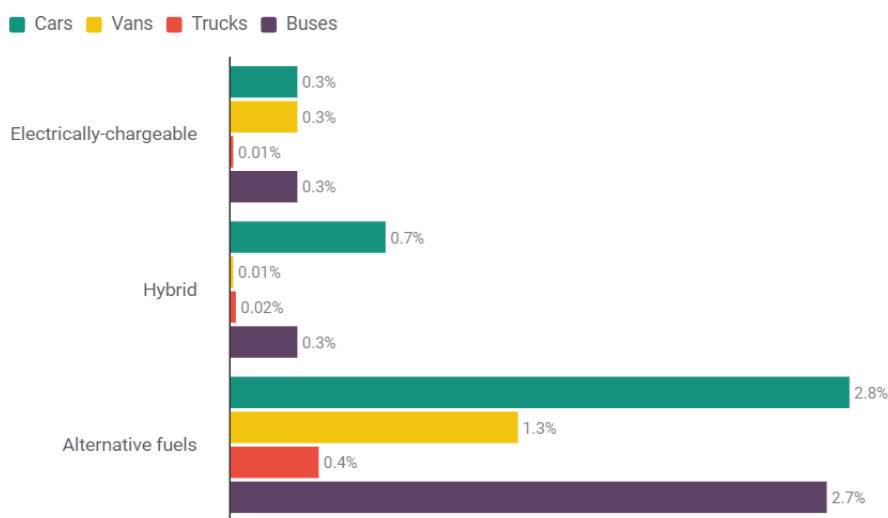
Created with LocalFocus

Source: ACEA Vehicles in use report 2019

Διάγραμμα 3-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019¹⁴

Share of alternatively-powered vehicles in the EU fleet

BY SEGMENT, % SHARE / 2018



Created with LocalFocus

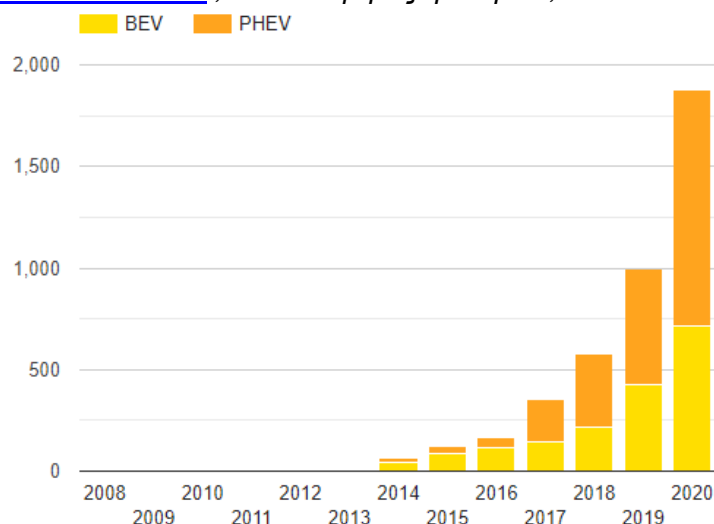
Source: ACEA VEHICLES IN USE REPORT 2019

Διάγραμμα 3-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019¹⁵

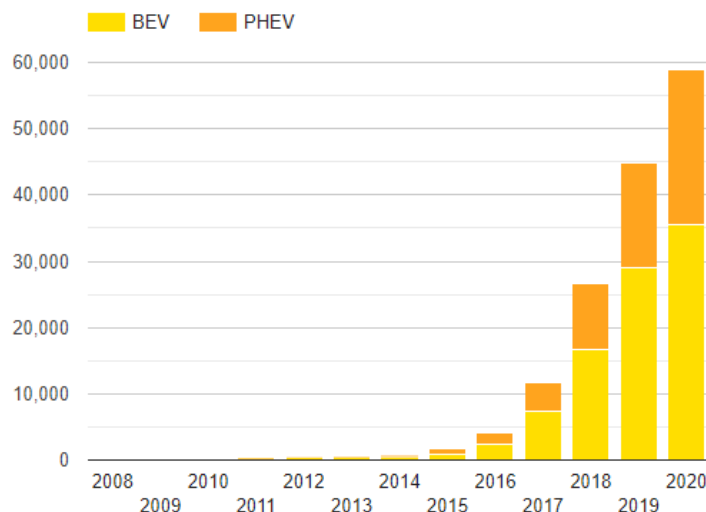
¹⁴ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type>

¹⁵ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/share-of-alternative-fuel-vehicles-per-vehicle-segment>

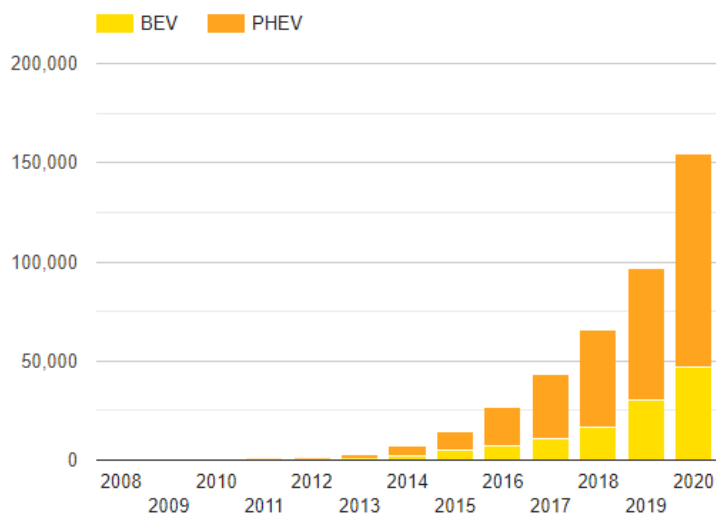
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.) [Πηγή: <https://www.eafo.eu/>, BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά, PHEV = Plug-in υβριδικά]



Διάγραμμα 3-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα¹⁶



Διάγραμμα 3-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία¹⁷

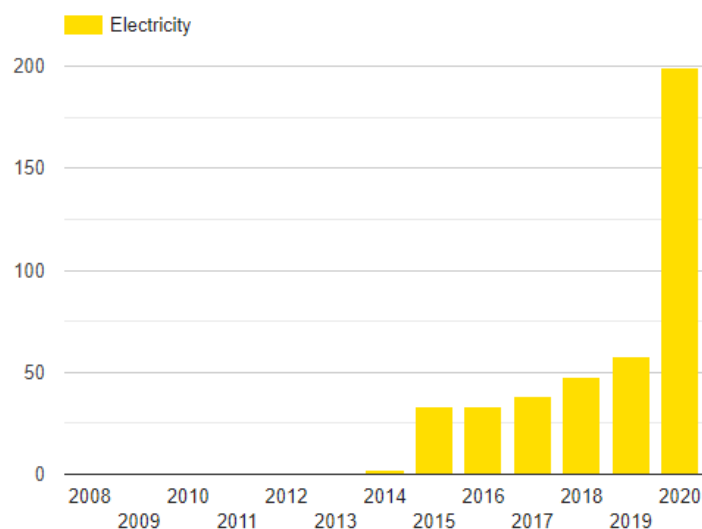


Διάγραμμα 3-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία

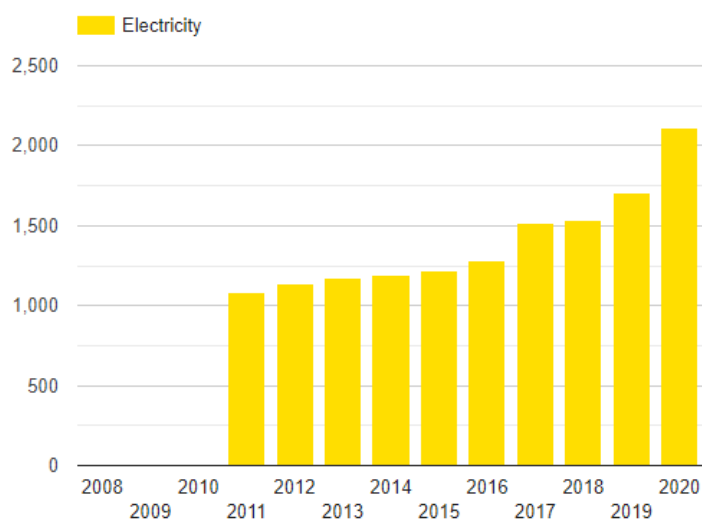
¹⁶ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary>

¹⁷ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare>

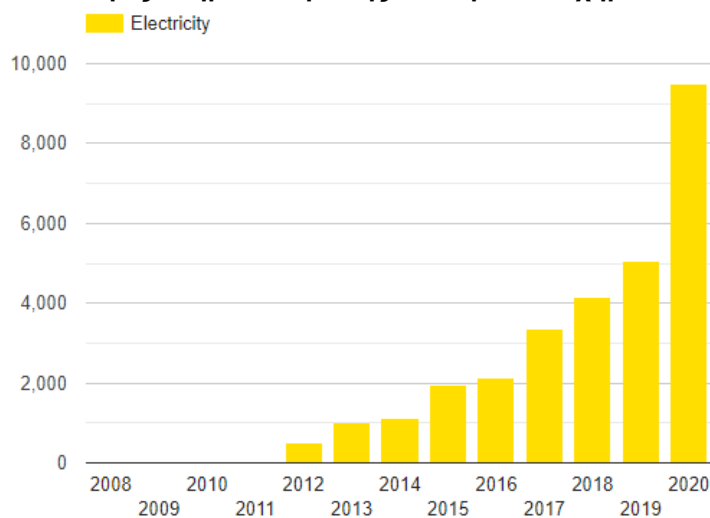
Σύγκριση Υποδομών - Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδα – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Διάγραμμα 3-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα¹⁸



Διάγραμμα 3-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία¹⁹



Διάγραμμα 3-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία

¹⁸ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary>

¹⁹ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare>

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)

Το 2019 κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), το οποίο συνιστά το Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και περιλαμβάνει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030:

- Ορίζει συγκεκριμένο στόχο ώστε το **μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%**. Ο στόχος αυτός, σε συνδυασμό με τον αναθεωρημένο στόχο για τη συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας σε τουλάχιστον **35% μέχρι το έτος 2030, θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.**

Ηλεκτρικά Οχήματα & Θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% (ή 75%) του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη, σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο **Νόμος 4710/2020** (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) **«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις»**. Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σε συνέχεια των ως άνω, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ 4380Β/05.10.2020) απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Τεχνικές

Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ». Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 17 του Ν.4710/20 οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι (βάσει του Ν. 3852/2010), εκπονούν υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ έως την 31.03.2021, ενώ οι Δήμοι που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονήσουν ΣΦΗΟ έως την 31.03.2022.

Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 δημοσιεύθηκε η απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 **"Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»"** (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020). Αντικείμενο της δράσης είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και της διαδικασίας για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών CO₂ τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων, με δυνατότητα απόσυρσης (ή αντικατάστασης) παλαιού οχήματος, καθώς και της αγοράς και εγκατάστασης «έξυπνου» οικιακού σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000,00 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

1. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης,
2. Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων,
3. Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος, και
4. Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων θα συντελέσει στη α) Μείωση των εκπομπών CO₂ και την προστασία της ατμόσφαιρας και του κλίματος, ως απόρροια της μείωσης της χρήσης ορυκτών καυσίμων. β) Μείωση εκπομπών επιβλαβών αερίων ρύπων (NO_x) για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ειδικά εντός των ελληνικών πόλεων, όπου καθίσταται μεγαλύτερη ανάγκη.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, **αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο άμεσο μέλλον**. Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

3.1.2.13 ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, αναμένονται σημαντικές αλλαγές στις μετακινήσεις στην περιοχή της Δάφνης και του Υμηττού εξαιτίας της επένδυσης στο χώρο του συγκροτήματος εργοστασίων της ΠΥΡ.ΚΑΛ., που αφορά στη δημιουργία του Νέου Πάρκου «Ανδρέας Λεντάκης» και περιλαμβάνει τη μετεγκατάσταση εννέα υπουργείων στον χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ.:

- Υπουργείο Οικονομικών
- Υπουργείο Ανάπτυξης
- Υπουργείο Εργασίας
- Υπουργείο Υγείας
- Υπουργείο Περιβάλλοντος
- Υπουργείο Πολιτισμού

- Υπουργείο Εσωτερικών
- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης
- Υπουργείο Τουρισμού.

Μαζί τους, το Υπερταμείο (ΕΕΣΥΠ) και η Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου (ΕΤΑΔ), το ΤΑΙΠΕΔ και η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ). Το έργο θα κατασκευαστεί με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), με ιδιωτική επένδυση 250 εκατ. ευρώ. Εκτιμάται ότι το έργο μπορεί να ξεκινήσει το 2023 και να ολοκληρωθεί σταδιακά το 2025-2026. Στον χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. (ανήκει στα Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα - ΕΑΣ) βρίσκονται σήμερα 91 κτίρια (110.000 τ.μ.), εκ των οποίων θα κατεδαφιστούν τα 66 (68.413 τ.μ.) και θα διατηρηθούν 25 (41.587 τ.μ.). Θα ανεγερθούν επτά (7) νέα κτίρια (69.000 τ.μ.) και ακόμα 22.727 τ.μ. σε προσθήκες σε υφιστάμενα κτίρια (συνολική δόμηση, διατηρούμενη και νέα, 133.314 τ.μ.). Στον χώρο που θα απελευθερωθεί, θα δημιουργηθεί πάρκο 80 στρεμμάτων.

Οι εγκαταστάσεις της ΠΥΡ.ΚΑΛ. χωροθετούνται στην περιοχή του Υμηττού και περικλείονται από τις οδούς Ηλιουπόλεως, Γυμναστηρίου, Ανδρέα Λεντάκη, Λ. Σμύρνης και Ελευθερωτών. Χωροθετούνται δύο είσοδοι στις εγκαταστάσεις, η μία επί της οδού Ηλιουπόλεως 111 και η δεύτερη επί της οδού Λεντάκη 2 (Εικόνα 3-1).



Εικόνα 3-1: Εγκαταστάσεις ΠΥΡ.ΚΑΛ., είσοδοι (μπλε), σταθμοί Μετρό (κόκκινο)

Οι βασικές οδικές αρτηρίες που διέρχονται από την περιοχή πλησίον της ΠΥΡΚΑΛ είναι οι Λεωφόροι Βουλιαγμένης, Ηλιουπόλεως, Εθνικής Αντιστάσεως. Σημαντική από άποψη κυκλοφορίας είναι η οδός Κωνσταντινουπόλεως. Οι λεωφορειακές γραμμές και τα χαρακτηριστικά τους φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 3-7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ τον Φεβρουάριο 2020 (προ Covid-19) καθώς και τον Μάρτιο 2021. Με μπλε τα πεδία που σημειώθηκε βελτίωση κατά την πανδημία.

Αρ. Γραμμής	Ονομασία	Μήκος (χλμ)	ΠΡΟΓΡ. ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (07.00-08.00)		ΠΡΟΓΡ. ΗΜ. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ		Στόλος		Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (προ COVID-19)
			2/2020	3/2021	2/2020	3/2021	2/2020	3/2021	
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	55,11	20,0	20,0	76	76	11	11	7.050
206	ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	8,47	12,0	8,6	86	105	5	6	5.600
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	15,87	24,0	24,0	80	80	3	3	2.350
237	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	13,39	12,0	10,0	80	98	5	7	5.750
856	ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ	27,21	13,3	12,0	126	150	10	12	7.050
A3	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)	32,73	17,1	17,1	117	117	8	8	5.850

Επισημαίνεται ότι το προσφερόμενο συγκοινωνιακό έργο (χρονοαπόσταση, αρ. οχημάτων) σε τρεις (206, 237 και 856) από τις έξι γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή αυξήθηκε κατά την περίοδο Covid-19, στο πλαίσιο των μέτρων ενίσχυσης των αστικών συγκοινωνιών για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Είναι προφανές ότι η παραγόμενη ζήτηση από τις δραστηριότητες του κυβερνητικού πάρκου, αλλά και του χώρου πρασίνου που προβλέπεται, θα είναι σημαντική, τόσο τις καθημερινές, όσο και τα σαββατοκύριακα. Η επένδυση αυτή προϋποθέτει την ύπαρξη λεπτομερούς μελέτης περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών επιπτώσεων, που, μεταξύ άλλων, θα εκτιμήσει αν σε βάθος χρόνου επαρκούν οι 6 λεωφορειακές γραμμές και ο σταθμός Μετρό Δάφνης για την εξυπηρέτηση της ζήτησης που θα παραχθεί.

Σημειώνεται ότι η παραγόμενη ζήτηση, αν αναληφθεί από ΙΧ, θα οδηγήσει σε σημαντικά προβλήματα υπερκορεσμού. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητος ο επανασχεδιασμός του κορμού των αστικών συγκοινωνιών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡ.ΚΑΛ. και κατ' επέκταση τον Δήμο. Προς την κατεύθυνση αυτή ο Δήμος, μέσα από τις κατάλληλες μελέτες, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το παρεχόμενο έργο από τα ΜΜΜ θα επαρκεί για την κάλυψη των νέων αναγκών σε μετακινήσεις, καθώς και ότι η λειτουργία του νέου πάρκου δε θα επηρεάσει αρνητικά τη συγκοινωνιακή λειτουργία του Δήμου.

3.2 Σενάριο Τάσεων (Do Nothing or Business As Usual)

3.2.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου των Τάσεων

Οι Γενικές Αρχές του Σεναρίου των Τάσεων έχουν ως εξής:

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφ. 3.1.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής, το Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, η πληθυσμιακή εξέλιξη, οι οικονομικές εξελίξεις, ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, η Κατανάλωση Ενέργειας, οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα, Κυβερνητικό Πάρκο στον χώρο του πρώην εργοστασίου της ΠΥΡΚΑΛ).
- ✓ Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι υψηλές ταχύτητες οχημάτων, η ζήτηση για στάθμευση στα κέντρα των Δ.Ε. και τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης, η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας, η αύξηση των θυμάτων από οδικά ατυχήματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, η επιβάρυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου και η κατάληψη ελεύθερων χώρων.
- ✓ Παραμένουν τα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου που οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων διαδρομών και ήπιων μορφών μετακίνησης (π.χ. πράσινη διαδρομή, πεζοδρόμια με ελεύθερη όδευση τουλάχιστον 1,5μ.) αλλά και υποδομών για ΑΜΕΑ (οδεύσεις τυφλών, κατάλληλα διαμορφωμένες ράμπες, κλπ.)
- ✓ Σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού εξυπηρετείται από ένα ικανοποιητικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΑ και με ΜΣΤ γίνεται η σύνδεση με γειτονικές περιοχές (π.χ. Κηφισιά, Αθήνα, Πειραιάς, κλπ.). Ωστόσο, κάποιες περιοχές (όπως η περιοχή γύρω από την Πλ. Ζωοδόχου Πηγής) δεν συνδέονται αποτελεσματικά με το Μετρό.
- ✓ Σύμφωνα με τις γενικότερες τάσεις εξέλιξης, καθώς και τις σύγχρονες κατευθύνσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα των πόλεων, τα υφιστάμενα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του Δήμου.
- ✓ **Δεν επιτυγχάνονται στο σύνολο τους οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο.**

Οι εκτιμήσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, σχετικά με την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

3.2.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Η κυκλοφοριακή οργάνωση στο σύνολο του Δήμου Δάφνης - Υμηττού λειτουργεί όπως στην υφιστάμενη κατάσταση, με εξαίρεση τις προτεινόμενες από την Τεχνική Υπηρεσία μονοδρομήσεις που προγραμματίζονται στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής. (Χάρτης 3-1: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση περίξ Ζωοδόχου Πηγής - Σενάριο Τάσεων)

2. Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου που δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα το συγκεκριμένο μέτρο, π.χ. περιοχή Ζωοδόχου Πηγής. (*Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση περίξ Ζωοδόχου Πηγής - Σενάριο Τάσεων*)
3. Οι μεγάλοι οδικοί άξονες (π.χ. Λ. Βουλιαγμένης) και οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που αυτοί εξυπηρετούν επιβαρύνουν τον Δήμο και μειώνουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας στον αστικό ιστό.
4. Οι οδικοί άξονες στο κέντρο του Δήμου παραμένουν κορεσμένοι 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.

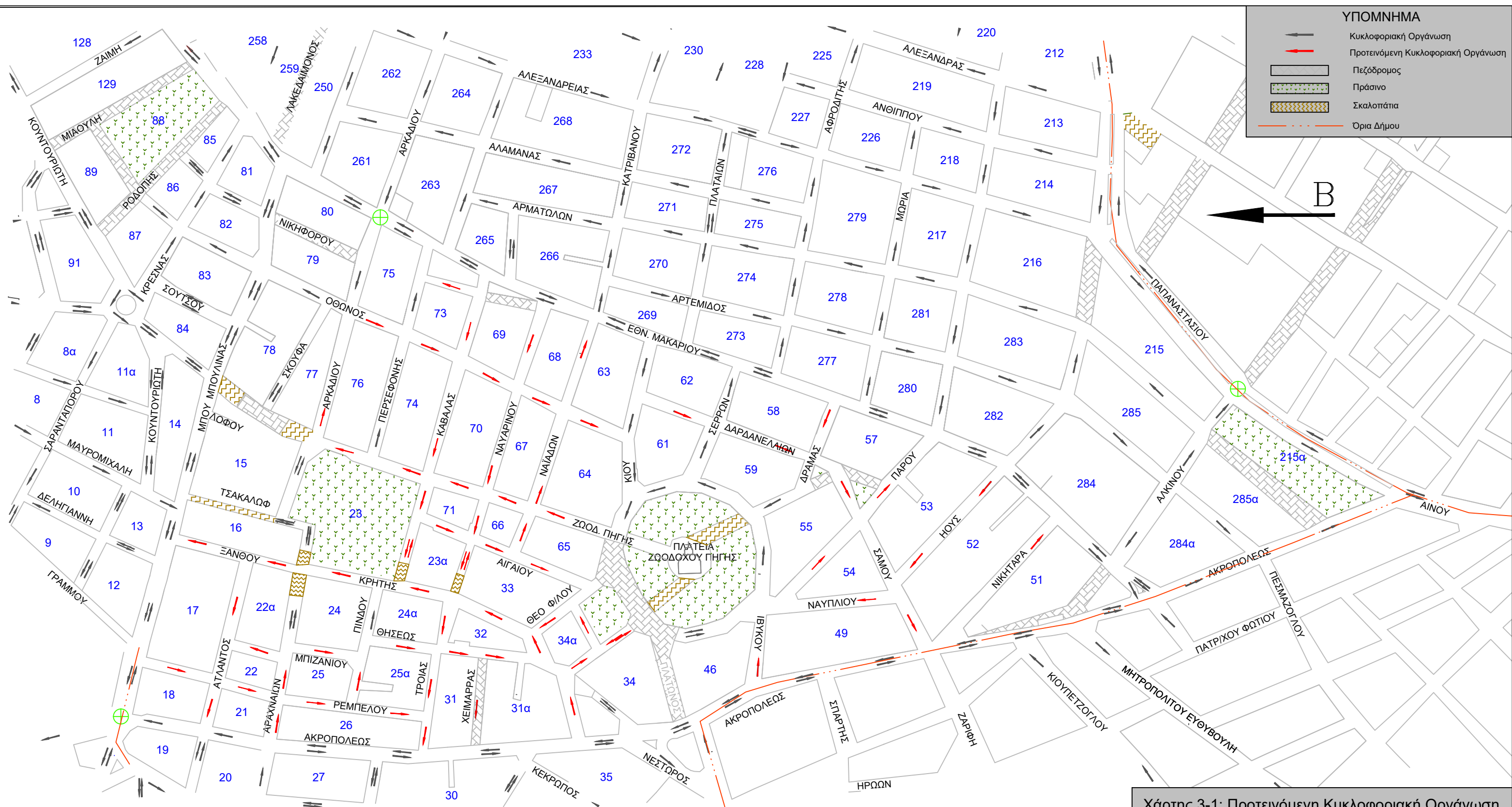
Η Ιεράρχηση του Οδικού Δικτύου του Δήμου Δάφνης - Υμηττού βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής) κυκλοφοριακής λειτουργίας αποτυπώνεται στον Χάρτη που ακολουθεί (*Χάρτης 3-2: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής) λειτουργίας του οδικού δικτύου - Σενάριο Τάσεων*) και έχει ως εξής:

Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Βουλιαγμένης, Εθνική Αντιστάσεως - Λ. Ηλιουπόλεως

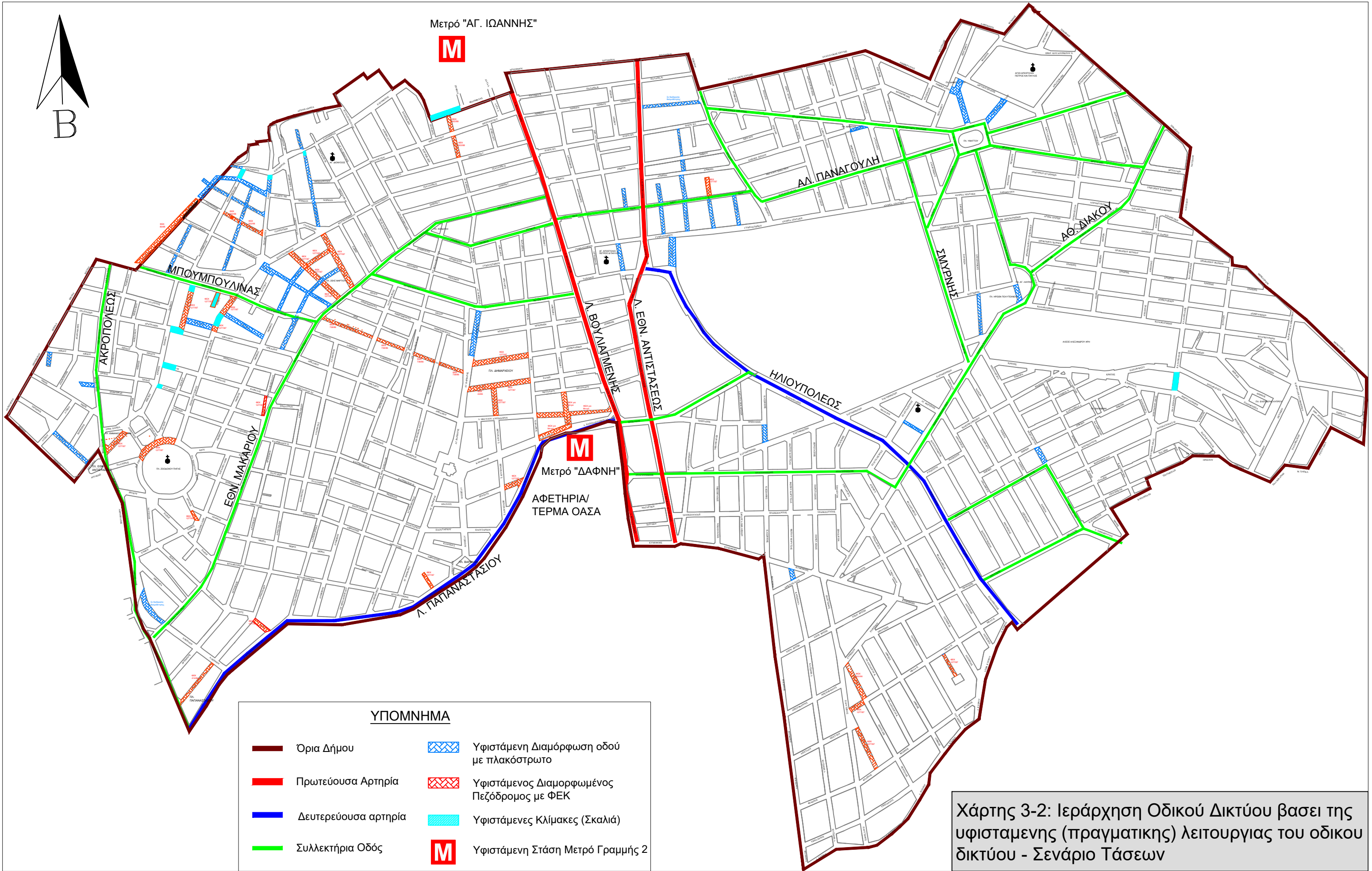
Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ηλιουπόλεως (από Προύσης έως Εθνικής Αντιστάσεως), Λ. Παπαναστασίου

Συλλεκτήριες οδοί: Προύσης (από Ηλιουπόλεως έως Μεσολογγίου), ο άξονας Μεσολογγίου (από Προύσης) - Κερασούντος (έως Ηλιουπόλεως), Αναγεννήσεως, ο άξονας Κωνσταντινουπόλεως (από Αναγεννήσεως) - Πλατεία Αγ. Λαύρας - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών, Ειδομένης, Λ. Σμύρνης, ο άξονας Παπαστράτου - Πλατεία Υμηττού - Χρυσοστόμου Σμύρνης, Βρυούλων (έως Βλαχερνών), Αμισσού, Αλ. Παναγούλη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ηπείρου, Ακροπόλεως, 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 Αρματωλών.

Οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο *τοπικό* οδικό δίκτυο.



Χάρτης 3-1: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση
περιοχή πέριξ Ζωοδόχου Πηγής - Σενάριο Τάσεων



Σηματοδότηση

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Η υφιστάμενη σηματοδότηση λειτουργεί όπως σήμερα. Δεν αλλάζει το πλήθος των σηματοδοτούμενων κόμβων.
2. Η αύξηση της χρήσης ΙΧ προκαλεί αύξηση του χώρου κατάληψης των οχημάτων έναντι των πεζών και σε συνδυασμό με την έλλειψη πεζοφάνων για την ασφαλή κίνηση τους, μειώνονται τα επίπεδα της οδικής ασφάλειας στην περιοχή.

3.2.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Δεν πραγματοποιούνται μεταβολές και αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Οι υφιστάμενοι ισόπεδοι κόμβοι λειτουργούν όπως σήμερα.
2. 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.).
3. Η ελλιπής διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος εξακολουθεί να αποθαρρύνει την πεζή μετακίνηση (επικίνδυνες διασταυρώσεις, έλλειψη διαβάσεων, ακατάλληλα πεζοδρόμια, κλπ.).

3.2.4 Διαχείριση Στάθμευσης

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Δεν εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης σε επιβαρημένες περιοχές του Δήμου.
2. 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.
3. Δεν υλοποιούνται νέοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης. Δεδομένης της έλλειψης δημοσίων χώρων στάθμευσης, η ζήτηση ικανοποιείται μόνο από τους υφιστάμενους (δημόσιους/ δημοτικούς και ιδιωτικούς) χώρους στάθμευσης.
4. Παραμένουν και εντείνονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η έντονη παρουσία φαινομένων παράνομης στάθμευσης (κατάληψη πεζοδρομίων, στάθμευση στις διασταυρώσεις, στάθμευση σε διπλό στίχο κ.α.) υποβαθμίζει ακόμη περισσότερο τη λειτουργία του δικτύου, αυξάνοντας τις χρονικές καθυστερήσεις αλλά και την πιθανότητα πρόκλησης τροχαίου συμβάντος.
5. Υπάρχει έλλειψη αστυνόμευσης στις περιοχές που παρουσιάζουν έντονο πρόβλημα παράνομης στάθμευσης.
6. Αναμένεται να υλοποιηθεί σχέδιο για την εγκατάσταση νέων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης δεν διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, ούτε σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η έλλειψη

χώρων στάθμευσης με δυνατότητα επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων αποθαρρύνει τους πολίτες από την αγορά και χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

3.2.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας

1. Οι υφιστάμενες υποδομές Αστικής Συγκοινωνίας (ΟΑΣΑ) λειτουργούν όπως στην υφιστάμενη κατάσταση, διατηρώντας το ίδιο επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο είναι αρκετά ικανοποιητικό εντός των ορίων του Δήμου με εξαίρεση την περιοχή πέριξ της Ζωοδόχου Πηγής, η οποία δεν συνδέεται ικανοποιητικά με τους Σταθμούς του Μετρό.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

1. Λόγω πανδημίας ο ΟΑΣΑ προχώρησε σε συνεργασία με τα ΚΤΕΛ, μίσθωσε και χρησιμοποιεί λεωφορεία σχεδόν καινούργια.

Έχει προγραμματιστεί η προμήθεια 300 - 500 νέων λεωφορείων, εκ των οποίων θα το 1/3 θα είναι ηλεκτρικά.

3.2.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Στην παρούσα κατάσταση δεν υπάρχει δίκτυο πράσινης διαδρομής. Όπως αναφέρθηκε, υπάρχει ένα τμήμα ποδηλατοδρόμου, εντός της Δ.Ε. Δάφνης, Στο σύνολο του Δήμου έχουν υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις σε οδικά τμήματα, οι οποίες παραμένουν αποσπασματικές και, επίσης, δεν συνδέονται σε ενιαίο δίκτυο.
2. Δεν προβλέπονται-υλοποιούνται νέες προτάσεις ηπιοποιήσεων, πεζοδρομήσεων ή ποδηλατοδρόμων.
3. Δεν υλοποιούνται οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για την ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών διαδρομών.
4. Η έλλειψη επαρκούς πλάτους πεζοδρομίων όσων υπάρχουν (μέσο πλάτος πεζοδρομίου 1,68μ.), εξακολουθεί να δυσχεραίνει τη λειτουργία του δικτύου και την ασφαλή κίνηση των πεζών στο δίκτυο.

Υπενθυμίζεται από τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης ότι, το ποσοστό των πεζοδρομίων στο οποίο παρατηρείται πλάτος μικρότερο του 1,5 μ. είναι ιδιαίτερα υψηλό, καθώς ανέρχεται στο 68.2%, με συνέπεια σε σημαντικό τμήμα του αστικού ιστού οι πεζοί να εξαναγκάζονται να «συνυπάρχουν» στο οδικό δίκτυο με τα οχήματα με προφανή κίνδυνο δημιουργίας κάποιου τροχαίου ατυχήματος. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τμήμα των πεζοδρομίων καταλαμβάνεται και από εμπόδια, συμπεραίνεται ότι το δίκτυο κίνησης των πεζών χρήζει βελτίωσης.

5. Παραμένουν οι ελάχιστες και αποσπασματικές διαμορφώσεις για την κίνηση των ΑΜΕΑ (όπως ράμπες και οδεύσεις τυφλών), που οδηγούν σε αδυναμία χρήσης του δικτύου από ΑΜΕΑ και σε μειωμένη οδική ασφάλεια.

6. Η απουσία ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού ενός δικτύου πράσινων διαδρομών εντείνει το πρόβλημα της οδικής ασφάλειας και παρεμποδίζει την προσβασιμότητα, ειδικότερα των ευάλωτων ομάδων (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ κ.ά.).
7. 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.

Υπενθυμίζεται από τα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης ότι, το 49,73% του οδικού δικτύου διαθέτει πεζοδρόμια καλής κατάστασης, το 47,31% μέτριας κατάστασης, ενώ στο υπόλοιπο 2,96% του οδικού δικτύου τα πεζοδρόμια είναι κακής ποιότητας.

8. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκλιωτισμό θέσεων στάθμευσης). 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).

3.2.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Οι χώροι πρασίνου εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου παραμένουν ως έχουν, χωρίς παρεμβάσεις ανάδειξής τους, με τον κίνδυνο υποβάθμισης να γίνεται εντονότερος.
2. Η έλλειψη ενιαίου δικτύου πράσινης διαδρομής, για μετακινήσεις ήπιας μορφής, το οποίο να συνδέει τους χώρους πρασίνου με τις διάφορες πολιτιστικές, εκπαιδευτικές, αθλητικές και κοινωφελείς εγκαταστάσεις του Δήμου, αποθαρρύνει την αξιοποίηση τους από τους πολίτες.
3. ΠΥΡ.ΚΑΛ.: Με βάση το ΓΠΣ του Δήμου Υμηττού (ΦΕΚ 1061/Δ/17.09.1996) προτείνεται η απομάκρυνση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. για την προστασία του περιβάλλοντος. Κατά τη συγγραφή του παρόντος, ανακοινώθηκε από την Κυβέρνηση η αναδιαμόρφωση του παλιού εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ. σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής. Συνεπώς, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται η ανάδειξη του ως πόλος έλξης και η σύνδεσή του με το δίκτυο πράσινων διαδρομών. Η δημιουργία του κυβερνητικού πάρκου στον χώρο του πρώην εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ. **θα αποδώσει 80 στρέμματα πρασίνου και 40 στρέμματα κοινόχρηστων χώρων στους πολίτες**, ενώ παράλληλα **θα φιλοξενήσει τις υπηρεσίες 9 υπουργείων και άλλων οργανισμών**. Το έργο θα συμπληρωθεί από σημαντικά έργα ανάπτυξης, που θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων και θα μειώσει την κατανάλωση ενέργειας των μεταφερόμενων υπηρεσιών κατά 60%-70%, καθώς οι νέες εγκαταστάσεις θα είναι βιοκλιματικές.

3.2.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Το ωράριο των εμπορικών φορτοεκφορτώσεων εξακολουθεί να λειτουργεί όπως στην υφιστάμενη κατάσταση, αυξάνοντας τις χρονικές καθυστερήσεις και υποβαθμίζοντας ακόμη περισσότερο τη λειτουργία του δικτύου.
2. Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με τις εμπορικές μεταφορές, όπως θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων, με αποτέλεσμα να γίνεται κατάληψη του οδικού δικτύου από τα οχήματα εμπορικών μεταφορών.
3. Τα μεγάλα φορτηγά συνεχίζουν να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που δυσχεραίνει τη λειτουργία του δικτύου και δημιουργεί οχλήσεις σε επίπεδο γειτονιάς.

3.2.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπεμπόμενων ρύπων.
2. Αναμένεται να υλοποιηθεί σχέδιο για την εγκατάσταση νέων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης δεν διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, ούτε σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης με δυνατότητα επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων αποθαρρύνει τους πολίτες από την αγορά και χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

3.2.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, ούτε δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών.

3.3 Ήπιο Σενάριο (Do Something)

3.3.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ήπιου Σεναρίου

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

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφ. 3.1.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής, το Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, η πληθυσμιακή εξέλιξη, οι οικονομικές εξελίξεις, ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, η Κατανάλωση Ενέργειας, οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα, Κυβερνητικό Πάρκο στον χώρο του πρώην εργοστασίου της ΠΥΡΚΑΛ).
- ✓ Ως γενική αρχή προτείνεται η εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, όπου και εάν κρίνεται ότι υπάρχουν τροποποιήσεις στην υφιστάμενη κατάσταση.
- ✓ Στο παρόν Σενάριο επιδιώκεται η βέλτιστη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών, με ήπιες παρεμβάσεις, χωρίς ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών.
- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων– στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- ✓ 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.
- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
- ✓ 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.

