

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αιγάλεω

Αναφορά Κύκλου ΣΒΑΚ

Περιεχόμενα

ΦΑΣΗ Α΄ – ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ. 4
1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ 4
2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 4
2.1 Στελέχωση ομάδας εργασίας 4
2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες 10
3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ 10
3.1 Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ 10
3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα 10
4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ 10
5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ 12
5.1 Δημόσια πρόσκληση για τη συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων 12
5.2 Πρόσκληση συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων 12
5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής 14
6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ 15
6.1 Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου 15
6.2 Εξέταση Πληρότητας Δεδομένων 18
ΦΑΣΗ Β΄ – ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ. 19
ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ. 19
1.1 Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ 19
1.2 Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών 22
1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1 25
ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ 26
2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη 26
2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης 27
2.3 Εντοπισμός προβλημάτων στην περιοχή παρέμβασης 140

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης.....141

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης.....142

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου σταδίου 2 154

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ 155

3.1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων.....155

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ.....155

3.3. Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων 155

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων 162

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ.....169

4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ. 169

4.2 Αποτελέσματα διαβούλευσης μέτρων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη**Σφάλμα! Δεν έχει ορισ**

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου σταδίου 4 ..... **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ**Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης..... **Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.**

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες.....246

Η αναφορά κύκλου του ΣΒΑΚ συντάσσεται σύμφωνα με τις οδηγίες του Νόμου υπ. Αρίθμ. 4784 «*Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών*» και ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 8, παράγραφοι 1 & 2 και με τη δομή του Παραρτήματος Ι του μέρους Α'.

ΦΑΣΗ Α΄ – ΦΑΣΗ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑΣ Σ.Β.Α.Κ.

1. ΦΟΡΕΑΣ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ

Φορέας εκπόνησης της πρώτης έκδοσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αιγάλεω είναι ο Δήμος Αιγάλεω, ο οποίος σύμφωνα με την κατάταξη του Καλλικράτη ανήκει στην κατηγορία «Δήμοι Μητροπολιτικών Κέντρων»

2. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 Στελέχωση ομάδας εργασίας

Η διαμόρφωση της ομάδας εργασίας για ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε έναν δήμο όπως το Αιγάλεω αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία. Τα ζητήματα που τίθενται έχουν να κάνουν κυρίως με:

- τη σύνθεση μιας καταρτισμένης και αποτελεσματικής ομάδας εργασίας,
- τη διαμόρφωση ενός οργανωμένου πλαισίου επικοινωνίας των μελών της.

Οι αρμοδιότητες και οι ευθύνες της Ομάδας Εργασίας εκτείνονται σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, από το στάδιο προετοιμασίας και ανάπτυξης μέχρι και την παρακολούθηση του σχεδίου και ο ρόλος της είναι καθοριστικός για την ομαλή υλοποίηση του. Για τον λόγο αυτόν γίνεται αντιληπτό πως η σύσταση της θα πρέπει να γίνεται με ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή.

Η συγκρότηση της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ πραγματοποιείται κατά την Α’ Φάση – Προετοιμασία του ΣΒΑΚ και ακολουθεί το σύνολο των βημάτων του κύκλου του ΣΒΑΚ.

Η Ομάδα Εργασίας είναι αυτή που έχει ουσιαστικά την εκπόνηση και την επίβλεψη προόδου του ΣΒΑΚ και ταυτόχρονα εξασφαλίζει το **γενικό συντονισμό** και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των μέτρων και των απόψεων των εμπλεκόμενων φορέων.

Κρίσιμος είναι επιπλέον ο ρόλος της στη διαδικασία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε μία πόλη σε γενικό και ειδικό πλαίσιο.

Σημειώνεται ότι ο ρόλος του Δήμου και ειδικότερα της Ομάδας Εργασίας είναι καθοριστικός και κατά το στάδιο της παρακολούθησης, βήμα που πραγματοποιείται τόσο κατά τη διάρκεια εκπόνησης, όσο και μετά τη λήξη της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, με στόχο την αναθεώρησή του σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Πόλεις με ‘δυνατές’ Ομάδες Εργασίας ΣΒΑΚ παρουσιάζουν συχνά ιδιαίτερα αξιόλογα αποτελέσματα σε επίπεδο συμμετοχικού σχεδιασμού, επικοινωνίας και παρακολούθησης της εξέλιξης του ΣΒΑΚ. Καλές πρακτικές αναφορικά με το ρόλο της Ομάδας Εργασίας αναφέρονται συχνά για την περίπτωση της Βιέννης (Αυστρία), του West Midlands (Αγγλία), της Περιφέρειας Κούβολα (Φιλανδία) κ.α.

Στις Ελληνικές πόλεις – δήμους μία ανάλογη Ομάδα Εργασίας θα πρέπει να αποτελείται ενδεικτικά από τα παρακάτω μέλη:

- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες/ υπάλληλους του Δήμου που ασχολούνται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό.
- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες/ υπάλληλους του Δήμου που ασχολούνται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και τα συγκοινωνιακά θέματα.

- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες/ υπάλληλους του Δήμου που ασχολούνται με τον προγραμματισμό έργων και παρεμβάσεων, την προώθηση της καινοτομίας και έξυπνων συστημάτων πόλης.
- Έναν ή περισσότερους επιστήμονες/ υπάλληλους του Δήμου που ασχολούνται με ζητήματα επικοινωνίας, ευαισθητοποίησης πολιτών για το περιβάλλον και την παιδεία.
- Έναν ή περισσότερους εξωτερικούς συνεργάτες- ειδικούς επιστήμονες σε θέματα βιώσιμης κινητικότητας, συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, ευρωπαϊκών προγραμμάτων, επιχειρησιακών προγραμμάτων ή σχεδίων κ.λπ.

Ενδεικτικά για το Δήμο Αιγάλεω, η Ο.Ε. του Δήμου αποτελείται από τα παρακάτω μέλη:

- Ιωάννης Γκίκας , Δήμαρχος Αιγάλεω
- Μαρία Τζώρτζη , Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
- Ευαγγελία Χύτα , Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη Τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφήσεων του Δήμου Αιγάλεω
- Βασιλική Στούμπου , Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη του Τμήματος Υποδομών και Κυκλοφοριακών Εφαρμογών του Δήμου Αιγάλεω
- Ευφροσύνη Μαραγκού , Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ , στο Τμήμα Αρχιτεκτονικό του Δήμου Αιγάλεω και Πρόεδρος του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής Δυτικού Τομέα Αθηνών.
- Ευγενία Κανελλοπούλου , Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, στο Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφήσεων του Δήμου Αιγάλεω
- Νεκτάριος Νίκας , Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, στο Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφήσεων του Δήμου Αιγάλεω
- Μαρία Σίτη Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, ως συνεργάτης της αναδόχου Εταιρείας «DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με διακριτικό τίτλο DBC , για την παροχή Υπηρεσίας με τίτλο: «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ»
- Εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Α Α.Ε την κα Μαρία -Ελένη Μιχάλη, Πολιτικό Μηχανικό , Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου με αναπληρώτρια την κα Ζαμπέτα Αρμένη , Πολιτικό Μηχανικό , Συγκοινωνιολόγο , Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος

Η επίσημη σύσταση της Ομάδας Εργασίας γίνεται με απόφαση Δημάρχου, όπως μπορεί να εκτιμηθεί στις ακόλουθες γραμμές.

Απόφαση Δημάρχου για τον ορισμό της ομάδας έργου του Δήμου (25/08/2021, Αρ. Πρωτ. 35776)

ΑΔΑ: ΡΞΔΟΩ6Ν-ΕΧΛ
Ministry of Digital Governance, Hellenic Republic
Digitally signed by Ministry of Digital Governance, Hellenic Republic
Date: 2021.08.25 17:04:23 EEST
Reason:
Location: Athens
Αρ. Πρωτ. : 35776
Ημ/νία : 25/08/21

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Δ Η Μ Ο Σ Α Ι Γ Α Λ Ε Ω

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΑΙΓΑΛΕΩ , 25-8-2021

Α Π Ο Φ Α Σ Η Δ Η Μ Α Ρ Χ Ο Υ
Αρ. 1731

ΘΕΜΑ : Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ) Δήμου Αιγάλεω

Έχοντας υπόψη :

1. τις διατάξεις του άρθρου 58 & 59 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87 Α) «Νέα Αρχιτεκτονική Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» .
2. την Τροποποίηση του Οργανισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου Αιγάλεω με αριθ. οικ 53268/37752/15-9-2021 (ΦΕΚ 2446 Β') .
3. την αριθ. 37/2019 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου (ΑΔΑ : ΨΨΣΑΩ6Ν-ΟΦΡ) που αφορά στην «Τροποποίηση/επικαιροποίηση του Εγχειρίδιου Διαδικασιών Διοικητικής Ικανότητας για συγχρηματοδοτούμενα Έργα ΕΣΠΑ 2014-2020 του Δήμου Αιγάλεω (προσαρμογή στη νέα νομοθεσία που διέπει τις δημόσιες συμβάσεις όπως ν.4412/2016, ν. 4555/2018, Π.Δ 80/2016, κλπ)»
4. την αριθ. 118.1/2017 Απόφαση του Δ.Σ του Πράσινου Ταμείου που αφορά στην «Ένταξη Δήμων στο Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα του Πράσινου Ταμείου «ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΙΣΟΖΥΓΙΟΥ» στον Άξονα Προτεραιότητας 3: Συμπληρωματική Πρόσκληση στην Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» για το έτος 2017» .
5. την Σύμβαση με αριθ.πρωτ. 27777/30-6-21 με την Εταιρεία «DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με διακριτικό τίτλο DBC για την παροχή Υπηρεσίας με τίτλο: «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ», συνολικής δαπάνης 59.500,00€ πλέον 14.280,00€ για Φ.Π.Α 24%, ήτοι σύνολο 73.780,00€,
6. την αρ. πρωτ. 6972/02.03.2021 πρόταση δέσμευσης ποσού και την αριθ. 304/02.03.2021 απόφαση ανάληψης υποχρέωσης με τις οποίες διατέθηκε η πίστωση ποσού 74.400,00€ (με το ΦΠΑ) σε βάρος του Κ.Α. 64.7413.001 του προϋπολογισμού του Δήμου οικονομικού έτους 2021 για την παροχή της παραπάνω υπηρεσίας.
7. τις διατάξεις του ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α΄) για την κατάρτιση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ) .
8. την ανάγκη συγκρότησης **Ομάδας Εργασίας** για τον σχεδιασμό, υλοποίηση και παρακολούθηση υλοποίησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής (Σ.Β.Α.Κ) .
9. το ρόλο και τις αρμοδιότητες της Ομάδας Εργασίας σύμφωνα με το άρθρο 5 του ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α΄) .
10. το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του προϋπολογισμού του Δήμου Αιγάλεω , δεδομένου ότι η Ομάδα Εργασίας θα εκτελέσει το Έργο της χωρίς αποζημίωση .

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 6125fba6ed1fdb9e6c1d05e0 στις 25/08/21 12:13

ΑΔΑ: ΡΞΔΟΩ6Ν-ΕΧΛ

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΜΕ

Ι) Τις αρμοδιότητες της Ομάδα Εργασίας όπως απορρέουν από το άρθρο 5 παραγ. 6 του ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α΄) :

α) την εισήγηση προς τον φορέα εκπόνησης για δημόσια πρόσκληση των υποψήφιων συμμετεχόντων στο δίκτυο φορέων και την διοργάνωση προπαρασκευαστικών συναντήσεων με αυτούς κατά τη φάση προετοιμασίας του Σ.Β.Α.Κ. και πριν την υπογραφή του συμφώνου συμμετοχής,
β) τη συλλογή των διαθέσιμων εγγράφων, μελετών και στοιχείων αναφορικά με την περιοχή παρέμβασης που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. και την εισήγηση για την συμπλήρωσή τους,
γ) την συνεργασία με τα συμβαλλόμενα μέρη στην εκτέλεση δημοσίων συμβάσεων για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ.,
δ) την συνεργασία με το δίκτυο φορέων στα στάδια κατάρτισης του Σ.Β.Α.Κ.,
ε) την επεξεργασία των δεδομένων των ανοιχτών διαβουλεύσεων με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη,
στ) την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. για την περιοχή παρέμβασης, με τις επιμέρους ενέργειες του κύκλου Σ.Β.Α.Κ.,
ζ) τη σύνταξη της αναφοράς κύκλου Σ.Β.Α.Κ. και την υποβολή της στον φορέα εκπόνησης,
η) την επικοινωνία με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη, το συντονισμό των δράσεων και ενεργειών του συμμετοχικού σχεδιασμού και δράσεις δημοσιότητας σε κάθε φάση του Σ.Β.Α.Κ.

ΙΙ) τον ορισμό των μελών της Ομάδας Εργασίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις που απορρέουν από το άρθρο 5 του ν.4784/2021 (ΦΕΚ 40 Α΄) τα οποία θα είναι τα εξής :

1. Ιωάννης Γκίκας , Δήμαρχος Αιγάλεω

2. Μαρία Τζώρτζη , Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών

3.Ευαγγελία Χύτα , Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη Τμήματος Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφήσεων του Δήμου Αιγάλεω

4. Βασιλική Στούμπου , Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ, Προϊσταμένη του Τμήματος Υποδομών και Κυκλοφοριακών Εφαρμογών του Δήμου Αιγάλεω

5. Ευφροσύνη Μαραγκού , Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ , στο Τμήμα Αρχιτεκτονικό του Δήμου Αιγάλεω και Πρόεδρος του Συμβουλίου Αρχιτεκτονικής Δυτικού Τομέα Αθηνών.

6.Ευγενία Κανελλοπούλου , Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, στο Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφήσεων του Δήμου Αιγάλεω

7. Νεκτάριος Νίκας , Τοπογράφος Μηχανικός ΠΕ, στο Τμήμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Τοπογραφήσεων του Δήμου Αιγάλεω

8. Μαρία Σίτη Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, ως συνεργάτης της αναδόχου Εταιρείας «DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» με διακριτικό τίτλο DBC , για την παροχή Υπηρεσίας με τίτλο: «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ» .

9. εκπρόσωπο του Ο.Α.Σ.Α Α.Ε την κα Μαρία -Ελένη Μιχάλη, Πολιτικό Μηχανικό , Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου με αναπληρώτρια την κα Ζαμπέτα Αρμένη , Πολιτικό Μηχανικό , Συγκοινωνιολόγο , Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 6125fba6ed1fdb9e6c1d05e0 στις 25/08/21 12:13

ΑΔΑ: ΡΞΔΟΩ6Ν-ΕΧΛ

σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. **11637/20-08-2021** έγγραφο της Δ/νσης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού της Γενικής Δ/νσης Συγκοινωνιακής & Εμπορικής Λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α Α.Ε .

10. εκπρόσωπο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε την κα Άννα Αναστασάκη , Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών με αναπληρωτή τον κο Δημήτριο Παναγιωτακόπουλο , αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. ALX.73772/12-08-2021, έγγραφο της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε

III) Την γραμματειακή υποστήριξη θα αναλάβει η υπάλληλος της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών κ. Μαρία Σδούγκου .

IV) Τον γενικό συντονισμό της Ομάδας Εργασίας του Σ.Β.Α.Κ θα έχει η κα Μαρία Τζώρτζη, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΠΕ , Προϊσταμένη της Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Αιγάλεω, η οποία θα έχει την εποπτεία και την ευθύνη για την ολοκλήρωση της εργασίας , θα συγκαλεί την Ομάδα Εργασίας σε συναντήσεις και θα δύναται να τροποποιεί τα μέλη και τις αρμοδιότητες της Ο.Ε για την ομαλή ολοκλήρωση του Έργου της .

V) Οι συνεδριάσεις καθώς και η λειτουργία της Ομάδας Εργασίας του Σ.Β.Α.Κ θα ορίζονται από την συντονίστρια αυτής μέσα στο ωράριο εργασίας των Υπηρεσιών του Δήμου .

VI) Η παρούσα Απόφαση αναρτάται στη ΔΙΑΥΓΕΙΑ και κοινοποιείται στα μέλη της .

-Ο-
Δ Η Μ Α Ρ Χ Ο Σ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΙΚΑΣ

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 6125fba6ed1fdb9e6c1d05e0 στις 25/08/21 12:13

2.2 Πρόσκληση στις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, στην αρμόδια λιμενική αρχή και στον Φορέα Διοίκησης και Εκμετάλλευσης του Λιμένα για συμμετοχή στην ομάδα εργασίας.

Σύμφωνα με τις οδηγίες του Νόμου υπ. Αρίθμ. 4784 και ειδικότερα σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφο 2, στις περιοχές παρέμβασης, οι οποίες περιλαμβάνουν ζώνες λιμένα ή γειτνιάζουν με αυτές, ο φορέας εκπόνησης απευθύνει πρόσκληση για συμμετοχή στελεχών στην ομάδα εργασίας προς τη Διεύθυνση Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και τον οικείο φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα. Στην παρούσα περίπτωση κάτι τέτοιο δεν ήταν απαραίτητο μιας και η περιοχή παρέμβασης δεν περιλαμβάνει ζώνη λιμένα.

3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑΣ

3.1 Ιστοσελίδα ΣΒΑΚ

Ο ηλεκτρονικός σύνδεσμος της πλατφόρμας του ΣΒΑΚ Δήμου είναι ο εξής:

http://aigaleo.sbak.gr/

Στον προαναφερθέντα σύνδεσμο, ο ενδιαφερόμενος χρήστης μπορεί να υποβάλλει τα σχόλια του μέσω του κουμπιού “επικοινωνία”. Εκεί ο χρήστης πρέπει να συμπληρώσει μια φόρμα που θα συμπεριλαμβάνει τα βασικά του στοιχεία, όπως διεύθυνση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email), Όνομα, θέμα και το κύριο σώμα του μηνύματος του χρήστη. Όταν η συγγραφή του μηνύματος έχει ολοκληρωθεί, ο χρήστης πρέπει να πατήσει το κουμπί “αποστολή” έτσι ώστε να αποσταλεί το μήνυμα του με επιτυχία.

Στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω το σύνολο των ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών ενημερώνονται διαρκώς για την πορεία της ανάπτυξης του ενώ υπάρχει και η δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας στο email: egaleo@egaleo.gr αλλά και στο τηλέφωνο: +302132044800

3.2 Ψηφιακή προσβασιμότητα

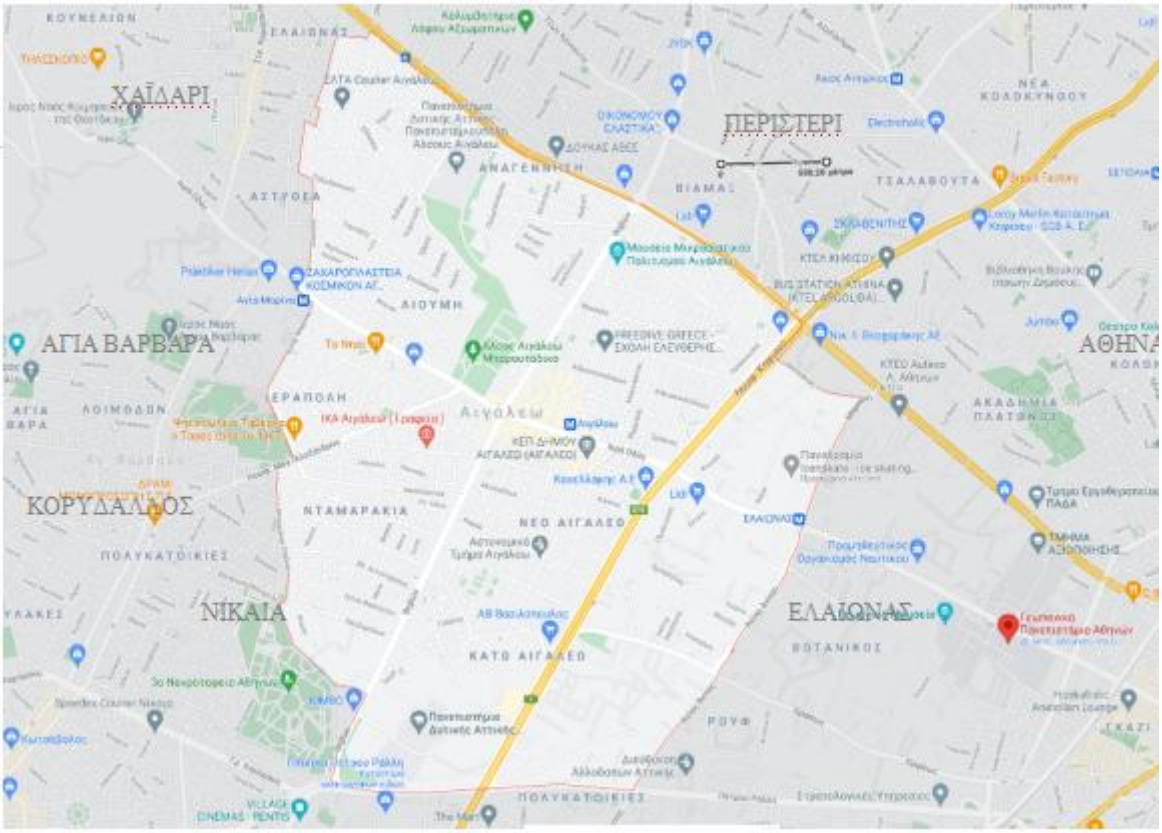
Η πλατφόρμα εναρμονίζεται πλήρως με το νόμο 4727/2020(Α’184).

4. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Ο δήμος Αιγάλεω έχει 69.946 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011) και ανήκει στη μητροπολιτική περιοχή της πρωτεύουσας, οπότε αναμένεται να έχει ισχυρές λειτουργικές σχέσεις με τη γύρω περιοχή και το μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης γίνεται με τη βοήθεια της διερεύνησης των συσχετίσεων που υπάρχουν μεταξύ του δήμου Αλίμου και των γύρω περιοχών που δημιουργούν μετακινήσεις μεταξύ τους. Τα διοικητικά όρια του δήμου Αιγάλεω φαίνονται στην Εικόνα 5.

Ο δήμος Αιγάλεω έχει στην περιοχή ευθύνης του το δυτικό τμήμα της βιομηχανικής / βιοτεχνικής περιοχής του Ελαιώνα δυτικά της οδού Αγίας Άννης και βόρεια της λεωφόρου Πέτρου Ράλλη και την οικιστική περιοχή που εκτείνεται από το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής νότια κοντά στο νεκροταφείο της Νίκαιας και την περιοχή χρήσεων αναψυχής (Village) του Ρέντη μέχρι βόρεια τη λεωφόρο Αθηνών που αποτελεί ένα διαμήκες φράγμα αποκόπτωντας το δήμο Αιγάλεω από το δήμο Περιστερίου. Νότια συνορεύει με το δήμο Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, δυτικά με την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι, βόρεια με το Περιστέρι και ανατολικά με το δήμο Αθηναίων. Ο δήμος Αιγάλεω τέμνεται στην διεύθυνση βορρά-νότου από τη λεωφόρο Κηφισού, που αποτελεί έναν από τους πιο φορτισμένους οδικούς άξονες της Αττικής, ο οποίος είναι διαμορφωμένος ως αυτοκινητόδρομος, δηλαδή δεν επιτρέπεται η διάσχισή του από πεζούς και οχήματα παρά μόνο σε σημεία που υπάρχουν ανισόπεδοι κόμβοι. Παρ’ όλα αυτά, το φράγμα που δημιουργεί η

λεωφόρος Κηφισού δεν δημιουργεί σημαντικά προβλήματα στην κίνηση των πεζών, αφού διέρχεται από τη βιομηχανική περιοχή του δήμου, όπου η κίνηση πεζών δεν είναι μεγάλη. Σημαντικότερο φράγμα είναι η λεωφόρος Θηβών που διασχίζει τις πυκνοδομημένες οικιστικές και εμπορικές περιοχές του δήμου. Ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων στη λεωφόρο Θηβών είναι μικρές και τα σχετικά περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού αμβλύνουν την αποκοπή που δημιουργείται. Ανάλογο φράγμα αποτελεί και η Ιερά Οδός που ενώνει το κέντρο του δήμου με την Αθήνα, την Αγία Βαρβάρα και το Χαϊδάρι. Η κίνηση των αυτοκινήτων είναι σημαντική, ωστόσο οι ταχύτητες των οχημάτων εξαιτίας της συμφόρησης είναι μικρές και υπάρχουν αρκετά σημεία στα οποία ο πεζός μπορεί να διασχίσει την οδό με ασφάλεια.



Εικόνα 1: Διοικητικά όρια δήμου Αιγάλεω, κυριότεροι οδικοί άξονες και κυριότεροι πόλοι έλξης. Πηγή: Google Maps

Χαρακτηριστικό του δήμου είναι ο μεγάλος χώρος πρασίνου που έχει δημιουργηθεί στην καρδιά του, το Μπαρουτάδικο που ενώνει το κέντρο της πόλης στην τομή των λεωφόρων Θηβών, Ιεράς Οδού και Μεγάλου Αλεξάνδρου με το Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής βόρεια. Χαρακτηριστικό του άλσους είναι ότι σε κανένα σημείο δεν επιτρέπεται η διάσχισή του κάθετα από οχήματα, έχει δημιουργήσει δηλαδή στην καρδιά του δήμου μία περιοχή ελεύθερη από μηχανοκίνητη κίνηση, ελεύθερη από θόρυβο και ρύπους. Το «φράγμα» αυτό για τα αυτοκίνητα δημιουργεί εκτεταμένες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας εκατέρωθεν του άλσους, αφού δε μπορεί να γίνει καμία διαμπερής κίνηση των αυτοκινήτων. Περιμετρικά του άλσους έχει δημιουργηθεί και ποδηλατόδρομος. Το άλσος αναβαθμίζει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων του δήμου.

Όπως φαίνεται από την εικόνα του δήμου υπάρχει σαφής ιεράρχηση του οδικού δικτύου με πρωτεύοντες άξονες (λεωφόρο Αθηνών, λεωφόρος Κηφισού) που συγκεντρώνουν τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων και δευτερεύοντες άξονες (Θηβών, Ιερά Οδός, λεωφόρου Μεγάλου Αλεξάνδρου) που απορροφούν τις πιο τοπικές διαμπερείς κινήσεις. Αποτέλεσμα της σχετικά υψηλής πυκνότητας οδικών αξόνων είναι η

προστασία των γειτονιών του δήμου από τη διαμπερή κυκλοφορία. Άλλωστε οι λεωφόροι Αθηνών και Κηφισού, αλλά και το άλσος Μπαρουτάδικο λειτουργούν ως φράγματα για την κίνηση των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα η κίνησή τους να διοχετεύεται στους κύριους άξονες του δήμου που είναι οι μόνοι που επιτρέπουν διαμπερείς κινήσεις. Μειονέκτημα ωστόσο της ιεράρχησης που έχει εφαρμοστεί είναι ότι οι δευτερεύοντες άξονες είναι ακτινικοί και κατευθύνονται όλοι προς το κέντρο της πόλης σε αντίθεση με τους πρωτεύοντες άξονες που παρακάμπτουν τον οικιστικό ιστό. Με τον τρόπο αυτό οδηγείται σημαντική κυκλοφορία στην καρδιά της πόλης. Η ιεράρχηση αυτή αποθαρρύνει την επιλογή εναλλακτικών του αυτοκινήτου λύσεων για τη μετακίνηση προς το εμπορικό κέντρο του Αιγάλεω. Σημαντική υποδομή για το δήμο είναι το μετρό το οποίο εξασφαλίζει ένα ποιοτικό, γρήγορο, αξιόπιστο, εναλλακτικό του αυτοκινήτου τρόπο μετακίνησης από το Αιγάλεω προς τους γειτονικούς δήμους Αγίας Βαρβάρας, Νίκαιας, Κορυδαλλού, προς την Αθήνα και τον Πειραιά. Ο σταθμός του μετρό έχει χωροθετηθεί στο κέντρο του Αιγάλεω συμβάλλοντας στη ζωντάνια του κέντρου, στην ενίσχυση των δραστηριοτήτων σε αυτό και στη δημιουργία ιδιαίτερης ταυτότητας για το δήμο.

Γύρω από το δήμο, εκτός των ορίων του, έχουν δημιουργηθεί νέοι ισχυροί υπερτοπικοί πόλοι που προκαλούν μετακινήσεις με αφετηρία τις περιοχές κατοικίας του δήμου Αιγάλεω προς τις περιοχές αυτές. Ο σημαντικότερος χώρος είναι τα πάρκα αναψυχής που έχουν δημιουργηθεί νότια του δήμου εντός των ορίων του δήμου Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη) (Εμπορικό και Ψυχαγωγικό Κέντρο Village και το Allou Fun Park). Η ύπαρξη σημαντικών οδικών υποδομών και μέσων σταθερής τροχιάς ευνοούν την αναζήτηση εργασίας εκτός των ορίων του δήμου, καθώς οι χρόνοι μετακίνησης προς τους γειτονικούς δήμους είναι μικροί.

Ο κυριότερος υπερτοπικός εμπορικός, διοικητικός και πόλος αναψυχής που δεν βρίσκεται εντός των ορίων του δήμου είναι το κέντρο της Αθήνας, όπου κατευθύνεται η πλειονότητα των εργαζομένων που κατοικούν εντός του δήμου Αιγάλεω.

5. ΔΙΚΤΥΟ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ

5.1 Δημόσια πρόσκληση για τη συμμετοχή στο Δίκτυο Φορέων

Ο Δήμος Αιγάλεω δημοσίευσε την Πρόσκληση για την συμμετοχή Εκπροσώπων στο δίκτυο Φορέων σύμφωνα με την αρ. πρωτ. 32153/23.07.21

5.2 Πρόσκληση συμμετοχής στο Δίκτυο Φορέων

Η συμμετοχή και εμπλοκή του κοινού στο σχεδιασμό για το ΣΒΑΚ είναι βασική αρχή για να θεωρείται ένα ΣΒΑΚ ολοκληρωμένο. Κρίνεται γενικά ότι χωρίς την εμπλοκή του κοινού στον συν-σχεδιασμό του οράματος και στην παρακολούθηση του συνόλου του ένα ΣΒΑΚ δεν είναι πλήρες άρα και δεν λογίζεται ως τέτοιο από την Ε.Ε.

Οι όποιες συμμετοχικές διαδικασίες πρέπει να γίνονται στη βάση της ενημέρωσης των συμμετεχόντων ώστε να εμπλέκονται ουσιαστικά στο σχεδιασμό.Η διαβούλευση των εμπλεκόμενων φορέων σε ένα ΣΒΑΚ με τους φορείς της διοίκησης και τους κατοίκους της πόλης θα πρέπει να καταλήγει σε ένα κοινώς αποδεκτό Σύμφωνο Συμμετοχής των Φορέων, στο οποίο οι συμβαλλόμενοι θα ακολουθούν τα περιγραφόμενα στον κύκλο του ΣΒΑΚ.

Το Δίκτυο Φορέων είναι το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών στο πλαίσιο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ που καλείται να συν-διαμορφώσει το ΣΒΑΚ μαζί με τον βασικό φορέα εκπόνησης.

Οι κύριοι φορείς και συλλογικότητες που εντοπίζονται στο Δήμο Αιγάλεω είναι οι παρακάτω:

- Γενικός Διευθυντής του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας
- Δήμος Αθηναίων, πιο συγκεκριμένα ο αντιδήμαρχος αστικών και κτιριακών υποδομών και η Προϊσταμένη του τμήματος Βιώσιμης Κινητικότητας της Δ/νσης Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος
- Δήμος Περιστερίου, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιών Εγκαταστάσεων και Αδειών Μεταφορών Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών και Προϊσταμένη Τμήματος Προγραμματισμού Ανάπτυξης και Αποτελεσματικότητας της Δ/νσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής του Δήμου Περιστερίου
- Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής
- Δήμος Αγίας Βαρβάρας
- Δήμος Νίκαιας – Ρέντη
- Εκπρόσωπος Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Αττικής
- Γραμματέας Ένωσης Γονέων Αιγάλεω

Στη συνέχεια ακολουθεί το Σύμφωνο Συμμετοχής Φορέων.

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΦΟΡΕΩΝ ΣΤΟ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ

Προοίμιο

Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αναδεικνύονται ως μια νέα ολοκληρωμένη και μακροπρόθεσμη προσέγγιση σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας δηλαδή των αστικών μετακινήσεων, που επιτρέπει στις τοπικές αρχές να αναπτύσσουν και υλοποιούν στρατηγικές αστικής κινητικότητας στη βάση εμπεριστατωμένων αναλύσεων της υφιστάμενης κατάστασης. Τα ΣΒΑΚ επιτρέπουν μια σαφή θεώρηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών για τις οποίες σχεδιάζονται και η οποία περιλαμβάνει τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορρύπανσης, του αριθμού ατυχημάτων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη διαφύλαξη των κοινόχρηστων χώρων κ.ά..

Τα ΣΒΑΚ είναι ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ σχέδια που στοχεύουν στον περιορισμό των ΙΧ αυτοκινήτων και στην αύξηση των μετακινήσεων με περπάτημα, ποδήλατο, συγκοινωνία και κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης. Καταρτίζονται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.
Η συμμετοχή των διάφορων φορέων ενός τόπου κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι καθοριστική και αποτελεί προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
Στο παραπάνω πλαίσιο ο Δήμος Αιγάλεω σας καλεί να συμμετέχετε στο δίκτυο φορέων του ΣΒΑΚ, το δίκτυο δηλαδή των φορέων που θα συνδιαμορφώσουν την επόμενη μέρα των μετακινήσεων στο Δήμο Αιγάλεω.

Ο ρόλος σας θα είναι συμβουλευτικός καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου καθώς και κατά τη διάρκεια υλοποίησης των επιμέρους δράσεων που θα περιλαμβάνει.

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

Οι κάτωθι υπογράφοντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είμαστε σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων, σχετικοί με τους όμορους ΟΤΑ ή την ανώτερη βαθμίδα ΟΤΑ, σχετικοί με τον έλεγχο των μετακινήσεων ή τον έλεγχο των έργων, σχετικοί με κρίσιμους φορείς (επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις, εκπαιδευτικούς φορείς,) ή και εκπρόσωποι αστικών εταιρειών, συλλόγων, οργανώσεων σχετικών με κρίσιμα θέματα μετακινήσεων, προσβασιμότητας στο Δήμο Αιγάλεω, συμφωνούμε στα παρακάτω:

1.Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω και σε συνεχή διαβούλευση με την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αιγάλεω, με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και

ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω δύο βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Βιώσιμης Κινητικότητας, να υπηρετούν τις Πολεοδομικές Πολιτικές και να σέβονται τις ευαισθησίες των Δημόσιων Χώρων του Δήμου Αιγάλεω:
- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής,
- Εφαρμογή των περιβαλλοντικά και οικονομικά βέλτιστων λύσεων.

2.Τον συντονισμό των δράσεών μας αναλαμβάνει ο Δήμαρχος Αιγάλεω κος Γκίκας Ιωάννης και η Τζώρτζη Μαρία Δ/ντρια Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου , σε συνεργασία με τους αρμόδιους υπαλλήλους των υπηρεσιών του Δήμου και σε συνεργασία με την Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ του Δήμου.

3. Κάθε ένας από εμάς τους φορείς ορίζει εκπρόσωπο ή και αναπληρωτή εκπρόσωπο και συμφωνεί να παρέχει απρόσκοπτα τα απαραίτητα στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση της Στρατηγικής Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ.

4. Ο Δήμος, μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων έως και το πέρας του Σταδίου 3 της εκπόνησης του ΣΒΑΚ σύμφωνα με το Ν.4784/2021. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Κάθε νέο μέλος που εισέρχεται στο Δίκτυο Φορέων επικαιροποιείται ο πίνακας του Δικτύου στην κεντρική ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

5. Ειδικότερα ο σχεδιασμός στον οποίο δεσμευόμαστε να συνδράμουμε ως φορείς, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα:
- Είναι φιλικές σε όλους τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων εν γένει ατόμων και άλλων ευάλωτων χρηστών (π.χ. παιδιά), εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές.
- Συμβάλλουν με τον βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου Αιγάλεω , τονώνουν την ελκυστικότητά του και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.
- Οδηγούν στον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων καθώς και θα ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις ως προς το θόρυβο. Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός, θα προωθηθούν η χρήση φιλικών προς στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφορών καθώς και η χρησιμοποίηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
- Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας τη βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
- Βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων μεταφορών.
- Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.

- Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.

6. Το δίκτυο φορέων θα λειτουργεί σύμφωνα με το αρ. 6 του νόμου 4784/2021. Ο ρόλος του δικτύου φορέων είναι συμβουλευτικός.
Ειδικότερα οι συμμετέχοντες στο δίκτυο φορέων συμφωνούμε να:
α) παρέχουμε στοιχεία και δεδομένα που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Β.Α.Κ. στην περιοχή παρέμβασης,
β) συμμετέχουμε στις διαβουλευτικές εργασίες της φάσης ανάπτυξης Σ.Β.Α.Κ. του άρθρου 7 με έναν εκπρόσωπο ή τον αναπληρωτή του ανά εμπλεκόμενο μέρος- φορέα,
γ) υποστηρίζουμε το έργο της ομάδας εργασίας στις επιμέρους ενέργειες των σταδίων (Στάδια 1 έως 5) και φάσεων (Α και Β) του Σ.Β.Α.Κ., υποβάλλοντας τις απόψεις μας κατά τον σχεδιασμό του Σ.Β.Α.Κ.

7. Το δίκτυο φορέων θα συμμετέχει σε όλες τις διαβουλευτικές διαδικασίες που προβλέπονται από το νόμο για την ομαλή διεξαγωγή του ΣΒΑΚ ενώ θα είναι και σε διαρκή επαφή με την ομάδα εργασίας του ΣΒΑΚ του δήμου.

8. Το παρόν σύμφωνο μετά την υπογραφή του από κάθε φορέα αναρτάται στη δημόσια ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Αιγάλεω

Όνομα Φορέα	Υπογραφή	Όνομα εκπροσώπου Φορέα
ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ		

5.3 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι εκπρόσωποι των φορέων οι οποίοι υπέγραψαν το σύμφωνο συμμετοχής:

Φορείς που συμμετέχουν στο Δ.Φ. ΣΒΑΚ Αιγάλεω	Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής
Δήμος Περιστερίου	ΝΑΙ
Δήμος Χαϊδαρίου	ΝΑΙ
Δήμος Αθηναίων	ΝΑΙ
Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής	ΝΑΙ
Ένωση Γονέων Αιγάλεω	ΝΑΙ
Δήμος Αγ. Βαρβάρας	ΝΑΙ

6. ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΠΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

6.1 Συγκέντρωση κειμένων και μελετών εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου

Τα Σχέδια Βιώσιμα Κινητικότητας διαφέρουν από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες καθώς θέτουν στο επίκεντρό τους τον άνθρωπο, έτσι όπως έχουν οριστεί από τις ευρωπαϊκές οδηγίες οι οποίες ενσωματώθηκαν στο Ν. 4599/2019 και αναθεωρήθηκαν με τον Ν.4784/2021.

Βασικό στοιχείο του ανθρωποκεντρικού σχεδιασμού είναι ότι, ταυτόχρονα με την προώθηση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία), αξιολογείται ο βαθμός επίδρασης του σχεδιασμού στην καθημερινότητα των ανθρώπων. Οι στόχοι που προτείνονται μέσα από τα ΣΒΑΚ έχουν πολυδιάστατο χαρακτήρα καθώς κάθε στόχος ενσωματώνεται σε όλες τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης (οικονομική, περιβαλλοντική, κοινωνική). Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και η βελτίωση της δημόσιας υγείας. Με τον τρόπο αυτό, είναι φανερή η διαφορά των κυκλοφοριακών μελετών οι οποίες έθεταν στόχους που προέβλεπαν τη διαχείριση της κυκλοφοριακής οργάνωσης χωρίς να δίνεται έμφαση στην κοινωνία και στο περιβάλλον. Τα ΣΒΑΚ αποτελούν ένα χρήσιμο εργαλείο για την Ελλάδα λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές δυσκολίες που αντιμετωπίζει καθώς υπάρχει ανάγκη μέτρα τα οποία συνδυάζουν εφικτότητα και αποτελεσματικότητα. Έτσι, ένας επιτυχημένος ολοκληρωμένος σχεδιασμός απαιτεί τον συντονισμό όλων των συνιστωσών της βιωσιμότητας στο πλαίσιο των υπερκείμενων σχεδιασμών.

Ως προς τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σε αυτό κατατάσσονται το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2014 – 2020 (ΠΕΠ Αττικής), η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ATTICA), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Σχέδιο Δράσης Διαχείρισης Ενέργειας και Κλίματος και άλλα στρατηγικά σχέδια, όπως Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης και Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις, που έχουν εκπονηθεί ή εκπονούνται τα οποία στοχεύουν στην αειφόρο και βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής. Στη συνέχεια αναφέρονται περιγραμματικά κάποια βασικά στρατηγικά σχέδια για την περιοχή τα οποία θα πλαισιώσουν το σχεδιασμό για την βιώσιμη κινητικότητα και τις αντίστοιχες δράσεις.