- ✓ 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. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας έργου και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και των 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.
- ✓ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο.**

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

3.3.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

❖ Ορίζοντας 5ετία

Η προτεινόμενη λειτουργία της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου -ιδιαίτερα του ιεραρχημένου- στόχο έχει την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

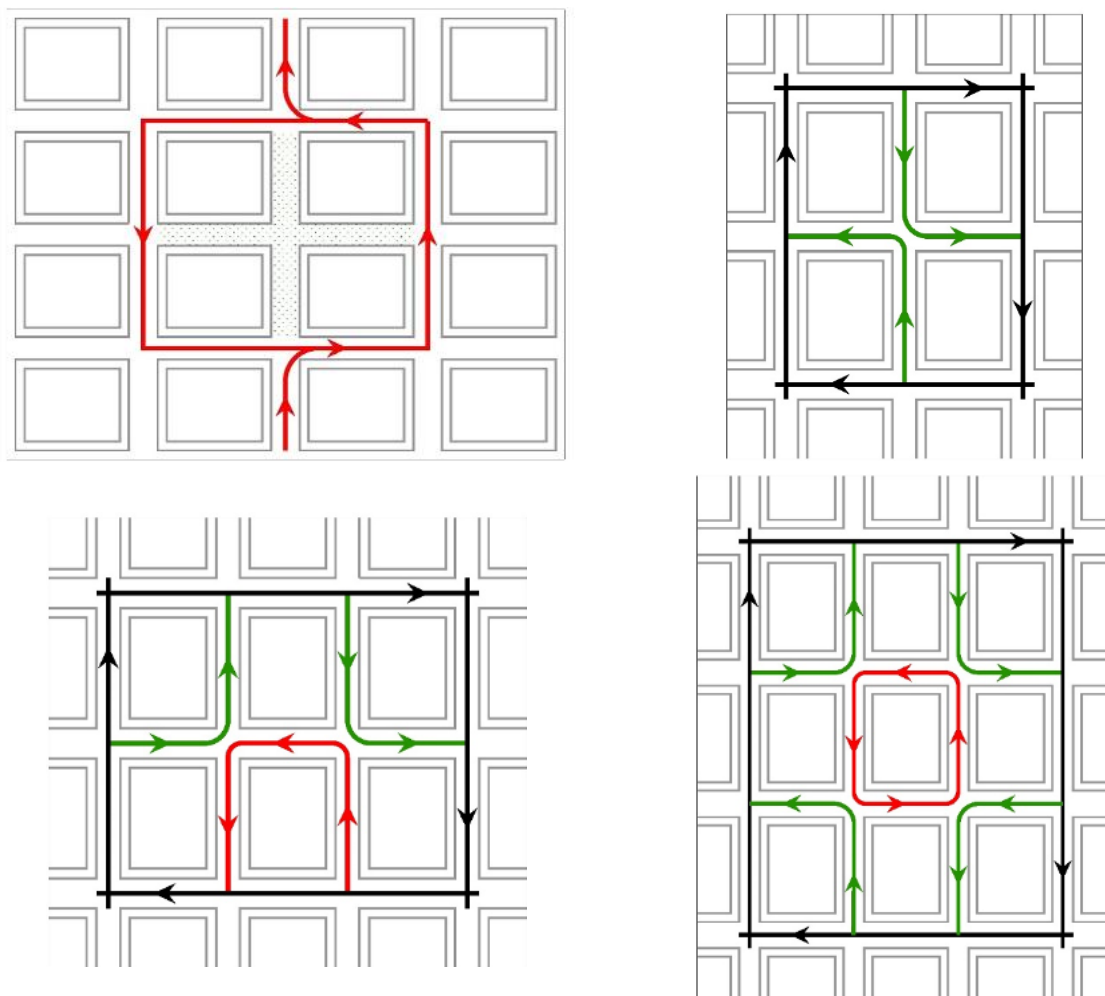
1. Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Ήπιου Σεναρίου είναι αντίστοιχο της υφιστάμενης κατάστασης (Χάρτης 3-2: *Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής) λειτουργίας του οδικού δικτύου - Σενάριο Τάσεων*).
2. Όσον αφορά στην υποδομή του οδικού δικτύου, με έμφαση στο ιεραρχημένο δίκτυο, προτείνεται αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων. Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ 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.). Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων. Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των πεζοδρομίων για τη 15+ετία.
3. Μείωση των ορίων ταχύτητας, με στόχο τα 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
4. Τα προβλήματα κινητικότητας και οδικής ασφάλειας του Δήμου οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην αποκοπή του οικιστικού ιστού λόγω της ύπαρξης των μεγάλων οδικών αξόνων (π.χ. Λ. Βουλιαγμένης, Εθνικής Αντιστάσεως - Ηλιουπόλεως), οι οποίοι εξυπηρετούν και υπερτοπικές και διαμπερείς κινήσεις οχημάτων, με πολύ υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, επιβαρύνοντας το περιβάλλον και υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής. Στους άξονες αυτούς προτείνονται ειδικότερες παρεμβάσεις, οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά στη συνέχεια.
5. 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.
6. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.
 - ο Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)

- ο Ενδεικτικά προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται με οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκιβωτισμένες θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης και φυσικά μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.

Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των εξεταζόμενων οδών για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των οδών για τη 15+ετία.

7. Για τις περιοχές γειτονιάς προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
8. Υλοποιούνται μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες²⁰ για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
9. Απαγόρευση της διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο.
10. Δημιουργία superblocs: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας 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, Πλ. Ζωοδόχου Πηγής).
 - a. Τα «superblocks» είναι γειτονιές οικοδομικών τετραγώνων, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων επιτρέπεται μόνο στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά, με αποτέλεσμα οι υπόλοιποι να διατίθενται σε πεζούς και ποδηλάτες. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται και να κοινωνικοποιούνται. Ως Χώροι κοινωνικοποίησης «superblocks» προτείνονται -κατά προτεραιότητα- χώροι σε επιβαρυμένες περιοχές/ γειτονιές.

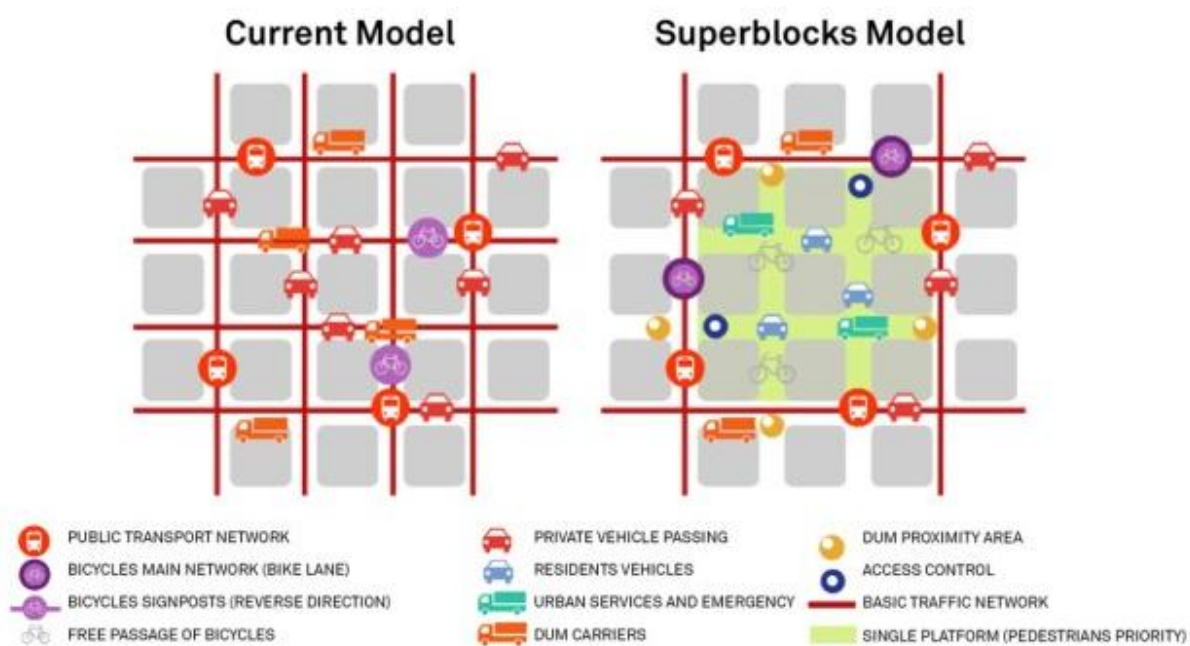
²⁰ «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.



Εικόνα 3-2: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



SUPERBLOCKS MODEL



Εικόνα 3-3: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (ιεραρχημένο και τοπικό).
2. Αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (όπως περιγράφεται παρακάτω και στο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών).
 - ο Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - ο Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.

Ενδεικτικά, προτείνονται πεζοδρομήσεις περιοχών:

- πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
- πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπόσημων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Επέκταση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.
 - ο Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - ο Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 300% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.

Σηματοδότηση

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτικές και τις τοπικές οδούς. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάνων σε τμήματα των οδών Λ. Παπαναστασίου, Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΑΑ), Λ. Βουλιαγμένης, κλπ.
2. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, προτεραιότητα δίνεται στην προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων. Συνεπώς, προτείνεται να εφαρμοστούν ηχητικά συστήματα για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια.
3. Επίσης, προτείνεται τα πεζοφάναρα και τα φανάρια των κόμβων του ιεραρχημένου δικτύου να περιλαμβάνουν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες (π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το που βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε»).

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται- έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.
2. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.

3.3.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα:

- (α) Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας
- (β) Ακροπόλεως & Παπαναστασίου
- (γ) Λ. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου
- (δ) Λ. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως
- (ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως
- (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάθειας/ Αγ. Φωτεινής
- (ζ) Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου

Ο ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων θα εξετάσει τη διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout) ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου, όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών. Στο ενδεχόμενο διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου θα πρέπει να συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, έτσι ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου (πεζός και οδηγός) να αντιλαμβάνεται τον εκάστοτε κόμβο ως αστικό τμήμα της πόλης και όχι ως κόμβο υπερτοπικών διελεύσεων (προτεραιότητα στον πεζό/ πολίτη, όχι στο όχημα).

2. Πραγματοποιούνται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που να μειώσουν την επικινδυνότητα τους. Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, διαβάσεις πεζών κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ και οδεύσεις τυφλών. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 35% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%. Βελτίωση των διασταυρώσεων στο σύνολο του Δήμου, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα σε αυτές.

3.3.4 Διαχείριση Στάθμευσης

Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων του Δήμου. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διαρκείας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).

- Σε συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας, οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο πρέπει να είναι πολύ λιγότερες από τις σημερινές και να διατίθενται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους στους κατοίκους, καθώς κάθε θέση στάθμευσης αποτελεί πόλο έλξης για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να συνοδεύεται από μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με σχετικές διαμορφώσεις στους πέριξ δρόμους.

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το οδικό δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Ήπιου Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

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.

2. **Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)**, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης:

- στην περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
- πέριξ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνη και σε απόσταση περίπου 300μ,
- στο δυτικό όριο του Δήμου πέριξ της οδού Μπουμπουλίνας
- στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. Υμηττού, Περιοχή πέριξ οδών Αναγεννήσεως και Φιλαδελφείας (μετά την επικαιροποίησή τους).

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, με ταυτόχρονη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Η διαχείριση θα περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων (ελεύθερων γηπέδων) για στάθμευση εκτός οδού, ενώ προτείνεται η εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης της παρόδιας και της εκτός οδού στάθμευσης.

Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτούνται αυξημένοι πόροι.

3. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε σημεία με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε κεντρικές στάσεις λεωφορείων αλλά και στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).
4. Γίνεται η παραδοχή ότι, βάσει του εκτιμώμενου ΑΕΠ παραμένει υψηλός ο δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου και επακόλουθα, αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης. Με την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης αναμένεται αύξηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, όπως και των ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων, με πρόσθετη επιβάρυνση στο οδικό δίκτυο του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, τόσο λόγω της πρόσθετης χρήσης, όσο και λόγω του πιθανού πρόσθετου στόλου οχημάτων.
5. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου. Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικοπέδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές (π.χ. πέριξ του σταθμού Μετρό), ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση.

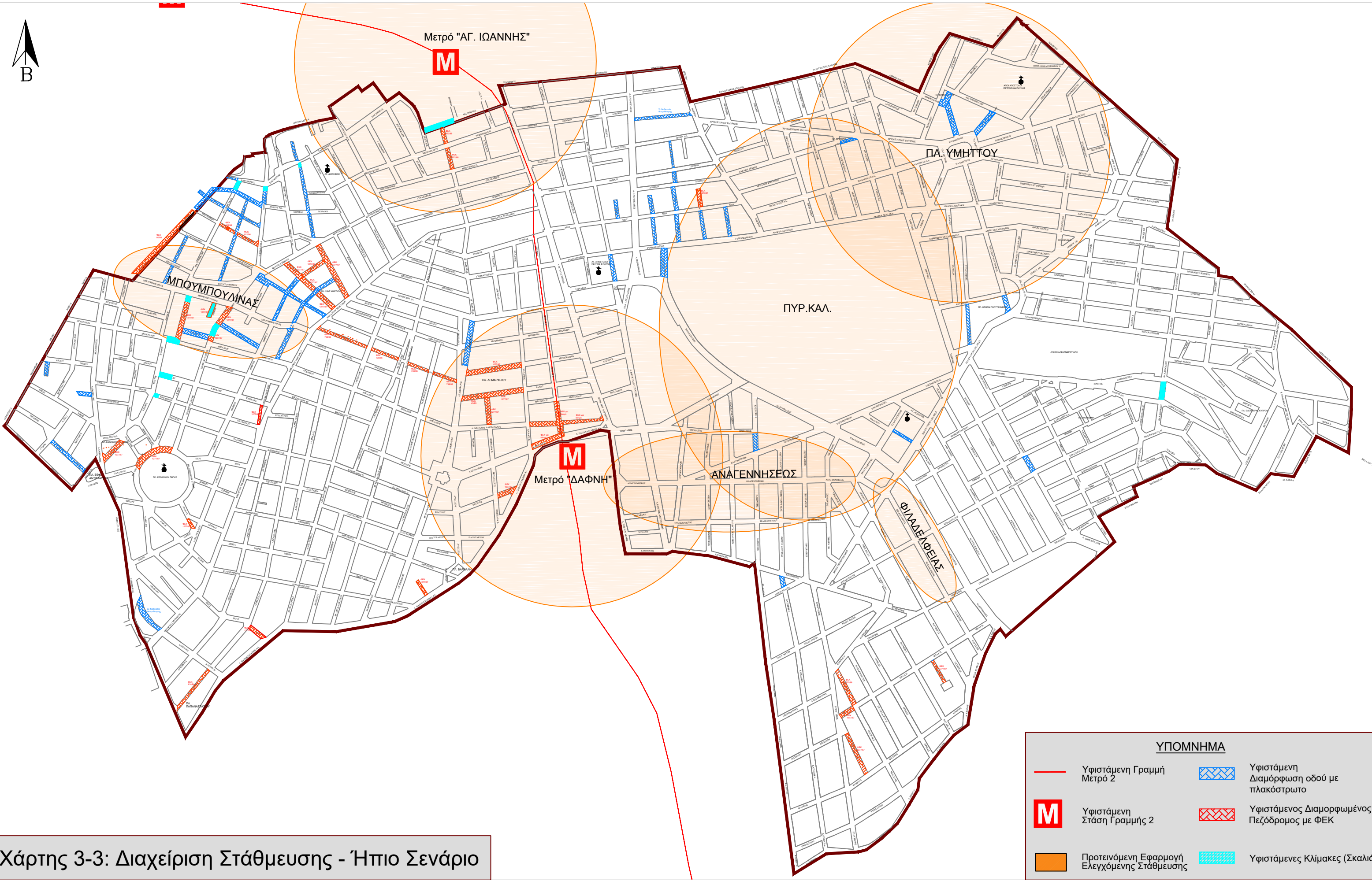
Προτείνεται -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά-:

- ❖ υπόγειος χώρος στάθμευσης στη Γυμναστική Ακαδημία (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως)
 - ❖ χώρος στάθμευσης στο δημοτικό οικόπεδο στη συμβολή των οδών Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως
6. Υλοποίηση σχεδίου για την εγκατάσταση νέων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου, σε συμφωνία και του ΣΦΗΟ που προβλέπεται να εκπονηθεί άμεσα.

Προτείνεται -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) στις έξης περιοχές/ θέσεις:

- ❖ Πλησίον του σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ"
- ❖ Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ.

7. Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως:
 - ❖ χώροι στάθμευσης δίκυκλων
 - ❖ χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει οχημάτων μικροκινητικότητας
 - ❖ αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
8. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
9. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
10. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.
 - ❖ **Ορίζοντας 10ετίας**
1. Παρεμβάσεις για τη βελτίωση της διαχείρισης της στάθμευσης γύρω από τους σταθμούς Μετρό
2. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)



Χάρτης 3-3: Διαχείριση Στάθμευσης - Ήπιο Σενάριο

3.3.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ Ορίζοντας 5ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών. Ενδεικτικά, προτείνεται συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη των 10' σε ώρες αιχμής για τις γραμμές με αυξημένη ζήτηση και μικρότερη των 20' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας για όλες τις γραμμές. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός των ορίων του Δήμου.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 50%.
4. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων στα 5'-6' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Διεύρυνση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται επέκταση του ωραρίου μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες.
3. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (π.χ. parking), στον σταθμό του Μετρό, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο δημόσιας συγκοινωνίας.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.
3. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού (επέκταση σε 80-12 = 68 στάσεις επιπλέον). Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Περαιτέρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων στα 4' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
 2. Ανανέωση στόλου συρμών.
- ⇒ Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.). Στόχος του εν λόγω μέτρου είναι αφενός η δημιουργία κινήτρου για να επιλέγουν οι μετακινούμενοι τα ΜΜΜ και αφετέρου η σωστή χρήση επικύρωσης των εισιτηρίων, καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση οι χρήστες των λεωφορείων επικυρώνουν τα εισιτήρια μόνο κατά την είσοδο τους στα λεωφορεία και όχι και κατά την έξοδο από αυτά. Με την εφαρμογή των ηλεκτρονικών εισιτηρίων και την ορθή χρήση τους από τους μετακινούμενους είναι εφικτό πλέον να καταμετρώνται ηλεκτρονικά οι επιβιβάσεις - αποβιβάσεις (μετρήσεις "on-off"), που αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση του μεταφορικού έργου.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Περαιτέρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου.

3.3.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, ήτοι δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία του Δήμου Δάφνης - Υμηττού με τις γειτονίες, μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στον Δήμο έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις. Στόχος του προτεινόμενου δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο του Δήμου και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζόδρομων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου.

Οι προτεινόμενες Πράσινες Διαδρομές αφορούν λοιπόν στο δίκτυο ποδηλατοδρόμου, στις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και στις σημαντικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, όπου δηλαδή η κίνηση με ήπια μορφή μετακίνηση είναι εφικτή και δεν παρεμποδίζεται από την κίνηση των οχημάτων.

Οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό και προσβάσιμο προς τα Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και τα Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ), όπως π.χ. ράμπες και οδεύσεις τυφλών, ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών. Στόχος του δικτύου πράσινων διαδρομών είναι η προσβασιμότητα σε ΟΛΟΥΣ και η δυνατότητα χρήσης από ΟΛΟΥΣ.

Σημαντική κρίνεται, επίσης, η σύνδεση του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών με τους όμορους Δήμους, είτε με αντίστοιχα δίκτυα (π.χ. πράσινες διαδρομές όμορων Δήμων) είτε με σημαντικούς πόλους έλξης (π.χ. Ζάππειο).

Προτείνεται, επίσης, κατά προτεραιότητα, η κατασκευή του δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για την ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κατά προτεραιότητα, το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει τις εξής οδούς:

- Λ. Παπαναστασίου (από Ακροπόλεως έως Λ. Βουλιαγμένης)
- Τριπόλεως
- Κασσιόπης (από Τριπόλεως έως Ελευθερωτών)
- Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών
- Νικοπόλεως (έως Τριπόλεως)
- Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνος
- Βρυούλων - Δορυλαίου
- Παπαστράτου (από Δορυλαίου έως Πλ. Υμηττού)
- Αμισσού (από Πλ. Υμηττού έως Χρυσοστόμου Σμύρνης)
- Αλέξανδρου Παναγούλη (από Πλ. Υμηττού έως Ηπείρου)
- Ανδρέα Λεντάκη (από Χρυσοστόμου Σμύρνης) - Γυμναστηρίου (έως Καλύμνου)
- Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ανδρέα Λεντάκη έως Κωνσταντινουπόλεως)
- Ηλιουπόλεως (από Ελευθερωτών έως Γυμναστηρίου)
- Ειδομένης (από Τριπόλεως έως Ηλιουπόλεως)
- Ηπείρου (από Ανδρέα Λεντάκη έως Χίου)
- Χίου (από Ηπείρου έως Αρτέμωνος)
- Εθνικής Αντιστάσεως (από Χίου έως Ηλία Ηλιού)
- Ηλία Ηλιού (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Σπετσών)
- Ναυάρχου Βότση (από Λ. Βουλιαγμένης έως Πλούρωνος)
- Πλούτωνος (από Ναυάρχου Βότση έως Παύλου Μελά)
- Παύλου Μελά (από Πλούτωνος έως Ηλιουπόλεως)
- Ηλιουπόλεως (από Παύλου Μελά έως Προύσης)
- Προύσης (από Ηλιουπόλεως) - Καραμπάτη
- Αμάλθειας (από Προύσης έως Κερασούντος)
- Κερασούντος (από Αμάλθειας έως Ασπένδου)
- Λυσίππου (από Λ. Παπαναστασίου) - Αγ. Βαρβάρας - Δήλου (έως Εθνάρχου Μακαρίου)
- Αλεξανδρείας (από Λ. Παπαναστασίου έως Σικελιανού)
- Σικελιανού (από Αλεξανδρείας) - Εθνάρχου Μακαρίου - Περσεφόνης (έως Ζωοδόχου Πηγής)
- Εθνάρχου Μακαρίου (από Αλκινόου) - Δημητρακοπούλου (έως Περσεφόνης)
- Κίου (από Εθνάρχου Μακαρίου) - Πλ. Ζωοδόχου Πηγής - Ζωοδόχου Πηγής - Κουντουριώτου (έως Αγγελετοπούλου)

- Αγγελετοπούλου (από Κουντουριώτου έως Διγενή Ακρίτα)
- Μπουζιάνη (από Αγγελετοπούλου έως Αγ. Βαρβάρας)
- Αλκινόου (από Λ. Παπαναστασίου έως Εθνάρχου Μακαρίου)

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών αποτυπώνεται στον Χάρτη «*Χάρτης 3-4: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής - Ήπιο Σενάριο*» του παρόντος κεφαλαίου.

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Υλοποίηση του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών, σε ποσοστό 30%. Στο παρόν Σενάριο θεωρείται ότι υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο.
2. Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.
3. Πρόταση για νέες διαδρομές ποδηλατοδρόμων βάσει και των προτεινόμενων αναπλάσεων. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με:
 - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει.
 - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.
4. Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
5. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).
6. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). 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 του Δήμου.
7. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου τουλάχιστον στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλατυνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.

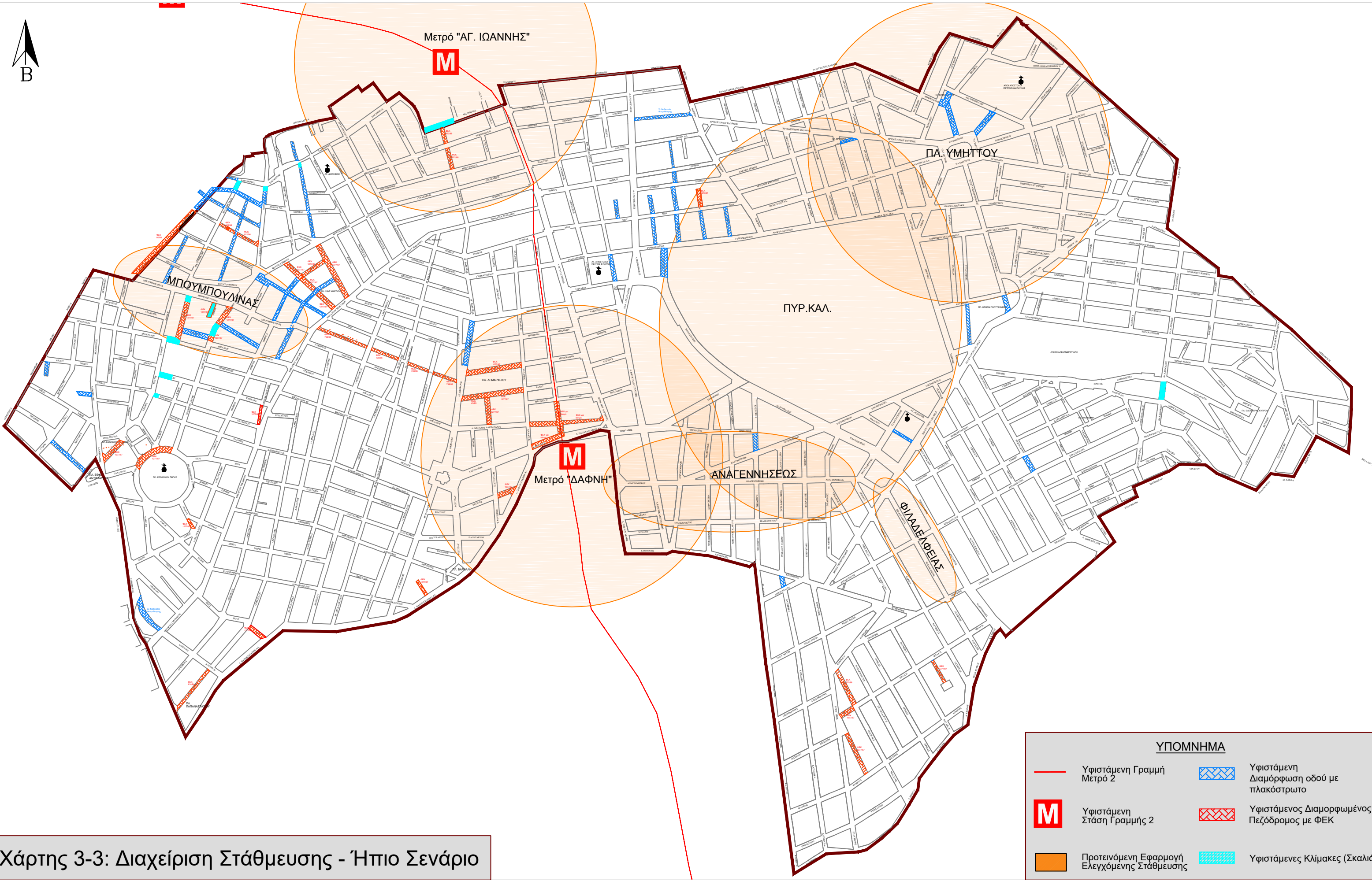
8. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία του Δήμου (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 70% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) & Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Επέκταση του μέτρου με εφαρμογή σε περιοχές:
 - πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
 - πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπώσεων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς
3. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 70% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο (100%) των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
3. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)



Χάρτης 3-3: Διαχείριση Στάθμευσης - Ήπιο Σενάριο

3.3.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
2. Δημιουργία νέων Πλατειών. Επανασχεδιασμός Πλατειών.
3. Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
4. Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.
5. Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.
6. Ανάπλαση των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ.

3.3.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και άλλους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.
 - Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση των μεγάλων οχημάτων μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00).
 - Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
 - Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων.
2. Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που βελτιώνει τη λειτουργία του οδικού δικτύου και απαλύνει τις οχλήσεις σε επίπεδο γειτονιάς.
3. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.
4. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

5. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνεται ένα (1) κέντρο διανομής εμπορευμάτων.
6. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

3.3.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα.
2. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους.
3. Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία.

3.3.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
 - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
 - Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
 - Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.
 - Δημιουργία ή Προγραμματισμός λειτουργίας Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.
 - Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
 - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
 - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
 - Εκστρατείες ενημέρωσης - Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό - Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
 - Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.

- Ενθάρρυνση εφαρμογής ελέγχου των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων.
 - Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων συμβάντων.
 - Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης (π.χ. για την εφαρμογή απαγόρευσης της διέλευσης βαριάς κυκλοφορίας από το δημοτικό οδικό δίκτυο) - Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης
 - Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ - ΚΑΤ- Πυροσβεστικής
2. 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.
3. Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου με μετρήσεις και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.
- Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων του παρόντος Σεναρίου, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονίες και δημιουργούνται τουλάχιστον 2 νέες «ήσυχες» γειτονίες εντός της 5ετίας, τουλάχιστον 4 στη 10ετία και τουλάχιστον 5 στη 15ετία («ήσυχες» γειτονίες όπου επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB).

3.4 Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything)

3.4.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Ριζοσπαστικού Σεναρίου

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

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφ. 3.1.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής, το Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, η πληθυσμιακή εξέλιξη, οι οικονομικές εξελίξεις, ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, η Κατανάλωση Ενέργειας, οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).
- ✓ 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.
- ✓ Στο παρόν Σενάριο επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται (σχεδόν) αποκλειστικά με ΜΜΜ και ήπιους τρόπους μετακίνησης. Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών και η υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο και εν γένει στο αστικό τοπίο.

Το παρόν Σενάριο περιλαμβάνει ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών με νέες προτάσεις παρεμβάσεων.

Ειδικότερα:

- ☒ Υλοποίηση όλων των προβλεπόμενων παρεμβάσεων βάσει του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής.
- ☒ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ☒ Δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων και Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου.
- ☒ Αναβάθμιση & Επέκταση της Δημόσιας Συγκοινωνίας και Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών – αστικών και υπεραστικών, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου, Εφαρμογή τηλεματικής).
- ☒ Εφαρμογή μέτρων για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης, αντικατάστασή της με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και αναπλάσεις. Χωροθέτηση της νόμιμης στάθμευσης με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης και αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις.
- ☒ Μετατροπή του οδικού δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας για όλη του Δήμου, με υλοποίηση σχετικών παρεμβάσεων.
- ☒ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων

ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.

- ☒ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων, με στόχο τα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου Δάφνης - Υμηττού.
 - ☒ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στο σύνολο του Δήμου, τόσο στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, όσο και στις περιοχές κατοικίας, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems).
 - ☒ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
 - ☒ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ **Στόχος είναι όχι μόνο να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο αλλά να μεγιστοποιηθούν τα ποσοστά επίτευξης αυτών.**

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

3.4.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

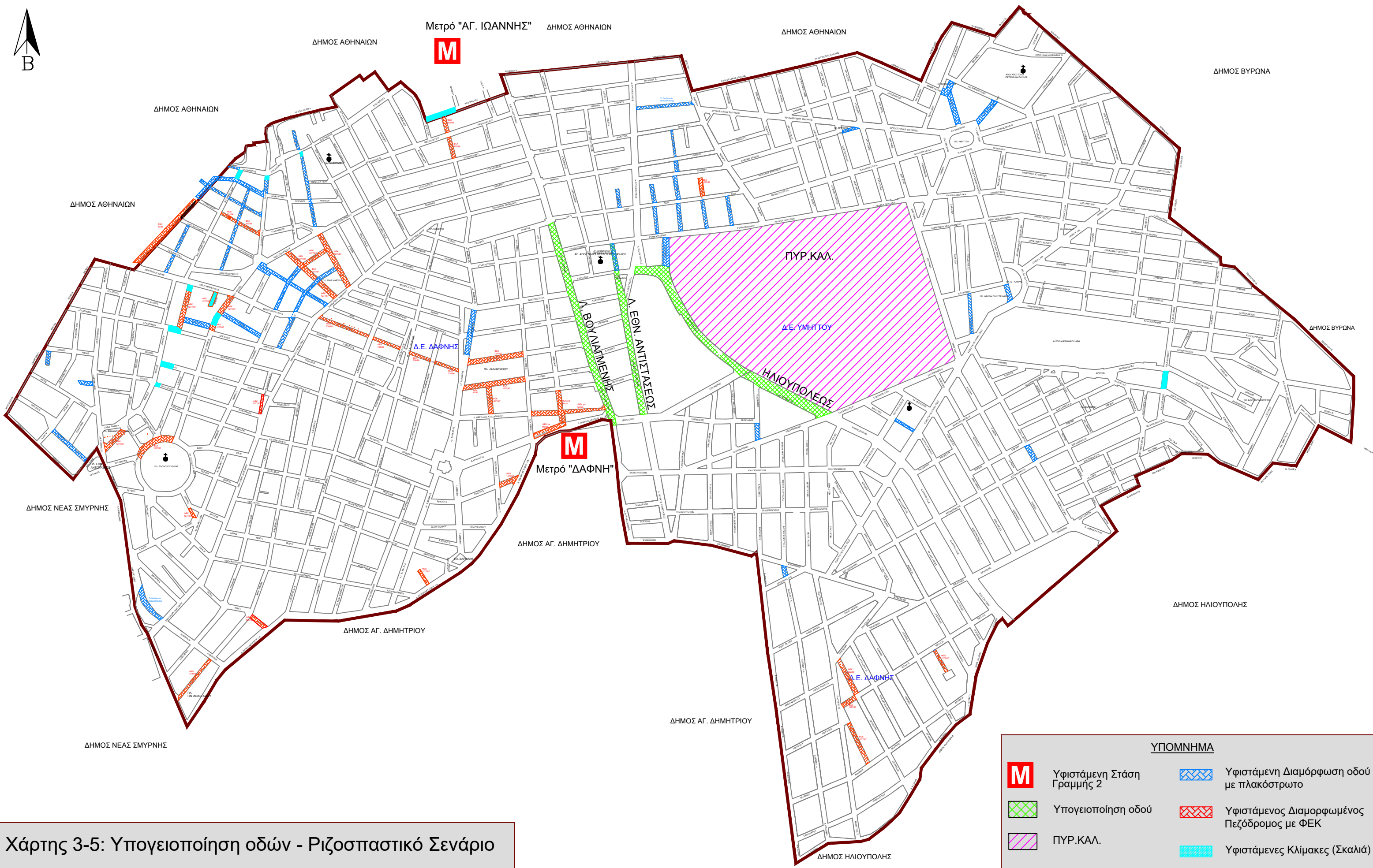
Το παρόν Σενάριο περιλαμβάνει ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών, όπως καθορίζονται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό (ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής) αλλά και με νέες προτάσεις παρεμβάσεων. Παράλληλα, ισχύουν όσα περιγράφονται στο Έγγραφο Σενάριο για την κυκλοφοριακή οργάνωση στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο του Δήμου μέχρι και τον Ορίζοντα 15ετίας.

Η προτεινόμενη λειτουργία της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου -ιδιαίτερα του ιεραρχημένου- στόχο έχει την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας υλοποιώντας μέτρα εκτεταμένων ηπιοποιήσεων σε όλο το οδικό δίκτυο συλλεκτήριων και τοπικών οδών. Ακολουθούν οι παρεμβάσεις του παρόντος Σεναρίου (επιπλέον όσων προτείνονται στο Έγγραφο Σενάριο).

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με τη Γυμναστική Ακαδημία.
2. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου.
3. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Βουλιαγμένης, μεταξύ των οδών Τριπόλεως και Χίου.
4. Επιβάλλεται η μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, ιεραρχημένο και τοπικό.

5. Το οδικό δίκτυο των συλλεκτήριων και των τοπικών οδών λειτουργεί ως ήπιας κυκλοφορίας για όλη τον Δήμο, με υλοποίηση σχετικών παρεμβάσεων. Στόχος είναι η επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας (των 30km/h), έτσι ώστε να προστατεύεται οι περιοχές κατοικίας αφενός περιβαλλοντικά (ώστε οι ρύποι και ο θόρυβος να είναι χαμηλοί) και αφετέρου ως προς την οδική ασφάλεια, διότι η υψηλής ταχύτητας κυκλοφορία οχημάτων σε περιοχές με πυκνή παρουσία πεζών αυξάνει την πιθανότητα θανατηφόρου ατυχήματος. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν:
- μονοδρομήσεις,
 - αντικατάσταση ασφαλικού οδοστρώματος με ψυχρά υλικά (για τη βελτίωση/ μείωση των συνθηκών θερμικής νησίδας) και υλικά μείωσης/ αποτροπής υψηλών ταχυτήτων,
 - εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης,
 - διαμόρφωση διασταυρώσεων με προεξοχές για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και τη βελτίωση της ορατότητας, έτσι ώστε να βελτιώνεται η οδική ασφάλεια των κόμβων αλλά και η προσβασιμότητα,
 - φυτεύσεις.
6. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η εφαρμογή Ζωνών Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων (Low Emission Zones - LEZ), δηλαδή η κυκλοφορία οχημάτων σε ζώνες με περιβαλλοντικούς περιορισμούς, π.χ. πέριξ του Σταθμού Μετρό Δάφνης.
7. Απαγόρευση της διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο.
8. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και σε αυτό το Σενάριο εστιάζουν στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων, με άμεση εφαρμογή σε όλα τα σχολεία εντός της πρώτης Ζετίας 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).
9. Εφαρμόζεται σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο" (car sharing) αποτελεί μια εναλλακτική λύση που απαλλάσσει από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης επιβατικού Ι.Χ. Πρόκειται για μια λύση ελκυστική μόνο σε πόλεις καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία και δίκτυα ποδηλάτου, δηλαδή εκεί όπου το περπάτημα είναι ασφαλές και ευχάριστο και όπου το αυτοκίνητο δεν εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες (π.χ. για δουλειά) αλλά χρησιμοποιείται για αναψυχή ή έκτακτες μετακινήσεις (υγεία κ.λπ.). Συνδυαστικά με το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο - car sharing" εφαρμόζονται και τα "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" (όπως στο Παρίσι), τα οποία γίνονται μια μορφή εξοπλισμού του κέντρου. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία ή/και σε κάποιες περιπτώσεις με αυτή αποκτάται πρόσβαση και σε συστήματα κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ δημόσιας συγκοινωνίας άλλων πόλεων ακόμη και διαφορετικών χωρών. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling).



Χάρτης 3-5: Υπογειοποίηση οδών - Ριζοσπαστικό Σενάριο

Σηματοδότηση

❖ **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Ισχύουν όσα προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο για τη ρύθμιση και τυχόν τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών, με στόχο οι ταχύτητες των οχημάτων να μην ξεπερνούν το όριο των 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, και τοποθέτηση πεζοφάνων για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.
2. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών του παρόντος σεναρίου.
3. Επιπλέον των όσων αναφέρονται στο Ήπιο Σενάριο για Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) σε όλα τα φανάρια, προτείνεται και υλοποίηση Έξυπνων Διαβάσεων, με 3D απεικονίσεις. Το Σύστημα Έξυπνης Διάβασης Πεζών είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα ασφαλούς διέλευσης πεζών, με αυτόματη αναγνώριση παρουσίας πεζών και αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης.

3.4.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Οι αναπλάσεις και διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων που προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο για τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, ισχύουν στο παρόν Σενάριο για όλες τις διασταυρώσεις στο σύνολο του Δήμου (Μέτρα βελτίωσης των κόμβων, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ.)

3.4.4 Διαχείριση Στάθμευσης

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) σε όλο τον Δήμο.
2. Εφαρμογή ΣΕΣ με smart systems. Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτούνται αυξημένοι πόροι.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, το 70% των εργαζόμενων κατοίκων μετακινούνται καθημερινά εκτός Δήμου για τον τόπο εργασίας τους. Προτείνεται η εφαρμογή smart system, ώστε κατά τις εργάσιμες ημέρες και ώρες να αξιοποιούνται θέσεις κατοίκων ως θέσεις επισκεπτών.

3. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Ενσωμάτωση αυτών στη λειτουργία του ΣΕΣ με real time πληροφόρηση.
4. Καθεστώς κινήτρων για την αποτροπή ιδιοκτησίας ΙΧ.
5. Υλοποίηση των παρεμβάσεων (διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, κλπ.) στο οδικό δίκτυο και των ηπιοποιήσεων στο δίκτυο συλλεκτήριων και τοπικών οδών με στόχο την πλήρη εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και τη χωροθέτηση της νόμιμης στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (όπως προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο) σε ποσοστό 70% εντός της 5ετίας και σε ποσοστό 100% στη 10ετία.

3.4.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Ισχύουν όσα περιγράφονται στην αντίστοιχη παράγραφο για το Ήπιο Σενάριο μέχρι και τον Ορίζοντα 15ετίας, με εφαρμογή για το Ριζοσπαστικό εντός της πρώτης 5ετίας.