Ο στόχος του **Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Αττικής 2014 – 2020** αναφέρεται στην έννοια της καινοτομίας, αλλά και της συμμετοχικότητας. Συγκεκριμένα, το όραμα για την Περιφέρεια είναι: «Η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την τεχνολογία και καινοτομία. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής». Στο ΠΕΠ τίθενται κάποιοι αρχικοί βασικοί στόχοι και αναλύονται στους υποστόχους τους. Μερικοί από τους σημαντικότερους που θα συμβάλλουν στο να δώσουν κατευθυντήριες γραμμές στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι :

- Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων (όπως παρεμβάσεις για την οδική ασφάλεια και την μείωση των τροχαίων ατυχημάτων (π.χ. πεζογέφυρες) και συμπλήρωση οδικών δακτυλίων και κόμβων)
- Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων (με τη δημιουργία υποδομών και υλοποίηση δράσεων για την πρόληψη πλημμυρικών συμβάντων, παρεμβάσεις αντιπλημμυρικής προστασίας κ.α.)
- Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων (με την κατασκευή - ολοκλήρωση Εγκαταστάσεων Επεξεργασίας Λυμάτων Περιφέρειας, ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής αναβάθμισης και αναζωογόνησης με επίκεντρο «υποβαθμισμένες» ή «ειδικές δυναμικού χαρακτήρα» περιοχές ή συνδυασμού αυτών κ.α.)
- Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας – ΕΚΤ (με ανάπτυξη δικτύου προστασίας υγείας του πληθυσμού στην Αττική, κέντρα δημιουργικής απασχόλησης για παιδιά και εφήβους με νοητική υστέρηση ή/και αναπηρίες, βρεφονηπιακούς σταθμούς ολοκληρωμένης φροντίδας κ.α.)

Η **Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ATTICA)** για την προγραμματική περίοδο 2014 – 2020 προωθεί την καινοτομία που ενισχύει τους οικονομικούς τομείς μιας περιοχής που παρουσιάζουν συγκριτικό πλεονέκτημα μέσα από μια στοχευμένη προσέγγιση. Βασικές κατευθύνσεις θεωρούνται :

- Η συμβολή στην ανάπτυξη και την απασχόληση εστιάζοντας στην αξιοποίηση των αποτελεσμάτων της έρευνας και στην ωρίμανση της αγοράς.
- Η διασφάλιση της συνεργασίας μεταξύ εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, επιχειρήσεων και άλλων εταίρων.
- Η ενίσχυση των δεξιοτήτων που απαιτούνται για την ανάπτυξη καινοτομιών και την επιχειρηματικότητα με την κατάλληλη εκπαίδευση και κατάρτιση.
- Η διαμόρφωση ενός συστήματος καινοτομίας με σαφώς καθορισμένες προτεραιότητες και ιεραρχήσεις λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των χρηστών και το επίπεδο των διαθέσιμων πόρων.

Η ΠΣΕΕ στοχεύει στην ενίσχυση της καινοτομικής δραστηριότητας σε τρία πεδία εξειδίκευσης που αναδεικνύονται προνομιακοί και με σημαντικά παράθυρα ευκαιρίας για την Αττική:

- Δημιουργική οικονομία
- Γαλάζια οικονομία

- Βιώσιμη Οικονομία των Αναγκών, για την οποία υφίστανται ως τεχνολογικές προτεραιότητες η ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών και μεθόδων σε υπάρχοντα και νέα κτίρια και στο αστικό και δομημένο περιβάλλον (smart city, smart building, smart transport), αλλά και οι εφαρμογές ΤΠΕ για την ενίσχυση της προσπέλασης και της βιώσιμης λειτουργίας της πόλης

Στο **Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ)** (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) περιλαμβάνεται το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Στους στρατηγικούς του στόχους περιλαμβάνεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, που εμπίπτουν στους άμεσους στόχους και του εν λόγω Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Για την επίτευξη αυτών τίθενται υποστόχοι όπως :

- Η επιδίωξη κάλυψης των οικιστικών αναγκών, κυρίως εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης, με βάση την αρχή της συμπαγούς πόλης
- Η διαμόρφωση εντός του αστικού ιστού, δικτύου κοινόχρηστων χώρων πρασίνου για τη δημιουργία ευνοϊκών μικροκλιματικών συνθηκών.
- Η επιδίωξη ανάπτυξης του συστήματος μεταφορών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας και της αειφορίας
- Η μείωση των αποστάσεων κατοικίας, εργασίας, κατανάλωσης και αναψυχής, με ανακατανομή των οικονομικών και κεντρικών λειτουργιών βάσει ενός ιεραρχημένου πλέγματος κέντρων σε όλη την έκταση της Περιφέρειας, με την αύξηση της προσπελασιμότητας από όλους, αλλά παράλληλα και με τη μείωση του συνολικού όγκου των μετακινήσεων και συνακόλουθα με τη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης και των εκπεμπόμενων ρύπων

Σε ότι αφορά στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.)** (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09) που καλύπτει όλο το Δήμο και περιλαμβάνει τόσο τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης, όσο και τους συντελεστές δόμησης. Κύρια παρατήρηση αναφορικά με το Γ.Π.Σ. του Δήμου Αιγάλεω είναι η θεσμοθετημένη ανάπτυξη της περιοχής γύρω από τον κεντρικό άξονα της Ιεράς Οδού, που όμως δημιουργεί προβλήματα στην καθημερινότητα των πολιτών του Δήμου σε ζητήματα που αναλύονται στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Επίσης η πόλη του Αιγάλεω διέθετε το δικό της **Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τα έτη 2015-2019** (ΦΕΚ Β/2970/4-11-2014), το οποίο αποτελεί εργαλείο για την άσκηση του αναπτυξιακού και κοινωνικού του ρόλου. Όσον αφορά το όραμα που αναφέρεται στη Στρατηγική του Επιχειρησιακού Προγράμματος από τα βασικότερα πεδία παρέμβασης είναι οι κοινωνικές και αλληλέγγυες δομές, οι σχολικές, πολιτιστικές, αθλητικές, αναπτυξιακές υποδομές και δράσεις, παράλληλα με την απελευθέρωση, λειτουργία και την αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου.

Ύστερα από προτροπή και του Επιχειρησιακού Προγράμματος 2015-2019, ολοκληρώθηκε τον Αύγουστο του 2016 το **Τοπικό Σχέδιο Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων Δήμου Αιγάλεω** από την εταιρεία «ENVIROMETRICS ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΕ» σύμφωνα με την αριθμ. πρωτ. 8851/21-03-2016 σύμβαση και υπό την επίβλεψη και καθοδήγηση της Διεύθυνσης Καθαριότητας και Ανακύκλωσης του Δήμου Αιγάλεω. Το εν λόγω σχέδιο αφορά στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού διαχείρισης των αποβλήτων στο Αιγάλεω και περιλαμβάνει:

- Ανάλυση και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης παραγωγής και διαχείρισης των αστικών στερεών αποβλήτων στο Δήμο.
- Στην ενσωμάτωση των θεσμικών εξελίξεων στον τομέα της διαχείρισης των ΑΣΑ.
- Στην εξειδίκευση των εθνικών στόχων σχεδιασμού σε επίπεδο δήμου.
- Στην κατάρτιση προτάσεων και δράσεων για τη διαχείριση των επιμέρους ρευμάτων δημοτικών αποβλήτων, προωθώντας κατά προτεραιότητα την πρόληψη, την επαναχρησιμοποίηση και τη διαλογή στην πηγή.

Ειδικότερα, αναφορικά με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των αναγκών του Δήμου Αιγάλεω αναφέρονται ως στόχοι :

- Η βελτίωση του επιπέδου καθαριότητας της πόλης και της ποιότητας ζωής των πολιτών
- Η μείωση κατά 10% ετησίως της μάζας των σύμμεικτων απορριμμάτων
- Η μείωση του κόστους διαχείρισης απορριμμάτων
- Ο εκσυγχρονισμός και η καλύτερη οργάνωση της υπηρεσίας καθαριότητας

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει επίσης από τον Ιούλιο του 2021 το δικό του **Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και Κλίματος** (της αριθμ. πρωτ. 30808/23-12-2020 σύμβασης) το οποίο συμβάλλει θετικά στην εξακρίβωση του ενεργειακού αποτυπώματος της περιοχής. Βασικοί στόχοι των Συμφώνων των Δημάρχων για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα (Στόχοι 2030) είναι :

- Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή
- Ασφαλής, βιώσιμη και φθηνή ενέργεια
- Μετριασμός (τουλάχιστον 40 % μείωση εκπομπών έως το 2030)

Σύμφωνα με αυτό, οι ιδιωτικές μεταφορές, ο βιομηχανικός τομέας και ο οικιακός τομέας, αποτελούν τους πιο ρυπογόνους τομείς του Δήμου επιδρώντας αρνητικά στο περιβάλλον, με το πρώτο μεγαλύτερο ποσοστό να αφορά την ηλεκτρική ενέργεια και το δεύτερο το φυσικό αέριο. Αναφορικά με το ανθρακικό αποτύπωμα ενέργειας σε τόνους CO_2 eq (LCA), σχεδόν το ¼ αφορά τα δημοτικά κτίρια και τις εγκαταστάσεις και άλλο ¼ αφορά το βιομηχανικό τομέα.

Μέσω του παρόντος ΣΒΑΚ, θα γίνει προσπάθεια να συνδυαστούν οι κατευθύνσεις κάθε σχεδίου που αφορά την περιοχή, αλλά και να επιλυθούν οι όποιες μεταξύ τους διαφορές για την ολοκληρωμένη προσέγγιση. Ο τομέας της βιώσιμης κινητικότητας θα συμβάλλει σημαντικά στην εξωστρέφεια του Δήμου και στη διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης. Το πολιτιστικό απόθεμα της περιοχής αποτελεί ένα σημαντικό στοιχείο που πρέπει να αναδειχθεί και να είναι προσβάσιμο με έξυπνες και συλλογικές μετακινήσεις. Παράλληλα, το ΣΒΑΚ στοχεύει στη βελτίωση των οδικών συνδέσεων και στην ανάπτυξη υποδομών πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα.

Η προσπάθεια ισόρροπης ανάπτυξης μεταξύ των πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης (κοινωνία, οικονομία, περιβάλλον) μέσω των προτεινόμενων δράσεων και μέτρων θα συζητηθεί και θα συνδιαμορφωθεί σε συνεργασία με τους φορείς που απαρτίζουν το Δίκτυο των Φορέων αλλά και με τους κατοίκους του Δήμου μέσω των διαφόρων εργαλείων συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό (βλ. Δραστηριότητα 2.3)

Μέσω αυτής της δραστηριότητας, γίνεται προσπάθεια να διασφαλιστεί ότι υπάρχει συμβατότητα μεταξύ των υπερκείμενων και τοπικών σχεδιασμών με το ΣΒΑΚ. Στην αντίθετη περίπτωση, είναι απαραίτητο να προωθηθεί προς επικαιροποίηση το σύνολο των σχετικών σχεδίων και πολιτικών.

6.2 Εξέταση πληρότητας δεδομένων

Η ομάδα εργασίας συνεργάστηκε αρμονικά με το προσωπικό του Δήμου έτσι ώστε τα δεδομένα να πληρούν όλες τις απαιτούμενες προδιαγραφές και να σιγουρευτεί η ποιότητά τους .

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που εκπονήθηκε για το Δήμο, έλαβε υπόψιν του τον υπερκείμενο και τοπικό σχεδιασμό. Ειδικότερα, μελετήθηκαν τα κάτωθι σχέδια:

1. Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ) Αττικής 2014 – 2020
2. Στρατηγική Έξυπνη Εξειδίκευσης Περιφέρειας Αττικής (RIS 3 ATTICA)
3. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής (ΡΣΑ)
4. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για το Αιγάλεω
5. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για τα έτη 2015 – 2019
6. Τοπικό Σχέδιο Αποκεντρωμένης Διαχείρισης Αστικών Στερεών Αποβλήτων Δήμου Αιγάλεω
7. Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και Κλίματος

ΦΑΣΗ Β΄ – ΦΑΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Σ.Β.Α.Κ.

ΣΤΑΔΙΟ 1: ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Σ.Β.Α.Κ.

1.1 Χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης ΣΒΑΚ

Το χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ μπορεί να παρατηρηθεί στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 1: Ενδεικτικό περιεχόμενο/διάρθρωση χρονοδιαγράμματος

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Προετοιμασία- ανάπτυξη Ο.Ε. – συλλογή υλικού- ανάπτυξη στρατηγικής εμπλοκής κοινού – πρώτη έρευνα												
Αναλυτική αξιολόγηση περιβάλλοντος- ανάπτυξη στόχων- προτεραιοτήτων- πρώτων σεναρίων												
Όραμα- εμπλοκή φορέων- ανάπτυξη μέτρων- προκαταρκτικό σχέδιο ΣΒΑΚ												
Οριστικοποίηση μέτρων – σύνταξη σχεδίου δράσης- Πλαίσιο Δράσης												
Οριστικοποίηση ΣΒΑΚ												
Σχέδιο παρακολούθησης & αξιολόγησης												

1.2 Σχέδιο συμμετοχής για την ενημέρωση και την ενεργοποίηση των πολιτών και των εμπλεκόμενων μερών

Τα περιεχόμενα του συγκεκριμένου εδαφίου αναφέρονται αναλυτικότερα στο **2ο** Παραδοτέο και συγκεκριμένα στην υποενότητα **Δραστηριότητα 2.3: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού**.

Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

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

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

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

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

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

Σημειώνεται ότι το ΣΒΑΚ επιχειρεί να παρέχει λύσεις σε κοινωνικές ομάδες που πλήττονται από τον υφιστάμενο συγκοινωνιακό σχεδιασμό, οι οποίες κατά κανόνα εξαιρούνται και από τη λήψη αποφάσεων. Τέτοιες ομάδες είναι: οι μαθητές, τα άτομα με αναπηρία (ΑμεΑ), οι ηλικιωμένοι, οι μετανάστες-πρόσφυγες, οι άποροι πολίτες και εν γένει οι πολίτες χαμηλών εισοδημάτων κ.α. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ αυτοί θα πρέπει να ερωτηθούν και οι απαντήσεις τους θα έχουν ξεχωριστή βαρύτητα κατά τη διαδικασία του σχεδιασμού των επιμέρους μέτρων και πολιτικών του σχεδίου.

Ως προς τους φορείς, είναι σημαντικό αυτοί να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τον ρόλο τους στην κοινωνία και τα χαρακτηριστικά τους. Με τον τρόπο αυτό, γίνονται αντιληπτοί οι στόχοι του εκάστοτε φορέα και ο βαθμός που επηρεάζονται από την μελλοντική εφαρμογή του σχεδίου. Προκύπτει, λοιπόν, μια εικόνα των συγκρούσεων των συμφερόντων και των δυνατοτήτων συνεργασίας τόσο μεταξύ των φορέων όσο και της ομάδας εργασίας. Η σχέση ενδιαφέροντος – επιρροής αποτελεί το βασικότερο κριτήριο για την ταξινόμηση των φορέων. Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει τη σχέση επιρροής – ενδιαφέροντος για τους φορείς αναδεικνύοντας την ομάδα των φορέων που αποτελούν την πιο σημαντική «δύναμη» της κοινωνίας.

Από τους φορείς που συμμετέχουν στο ΣΒΑΚ, αντίκτυπο από τις παρεμβάσεις θα έχουν οι φορείς που παράγουν μεταφορικό έργο, είτε με συμβατικά μέσα, είτε με εναλλακτικά μέσα, καθώς και κοινωνικοί σύλλογοι ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων που ασχολούνται με θέματα προσβασιμότητας. Επίσης, εμπορικοί σύλλογοι, όπως και σωματεία ταξί κατέχουν σημαντικό ρόλο στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Αυτοί οι φορείς επηρεάζουν άμεσα το σχεδιασμό καθώς επηρεάζονται τα συμφέροντά τους.

Απαραίτητη για την ανάπτυξη της συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό, είναι η αξιοποίηση καινοτόμων εργαλείων, τα οποία παρέχονται από την επιστημονική βιβλιογραφία.

Τα **crowdsourcing** εργαλεία αποτελούν εφαρμογές όπου οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες μέσω των κινητών τηλεφώνων τους. Οι πληροφορίες αυτές, όσον αφορά το ΣΒΑΚ, σχετίζονται με την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος, με τα προβλήματα προσβασιμότητας που αντιμετωπίζουν, τις διαδρομές που συνηθίζουν να κάνουν εντός της πόλης, καθώς και ιδέες για την αναδιαμόρφωση της πόλης τους.

Τα **crowdsensing** εργαλεία, αποτελούν και αυτά εφαρμογές, όπως είναι το Google Traffic της Google Maps όπου συλλέγει πληροφορίες από τους μετακινούμενους (οι οποίοι έχουν δώσει τη συγκατάθεσή τους) και τις παρουσιάζει σε πραγματικό χρόνο.

Ένας επιπλέον τρόπος συλλογής πληροφοριών από τους κατοίκους είναι μέσω των ιστοσελίδων του Δήμου ή μέσω κοινωνικών δικτύων, όπου οι πολίτες μπορούν να έρθουν σε άμεση επαφή με την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική Αρχή που το εκπονεί.

Τα ερωτηματολόγια είναι ένας επίσης τρόπος για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται διαφορετικά ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα- στόχο, απ' όπου και συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι οι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΚΤΕΛ, ταξί, εμπορικός σύλλογος, ξενοδοχοϋπάλληλοι κλπ.), οι μαθητές (όπου οι μετακινήσεις αποτελούν ένα μεγάλο ποσοστό των συνολικών μετακινήσεων στο δήμο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας, ενώ παράλληλα αποτελούν τους ορισμένους από τους πιο ευάλωτους χρήστες του οδικού χώρου που πρέπει να προστατευτούν), οι κάτοικοι του Δήμου αλλά και οι γονείς.. Στα ερωτηματολόγια ζητείται αρχικά να περιγραφούν οι συνήθειες των μετακινήσεων του κάθε ερωτώμενου και στη συνέχεια οι ανησυχίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν κατά τις μεταφορές. Τέλος κάθε ερωτώμενος μπορεί μέσω του ερωτηματολογίου να καταθέσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεων τους.

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

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

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

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

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

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

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών- προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Αιγάλεω.
2. Χρήση δεδομένων crowdsourcing όπου οι μετακινούμενοι στο Δήμο Αιγάλεω παραχωρούν σιωπηρά σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου GoogleMaps, Traffic, Strava κ.α.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξης του.
4. Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται αλλά και επισκέπτες.
5. Επιτόπιες αυτοψίες- παρατηρήσεις συμπροφοράς μετακινούμενων στο δήμο Αιγάλεω.
6. Ερωτηματολόγιο με ερωτήσεις για την περιοχή μελέτης που αφορούν:
    a) Κατοίκους του Δήμου Αιγάλεω
    b) Μαθητές του Δήμου Αιγάλεω
    c) Γονείς των σχολείων του Δήμου Αιγάλεω

Ο Πίνακας παρακάτω παρουσιάζει συνοπτικά τα εργαλεία συμμετοχής, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στο παρόν ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω, καθώς και ένα ενδεικτικό χρονολόγιο των επιμέρους φάσεων ενημέρωσης και εμπλοκής του κοινού στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ.

Οι διαδικασίες συμμετοχής που ανήκουν στην Α ομάδα αφορούν κυρίως την **πληροφόρηση** των κατοίκων σχετικά με την πρόοδο του ΣΒΑΚ.

Στην Β ομάδα δίνονται ορισμένοι **άμεσοι τρόποι επικοινωνίας** τόσο με το Δήμο Αιγάλεω, όσο και με την ομάδα εργασίας. Η κατάθεση ερωτήσεων και σχολίων στις διευθύνσεις επικοινωνίας, οι οποίες αναγράφονται στον Πίνακα 2 σχετικά με την Γ ομάδα διαδικασιών, είναι ευπρόσδεκτη σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης ΣΒΑΚ. Σημειώνεται ότι προτιμάται η χρήση της **διαδικτυακής πλατφόρμας,** καθώς επιτρέπει ευκολότερη συγκέντρωση όλων των ερωτημάτων, προβληματισμών και προτάσεων σε ένα διαδικτυακό

περιβάλλον εύκολο στη διαχείριση από το σύνολο των συνεργατών του ΣΒΑΚ. Παράλληλα με τη διαδικτυακή πλατφόρμα, θα πραγματοποιηθούν έρευνες ερωτηματολογίου, οι οποίες θα επιτρέψουν τη συγκέντρωση ποσοτικών δεδομένων και στατιστικών. Κατά τις διαδικασίες της Δ ομάδας, θα δοθεί έμφαση σε **ειδικές ομάδες**, οι οποίες αναφέρθηκαν παραπάνω. Τέλος, τα εργαλεία της Ε ομάδας αφορούν σε ευρύτερες πρακτικές **συμμετοχικού σχεδιασμού που θα εφαρμοστούν σε όλα τα στάδια ανάπτυξης του ΣΒΑΚ Αιγάλεω**.