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Δημιουργία μίας καινούργιας γραμμής Δημοτικής Συγκοινωνίας που θα συνδέει το σταθμό του μετρό "ΔΑΦΝΗ" με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
2. Ευέλικτο ωράριο λειτουργίας Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών

3. Εφαρμογή τηλεματικής σε όλες τις στάσεις των Δημοτικών Γραμμών
4. Εξοπλισμός στόλου οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου, εφόσον οι νέες προμήθειες θα αφορούν αποκλειστικά σε εκσυγχρονισμένα οχήματα.
5. Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος MMM είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές, όπου απαιτείται, τόσο της Δημοτικής Συγκοινωνίας, όσο και των λεωφορείων του ΟΑΣΑ.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

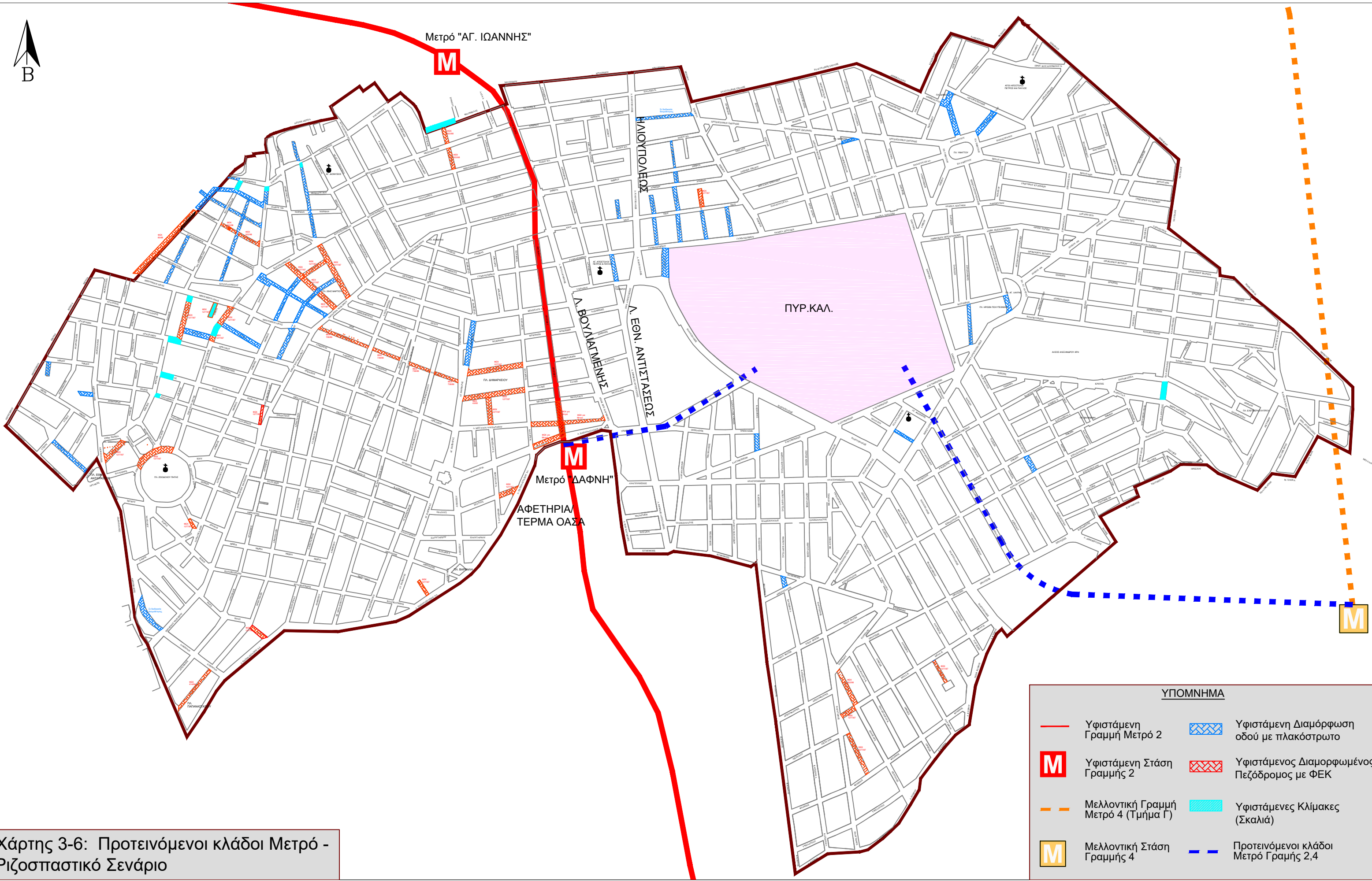
1. Εισαγωγή συστήματος κινητικότητας κατά παραγγελία (on demand) με ευέλικτα δρομολόγια και στάσεις
2. Έξυπνες Εφαρμογές ενημέρωσης μετακίνησης
3. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, σύμφωνα με τις προτεινόμενες αλλαγές του οδικού δικτύου στο πλαίσιο του Ριζοσπαστικού Σεναρίου.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ)

1. Διερεύνηση εφικτότητας εξυπηρέτησης της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με κλάδο του Μετρό.

Σύνδεση της Γραμμής 2, από το Σταθμό "ΔΑΦΝΗ" με το Νέο Κυβερνητικό Πάρκο στην ΠΥΡ.ΚΑΛ. και σύνδεση της Γραμμής 4 (που πρόκειται να κατασκευαστεί) με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
2. Για όλα τα MMM ισχύουν οι προτάσεις για διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς και προτάσεις για αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος στάθμευσης πέριξ του σταθμού Μετρό, με κατασκευή οργανωμένου χώρου στάθμευσης για τη μετεπιβίβαση των χρηστών (park&ride).
3. Για όλα τα MMM (Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ, Μέσα Σταθερής Τροχιάς), προτείνεται **αναβάθμιση** των υπηρεσιών και των υποδομών τους, με αύξηση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση του ωραρίου, ανανέωση του στόλου οχημάτων/ συρμών, με άμεση εφαρμογή από την 5ετία. Εξασφάλιση της μεταξύ τους μετεπιβίβασης. Εφαρμογή τηλεματικής.

Στόχος είναι το επίπεδο εξυπηρέτησης να αξιολογείται τουλάχιστον αντίστοιχο του επιβατικού ΙΧ και να αποτελεί προτιμητέα επιλογή των κατοίκων.



Χάρτης 3-6: Προτεινόμενοι κλάδοι Μετρό - Ριζοσπαστικό Σενάριο

3.4.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζοδρόμοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Η υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία του Δήμου, γειτονιές, τα πάρκα του Δήμου, παιδικές χαρές, κλπ., επιτυγχάνεται μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων. Στο παρόν Ριζοσπαστικό Σενάριο οι εν λόγω παρεμβάσεις πραγματοποιούνται στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (ιεραρχημένο και τοπικό). Συνεπώς, στόχος του Ριζοσπαστικού Σεναρίου είναι η μετατροπή όλου του οδικού δικτύου του Δήμου Δάφνης - Υμηττού σε Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών.

1. Παρεμβάσεις για τη μετατροπή των θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο σε λωρίδες κυκλοφορίας ποδηλάτων. Άμεση εφαρμογή από την 5ετία.
2. Κατά προτεραιότητα υλοποιείται δίκτυο κίνησης πεζών, προσβάσιμο για όλους (ΑΜΕΑ & ΑΜΚ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.) και επεκτείνεται το δίκτυο ποδηλατοδρόμου. Υλοποίηση πεζοδρομίων σε όλο το οδικό δίκτυο βάσει των ισχυόντων προδιαγραφών. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης στις περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (σε ακτίνα 300μ.). Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks», κατά προτεραιότητα σε επιβαρυσμένες περιοχές. Ακολουθώντας, προτείνεται η υλοποίηση των ηπιοποιήσεων σε όλο το οδικό δίκτυο τοπικών και συλλεκτήριων οδών του Δήμου Δάφνης - Υμηττού.
3. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.
4. Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων. Επίσης, με τις προτεινόμενες διαμορφώσεις στους κόμβους οδών, εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
5. Ισχύουν όλα τα επιμέρους μέτρα που περιγράφονται στο πλαίσιο του Ηπίου Σεναρίου σχετικά με τις Πράσινες Διαδρομές έως και τον Ορίζοντα της 15+ετίας.

3.4.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Ισχύουν τα μέτρα που προβλέπονται και στο Ήπιο Σενάριο όπως:
 - ο Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
 - ο Δημιουργία νέων Πλατειών. Επανασχεδιασμός Πλατειών.
 - ο Δημιουργία πάρκων τσέπης. Για το Ριζοσπαστικό Σενάριο, προτείνονται 4 πάρκα τσέπης στην 5ετία, 8 στη 10ετία, 20 στη 15+ετία.
 - ο Δημιουργία αστικών κερκίδων. Για το Ριζοσπαστικό Σενάριο, προτείνονται 2 θέσεις στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
 - ο Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.

3.4.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Υλοποίηση όσων προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο σχετικά με την εφαρμογή του τρόπου και του ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων.
2. Υλοποίηση της πρότασης για διαμόρφωση ενός (1) αστικού κέντρου διανομής εμπορευμάτων εντός της 5ετίας, λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου.
3. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

3.4.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Ισχύουν τα μέτρα που προβλέπονται και στο Ήπιο Σενάριο όπως:

1. Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ. Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.
2. Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
3. Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων. Υλοποίηση στο 100% του στόλου από την 5ετία.

3.4.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, καθώς και μέτρα μείωσης του θορύβου στις γειτονιές, όπως και στο Ήπιο Σενάριο.

3.5 Συγκριτικός (Συνοπτικός) Πίνακας Εναλλακτικών Σεναρίων

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι παρεμβάσεις που περιγράφηκαν αναλυτικά στα προηγούμενα υποκεφάλαιο υπό μορφή Πίνακα, ώστε να γίνει καλύτερα κατανοητή η σύγκριση των τριών (3) Εναλλακτικών Σεναρίων (Τάσεων, Ήπιο, Ριζοσπαστικό).

Τα προτεινόμενα μέτρα παρουσιάζονται ανά θεματική κατηγορία παρεμβάσεων, όπως περιγράφηκαν και παραπάνω, δηλαδή:

- ↳ Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)
- ↳ Οδική Ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)
- ↳ Διαχείριση Στάθμευσης
- ↳ Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- ↳ Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)
- ↳ Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι
- ↳ Εμπορικές Μεταφορές
- ↳ Κατανάλωση Ενέργειας
- ↳ Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 3-8: Εναλλακτικά Σενάρια ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων

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	✓	✓	✓

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
Δημιουργία superblocks	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, Άσος 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	✗	✗	✓
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 εγκιβωτισμό 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	✗	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
	(ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάλθειας/ Αγ. Φωτεινής (ζ) Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου			
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		✗	✗	✓
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, προτείνεται: - Υπόγειο parking στο γήπεδο (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως) στη Γυμναστική Ακαδημία - Δημοτικό οικόπεδο Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως	✗	✓	✓
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης	Διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό 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 τον Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ.	✗	✓	✓
Σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, προτείνεται: - Πλησίον του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" - Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ.	✗	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
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				
Δημοτική Συγκοινωνία				
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	✗	✗	✓
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ				
Βελτίωση υπηρεσιών λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	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) 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	Ωστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές,	✗	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις (ΟΑΣΑ). 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		✗	✗	✓
Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ)				
Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων Μετρό	Ανά 5'- 6' λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	✗	✓	✓
Διερεύνηση ωραρίου	Μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες	✗	✓	✓
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.)	Χρήση ποδηλάτου ως συμπληρωματικό μέσο	✗	✓	✓
Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργίας κλάδου Μετρό	Σύνδεση του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. Σύνδεση του κοντινότερου σταθμού της νέας Γραμμής 4 με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	✗	✗	✓

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης. Περιλαμβάνονται πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις 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) • Τριπόλεως • Κασσιόπης (από Τριπόλεως έως Ελευθερωτών) • Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών • Νικοπόλεως (έως Τριπόλεως) • Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνος • Βρυούλων - Δορυλαίου • Παπαστράτου (από Δορυλαίου έως Πλ. Υμηττού) • Αμισσού (από Πλ. Υμηττού έως Χρυσοστόμου Σμύρνης) • Αλέξανδρου Παναγούλη (από Πλ. Υμηττού έως Ηπείρου) • Ανδρέα Λεντάκη (από Χρυσοστόμου Σμύρνης) - Γυμναστηρίου (έως Καλύμνου) • Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ανδρέα Λεντάκη έως Κωνσταντινουπόλεως) • Ηλιουπόλεως (από Ελευθερωτών έως Γυμναστηρίου) • Ειδομένης (από Τριπόλεως έως Ηλιουπόλεως) • Ηπείρου (από Ανδρέα Λεντάκη έως Χίου) • Χίου (από Ηπείρου έως Αρτέμωνος) • Εθνικής Αντιστάσεως (από Χίου έως Ηλία Ηλιού) • Ηλία Ηλιού (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Σπετσών) • Ναυάρχου Βότση (από Λ. Βουλιαγμένης έως Πλούρωνος)	✗	✓	✓

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
	- Πλούτωνος (από Ναυάρχου Βότση έως Παύλου Μελά) - Παύλου Μελά (από Πλούτωνος έως Ηλιουπόλεως) - Ηλιουπόλεως (από Παύλου Μελά έως Προύσης) - Προύσης (από Ηλιουπόλεως) - Καραμπάτη - Αμάλθειας (από Προύσης έως Κερασούντος) - Κερασούντος (από Αμάλθειας έως Ασπένδου) - Λυσίππου (από Λ. Παπαναστασίου) - Αγ. Βαρβάρας - Δήλου (έως Εθνάρχου Μακαρίου) - Αλεξανδρείας (από Λ. Παπαναστασίου έως Σικελιανού) - Σικελιανού (από Αλεξανδρείας) - Εθνάρχου Μακαρίου - Περσεφόνης (έως Ζωοδόχου Πηγής) - Εθνάρχου Μακαρίου (από Αλκινόου) - Δημητρακοπούλου (έως Περσεφόνης) - Κίου (από Εθνάρχου Μακαρίου) - Πλ. Ζωοδόχου Πηγής - Ζωοδόχου Πηγής - Κουντουριώτου (έως Αγγελετοπούλου) - Αγγελετοπούλου (από Κουντουριώτου έως Διγενή Ακρίτα) - Μπουζιάνη (από Αγγελετοπούλου έως Αγ. Βαρβάρας) - Αλκινόου (από Λ. Παπαναστασίου έως Εθνάρχου Μακαρίου)			
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης	✓	✓	✓
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	Σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.	✗	✗	✓
Μετατροπή όλου του οδικού δικτύου του Δήμου Δάφνης - Υμηττού σε Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών		✗	✗	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
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	✗	✓	✓
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία		✗	✓	✓
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✗	✓	✓
Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving	Σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί)	✗	✓	✓
Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών		✗	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
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.	✗	✓	✓

4. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ, ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ

4.1 Πρωταρχική Διατύπωση Οράματος

Συμβατικά, ο όρος 'μεταφορές' στο αστικό περιβάλλον, όπως σε αυτό του Δήμου Δάφνης - Υμηττού αναφέρεται στη μηχανική κυκλοφορία, στην οποία δινόταν η προτεραιότητα σχεδόν μέχρι πρόσφατα. Σήμερα χρησιμοποιείται ένας πολύ πιο ευρύς όρος, 'κινητικότητα', η οποία περιλαμβάνει και τις ενεργές μετακινήσεις, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο. Πράγματι, τώρα προτεραιότητα δίνεται στον άνθρωπο. Η 'κινητικότητα' συνδέεται και με την πόλη, κυρίως με τους δημόσιους χώρους της. Ενώ οι 'μεταφορές' σχεδιάζονταν ανεξάρτητα από την πόλη, και γι' αυτή τους την αδιαφορία προκάλεσαν τόσες καταστροφές, η 'κινητικότητα' υπηρετεί την πόλη, τις αξίες και τους στόχους της.

Το Όραμα για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού είναι ένα Όραμα για την Κινητικότητα και όχι για τις Μεταφορές, είναι ένα Όραμα για τον άνθρωπο και όχι για τη μηχανή.

Οι αυξημένες ανάγκες, που προέκυψαν κυρίως λόγω της συγκέντρωσης πληθυσμού και της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική συχνά οδική υποδομή και τη λανθασμένη διαχείριση της κυκλοφορίας, έχουν αναγάγει το ζήτημα των μεταφορών σε μείζον πρόβλημα για την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού. Ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Κινητικότητα θα περιορίσει τις επιπτώσεις και θα εξομαλύνει τις συνθήκες περιβάλλοντος.

Αποτελεί κοινό τόπο ότι σε μια σύγχρονη πόλη οι μετακινήσεις και οι υπηρεσίες πρέπει να υπηρετούν τις αρχές και τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας. Η αστική κινητικότητα έχει άμεση συνάρτηση με την οργάνωση και λειτουργία του αστικού χώρου, καθώς και με την ποιότητα ζωής, την καθημερινότητα των κατοίκων και τις δραστηριότητες στην πόλη. Στον σχεδιασμό των μεταφορών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η ασφάλεια, η πρόσβαση σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας, οι χρήσεις γης, να καλύπτονται οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και να συνυπολογίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς.

Με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται:

- η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας
- η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων
- η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις
- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης
- η μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων
- η 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)
- η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών
- η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και το συμμετοχικό σχεδιασμό.

Με αυτή την έννοια το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Παρακάτω παρατίθεται η Αρχική Διατύπωση Οράματος για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

ΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ

Το όραμα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης-Υμηττού αποτελεί τη συνοπτική περιγραφή της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ και ενσωματώνει τους βασικούς στόχους για το αύριο της πόλης.

Στόχος αυτού του βήματος είναι η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας των βημάτων του ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης- κλειδί που θα εμπεριέχει την κατεύθυνση- στόχο που από κοινού Δήμος και Φορείς θέλουν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.**

Το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» φαινομενικά αποτελεί την προωθητική φράση που χρησιμοποιείται από την πολιτική ηγεσία ενός τόπου για να αναδείξει την επόμενη μέρα της πόλης που εκπονεί ένα ΣΒΑΚ, δηλαδή έναν τόπο με λιγότερα αυτοκίνητα και εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη κυκλοφορία και περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και συλλογικά/ κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς.

Στην πράξη το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» είναι η φράση εκείνη που προκύπτει μετά από αξιολόγηση σειράς παραγόντων, αλληλεπίδρασης κοινού- φορέων- ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ- πολιτικής ηγεσίας, συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής υπό αξιολόγηση, ειδικών προβληματικών περιοχής, βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και πλήθος άλλων.

Το **όραμα** για το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού διατυπώνεται αρχικά πιλοτικά, κοινοποιείται στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και οριστικοποιείται θεσμικά μετά και την ολοκληρωμένη παρουσίασή του μαζί με τα βασικά του συστατικά: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** που επιχειρεί να επιτύχει το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού.

Πρωταρχική διατύπωση ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού

- ❖ *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.

(Το όραμα αυτό είναι πρωταρχικό δίνοντας μια πρώτη αίσθηση των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού)

Οι παραπάνω φράσεις κλειδιά για το όραμα σχετικά με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης-Υμηττού είναι αυτές που θέτουν τις βάσεις **προσδιορισμού των προτεραιοτήτων, των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ** Δήμου Δάφνης-Υμηττού.

4.2 Τελικό Όραμα ΣΒΑΚ

Το όραμα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης-Υμηττού αποτελεί τη συνοπτική περιγραφή της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ και ενσωματώνει τους βασικούς στόχους για το αύριο της πόλης.

Στόχος αυτού του βήματος είναι η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας των βημάτων του ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης - κλειδί που θα εμπεριέχει την κατεύθυνση - στόχο που από κοινού Δήμος και Φορείς θέλουν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.**

Το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» φαινομενικά αποτελεί την προωθητική φράση που χρησιμοποιείται από την πολιτική ηγεσία ενός τόπου για να αναδείξει την επόμενη μέρα της πόλης που εκπονεί ένα

ΣΒΑΚ, δηλαδή έναν τόπο με λιγότερα αυτοκίνητα και εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη κυκλοφορία και περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και συλλογικά/κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς.

Στην πράξη το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» είναι η φράση εκείνη που προκύπτει μετά από αξιολόγηση σειράς παραγόντων, αλληλεπίδρασης κοινού- φορέων- ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ- πολιτικής ηγεσίας, συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής υπό αξιολόγηση, ειδικών προβληματικών περιοχής, βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και πλήθος άλλων.

Το **όραμα** για το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού διατυπώνεται αρχικά πιλοτικά, κοινοποιείται στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και οριστικοποιείται θεσμικά μετά και την ολοκληρωμένη παρουσίασή του μαζί με τα βασικά του συστατικά: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** που επιχειρεί να επιτύχει το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού.

Τελική διατύπωση ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού

- ❖ *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.

4.3 Προτεραιότητες για την κινητικότητα

Στην παρούσα ενότητα περιγράφονται οι βασικές προτεραιότητες του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης-Υμηττού, οι οποίες απορρέουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα. Προέκυψαν, επίσης, από διαδικασίες, οι οποίες συνέβαλλαν στην ανάδειξη των σημαντικότερων προβλημάτων κινητικότητας εντός της περιοχής παρέμβασης, όπως η δημόσια διαβούλευση και η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Οι προτεραιότητες αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου, διότι οργανώνουν, αποτυπώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα του Δήμου Δάφνης-Υμηττού. Είναι στην ουσία, η εξειδίκευση του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις με σκοπό την αποτελεσματικότερη επίτευξή του (ELTIS, 2019).

Οι προτεραιότητες για τα σύγχρονα ΣΒΑΚ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, αφορούν κατά κανόνα στις θεματικές Efficiency (**Αποδοτικότητα**), Liveable Streets (**Ζωντανός Οδικός Χώρος**), Environment (**Περιβάλλον**), Equity and Social Inclusion (**Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη**), Safety (**Ασφάλεια**), Economic Growth (**Οικονομική Μεγέθυνση**).

Εντός του παραπάνω πλαισίου σχετικά με το ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού αναπτύσσονται ορισμένες προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπεριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίες είναι:

- 1) **Περιβαλλοντικές** → εντάσσονται οι θεματικές Environment και Efficiency (π.χ. μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για αστικές μετακινήσεις, μείωση ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος, κλπ.)
- 2) **Κοινωνικές** → εμπεριέχονται οι θεματικές Efficiency, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση, βελτίωση επιπέδου οδικής ασφάλειας, βελτίωση δημόσιας υγείας κλπ.)
- 3) **Οικονομικές** → εντάσσεται η θεματική Economic Growth (π.χ. ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας, λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών κλπ.)

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού. Πρόκειται για 13 βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις διαστάσεις που παρουσιάστηκαν πριν. Με βάση αυτές, αναπτύσσονται στα επόμενα κεφάλαια «έξυπνοι» στόχοι, αλλά και πρακτικά μέτρα για την υλοποίησή τους.

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 4-1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Δάφνης-Υμηττού

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως για παράδειγμα το ποδήλατο, αντί του αυτοκινήτου, συμβάλει στη μείωση της ενέργειας, που καταναλώνεται συνολικά για τις μετακινήσεις στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού. Συλλογικά μέσα μεταφοράς λειτουργούν υποστηρικτικά στον παραπάνω στόχο. Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί και στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, ώστε τα προϊόντα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας.
	2. Μείωση της ρύπανσης (ηχορρύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης) και βελτίωση μικροκλίματος	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη μείωση του αστικού θορύβου. Φαινόμενα, όπως η θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτήρια, υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης εντός της περιοχής παρέμβασης.
	3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα- ποδήλατο- δημόσια συγκοινωνία- κοινόχρηστα οχήματα	Οι χώροι πρασίνου είναι απαραίτητοι για μια αστική περιοχή. Περισσότεροι και άρτια συνδεδεμένοι χώροι πρασίνου σημαίνει καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες και κατ' επέκταση καλύτερη ποιότητα ζωής. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασύνδεση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου και ιδιαίτερα της περιοχής στο θέατρο Βράχων με τα κέντρα της Δάφνης και του Υμηττού.
	4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία - Αποφυγή διαμπερών ροών κυκλοφορίας μέσα από γειτονιές κατοικίας	Η νέα στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου θα πρέπει να συνοδεύεται από τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ώστε να αποφεύγεται η συστηματική διαμπερή κυκλοφορία μέσα από τις γειτονιές κατοικίας.
	5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου	Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, αποτελεί βασική προτεραιότητα των ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση ευανάγνωστων και ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
Κοινωνικές	6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση	Ο στόχος αυτός θέτει ως βασική προτεραιότητα τη 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. πλατιά πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από τον χώρο διέλευσης πεζών κ.ά.).
	7. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	Μια βιώσιμη πόλη κρίνεται απαραίτητο να έχει σημαντικά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης. Η προώθηση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας και των συλλογικών μέσων μεταφοράς αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση για την

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
		αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, που εμφανίζονται στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού. Η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και διαδικασιών ευαισθητοποίησης των κατοίκων λειτουργούν υποστηρικτικά ως προς τον στόχο αυτόν.
	8. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική, πλατφόρμες car-sharing και συγκοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), οφείλεται να αναζητηθούν προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η βιωσιμότητα και η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος του Δήμου. Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κλπ.) 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.
	9. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία, που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις στον χώρο επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού για όλους τους χρήστες του δικτύου.
	10. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας είναι μία από τις βασικές επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.
Οικονομικές	11. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής παρέμβασης.
	12. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας	Μέσω της χρήσης ποδηλάτου ή μέσω του περπατήματος αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης περιηγείται περισσότερο εντός των αστικών κέντρων του Δήμου. Αυτό διευκολύνει την προσέλκυση πελατών από τα εμπορικά καταστήματα του Δήμου. Η επισκεψιμότητα σε αυτά αυξάνεται, όπως πιθανότατα και ο συνολικός τζίρος της εμπορικής ζώνης του Δήμου Δάφνης-Υμηττού.
	13. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας	Η εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου, π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση, διαχείριση τροφοδοσίας, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στον Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

Το ΣΒΑΚ επιχειρεί μέσα από συγκεκριμένες προτεραιότητες, στόχους, μέτρα, πολιτικές και έργα να καταστεί τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού ως έναν χώρο πρότυπο στον Κεντρικό Τομέα των Αθηνών, που θα αποδίδει μεγάλη σημασία στη βιώσιμη ανάπτυξη. Επομένως μέσα από την εκπόνηση του παρόντος σχεδίου, ο Δήμος θα αποκτήσει ένα περιβαλλοντικά, κοινωνικά αλλά και οικονομικά βιώσιμο σύστημα μεταφορών. Συγκεκριμένα, η υλοποίηση των έργων προτεραιότητας του ΣΒΑΚ θα μετατρέψει τη Δάφνη και τον Υμηττό σε περιοχές που θα δίνουν έμφαση σε μέσα και τρόπους μετακίνησης φιλικούς προς το περιβάλλον, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο την κατανάλωση ενέργειας, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση.

4.4 «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ έπεται από τον προσδιορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων προϋποθέτει τη διαμόρφωση των στόχων. Οι στόχοι αυτοί εμφανίζουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις.

Στη μεθοδολογία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) κατά τις οδηγίες του ELTIS και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, **προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων, έπεται από τον προσδιορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή παρέμβασης.**

Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» αποτελεί μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART», το οποίο συνιστά τον αγγλικό όρο για τη λέξη. Ως ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: **S**pecific, **M**easurable, **A**chievable, **R**elevant και **T**ime-bound.

Δηλαδή, ένας στόχος, που θέτει το ΣΒΑΚ, θεωρείται «έξυπνος» όταν:

1. **Είναι συγκεκριμένος (specific).** Ο στόχος πρέπει να είναι με ακρίβεια προσδιορισμένος και εύκολα κατανοήσιμος και αντιληπτός από όλους τους κοινωνικούς, τεχνικούς, πολιτικούς και διοικητικούς παράγοντες, που συμμετέχουν στη διαμόρφωση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ.
2. **Είναι μετρήσιμος (measurable).** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επιτεύχθηκε ή όχι.
3. **Είναι εφικτός (achievable).** Δεν πρέπει να τίθενται στόχοι, που υπερβαίνουν τις οικονομικές δυνατότητες και τους θεσμικούς περιορισμούς, και καθορίζουν τα όρια δράσης των συντελεστών του ΣΒΑΚ.
4. **Είναι σχετικός (relevant).** Ο στόχος πρέπει ξεκάθαρα να υλοποιεί τις προτεραιότητες, που έχουν τεθεί και διαμορφώνουν το κοινό όραμα για τον Δήμο.
5. **Έχει χρονικά όρια (time-bound).** Δεν μπορεί να επιδιώκεται η επίτευξη του στόχου σε ένα αόριστο χρονικό διάστημα ή να μετατίθεται στο μακρινό μέλλον, διότι τότε χάνει τη δεσμευτικότητά του.

Παρακάτω δίνονται **ανά θεματική προτεραιότητα οι διακριτοί και συγκεκριμένοι στόχοι** σε ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15+ετίας που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης-Υμηττού.

Επισημαίνεται ότι **τα ποσοστά, που παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα, είναι ενδεικτικά** και εναρμονίζονται με τη διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές, που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις. Τα ποσοστά αυτά οριστικοποιούνται λαμβάνοντας υπόψη τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, τις απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία από την έρευνα ερωτηματολογίων και τους δείκτες από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Απαιτείται επομένως η καταγραφή της αφετηρίας (“baseline”) της εικόνας του Δήμου τόσο από την ομάδα μελέτης, όσο και από την ομάδα εργασίας του Δήμου για την τροφοδότηση με στοιχεία που θα μπορούν να μετρηθούν και να αξιολογηθούν στους δείκτες.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 4-2: «Εξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 80% του δημοσίου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 100% του δημοσίου/δημοτικού στόλου
1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων	< 65% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 50% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 45% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο
Προτεραιότητα 2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος			
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Δάφνης-Υμηττού όπου καταγράφονται >55dB κατά την ημέρα και >50 dB τη νύχτα	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 6 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
Προτεραιότητα 3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα - ποδήλατο - δημόσια συγκοινωνία - κοινόχρηστα οχήματα			
3.1 Αύξηση πράσινων διαδρομών, που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Αύξηση κατά 200% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Αύξηση κατά 300% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης
3.2 Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 60-80% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου
Προτεραιότητα 4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία			
4.1 Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	Μείωση κατά 20% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	Μείωση κατά 40% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	Μείωση κατά 60% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής
Προτεραιότητα 5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημοσίου χώρου			
5.1 Αύξηση των πεζοδρομημένων οδών, τόσο στα κέντρα της Δάφνης και του Υμηττού, όσο και στις γειτονιές κατοικίας	Αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
5.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία	Θεσμοθέτηση (& Διαμόρφωση) οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Αύξηση κατά 100% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h	Αύξηση κατά 300% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h
5.3 Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων.	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους.
Προτεραιότητα 6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση			
6.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.ά.)	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 40% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 70% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 90% των οδών του Δήμου
6.2 Βελτίωση της βαδισιμότητας	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 5%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 20%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 35%
6.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από σταθμούς Μετρό): > 85 % Μέση συχνότητα: 25'	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από σταθμούς Μετρό): > 90 % Μέση συχνότητα: 20'	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από σταθμούς Μετρό): 95 % Μέση συχνότητα: 15'
6.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 4 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 8 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 12 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)
Προτεραιότητα 7. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου			
7.1 Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	> 10 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 18 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 25 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο
7.2 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 5% Κατάργηση των παράνομων θέσεων στάθμευσης κατά 40%	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 10% Κατάργηση των παράνομων θέσεων στάθμευσης κατά 70%	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 15% Κατάργηση των παράνομων θέσεων στάθμευσης κατά 100%

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Προτεραιότητα 8. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα			
8.1 Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing	Car-sharing στο 5% (% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία)	Car-sharing στο 10% (% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία)	Car-sharing στο 20% (% των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία)
8.2 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πilotική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία
Προτεραιότητα 9. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας			
9.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 20%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 40%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 70%
9.2 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Μέσο επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	Υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου	Πολύ υψηλό επίπεδο αντιληπτής ασφάλειας , δηλαδή 80%-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί ασφαλή την ενεργή μετακίνηση εντός Δήμου
Προτεραιότητα 10. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων			
10.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Αύξηση κατά 50% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Αύξηση κατά 100% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα	Αύξηση κατά 150% των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα
Προτεραιότητα 11. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών			
11.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 30% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 20% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 10% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων
11.2 Μείωση του κόστους μετακίνησης για τους ιδιώτες μετακινούμενους	Μείωση κατά 5% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 10% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων	Μείωση κατά 20% του καθημερινού κόστους μετακίνησης των κατοίκων
11.3 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Πilotική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή
11.5 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Προτεραιότητα 12. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας			
12.1 Αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των επιχειρηματιών του Δήμου Δάφνης-Υμηττού	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου
12.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πilotική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία
Προτεραιότητα 13. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας			
13.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 5%	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 10%	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 20%

Οι στόχοι που παρουσιάστηκαν και τα ποσοστά επίτευξης που αναλύονται στις στήλες του παραπάνω πίνακα είναι πολύ σημαντικά στοιχεία για την **ανάπτυξη** του ΣΒΑΚ Δήμου Δάφνης-Υμηττού, καθώς, μετά την ευρεία αποδοχή τους σε θεσμικό και κοινωνικό επίπεδο, αναμένεται να αποτελέσουν και τα **εργαλεία επιλογής μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ**, καθώς και τους **δείκτες παρακολούθησης και εφαρμογής** του.

5. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

Η αξιολόγηση των μέτρων βιώσιμης κινητικότητας είναι δυνατόν να πραγματοποιηθεί με ανάλυση κόστους - οφέλους (cost - benefit analysis ή CBA), η οποία από μαθηματική άποψη αποτελεί μια εύκολα κατανοητή μέθοδο. Ωστόσο, η εκτίμηση των μελλοντικών οφελών σε χρηματικές αξίες δεν αποτελεί μια εύκολη υπόθεση. Ειδικότερα απαιτείται η ύπαρξη προβλέψεων σχετικά με την κινητικότητα του μέλλοντος. Τις περισσότερες φορές διενεργείται ξεχωριστή οικονομοτεχνική μελέτη ώστε να εκτιμηθούν αυτές οι μελλοντικές μεταβολές. Η χρήση κυκλοφοριακών προσομοιώσεων ενδείκνυται για την εκτίμηση των μελλοντικών εξελίξεων στους κυκλοφοριακούς φόρτους. Για τον λόγο αυτό, οι οδηγίες ΣΒΑΚ προτείνουν την αξιοποίηση εναλλακτικών εργαλείων αξιολόγησης όπως η Πολυκριτηριακή Ανάλυση (Multi-Criteria Analysis ή MCA) που επιτρέπουν τη χρήση όχι μόνο ποσοτικών αλλά και ποιοτικών εκτιμήσεων.

Για την αξιολόγηση των μέτρων του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού, όπως αυτά παρουσιάστηκαν στο προηγούμενα κεφάλαια, αξιοποιήθηκε η Πολυκριτηριακή Ανάλυση. Το κόστος των μέτρων ήταν ο μοναδικός ποσοτικός παράγοντας που λήφθηκε υπόψη στην ανάλυση αυτή. Τα οφέλη εκτιμήθηκαν ποιοτικά συνυπολογίζοντας διάφορα κριτήρια που σχετίζονται με το όραμα και τους στόχους που θέτει η βιώσιμη κινητικότητα. Αυτά είναι: ατμοσφαιρική ρύπανση, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, επίπεδα θορύβου, ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, κόστος καθημερινών μετακινήσεων, κυκλοφοριακή συμφόρηση, τοπική οικονομία, υγεία βάση φυσικής κατάστασης, επίπεδο οδικής ασφάλειας, επίπεδο ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, κλπ.), βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας, προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών. Ο συνολικός αριθμός τους είναι 13 και προέρχονται από τους τρεις κύκλους της βιωσιμότητας, δηλαδή: περιβάλλον, οικονομία και κοινωνία.

5.1 Παρουσίαση μέτρων

Στα προηγούμενα κεφάλαια, τα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας παρουσιάστηκαν με τη μορφή σεναρίων. Για την εκπόνηση της αξιολόγησης, είναι αναγκαίο τα διάφορα σενάρια να μεταφραστούν σε λίστες μέτρων. Για κάθε μέτρο, οφείλεται να γίνουν οι αναγκαίες επιμετρήσεις προκειμένου να υπολογιστεί το κόστος τους σε επόμενο βήμα. Η παρουσίαση των μέτρων πραγματοποιείται στον επόμενο Πίνακα (Πίνακας 5-1). Πρόκειται για μια συνοπτική παρουσίαση, η οποία υποδεικνύει την αλλαγή (ποσοτικά ή ποιοτικά) που προβλέπεται ανά σενάριο. Ο πίνακας δύναται να χρησιμοποιηθεί και για σύγκριση του Ήπιου Σεναρίου (Do Something) με το Ριζοσπαστικό Σενάριο (Do Everything).

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 5-1: Συνοπτικός πίνακας μέτρων βιώσιμης κινητικότητας

Τελικά Μέτρα	Ήπιο Σενάριο (Do Something)	Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)
Κυκλοφοριακή Οργάνωση		
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων	Πλάτος πεζοδρομίων 1,50μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει αστικός εξοπλισμός)	Πλάτος πεζοδρομίων 1,50μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει αστικός εξοπλισμός)
Μείωση ορίων ταχύτητας στο ιεραρχημένο δίκτυο στα 40 km/h και μετέπειτα στα 30 km/h με εγκατάσταση επιπρόσθετης σήμανσης	Μείωση ορίου ταχύτητας από τα στα 40 km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον και 30 km/h στις συλλεκτήριες και τοπικές οδούς	Μείωση ορίου ταχύτητας από τα στα 30 km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον και 30 km/h στις συλλεκτήριες και τοπικές οδούς
Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων (Low Emission Zones - LEZ)	Καμία παρέμβαση	Γύρω από τον Σταθμό του Μετρό "ΔΑΦΝΗ"
Απαγόρευση διέλευσης (βαρέων) οχημάτων	Στο τοπικό δίκτυο	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	Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις	Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις
Car sharing: "κοινόχρηστα αυτοκίνητα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" Bike sharing: "κοινόχρηστα ποδήλατα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα"	Καμία παρέμβαση	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης. Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης.
Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου	Νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	Νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
Δημιουργία Superblocks	Σε περιοχές όπως η Πλατεία Υμητού, Άλσος Άγιοι Απόστολοι Πέτρου & Παύλου, Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής	Σε περιοχές όπως η Πλατεία Υμητού, Άλσος Άγιοι Απόστολοι Πέτρου & Παύλου, Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης οδών	Καμία παρέμβαση	Σε 3 επιλεγμένα οδικά τμήματα
Σηματοδότηση		
Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας	Λ. Παπαναστασίου, Λ. Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΦΑ), Λ. Βουλαγμένης	Λ. Παπαναστασίου, Λ. Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΦΑ), Λ. Βουλαγμένης
Εφαρμογή ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών	Σε όλα τα φανάρια	Σε όλα τα φανάρια
Έξυπνες διαβάσεις	Καμία παρέμβαση	3D απεικονίσεις
Οδική Ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)		
Ανασχεδιασμός επιλεγμένων διασταυρώσεων	Ανασχεδιασμός 6 επιλεγμένων διασταυρώσεων	Ανασχεδιασμός 6 επιλεγμένων διασταυρώσεων
Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια με σημειακές παρεμβάσεις όπως διαπλάτυνση πεζοδρομίων για καλύτερη ορατότητα, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.	Βελτίωση του 100% των διασταυρώσεων	Βελτίωση του 100% των διασταυρώσεων
Διαχείριση Στάθμευσης		
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Σε επιλεγμένες περιοχές του Δήμου	Σε όλο τον Δήμο

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Τελικά Μέτρα	Ήπιο Σενάριο (Do Something)	Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης	Σε 2 επιλεγμένα οικόπεδα	Σε 2 επιλεγμένα οικόπεδα
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης	Σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου	Σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου
Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση -κι όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων	Σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου	Σε επιλεγμένα σημεία του Δήμου
Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση	Χωροθέτηση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση	Χωροθέτηση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση
Χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Εγκατάσταση 2 σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Εγκατάσταση 2 σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Χωροθέτηση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση	Χωροθέτηση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητικότητας	Χωροθέτηση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση	Χωροθέτηση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση
Χωροθέτηση αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση	Σε όλες τις περιοχές μικτών χρήσεων γης	Σε όλες τις περιοχές μικτών χρήσεων γης
Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους και περιοχές μικτών χρήσεων γης	Σε όλες τις περιοχές μικτών χρήσεων γης	Σε όλες τις περιοχές μικτών χρήσεων γης
Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων	Σε όλη την έκταση του Δήμου	Σε όλη την έκταση του Δήμου
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς		
Δημοτική Συγκοινωνία		
Δημιουργία γραμμής Δημοτικής Συγκοινωνίας	Καμία παρέμβαση	Δημοτική Συγκοινωνία που θα συνδέει το Μετρό "ΔΑΦΝΗ" με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
Λειτουργία Δημοτικών Γραμμών	Καμία παρέμβαση	Ευέλικτο ωράριο
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ		
Ανανέωση του στόλου των λεωφορείων ΟΑΣΑ με οχήματα «καθαρής ενέργειας». Ύπαρξη κατάλληλου χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων.	Ανανέωση του 100% του στόλου	Ανανέωση του 100% του στόλου
Δημιουργία νέων γραμμών ΟΑΣΑ για την κάλυψη των μελλοντικών αλλαγών στις μετακινήσεις	Νέες γραμμές	Νέες γραμμές
Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ	Στο 70% των στάσεων	Όλων των στάσεων
Εφαρμογή τηλεματικής σε στάσεις του ΟΑΣΑ	Στο 100% των στάσεων ΟΑΣΑ	Στο 100% των στάσεων ΟΑΣΑ
Βελτίωση υπηρεσιών Λεωφορειακών Γραμμών ΟΑΣΑ	Αύξηση Συχνότητας/ Πύκνωση Δρομολογίων, Επέκταση ωραρίου	Αύξηση Συχνότητας/ Πύκνωση Δρομολογίων, Επέκταση ωραρίου
Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για χρήση όλων των ΜΜΜ	Πλήρης εφαρμογή συστήματος	Πλήρης εφαρμογή συστήματος

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Τελικά Μέτρα	Ήπιο Σενάριο (Do Something)	Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)
Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	Σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία ΟΑΣΑ, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ	Σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία ΟΑΣΑ, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ
Παρεμβάσεις στην παρόδια στάθμευση	Μετατροπή των θέσεων στάθμευσης σε λωρίδες κυκλοφορίας λεωφορείων ή ποδηλάτων	Μετατροπή των θέσεων στάθμευσης σε λωρίδες κυκλοφορίας λεωφορείων ή ποδηλάτων
On-demand δρομολόγια	Καμία παρέμβαση	Ευέλικτα δρομολόγια και ωράρια
Έξυπνες εφαρμογές ενημέρωσης μετακίνησης	Καμία παρέμβαση	Πλήρης εφαρμογή έξυπνων εφαρμογών ενημέρωσης
Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ)		
Βελτίωση συχνοτήτων δρομολογίων Μετρό	Συχνότητα: 5-6 λεπτά σε ώρες αιχμής	Συχνότητα: 5-6 λεπτά σε ώρες αιχμής
Διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας Μετρό	Μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες	Μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου	Χρήση του ποδηλάτου ως συμπληρωματικό μέσο	Χρήση του ποδηλάτου ως συμπληρωματικό μέσο
Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργίας κλάδου Μετρό	Καμία παρέμβαση	Έρευνα 2 νέων κλάδων του Μετρό
Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών		
Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών	Στα προτεινόμενα οδικά τμήματα	Όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου
Υλοποίηση πράσινης διαδρομής	Στα προτεινόμενα οδικά τμήματα	Στα προτεινόμενα οδικά τμήματα
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Στα προτεινόμενα οδικά τμήματα της α' φάσης προτεραιότητας	Στα προτεινόμενα οδικά τμήματα της α' φάσης προτεραιότητας
Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250 m περίξ των σχολικών συγκροτημάτων	Σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα	Σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα
Λειτουργία του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) σε κεντρικά σημεία του Δήμου	Καμία παρέμβαση	Σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.
Χώροι πρασίνου		
Δημιουργία νέων Πλατειών	Έργα ανάπλασης	Έργα ανάπλασης
Δημιουργία πάρκων τσέπης	Έργα ανάπλασης	Έργα ανάπλασης
Δημιουργία αστικών κερκίδων	Έργα ανάπλασης	Έργα ανάπλασης
Αύξηση αστικού πρασίνου	Δεντροφυτεύσεις στο αστικό δίκτυο	Δεντροφυτεύσεις στο αστικό δίκτυο
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Αναδιαμόρφωση του παλαιού εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής	Αναδιαμόρφωση του παλαιού εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής
Εμπορικές μεταφορές		
Θέσπιση και εφαρμογή αυστηρού ωραρίου φορτοεκφορτώσεων	Εφαρμογή νέου ωραρίου	Εφαρμογή νέου ωραρίου

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Τελικά Μέτρα	Ήπιο Σενάριο (Do Something)	Ριζοσπαστικό σενάριο (Do Everything)
Διαμόρφωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων	Ένα (1) κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Ένα (1) κέντρο διανομής εμπορευμάτων
Κατανάλωση ενέργειας		
Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ	Εκπόνηση ΣΦΗΟ	Εκπόνηση ΣΦΗΟ
Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον	Αντικατάσταση 100% του στόλου	Αντικατάσταση 100% του στόλου
Προώθηση & δράσεις βιώσιμης κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα		
Προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας στα σχολεία	Εκστρατεία προώθησης	Εκστρατεία προώθησης
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	Εκστρατεία ενημέρωσης	Εκστρατεία ενημέρωσης
Εκστρατεία ενημέρωσης/ευαισθητοποίησης για eco-driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς	Εκστρατεία ενημέρωσης	Εκστρατεία ενημέρωσης
Εκστρατεία προώθησης βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών	Εκστρατεία προώθησης	Εκστρατεία προώθησης
Εκπόνηση μετρήσεων αστικού θορύβου	Μετρήσεις αστικού θορύβου	Μετρήσεις αστικού θορύβου
Συμμετοχή στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας	Ενημέρωση	Ενημέρωση

5.2 Ποιοτική εκτίμηση επιπτώσεων των μέτρων

Στη συνέχεια, προς αξιολόγηση τέθηκαν 19 από τα συνολικά 61 μέτρα ΣΒΑΚ. Πρόκειται για μέτρα τα οποία είτε έχουν υψηλό κόστος είτε οι επιπτώσεις τους στην κινητικότητα εντός του Δήμου αναμένονται να είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Τα επιλεγμένα μέτρα παρουσιάζονται για πρώτη φορά στον επόμενο Πίνακα (Πίνακας 5-2).

Για τα επιλεγμένα μέτρα, εκτιμήθηκαν ποιοτικά οι επιπτώσεις των μέτρων στο περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο. Στην ανάλυση αυτή λήφθηκαν υπόψη τόσο άμεσες όσο και έμμεσες επιπτώσεις από την εφαρμογή του κάθε μέτρου.

Πίνακας 5-2: Ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων ανά επιλεγμένο μέσο

Επιλεγόμενα μέτρα προς αξιολόγηση	Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Οικονομικά Κριτήρια	Κοινωνικά Κριτήρια
Ζώνες Χαμηλών Εκπομπών Ρύπων (Low Emission Zones - LEZ)	Η θέσπιση μια τέτοιας περιοχής θα συμβάλει σημαντικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου.	Σημαντική συνεισφορά στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας του Δήμου θα έχει η εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου. Οι επισκέπτες της πόλης θα έχουν την ευκαιρία να περιηγηθούν με ασφάλεια και άνεση στον Σταθμό του Μετρό.	Το επίπεδο της ενεργής μετακίνησης πρόκειται να αυξηθεί ως συνέπεια της εφαρμογής αυτού του μέτρου. Τόσο η οδική ασφάλεια όσο και η προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών θα βελτιωθεί σημαντικά κοντά στον Σταθμό του Μετρό.
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	Μέσα από την υλοποίηση του μέτρου, η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος θα βελτιωθεί συνολικά. Παράλληλα, η ήπια κυκλοφορία σημαίνει χαμηλότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και επίπεδα αστικού θορύβου.	Το ποδήλατο ή το περπάτημα αποτελούν πιο ελκυστικά μέσα μετακίνησης σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας σε σύγκριση με το αυτοκίνητο. Η χρήση αυτών των δύο μέσων για μετακινήσεις εντός του Δήμου συμβάλει στη μείωση του καθημερινού κόστους μετακίνησης.	Με την υλοποίηση αυτού του μέτρου η οδική ασφάλεια, το επίπεδο ενεργής μετακίνησης και η προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών θα βελτιωθούν συνολικά στον Δήμο.
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και παράλληλη δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων στάθμευσης με στόχο την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης	Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων θα αλλάξει προς το καλύτερο τη φυσιογνωμία των αστικών οδών του Δήμου.	Σημαντικές επιπτώσεις θα υπάρξουν στην τοπική εμπορική αγορά από τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί καθώς η οδική ασφάλεια και η προσβασιμότητα των πεζών θα βελτιωθεί συνολικά.
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης οδών	Η υπογειοποίηση της Ηλιουπόλεως, Λ. Εθν. Αντιστάσεως και της Λ. Βουλιαγμένης θα συνοδεύεται με έργα ανάπλασης στην επιφάνεια, τα οποία θα αναβαθμίσουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Παράλληλα θα καταγραφεί μείωση του	Η υπογειοποίηση των οδών θα αμβλύνει προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που σχετίζονται με την ύπαρξη ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων κατά μήκος τους.	Μετά την υπογειοποίηση της Ηλιουπόλεως, Λ. Εθν. Αντιστάσεως και της Λ. Βουλιαγμένης, οι πεζοί και ποδηλάτες θα μπορούν να διασχίζουν τον άξονα με ασφάλεια. Η προσβασιμότητα θα βελτιωθεί συνολικά για τον Δήμο, καθώς η Ηλιουπόλεως, Λ. Εθν.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Επιλεγόμενα μέτρα προς αξιολόγηση	Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Οικονομικά Κριτήρια	Κοινωνικά Κριτήρια
	αστικού θορύβου στα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από την Ηλιουπόλεως, τη Λ. Εθν. Αντιστάσεως και τη Λ. Βουλιαγμένης.		Αντιστάσεως και η Λ. Βουλιαγμένης αποτελεί σήμερα στοιχείο αποκοπής αστικού ιστού.
Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας	Στο περιβαλλοντικό επίπεδο δεν αναμένονται σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις.	Στο οικονομικό επίπεδο δεν αναμένονται σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις.	Η τοποθέτηση νέων πεζοφάνων θα αυξήσουν σημαντικά το επίπεδο οδικής ασφάλειας και προσβασιμότητας των πεζών στις οδούς με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπως η Λ. Βουλιαγμένης.
Ανασχεδιασμός επιλεγμένων διασταυρώσεων	Με την υλοποίηση του μέτρου αυτού, θα πραγματοποιηθεί σημειακή βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος	Ο ανασχεδιασμός των κόμβων θα γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να επιλυθούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρουσιάζονται στους κόμβους αυτούς.	Με την υλοποίηση του μέτρου αυτού, θα υπάρξει σημειακή βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ο περιορισμός της στάθμευσης θα οδηγήσει στη μείωση του φόρτου μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εντός του Δήμου. Χαμηλότεροι κυκλοφοριακοί φόρτοι σημαίνει καλύτερη ποιότητα αέρα και λιγότερη ηχορύπανση.	Η εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος θα αυξήσει το κόστος μετακίνησης με αυτοκίνητο των επισκεπτών του Δήμου. Το γεγονός αυτό θα οδηγήσει στη μείωση της χρήσης αυτοκινήτου για επίσκεψη στον Δήμο. Με τη μείωση του όγκου των έλξεων, πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα που παρατηρούνται εντός του Δήμου σήμερα θα επιλυθούν.	Ο περιορισμός της στάθμευσης θα οδηγήσει στη βελτίωση της προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών. Ο όγκος των ενεργών μετακινήσεων θα αυξηθεί συνολικά στον Δήμο.
Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Πρόκειται για μέτρο, το οποίο μπορεί να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος καθώς θα απελευθερωθούν μεγάλες επιφάνειες δημόσιου χώρου.	Θετικές θα είναι οι επιπτώσεις στην τοπική οικονομία, ωστόσο είναι άγνωστο αν το μέτρο αυτό θα οδηγήσει σε υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους και άρα σε προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός του Δήμου	Με την υλοποίηση αυτού μέτρου, η προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών θα βελτιωθεί.
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Η χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων από τους κατοίκους του Δήμου θα αμβλύνει προβλήματα	Το καθημερινό κόστος μετακίνησης θα μειωθεί συνολικά στον Δήμο, καθώς το κόστος πλήρους φόρτισης	Στο κοινωνικό επίπεδο δεν αναμένονται σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις.

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Επιλεγόμενα μέτρα προς αξιολόγηση	Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Οικονομικά Κριτήρια	Κοινωνικά Κριτήρια
	ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης. Ο Δήμος οφείλει να υποστηρίξει την προσπάθεια αυτή με εγκατάσταση σημείων φόρτισης	("γεμίσματος") ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου είναι πολύ χαμηλότερο σε σχέση με το κόστος ενός βενζινοκίνητου.	
Πύκνωση συχνότητας διέλευσης των Λεωφορειακών Γραμμών ΟΑΣΑ	Βελτίωση των υπηρεσιών του ΟΑΣΑ σημαίνει αυτόματα λιγότερα ταξίδια με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Αυτό οδηγεί στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση του αστικού θορύβου.	Αποδοτικές υπηρεσίες του ΟΑΣΑ σημαίνει επίσης χαμηλότερος κόστος καθημερινής μετακίνησης και λιγότερα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός Δήμου.	Η πύκνωση των δρομολογίων θα οδηγήσει στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης. Επίσης η προσβασιμότητα ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων, όπως: ηλικιωμένοι, παιδιά κλπ. θα βελτιωθεί.
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου στις στάσεις του ΟΑΣΑ, Μετρό όπως parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων κλπ.	Οι πολυτροπικές μετακινήσεις συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση του αστικού θορύβου.	Η ανάπτυξη υποδομών για την ενίσχυση πολυτροπικών μετακινήσεων θα αυξήσει σημαντικά την ελκυστικότητα των ΜΜΜ έναντι του αυτοκινήτου. Το γεγονός αυτό θα οδηγήσει στη μείωση των ροών μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από τις περιοχές κατοικία προς τους σταθμούς ΜΣΤ και τις στάσεις του ΟΑΣΑ.	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί σημαντικά εντός του Δήμου, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των μετακινήσεων από/προς του σταθμούς ΜΣΤ και τις στάσεις του ΟΑΣΑ θα πραγματοποιείται με το ποδήλατο.
Δημιουργία νέου κλάδου Μετρό προς την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Η δημιουργία νέου κλάδου Μετρό θα συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση του αστικού θορύβου, καθώς οι κάτοικοι/ επισκέπτες θα χρησιμοποιούν λιγότερο το ιδιωτικό αυτοκίνητο.	Δημιουργία νέου κλάδου Μετρό σημαίνει λιγότερα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.	Με την υλοποίηση της γραμμής αυτής, θα οδηγήσει στη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης
Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών	Η δημιουργία δικτύου πράσινου θα αλλάξει προς το καλύτερο τη φυσιογνωμία των αστικών οδών και της πόλης γενικότερα.	Έμμεσες επιπτώσεις θα υπάρξουν στην τοπική οικονομία από τη δημιουργία πράσινων διαδρομών.	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί καθώς η οδική ασφάλεια και η προσβασιμότητα των ευάλωτων χρηστών θα βελτιωθεί συνολικά. Θετικές επιπτώσεις αναμένονται και στην υγεία των κατοίκων, καθώς το δίκτυο δύναται για την καθημερινή άσκηση των κατοίκων.
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών	Η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων θα συμβάλει στη βελτίωση	Έμμεσες επιπτώσεις θα υπάρξουν στην τοπική οικονομία από τη	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί καθώς η οδική ασφάλεια

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Επιλεγόμενα μέτρα προς αξιολόγηση	Περιβαλλοντικά Κριτήρια	Οικονομικά Κριτήρια	Κοινωνικά Κριτήρια
Διαδρομών	της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Η χρήση ποδηλάτου αντί αυτοκινήτου για καθημερινές μετακινήσεις εντός του Δήμου θα συμβάλει στη μείωση του αστικού θορύβου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα	δημιουργία ποδηλατοδρόμων. Το κόστος μετακίνησης με ποδήλατο είναι σαφώς χαμηλότερο σε σχέση με άλλα μέσα.	και η προσβασιμότητα των ποδηλατών θα βελτιωθεί συνολικά. Θετικές επιπτώσεις αναμένονται και στην υγεία των κατοίκων μέσα από τη βελτίωση της φυσικής τους κατάστασης.
Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250 μ. περίξ των σχολικών συγκροτημάτων	Η δημιουργία δρόμων ήπια κυκλοφορίας θα αλλάξει προς το καλύτερο τη φυσιογνωμία της πόλης.	Δεν αναμένονται οικονομικές επιπτώσεις από την υλοποίηση οδών ήπιας κυκλοφορίας περίξ των σχολικών συγκροτημάτων.	Το επίπεδο ενεργής μετακίνησης θα αυξηθεί καθώς η οδική ασφάλεια και η προσβασιμότητα των παιδιών/ γονέων θα βελτιωθεί συνολικά.
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Η δημιουργία ενός νέου χώρου πρασίνου και αναψυχής θα συμβάλλει θετικά στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.	Η ανάπλαση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. και η μεταφορά 9 Υπουργείων θα αμβλύνει το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης στον Δήμο.	Η αύξηση του αστικού πρασίνου στην πόλη καθιστά πιο ελκυστική τη μετακίνηση με ποδήλατο ή περπάτημα.
Αύξηση αστικού πρασίνου με νέες δεντροφυτεύσεις	Η αύξηση του πρασίνου θα αλλάξει προς το καλύτερο τη φυσιογνωμία των αστικών οδών και της πόλης γενικότερα.	Στο οικονομικό επίπεδο δεν αναμένονται σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις.	Η αύξηση του αστικού πρασίνου στην πόλη καθιστά πιο ελκυστική τη μετακίνηση με ποδήλατο ή περπάτημα εντός της πόλης
Διαμόρφωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων	Η διαμόρφωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων θα μειώσει τις κυκλοφοριακές ροές βαρέων οχημάτων προς το κέντρο του Δήμου και τις περιοχές κατοικίας. Αυτό το γεγονός θα οδηγήσει σε μείωση των επιπέδων του αστικού θορύβου.	Η υλοποίηση αυτού του μέτρου θα αυξήσει την αποδοτικότητα του συστήματος εμπορευματικών μεταφορών της πόλης. Οι επιπτώσεις στην τοπική οικονομία αναμένονται ιδιαίτερα θετικές	Στο κοινωνικό επίπεδο δεν αναμένονται σημαντικές θετικές ή αρνητικές επιπτώσεις.

5.3 Πολυκριτηριακή ανάλυση αξιολόγησης επιλεγμένων μέτρων

Όπως έχει αναφερθεί, για την αξιολόγηση των μέτρων εφαρμόστηκε η Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αξιολόγησης. Αξιοποιήθηκε μια κλίμακα από το 0 έως το 10 προκειμένου να περιγραφούν ποσοτικά (τώρα) οι επιδράσεις των μέτρων στην κινητικότητα του Δήμου.

Για όλα τα κριτήρια, πραγματοποιήθηκε βαθμολόγηση των θετικών ή αρνητικών επιπτώσεων. Για να πραγματοποιηθεί η διαδικασία αυτή με τον πιο αντικειμενικό τρόπο καταρτίστηκε ο Πίνακας 5-3, ο οποίος βοηθά τον βαθμολογητή να επιλέξει τη σωστή βαθμολογία. Ο βαθμός 5 υποδηλώνει ότι μέτρο δεν έχει καμία επίπτωση στο συγκεκριμένο κριτήριο, ενώ βαθμολογίες μικρότερες από 5 υποδηλώνουν ότι το μέτρο συμβάλει αρνητικά. Όταν ο βαθμός είναι μεγαλύτερος από 5 τότε οι επιπτώσεις αναμένονται θετικές.

Στις επόμενες σελίδες, παρουσιάζονται οι αναλυτικοί πίνακες αξιολόγησης μέτρων. Για τον υπολογισμό της τελικής βαθμολογίας χρησιμοποιήθηκαν διαφορετικά βάρη ανά κριτήριο. Σε πρώτη φάση, το κόστος κατασκευή-υλοποίησης του μέτρου αποτελεί το 25% της τελικής βαθμολογίας, ενώ το υπόλοιπο 75% μοιράζεται ισοβαρώς στα υπόλοιπα κριτήρια. Για την αξιολόγηση των μέτρων που προβλέπονται στο ριζοσπαστικό και όχι στο ήπιο σενάριο δημιουργήθηκε επιπρόσθετος πίνακας αξιολόγησης (βλ. Πίνακας 5-5).

Παρατηρείται ότι μέτρα που σχετίζονται με τη βελτίωση της προσβασιμότητας του πεζού-ποδηλάτη συγκεντρώνουν τις υψηλότερες βαθμολογίες. Τέτοια μέτρα είναι η μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε ήπιας κυκλοφορίας, η υλοποίηση του δικτύου ποδηλατοδρόμου και η διαμόρφωση υποδομής χρήσης ποδηλάτου στους σταθμούς των μέσων σταθερής τροχιάς. Ειδικότερα, το τελευταίο μέτρο θα αυξήσει τον αριθμό των πολυτροπικών μετακινήσεων (ποδήλατο + ΜΜΜ) εντός της Δάφνης - Υμηττού. Τα μέτρα υπέρ των ενεργών μετακινήσεων δεν έχουν ιδιαίτερα υψηλό κόστος σε σύγκριση με άλλα μέτρα, ενώ παράλληλα με την εφαρμογή τους αναμένονται θετικές επιπτώσεις στα περισσότερα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν. Οι σχεδιασμοί αυτοί ενθαρρύνουν τη χρήση των βιώσιμων μέσων μεταφοράς εντός της πόλης της Δάφνης - Υμηττού, ενώ θέτουν περιορισμούς στη χρήση του αυτοκινήτου με συνέπεια τη μείωση των διαμπερών ροών μηχανοκίνητης κυκλοφορίας.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 5-3: Κλίμακα βαθμολόγησης

	Κριτήριο	Κλίμακα 0-10		
		Βαθμός 10	Βαθμός 5	Βαθμός 0
Περιβαλλοντικά	Ατμοσφαιρική ρύπανση	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη βελτίωση της ποιότητας αέρα	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/ αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση/ αναβάθμιση της ποιότητας αέρα	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στην υποβάθμιση της ποιότητας αέρα
	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (κλιματική αλλαγή)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/ αύξηση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
	Επίπεδα θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των επιπέδων αστικού θορύβου	Καμία συμβολή του μέτρου στη μείωση/ αύξηση επιπέδων αστικού θορύβου	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων αστικού θορύβου
	Ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αναβάθμιση ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος	Καμία συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση/ αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος
Οικονομικά	Κόστος καθημερινών μετακινήσεων	Πολύ υψηλή μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/ μείωση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση του κόστους καθημερινών μετακινήσεων εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Πολύ υψηλή μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία αύξηση/μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ υψηλή αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός του Δήμου από την εφαρμογή του μέτρου
	Τοπική οικονομία	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.	Καμία συμβολή του μέτρου στην ενδυνάμωση/ αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αποδυνάμωση της τοπικής οικονομίας.
Κοινωνικά	Υγεία βάσει φυσικής κατάστασης μετακινούμενων	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/ μείωση των επιπέδων φυσικής κατάστασης	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση επιπέδων φυσικής κατάστασης των μετακινούμενων
	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Πολύ μεγάλη μείωση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/ αύξηση του αριθμού τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη αύξηση του αριθμού σοβαρών τροχαίων συμβάντων από την εφαρμογή του μέτρου
	Επίπεδο ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων ενεργής μετακίνησης	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/ μείωση των επιπέδων ενεργής μετακίνησης	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των επιπέδων ενεργής μετακίνησης
	Βαθμός εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Πολύ μεγάλη αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Καμία μείωση/ αύξηση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου	Πολύ μεγάλη μείωση του βαθμού εξυπηρέτησης της Δημόσιας Συγκοινωνίας από την εφαρμογή του μέτρου
	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, κλπ.)	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στην αύξηση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Καμία συμβολή του μέτρου στην αύξηση/ μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών	Πολύ υψηλή συμβολή του μέτρου στη μείωση των επιπέδων προσβασιμότητας των ευάλωτων χρηστών

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 5-4: Παρουσίαση βαθμολογιών ανά επιλεγμένο μέτρο και υπολογισμός μέσου όρου (Ήπιο Σενάριο)

Επιλεγμένα μέτρα προς αξιολόγηση (Ήπιο Σενάριο)	Κόστος κατασκευής-υλοποίησης	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια					Τελική βαθμολογία
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Επίπεδο ενεργής μετακίνησης	Βαθμός εξυπηρέτησης ΔΣ	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών	
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	9	8	8	9	8	7	7	5	7	8	9	5	8	7,81
Διαπλάτυνση πεζοδρόμιων και παράλληλη δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων στάθμευσης με στόχο την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης	5	6	6	6	9	6	6	7	7	8	9	5	5	6,25
Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	6	7	5	5,19
Ανασχεδιασμός επιλεγμένων διασταυρώσεων	4	5	5	5	7	5	7	5	5	8	5	5	6	5,25
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	10	6	6	7	7	4	8	5	5	5	5	5	7	6,88
Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	5	5	5	5	5	4	3	9	5	5	5	5	7	5,19
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	10	7	7	7	5	8	5	6	5	5	5	5	5	6,88
Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης των Λεωφορειακών Γραμμών ΟΑΣΑ	9	7	7	7	6	7	7	6	5	5	5	8	7	7,06
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου στις στάσεις του ΟΑΣΑ, Μέτρο όπως parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων κλπ.	9	8	8	8	5	8	8	6	7	5	9	8	7	7,69
Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών	9	6	6	6	9	5	5	6	9	6	9	5	7	7,19
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	10	7	7	7	7	7	7	5	8	7	8	5	5	7,50
Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250 μ. πέριξ των σχολικών	9	8	8	9	8	7	7	5	7	8	9	5	7	7,75
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	7	5	5	5	9	5	2	5	7	6	9	5	7	6,13
Αύξηση αστικού πρασίνου με νέες δεντροφυτεύσεις	10	5	5	5	9	5	5	6	6	5	7	5	5	6,75
Διαμόρφωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων	9	7	7	8	5	8	8	10	5	5	5	5	5	7,13

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 5-5: Παρουσίαση βαθμολογιών ανά επιλεγμένο μέτρο και υπολογισμός μέσου όρου (Ριζοσπαστικό Σενάριο)

Επιλεγμένα μέτρα προς αξιολόγηση (Ριζοσπαστικό σενάριο)	Κόστος κατασκευής- υλοποίησης	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια					Τελική βαθμολογία
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Επίπεδο ενεργής μετακίνησης	Βαθμός εξυπηρέτησης ΔΣ	Προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών	
Ζώνες Ζαμηλών Εμπομπών Ρύπων (Low Emission Zones - LEZ)	8	6	6	7	6	5	8	6	6	7	7	5	6	6,69
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης οδών	3	4	4	8	10	5	8	5	5	7	7	5	8	5,50
Δημιουργία νέου κλάδου Μετρό προς την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	6	9	9	8	8	7	8	7	5	8	7	10	8	7,38

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Εστιάζοντας στις τελικές βαθμολογίες, είναι δυνατή η χρήση διαφορετικών σετ βαρών για τον υπολογισμό τους. Η επιλογή των βαρών είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς σχετίζονται και με τις προτεραιότητες που θέτονται από το εκάστοτε ΣΒΑΚ. Στη συγκεκριμένη ανάλυση προστέθηκαν τρία σετ βαρών, το πρώτο δίνει προτεραιότητα στο περιβάλλον, το δεύτερο στην οικονομία και το τρίτο στην κοινωνία. Οι τιμές των βαρών παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα (Πίνακας 5-6), ενώ το άθροισμα τους είναι ίσο με ένα. Όπως φαίνεται σε όλες τις περιπτώσεις, τα άμεσα χρηματικά έξοδα κατασκευής-υλοποίησης του μέτρου συμβάλουν κατά 25% στο τελικό αποτέλεσμα σε όλα τα σετ βαρών. Το υπόλοιπο 75% μοιράζεται ανισοβαρώς στις έμμεσες θετικές ή αρνητικές μελλοντικές επιπτώσεις ανάλογα και με τις προτεραιότητες.

Πίνακας 5-6: Παρουσίαση σετ βαρών

Επιλεγμένα μέτρα προς αξιολόγηση (Ριζοσπαστικό Σενάριο)	Κόστος κατασκευής-υλοποίησης	Περιβαλλοντικά Κριτήρια				Οικονομικά Κριτήρια			Κοινωνικά Κριτήρια				
		Ατμοσφαιρική ρύπανση	Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Επίπεδα θορύβου	Ποιότητα αστικού περιβάλλοντος	Κόστος μετακινήσεων	Κυκλοφοριακή συμφόρηση	Τοπική οικονομία	Υγεία	Επίπεδο οδικής ασφάλειας	Επίπεδο ενεργής μετακίνησης	Βαθμός εξυπηρέτησης ΔΣ	Προσβασιμότητα
Σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	0,25	0,13	0,13	0,13	0,13	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	0,25	0,03	0,03	0,03	0,03	0,16	0,16	0,16	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία	0,25	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10

Ο Πίνακας 5-7 παρουσιάζει τα τελικά αποτελέσματα με χρήση διαφορετικών σετ βαρών. Παρατηρείται ότι χρησιμοποιώντας το σετ βαρών που εστιάζει στα περιβαλλοντικά οφέλη, τα μέτρα όπως η μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους και αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250 μ. περίξ των σχολικών διαθέτουν τις μεγαλύτερες τελικές βαθμολογίες. Από την άλλη, αν κάποιος εστιάσει στα οφέλη στην τοπική οικονομία του Δήμου Δάφνης - Υμηττού τότε η δημιουργία κέντρων διανομής εμπορευμάτων αποτελεί το πιο αποδοτικό μέτρο ΣΒΑΚ. Βάζοντας την κοινωνία στο επίκεντρο τότε μέτρα όπως η μετατροπή των οδών σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους και η διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου στις στάσεις των ΜΜΜ συμβάλουν αποφασιστικά στη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης για όλους και στην κατάργηση των αποκλεισμών.

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 5-7: Παρουσίαση αποτελεσμάτων αξιολόγησης με διαφορετικά σε βαρών (Ήπιο Σενάριο)

Επιλεγμένα μέτρα προς αξιολόγηση	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	8,16	7,39	7,77
Διαπλάτυνση πεζοδρομίων και παράλληλη δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων στάθμευσης με στόχο την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης	6,3	6,12	6,29
Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας	5,09	5,09	5,31
Ανασχεδιασμός επιλεγμένων διασταυρώσεων	5,18	5,25	5,30
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	7,13	6,81	6,71
Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	5,07	5,22	5,24
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	7,15	7,07	6,59
Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης των Λεωφορειακών Γραμμών ΟΑΣΑ	7,19	7,16	6,92
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου στις στάσεις του ΟΑΣΑ, Μετρό όπως parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων κλπ.	7,69	7,72	7,67
Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών	7,25	6,7	7,37
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	7,65	7,37	7,47
Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250 μ. πέριξ των σχολικών	8,12	7,36	7,67
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	6,18	5,41	6,42
Αύξηση αστικού πρασίνου με νέες δεντροφυτεύσεις	6,89	6,62	6,72
Διαμόρφωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων	7,24	7,97	6,65

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 5-8: Παρουσίαση αποτελεσμάτων σύγκρισης σεναρίων

Επιλεγμένα μέτρα προς αξιολόγηση και σύγκριση σεναρίων	Σενάριο	Τελική βαθμολογία	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα το περιβάλλον	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα την οικονομία	Τελική βαθμολογία με χρήση σετ βαρών με προτεραιότητα την κοινωνία
Ζώνες Ζαμηλών Εμπομπών Ρύπων (Low Emission Zones - LEZ)	Ριζοσπαστικό	6,70	6,70	6,72	6,67
Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους	Ήπιο	7,77	8,16	7,39	7,77
Διαπλάτυνση πεζοδρόμιων και παράλληλη δημιουργία θεσμοθετημένων θέσεων στάθμευσης με στόχο την εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης	Ήπιο	6,23	6,30	6,12	6,29
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης οδών	Ριζοσπαστικό	5,49	5,58	5,37	5,51
Τοποθέτηση πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας	Ήπιο	5,16	5,09	5,09	5,31
Ανασχεδιασμός επιλεγμένων διασταυρώσεων	Ήπιο	5,25	5,19	5,25	5,30
Εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης	Ήπιο	6,89	7,16	6,81	6,71
Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού	Ήπιο	5,19	5,10	5,22	5,24
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Ήπιο	6,94	7,16	7,07	6,59
Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης των Λεωφορειακών Γραμμών ΟΑΣΑ	Ήπιο	7,10	7,21	7,16	6,92
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου στις στάσεις του ΟΑΣΑ, Μετρό όπως parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων κλπ.	Ήπιο	7,70	7,70	7,72	7,67
Δημιουργία νέου κλάδου Μετρό προς την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Ριζοσπαστικό	7,37	7,65	7,18	7,28
Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών	Ήπιο	7,11	7,27	6,7	7,37
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Ήπιο	7,50	7,65	7,37	7,47
Αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ήπιας κυκλοφορίας σε ακτίνα 250 μ. περίξ των σχολικών	Ήπιο	7,72	8,13	7,36	7,67
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Ήπιο	6,01	6,20	5,41	6,42
Αύξηση αστικού πρασίνου με νέες δεντροφυτεύσεις	Ήπιο	6,74	6,90	6,62	6,72
Διαμόρφωση κέντρων διανομής εμπορευμάτων	Ήπιο	7,29	7,25	7,97	6,65

6. 2^Η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Η διαβούλευση μεταξύ πολιτικής ηγεσίας, φορέων, πολιτών αλλά και τεχνικών συμβούλων αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ. Χωρίς την ώσμωση με τους πολίτες του Δήμου, το ΣΒΑΚ δεν θα κατορθώσει να διαφοροποιηθεί από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, ενώ παράλληλα δεν θα καταφέρει να εντάξει στο πλαίσιο των προτάσεων τις εμπειρίες και τα βιώματα των ανθρώπων στους οποίους απευθύνεται. **Επομένως η συμβολή της διαβούλευσης στο σχέδιο είναι εξαιρετικά μεγάλη.**

Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκε η 2^η Δημόσια Διαβούλευση.

Η 2^η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 15 Ιουνίου 2021, μέσω της ηλεκτρονικής πλατφόρμας epresence.gov.gr, έπειτα από πρόσκληση του Δημάρχου, με στόχο την ενημέρωση για τα προτεινόμενα Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

Στη συνάντηση ξεκίνησε με χαιρετισμό του Δημάρχου και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε παρουσίαση με τίτλο "Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού", όπου επισημάνθηκε ότι το ΣΒΑΚ είναι ένα εργαλείο που συμβάλλει στην άμβλυνση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, ενώ παρουσιάστηκαν τα μέτρα και τις στρατηγικές για τα εναλλακτικά σενάρια παρεμβάσεων που συνέταξε η ομάδα μελέτης του ΣΒΑΚ.

Ακολούθησε ανοιχτή συζήτηση με το κοινό, ήτοι με εκπροσώπους φορέων και πολίτες. Οι απόψεις που ακούστηκαν ήταν συνολικά θετικές ως προς την προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας. Κατατέθηκαν αρκετά προβλήματα αλλά και ερωτήσεις, προβληματισμοί ως προς τους τρόπους επίλυσης των ζητημάτων της πόλης αλλά και για τις διαδικασίες που θα ακολουθηθούν για την εφαρμογή του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Το σχετικό υλικό (Πρόσκληση, Κείμενο καταγραφής απόψεων συμμετεχόντων/ Πρακτικά διαδικασίας, Παρουσίαση 2^{ης} Διαβούλευσης) παρατίθεται στο Παράρτημα Ι του παρόντος Παραδοτέου.

Τέλος, υπενθυμίζεται ότι, στην ιστοσελίδα του Δήμου έχει αναπτυχθεί σύνδεσμος (link) προκειμένου οι πολίτες και οι φορείς του Δήμου να ενημερώνονται και να καταθέτουν τις απόψεις τους, ενώ παραμένουν ανοιχτά προς συμπλήρωση τα ερωτηματολόγια που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ:

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

Επίσης, στην ιστοσελίδα του Δήμου έχει αναπτυχθεί σύνδεσμος (link) όπου έχει αναρτηθεί η παρουσίαση της 2^{ης} Διαβούλευσης:

<https://www.dafni-ymittos.gov.gr/category/svak/>

7. ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

7.1 Γενικά

Με την ολοκλήρωση της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης και λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που προέκυψαν, **επιλέγεται το Τελικό Σενάριο**, ήτοι τα τελικά μέτρα παρεμβάσεων που προτείνονται να υλοποιηθούν στον Δήμο στο πλαίσιο του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δάφνης - Υμηττού.

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

Σε προηγούμενο (Κεφ. 3) μελετήθηκαν εναλλακτικά σενάρια για όλους τους τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

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

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν προταθεί και περιγράφονται στο προηγούμενο κεφάλαιο του παρόντος. Προσδιορίζονται και σχεδιάζονται εναλλακτικά Σενάρια μέτρων, για την υλοποίηση των στόχων του αρχικού σχεδίου, με έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων. Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου.

Μέσω της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, επιλέχθηκαν τα βέλτιστα όλων των σεναρίων, εμπλουτίστηκαν με νέες προτάσεις και έτσι διαμορφώθηκε το Τελικό Σενάριο και καθορίστηκαν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το Τελικό Σενάριο συνοδεύεται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και περιλαμβάνει αναλυτική παρουσίαση όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Μετά το πέρας της Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, διαμόρφωσε το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, με βάση την οριστική διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων και του Τελικού Σεναρίου.

Στη συνέχεια περιγράφεται το Τελικό Σενάριο με εξειδίκευση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο πλαίσιο οριστικοποίησης του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

7.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης

7.2.1 Εισαγωγή

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 Νέο 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.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα μέτρα και οι τάσεις εξέλιξης που αφορούν στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού και σχετίζονται με τα παραπάνω.

7.2.2 Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου

Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Δάφνης (ΦΕΚ 464Δ/06.07.1988 και ΦΕΚ 1221Δ/23.11.1994), καθώς και το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Υμηττού (ΦΕΚ 144Δ/20.03.1990 και ΦΕΚ 1061Δ/17.09.1996), περιγράφονται αναλυτικά στα αντίστοιχα κεφάλαια του Παραδοτέου του Α' Σταδίου.

Λαμβάνονται υπόψη σε κάθε φάση σχεδιασμού, προσαρμόζοντας ωστόσο, ανά περίπτωση στην πραγματική λειτουργία της πόλης κατόπιν των αλλαγών που έχουν προκύψει τα μετέπειτα χρόνια (π.χ. Αναθεώρηση του ΡΣΑ 2014, ιεράρχηση βάσει υφιστάμενης πραγματικής λειτουργίας του οδικού δικτύου, κ.α.)