Πίνακας 2: Παρουσίαση εργαλείων συμμετοχής

Διαδικασίες συμμετοχής	**Εργαλεία συμμετοχής**	**Χρονολόγιο (Timeplan)**
Α. Πληροφόρηση πολίτων σχετικά με το ΣΒΑΚ	Α1. Δελτία τύπου Δήμου Αιγάλεω https://www.aigaleo.gr/	Σύνταξη Δελτίου Τύπου για κάθε φάση του ΣΒΑΚ που αναπτύσσεται από την Ομάδα Εργασίας του Δήμου Αιγάλεω
	Α2. Ιστοσελίδα ενημέρωσης: http://aigaleo.sbak.gr/	Τακτική ενημέρωση σχετικά με τις φάσεις εξέλιξης του ΣΒΑΚ. Κοινοποίηση αποτελεσμάτων πριν και μετά την ολοκλήρωση της κάθε φάσης
Β. Επικοινωνία πολιτών με την ομάδα εργασίας και το Δήμο Αιγάλεω	Τηλ: 213.2044800-01-02 F. 210.5315669	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Β2. email: egaleo@egaleo.gr	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης του ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Γ2. Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
	Γ3. Ερωτηματολόγιο προς τους τοπικούς φορείς	Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
	Γ4. Πλατφόρμα κατάθεσης προβλημάτων – ιδεών http://aigaleo.sbak.gr/	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
Δ. Κατάθεση απόψεων-προτάσεων-	Δ1. Ερωτηματολόγια σε γονείς μαθητών των σχολείων του Δήμου	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ

σχολίων ειδικών ομάδων	Δ2. Κατ' ιδίαν ανώνυμες συνεντεύξεις και τηλεφωνικές συνομιλίες με ΑμεΑ, ομάδες άπορων πολιτών και ηλικιωμένων κ.α.	Σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της Α & Β Φάσης του ΣΒΑΚ
Ε. Συμμετοχικός σχεδιασμός	Ε1. Συναντήσεις διαβούλευσης με τοπικούς φορείς	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Ε2. Τεχνικές συναντήσεις εργασίας (working sessions) με ενδιαφερόμενους φορείς	Τακτικές τεχνικές συναντήσεις σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών
	Ε3. Δημόσιες συναντήσεις συμμετοχικού σχεδιασμού	Τακτικές συναντήσεις διαβούλευσης σε όλη τη διάρκεια εκπόνησης ΣΒΑΚ πλην των τελευταίων 2 μηνών

1.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 1

Το Παραδοτέο για το Στάδιο 1, όπως και όλα τα Παραδοτέα του ΣΒΑΚ, είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στον ακόλουθο σύνδεσμο:

http://aigaleo.sbak.gr/deliverables

ΣΤΑΔΙΟ 2: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

2.1 Κύρια σημεία της πρώτης διαβούλευσης με τους πολίτες και τα εμπλεκόμενα μέρη

Την Τετάρτη 22 Φεβρουαρίου 2022 πραγματοποιήθηκε στο Δημαρχείο του Δήμου Αιγάλεω διαβούλευση για το ΣΒΑΚ που είχε ως κύριο θέμα την παρουσίαση της μεθοδολογίας ΣΒΑΚ, την παρουσίαση των χαρακτηριστικών και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης και την ανάλυση των προτεινόμενων πακέτων μέτρων και σεναρίων.

Τα κύρια σημεία της διαβούλευσης παρουσιάζονται κάτωθι:

- Η υπόγεια συγκοινωνία (μετρό) στην περιοχή παρέμβασης παρέχει ιδιαίτερα ικανοποιητικά επίπεδα εξυπηρέτησης και καλύπτει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες των μετακινούμενων, δεν συμβαίνει το ίδιο και με την υπέργεια (ΟΑΣΑ, δημοτική συγκοινωνία). Πιο συγκεκριμένα, ο μεγάλος όγκος παράνομα σταθμευμένων ΙΧ αυτοκινήτων περιορίζει την λειτουργικότητα της λωρίδας κίνησης λεωφορείων, ενώ τα συχνά παράνομα σταθμευμένα οχήματα στις στάσεις εμποδίζουν την επιβίβαση των χρηστών των ΜΜΜ σε αυτά.
- Τα μέτρα κοινής χρήσης οχημάτων έγιναν δεκτά με ικανοποίηση από τους συμμετέχοντες της διαβούλευσης.
- Τα μέτρα που σχετίζονται με ενέργειες επικοινωνίας και ευαισθητοποίησης του κοινού αναφορικά με την βιώσιμη κινητικότητα είναι αρκετά περίπλοκο να επιτύχουν όσο μεσολαβούν προσωπικά συμφέροντα και ατομικισμός.
- Αναφέρθηκαν λεπτομερώς η σημασία και τα πολλαπλά οφέλη της ηλεκτροκίνησης.
- Τονίστηκε ιδιαιτέρως το κομμάτι της κυκλοφοριακής οργάνωσης εστιάζοντας στη σημασία της πρόληψης και την ανάγκη καθιέρωσης εντατικών μαθημάτων κυκλοφοριακής αγωγής στα σχολεία. Στόχος είναι η καλλιέργεια της ορθής οδικής συμπεριφοράς από μικρή, κιόλας, ηλικία για τον περιορισμό των ατυχημάτων και την ευρύτερη αύξηση της οδικής ασφάλειας.
- Αναφορικά με το πακέτο μέτρων που σχετίζεται με την Επιχειρηματικότητα, παρατηρούνται ορισμένες πάγιες τακτικές που εφαρμόζονται στην περιοχή τα τελευταία χρόνια, από ιδιοκτήτες επιχειρήσεων στο βωμό του προσωπικού τους κέρδους. Όπως η χρήση των δημόσιων χώρων φορτοεκφόρτωσης, εκτός ωραρίου, προς όφελος των ιδιοκτητών και πιο συγκεκριμένα για την στάθμευση ΙΧ ή βαρέων οχημάτων των επιχειρήσεών τους.
- Αρκετές προσπάθειες αναβάθμισης του αστικού χώρου του Δήμου, που αφορούν πεζοδρομήσεις, συχνά δεν βρίσκουν την αποδοχή του κοινού.
- Υπάρχει αδυναμία επικοινωνίας μεταξύ του Δήμου και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης.
- Υπάρχει ανάγκη αποσυμφόρηση της Ιεράς Οδού
- Οι περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές επιπτώσεις που πιθανόν προκύψουν από τον ΚΣΥΛ στο Δήμο.
- Η πλειοψηφία των κατοίκων δεν είναι πρόθυμη να αλλάξει τις καθημερινές της συνήθειες για το κοινό καλό όταν αυτό συνεπάγεται μια λιγότερο «βολική» κατάσταση σε προσωπικό επίπεδο.

2.2 Αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης

Το κεφάλαιο αυτό αφορά στην καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης ώστε να γίνουν ορατά τα προβλήματα αλλά και οι ανάγκες κινητικότητας.

Η διαδικασία αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης εντάσσεται στο βήμα 3 του κύκλου του ΣΒΑΚ «Ανάλυση της Κατάστασης Κινητικότητας και Ανάπτυξη Σεναρίων».

Όπως αναφέρεται στις προδιαγραφές του Eltis:

«Πριν ληφθούν αποφάσεις σχετικές με μελλοντικές πολιτικές, είναι σημαντικό να γνωρίζουμε την παρούσα κατάσταση. Στις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα, η γνώση αυτή είναι συχνά πολύ αποσπασματική και ελλιπής. Όπως και τα κομμάτια ενός παζλ, τα δεδομένα και οι πληροφορίες πρέπει να τεθούν μαζί, προκειμένου να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση και να αναφερθούν τα προβλήματα που υπάρχουν. Η ανάλυση αυτή είναι υψίστης σημασίας στην προσπάθεια να καθοριστούν οι κατάλληλες πολιτικές και θέτει την αναγκαία βάση σύμφωνα με την οποία μπορεί να μετρηθεί η πρόοδος. Η ανάλυση θα πρέπει να είναι όσο το δυνατό πληρέστερη, αλλά και διαχειρίσιμη με τους διαθέσιμους πόρους».

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

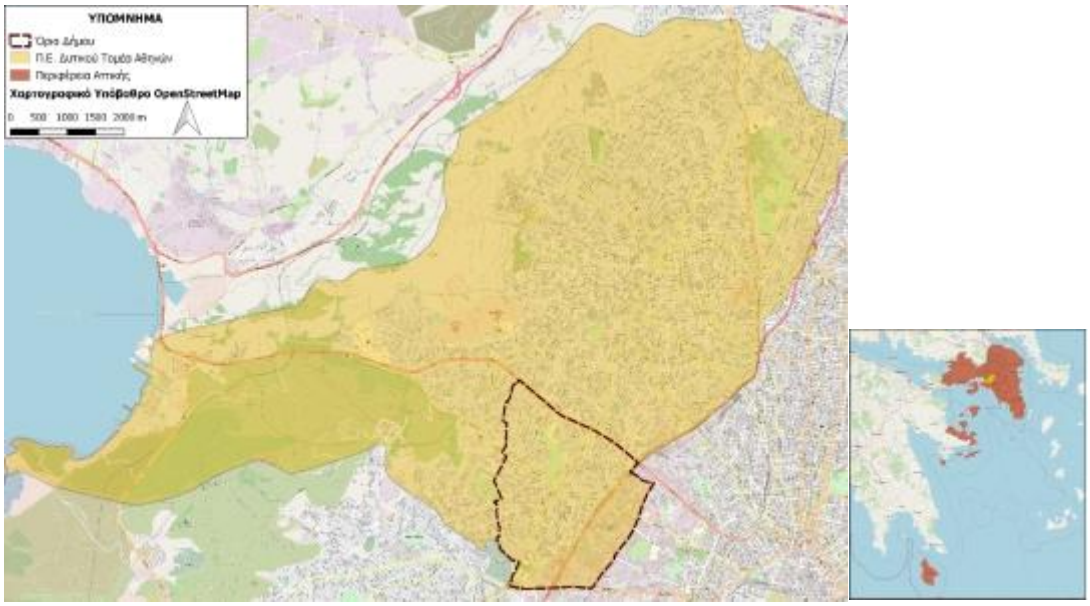
Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο περιγράφεται, καταγράφεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Αιγάλεω.

Συγκεκριμένα γίνεται αναφορά σε στοιχεία όπως οι υφιστάμενες χρήσεις γης, ο πληθυσμός, τα οικιστικά αποτυπώματα, το οδικό δίκτυο εντός και εκτός οικισμών (ιεράρχηση, πλάτος οδοστρώματος όρια ταχυτήτων), η δημόσια συγκοινωνία, οι μεταφορές και τα επικίνδυνα σημεία του οδικού χώρου της περιοχής.

Ύστερα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, γίνεται ποιοτική αξιολόγησή της μέσω της S.W.O.T. ανάλυσης, το οποίο αναδεικνύει τις δυνατότητες και τα μειονεκτήματα του Δήμου Αιγάλεω και αναφέρει τις ευκαιρίες και τις απειλές του εξωτερικού περιβάλλοντος. Ως προς τον τομέα της κινητικότητας, αξιολογείται η συνολική εικόνα από κάθε μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείται στο Αιγάλεω σε διάφορους τομείς, όπως της δημόσιας υγείας, του περιβάλλοντος και της κοινωνικής ισότητας, μέσω του πίνακα του Mobility Status.

Ο εντοπισμός των πληροφοριών για την ολοκληρωμένη αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιήθηκε μέσω ανασκόπησης του διαδικτύου, χρήσης χωρικών δεδομένων από επίσημες πηγές και συνεργασίας των φορέων και του Δήμου. Οι πληροφορίες αυτές συμβάλλουν στον εντοπισμό των πλεονεκτημάτων, ευκαιριών, απειλών και μειονεκτημάτων της περιοχής, ώστε να προταθούν μέτρα που να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα.

Ο Δήμος Αιγάλεω, που πήρε το όνομά του από το παρακείμενο όρος Αιγάλεω, ανήκει στη χωροταξική υποενότητα του Λεκανοπεδίου της Αθήνας. Διοικητικά, μετά τις αλλαγές του «ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗ», ανήκει στο Δυτικό Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής. Έχει αναπτυχθεί εκατέρωθεν της αρχαίας Ιεράς Οδού και συνορεύει προς τα ανατολικά με το Δήμο Αθηναίων, βόρεια με τους δήμους Περιστερίου και Χαϊδαρίου, δυτικά με τους δήμους Νίκαιας - Αγίου Ιωάννου Ρέντη και Αγ. Βαρβάρας και νότια με το δήμο Μοσχάτου - Ταύρου.



Εικόνα 2: Θέση της Περιοχής Μελέτης στην Περιφέρεια Αττικής και την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών (**Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων**: https://geodata.gov.gr/)

Έχει έκταση 6.450τετρ.χλμ., από τα οποία τα 4.400 στρέμματα είναι ενταγμένα στο σχέδιο πόλης, ενώ τα άλλα 2.200 -τα περισσότερα στο δυτικό τμήμα του Ελαιώνα- είναι εκτός σχεδίου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο πληθυσμός του υπολογίζεται στα 69.946 άτομα. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη περιοχή, με 10.800 άτομα να αντιστοιχούν σε κάθε τετραγωνικό της χιλιόμετρο. Αξίζει, μάλιστα, να σημειωθεί ότι η αντιστοιχία αυτή είναι πολύ υψηλότερη τόσο από τον μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών (7.303,53 άτομα ανά τετρ. Χλμ.) όσο και από τον εθνικό μέσο όρο (81.75 άτομα ανά τετρ. χλμ.)

Το Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους κομβικούς Δήμους της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου. Πρόκειται για έναν Δήμο που συνιστά σημαντικό κέντρο εξυπηρετήσεων, εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών. Το ένα τέταρτο του δήμου είναι βιομηχανική περιοχή ενώ στην περιοχή ιδιαίτερα αναπτυγμένος είναι ο κλάδος του λιανικού εμπορίου. Σημειώνεται ότι αν και ο εν λόγω κλάδος ενδυναμώθηκε αρκετά με την λειτουργία του Σταθμού Αιγάλεω του Μετρό, οι ευρύτερες δυσμενείς κυκλοφοριακές και πολεοδομικές συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή αποτελούν περιοριστικό παράγοντα στην περαιτέρω ανάπτυξή του.

Καθοριστικό ρόλο για την διαμόρφωση του εμπορικού –και όχι μόνο- χαρακτήρα της περιοχής έχει η κομβική της θέση. Σημειώνεται ότι εκτός από την Ιερά Οδό, διαπερνούν τον Δήμο τέσσερις ακόμα μεγάλες οδικές αρτηρίες και πιο συγκεκριμένα οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών και Πέτρου Ράλλη. Το γεγονός αυτό προσέλκυσε το ενδιαφέρον των μεγάλων επιχειρηματιών και οδήγησε στην υλοποίηση μεγάλων εμπορικών επενδύσεων (ΙΚΕΑ, River West, Praktiker κ.λ.π..).τόσο εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου όσο και στην ευρύτερη περιοχή του. Τα εμπορικά αυτά κέντρα αποτελούν πλέον ορόσημα για την περιοχή αλλά και έναν σημαντικό υπερτοπικό πόλο έλξης. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια σταδιακή μετάλλαξη του χαρακτήρα του εμπορικού κέντρου, η οποία αποδεικνύεται από την ενίσχυση χρήσεων όπως είναι η εστίαση και η αναψυχή.

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Βασικά Πληθυσμιακά Στοιχεία – Μόνιμος Πληθυσμός και Πληθυσμιακή Πυκνότητα

Στα 6.450 τετρ. χλμ. του Δήμου κατοικούν μόνιμα 69.946 άτομα σύμφωνα με την πληθυσμιακή απογραφή του 2011.

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζεται η συνολικότερη εικόνα του πληθυσμού για τα έτη 1991-2011 ώστε να δημιουργηθεί μια συνολικότερη εικόνα των τάσεων που παρουσιάστηκαν και να γίνουν αντιληπτές οι μεταβολές των ανώτερων χωρικών επιπέδων.

Πίνακας 3: Πληθυσμιακή Εξέλιξη Μόνιμου Πληθυσμού Περιοχής Μελέτης και Ευρύτερης Περιοχής για τις Δεκαετίες 1991-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991-2011 - ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ				
	1991	**2001**		**2011**
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10259900	10934097	**ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ**	10816286
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3523407	3894573	**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ**	3828434
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ	1156650	2805262	**Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ**	1029520
			Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	592490
			Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	**489675**
			Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	529826
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	765196	386067	**Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**	502348
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	645108	149794	**Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**	160927
ΠΡΩΗΝ ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	956453	553450	**Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ**	448997
			Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	74651

Πίνακας 4: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης, της Περιφέρειας Αττικής και της Χώρας για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	ΕΚΤΑΣΗ (km^2)	**ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2011**	**ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**	**ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ**	**ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ (κατ/km^2)**
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	131957	10816286			81,97
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	3808	3828434	35,40%		1005,37
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1513	502348	4,64%	13,12%	332,02
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1004	160927	1,49%	4,20%	160,29
Π.Ε. ΠΕΙΡΑΙΩΣ	50,42	448997	4,15%	11,73%	8905,14
Π.Ε. ΝΗΣΩΝ	878,9	74651	0,69%	1,95%	84,94
Π.Ε. ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	87,4	1029520	9,52%	26,89%	11779,41
Π.Ε. ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	140,7	592490	5,48%	15,48%	4211,02
Π.Ε. ΝΟΤΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	69,4	529826	4,90%	13,84%	7634,38
Π.Ε. ΔΥΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	66,7	**489675**	4,53%	12,79%	**7341,45**
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ	**6,45**	**69946**	**0,65%**	**1,83%**	**10844,34**

Πίνακας 5: Πληθυσμιακή Πυκνότητα της Περιοχής Μελέτης και της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών για το έτος-2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

	ΕΚΤΑΣΗ (km^2)	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			Ποσοστά Στο σύνολο της Π.Ε. (2011)	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ 2011 (κατ/km^2)
		1991	2001	2011		
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών (ΤΜΗΜΑ της πρώην νομαρχίας Αθηνών)	66,7	456747	476711	489675		7341,45
Δήμος Αγίας Βαρβάρας	2,42	28706	31354	26550	5,42%	10971,07
Δήμος Αγίων Αναργύρων - Καματερού	9,11	48149	35072	62529	12,77%	6863,78
Δήμος Αιγάλεω	**6,45**	**78563**	**77917**	**69946**	**14,28%**	**10844,34**
Δήμος Ιλίου (πρώην Λιοσίων)	9,453	78326	85572	84793	17,32%	8969,96
Δήμος Περιστερίου	10,05	137288	146743	139981	28,59%	13928,46
Δήμος Πετρούπολης	6,597	38278	51559	58979	12,04%	8940,28
Δήμος Χαϊδαρίου	22,66	47437	48494	46897	9,58%	2069,59

Πίνακας 6: Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου Αιγάλεω για τα έτη 1991, 2001, 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ.1991, 2001 και 2011)

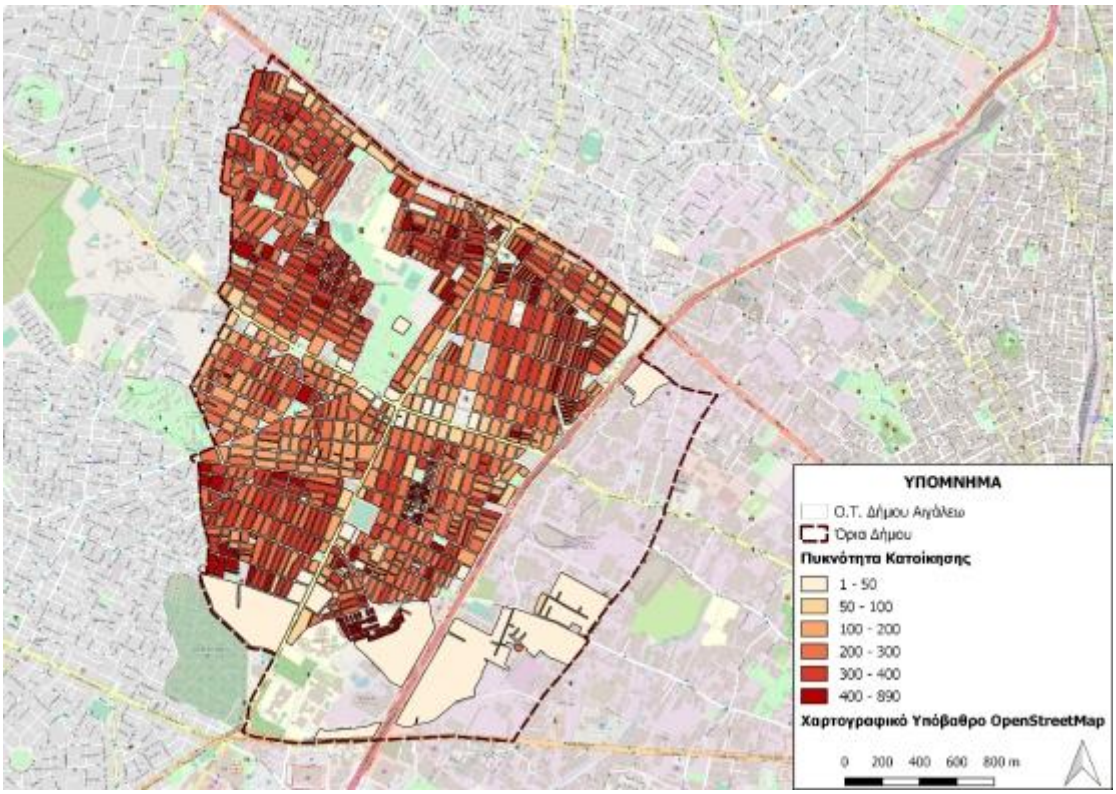
Πληθυσμιακά Ποσοστά Δήμου			
	1991	**2001**	**2011**
Στο σύνολο της χώρας	0,77%	0,71%	0,65%
Στο σύνολο της Περιφέρειας	2,23%	2,00%	1,83%
Στο σύνολο της Π.Ε.	17,20%	16,34%	14,28%

Παρατηρώντας τα πληθυσμιακά δεδομένα της Περιφερειακής Ενότητας Δυτικού Τομέα Αθηνών, στην οποία εντάσσεται και ο Δήμος Αιγάλεω, φαίνεται ότι παρότι τα ποσοστά τόσο στο σύνολο της χώρας όσο και στο σύνολο της Περιφέρειας δεν είναι ιδιαίτερα υψηλά, παρουσιάζει μια από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες της Περιφέρειας. Αντίστοιχη εικόνα παρουσιάζει και ο Δήμος Αιγάλεω, ο οποίος αν και αποτελεί το 14,3% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα Αθηνών και το 0,65% του συνολικού πληθυσμού της Χώρας, σημειώνει μια από τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές πυκνότητες εντός της Περιφερειακής του Ενότητας.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019 το μέγεθος αυτό, υπερβαίνει κατά πολύ τον μέσο όρο της Περιφερειακής Ενότητας του Δυτικού Τομέα

Αθηνών (7.303,53 άτομα ανά τετρ. χλμ), το αντίστοιχο μεγέθους της Περιφέρειας Αττικής (1.001,11) αλλά και τον αντίστοιχο εθνικό μέσο όρο (81,75 άτομα ανά τετρ. χλμ.).