7.2.3 Βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής

Σύμφωνα με τον καθορισμό του Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το **βασικό οδικό δίκτυο** του Ν. Αττικής και οι οποίοι ανήκουν στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού οι ακόλουθοι:

- Λ. Ηλιουπόλεως
- Λ. Βουλιαγμένης
- Ακροπόλεως
- Αναγεννήσεως, Κωνσταντινουπόλεως, Αθανασίου Διάκου, Βλαχερνών
- Παπαστράτου
- Κωνσταντινουπόλεως
- Ελευθερωτών
- Ηλιουπόλεως

7.2.4 Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Ν. 4277/2014)

Οι κατευθύνσεις για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού σε σχέση με την υπόλοιπη Περιφέρεια της Αττικής καθορίζονται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σύμφωνα με το "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες Διατάξεις" (Ν. 4277/2014, Φ.Ε.Κ. 156Α/01.08.2014).

Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει στόχους, κατευθύνσεις, προτεραιότητες και μέτρα για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία για τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού εξειδικεύονται ως εξής:

- Ως προς τη χωροταξική οργάνωση, ο Δήμος ανήκει στη Χωρική Υποενότητα Κεντρικής Αθήνας, όπου:
 1. Το Μητροπολιτικό κέντρο Αθήνας αποτελεί το επιτελικό κέντρο της Μητροπολιτικής Περιοχής και της χώρας, με πολλαπλότητα λειτουργιών και παρουσία επιτελικών δραστηριοτήτων, κυρίως με δραστηριότητες επιτελικής διοίκησης, χρηματοπιστωτικές, γραφείων και εδρών επιχειρήσεων, εμπορίου, τουρισμού, εκπαίδευσης και πολιτισμού.
 2. Επιδιώκεται, σε όλους τους τομείς η γενικότερη ενίσχυση του ρόλου του σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με μέτρα που αποσκοπούν στην ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, με παράλληλη τόνωση και νέων πυρήνων μητροπολιτικών δραστηριοτήτων, καθώς, επίσης, και στη βελτίωση των παραμέτρων, που συνδέονται με την ποιότητα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης και τη συγκράτηση του πληθυσμού που διαμένει σε αυτό. Στο πλαίσιο αυτό επιδιώκεται η αναβάθμιση των πολιτιστικών της πόρων, η συμπλήρωση και η αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών Μητροπολιτικού επιπέδου στην κατεύθυνση προώθησης του αστικού τουρισμού, όπως συνεδριακού, εκθεσιακού, αθλητικού, επιχειρηματικού, πολιτιστικού, αναψυχής, υγείας, καθώς και η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και της εικόνας της πόλης και η αναβάθμιση του κοινωνικού εξοπλισμού.
- Ως προς το οικιστικό δίκτυο, η έδρα του Δήμου αποτελεί Δημοτικό Κέντρο με κατεύθυνση την ενίσχυση της επάρκειάς τους για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε υπηρεσίες και αγαθά, χωρίς την προσθήκη κυκλοφοριακών φόρτων, καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η πολυλειτουργικότητά τους είναι στρατηγικής σημασίας για τη λειτουργία της πολυκεντρικής Περιφέρειας.
- Στους αναπτυξιακούς άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας ανήκει ο Άξονας Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη.
- Ως προς την Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών, για τα **Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας**:
 1. το πρωτεύον δίκτυο που αφορά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, προβλέπεται να διαθέτει υψηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά και κυρίως ακτινικό ανάπτυγμα ως προς τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά (Άρθρο 30, Παρ. 2.α).

2. το δευτερεύον δίκτυο αποτελείται από γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ και λειτουργεί συμπληρωματικά ως προς τα ΜΣΤ. Αφορά σε ένα βασικό οδικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών (που καθορίζεται και επικαιροποιείται από τον ΟΑΣΑ) και εκτείνεται επίσης με τοπικές και διαδημοτικές γραμμές σύνδεσης γειτονικών πολεοδομικών ενοτήτων (Άρθρο 30, Παρ. 2.β).
- Όσον αφορά στην Πολιτική Στάθμευσης (Άρθρο 30, Παρ. 5), βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής στάθμευσης είναι:
1. Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.
 2. Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.
 3. Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές. Αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου (ν. 4067/2012) στην κατεύθυνση διαμόρφωσης αντίστοιχων χώρων είτε σε ανωδομή, μέσω μετατροπής ή αντικατάστασης ακινήτων, είτε υπόγεια.
 4. Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό.
 5. Καθορισμός χώρων στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων δήμων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και τον Οργανισμό Αθήνας.
 6. Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.
- Τέλος, σχετικά με τις Παρεμβάσεις **βιώσιμης κινητικότητας** υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα (Άρθρο 30, Παρ. 6), για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:
1. Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.
 2. Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
 3. Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
 4. Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου.

5. Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.
 6. Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος.
- Ως προς το **Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών** (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παρ. 6), οι άξονες πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω Δικτύου που διέρχονται εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη Λ. Βουλιαγμένης.

7.2.5 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,63% την τελευταία δεκαετία (2001-2011), σε αντιστοιχία με την Περιφέρεια Ενότητα Κεντρικού Τομέα Αθηνών, που σημειώνεται μείωση (-12,70%) για το ίδιο διάστημα. Την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), είχε σημειωθεί μείωση πληθυσμού, η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο 0,54% και για την Περιφέρεια Ενότητα στο 1,53%.

Σε αντιστοιχία με το σύνολο του Δήμου, μείωση πληθυσμού (μόνιμου) την τελευταία δεκαετία (2001-2011) παρουσιάζουν και οι Δημοτικές Ενότητες:

- η Δ.Ε. Δάφνης παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,56%
- η Δ.Ε. Υμηττού παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 8,78%

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει αρνητική πληθυσμιακή μεταβολή, σε αντιστοιχία με την υπόλοιπη Περιφερειακή Ενότητα και την Αττική.

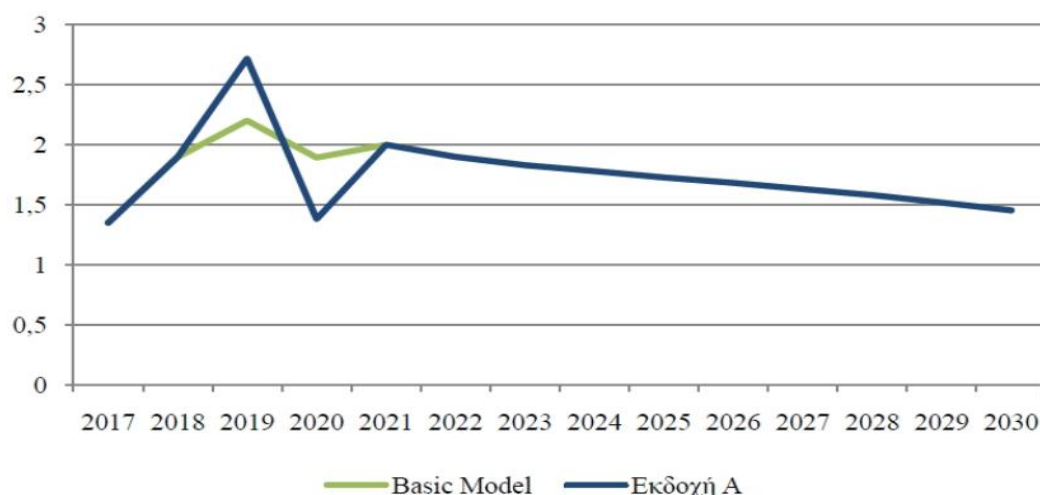
Πίνακας 7-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού

	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (de facto) 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		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 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	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		

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, ίδια επεξεργασία)

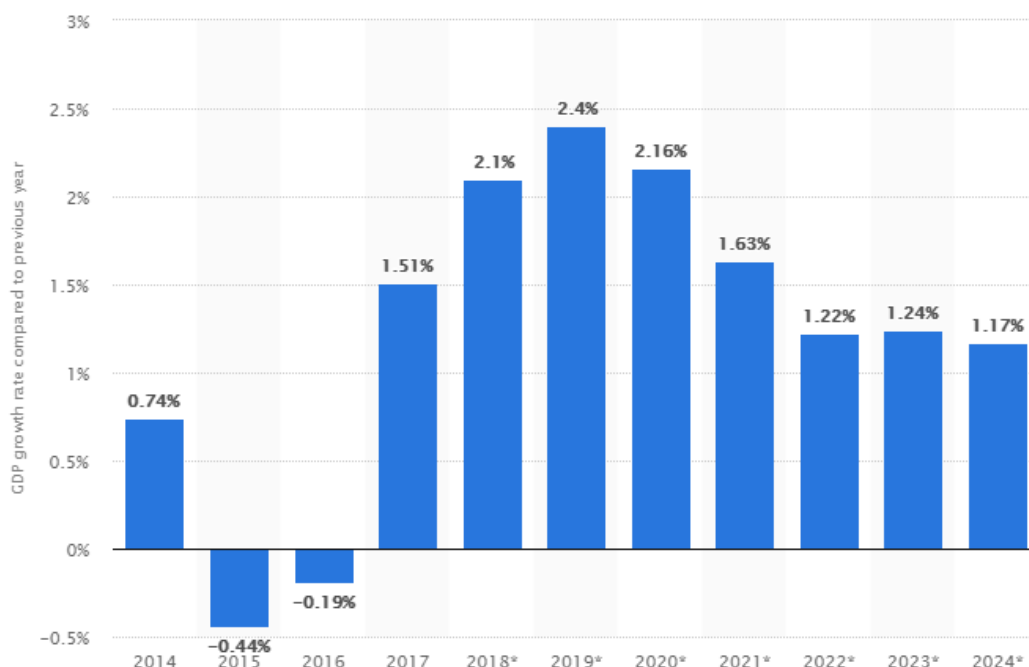
7.2.6 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνσή του, με ρυθμό αύξησης που παρουσιάζει κάμψη μετά το 2020 και έως το 2030. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει δύο διαφορετικές εκδοχές (ανάλογα με το μοντέλο πρόβλεψης) της εξέλιξης του ρυθμού μεγέθυνσης του πραγματικού ΑΕΠ.



Διάγραμμα 7-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis²¹

Πρόσφατη μελέτη της Statista παρουσίασε μια ακριβέστερη εκτίμηση, η οποία παρέχει αντίστοιχα συμπεράσματα σχετικά με την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ, έως το 2024.



Διάγραμμα 7-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista²²)

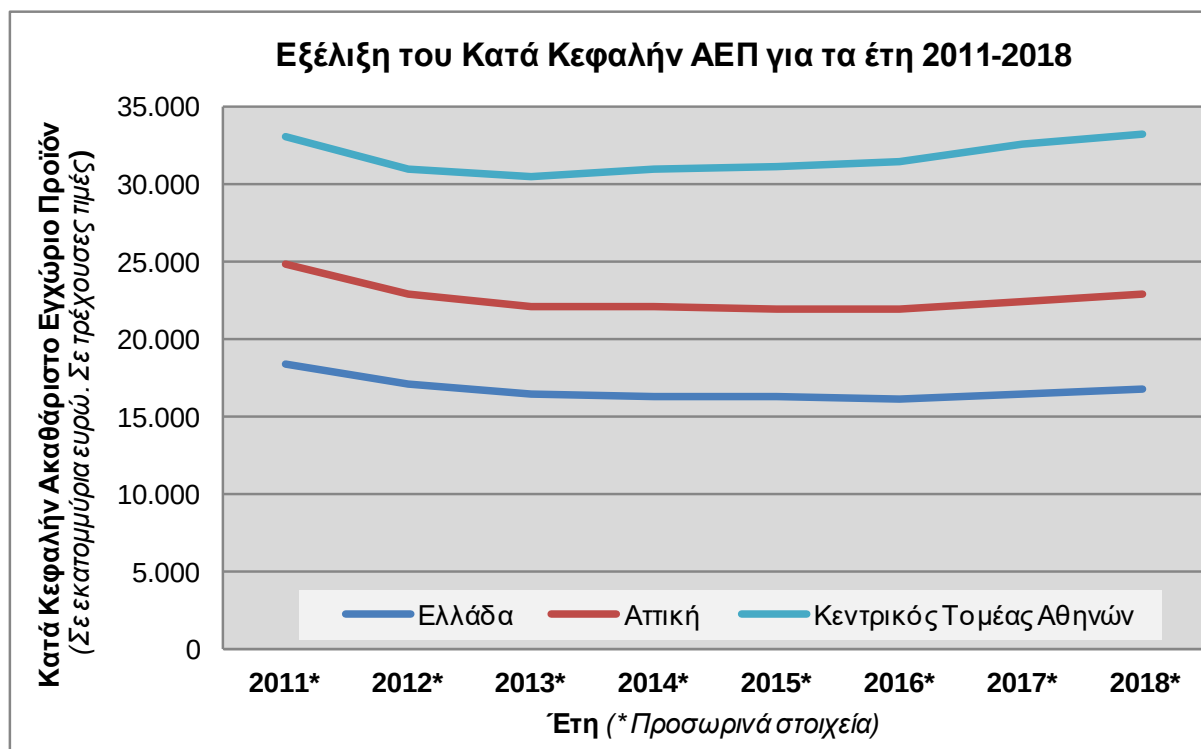
²¹ <http://www.indepanalysis.gr/oikonomia/epanektimisi-rythmou-megenthisis-2018-2023-makroprothesmes-provlepseis-2030>

²² <https://www.statista.com/markets/422/topic/507/greece/>

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Από στοιχεία των σχετικών εκτιμήσεων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά και το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να αυξηθούν. Ενδεικτικά, προβλέπεται αύξηση του κατά κεφαλήν διαθέσιμου εισοδήματος από 17.342€ το 2018 στα 19.426€ το 2023 και προσέγγιση των επιπέδων του 2009 το 2030 (23.916€). Η θετική πορεία της οικονομίας προβλέπεται να έχει θετική επίδραση στους δείκτες απασχόλησης καθώς αναμένεται μείωση του ποσοστού ανεργίας (ενδεικτική μείωση ανεργίας στο 14,32% το 2023 έναντι του 19,17 το 2018) και αύξηση των εργαζομένων σχεδόν κάθε έτος. Τέλος, προβλέπεται ελαφρά θετική εξέλιξη στις επενδύσεις και αρκετά μεγαλύτερη στην ιδιωτική κατανάλωση.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (στοιχεία για τα έτη 2011-2018), η εκτίμηση για το Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στον Κεντρικό Τομέα Αθηνών, στην Αττική και το σύνολο της χώρας, παρουσιάζεται ακολούθως:



Διάγραμμα 7-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2018

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 7-2: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ στην Ελλάδα και την Αττική (2018)

Κατά Κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν								
Έτη	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
Ελλάδα	18.308	17.056	16.381	16.282	16.275	16.169	16.472	16.745
Αττική	24.796	22.891	22.121	22.038	21.957	21.946	22.484	22.915
Κεντρικός Τομέας Αθηνών	33.083	31.024	30.484	31.055	31.169	31.525	32.573	33.239

* Προσωρινά στοιχεία.

Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

7.2.7 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα (έτος αναφοράς 2019), σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή²³ κυκλοφορούν 5.372.991 **επιβατικά Ι.Χ. οχήματα**, εκ των οποίων τα 2.974.649 εντοπίζονται στην Περιφέρεια Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 497 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους (10.816.286 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011) σε όλη τη χώρα και περίπου σε 828 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στη Αττική (3.594.817 μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011).

Πίνακας 7-3: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2019)

2019	Επιβατικά			Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλές		
	Σύνολο	Ιδιωτικής Χρήσης	Δημοσίας Χρήσεως			Σύνολο	Επιβατικές	Φορτηγές
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	5.406.551	5.372.991	33.560	1.359.341	26.479	1.609.923	1.599.857	10.066
ΑΤΤΙΚΗΣ	2.991.572	2.974.649	16.923	289.391	12.237	701.924	698.825	3.099

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 7-4: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα

Χρονολογία (Έτος)	1914	Πριν το 1940	1954	1961	1965	1970	1977	1985	1995	2005	2010	2019
Πλήθος στόλου (επιβατικά ΙΧ)	266	8.500-9.000	14.000	41.000	96.149	210.000	427.000	1.226.070	2.171.201	4.269.569	5.183.313	5.372.991

Πηγή: Διαδίκτυο & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου



Διάγραμμα 7-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2019)

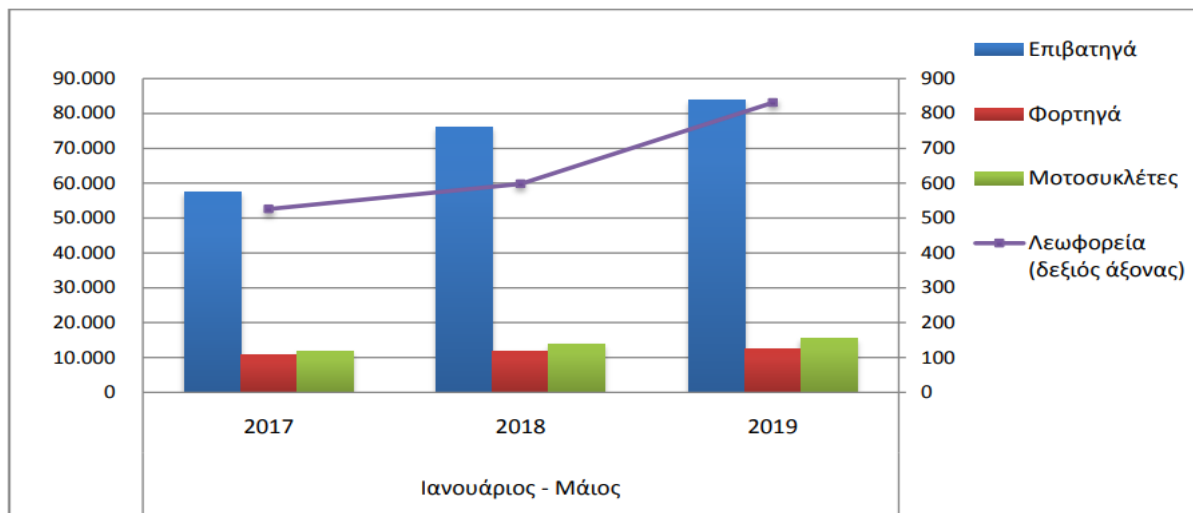
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του

²³ <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SME18/->

έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.



Διάγραμμα 7-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Θετική επίδραση στην ανάκαμψη της αγοράς αυτοκινήτου και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. έχει η σταθεροποίηση της οικονομίας και η πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται να συμπαρασύρει ανοδικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες όμως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανόδου του ΑΕΠ, θα καθυστερήσουν να φτάσουν τα επίπεδα των παλαιότερων χρόνων (πριν την κρίση).

Επιπλέον, **ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατικών Ι.Χ. στην Ελλάδα**, η οποία διαθέτει έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους αυτοκινήτων, **ξεπερνά τα 15 έτη**, γεγονός που αναγκάζει πλέον τους ιδιοκτήτες να προβούν σε αντικατάσταση. Συγκριτικά, ο δείκτης γήρανσης του στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων ανέρχεται σε 10,8 έτη για την Ευρώπη και σε 15,7 έτη για την Ελλάδα²⁴, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA). Το γεγονός αυτό αναμένεται να σημειώσει, με αργό ωστόσο ρυθμό, μείωση στο μέσο όρο ηλικίας του στόλου, η οποία θα έχει ως θετικό αποτέλεσμα και τη μείωση των εκπομπών των ρύπων.

Η ποικιλία σε προϊόντα, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από πλευράς εμπόρων και οι μεγάλες προσφορές από τους διανομείς έχουν καταστήσει πλέον δελεαστική στους καταναλωτές την αγορά νέων αυτοκινήτων, τα οποία έχουν χαμηλά κόστη χρήσης. Τέλος, η συνεισφορά των εταιρικών πωλήσεων στη συνολική αύξηση της αγοράς του Ι.Χ. είναι σημαντική, καθώς εκτιμάται ότι η αύξηση του ελληνικού τουρισμού προκαλεί την απορρόφηση νέων οχημάτων από εταιρίες ενοικιάσεων ή επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τουρισμό.

²⁴ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/average-vehicle-age>

7.2.8 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Επιβατική Κίνηση

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξυπηρετείται από ένα ικανοποιητικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών. Πιο αναλυτικά, εντός του Δήμου, διέρχονται συνολικά 16 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ.

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο Α' Στάδιο της παρούσας μελέτης, παρουσιάζεται στη συνέχεια η ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς του Μετρό καθώς και η ημερήσια επιβατική κίνηση στις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

Πίνακας 7-5: Ημερήσια επιβατική κίνηση Στ. Μετρό "ΔΑΦΝΗ", "ΑΓ.ΙΩΑΝΝΗΣ" (ΦΕΒ 2020)

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

Πίνακας 7-6: Στοιχεία επιβατικής κίνησης γραμμών ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν ή διέρχονται από τον Δήμο Δάφνης-Υμηττού

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

Τηλεματική (OASA Telematics)

Οι τεχνολογικές εξελίξεις και το σύστημα ITS έχουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών στον Δήμο μέσω κυρίως της τηλεματικής. Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου υπάρχουν 12 στάσεις της αστικής συγκοινωνίας με σύστημα τηλεματικής.

Οι συνολικές στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου ανέρχεται σε 80 και συνεπώς υπάρχει μεγάλο περιθώριο επέκτασης του συστήματος.

7.2.9 Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Υφιστάμενο Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού διαθέτει ένα τμήμα ποδηλατοδρόμου, εντός της Δ.Ε. Δάφνης, συνολικού μήκους 0,66 χλμ. Σε όλο το μήκος του, ο ποδηλατόδρομος βρίσκεται επί του οδοστρώματος και είναι διαχωρισμένος με παρτέρι.

Ο ποδηλατόδρομος διέρχεται από τη Μεγ. Αλεξάνδρου, ξεκινώντας από τη Λ. Βουλιαγμένης και συνεχίζει στην οδό Αρκαδίου μέχρι το ύψος της Ζωοδόχου Πηγής.

Σύμφωνα με το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής (που περιγράφεται αναλυτικά παραπάνω), προβλέπεται η υλοποίηση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών, το οποίο διέρχεται από τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού.

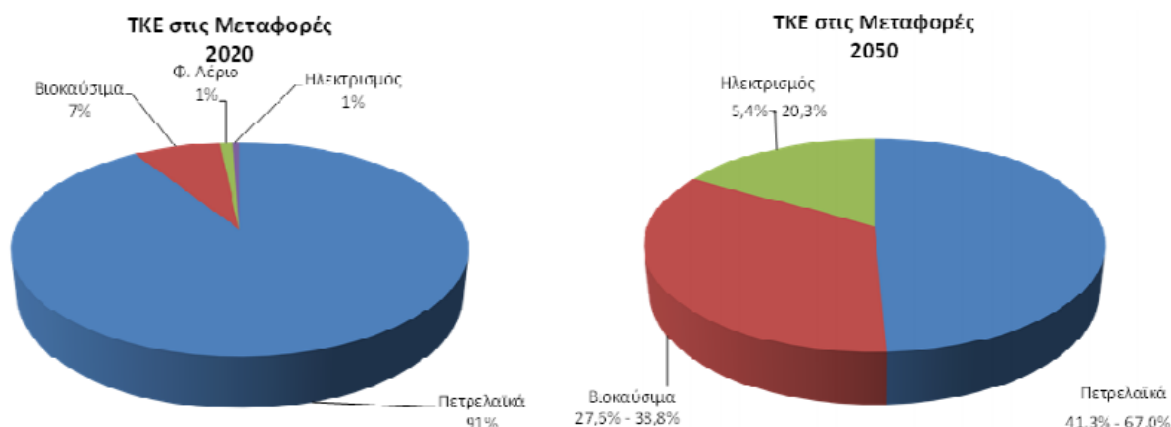
Ο άξονας πρώτης προτεραιότητας του εν λόγω Δικτύου που διέρχεται εντός του Δήμου Δάφνης - Υμηττού περιλαμβάνουν τις οδούς Λ. Παπαναστασίου - Τριπόλεως - Κασσιόπης - Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Πλ. Αγ. Λαύρας - Βλαχερνών, Νικοπόλεως, Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνος.

7.2.10 Κατανάλωση Ενέργειας

Εθνικός Σχεδιασμός

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της εξέλιξης του Ελληνικού ενεργειακού συστήματος για την περίοδο 2020-2050 του Υ.ΠΕ.Κ.Α., προβλέπεται ο ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας να περιορίζεται σημαντικά και να κυμαίνεται μέχρι και 4%, ενώ θα βρίσκεται σε επίπεδα λίγο μεγαλύτερα από τα συνολικά (της τάξης του 10%) σε σύγκριση με εκείνα του 2012. Σημειώνεται ότι η αντίστοιχη αύξηση της προηγούμενης εικοσαετίας (1990-2010) ήταν της τάξης του 46%. Οι παραπάνω προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη διαφορετικά σενάρια σχετικά με το βαθμό ενσωμάτωσης νέων ενεργειακών πολιτικών. Σε όλα τα σενάρια, ωστόσο, εκτιμήθηκε αύξηση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας έως το 2050 αλλά ταυτόχρονη ανακατανομή των επιμέρους καταναλώσεων ανά ενεργειακό προϊόν.

Αναλυτικά, οι ευρωπαϊκές περιβαλλοντικές κατευθύνσεις αλλά και η τεχνολογική πρόοδος διαφοροποιούν τα δεδομένα σχετικά με τη συμμετοχή του κάθε ενεργειακού προϊόντος στην τελική κατανάλωση. Ενδεικτικά, μείωση σε σχέση με το 2020, της τάξης του 16% έως και 33%, παρατηρείται στο μερίδιο κατανάλωσης των πετρελαϊκών προϊόντων, με ταυτόχρονη διείσδυση σε όλους τους τομείς του φυσικού αερίου (αύξηση της χρήσης του κατά 59% έως και 74% σε σχέση με το 2020 και μερίδιο συνολικά της τάξης του 17% στην τελική κατανάλωση ενέργειας) αλλά και του ηλεκτρισμού (μερίδιο στην τελική κατανάλωση το 2050 σε επίπεδο 24% έως 32%). Συγκεκριμένα στον τομέα των μεταφορών, προβλέπεται μείωση της εξάρτησης από τα πετρελαϊκά προϊόντα και σημαντική διείσδυση των βιοκαυσίμων νέας γενιάς και του ηλεκτρισμού τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορικές μεταφορές.



7.2.11 Θόρυβος

Στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού δεν έχει πραγματοποιηθεί μελέτη θορύβου και συνεπώς δεν καταγράφονται στοιχεία για τους σχετικούς δείκτες. Τα αναμενόμενα υψηλά επίπεδα θορύβου που εμφανίζονται στους μεγάλους οδικούς άξονες της πόλης, όπως η Λ. Βουλιαγμένης, η Ηλιουπόλεως, η Ενικής Αντιστάσεως κλπ., εκτιμάται ότι θα παραμείνουν υψηλά λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου με αποτέλεσμα να παραμένει και να εντείνεται η υποβάθμιση της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος από την ηχορύπανση. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι κατοικίες που γειτνιάζουν με τους παραπάνω οδικούς άξονες.

Τα ανώτατα όρια θορύβου καθορίζονται βάσει της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, καθορίζοντας μια ενιαία για όλη την Ε.Ε. μεθοδολογία μέτρησης του περιβαλλοντικού θορύβου.

7.2.12 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα

Η Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία²⁵, καλείται να ενώσει τις διαφορετικές επιλογές μετακίνησης, που προσφέρει η αγορά, όπως είναι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά και κοινόχρηστα ποδήλατα, η δημόσια συγκοινωνία, τα ηλεκτρικά μέσα μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνια), επιταχύνοντας έτσι την υιοθέτηση της ηλεκτροκινητικότητας.

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)

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

Τύποι Ηλεκτρικών Οχημάτων ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles)

- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles - BEV): Αμιγώς ηλεκτρικά**
 - Η χημική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη στην μπαταρία που είναι εγκατεστημένη στο όχημα χρησιμοποιείται για την κίνηση ενός ή περισσότερων ηλεκτρικών κινητήρων. Η αυτονομία οδήγησης είναι περιορισμένη (περίπου 150km-200km κατά μέσο όρο).
- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα με Ενεργειακά Στοιχεία (Fuel Cell Electric Vehicles - FCEV) ή Ηλεκτρικά οχήματα με Ηλεκτροχημική Μονάδα Παραγωγής Υδρογόνου**
 - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής λειτουργούν αποκλειστικά με ηλεκτροκινητήρα, αλλά σε αντίθεση με τα BEV, ο ηλεκτρισμός παράγεται από κυψέλες καυσίμου υδρογόνου αντί μπαταριών. Οι κυψέλες υδρογόνου παράγουν ηλεκτρική ενέργεια συνδυάζοντας υδρογόνο με οξυγόνο.
- ▶ **Ηλιακά ηλεκτρικά οχήματα (Solar Electric Vehicles - SEV)**
 - Διαθέτουν φωτοβολταϊκά (ηλιακό πάνελ) και συσσωρευτές αποθήκευσης ενέργειας.
- ▶ **Ηλεκτρικά οχήματα αυξημένης αυτονομίας (Extended Range Electric Vehicles - EREV)**
 - Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής διαθέτουν μηχανή εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικό κινητήρα. Ωστόσο, η κίνηση του οχήματος στηρίζεται αποκλειστικά στον ηλεκτρικό κινητήρα. Η μηχανή εσωτερικής καύσης χρησιμοποιείται μόνο για την κίνηση μιας γεννήτριας που σκοπό έχει τη φόρτιση της κύριας μπαταρίας. Η τεχνολογία αυτή δίνει τη δυνατότητα αύξησης της αυτονομίας οδήγησης (>300km).

²⁵ Ηλεκτροκινητικότητα ως Υπηρεσία: eMaaS (electro-Mobility as a Service), Πηγή: <https://trimis.ec.europa.eu/project/emaas>

- ▶ **Επαναφορτιζόμενα υβριδικά οχήματα (Plug-in Hybrid Electric Vehicles - PHEV)**
 - Όπως και τα EREV, διαθέτουν έναν ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία παρέχοντας αυτονομία οδήγησης μερικών δεκάδων χιλιομέτρων (~40km), και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης.
- ▶ **Υβριδικά οχήματα (Hybrid Electric Vehicles - HEV)**
 - Τα υβριδικά οχήματα δεν έχουν τη δυνατότητα φόρτισης των συσσωρευτών τους από εξωτερική πηγή, διότι η απαιτούμενη ηλεκτρική ενέργεια παράγεται από τα ίδια τα οχήματα. Διαθέτουν έναν θερμικό κινητήρα και έναν ηλεκτροκινητήρα που λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια η οποία παράγεται από τον θερμικό κινητήρα ή από τη μετατροπή της κινητικής ενέργειας του ίδιου του οχήματος που συλλέγεται και αποθηκεύεται στους συσσωρευτές του κατά τις φάσεις επιβράδυνσης, πέδησης και κίνησης σε κατωφέρεις.

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.

Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων

- Στη συμβατική πρίζα, για την περίπτωση της οικιακής φόρτισης, η πλήρης φόρτιση διαρκεί από 7-12 ώρες.
- Μέσω ειδικής εγκατάστασης φόρτισης, ο χρόνος μπορεί να μειωθεί σημαντικά στις 4-5 ώρες.

Ηλεκτρονική Κινητικότητα: Electro mobility ή e-MOBILITY²⁶

Το e-MOBILITY είναι ένας γενικός όρος που χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις αρχές και τις έννοιες της χρήσης τεχνολογιών ηλεκτροκίνησης. Η έννοια e-MOBILITY αντιπροσωπεύει την έννοια της **χρήσης**:

- τεχνολογιών **ηλεκτρικού συστήματος** μετάδοσης κίνησης,
- **πληροφοριών** οχήματος & τεχνολογιών **επικοινωνίας**
και
- **συνδεδεμένων υποδομών**

για την ενεργοποίηση της **ηλεκτρικής προώθησης οχημάτων και στόλων.**

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα - Διεθνείς Τάσεις

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες, οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από μόλις 1,26 εκ. το 2015 έφτασε τα 8,5 εκ. το 2020, ενώ αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2030 στα 116 εκατ. παγκοσμίως αγγίζοντας μερίδιο του 8% του συνολικού στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων (σύμφωνα με έκθεση της Bloomberg New Energy Finance (BNEF): Electric Vehicle Outlook 2020²⁷).

Σε αντίστοιχη έκθεση της International Energy Agency²⁸, εξετάζοντας δύο διαφορετικά σενάρια (Α. Σενάριο δηλωμένων πολιτικών, το οποίο ενσωματώνει τις υπάρχουσες κυβερνητικές πολιτικές και Β. Σενάριο αειφόρου ανάπτυξης, το οποίο είναι πλήρως συμβατό με τους κλιματικούς στόχους της συμφωνίας του Παρισιού και θεωρώντας ότι επιτυγχάνεται ο στόχος του 30% μεριδίου για ηλεκτρικά οχήματα), οι εκτιμήσεις για το 2030 ανέρχονται σε Α. 140 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα (7% του παγκόσμιου στόλου) για το συντηρητικό σενάριο και Β. 245 εκ. ηλεκτρικά επιβατικά ΙΧ οχήματα για το αισιόδοξο σενάριο.

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων έχει διάφορες μορφές και στάδια. Όσον αφορά στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles), όπως προαναφέρθηκε, η ηλεκτροκίνηση αφορά κυρίως στα τα αμιγώς ηλεκτρικά (BEVs), στα plug-in υβριδικά PHEVs (επαναφορτιζόμενα), καθώς και στα υβριδικά (HEV).

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την BNEF, αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 500 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2022²⁹. Οι πωλήσεις νέων ηλεκτρικών επιβατικών ΙΧ οχημάτων από 450.000 το 2015 έφτασαν τις 2,1 εκ. το 2019, παρουσίασαν μικρή πτώση το 2020 (εκτίμηση στα 1,7 εκ.), ενώ αναμένεται να

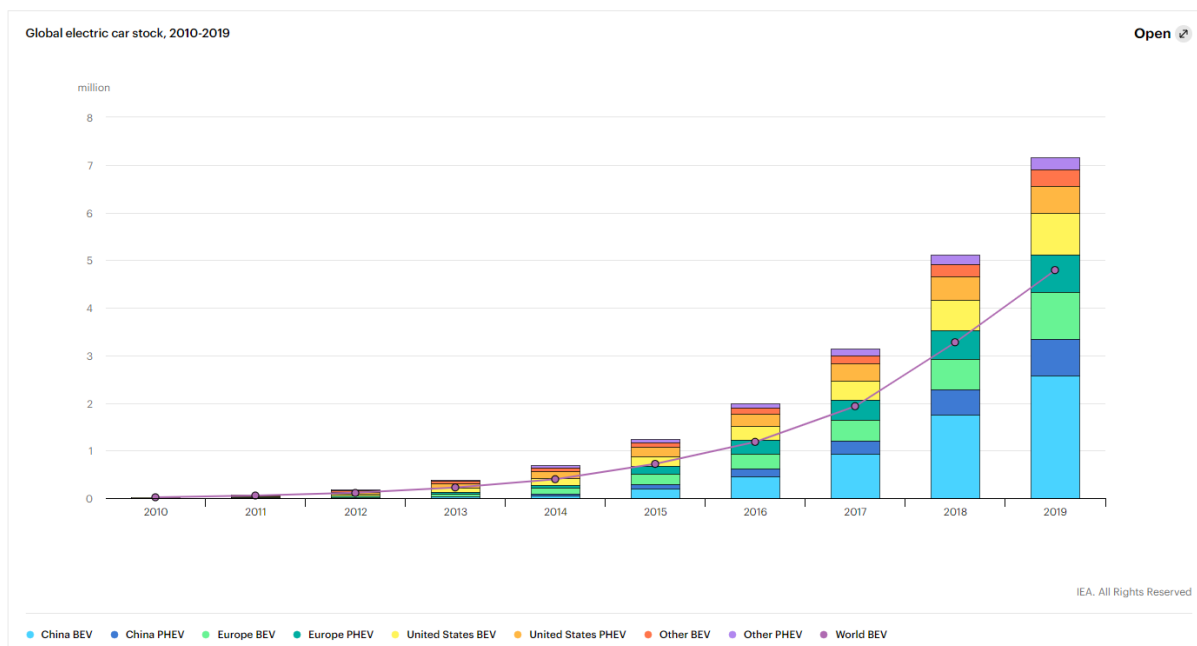
²⁶ Πηγές: <https://www.spilasers.com/case-study-e-mobility/what-is-e-mobility/>
www.gartner.com/en/information-technology/glossary/electro-mobility-e-mobility

²⁷ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

²⁸ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

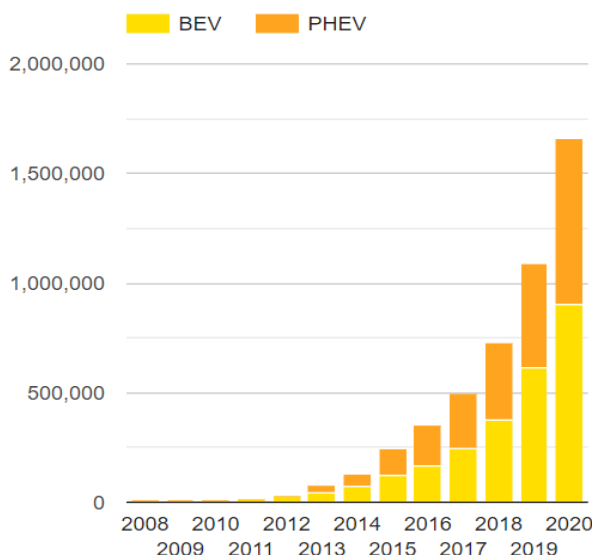
²⁹ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

φτάσουν μέχρι το 2040 στα 54 εκατ. παγκοσμίως (σύμφωνα την BNEF 2020³⁰). Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την εξέλιξη της αγοράς για τα έτη 2010-2019, όσον αφορά στα συμβατικά, plug-in υβριδικά και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα.



Διάγραμμα 7-6: Εξέλιξη του παγκόσμιου στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) για τα έτη 2010-2019³¹

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς κάθε χρόνο οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων EVs καταγράφουν υψηλά ποσοστά αύξησης, σημειώνοντας άλματα της τάξης του 40-50%.



Διάγραμμα 7-7: Εξέλιξη του στόλου ηλεκτρικών οχημάτων (plug-in υβριδικών και αμιγώς ηλεκτρικών) στην ΕΕ για τα έτη 2008-2020³²

³⁰ <https://about.bnef.com/electric-vehicle-outlook/>

³¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2020>

Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017, φτάνοντας το 2019 στο 1% (βλ. παρακάτω). Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και οι προβλέψεις για τη μείωση της τιμής τους, που ενδέχεται να προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών έως το 2021, αλλά και το ευρύτερο φάσμα επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα.

Ενδεικτικά, η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι ως το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αντίστοιχα, η Βρετανία ανακοίνωσε ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ως στόχο προς υιοθέτηση από τα κράτη μέλη, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να φτάσουν το 15% μέχρι το 2025 και 30% μέχρι το 2030, ενώ συγκριτικά το 2017 οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντιπροσώπευαν μόλις το 0,7% των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Αναλυτικά, η Ελλάδα διαθέτοντας 183 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 17.100€, έχει μερίδιο αγοράς 0,04%. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 47.900€ και 9.511 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 3,2%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.500€, πολύ κοντά σε αυτό της Ελλάδας, αλλά 2.109 σταθμούς φόρτισης, έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 1,2%.

Μερίδιο Ηλεκτρικών Οχημάτων³³:

- ▶ Σε ολόκληρη την **Ευρωπαϊκή Ένωση**, μόνο το 1% όλων των αυτοκινήτων που ταξινομήθηκαν το 2019 ήταν ηλεκτρικά (αμιγώς ή υβριδικά). Το μερίδιο των οχημάτων που κινούνται με εναλλακτική πηγή ενέργειας/ εναλλακτικά καύσιμα (συμπ. ηλεκτρικών) αντιστοιχεί στο 3,8%.
- ▶ Οι αντίστοιχες τιμές για την **Ελλάδα** ανέρχονται σε 0,4% για τα ηλεκτρικά και 0,5% συνολικά για όλα τα εναλλακτικά.

³² <https://www.eafo.eu/countries/european-union/23640/summary>

³³ Πηγή: Ευρωπαϊκή Ένωση Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA)

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

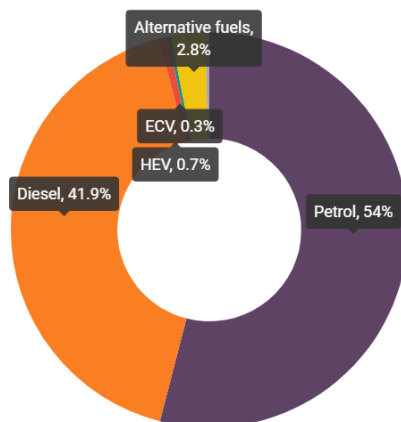
EU vehicle fleet by fuel type

% share | 2018

EUROPEAN UNION

Passenger cars

Petrol Diesel HEV ECV Alternative fuels Other + Unknown



Created with LocalFocus

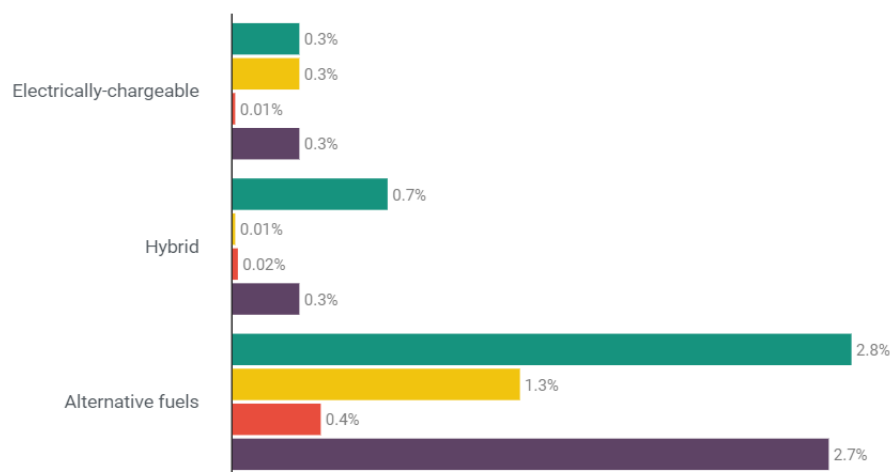
Source: ACEA Vehicles in use report 2019

Διάγραμμα 7-8: Μερίδιο επιβατικών ΙΧ ανά τύπο καυσίμου στην ΕΕ για το 2019³⁴

Share of alternatively-powered vehicles in the EU fleet

BY SEGMENT, % SHARE / 2018

Cars Vans Trucks Buses



Created with LocalFocus

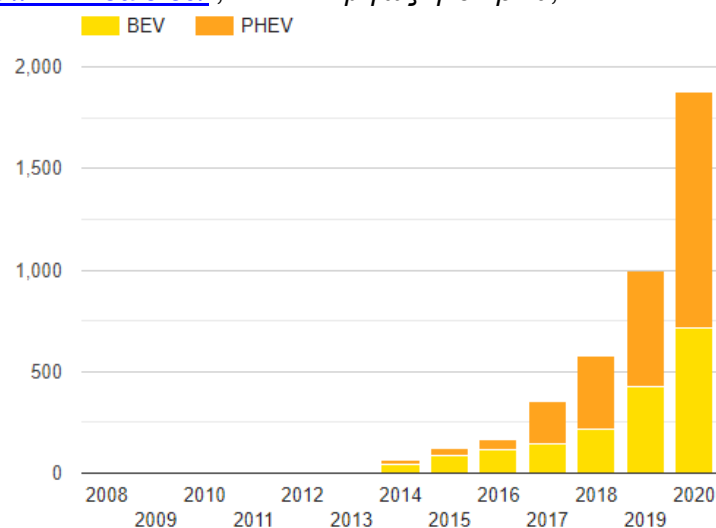
Source: ACEA VEHICLES IN USE REPORT 2019

Διάγραμμα 7-9: Μερίδιο οχημάτων εναλλακτικής πηγής ενέργειας ανά τύπο οχήματος στην ΕΕ για το 2019³⁵

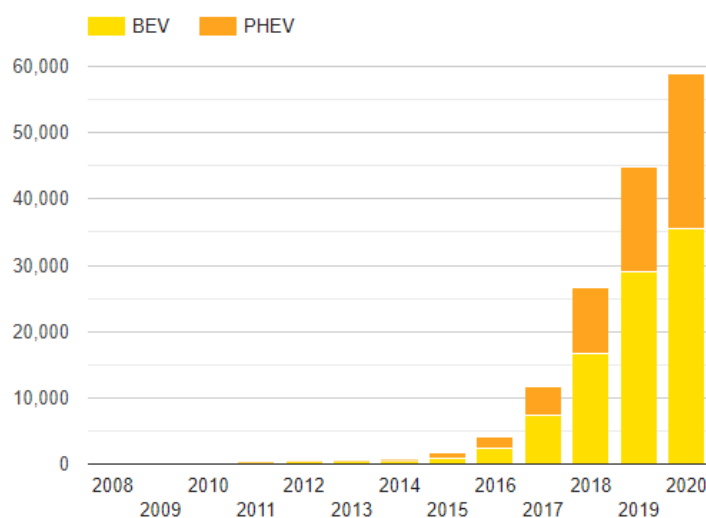
³⁴ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/passenger-car-fleet-by-fuel-type>

³⁵ Πηγή: <https://www.acea.be/statistics/tag/category/share-of-alternative-fuel-vehicles-per-vehicle-segment>

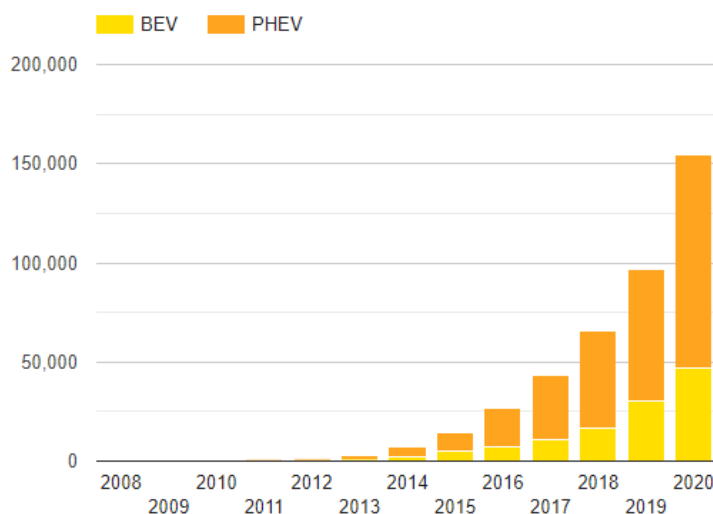
Σύγκριση Στόλου Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδας – Πορτογαλίας – Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.) [Πηγή: <https://www.eafo.eu/>, BEV = Αμιγώς ηλεκτρικά, PHEV = Plug-in υβριδικά]



Διάγραμμα 7-10: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Ελλάδα³⁶



Διάγραμμα 7-11: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στην Πορτογαλία³⁷

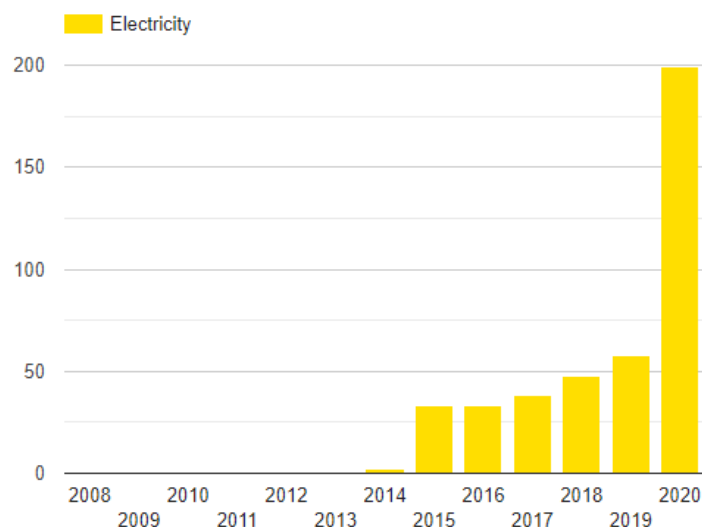


Διάγραμμα 7-12: Στόλος ηλεκτρικών (BEVs και PHEVs) επιβατικών ΙΧ στη Σουηδία

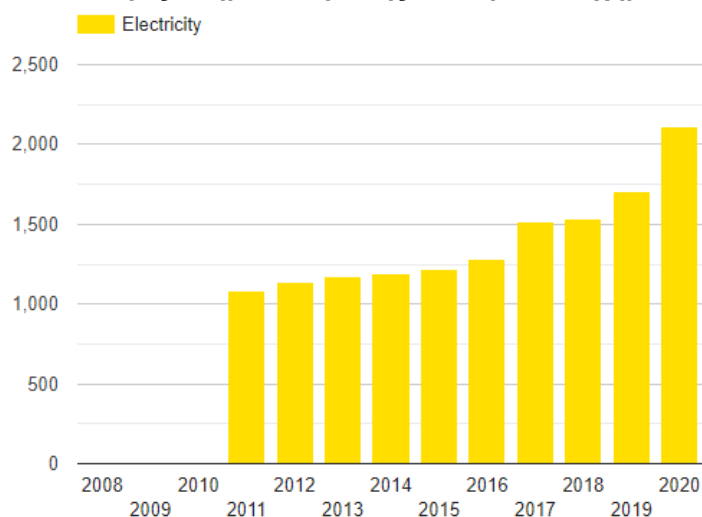
³⁶ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary>

³⁷ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare>

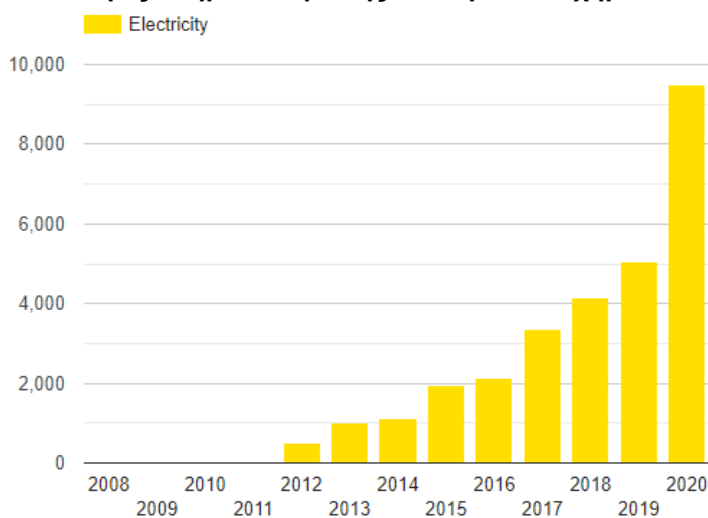
Σύγκριση Υποδομών - Σημείων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Ελλάδα - Πορτογαλίας - Σουηδίας (Πληθ. ~ 10 εκ.)



Διάγραμμα 7-13: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Ελλάδα³⁸



Διάγραμμα 7-14: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στην Πορτογαλία³⁹



Διάγραμμα 7-15: Υποδομές - Σημεία Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων στη Σουηδία

³⁸ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary>

³⁹ Πηγή: <https://www.eafo.eu/countries/greece/1735/summary/compare>

Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ)

Το 2019 κυρώθηκε το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα (ΕΣΕΚ) (ΦΕΚ 4893/Β/31.12.2019), το οποίο συνιστά το Στρατηγικό Σχέδιο για τα θέματα του Κλίματος και της Ενέργειας και περιλαμβάνει έναν αναλυτικό οδικό χάρτη για την επίτευξη συγκεκριμένων Ενεργειακών και Κλιματικών Στόχων έως το έτος 2030:

- Ορίζει συγκεκριμένο στόχο ώστε το **μερίδιο των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων στις νέες ταξινομήσεις κατά το έτος 2030 να ανέρχεται στο 30%**. Ο στόχος αυτός, σε συνδυασμό με τον αναθεωρημένο στόχο για τη συμμετοχή των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στην ακαθάριστη τελική κατανάλωση ενέργειας σε τουλάχιστον **35% μέχρι το έτος 2030, θα συμβάλλει σημαντικά στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τις οδικές μεταφορές.**

Ηλεκτρικά Οχήματα & Θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% (ή 75%) του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016).

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη, σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο **Νόμος 4710/2020** (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) **«Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις»**. Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σε συνέχεια των ως άνω, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ 4380Β/05.10.2020) απόφαση του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας: «Τεχνικές

Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων ΣΦΗΟ». Σύμφωνα με την παρ. 1 του άρθρου 17 του Ν.4710/20 οι Δήμοι μητροπολιτικών κέντρων, μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι, Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων, καθώς και μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι (βάσει του Ν. 3852/2010), εκπονούν υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ έως την 31.03.2021, ενώ οι Δήμοι που δεν ανήκουν στις ανωτέρω κατηγορίες υποχρεούνται να εκπονήσουν ΣΦΗΟ έως την 31.03.2022.

Τέλος, τον Αύγουστο του 2020 δημοσιεύθηκε η απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΕΝ/ΕΣΠΑΕΝ/77472/520 **"Προκήρυξη της δράσης «ΚΙΝΟΥΜΑΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ»"** (ΦΕΚ 3323/Β/07.08.2020). Αντικείμενο της δράσης είναι ο καθορισμός των όρων, των προϋποθέσεων και της διαδικασίας για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών CO₂ τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων, με δυνατότητα απόσυρσης (ή αντικατάστασης) παλαιού οχήματος, καθώς και της αγοράς και εγκατάστασης «έξυπνου» οικιακού σημείου επαναφόρτισης Η/Ο. Η συνολική Δημόσια Δαπάνη της δράσης είναι 45.800.000,00 ευρώ. Βασικός στόχος του προγράμματος είναι:

5. Η ανανέωση του στόλου των οχημάτων ιδιωτικής χρήσης,
6. Η ανανέωση του στόλου επαγγελματικών οχημάτων,
7. Η ανανέωση επιβατηγών οχημάτων δημόσιας χρήσης (Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ) με ταυτόχρονη υποχρεωτική απόσυρση παλαιού οχήματος, και
8. Η ανάπτυξη «έξυπνων» οικιακών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο.

Η επίτευξη των παραπάνω στόχων θα συντελέσει στη α) Μείωση των εκπομπών CO₂ και την προστασία της ατμόσφαιρας και του κλίματος, ως απόρροια της μείωσης της χρήσης ορυκτών καυσίμων. β) Μείωση εκπομπών επιβλαβών αερίων ρύπων (NO_x) για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, ειδικά εντός των ελληνικών πόλεων, όπου καθίσταται μεγαλύτερη ανάγκη.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, **αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο άμεσο μέλλον**. Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

7.2.13 ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, αναμένονται σημαντικές αλλαγές στις μετακινήσεις στην περιοχή της Δάφνης και του Υμηττού εξαιτίας της επένδυσης στο χώρο του συγκροτήματος εργοστασίων της ΠΥΡ.ΚΑΛ., που αφορά στη δημιουργία του Νέου Πάρκου «Ανδρέας Λεντάκης» και περιλαμβάνει τη μετεγκατάσταση εννέα υπουργείων στον χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ.:

- Υπουργείο Οικονομικών
- Υπουργείο Ανάπτυξης
- Υπουργείο Εργασίας
- Υπουργείο Υγείας
- Υπουργείο Περιβάλλοντος
- Υπουργείο Πολιτισμού

- Υπουργείο Εσωτερικών
- Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης
- Υπουργείο Τουρισμού

Μαζί τους, το Υπερταμείο (ΕΕΣΥΠ) και η Εταιρεία Ακινήτων του Δημοσίου (ΕΤΑΔ), το ΤΑΙΠΕΔ και η Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (ΑΑΔΕ). Το έργο θα κατασκευαστεί με σύμπραξη δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), με ιδιωτική επένδυση 250 εκατ. ευρώ. Εκτιμάται ότι το έργο μπορεί να ξεκινήσει το 2023 και να ολοκληρωθεί σταδιακά το 2025-2026. Στον χώρο της ΠΥΡ.ΚΑΛ. (ανήκει στα Ελληνικά Αμυντικά Συστήματα - ΕΑΣ) βρίσκονται σήμερα 91 κτίρια (110.000 τ.μ.), εκ των οποίων θα κατεδαφιστούν τα 66 (68.413 τ.μ.) και θα διατηρηθούν 25 (41.587 τ.μ.). Θα ανεγερθούν επτά (7) νέα κτίρια (69.000 τ.μ.) και ακόμα 22.727 τ.μ. σε προσθήκες σε υφιστάμενα κτίρια (συνολική δόμηση, διατηρούμενη και νέα, 133.314 τ.μ.). Στον χώρο που θα απελευθερωθεί, θα δημιουργηθεί πάρκο 80 στρεμμάτων.

Οι εγκαταστάσεις της ΠΥΡ.ΚΑΛ. χωροθετούνται στην περιοχή του Υμηττού και περικλείονται από τις οδούς Ηλιουπόλεως, Γυμναστηρίου, Ανδρέα Λεντάκη, Λ. Σμύρνης και Ελευθερωτών. Χωροθετούνται δύο εισοδοι στις εγκαταστάσεις, η μία επί της οδού Ηλιουπόλεως 111 και η δεύτερη επί της οδού Λεντάκη 2 (Εικόνα 7-1).



Εικόνα 7-1: Εγκαταστάσεις ΠΥΡ.ΚΑΛ., είσοδοι (μπλε), σταθμοί Μετρό (κόκκινο)

Οι βασικές οδικές αρτηρίες που διέρχονται από την περιοχή πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ. είναι οι Λεωφόροι Βουλιαγμένης, Ηλιουπόλεως, Εθνικής Αντιστάσεως. Σημαντική από άποψη κυκλοφορίας είναι η οδός Κωνσταντινουπόλεως. Οι λεωφορειακές γραμμές και τα χαρακτηριστικά τους φαίνονται στον επόμενο Πίνακα.

**«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 7-7: Λειτουργικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡΚΑΛ τον Φεβρουάριο 2020 (προ Covid-19) καθώς και τον Μάρτιο 2021. Με μπλε τα πεδία που σημειώθηκε βελτίωση κατά την πανδημία.

Αρ. Γραμμής	Ονομασία	Μήκος (χλμ)	ΠΡΟΓΡ. ΧΡΟΝΟΑΠΟΣΤΑΣΗ (07.00-08.00)		ΠΡΟΓΡ. ΗΜ. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ		Στόλος		Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (προ COVID-19)
			2/2020	3/2021	2/2020	3/2021	2/2020	3/2021	
140	ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ	55,11	20,0	20,0	76	76	11	11	7.050
206	ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	8,47	12,0	8,6	86	105	5	6	5.600
212	ΣΤ. ΔΑΦΝΗ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΒΥΡΩΝΑΣ - ΚΑΡΕΑΣ	15,87	24,0	24,0	80	80	3	3	2.350
237	ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	13,39	12,0	10,0	80	98	5	7	5.750
856	ΑΙΓΑΛΕΩ - ΥΜΗΤΤΟΣ - ΔΑΦΝΗ	27,21	13,3	12,0	126	150	10	12	7.050
A3	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΜΕΣΩ Λ. ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)	32,73	17,1	17,1	117	117	8	8	5.850

Επισημαίνεται ότι το προσφερόμενο συγκοινωνιακό έργο (χρονοαπόσταση, αρ. οχημάτων) σε τρεις (206, 237 και 856) από τις έξι γραμμές που εξυπηρετούν την περιοχή αυξήθηκε κατά την περίοδο Covid-19, στο πλαίσιο των μέτρων ενίσχυσης των αστικών συγκοινωνιών για την αντιμετώπιση της πανδημίας.

Είναι προφανές ότι η παραγόμενη ζήτηση από τις δραστηριότητες του κυβερνητικού πάρκου, αλλά και του χώρου πρασίνου που προβλέπεται, θα είναι σημαντική, τόσο τις καθημερινές, όσο και τα σαββατοκύριακα. Η επένδυση αυτή προϋποθέτει την ύπαρξη λεπτομερούς μελέτης περιβαλλοντικών και κυκλοφοριακών επιπτώσεων, που, μεταξύ άλλων, θα εκτιμήσει αν σε βάθος χρόνου επαρκούν οι 6 λεωφορειακές γραμμές και ο σταθμός Μετρό Δάφνης για την εξυπηρέτηση της ζήτησης που θα παραχθεί.

Σημειώνεται ότι η παραγόμενη ζήτηση, αν αναληφθεί από ΙΧ, θα οδηγήσει σε σημαντικά προβλήματα υπερκορεσμού. Συνεπώς, κρίνεται απαραίτητος ο επανασχεδιασμός του κορμού των αστικών συγκοινωνιών που εξυπηρετούν την περιοχή της ΠΥΡ.ΚΑΛ. και κατ' επέκταση τον Δήμο. Προς την κατεύθυνση αυτή ο Δήμος, μέσα από τις κατάλληλες μελέτες, θα πρέπει να διασφαλίσει ότι το παρεχόμενο έργο από τα ΜΜΜ θα επαρκεί για την κάλυψη των νέων αναγκών σε μετακινήσεις, καθώς και ότι η λειτουργία του νέου πάρκου δε θα επηρεάσει αρνητικά τη συγκοινωνιακή λειτουργία του Δήμου.

7.3 Τελικό Σενάριο

7.3.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου

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

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφ. 7.2 σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, το Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής, το Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, η πληθυσμιακή εξέλιξη, οι οικονομικές εξελίξεις, ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, το Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων, η Κατανάλωση Ενέργειας, οι Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτροκίνηση & Ηλεκτρικά Οχήματα).
- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης -ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων- στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- ✓ 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.
- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
- ✓ 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.
- ✓ 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.

- ✓ 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. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας έργου και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων και των 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.
- ✓ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο.**

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Δάφνης - Υμηττού, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

7.3.2 Διαχείριση Οδικής Κυκλοφορίας (Κυκλοφοριακή Οργάνωση, Σηματοδότηση)

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Το προτεινόμενο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο (*Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου*) του παρόντος Σεναρίου περιλαμβάνει τις ακόλουθες οδούς ως εξής:

Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Βουλιαγμένης, Εθνική Αντιστάσεως - Λ. Ηλιουπόλεως

Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ηλιουπόλεως (από Προύσης έως Εθνικής Αντιστάσεως), Λ. Παπαναστασίου

Συλλεκτήριες οδοί: Προύσης (από Ηλιουπόλεως έως Μεσολογγίου), ο άξονας Μεσολογγίου (από Προύσης) - Κερασούντος (έως Ηλιουπόλεως), Αναγεννήσεως, ο άξονας Κωνσταντινουπόλεως (από Αναγεννήσεως) - Πλατεία Αγ. Λαύρας - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών, Ειδομένης, Λ. Σμύρνης, ο άξονας Παπαστράτου - Πλατεία Υμηττού - Χρυσοστόμου Σμύρνης, Βρυούλων (έως Βλαχερνών), Αμισσού, Αλ. Παναγούλη, Χρυσοστόμου Σμύρνης, Ηπείρου, Χίου Ακροπόλεως, Μπουμπουλίνας, Εθνάρχου Μακαρίου μέχρι Λ. Βουλιαγμένης, Γραβιάς, Ελευθερίου Βενιζέλου από Εθν. Μακαρίου έως Λ. Βουλιαγμένης.

Οι υπόλοιπες οδοί ανήκουν στο *τοπικό* οδικό δίκτυο.

2. Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου που δεν έχει εφαρμοστεί ακόμα το συγκεκριμένο μέτρο, π.χ. περιοχή Ζωοδόχου Πηγής. (Χάρτης Τελικού Σεναρίου 2: Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση πέριξ Ζωοδόχου Πηγής)
3. Μετατροπή των οδών με υφιστάμενα πεζοδρόμια πλάτους μικρότερο των 1,50μ. (και εφόσον δεν υπάρχει δυνατότητα διαπλάτυνσης) σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους.
 - ο Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδόστρωμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκιβωτισμένες θέσεις, κα.)
 - ο Ενδεικτικά προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται με οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκιβωτισμένες θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης και φυσικά μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.

Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των εξεταζόμενων οδών για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των οδών για τη 15+ετία.

4. Όσον αφορά στην υποδομή του οδικού δικτύου, με έμφαση στο ιεραρχημένο δίκτυο, προτείνεται αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων. Το πλάτος πεζοδρομίων θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός) βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, εξασφαλίζοντας ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ 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.). Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.

Υλοποίηση του μέτρου στο 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων για την 5ετία, στο 70% για τη 10ετία και στο σύνολο (100%) των πεζοδρομίων για τη 15+ετία.

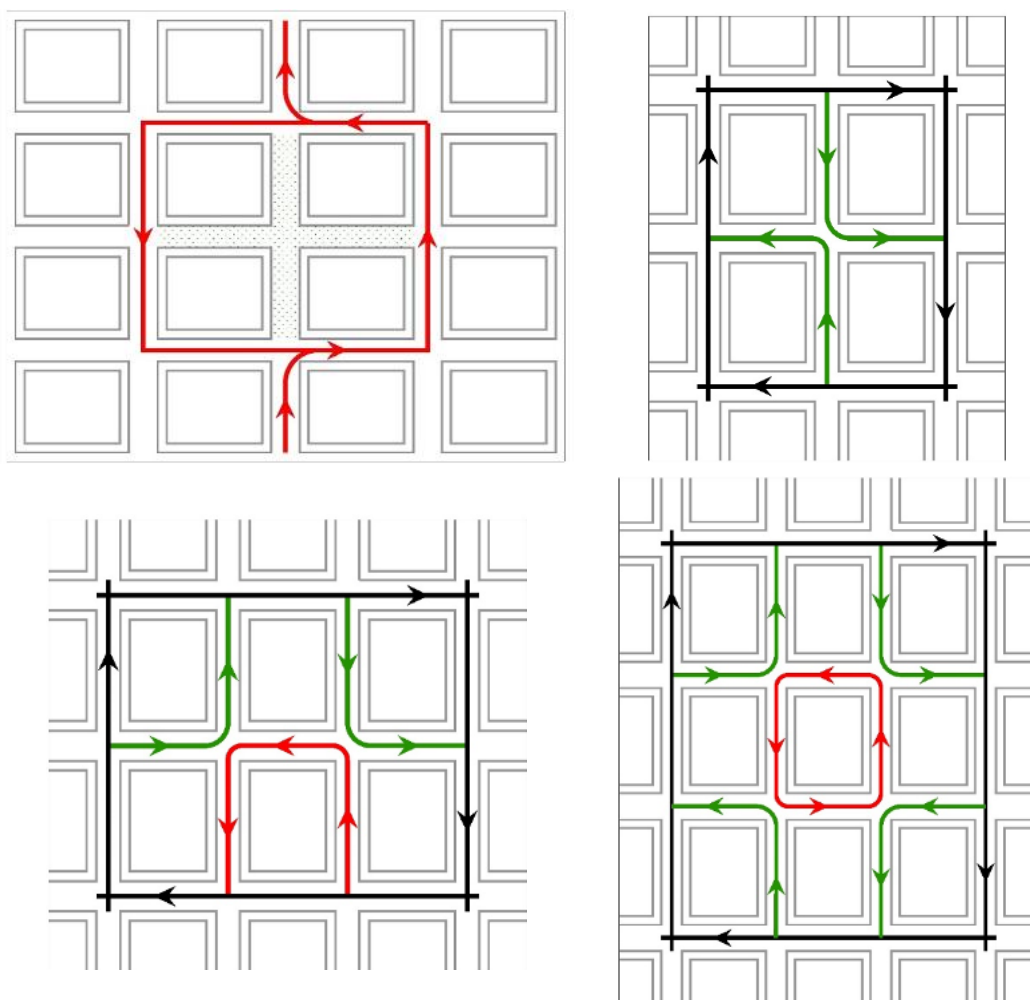
5. Μείωση των ορίων ταχύτητας, με στόχο τα 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
6. Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
7. Για τις περιοχές γειτονιάς προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.

8. Υλοποιούνται μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες⁴⁰ για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
9. Εφαρμόζεται σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο" (car sharing) αποτελεί μια εναλλακτική λύση που απαλλάσσει από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης επιβατικού Ι.Χ. Πρόκειται για μια λύση ελκυστική μόνο σε πόλεις καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία και δίκτυα ποδηλάτου, δηλαδή εκεί όπου το περπάτημα είναι ασφαλές και ευχάριστο και όπου το αυτοκίνητο δεν εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες (π.χ. για δουλειά) αλλά χρησιμοποιείται για αναψυχή ή έκτακτες μετακινήσεις (υγεία κ.λπ.). Συνδυαστικά με το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο - car sharing" εφαρμόζονται και τα "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" (όπως στο Παρίσι), τα οποία γίνονται μια μορφή εξοπλισμού του κέντρου. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία ή/και σε κάποιες περιπτώσεις με αυτή αποκτάται πρόσβαση και σε συστήματα κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ δημόσιας συγκοινωνίας άλλων πόλεων ακόμη και διαφορετικών χωρών. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling).
10. Απαγόρευση της διέλευσης (και στάθμευσης) βαρέων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο.

⁴⁰ «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

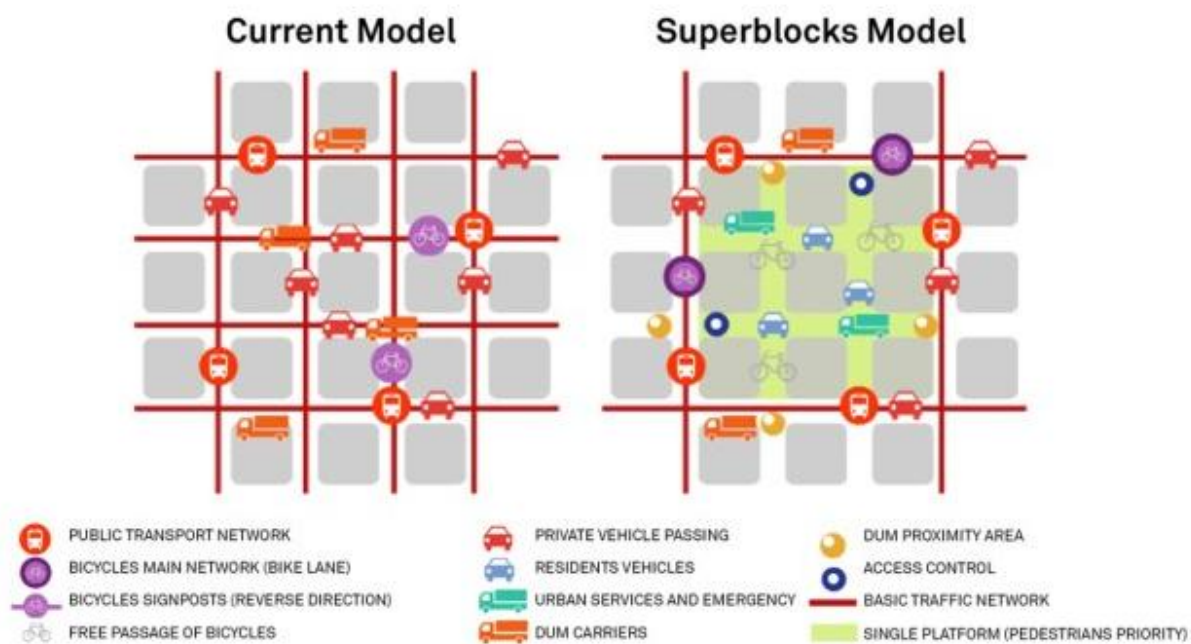
1. Δημιουργία superblocs: Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων στο τοπικό οδικό δίκτυο (αρμοδιότητας του Δήμου) για την προστασία γειτονιών - Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας. Ενδεικτικά, προτείνονται περιοχές γύρω από μικρά πάρκα/ πλατείες (π.χ. Πλατεία Υμηττού, Άλσος Άγιοι Απόστολοι Πέτρου & Παύλου, Πλ. Ζωοδόχου Πηγής).
 - a. Τα «superblocks» είναι γειτονιές οικοδομικών τετραγώνων, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων επιτρέπεται μόνο στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά, με αποτέλεσμα οι υπόλοιποι να διατίθενται σε πεζούς και ποδηλάτες. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται και να κοινωνικοποιούνται. Ως Χώροι κοινωνικοποίησης «superblocks» προτείνονται -κατά προτεραιότητα- χώροι σε επιβαρυνμένες περιοχές/ γειτονιές.



Εικόνα 7-2: Ενδεικτική Διάταξη Λειτουργίας «superblocks»



SUPERBLOCKS MODEL



Εικόνα 7-3: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με τη Γυμναστική Ακαδημία.
2. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου.
3. Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης της Λ. Βουλιαγμένης, μεταξύ των οδών Τριπόλεως και Χίου.

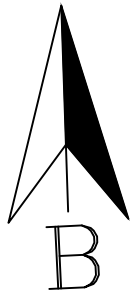
Σηματοδότηση

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάναρων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάναρων σε τμήματα των οδών Λ. Παπαναστασίου, Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΑΑ), Λ. Βουλιαγμένης, κλπ.

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.
2. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών (π.χ. μονοδρομήσεις ή πεζοδρομήσεις), με διατήρηση των υφιστάμενων πεζοφάναρων ή και προτάσεις νέων πεζοφάναρων.
3. Υλοποίηση Έξυπνων Διαβάσεων, με 3D απεικονίσεις. Το Σύστημα Έξυπνης Διάβασης Πεζών είναι ένα πρωτοποριακό σύστημα ασφαλούς διέλευσης πεζών, με αυτόματη αναγνώριση παρουσίας πεζών και αυτόματης φωτεινής σήμανσης της διάβασης.



Μετρό "ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ"



ΑΔ. ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ

ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ

ΑΚΡΟΠΟΛΕΩΣ

ΕΘΝ. ΜΑΚΑΡΙΟΥ

Λ. ΒΟΥΛΙΑΜΕΝΗΣ

Λ. ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ

ΗΛΙΟΥΠΟΛΕΩΣ



Μετρό "ΔΑΦΝΗ"
ΑΦΕΤΗΡΙΑ/
ΤΕΡΜΑ ΟΑΣΑ

Λ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Όρια Δήμου

Πρωτεύουσα Αρτηρία

Δευτερεύουσα αρτηρία

Συλλεκτήρια Οδός



Υφιστάμενη Διαμόρφωση οδού
με πλακόστρωτο



Υφιστάμενος Διαμορφωμένος
Πεζόδρομος με ΦΕΚ

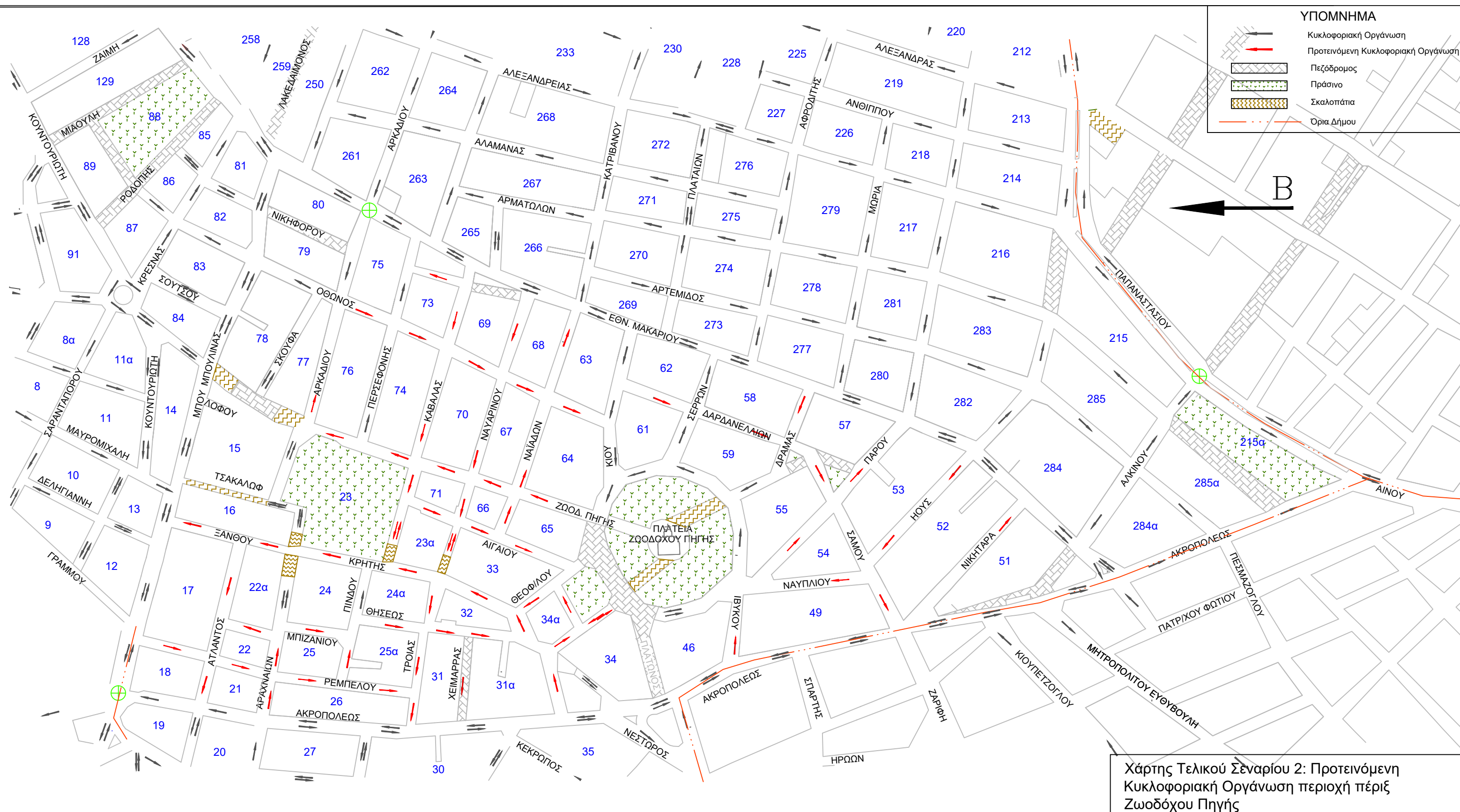


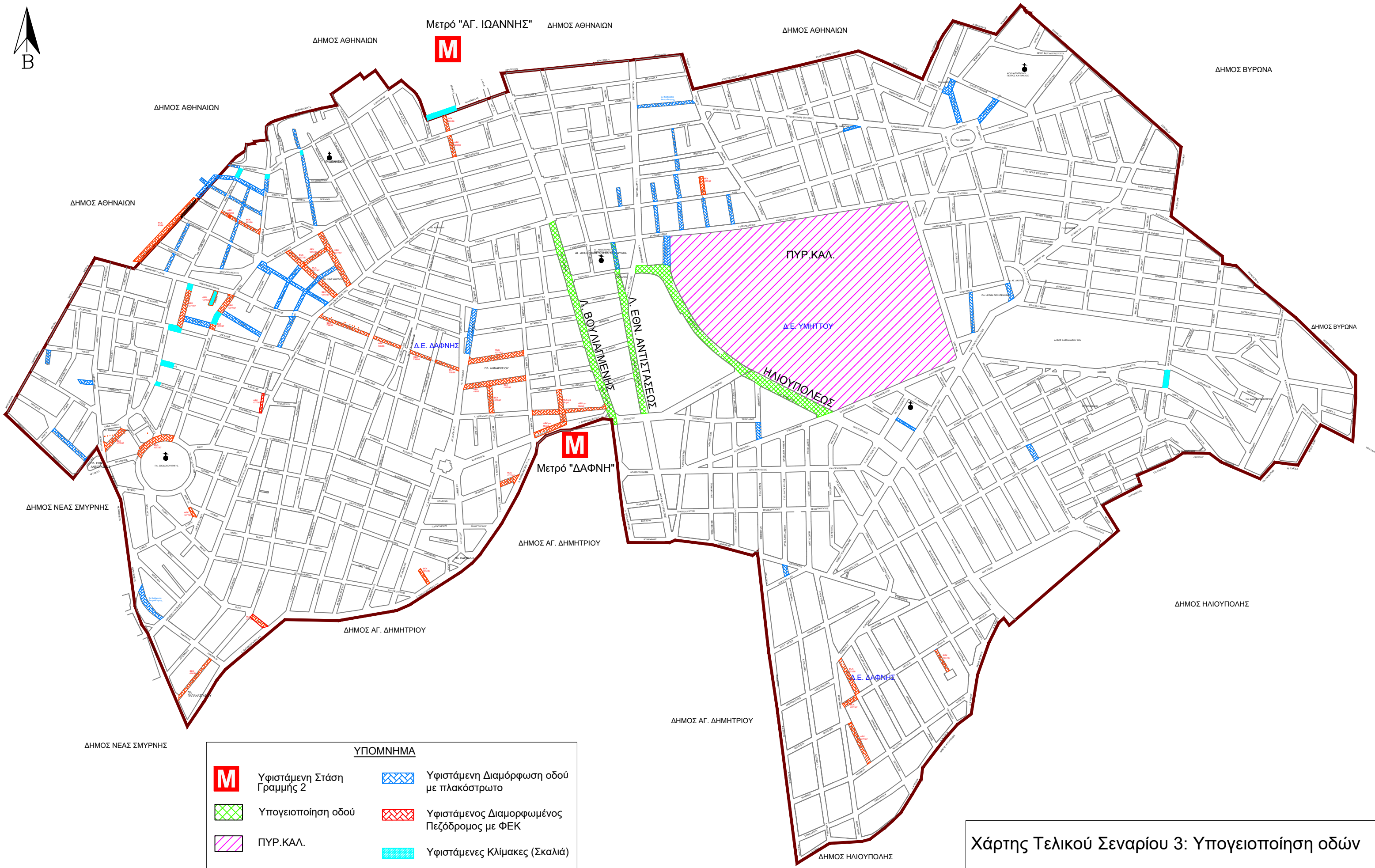
Υφιστάμενες Κλίμακες (Σκαλιά)



Υφιστάμενη Στάση Μετρό Γραμμής 2

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 1: Ιεράρχηση
Οδικού Δικτύου





ΥΠΟΜΝΗΜΑ			
	Υφιστάμενη Στάση Γραμμής 2		Υφιστάμενη Διαμόρφωση οδού με πλακόστρωτο
	Υπογειοποίηση οδού		Υφιστάμενος Διαμορφωμένος Πεζόδρομος με ΦΕΚ
	ΠΥΡ.ΚΑΛ.		Υφιστάμενες Κλίμακες (Σκαλιά)

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 3: Υπογειοποίηση οδών

7.3.3 Οδική ασφάλεια (Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων)

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε διασταυρώσεις με υψηλό δείκτη ατυχημάτων, για τη βελτίωση των αστικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος χώρου, κλπ. Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα:

- (α) Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας
- (β) Ακροπόλεως & Παπαναστασίου
- (γ) Λ. Βουλιαγμένης & Γυμναστηρίου
- (δ) Λ. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως
- (ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως
- (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάθειας/ Αγ. Φωτεινής
- (ζ) Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου

Ο ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων θα εξετάσει τη διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout) ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα του οδικού δικτύου, όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών. Στο ενδεχόμενο διαμόρφωσης κυκλικού κόμβου θα πρέπει να συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, έτσι ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου (πεζός και οδηγός) να αντιλαμβάνεται τον εκάστοτε κόμβο ως αστικό τμήμα της πόλης και όχι ως κόμβο υπερτοπικών διελεύσεων (προτεραιότητα στον πεζό/ πολίτη, όχι στο όχημα).