Για την καλύτερη κατανόηση της περιοχής μελέτης κρίθηκε σκόπιμη η διερεύνηση της πυκνότητας κατοίκησης σε επίπεδο Οικοδομικών Τετραγώνων του Δήμου. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011, η οποία λήφθηκε υπόψη για την δημιουργία της παρακάτω απεικόνισης, επιβεβαιώνονται όσα έχουν ήδη αναφερθεί σχετικά με την πυκνότητα του πληθυσμού της περιοχής μελέτης. Φαίνεται, μάλιστα, ότι πρόκειται για έναν Δήμο ο οποίος στο μεγαλύτερο μέρος του είναι πυκνοκατοικημένος, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι η μέση τιμή πυκνότητας υπολογίζεται στα 268 άτομα/εκτάρια.



Εικόνα 3: Πυκνότητα πληθυσμού Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (Πηγή πρωτογενών δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ)

Από την παραπάνω απεικόνιση γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι εκατέρωθεν των βασικών οδικών αξόνων παρατηρούνται κυρίως μεσαίες τιμές πυκνότητας πληθυσμού, οι οποίες αυξάνονται προς τον πυρήνα των υποπεριοχών που αυτοί ορίζουν, σκιαγραφώντας με αυτόν τον τρόπο τις διάφορες γειτονιές του δήμου. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην συσσώρευση εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των συγκεκριμένων δρόμων. Σε γενικές γραμμές, οι χαμηλότερες τιμές σημειώνονται στο νότιο και το ανατολικό κομμάτι, και κυρίως στην περιοχή του Ελαιώνα. Επιπλέον, αξίζει να τονιστεί ότι μεγάλος αριθμός κατοίκων φαίνεται να βρίσκεται συγκεντρωμένος περιμετρικά του Άλσους Μπαρουτάδικου και γενικότερα προς το βορειοανατολικό τμήμα της περιοχής.

Αναφορικά με τις πληθυσμιακές μεταβολές που συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί αξίζει να σημειωθεί ότι στο επίπεδο του Δήμου παρουσιάζεται μια διαρκώς πτωτική πορεία από το 1991 μέχρι το 2011, η οποία κορυφώθηκε το διάστημα 2001-2011 σημειώνοντας μείωση 10,23%. Η εικόνα αυτή δεν φαίνεται να ακολουθεί την αντίστοιχη των ανώτερων χωρικών επιπέδων όπου τόσο ο πληθυσμός της Αττικής όσο και οι διάφορες Περιφερειακές Ενότητες παρουσιάζουν είτε αύξηση είτε μικρότερη μείωση.

Πίνακας 7: Πληθυσμιακές Μεταβολές Μόνιμου Πληθυσμού σε επίπεδο Χώρας, Περιφέρειας Αττικής, Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών και Δ. Αιγάλεω (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 1991, 2001, 2011)

ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ		
	1991	2001	2011	1991-2001	2001-2011	1991-2011
Σύνολο Χώρας	10.259.900	10934097	10816286	6,57%	-1,08%	5,42%
Περιφέρεια Αττικής	3523407	3894573	3828434	10,53%	-1,70%	8,66%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	456747	476711	489675	4,37%	2,72%	7,21%
Δήμος Αιγάλεω	78563	77917	69946	-0,82%	-10,23%	-10,97%

Σύμφωνα, μάλιστα, με το Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019, η συνεχής αυτή μείωση του πληθυσμού αν και ενδεχομένως να σχετίζεται με την ευρύτερη υπογεννητικότητα και την μετακίνηση των μόνιμων κατοίκων σε άλλες περιοχές, φαίνεται να μην ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρά την οποιαδήποτε μείωση των μόνιμων κατοίκων που αποτυπώνεται στα απογραφικά δεδομένα, ο πληθυσμός του Δήμου φαίνεται να διατηρείται σχετικά σταθερός ανά τα χρόνια. Το γεγονός αυτό σχετίζεται άμεσα με παράγοντες όπως οι μεγάλες μεταναστευτικές ροές των τελευταίων 30 ετών, η λειτουργία του Πανεπιστημιακού Ιδρύματος (Π.Α.Δ.Α.) που οδήγησε στην εγκατάσταση πολλών φοιτητών στον Δήμο, η λειτουργία του μετρό, η μεγάλη ανοικοδόμηση της τελευταίας 15ετίας κλπ.

Πληθυσμιακή Κατανομή βάσει Ηλικιακής Διάρθρωσης και Φύλου

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η μελέτη της μέσης ηλικίας του πληθυσμού αλλά και της ηλικιακής του κατανομής του. Παρατηρώντας τα δεδομένα που αφορούν την μέση ηλικία του πληθυσμού για το έτος 2011, προκύπτει ότι στον Δήμο Αιγάλεω καταγράφονται αρκετά υψηλότερες τιμές από τον αντίστοιχο δείκτη της Περιφέρειας Αττικής αλλά και των γειτονικών Δήμων. Μάλιστα, εστιάζοντας στην ευρύτερη περιοχή μελέτης -μέσω της σύγκρισης του Δήμου Αιγάλεω με τους γειτονικούς του- φαίνεται ότι σε αυτόν εντοπίζεται η δεύτερη μεγαλύτερη μέση ηλικία (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

Πίνακας 8: Μέση Ηλικία Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για το Έτος 2011

Μέση Ηλικία πληθυσμού - Συγκριτικά Αποτελέσματα	
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	**Μέση ηλικία (έτη)**
Σύνολο Χώρας	41,9
Περιφέρεια Αττικής	41,3
Δήμος Αθηναίων	42,7
Δήμος Αιγάλεω	**42,1**
Δήμος Αγ. Βαρβάρας	40,08

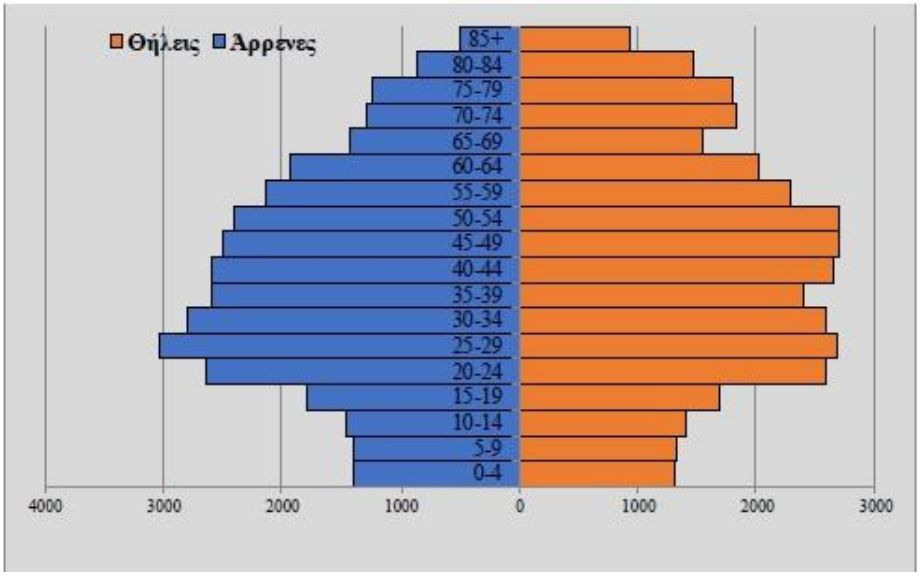
Δήμος Περιστερίου	40,07
Δήμος Χαϊδαρίου	40,4

Από την μελέτη των ποσοστών των επιμέρους ηλικιακών ομάδων που εντοπίζονται στον Δήμο, παρουσιάζεται μια διαφορετική εικόνα από αυτή της μέσης ηλικίας που αναφέρθηκε παραπάνω. Πιο συγκεκριμένα, τόσο για το έτος 2001 όσο και για το 2011, η επικρατέστερη ηλικιακή ομάδα είναι αυτή των 20-29. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι τα χαμηλότερα ποσοστά εντοπίζονται για όλο το χρονικό διάστημα αναφοράς στην ηλικιακή ομάδα 0-9 ετών (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

Πίνακας 9: Ηλικιακή Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω για τα Έτη 2001 και 2011

ΗΛΙΚΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	**ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ**			
	2001	**2001(%)**	**2011**	**2011(%)**
0-9	6.835	8,77%	5.440	7,78%
10-19	12.982	16,66%	6.345	9,07%
20-29	13.258	**17,02%**	10.948	**15,65%**
30-39	12.261	15,74%	10.382	14,84%
40-49	11.457	14,70%	10.437	14,92%
50-59	8.897	11,42%	9.536	13,63%
60-69	8.317	10,67%	6.930	9,91%
70+	7.467	9,58%	9.928	14,19%
ΔΗΜΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ	**77.917**	100,00%	69.946	100,00%

Παρατηρώντας τους παραπάνω πίνακες, γίνεται αντιληπτό ότι ο πληθυσμός του Δήμου έχει πλέον εισέλθει στο στάδιο της δημογραφικής γήρανσης μιας και παρατηρείται μια αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων (άνω των 65) και μια ταυτόχρονη μείωση των παιδιών (0-14 χρονών). Αυτό επιβεβαιώνεται και από την μελέτη του Ε.Κ.Κ.Ε. με τίτλο «Το Κοινωνικό προφίλ και οι συνθήκες διαβίωσης στο Δήμο Αιγάλεω», του Ιουνίου 2021 όπου υπογραμμίζεται ότι με βάση την τελευταία απογραφή οι ηλικιωμένοι συνιστούν μια σημαντική αναλογία στο σύνολο του πληθυσμού. Ταυτόχρονα, από την εν λόγω έρευνα αντούλνται αρκετές χρήσιμες πληροφορίες από την ηλικιακή πυραμίδα.

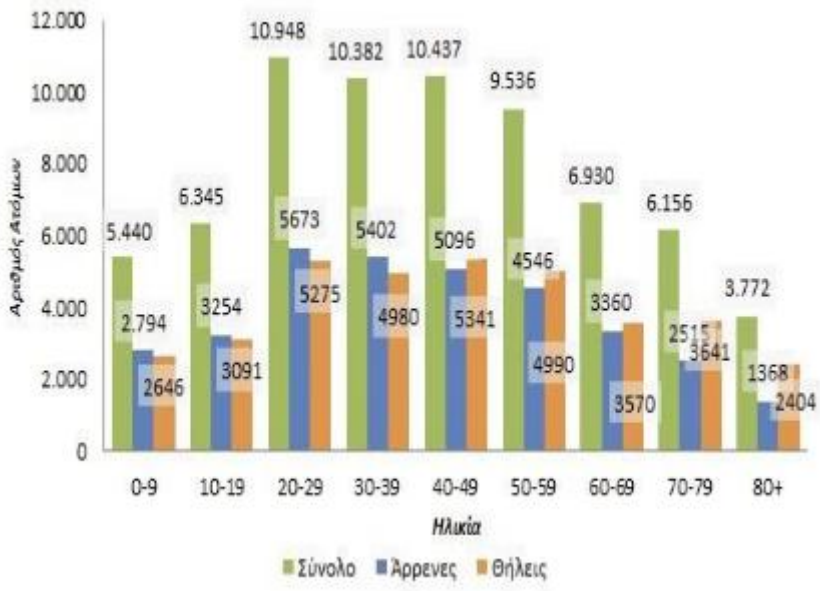


Εικόνα 4: Η Πυραμίδα πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω, 2011, Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Ε.Κ.Κ.Ε.

Πιο συγκεκριμένα, προκύπτει ότι αν και η πυραμίδα χαρακτηρίζεται από μια γήρανση της κορυφής, παρατηρείται μια τάση συρρίκνωσης στην περίπτωση των ηλικιακών ομάδων κάτω των 14 ετών, δηλαδή του παιδικού πληθυσμού. Συνεπώς, η μέση ηλικία του πληθυσμού αυξάνεται. Αξίζει, επιπλέον, να αναφερθεί ότι αντίστοιχες τάσεις παρατηρούνται και για το σύνολο της χώρας από την αντίστοιχη πυραμίδα. Προχωρώντας με την διερεύνηση της φυλετικής κατανομής του πληθυσμού και εστιάζοντας στα τελευταία απογραφικά δεδομένα, παρατηρείται ότι σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης οι γυναίκες έχουν υψηλότερα ποσοστά συγκριτικά με στους άνδρες (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

Πίνακας 10: Κατανομή Πληθυσμού βάσει Φύλου (2011)

2011				
ΧΩΡΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	**ΆΡΡΕΝΕΣ**	**%**	**ΘΗΛΕΙΣ**	**%**
Σύνολο Χώρας	5.303.223	49,03%	5.513.063	50,97%
Περιφέρεια Αττικής	1.845.663	48,21%	1.982.771	51,79%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	239.567	48,92%	250.108	51,08%
Δήμος Αιγάλεω	34.008	48,62%	35.938	51,38%



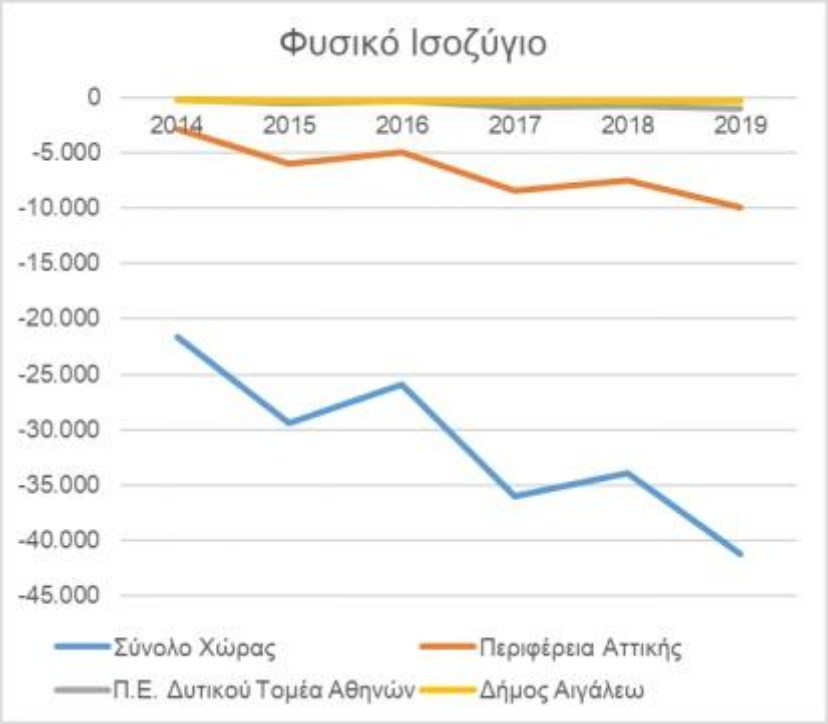
Εικόνα 5: Κατανομή πληθυσμού Δήμου Αιγάλεω κατά φύλο και ηλικία, , Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ. – Επεξεργασία Τσάμης-Μαντες

Φυσική Κίνηση Πληθυσμού

Για την καλύτερη κατανόηση του ηλικιακού προφίλ και συνεπώς του πληθυσμιακού δυναμικού του Δήμου, ιδιαίτερα κρίσιμη είναι η μελέτη του φυσικού του ισοζυγίου, όπως αυτό διαμορφώθηκε τα τελευταία χρόνια. Σημειώνεται ότι στην παρούσα διερεύνηση δεν λαμβάνεται υπόψη η μεταναστευτική κίνηση (δηλαδή το μεταναστευτικό ισοζύγιο - εισερχόμενες και εξερχόμενες ροές). Τελικά, με βάση τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τις χρονιές 2014-2019, διαμορφώνεται ο παρακάτω πίνακας και το αντίστοιχο διάγραμμα (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019):

Πίνακας 11: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019

Φυσικό Ισοζύγιο (Γεννήσεις - Θανάτοι)				
Έτη	**Σύνολο Χώρας**	**Περιφέρεια Αττικής**	**Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών**	**Δήμος Αιγάλεω**
2014	-21.591	-2.901	-219	-220
2015	-29.336	-5.949	-580	-270
2016	-25.890	-4.939	-357	-273
2017	-35.942	-8.374	-897	-341
2018	-33.856	-7.529	-773	-295
2019	-41.202	-9.920	-1.034	-333



Διάγραμμα 1: Φυσικό Ισοζύγιο Δήμου Αιγάλεω και Ευρύτερης Περιοχής για τα Έτη 2014-2019 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2019)

Ποσοστά ιδιοκτησίας Ι.Χ. και θέσεων στάθμευσης

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

Πίνακας 12: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία αυτοκινήτων για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

2011							
Χωρικό Επίπεδο	**Σύνολο νοικοκυριών**	**Νοικοκυριά κατά αριθμό αυτοκινήτων**					
		0 αυτοκίνητα	**%**	**1 αυτοκίνητο**	**%**	**2 + αυτοκίνητα**	**%**
Σύνολο χώρας	4.134.540	1.255.683	30,37%	1.881.231	45,50%	997.626	24,13%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	449.773	29,74%	697.500	46,13%	364.824	24,13%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184.972	51.882	28,05%	89.889	48,60%	43.201	23,36%
Δήμος Αιγάλεω	**28.503**	**10.260**	**36,00%**	**13.231**	**46,42%**	**5.012**	**17,58%**

Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της χώρας	0,69%	0,82%		0,70%		0,50%
Ποσοστά Δήμου στο σύνολο της Π.Ε.	15,41%	19,78%		14,72%		11,60%

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται ότι τα νοικοκυριά με 1 Ι.Χ. στην διάθεσή τους συγκεντρώνουν τα υψηλότερα ποσοστά σε όλα τα χωρικά επίπεδα μελέτης και ειδικότερα σε ποσοστό της τάξης 40%. Ακολουθούν τα νοικοκυριά με 0 αυτοκίνητα, με τον Δήμο Αιγάλεω να συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό στην εν λόγω κατηγορία (36%) συγκριτικά με τα υπόλοιπα επίπεδα. Σε αυτό πιθανότατα έχει συμβάλλει αρκετά και η λειτουργία του σταθμού μετρό στην περιοχή από το 2007 και μετά, η οποία βελτίωσε σημαντικά την προσβασιμότητα της περιοχής μέσω των Μ.Μ.Μ., αλλάζοντας το πρόσωπο των Δημόσιων Μεταφορών.

Σειρά έχει η μελέτη των θέσεων στάθμευσης ανά νοικοκυριό, η οποία παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 13: Ποσοστά νοικοκυριών κατά ιδιοκτησία θέσεων στάθμευσης για την Περιοχή Μελέτης, την Περιφερειακή Ενότητα Δυτικού Τομέα Αθηνών, την Περιφέρεια Αττικής και το σύνολο της Χώρας για το Έτος 2011 (Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011).

Χωρικό Επίπεδο	**Σύνολο νοικοκυριών**	**Νοικοκυριά κατά θέσεις στάθμευσης**			
		0 θέσεις στάθμευσης	**%**	**1 + θέσεις στάθμευσης**	**%**
Σύνολο χώρας	4134540	2727304	65,96%	1407236	34,04%
Περιφέρεια Αττικής	1.512.097	963.422	63,71%	120.259	7,95%
Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών	184972	133319	72,08%	51653	27,92%
Δήμος Αιγάλεω	**28503**	**23874**	**83,76%**	**4629**	**16,24%**

Τα νοικοκυριά χωρίς καμία θέση στάθμευσης στην κατοχή τους επικρατούν σε όλα τα επίπεδα ανάλυσης, συγκεντρώνοντας αρκετά υψηλότερα ποσοστά από εκείνα με τουλάχιστον μια. Αξίζει να υπογραμμισθεί ότι στον Δήμο Αιγάλεω εντοπίζονται τα χαμηλότερα ποσοστά ιδιοκτησίας συγκριτικά με όλα τα υπόλοιπα επίπεδα.

Φυσικό Περιβάλλον - Βασικά Περιβαλλοντικά Στοιχεία

Το φυσικό περιβάλλον και η μορφολογία μιας περιοχής καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την δυνατότητα προσπέλασής της με βιώσιμα μέσα μετακίνησης, με αποτέλεσμα η διερεύνησή τους να αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδιασμού. Χαρακτηριστικά του εδάφους της περιοχής, όπως το ανάγλυφο, αλλά και ευρύτερα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος επηρεάζουν την προσβασιμότητα αλλά και την ελκυστικότητά των μετακινήσεων, ιδίως για τους χρήστες μη μηχανοκίνητων μέσων όπως οι πεζοί και οι ποδηλάτες.

Στην κατεύθυνση σεβασμού και προστασίας του περιβάλλοντος αναφέρεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω είναι ένας από τους Δήμους-Μέλη του Περιβαλλοντικού Συνδέσμου Δήμων Αθήνας - Πειραιά (ΠΕ.ΣΥ.Δ.Α.Π.), ο οποίος στοχεύει στην μελέτη των Διαδημοτικών προβλημάτων των περιοχών που καλύπτουν οι Δήμοι μέλη του, στην παροχή συμβουλών σε θέματα περιβάλλοντος και την εκπόνηση σχετικών μελετών, έργων και ερευνητικών προγραμμάτων.

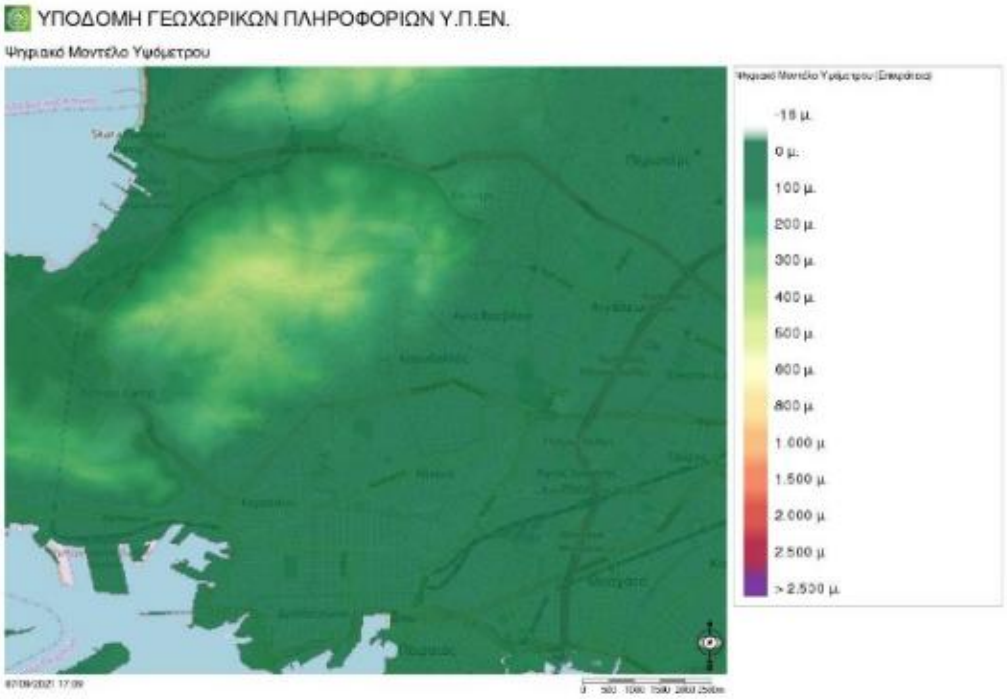
Σημειώνεται ότι για την ολοκλήρωση της διερεύνησης που ακολουθεί χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες που αφορούν την κλίση και τις υψομετρικές ζώνες συνδυαστικά με ένα ψηφιακό μοντέλο εδάφους, όπως αυτά παρέχονται από την Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών του Υ.Π.ΕΝ. αλλά και από σχετικές μελέτες.

Μορφολογία

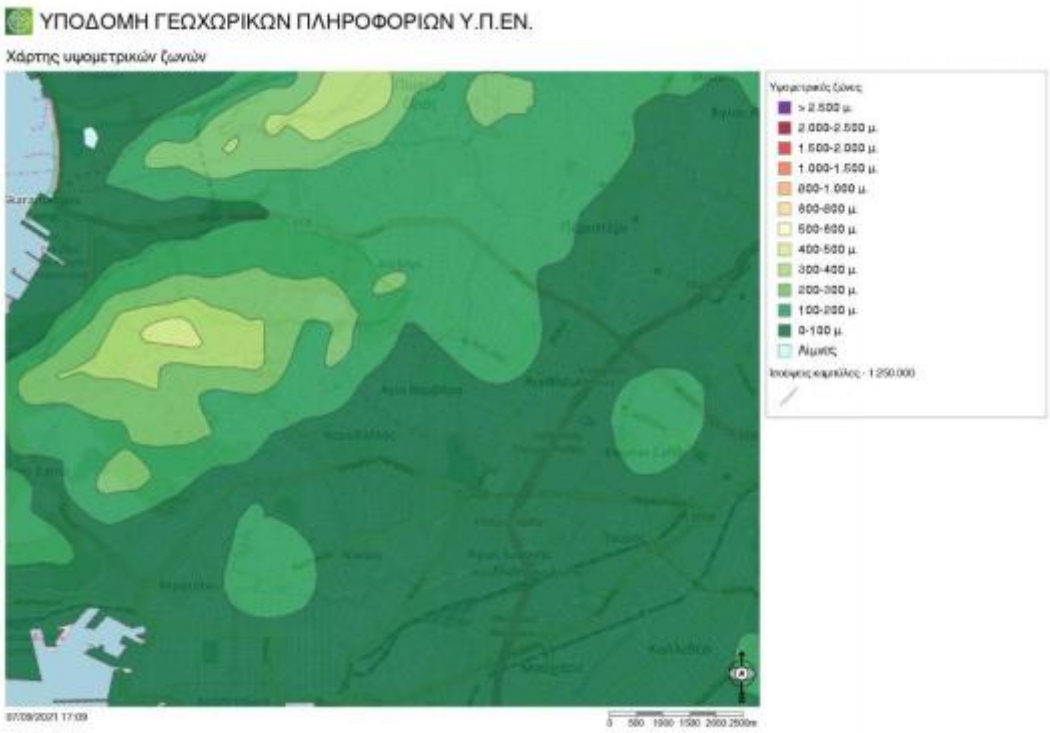
Στην περιοχή του δυτικού λεκανοπεδίου μπορούν να διακριθούν δύο κυρίαρχες ζώνες σύμφωνα με την Β’ φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», η επίπεδη ζώνη του δυτικού λεκανοπεδίου κι η ημιορεινή ζώνη του Αιγάλεω και του Ποικίλου. Οι δύο αυτοί ορεινοί όγκοι διαχωρίζονται φυσικογεωγραφικά από ένα στενό δίαυλο, ο οποίος ενώνει το λεκανοπέδιο της Αθήνας, με τον κόλπο της Ελευσίνας. Τα μεγαλύτερα υψόμετρα εντοπίζονται κατά μήκος του Αιγάλεω και του Ποικίλου, ενώ τα μικρότερα, κατά μήκος της παράκτιας ζώνης στην περιοχή του Σκαραμαγκά και κατά μήκος της κοίτης του Κηφισού ποταμού.

Αναφορικά με την Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών, οι Δήμοι Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Περιστερίου, Ίλιον, Αγ. Αναργύρων και Ζεφυρίου, μπορούν να θεωρηθούν ως «πεδινοί» Δήμοι, σε αντίθεση με τον Κορυδαλλό, Χαϊδαρίου, Πετρουπόλεως και Καματερού, μεγάλα τμήματα των οποίων περιλαμβάνουν τις ανατολικές υπώρειες των δυτικών ορεινών όγκων του λεκανοπεδίου.

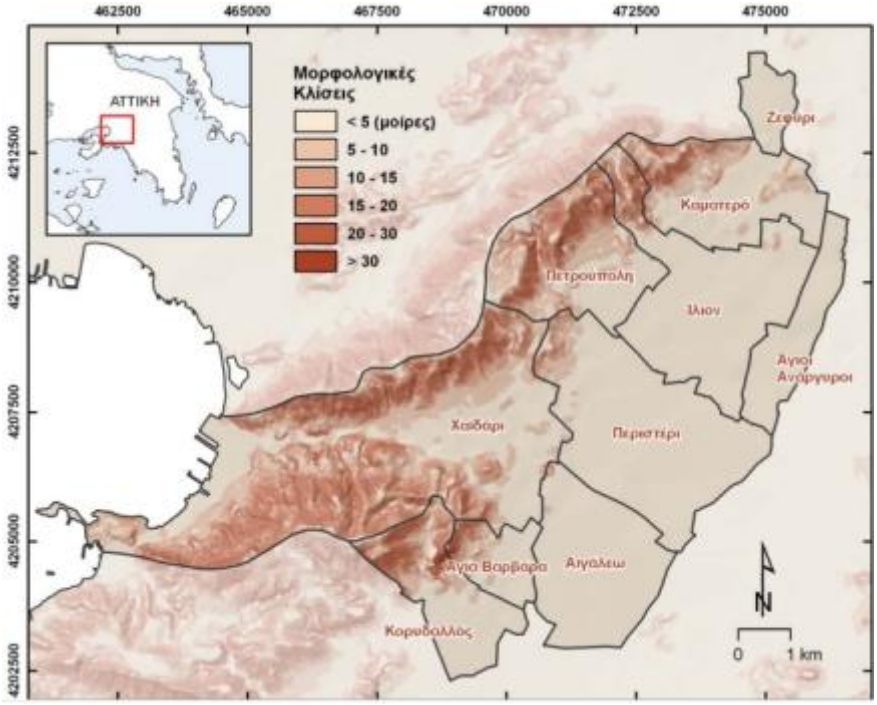
Ο Δήμος Αιγάλεω χαρακτηρίζεται από ένα ήπιο ανάγλυφο με μικρές κλίσεις ενώ βρίσκεται σε υψόμετρο περίπου 50μ.. Στο μεγαλύτερο μέρος του το έδαφος είναι σχετικά επίπεδο ενώ οι μεγαλύτερες υψομετρικές διαφορές καταγράφονται στο βορειοδυτικό του τμήμα, όπως φαίνεται και από τους χάρτες που ακολουθούν. Τα χαρακτηριστικά αυτά ευνοούν την χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης και συμβάλλουν στην καλύτερη διαμόρφωση συνθηκών ενίσχυσης των μη μηχανοκίνητων μέσων στην περιοχή.



Εικόνα 6: Ψηφιακό Μοντέλου Υψομέτρου Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.



Εικόνα 7: Χάρτης Υψομετρικών Ζωνών Ευρύτερης Περιοχής, Πηγή: Υποδομή Γεωχωρικών Πληροφοριών Υ.Π.ΕΝ.

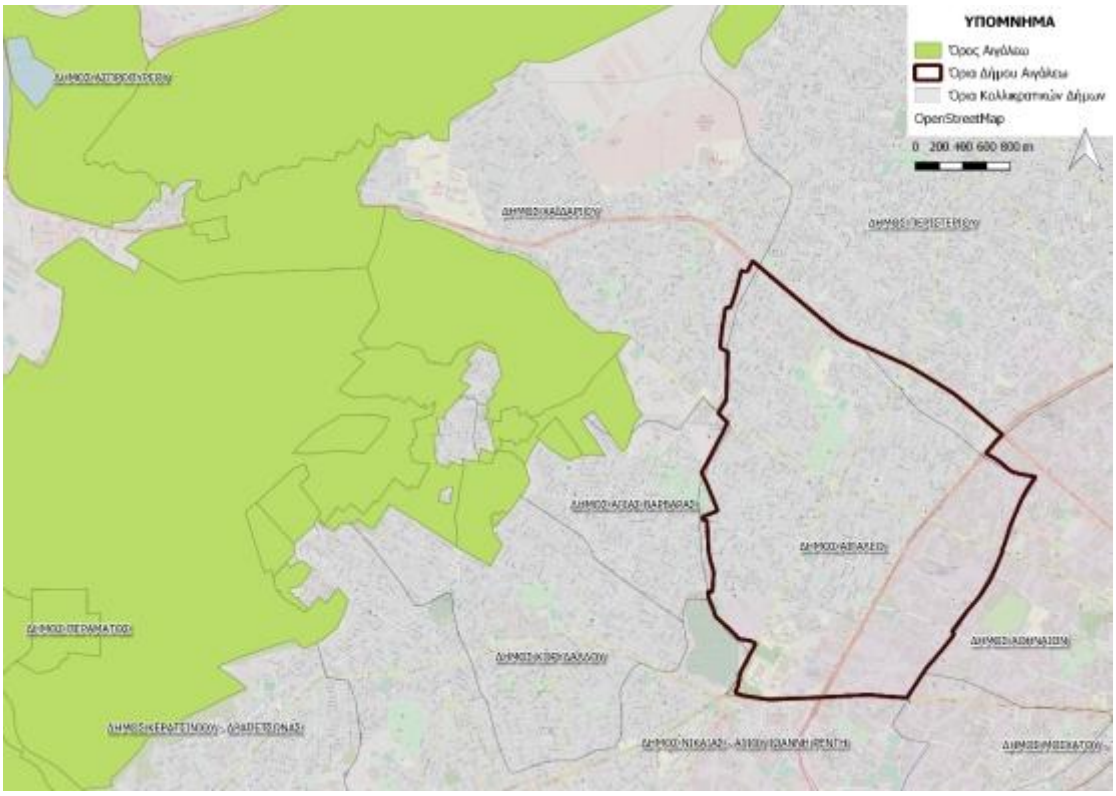


Εικόνα 8: Χάρτης μορφολογικών κλίσεων της δυτικής Αθήνας με τα όρια των δήμων του ΑΣΔΑ, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση του υψομέτρου στο βορειοδυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης. Αυτή οφείλεται στην ύπαρξη του Όρους Αιγάλεω, το οποίο αν και δεν εντάσσεται χωρικά στον Δήμο, αναμφισβήτητα, τον επηρεάζει ποικιλοτρόπως.

Πλέον, το Ποικίλο Όρος – Όρος Αιγάλεω έχει κηρυχθεί ως προστατευόμενη ζώνη (Ν.2742/07.10.1999) αλλά και ως τόπος ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (25683/27.3.1969) και γίνονται προσπάθειες ανάπλασής του μιας και αποτελεί έναν σημαντικό αλλά αρκετά υποβαθμισμένο χώρο περιαστικού πρασίνου. Σημειώνεται ότι οι περισσότεροι δήμοι της δυτικής περιοχής (Πέραμα, Κερατσίνι-Δραπετσώνα, Νίκαια-Ρέντης, Κορυδαλλός, Αγία Βαρβάρα, Αιγάλεω, Χαϊδάρι, Περιστέρι, Πετρούπολη, Άνω Λιόσια) είναι σε άμεση επαφή με το βουνό ενώ στην ευρύτερη περιοχή του ζουν περισσότερο από 1.500.000 κάτοικοι.

Η ανάπλασή του θα συμβάλλει στην βελτίωση του μικροκλίματος των όμορων Δήμων αλλά και στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, καθοριστικός θα είναι ο ρόλος της στην προστασία του περιβάλλοντος και του οικοσυστήματος αλλά και στη σύνδεσή τους με τους κατοίκους των όμορων δήμων αλλά και του λεκανοπεδίου Αττικής μέσω των κατάλληλων υποδομών άθλησης και αναψυχής. Μάλιστα, ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας (ΑΣΔΑ) έχει εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο δράσης για το όρος αυτό, το οποίο στοχεύει στην πλήρη ανάδειξη και αξιοποίησή του. Συνεπώς, τα οφέλη θα είναι πολλαπλά για το σύνολο των παραπάνω Δήμων, είτε αυτοί συνορεύουν άμεσα με αυτό είτε βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή του, όπως ο Δήμος Αιγάλεω.

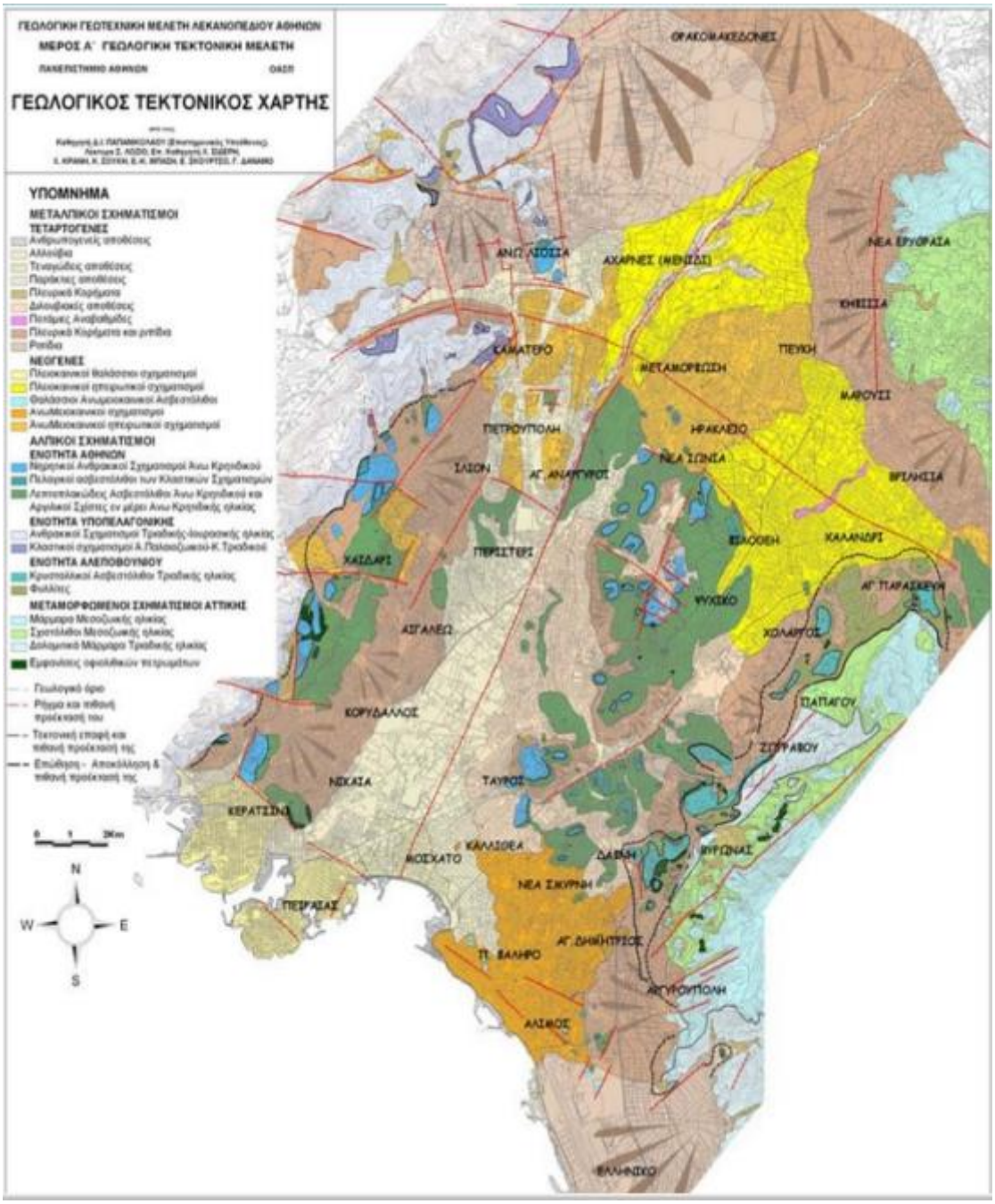


Εικόνα 9: Σχετική Θέση Δήμου και Όρους Αιγάλεω – Ιδία Επεξεργασία

Γεωλογία - Γεωλογικοί Σχηματισμοί και Γεωτεχνική της περιοχής

Η γεωλογική δομή των Δήμων που ανήκουν στην Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών διακρίνεται σε δύο είδη σχηματισμών, τους αλπικούς και τους μεταλπικούς. Οι πρώτοι εντοπίζονται στους ορεινούς όγκους και διακρίνονται σε δύο βασικές γεωτεκτονικές ενότητες: την Υποπελαγονική και το Αλλόχθονο ή αλλιώς ενότητα Αθηνών. Σημειώνεται ότι η Υποπελαγονική ενότητα εντοπίζεται στους ορεινούς όγκους του Ποικίλου όρους και του Αιγάλεω και αντιστοιχεί σε μη μεταμορφωμένα πετρώματα, κυρίως ανθρακικά και κλαστικά ιζηματογενή, ενώ η ενότητα Αθηνών δομεί σχεδόν στο σύνολο το εσωτερικό τμήμα του Λεκανοπεδίου των Αθηνών και αποτελείται από ιζηματογενή έως ημιμεταμορφωμένα πετρώματα.