2. Πραγματοποιούνται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που να μειώσουν την επικινδυνότητα τους. Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, διαβάσεις πεζών κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ και οδεύσεις τυφλών. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 35% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.

❖ Ορίζοντας 15+ετίας

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%.
2. Βελτίωση των διασταυρώσεων στο σύνολο του Δήμου, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα σε αυτές.

7.3.4 Διαχείριση Στάθμευσης

Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων του Δήμου. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διαρκείας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).

- ☛ Σε συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας, οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο πρέπει να είναι πολύ λιγότερες από τις σημερινές και να διατίθενται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους στους κατοίκους, καθώς κάθε θέση στάθμευσης αποτελεί πόλο έλξης για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να συνοδεύεται από μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με σχετικές διαμορφώσεις στους πέριξ δρόμους.

❖ Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/15+ετίας

1. Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το οδικό δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.

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.

Υλοποίηση των παρεμβάσεων σε ποσοστό 25% εντός της 5ετίας, σε ποσοστό 60% στη 10ετία και σε ποσοστό 100% στη 15+ετία.

2. **Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)**, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης:

- στην περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
- πέριξ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνης και σε απόσταση περίπου 300μ,
- στο δυτικό όριο του Δήμου πέριξ της οδού Μπουμπουλίνας
- στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. Υμηττού, Περιοχή πέριξ οδών Αναγεννήσεως και Φιλαδελφείας (μετά την επικαιροποίησή τους).

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, με ταυτόχρονη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Η διαχείριση θα περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων (ελεύθερων γηπέδων) για στάθμευση εκτός οδού, ενώ προτείνεται η εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης της παρόδιας και της εκτός οδού στάθμευσης.

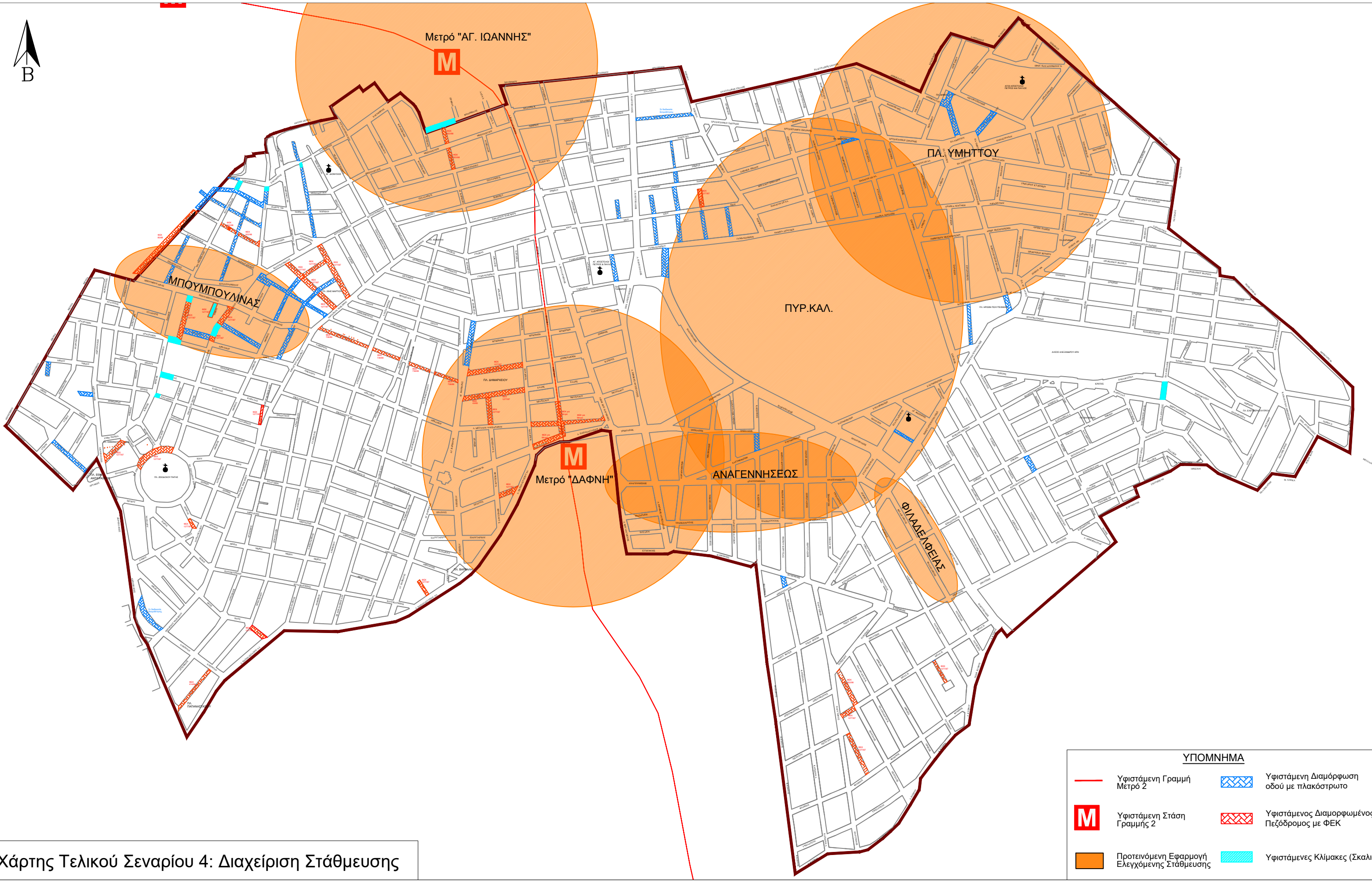
Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτούνται αυξημένοι πόροι.

3. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε σημεία με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε κεντρικές στάσεις λεωφορείων αλλά και στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).
4. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου. Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικόπεδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές (π.χ. πέριξ του σταθμού Μετρό), ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση.

Προτείνεται, ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά:

- ❖ υπόγειος χώρος στάθμευσης στη Γυμναστική Ακαδημία (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως)
 - ❖ χώρος στάθμευσης στο δημοτικό οικόπεδο στη συμβολή των οδών Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως
5. Υλοποίηση σχεδίου για την εγκατάσταση νέων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου, σε συμφωνία και του ΣΦΗΟ που προβλέπεται να εκπονηθεί άμεσα.

Προτείνεται -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) στις έξης περιοχές/ θέσεις:
 - ❖ Πλησίον του σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ"
 - ❖ Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ.
 6. Δημιουργία διακριτών χώρων στάθμευσης για κατηγορίες οχημάτων όπως:
 - ❖ χώροι στάθμευσης δίκυκλων
 - ❖ χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει οχημάτων μικροκινητικότητας
 - ❖ αποκλειστικών χώρων προσωρινής στάσης/ στάθμευσης για φορτοεκφόρτωση
 7. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
 8. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
 9. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- | | | | |
|---|---|---|--|
|  | Υφιστάμενη Γραμμή
Μέτρο 2 |  | Υφιστάμενη Διαμόρφωση
οδού με πλακόστρωτο |
|  | Υφιστάμενη Στάση
Γραμμής 2 |  | Υφιστάμενος Διαμορφωμένος
Πεζόδρομος με ΦΕΚ |
|  | Προτεινόμενη Εφαρμογή
Ελεγχόμενης Στάθμευσης |  | Υφιστάμενες Κλίμακες (Σκαλιά) |

Χάρτης Τελικού Σεναρίου 4: Διαχείριση Στάθμευσης

7.3.5 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ Ορίζοντας 5ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών. Ενδεικτικά, προτείνεται συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη των 10' σε ώρες αιχμής για τις γραμμές με αυξημένη ζήτηση και μικρότερη των 20' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας για όλες τις γραμμές. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός των ορίων του Δήμου.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 50%.
4. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου (80-12=68 στάσεις). Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.
5. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων στα 5'-6' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Διεύρυνση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται επέκταση του ωραρίου μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες.
3. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (π.χ. parking), στον σταθμό του Μετρό, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο δημόσιας συγκοινωνίας.

❖ Ορίζοντας 10ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
2. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.
3. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου. Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.

4. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, σύμφωνα με τις προτεινόμενες αλλαγές του οδικού δικτύου στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Περαιτέρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων στα 4' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Ανανέωση στόλου συρμών.
- Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.). Στόχος του εν λόγω μέτρου είναι αφενός η δημιουργία κινήτρου για να επιλέγουν οι μετακινούμενοι τα ΜΜΜ και αφετέρου η σωστή χρήση επικύρωσης των εισιτηρίων, καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση οι χρήστες των λεωφορείων επικυρώνουν τα εισιτήρια μόνο κατά την είσοδο τους στα λεωφορεία και όχι και κατά την έξοδο από αυτά. Με την εφαρμογή των ηλεκτρονικών εισιτηρίων και την ορθή χρήση τους από τους μετακινούμενους είναι εφικτό πλέον να καταμετρώνται ηλεκτρονικά οι επιβιβάσεις - αποβιβάσεις (μετρήσεις "on-off"), που αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση του μεταφορικού έργου.

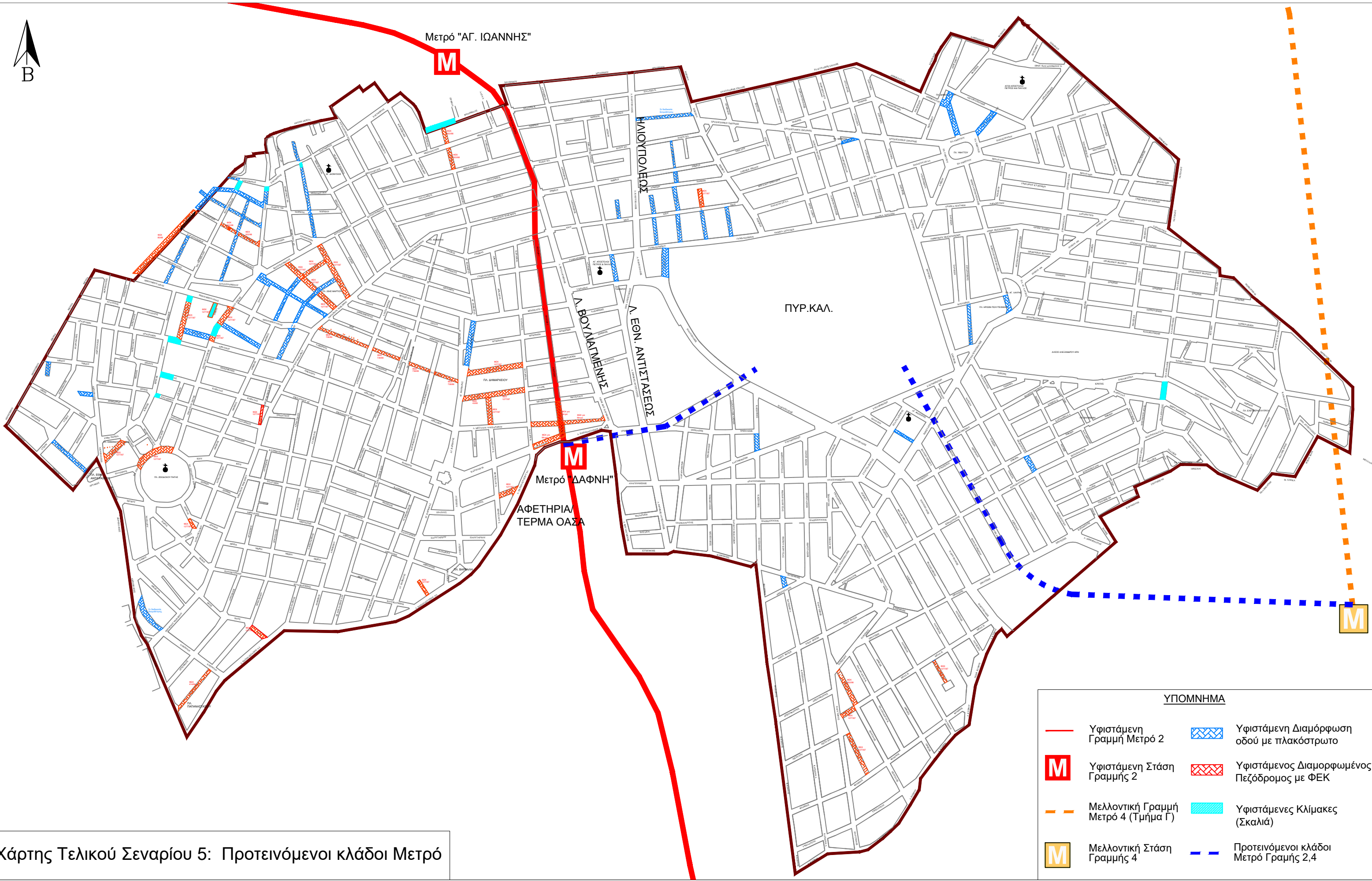
❖ Ορίζοντας 15+ετίας

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου. Ακρίβεια στην πληροφορία τηλεματικής.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς - Μετρό

1. Περαιτέρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου.
2. Διερεύνηση εφικτότητας εξυπηρέτησης της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με κλάδο του Μετρό.
Σύνδεση της Γραμμής 2, από το Σταθμό "ΔΑΦΝΗ" με το Νέο Κυβερνητικό Πάρκο στην ΠΥΡ.ΚΑΛ. και σύνδεση της Γραμμής 4 (που πρόκειται να κατασκευαστεί) με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.



Χάρτης Τελικού Σεναρίου 5: Προτεινόμενοι κλάδοι Μετρό

7.3.6 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, ήτοι δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία του Δήμου Δάφνης - Υμηττού με τις γειτονιές, μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στον Δήμο έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο του Δήμου και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζόδρομων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμου.

Οι προτεινόμενες Πράσινες Διαδρομές αφορούν λοιπόν στο δίκτυο ποδηλατοδρόμου, στις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και στις σημαντικές διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, όπου δηλαδή η κίνηση με ήπια μορφή μετακίνηση είναι εφικτή και δεν παρεμποδίζεται από την κίνηση των οχημάτων.

Οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό και προσβάσιμο προς τα Άτομα με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και τα Άτομα με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ), όπως π.χ. ράμπες και οδεύσεις τυφλών, ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών. Στόχος του δικτύου πράσινων διαδρομών είναι η προσβασιμότητα σε ΟΛΟΥΣ και η δυνατότητα χρήσης από ΟΛΟΥΣ.

Σημαντική κρίνεται, επίσης, η σύνδεση του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών με τους όμορους Δήμους, είτε με αντίστοιχα δίκτυα (π.χ. πράσινες διαδρομές όμορων Δήμων) είτε με σημαντικούς πόλους έλξης (π.χ. Ζάππειο).

Προτείνεται, επίσης κατά προτεραιότητα, η κατασκευή του δικτύου ποδηλατοδρόμων σύμφωνα με τις προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για την ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κατά προτεραιότητα, το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει τις εξής οδούς:

- Λ. Παπαναστασίου (από Ακροπόλεως έως Λ. Βουλιαγμένης)
- Τριπόλεως
- Κασσιόπης (από Τριπόλεως έως Ελευθερωτών)
- Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών
- Νικοπόλεως (έως Τριπόλεως)
- Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνος
- Βρυούλων - Δορυλαίου
- Παπαστράτου (από Δορυλαίου έως Πλ. Υμηττού)
- Αμισσού (από Πλ. Υμηττού έως Χρυσοστόμου Σμύρνης)
- Αλέξανδρου Παναγούλη (από Πλ. Υμηττού έως Ηπείρου)
- Ανδρέα Λεντάκη (από Χρυσοστόμου Σμύρνης) - Γυμναστηρίου (έως Καλύμνου)

- Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ανδρέα Λεντάκη έως Κωνσταντινουπόλεως)
- Ηλιουπόλεως (από Ελευθερωτών έως Γυμναστηρίου)
- Ειδομένης (από Τριπόλεως έως Ηλιουπόλεως)
- Ηπείρου (από Ανδρέα Λεντάκη έως Χίου)
- Χίου (από Ηπείρου έως Αρτέμωνος)
- Εθνικής Αντιστάσεως (από Χίου έως Ηλία Ηλίου)
- Ηλία Ηλίου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Σπετσών)
- Ναυάρχου Βότση (από Λ. Βουλιαγμένης έως Πλούρωνος)
- Πλούτωνος (από Ναυάρχου Βότση έως Παύλου Μελά)
- Παύλου Μελά (από Πλούτωνος έως Ηλιουπόλεως)
- Ηλιουπόλεως (από Παύλου Μελά έως Προύσης)
- Προύσης (από Ηλιουπόλεως) - Καραμπάτη
- Αμάλθειας (από Προύσης έως Κερασούντος)
- Κερασούντος (από Αμάλθειας έως Ασπένδου)
- Λυσίππου (από Λ. Παπαναστασίου) - Αγ. Βαρβάρας - Δήλου (έως Εθνάρχου Μακαρίου)
- Αλεξανδρείας (από Λ. Παπαναστασίου έως Σικελιανού)
- Σικελιανού (από Αλεξανδρείας) - Εθνάρχου Μακαρίου - Περσεφόνης (έως Ζωοδόχου Πηγής)
- Εθνάρχου Μακαρίου (από Αλκινόου) - Δημητρακοπούλου (έως Περσεφόνης)
- Κίου (από Εθνάρχου Μακαρίου) - Πλ. Ζωοδόχου Πηγής - Ζωοδόχου Πηγής - Κουντουριώτου (έως Αγγελετοπούλου)
- Αγγελετοπούλου (από Κουντουριώτου έως Διγενή Ακρίτα)
- Μπουζιάνη (από Αγγελετοπούλου έως Αγ. Βαρβάρας)
- Αλκινόου (από Λ. Παπαναστασίου έως Εθνάρχου Μακαρίου)

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών αποτυπώνεται στον Χάρτη «Χάρτης Τελικού Σεναρίου 6: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής» του παρόντος κεφαλαίου.

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Υλοποίηση του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών, σε ποσοστό 30%. Στο παρόν Σενάριο θεωρείται ότι υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο.
2. Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών.
3. Πρόταση για νέες διαδρομές ποδηλατοδρόμων βάσει και των προτεινόμενων αναπλάσεων. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων με:
 - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει.
 - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.

4. Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
5. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).
6. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). 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 του Δήμου.
7. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου τουλάχιστον στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου.

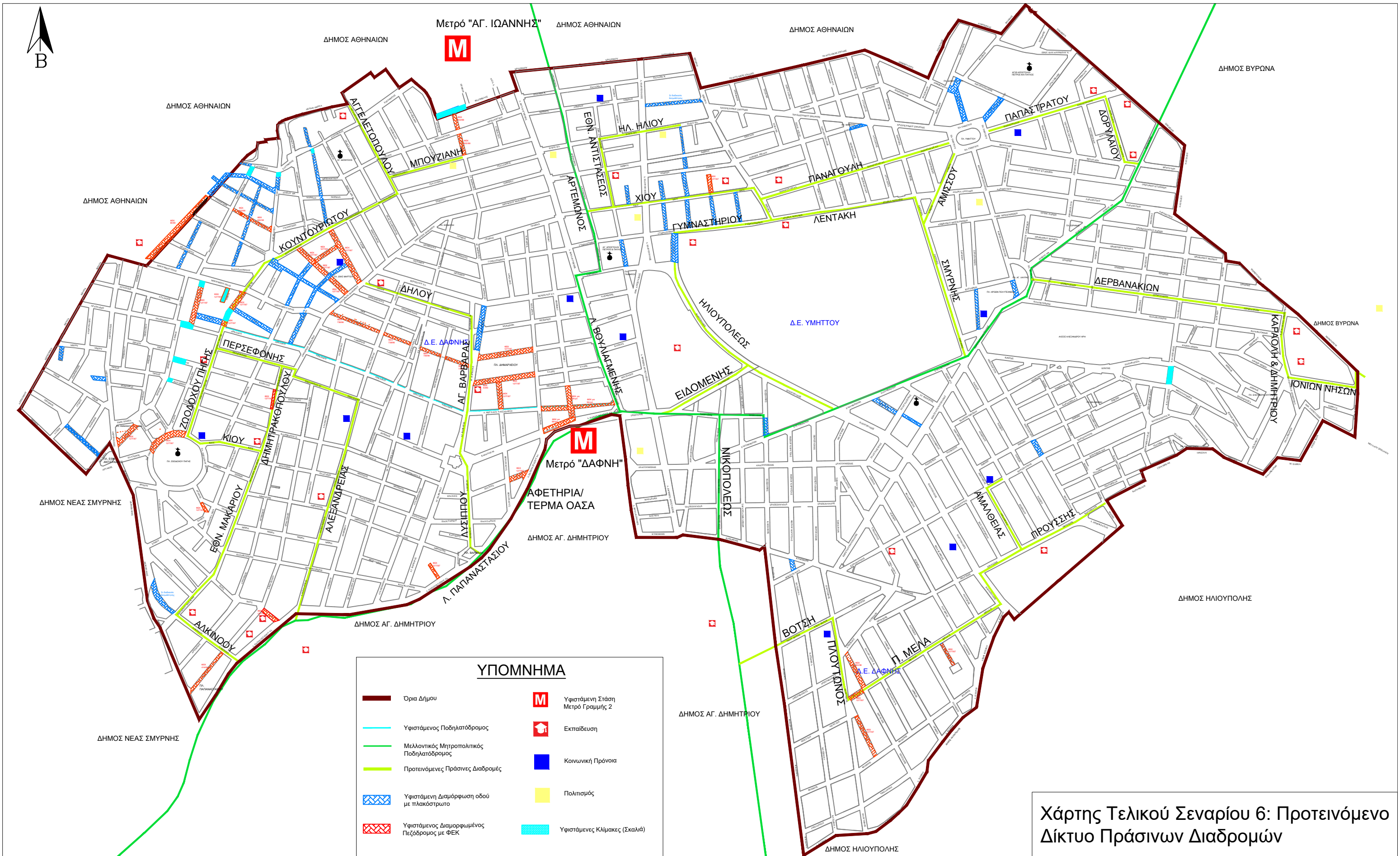
Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλατύνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.
8. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, με στόχο την εξασφάλιση της οδικής ασφάλειας και της προσβασιμότητας περίξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων. Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). 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).
9. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον Δήμο Δάφνης - Υμηττού, σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.
10. Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία του Δήμου (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 70% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) & Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης). Επέκταση του μέτρου με εφαρμογή σε περιοχές:
 - πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
 - πέριξ πλατειών, παιδικών χαρών, τοπώσεων, κοκ, σε επίπεδο γειτονιάς
3. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 70% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
4. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο (100%) των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
3. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
4. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας τα ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.



7.3.7 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
2. Δημιουργία νέων Πλατειών. Επανασχεδιασμός Πλατειών.
3. Δημιουργία πάρκων τσέπης. Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία.
4. Δημιουργία αστικών κερκίδων. Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία.
5. Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.
6. Ανάπλαση των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ. σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής.

7.3.8 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και άλλους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.
 - Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση των μεγάλων οχημάτων μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00).
 - Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
 - Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων.
2. Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που βελτιώνει τη λειτουργία του οδικού δικτύου και απαλύνει τις οχλήσεις σε επίπεδο γειτονιάς.
3. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.
4. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.
5. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνεται ένα (1) κέντρο διανομής εμπορευμάτων.
6. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).

7.3.9 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ: Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων – Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα.
2. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους.
3. Ανανέωση / Εκσυγχρονισμός στόλου δημοτικών οχημάτων και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης, περιβαλλοντικά φιλικά (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία.

7.3.10 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
 - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
 - Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
 - Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης.
 - Δημιουργία ή Προγραμματισμός λειτουργίας Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.
 - Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
 - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
 - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
 - Εκστρατείες ενημέρωσης - Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στον Δήμο και στο ευρύτερο κοινό - Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
 - Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.

7.4 Πίνακας μέτρων/ παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτεινόμενες Παρεμβάσεις ανά Θεματική Κατηγορία, ενώ -όπου κρίνεται απαραίτητο- υπάρχει σύντομη περιγραφή για την εξειδίκευση της εκάστοτε παρέμβασης.

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 7-8: Τελικό Σενάριο ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων και ανά Ορίζοντα υλοποίησης (5ετία - 10ετία - 15+ετία)

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
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.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Μείωση των ορίων ταχύτητας	40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	✓	-	-
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.)	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
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	✓	-	-
Δημιουργία superblocks	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)	-	✓	-
Εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου	Σε περιοχές που δεν έχει εφαρμοστεί το μέτρο των μονοδρομήσεων όπως η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής	✓	-	-
Διερεύνηση εφικτότητας υπογειοποίησης	Ενδεικτικά: 1. της οδού Ηλιουπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με τη Γυμναστική Ακαδημία 2. της Λ. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμναστικής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμναστηρίου 3. της Λ. Βουλιαγμένης	-	-	✓
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				
Τοποθέτηση πεζοφάνων	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες	✓	-	-

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
	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			
Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών		-	✓	✓
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 εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ., κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
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 (ζ) Αμισσού & Ανδρέα Λεντάκη & Ανδρονικίου	✓	-	-
Βελτίωση όλων των διασταυρώσεων, στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, ακόμη και αν δεν έχουν καταγραφεί τροχαία συμβάντα σε αυτές	Μέτρα βελτίωσης, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ., κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.)	-	-	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
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).	✓	-	-
Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (parking)	Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, προτείνεται: - Υπόγειο parking στο γήπεδο (Τριπόλεως, Ειδομένης & Ηλιουπόλεως) στη Γυμναστική Ακαδημία - Δημοτικό οικόπεδο Ηλία Ηλιού & Εθν. Αντιστάσεως	-	✓	-
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης με εγκιβωτισμό θέσεων	Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις για τη χωροθέτηση των νόμιμων θέσεων στάθμευσης και τη μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης.	✓ (25%)	✓ (60%)	✓ (100%)
Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✓ (25%)	✓ (60%)	✓ (100%)
Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον τον Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ.	✓	-	-
Σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, προτείνεται: - Πλησίον του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" - Πλησίον της ΠΥΡ.ΚΑΛ.	-	✓	-
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		✓	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΟΑΣΑ				
Βελτίωση υπηρεσιών λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	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) με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.	✓ (50%)	✓ (100%)	-
Δημιουργία νέων γραμμών ΟΑΣΑ για την κάλυψη των μελλοντικών αλλαγών στις μετακινήσεις.		-	✓	-
Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ	Ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές,	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις (ΟΑΣΑ). Βελτίωση αξιοπιστίας. Αξιοποίηση των δεδομένων της τηλεματικής για βελτίωση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας.	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
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.	✓	-	-
ΜΕΣΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ (ΜΣΤ)				
Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων Μετρό	Κατά τις ώρες αιχμής	✓	✓	✓
Διερεύνηση ωραρίου	Μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες	✓	-	-
Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.)	Χρήση ποδηλάτου ως συμπληρωματικό μέσο	✓	-	-
Διερεύνηση εφικτότητας δημιουργίας κλάδου Μετρό	Σύνδεση του Σταθμού Μετρό "ΔΑΦΝΗ" με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. Σύνδεση του κοντινότερου σταθμού της νέας Γραμμής 4 με την ΠΥΡ.ΚΑΛ.	-	-	✓
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης. Περιλαμβάνονται πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατύνσεις 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	✓	✓	✓

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
	(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) • Τριπόλεως • Κασσιόπης (από Τριπόλεως έως Ελευθερωτών) • Ελευθερωτών - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διάκου - Βλαχερνών • Νικοπόλεως (έως Τριπόλεως) • Λ. Βουλιαγμένης - Ταινάρου - Αρτέμωνας • Βρυούλων - Δορυλαίου • Παπαστράτου (από Δορυλαίου έως Πλ. Υμηττού) • Αμισσού (από Πλ. Υμηττού έως Χρυσοστόμου Σμύρνης) • Αλέξανδρου Παναγούλη (από Πλ. Υμηττού έως Ηπείρου) • Ανδρέα Λεντάκη (από Χρυσοστόμου Σμύρνης) - Γυμναστηρίου (έως Καλύμνου) • Χρυσοστόμου Σμύρνης (από Ανδρέα Λεντάκη έως Κωνσταντινουπόλεως) • Ηλιουπόλεως (από Ελευθερωτών έως Γυμναστηρίου) • Ειδομένης (από Τριπόλεως έως Ηλιουπόλεως) • Ηπείρου (από Ανδρέα Λεντάκη έως Χίου) • Χίου (από Ηπείρου έως Αρτέμωνας) • Εθνικής Αντιστάσεως (από Χίου έως Ηλία Ηλιού) • Ηλία Ηλιού (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Σπετσών) • Ναυάρχου Βότση (από Λ. Βουλιαγμένης έως Πλούρωνος) • Πλούτωνος (από Ναυάρχου Βότση έως Παύλου Μελά) • Παύλου Μελά (από Πλούτωνος έως Ηλιουπόλεως) • Ηλιουπόλεως (από Παύλου Μελά έως Προύσης) • Προύσης (από Ηλιουπόλεως) - Καραμπάτη • Αμάλθειας (από Προύσης έως Κερασούντος) • Κερασούντος (από Αμάλθειας έως Ασπένδου) • Λυσίππου (από Λ. Παπαναστασίου) - Αγ. Βαρβάρας - Δήλου (έως Εθνάρχου Μακαρίου) • Αλεξανδρείας (από Λ. Παπαναστασίου έως Σικελιανού) • Σικελιανού (από Αλεξανδρείας) - Εθνάρχου Μακαρίου - Περσεφόνης (έως Ζωοδόχου Πηγής) • Εθνάρχου Μακαρίου (από Αλκινόου) - Δημητρακοπούλου (έως Περσεφόνης) • Κίου (από Εθνάρχου Μακαρίου) - Πλ. Ζωοδόχου Πηγής - Ζωοδόχου	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
	Πηγής - Κουντουριώτου (έως Αγγελετοπούλου) - Αγγελετοπούλου (από Κουντουριώτου έως Διγενή Ακρίτα) - Μπουζιάνη (από Αγγελετοπούλου έως Αγ. Βαρβάρας) - Αλκινδού (από Λ. Παπαναστασίου έως Εθνάρχου Μακαρίου)			
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης	✓	-	-
Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα	Περιλαμβάνεται η Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,05μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).	✓ (30%)	✓ (70%)	✓ (100%)
Οδική ασφάλεια & προσβασιμότητα πέριξ σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων	Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης προσβασιμότητας, ήπιας κυκλοφορίας, προστασίας περιοχών πέριξ των σχολείων/ σχολικών συγκροτημάτων σε ακτίνα 300μ. 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 του Δήμου Ζωγράφου.	✓	-	-
Λειτουργία bike sharing σε κεντρικά σημεία του Δήμου	Σε όλες τις στάσεις των λεωφορείων, σε αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου, σε τοπόσημα όλου του Δήμου, αλλά και σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.	✓	✓	✓
Θεσμική κατοχύρωση πεζόδρομων	Τακτοποίηση τυχόν εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.)	✓	-	-
Συντήρηση όλων των ήδη υλοποιημένων υποδομών	(οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)	✓	✓	✓
ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				
Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου εντός του Δήμου		✓	-	-
Επανασχεδιασμός Πλατειών		✓	✓	✓
Δημιουργία πάρκων τσέπης	Υλοποίηση 2 πάρκων τσέπης στην 5ετία, 4 στη 10ετία, 10 στη 15+ετία	✓ (2)	✓ (4)	✓ (10)
Δημιουργία αστικών κερκίδων	Υλοποίηση σε 1 σημείο στην 5ετία, σε 2 σημεία στη 10ετία, σε 5 στη 15+ετία	✓ (1)	✓ (2)	✓ (5)
Ανάπλαση ΠΥΡ.ΚΑΛ.	Αναδιαμόρφωση του παλαιού εργοστασίου της ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε πάρκο πρασίνου και αναψυχής.	✓	✓	-

«ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» ΔΗΜΟΥ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ
Β' ΣΤΑΔΙΟ

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Περιγραφή Παρεμβάσεων Τελικού Σεναρίου	Ορίζοντας Υλοποίησης		
		5ετία	10ετία	15+ετία
ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				
Αυστηρό ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Μεγάλα οχήματα: φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πολύ πρωινές ώρες, Μικρά οχήματα: φορτοεκφόρτωση σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις Χωροθέτηση ειδικών θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ	✓	-	-
Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών				
Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων.	Ένα (1) κέντρο διανομής	-	✓	-
Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems)				
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ				
Κατάρτιση και εφαρμογή ΣΦΗΟ	Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων - Βάσει του Ν.4710/2020 ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού πρέπει να εκπονήσει υποχρεωτικά το ΣΦΗΟ άμεσα	✓	-	-
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημοτικούς, δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους		✓	✓	✓
Αντικατάσταση όλων των οχημάτων του Δήμου με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον	Προώθηση πράσινων τεχνολογιών κινητικότητας - Ανάπτυξη τεχνογνωσίας - Προώθηση της ηλεκτροκίνησης – Eco driving	✓ (50%)	✓ (80%)	✓ (100%)
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία		✓	-	-
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✓	-	-
Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving	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.	✓	-	-

8. ΣΥΝΤΑΞΗ ΣΒΑΚ

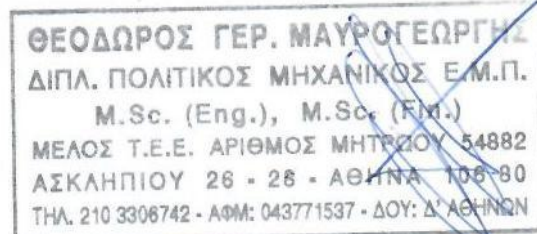
Με την ολοκλήρωση του 2^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης και λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα που προέκυψαν, επιλέχθηκε το τελικό σενάριο, ήτοι τα τελικά μέτρα παρεμβάσεων που προτείνονται να υλοποιηθούν στον Δήμο στο πλαίσιο του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δάφνης - Υμηττού.

Το στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού (Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ) και τη διαδικασία Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τα οποία αφορούν στο Στάδιο Γ' της Μελέτης του ΣΒΑΚ.

Το σύνολο των 3 Σταδίων της Μελέτης με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ» αποτελούν το πλήρες κείμενο εγγράφου του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Δάφνης - Υμηττού, το οποίο εγκρίνεται με την έγκριση του συνόλου της μελέτης.

Αθήνα, Μάιος 2021

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων
«ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. - ANNA I.
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ»



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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι: 2^η Διαβούλευση



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Δάφνη, 9 / 6 / 2021

Αρ. Πρωτ: 6207

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΔΗΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΥΜΗΤΤΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Έλλης 16 & Κανάρη

ΔΑΦΝΗ, ΤΚ 172 35

Πληροφ.: κα Β. Καζάντζα

Τηλ.: 213 2085548

ΘΕΜΑ: Πρόσκληση στην 2^η Δημόσια Διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Δάφνης - Υμηττού

Αξιότιμες κυρίες, Αξιότιμοι κύριοι,

Ο Δήμος Δάφνης - Υμηττού έχοντας ως πρωταρχικό στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον, έχει εκκινήσει τη διαδικασία εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Η ενεργή συμμετοχή σας, φορέων και πολιτών, είναι καθοριστική ώστε να χαραχθεί η στρατηγική και η δράση του Δήμου σε θέματα κινητικότητας για τα επόμενα έτη.

Στην προσπάθεια να σχεδιάσουμε το μέλλον του Δήμου μας και σε συνέχεια της 1^{ης} ηλεκτρονικής δημόσιας διαβούλευσης, σας προσκαλούμε να συμμετάσχετε στην 2^η Ηλεκτρονική Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ Δάφνης - Υμηττού την **Τρίτη 15 Ιουνίου 2021 και ώρα 14:00 έως 16:00**, με το εξής πρόγραμμα:

14.00-14.10 Χαιρετισμός

Αναστάσιος Μπινίσκος, Δήμαρχος Δάφνης - Υμηττού

14.10-14.50 Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στο Δήμο Δάφνης - Υμηττού

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

«ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.»