Οι μεταλπικοί σχηματισμοί εντοπίζονται στις χαμηλά ταπεινωμένες περιοχές, φτάνοντας μέχρι τον υδροκρίτη του Κηφισού και διακρίνονται σε σχηματισμούς του Νεογενούς και του Τεταρτογενούς. Οι νεογενείς σχηματισμοί διαιρούνται σε θαλάσσιους, που εντοπίζονται στο νότιο τμήμα, και ηπειρωπικούς, που βρίσκονται στο βόρειο και κεντρικό τμήμα της περιοχής, και βρίσκονται στο μεγαλύτερό τους μέρος καλυμμένοι από τους νεότερους τεταρτογενείς. Οι τεταρτογενείς σχηματισμοί καλύπτουν ασύμφωνα τους υποκείμενους σχηματισμούς στο μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής, είτε πρόκειται για αλπικούς, είτε για σχηματισμούς του Νεογενούς. Διακρίνονται σε, αλλούβια, πλευρικά κορήματα και Πλειστοκαινικά ριπίδια



Εικόνα 10: Γεωλογικός – Τεκτονικός Χάρτης, Πηγή: Σημειώσεις Διαλέξεων «Τεχνικής Γεωλογίας ΙΙ», Λουπασάκης Κωνσταντίνος, 2013-2014

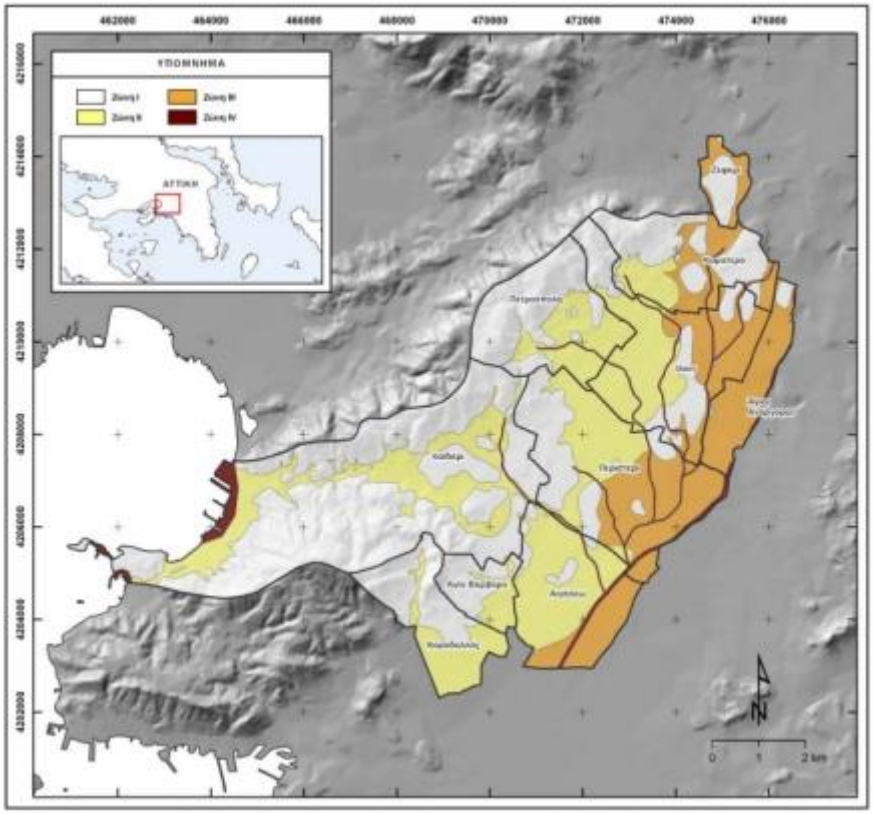
Η γεωτεχνική ταξινόμηση των γεωλογικών σχηματισμών, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι στη μελέτη δυνητικών κινδύνων, που σχετίζονται με σεισμικά γεγονότα. Στο πλαίσιο της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», του 2010 δημιουργήθηκε ο χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών, στον οποίο διαχωρίζονται 4 βασικές κατηγορίες όπως παρουσιάζονται και στον χάρτη που ακολουθεί:

I. Βραχώδεις ή ημιβραχώδεις σχηματισμοί

II. Συνεκτικά ή πυκνά εδάφη

III. Εδάφη μέσης συνεκτικότητας ή μικρής πυκνότητας

IV. Κοίτες ποταμών και ρεμμάτων – πρόσφατες επιχωματώσεις



Εικόνα 11: Χάρτης ζωνών σεισμικής επικινδυνότητας εδαφών (τροποποιημένος από Παπανικολάου και άλλοι, 2002), Πηγή: «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010

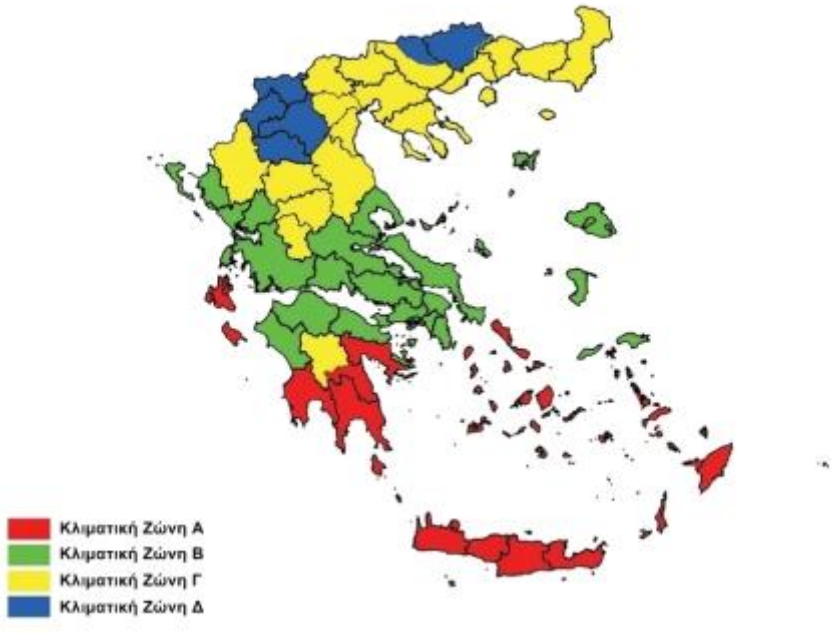
Σημειώνεται ότι οι ταξινομήσεις τέτοιου είδους σκοπεύουν στην παροχή γενικών κατευθύνσεων ως προς τη σεισμική προστασία. Επιπλέον, τα κριτήρια διαχωρισμού μιας αστικής περιοχής σε ζώνες δεν είναι ενιαία αλλά διαφοροποιούνται κατά περίπτωση προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι συγκεκριμένες γεωλογικές – γεωτεχνικές συνθήκες της κάθε περιοχής.

Εστιάζοντας στον Δήμο Αιγάλεω, αν και στην έκτασή του εντοπίζονται και οι 4 ζώνες σεισμικής επικινδυνότητας, είναι εμφανές ότι το μεγαλύτερο μέρος του εντάσσεται στην Ζώνη ΙΙ και ΙΙΙ. Ιδιαίτερη προσοχή χρήζουν τα τμήματα που εντάσσονται στην ζώνη IV, τα όρια της οποίας απεικονίζονται συμβολικά στον χάρτη μιας και εντάσσονται στην ζώνη Χ του ΕΑΚ (2000) και ο σαφής καθορισμός τους απαιτεί πληρέστερη έρευνα. Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει περιοχές εντός ή παρά την κοίτη του Κηφισού ποταμού και των κυρίων ρεμάτων καθώς και περιοχές που έχουν επιχωματωθεί. Σε όλες τις περιοχές αυτές, είναι δυνατόν να αναπτυχθούν ιδιαίτερα δυσμενείς σεισμικές συνθήκες λόγω τοπογραφίας, πιθανής αστοχίας πρανών και ανεξέλεγκτης συμπεριφοράς των επιχωματώσεων.

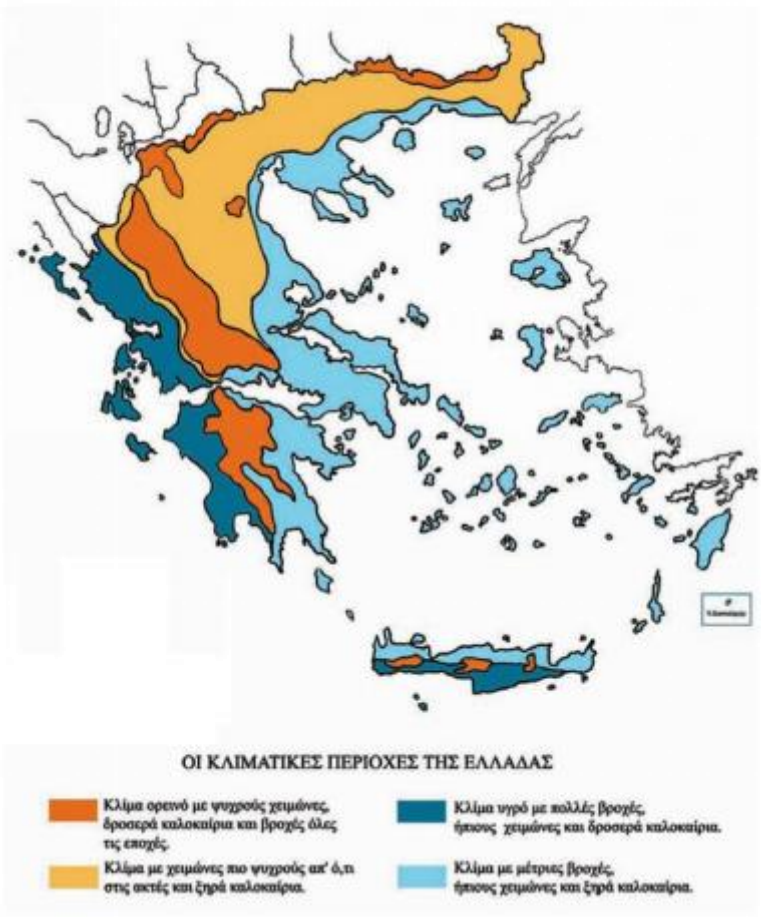
Κλιματολογικές Συνθήκες

Η ελληνική επικράτεια είναι χωρισμένη σε τέσσερις κλιματολογικές ζώνες με βάση τις επικρατούσες συνθήκες κάθε περιοχής σύμφωνα με τον ισχύοντα "Κανονισμό Ενεργειακής Απόδοσης Κτιρίων - ΚΕΝΑΚ" (ΦΕΚ 407/Β/9-4-2010). Οι ζώνες αυτές κυμαίνονται από το Α έως το Δ με φθίνουσα τιμή και παρουσιάζονται παρακάτω. Σημειώνεται ότι οι περιοχές που βρίσκονται σε υψόμετρο άνω των 500μ. πρέπει να εντάσσονται στην επόμενη ψυχρότερη κλιματική ζώνη από εκείνη στην οποία ανήκουν, ενώ από αυτή την ιδιαιτερότητα εξαιρούνται σαφώς οι ορεινές περιοχές της ζώνης Δ, καθώς αποτελεί την ψυχρότερη, βάσει κανονισμού.

ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΖΩΝΗ	ΝΟΜΟΙ
ΖΩΝΗ Α	Ηρακλείου, Χανιών, Ρεθύμνου, Λασιθίου, Κυκλάδων, Δωδεκανήσου, Σάμου, Μεσσηνίας, Λακωνίας, Αργολίδας, Ζακύνθου, Κεφαλληνίας & Ιθάκης, Κύθηρα & νησιά Σαρωνικού (Αττικής), Αρκαδίας (πεδινή).
ΖΩΝΗ Β	Αττικής (εκτός Κυθήρων & νησιών Σαρωνικού), Κορινθίας, Ηλείας, Αχαΐας, Αιτωλοακαρνανίας, Φθιώτιδας, Φωκίδας, Βοιωτίας, Ευβοίας, Μαγνησίας, Λέσβου, Χίου, Κέρκυρας, Λευκάδας, Θεσπρωτίας, Πρέβεζας, Άρτας.
ΖΩΝΗ Γ	Αρκαδίας (ορεινή), Ευρυτανίας, Ιωαννίνων, Λάρισας, Καρδίτσας, Τρικάλων, Πιερίας, Ημαθίας, Πέλλας, Θεσσαλονίκης, Κιλκίς, Χαλκιδικής, Σερρών (εκτός ΒΑ τμήματος), Καβάλας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου.
ΖΩΝΗ Δ	Γρεβενών, Κοζάνης, Καστοριάς, Φλώρινας, Σερρών (ΒΑ τμήμα), Δράμας.



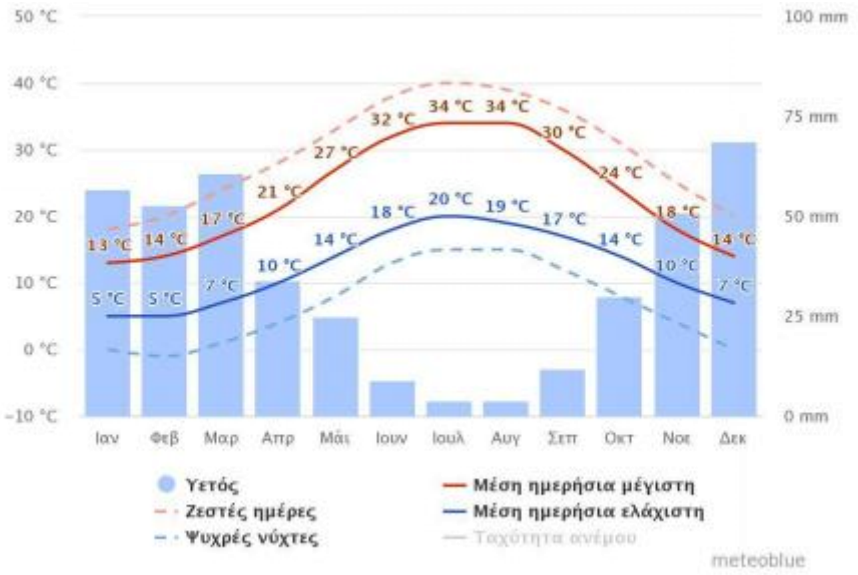
Εικόνα 12:Κλιματικές Ζώνες βάσει του ΚΕΝΑΚ (Πηγή: ΚΕΝΑΚ, 2010)



Εικόνα 13: Κλιματικές Περιοχές της Ελλάδας (Πηγή: https://www.monodomiki.gr/)

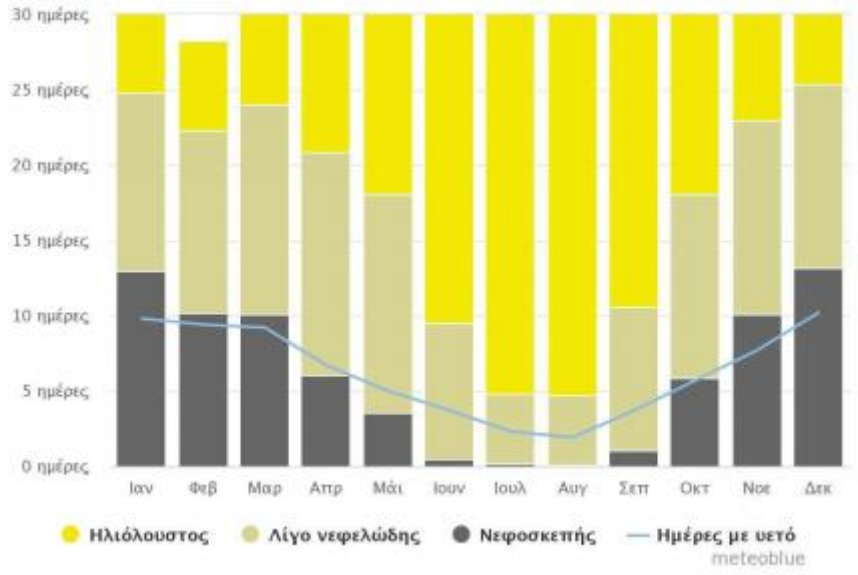
Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος Αιγάλεω ανήκει στην Κλιματική Ζώνη Β και το κλίμα του χαρακτηρίζεται ως εύκρατο, με ξηρό καλοκαίρι και ήπιο χειμώνα ενώ συνδυαστικά με τον χάρτη κλιματικών περιοχών γίνεται αντιληπτό ότι έχει μέτριες βροχοπτώσεις. Ακολουθούν ορισμένα σχετικά διαγράμματα για την καλύτερη κατανόηση των κλιματολογικών συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή μελέτης.

Αρχικά, παρουσιάζεται το διάγραμμα με τους μέσους όρους θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων. Σε αυτό, η «ημερήσια μέση μέγιστη" (συμπαγής κόκκινη γραμμή) δείχνει τη μέγιστη θερμοκρασία μιας μέσης ημέρας για κάθε μήνα για το Αιγάλεω και η "ημερήσια μέση ελάχιστη" (συμπαγής μπλε γραμμή) τη μέση ελάχιστη θερμοκρασία. Επιπλέον, οι ζεστές ημέρες και κρύες νύχτες (διακεκομμένες κόκκινες και μπλε γραμμές) δείχνουν τον μέσο όρο της πιο ζεστής μέρας και πιο κρύας νύχτας του κάθε μήνα για τα τελευταία 30 χρόνια.



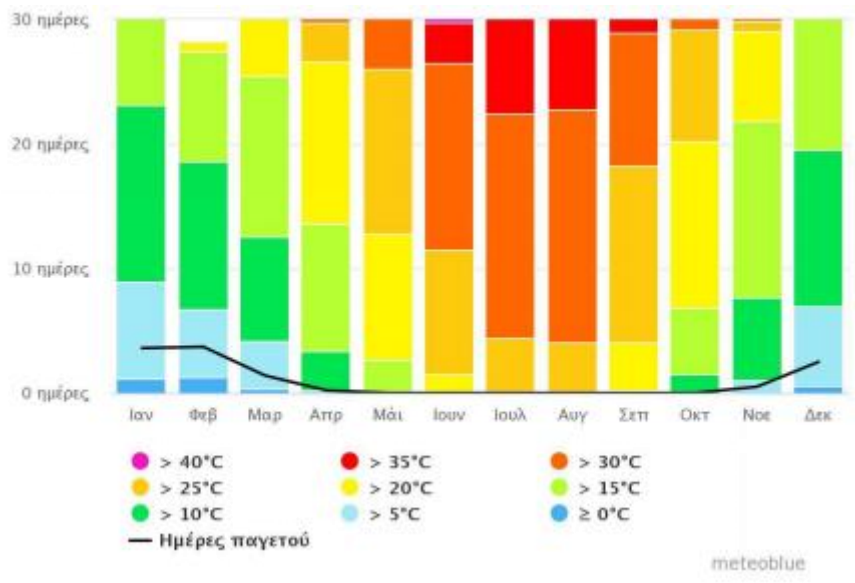
Εικόνα 14: Μέσος όρος θερμοκρασιών και βροχοπτώσεων, Πηγή: https://www.meteoblue.com/

Το επόμενο γράφημα δείχνει το μηνιαίο αριθμό ημερών με καιρό αίθριο, λίγο νεφελώδη, νεφοσκεπή και τις ημέρες με βροχή. Οι ημέρες με λιγότερο από 20% νεφοκάλυψη θεωρούνται ως αίθριες, με 20-80% νεφοκάλυψη ως νεφελώδεις και με περισσότερα από 80%, ως νεφοσκεπείς.