14.50-15.50 Ερωτήσεις – Ανοικτή συζήτηση συμμετεχόντων φορέων και πολιτών

15.50-16.00 Συμπεράσματα και επόμενα βήματα.

Για τη συμμετοχή σας στη διαβούλευση, μπορείτε να συνδεθείτε απευθείας, ένα τέταρτο πριν την προγραμματισμένη ώρα (13:45) επιλέγοντας τον σχετικό σύνδεσμο που θα σας αποσταλεί με επόμενο email.

Με εκτίμηση,

Ο Δήμαρχος Δάφνης - Υμηττού

Αναστάσιος Αθ. Μπινίσκος

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 2^{ης} ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Δάφνης - Υμηττού

Ημερομηνία: Τρίτη, 15 Ιουνίου 2021
Ωρα έναρξης: 14.00
Τοποθεσία : Τηλεδιάσκεψη μέσω της πλατφόρμας epresence.gov.gr

Φορείς/ Πολίτες:

1. Δήμος Δάφνης - Υμηττού
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Δάφνης - Υμηττού
4. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ
5. ΟΑΣΑ
6. Σχολή Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού, ΕΚΠΑ
7. Πολιτιστικός - Λαογραφικός Σύλλογος Δάφνης «Ταξιδευτές Πολιτισμού»
8. Πολίτες

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο με ορίζοντα δεκαπενταετίας που έχει ως σκοπό τη διερεύνηση και επιλογή βιώσιμης στρατηγικής κινητικότητας, παρεμβάσεων και έργων στον αστικό ιστό του Δήμου, με βασική επιδίωξη την αύξηση της επιλογής βιώσιμων τρόπων μετακίνησης. Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων και των πολιτών σχετικά με:

- ▶ τη Βιώσιμη Κινητικότητα,
- ▶ τις Μεταφορές και την Κλιματική Αλλαγή,
- ▶ τι είναι ΣΒΑΚ
- ▶ τα Προβλήματα Κινητικότητας - Προσβασιμότητας (Υφιστάμενη Κατάσταση) στον Δήμο Δάφνης-Υμηττού
- ▶ Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων

Πρακτικά συνάντησης

▪ 14:10 Άνοιγμα Συζήτησης

Τη Διαβούλευση άνοιξε ο **Δήμαρχος, κ. Αναστάσιος Μπινίσκος**, λέγοντας ότι, με την εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ θα επιτευχθούν δύο (2) στόχοι. Η πόλη θα γίνει ανθρώπινη και βιώσιμη τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες και το περιβαλλοντικό αποτύπωμα του Δήμου θα μειωθεί.

▪ **14:12 - 15:05 Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στον Δήμο Δάφνης - Υμηττού**

Στη συνέχεια, ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης**, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε., Ανάδοχος του ΣΒΑΚ, ανέφερε -με αριθμητικά δεδομένα- ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες, αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο business as usual. Έπειτα, ανέλυσε τα χαρακτηριστικά του Δήμου και τα προβλήματα που εντοπίζονται. Τέλος, παρουσίασε τα Μέτρα Παρέμβασης των Εναλλακτικών Σεναρίων κινητικότητας που συνέταξε η ομάδα μελέτης του ΣΒΑΚ

Η αναλυτική παρουσίαση του κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη επισυνάπτεται στο παρόν κείμενο.

▪ **15:05-13:30 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση**

Στη συνέχεια τον λόγο πήρε ο **κ. Ανδρουλάκης (Δημοτικός Σύμβουλος)** ρωτώντας αν υπάρχουν πρόσφατες μετρήσεις και εάν έχουν εξεταστεί από το ΣΒΑΚ εναλλακτικά σενάρια για την ανάπτυξη των εγκαταστάσεων της ΠΥΡ.ΚΑΛ. Επεσήμανε ότι το θετικό του έργου Ανάπτυξης της ΠΥΡΚΑΛ είναι το αστικό πάρκο που θα δημιουργηθεί, ωστόσο μεγάλη αρνητική επίπτωση θα είναι η αύξηση της κυκλοφορίας στον Δήμο, αν δεν ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα αντιμετώπισης της.

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε ο Πρόεδρος του Δημοτικού Συμβουλίου, **κ. Βερύκιος**, θέτοντας την ερώτηση εάν μπορούν οι δύο πόλεις (Δάφνη και Υμηττός) να συνδεθούν μετά την ανάπτυξη της ΠΥΡ.ΚΑΛ.

Ο κ. Θ. Μαυρογεώργης απάντησε θετικά, ότι δηλαδή σύμφωνα με την πρόταση του ΣΒΑΚ οι δύο πόλεις συνδέονται, αναφέροντας το μέτρο υπογειοποίησης της Ηλιουπόλεως, ενοποιώντας την ΠΥΡΚΑΛ με τα ΤΕΦΑΑ.

Στη συνέχεια μίλησε ο κ. Γελαδός Νικόλαος, Κοσμήτορας της Σχολής Επιστήμης Φυσικής Αγωγής και Αθλητισμού ΕΚΠΑ, αναφέροντας πως ο ρόλος του δεν αποτελεί καθοριστικό παράγοντα αλλά χρήστη των υποδομών του Δήμου. Ωστόσο, γνωρίζει ότι ο κόσμος επιθυμεί χώρο για να περπατήσει, αλλά για να συμβεί αυτό θα πρέπει να μεγαλώσουν τα πεζοδρόμια. Αν δε δοθεί χώρος στο περπάτημα ο διαβήτης θα αυξηθεί. Επίσης, ανέφερε ότι αν υπάρχει η δυνατότητα ανάπτυξης τμήματος των ΤΕΦΑΑ, ώστε να δοθεί στο κοινό καλό θα είναι να πραγματοποιηθεί.

Έπειτα, η **κα. Τζιμπράκη Παρασκευή (Πρόεδρος Πολιτιστικού Συλλόγου Δάφνης)** πήρε τον λόγο λέγοντας "Μακάρι να γίνουν όλα αυτά".

Τον λόγο στη συνέχεια πήρε η **κα. Αναστασάκη (Αττικό Μετρό)**, αναφέροντας ότι σε σχέση με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. το ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ήδη άρχισε να ερευνά τη σύνδεση της ΠΥΡ.ΚΑΛ. με την Γραμμή 4 του Μετρό "Ευαγγελισμός - Άνω Ηλιούπολη". Επίσης, ανέφερε τρεις (3) εναλλακτικές προτάσεις:

1. Η Γραμμή 4 θα μπορούσε να μην κατευθύνεται προς την Άνω Ηλιούπολη αλλά προς την ΠΥΡ.ΚΑΛ.
2. Να δημιουργηθεί υπόγεια σύνδεση του υφιστάμενου σταθμού με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. μέσω ενός υπόγειου κυλιόμενου διαδρόμου, σε ορίζοντα 5ετίας.
3. Να δημιουργηθεί νέος κλάδος από τη Γραμμή 4 προς την ΠΥΡ.ΚΑΛ., σε ορίζοντα 10ετίας

Η 1^η προσέγγιση (εναλλακτική) βρίσκεται σε διερευνητικό επίπεδο, ωστόσο εάν προχωρήσει η ανάπτυξη, θα αλλάξει και ο σχεδιασμός της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ.

Ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης**, σχολίασε πως το Μετρό αποτελεί την ραχοκοκαλιά του συστήματος των μεταφορών στο λεκανοπέδιο, αν γίνει υλοποιηθεί η Ανάπτυξη της ΠΥΡ.ΚΑΛ. και του Ελληνικού, θα πρέπει η λειτουργία της υφιστάμενης Γραμμής 2 (κόκκινη) και ο μελλοντικός σχεδιασμός να αναπροσαρμοστεί.

Στη συνέχεια, η Αντιδήμαρχος, **κα. Αργυρώ Βογιατζόγλου**, μίλησε για μια εμπειριστατωμένη παρουσίαση και κυρίως σε σχέση με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. Καθώς, επίσης, ήταν ευχαριστημένη με τα στοιχεία που συλλέχθηκαν για την υφιστάμενη κατάσταση, διότι δόθηκε η δυνατότητα στον κόσμο να γνωρίσει αρκετά στοιχεία/ δεδομένα του Δήμου Δάφνης-Υμηττού.

Έπειτα, τον λόγο πήρε η **κα. Μάρλεν Μιχάλη, στέλεχος του ΟΑΣΑ**, λέγοντας πως το ριζοσπαστικό σενάριο περιλαμβάνει σχεδιασμό για την ΠΥΡ.ΚΑΛ. και ρώτησε τον **κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη** πότε είναι η πιθανή λειτουργία της Ανάπτυξης της ΠΥΡ.ΚΑΛ. Θεωρεί πως πρέπει να δοθεί έμφαση στα πιο άμεσα μέτρα που δεν σχετίζονται με την ΠΥΡ.ΚΑΛ. Επίσης, ανέφερε ότι ο σχεδιασμός των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης (ΣΕΣ) πρέπει να εξυπηρετεί και τους εργαζομένους/ χρήστες του Μετρό, που επιθυμούν να σταθμεύσουν για 8-9 ώρες. Ανέφερε ότι το ΣΕΣ, ναι μεν θέλει να προστατεύσει τη γειτονιά και να εξυπηρετήσει περισσότερους επισκέπτες του κέντρου (εμπόριο, ψυχαγωγία, κλπ), αλλά δεν θα πρέπει να δυσκολεύει τους χρήστες του Μετρό.

Ο **Δήμαρχος, κ. Αναστάσιος Μπινίσκος**, απάντησε στην **κα. Μάρλεν Μιχάλη**, πως ο Δήμος θα συνεχίσει να κάνει έργα για τη βελτίωση της κινητικότητας, ανεξάρτητα από την Ανάπτυξη της ΠΥΡ.ΚΑΛ..

Επίσης, ο **κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης**, απάντησε στην **κα. Μάρλεν Μιχάλη**, ότι οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις/ μέτρα παρέμβασης για τη βιώσιμη κινητικότητα δεν δημιουργούν προβλήματα στους κατοίκους/ επισκέπτες του Δήμου ή και στους χρήστες του Μετρό. Ωστόσο, ένα σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης δεν μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά δίνοντας τη δυνατότητα πολύωρης στάθμευσης, ώστε να εξυπηρετεί εργαζομένους που έρχονται και σταθμεύουν στο Δήμο για να μετεπιβιβαστούν στο Μετρό. Σκοπός της βιώσιμης κινητικότητας είναι να λειτουργούν συμπληρωματικά του Μετρό και άλλα δίκτυα μεταφορών, όπως ο ΟΑΣΑ, η Δημοτική Συγκοινωνία, Δίκτυα Πράσινων Διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες, κλπ, ώστε οι χρήστες να μην αναγκάζονται να πάρουν το ΙΧ και να φορτίσουν με κυκλοφορία και στάθμευσης τον κορεσμένο αστικό ιστό.

Τον λόγο εκ νέου πήρε ο **κ. Ανδρουλάκης**, ο οποίος ανέφερε το πρόβλημα που υπάρχει στην περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής, καθώς και στην Εθνάρχου Μακαρίου όπου οι κολώνες φωτισμού και τα κιβώτια φυσικού αερίου βρίσκονται πάνω στα πεζοδρόμια. Εξέφρασε το ερώτημα εάν έχουν προταθεί μέτρα για τα συγκεκριμένα προβλήματα.

Τέλος, τον λόγο πήρε ο **Δήμαρχος, κ. Αναστάσιος Μπινίσκος**, όπου ευχαρίστησε τον Ανάδοχο για την παρουσίαση και την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου για τη διεξαγωγή της 2^{ης} Ηλεκτρονικής Δημόσιας Διαβούλευση του ΣΒΑΚ.

Επισύναψη εγγράφων

- *Παρουσίαση* κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.

«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

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

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

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

2

ΜΣΜ
Consulting

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.

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

3

ΜΣΜ
Consulting

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

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

4

ΜΣΜ
Consulting

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~~ 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 (CO₂) **ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες** εκπομπές CO₂ 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



ΓΙΑΤΙ ΣΒΑΚ



- ▶ 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.



ΓΙΑΤΙ ΣΒΑΚ



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

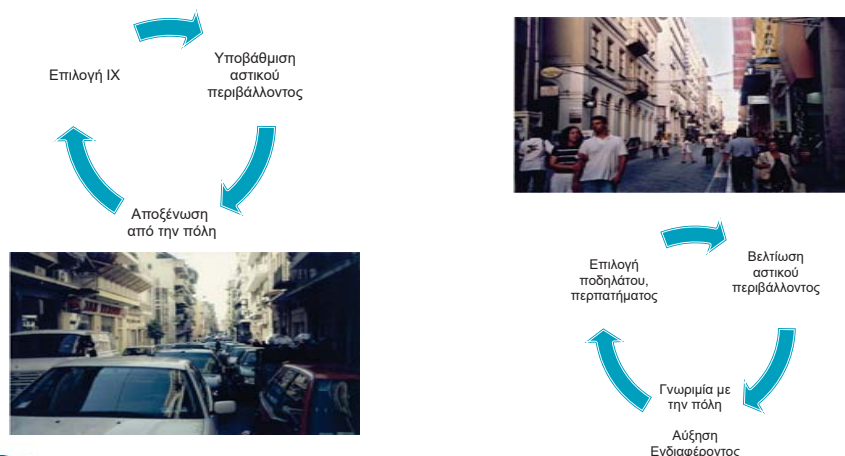


- ▶ **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ** Εργαλείο Σχεδιασμού
- ▶ Μακρόπνοος ορίζοντας εφαρμογής: 5ετία, 10ετία, 15+ετία
- ▶ Επιδιώκει την αύξηση (και όχι τη μείωση) των μετακινήσεων αλλά ... για ΟΛΟΥΣ ... και με ΟΛΑ ΤΑ ΜΕΣΑ
- ▶ Είναι υπέρ του πεζού, του ποδηλάτη και του επιβάτη των ΜΜΜ **και όχι εναντίον του ΙΧ**



Ο κύκλος του ΣΒΑΚ (Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



Αντικείμενα της Βιώσιμης Κινητικότητας

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων)

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

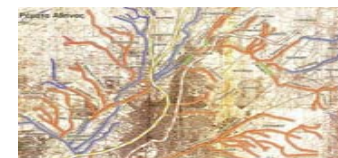


Συλλογικά μέσα μεταφοράς
Μη- μηχανοκίνητα μέσα
Συνδυασμένες μεταφορές
Οδική ασφάλεια
Διαχείριση κυκλοφορίας στάθμευσης / κινητικότητας
Ευφυή συστήματα μεταφορών
Κίνητρα / Αντικίνητρα
Πρόσβαση λιμένων / αεροδρομίων
Ηλεκτροκίνηση

Βιοκλιματικός σχεδιασμός δημόσιου χώρου

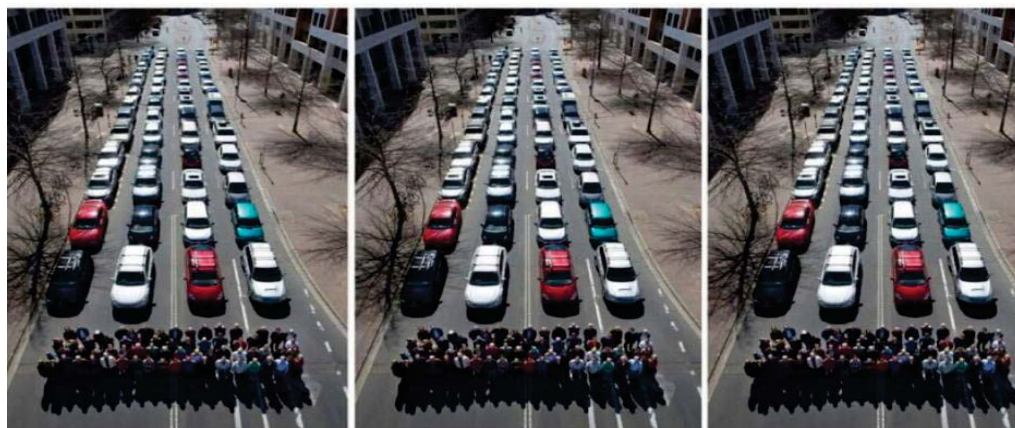


Δίκτυο ελεύθερων, κοινόχρηστων χώρων
Δίκτυα πράσινων υποδομών / νερού



Χώρος που καταλαμβάνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



Από Συμβατικά αυτοκίνητα

Από Ηλεκτρικά αυτοκίνητα

Από αυτοκίνητα Χωρίς Οδηγό

Τι πόλη θέλουμε ;;;

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

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. Άσος Άρη Αλεξάνδρου, Άσος 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)

ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

- 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.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ/ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ & ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



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



ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ



- ▶ 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.



ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ



- ▶ 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



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 MMM - 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	ΑΝΘ. 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	ΑΝΘ. Ν. ΣΜΥΡΝΗ Α - ΣΤ. ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ (ΚΥΚΛΙΚΗ)	1.650
816	ΤΑΥΡΟΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	150

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ MMM - ΟΑΣΑ

- Καλύπτουν μήκος 30 περίπου χλμ.
- 80 στάσεις εντός Δήμου
- Μόνο 12 διαθέτουν τηλεματική
- 8 γραμμές είναι κυκλικές και 7 έχουν αφετηρία τον ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΔΑΦΝΗ.
- Η περιοχή γύρω από την Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής της Δ.Ε. Δάφνης δεν συνδέεται αποτελεσματικά με το Μετρό.
- Η κάλυψη του δικτύου λεωφορείων του ΟΑΣΑ είναι ικανοποιητική, καθώς κάθε δημότης χρειάζεται να περπατήσει λιγότερο από 250 μ. για να βρεθεί σε στάση.



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

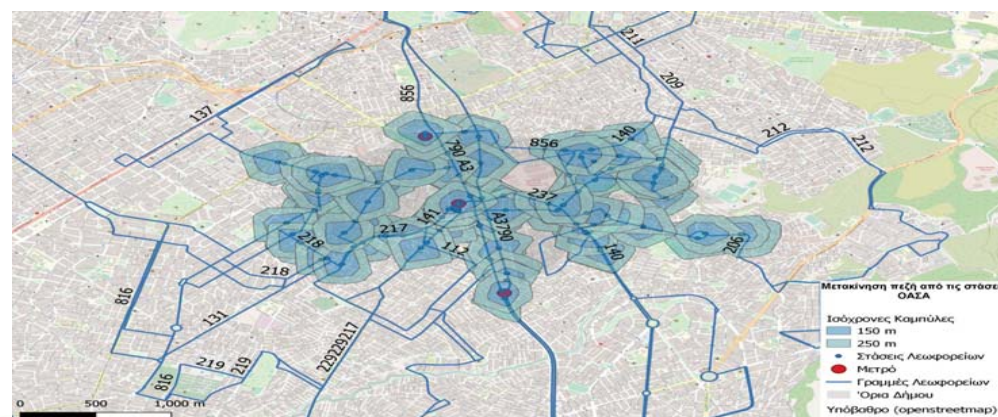
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ MMM – ΟΑΣΑ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΕΙΣ ΜΕΤΡΟ



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ MMM – ΟΑΣΑ ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΣΤΑΣΕΙΣ ΟΑΣΑ



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



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.



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης

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



ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY ΟΡΙΣΜΟΣ



- Οι 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.



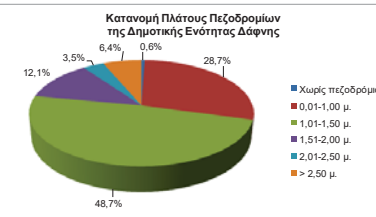
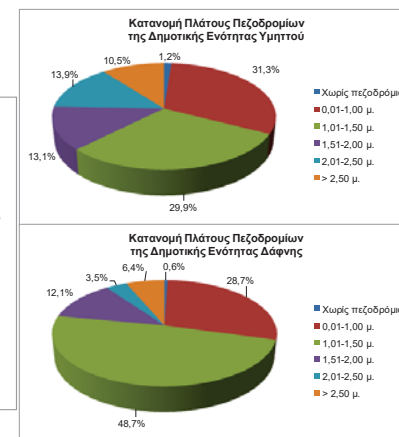
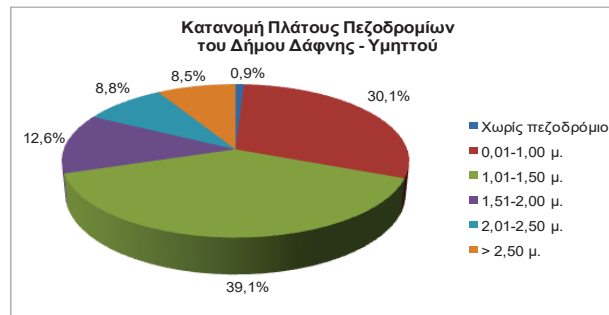
ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑ – WALKABILITY

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 συνάντηση 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

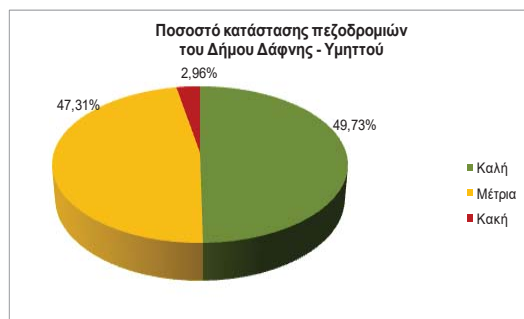
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ & ΠΟΔΗΛΑΤΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

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



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ & ΠΟΔΗΛΑΤΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΑ

- ▶ 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 - 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

ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ



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	Ηλιούπολεως & 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	Υμητός	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	Υμητός	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	Υμητός	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	Υμητός	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	Υμητός	Αμιασού & Ανδρέα Λενιάκη	Τρίτη	26/01/2021	10:00-11:00	19:00-20:00	Σάββατο	30/01/2021	09:30-10:30	19:30-20:30

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακκανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα



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



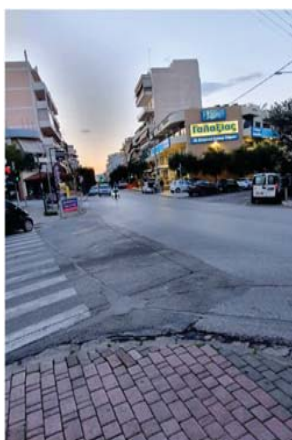
ΜΣΜ
Consulting

42

Διασταύρωση Μπουμπουλίνας/ Μπακκανά & Ακροπόλεως & Ρουμπέση & Βιέννα



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



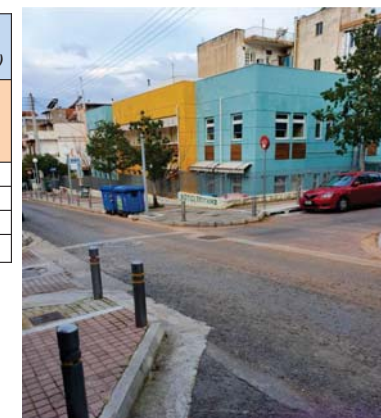
ΜΣΜ
Consulting

43

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	Μεσολογίου	Ασπένδου	514	408	-20,62%
Κερασούντος	Ασπένδου	Αμάλειας	34	26	-23,53%
Ασπένδου	Κων/πόλεως	Κερασούντος	77	96	24,68%
Ασπένδου	Κερασούντος	Προύσης	13	38	192,31%



ΜΣΜ
Consulting

44

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ



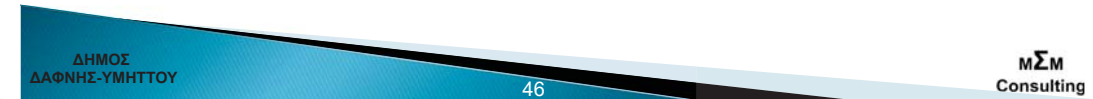
1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου ΜΜΜ
4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων
5. Σχεδιασμός και υλοποίηση 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.



ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ



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 ανάπλασης 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.)

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

(ΠΥΡΚΑΛ: Πάρκο Δημόσιας Διοίκησης μέσα στην πόλη)

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

- ▶ 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

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΔΙΚΤΥΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

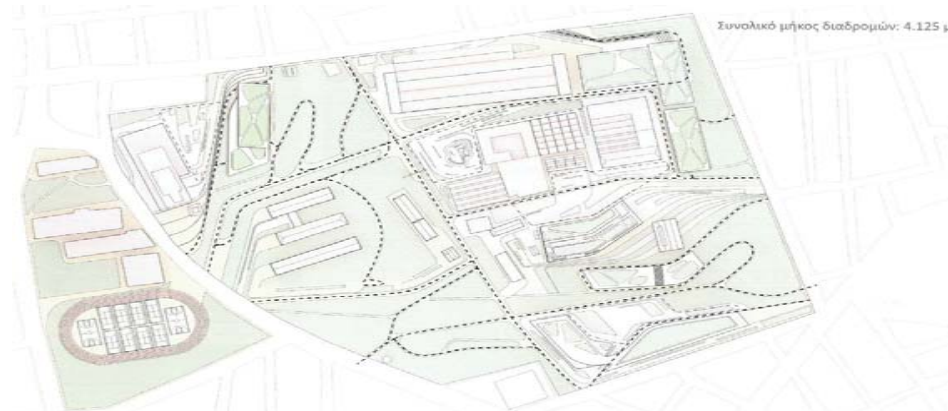


ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΔΙΚΤΥΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



Λονδίνο (Chiswick Business Park)



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



Βαρκελώνη (22@discript)



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

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.

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΥΡ.ΚΑΛ.

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

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

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

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 - Ύμης 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.

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)



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 ηλιοποιήσεις 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

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

Ενδεικτική Διάταξη Λειτουργίας «superblocks»



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

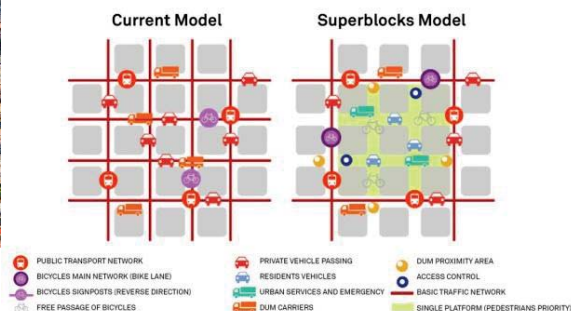
ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING)

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη



SUPERBLOCKS MODEL



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING) ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού

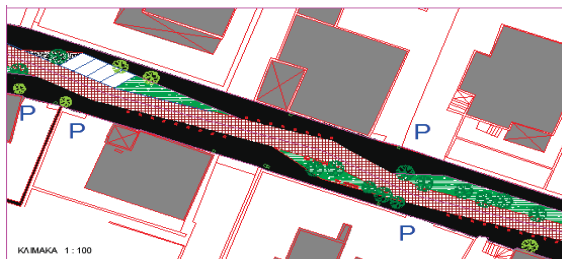


ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



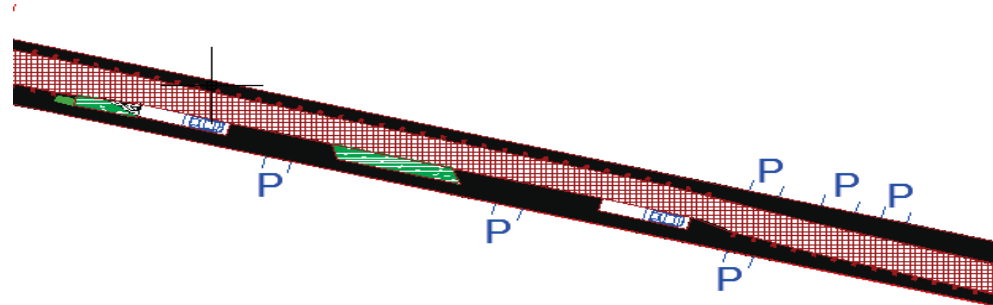
ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

65

ΜΣΜ
Consulting

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



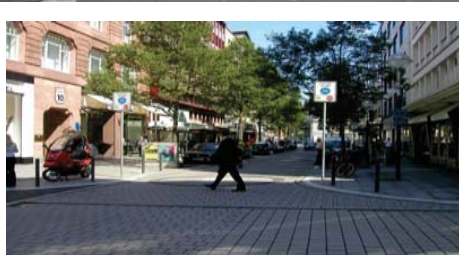
ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

66

ΜΣΜ
Consulting

Ήπιας Κυκλοφορίας

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

Διαβάσεις Πεζών

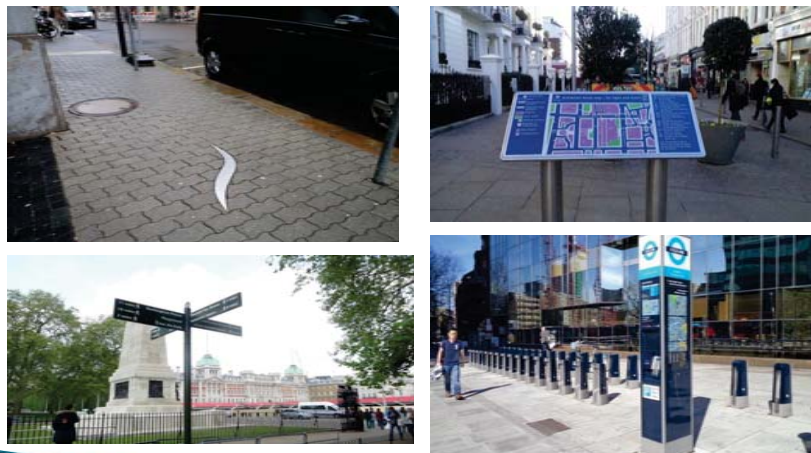
ΣΒΑΚ
Δάφνης - μητού



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

Πληροφόρηση - Τοπόσημα



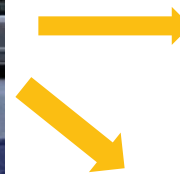
ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - Υμηττού



ΜΣΜ
Consulting

Πάρκα Τσέπης (Parklets)



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΣΒΑΚ
Δάφνης - Υμηττού

Αστικές Κερκίδες



ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - Υμηττού

ΜΣΜ
Consulting

Αστικές Κερκίδες - Ρέματα

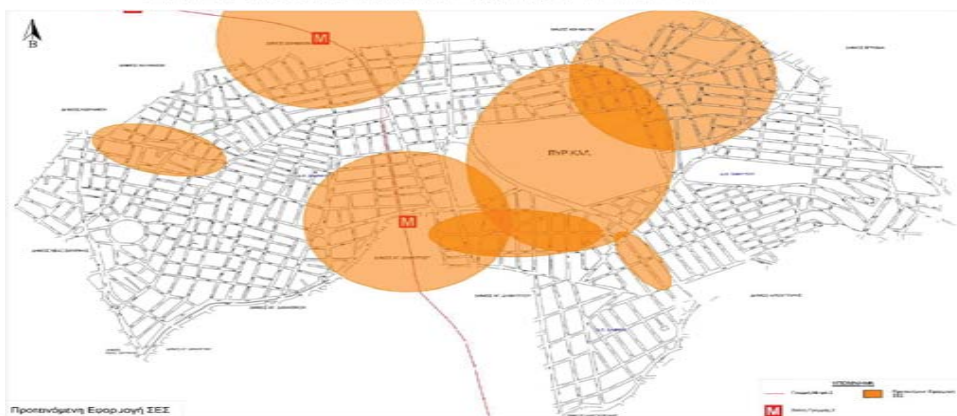


ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΣΒΑΚ
Δάφνης - Υμηττού

ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING) ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ



ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO SOMETHING) ΠΕΖΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ



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

ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (DO EVERYTHING) ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μηττού



Χάρτης 4: Υπογειοποίηση οδών και Προτεινόμενοι κλάδοι Μετρό

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

ΜΣΜ
Consulting

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μηττού

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). Προσαρμογή σε όλους, μη δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω στα πεζοδρόμια (π.χ. φωτισμό ή/ και κυκλοδρόμια 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 οδούς των 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. πέραρ 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 πεζοδρομίου.	Αρχικά χαρακτηρισμός και σταδιακά μελλοντικά διαμόρφωση με ενιαίο οδοστρώμα και εγκαθιστούμενες θέσεις στάθμευσης. Αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις (π.χ. ενιαίο οδοστρώμα ή οφιοειδής χάραξη, απαγόρευση στάθμευσης ή εγκαθιστούμενες θέσεις, κλπ.)	✓		
Car sharing "κοινόχρηστα αυτοκίνητα" & "κοινόχρηστα ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης"	Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης. Κοινής χρήσης συμβατικά και ηλεκτρικά ποδήλατα πόλης.	✗	✗	✓
Εφαρμογή εκτεταμένων μοχλοδρομήσεων σε περιοχές του Δήμου	Σε περιοχές που δεν έχει εφαρμοστεί το μέτρο των μοχλοδρομήσεων όπως η περιοχή της Ζωοδόχου Πηγής.	✓	✓	✓
Βημιουργία superblocks	Ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων (αρμοδιότητα του Δήμου) για την προστασία γειτονιών - Φυλάκες ήπιας κυκλοφορίας. Ενδεικτικά, προτείνονται περιοχές γύρω από μικρά πάρκα/ πλατείες (π.χ. Πλατεία Υμηττού, Άλσος Άννοι Αποστολίου Πέτρου & Παύλου, Πλατεία Ζωοδόχου Πηγής).	✗	✓	✓
Διεύρυνση εκτεταμένης υπογειοποίησης	Ενδεικτικά: • της οδού Ηλιοπόλεως, μεταξύ Ελευθερωτών και Εθν. Αντιστάσεως με σκοπό την ενοποίηση της ΓΥΡ ΚΑΛΗ με τη Γυμνασιακή Ακαδημία της Α. Εθν. Αντιστάσεως, στο μέτωπο της Γυμνασιακής Ακαδημίας (ΤΕΦΑΑ), από Ειδομένης έως Γυμνασίου • της Α. Βουλιαγμένης	✗	✗	✓

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

78

ΜΣΜ
Consulting

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μηττού

		Σενάρια		
Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ)				
ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ				
Τοποθέτηση πεζοφάντων	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας και μεγάλες ταχύτητες κίνησης, στο πέρασ των πεζοδρομημένων οδών, κ.α. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάντων σε τμήματα των οδών Α. Παπαναστασίου, Α. Εθν. Αντιστάσεως (ΤΕΦΑΑ), Α. Βουλιαγμένης.	✗		✓
Εφαρμογή σύγχρονων συστημάτων σε όλα τα φανάρια για τη διέλευση/προσαρμογή ευάλωτων ομάδων	Εφαρμογή ηχητικών συστημάτων για τη διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Εφαρμογή «εξυπνών» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών.	✗	✓	✓
Ευέγινες 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 εγκαθιστούμενες θέσεις στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. κατασκευή υποδομής για την προσαρμογή ευάλωτων ομάδων (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδούσεις τυφλών, κλπ.)	✗		✓
Βελτίωση ισόπεδων κόμβων σε αστυχρήματα με υψηλό δείκτη	Ενδεικτικά, κατά προτεραιότητα: (α) Εθν. Μακαρίου & Μπουμπουλίνας (β) Ακροπόλεως & Παπαναστασίου (γ) Α. Βουλιαγμένης & Γυμνασίου (δ) Α. Βουλιαγμένης & Τριπόλεως (ε) Εθν. Αντιστάσεως & Τριπόλεως (στ) Κωνσταντινουπόλεως & Αμάλθειας/ Αγ. Φωτεινής	✗	✓	✓
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ				
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Συγκεκριμένα, προτείνεται εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης: • στην περιοχή γύρω από την ΠΥΡ.ΚΑΛ. • πέραρ των σταθμών Μετρό Αγ. Ιωάννης και Δάφνης και σε απόσταση περίπου 300μ. • στο δυτικό άκρο του Δήμου πέραρ της οδού Μπουμπουλίνας • στις περιοχές της Δ.Ε. Υμηττού, με βάση τις υφιστάμενες μελέτες ελεγχόμενης στάθμευσης, π.χ. Πλ. μηττού, Περιοχή πέραρ οδών Αναγεννήσεως και Φαλαδέκβειας (μετά την επικαιροποίησή τους). Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.Σ.ΤΑΤ., 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 αποποιούνται οι θέσεις κατοίκων ως θέσεις επισκεπτών.	✗	✗	✓
Εφαρμογή ΣΕΣ σε όλα τον Δήμο		✗	✗	✓

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

79

ΜΣΜ
Consulting

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

ΣΒΑΚ
Δάφνης - μηττού

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 & Ηλιοπόλεως) στη Γυμνασιακή Ακαδημία 4. Δημοτικό στάδιο Νέας Ηρώας & Εθν. Αντιστάσεως	✗	✓	✓
Χωροθέτηση νόμιμης παρόδιας στάθμευσης	Διαμορφώσεις με εγκαθιστούμενες θέσεις στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση	✗	✓	✓
Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση και όπου είναι εφικτό δημιουργία ποδηλατοδρόμων		✗	✓	✓
Διακρίση 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 δικύκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✗	✓	✓
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων και εν γένει μικροκινητοκίνητων	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	✗	✓	✓
Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μελών χρωστών	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✗	✓	✓
Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης με παρατήρηση 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 υάρδιο	✗	✗	✓
Βελτίωση υπηρεσιών ΜΜΜ (ΟΑΣΑ & Μετρό)	Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επίταξη υάρδιο	✗	✓	✓
Ανακάλυψη και αντικατάσταση στόλου οχημάτων, με νέες τεχνολογίες - μη ρυπαρώνα/ 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		✗	✓	✓

ΔΗΜΟΣ
ΔΑΦΝΗΣ-ΥΜΗΤΤΟΥ

80

ΜΣΜ
Consulting

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ				
Τηλεματική	Εφαρμογή σε όλες τις στάσεις (ΟΑΣΑ & Δημοτικές Συγκοινωνίες) Βελτίωση αξιοπιστίας, Αξιοποίηση των δεδομένων της τηλεματικής για βελτίωση των υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας.	✗	✓	✓
Κινητρά για τη χρήση των ΜΜΜ	Εφαρμογή συστήματος επιβάρυνσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, με εξαίρεση σε π.χ. εισήγρια για πολιτιστικούς χώρους, προσφορές σε εμπορικά καταστήματα, κλπ.	✗	✓	✓
Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου	Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβάρυνσης 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 προοδόντων διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης Περιλαμβάνονται πεζοδρόμοι, ποδηλατοδρόμοι, 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 ποδηλατοδρόμων, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομίες, 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: • Α. Παπαναστασίου (από Ακροπόλεως έως Α. Βουλαγμένης) • Τρίτολης (από Α. Βουλαγμένης έως Κασσιότης) • Κασσιότης (από Τρίτολης έως Ελευθερωτών) • Ελευθερωτών (από Κασσιότης) - Κωνσταντινουπόλεως - Αθανασίου Διακού - Βλαχερνών • Νικοπόλεως (από Κυμοθός έως Τριπόλεως) • Α. Βουλαγμένης (από Α. Παπαναστασίου) - Ταινάρου - Αρτέμιδος	✗	✓	✓
Ολοκλήρωση Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών	Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης	✓	✓	✓

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ				
Οδική ασφάλεια & προσαρμοστικότητα περίσχολεων/ 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 shaning 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 τοπής		✗	✓	✓
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 τεχνολογίας - Προώθηση ηλεκτροκίνησης - Eco diving	✗	✓	✓

ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΣΕΝΑΡΙΑ ΑΝΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ



Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια		
		Τάσεων	Ήπιο	Ριζοσπαστικό
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ				
Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία		✗	✓	✓
Καμπάνια ενημέρωσης πολιτών για τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης		✗	✓	✓
Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving	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 γειτονίες και δημιουργούνται νέες «ήσυχες» γειτονίες	✗	✓	✓
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!