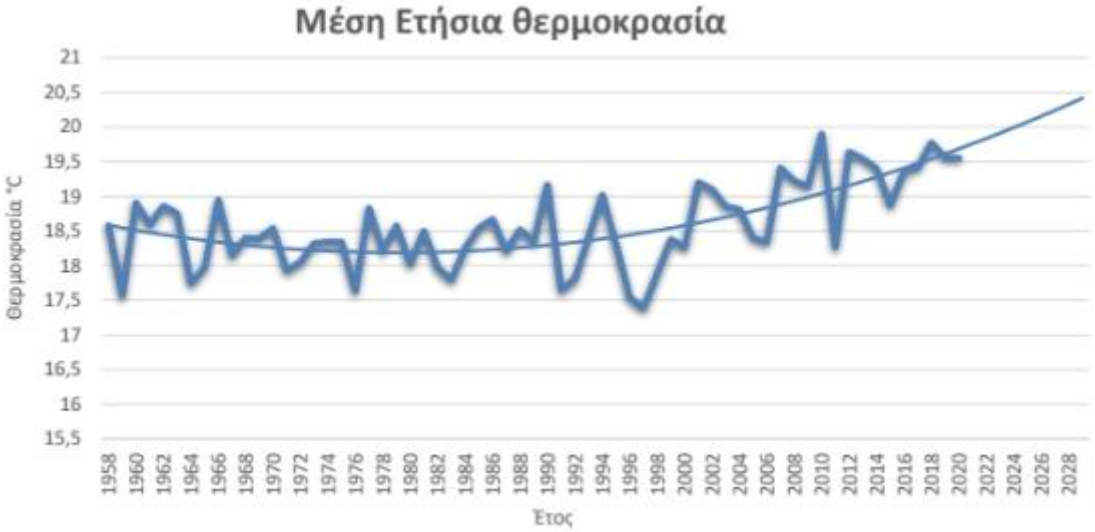
Εικόνα 15: Νεφελώδης, αίθριος και ημέρες βροχόπτωσης, Πηγή: https://www.meteoblue.com/

Επιπλέον, παρουσιάζεται το διάγραμμα μέγιστης θερμοκρασίας για το Αιγάλεω στο οποίο εμφανίζεται το πλήθος των ημερών ανά μήνα που επιτυγχάνονται οι αναγραφόμενες θερμοκρασίες.



Εικόνα 16: Διάγραμμα μέγιστων Θερμοκρασιών, Πηγή: https://www.meteoblue.com/

Η κυριαρχία των υψηλότερων και μέσων τιμών θερμοκρασίας στα παραπάνω διαγράμματα επιβεβαιώνει τον γενικό χαρακτηρισμό του κλίματος της περιοχής που προηγήθηκε. Λαμβάνοντας υπόψη την συνεχή διόγκωση της κλιματικής αλλαγής της εποχής, οι θερμοκρασίες αυτές αναμένεται να ανέβουν ακόμα περισσότερο, γεγονός που αποτυπώνεται και στην πρόβλεψη για την μελλοντική μεταβολή του κλίματος που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του Σχεδίου Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) του Δήμου. Για την πρόβλεψη αυτή χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από την Ε.Μ.Υ. τα οποία απεικονίζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 17: Μέση Ετήσια Θερμοκρασίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Επιπλέον, μελετήθηκε και το ύψος του υετού, μιας και αποτελεί έναν σημαντικό δείκτη για την πρόβλεψη της μεταβολής του κλίματος και έχει μεγάλη επίδραση σε βασικούς τομείς δραστηριότητας του δήμου. Τελικά, προέκυψε η παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 18: Ύψος Ετήσιου Υετού Δ. Αιγάλεω, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Από τα διαγράμματα που προηγήθηκαν προκύπτει ότι μέχρι το 2028 το κλίμα πρόκειται να γίνει θερμότερο ενώ τα ετήσια κατακρημνίσματα φαίνεται να παραμένουν σταθερά. Όπως τονίζεται και στο Σ.Δ.Α.Ε., η μέση θερμοκρασία από τους 19,41 °C (το έτος 2018) θα ανέλθει στους 20,4 °C (το έτος 2030), γεγονός που προβλέπεται να επηρεάσει σημαντικά την καθημερινότητα των κατοίκων. Άμεση συνέπεια θα είναι η αύξηση των ενεργειακών τους αναγκών -και συνεπώς του ανθρακικού αποτυπώματος του Δήμου Αιγάλεω- καθώς και η πρόκληση έντονων καιρικών φαινομένων.

Προστατευόμενες Περιοχές

Υδατικοί Πόροι

Σύμφωνα με την αποδελτοποίηση των εγγράφων των Δήμων της Π.Ε. Δυτικού Τομέα Αθηνών που είχε υλοποιηθεί το 2007, τα καταγεγραμμένα έγγραφα του Δήμου Αιγάλεω είναι τα εξής:

Α) Ρέμα Χαϊδαρόρεμα, διευθετημένο

Β) Ρέμα Εδέσσης, διευθετημένο

Γ) Ρέμα Κατσαρού – Παπαφλέσσα – Β.Ηπείρου, διευθετημένο

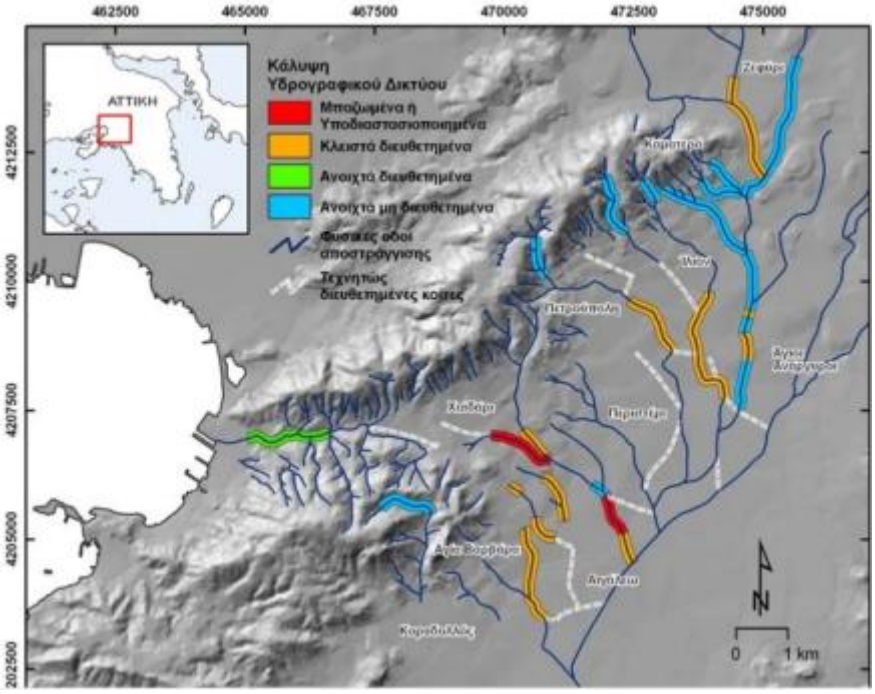
Δ) Ρέμα Μίνωος, διευθετημένο

Ε) Ρέμα Νέστου – Αποστόλου Παύλου, διευθετημένο με προβλήματα κατάπτωσης των τοιχωμάτων του

Τον Δήμο διαπερνά επίσης ένας υδατινός πόρος υψίστης σημασίας, ο Κηφισός, ο οποίος πηγάζει από την Πάρνηθα και την Πεντέλη και προστατεύεται από το ΠΔ 632Δ/94. Ο ρόλος του είναι καθοριστικός για το περιβάλλον, την ανάπτυξη καθώς την αντιπλημμυρική προστασία τόσο του Δήμου όσο και της Περιφέρειας.

Σημειώνεται ότι στις αρχές της δεκαετίας του 2000, στο πλαίσιο των μεγάλων τεχνικών έργων εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας, ολοκληρώθηκε ο εγκιβωτισμός του Κηφισού σε μήκος 13 χιλιομέτρων. Το τεχνικό αυτό έργο εξυπηρετούσε στην διοχέτευση των νερών από το ύψος της Νέας Φιλαδέλφειας μέχρι τις εκβολές του στον Φαληρικό όρμο και ταυτόχρονα στην κατασκευή αυτοκινητόδρομου (τμήματος της Εθνικής Οδού Αθηνών - Λαμίας) πάνω από τον ποταμό. Με τον τρόπο αυτό δώθηκε μεν μια λύση στο ζήτημα των πλημμυρών, αλλά είχε τεράστιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, καθώς αφάνισε την φυσική κοίτη και τα πρανή του ποταμού σε μεγάλο μέρος της συνολικής του διαδρομής και συνεπώς κατέστρεψε το οικοσύστημα που υπήρχε στο τμήμα αυτό.

Σύμφωνα με την Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Σ.Μ.Π.Ε.) ΠΕΠ Αττικής για το 2014-2020, δέχεται τα ύδατα πλήθους ρεμάτων καθώς και μεγάλη ρύπανση από αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Ωστόσο, έχει διατηρήσει στο βόρειο, ανοικτό τμήμα του τον φυσικό του χαρακτήρα και η κατάστασή του είναι αναστρέψιμη. Συνεπώς, η προστασία και αποκατάστασή του θεωρείται στρατηγικής σημασίας. Στη συνέχεια καλύπτεται από την Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας, παραλαμβάνει τις υπερχειλίσεις του παντορροϊκού συστήματος της Αθήνας και τέλος εκβάλλει κάτω από την υπερυψωμένη παραλιακή λεωφόρο.



Εικόνα 19: Υδρογραφικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, Πηγή: Β' φάση της «Επιχειρησιακής Οργάνωσης των Δήμων του Α.Σ.Δ.Α. για την πολιτική Προστασία & την αντιμετώπιση φυσικών και περιβαλλοντικών κινδύνων», 2010

Παράγοντες Ρύπανσης - Περιβαλλοντικοί Κίνδυνοι - Οχλήσεις

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019, τόσο οι βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες (περιοχή Ελαιώνα, εργοστάσιο «Γιούλα» κ.λ.π.) που χωροθετήθηκαν στον Δήμο Αιγάλεω όσο και οι διάφορες άλλες χρήσεις που σχετίζονται άμεσα με αυτές, οδήγησαν σε μια σημαντική ασυμβατότητα χρήσεων εντός του. Οι χρήσεις αυτές, σε συνδυασμό με την έλλειψη αστικού πρασίνου και την λειτουργία των βασικών οδικών αρτηριών που διασχίζουν το Δήμο (Ιερά Οδός, Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Πέτρου Ράλλη) οδηγούν σε μεγάλες περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις, όπως είναι η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση, υποβαθμίζοντας την ποιότητας και την εικόνα του αστικού περιβάλλοντος. Η κατάσταση αυτή εντείνεται ακόμα περισσότερο από τις κεντρικές θερμάνσεις και την μεταφορά αερίων μαζών από το υπόλοιπο λεκανοπέδιο και από το Θριάσιο Πεδίο.

Συνεπώς, οι εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τρεις βασικές ομάδες ανάλογα με την πηγή προέλευσής τους, όπως παρουσιάζονται στην συνέχεια:

- Αυτές που σχετίζονται με την οδική κυκλοφορία: Λόγω των υψηλών φόρτων των μεγάλων οδικών αρτηριών, του πυκνού δευτερεύοντος οδικού δικτύου, της κίνησης βαρέων πετρελαιοκίνητων οχημάτων για τις εμπορικές μεταφορές και των κυκλοφοριακών συνθηκών που οδηγούν στην την άσκοπη λειτουργία του κινητήρα "εν στάσει" για μεγάλα διαστήματα

- Οι εκπομπές από την παραγωγική διαδικασία και τις βιομηχανικές καύσεις (βιομηχανική αέρια ρύπανση)
- Η αέρια ρύπανση από καύση για θέρμανση: κυρίως από τα συστήματα κεντρικής θέρμανσης με καυστήρα πετρελαίου

Η ηχορύπανση οφείλεται στις δύο πρώτες από τις παραπάνω πηγές ενώ γίνεται ακόμα πιο αισθητή λόγω του μικρού πλάτους των δρόμων στο εσωτερικό του Δήμου.

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας

Από το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια (Σ.Δ.Α.Ε.) για τον Δήμο Αιγάλεω που εκπονήθηκε το 2021, συγκεντρώθηκαν τα στοιχεία κατανάλωσης ενέργειες για τον τομέα των μεταφορών και πιο συγκεκριμένα για τις δημόσιες, τις ιδιωτικές και τις δημοτικές μεταφορές.

Σημειώνεται ότι επιλέχθηκε ως έτος αναφοράς το 2018 μιας και για το συγκεκριμένο έτος υπάρχουν επαρκή στοιχεία για την ορθή αποτύπωση του ενεργειακού προφίλ του Δήμου σε μια περίοδο κανονικότητας. Πιο αναλυτικά:

- Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης για το σύνολο των μεταφορών τόσο για τον Δήμο Αιγάλεω όσο και για το σύνολο της Αττικής.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (L)	ΒΕΝΖΙΝΗ (L)
Αττική	964.147.745	907.534.288
Αιγάλεω	17.615.107	16.580.772

Εικόνα 20: Καταναλώσεις Πετρελαίου κίνησης και Βενζίνης, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

- Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών:

Στις δημοτικές μεταφορές συμπεριλαμβάνονται οι καταναλώσεις των δημοτικών οχημάτων (λεωφορεία, απορριμματοφόρα, φορτηγά και επιβατικά οχήματα)

ΜΗΝΕΣ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (L)	ΒΕΝΖΙΝΗ (L)
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	17.038	2.125
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	15.490	1.744
ΜΑΡΤΙΟΣ	19.018	2.472
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	17.554	2.400
ΜΑΙΟΣ	19.228	2.712
ΙΟΥΝΙΟΣ	18.164	2.557
ΙΟΥΛΙΟΣ	19.319	3.042
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	14.233	2.281
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	17.512	2.753
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	20.231	2.225
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	19.027	2.553
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	18.943	2.139
ΣΥΝΟΛΟ	**215.762**	**29.009**

Εικόνα 21: Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

- Καταναλώσεις δημοτικών μεταφορών:

Ως δημόσιες θεωρούνται οι καταναλώσεις των λεωφορείων (Ο.Α.Σ.Α.) που διατρέχουν και εξυπηρετούν τον Δήμο, οι οποίες προέκυψαν με βάση τον συνολικό αριθμό χιλιομέτρων που αυτά διανύουν.

Για τον υπολογισμό των λίτρων, τα οποία καταναλώνονται στις δημόσιες μεταφορές, έγινε η παραδοχή σύμφωνα με την οποία καταναλώνεται 0.7278 λίτρα/ χλμ βάσει μιας ανάλυσης που βρίσκεται αναρτημένη στην ιστοσελίδα του Δήμου Δράμας.

ΑΡ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΓΡΑΜΜΗΣ	ΧΛΜ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ	ΑΡ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ	ΧΛΜ / ΗΜΕΡΑ	ΧΛΜ / ΕΤΟΣ
420	2,65	99	262,35	95.757
703	4,98	109	542,82	198.129
731	1,46	75	109,5	39.967
750	5,25	88	462	168.630
803	3,05	64	195,2	71.248
807	2,85	48	136,8	49..932
813	2,35	124	291,4	106.361
829	9,04	63	569,52	207.874
831	2,35	105	246,75	90.063
836	2,65	3	7,95	2.901
845	4,63	122	564,86	206.173
852	4,7	42	197,4	72.051
856	3,26	131	427,06	155.876
891	6,17	26	160,42	58.553
892	0,43	61	26,23	9.573
A15	2,46	211	519,06	189.456
B15	2,47	38	93,86	34.258
ΣΥΝΟΛΟ				**1.756.810**

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΧΛΜ	ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ (L)
1.756.810	1.278.606

Εικόνα 22: Λεωφορειογραμμές και καταναλισκόμενα λίτρα λεωφορείων, Πηγή-Επεξεργασία: Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021

Επιπλέον, στο Σ.Δ.Α.Ε. υπολογίστηκε η ποσότητα εκλυόμενων ρύπων με την χρήση δύο μεθόδων. Με τον τρόπο αυτό εκτιμάται το περιβαλλοντικό αντίκτυπο της ενεργειακής κατανάλωσης του Δήμου Αιγάλεω. Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιούνται:

-1η (βασική) μέθοδος IPCC: λαμβάνει υπόψιν τους ρύπους που εκλύονται κατά την χρήση του καυσίμου ή κατά την παραγωγή της Ηλεκτρικής Ενέργειας.

-2η μέθοδος LCA: βασίζεται σε ανάλυση του κύκλου ζωής και υπολογίζει και τους ρύπους που παράγονται σε όλες τις φάσεις του κύκλου ζωής του καυσίμου

Τελικά προκύπτει ο παρακάτω συσσωρευτικός πίνακας για τον τομέα των μεταφορών:

Πίνακας 14: Πίνακας ρύπων για τον τομέα των Μεταφορών, (Σ.Δ.Α.Ε. Δ.Αιγάλεω 2021), Ιδία Επεξεργασία

ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ							
		Ηλεκτρική ενέργεια	Πετρέλαιο θέρμανσης	Πετρέλαιο κίνησης	Βενζίνη	Φυσικό Αέριο	Σύνολο
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ MWh	Δημόσιες	0	0	12.786		0	12786
	Ιδιωτικές	0	0	176.151	152.543	0	328694
	Δημοτικές	0	0	2.158	267	0	2425
	Σύνολο	0	0	191.095	152810	0	343905
ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ tn CO2 eq (IPCC)	Δημόσιες	0	0	3.427	0	0	3427
	Ιδιωτικές	0	0	47.208	38.136	0	85344
	Δημοτικές	0	0	578	67	0	645
	Σύνολο	0	0	51.213	38203	0	89416
ΑΝΘΡΑΚΙΚΟ ΑΠΟΤΥΠΩΜΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΣΕ tn CO2 eq (LCA)	Δημόσιες	0	0	3.913	0	0	3.913
	Ιδιωτικές	0	0	53.902	47.899	0	101.801
	Δημοτικές	0	0	660	84	0	744
	Σύνολο	0	0	58.475	47983	0	106.458

Σημειώνεται ότι από τον παραπάνω πίνακα παραλείπονται οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας μιας και δεν εντοπίζονται αντίστοιχες μονάδες παραγωγής εντός του Δήμου. Επιπλέον, αξίζει να αναφερθεί ότι με βάσει το Σ.Δ.Α.Ε. του Δήμου υπολογίζεται ότι το συνολικό ανθρακικό αποτύπωμα του Δήμου ανέρχεται σε 402.431 tn CO2 eq, 17.889 από την διαχείριση απορριμμάτων και 384.541 από τις καταναλώσεις ενέργειας, με το μεγαλύτερο ποσοστό να προέρχεται από την καύση πετρελαίου κίνησης.

Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο Δήμος Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους κομβικούς Δήμους της γεωγραφικής ενότητας της Δυτικής Αθήνας αλλά και του ευρύτερου λεκανοπεδίου, ενώ συνιστά σημαντικό κέντρο εξυπηρετήσεων, εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών. Σε αυτό εντοπίζονται μια πληθώρα σημείων ενδιαφέροντος όπως χώροι, λειτουργίες και οντότητες υπερτοπικής και μητροπολιτικής εμβέλειας που την μετατρέπουν σε σημαντικό πόλο έλξης.

Ιστορικά Μνημεία και Αρχαιολογικοί Χώροι

Η περιοχή μελέτης έχει, αναμφισβήτητα, μεγάλη ιστορική και αρχαιολογική αξία. Το Αιγάλεω είναι γνωστό ήδη από την αρχαιότητα, κυρίως λόγω του ομώνυμου όρους από το οποίο ο Ξέρξης παρακολούθησε την ιστορική Ναυμαχία της Σαλαμίνας αλλά και της αρχαίας Ιεράς Οδού, επί της οποίας λάμβανε χώρα η λατρευτική πομπή των Ελευσινίων Μυστηρίων. Αυτή ξεκινούσε από την Πύλη του Κεραμεικού και κατέληγε στον σημερινό αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας (Ιερός ναός της Δήμητρας).

Η χάραξη – καθιέρωση της Ιεράς Οδού, σε συνάρτηση με την εξέλιξη των Ελευσίνιων Μυστηρίων, αποτέλεσαν έναν από τους κυριότερους λόγους ανάπτυξης των περιοχών κατά μήκος του δρόμου στα αρχαία χρόνια, γεγονός τεκμηριωμένο από τα πολυάριθμα παρόδια μνημεία που έχει εντοπίσει η αρχαιολογική σκαπάνη.

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, εκτός από τα ταφικά μνημεία που υπήρχαν καθ'όλο το μήκος της Ιεράς Οδού, υπήρχαν ακόμα μικρά ιερά και ναΐσκοι στις παρόδιες ζώνες για την ξεκούραση των οδοιπόρων. Στην περιοχή του Αιγάλεω, βρέθηκε επίσης ο ναός του Κυαμίτου καθώς και δύο μεγάλα παρόδια νεκροταφεία με εντυπωσιακά επιτύμβια μνημεία και κτερίσματα, τα οποία εντοπίζονται γύρω από την κεντρική πλατεία του Εσταυρωμένου και στο ύψος μεταξύ του ΟΤΕ Αιγάλεω και της πλατείας Δαβάκη.

Σημειώνεται ότι η Ιερά Οδός βρίσκεται στην ίδια θέση από την εποχή του Θησέως ενώ τα αρχαία ευρήματά της είτε είναι συγκεντρωμένα στο Αρχαιολογικό Μουσείο Αθηνών είτε παραμένουν θαμμένα κάτω από τον σημερινό οδικό άξονα. Τα τελευταία χρόνια με τις ανασκαφές που έγιναν για τις ανάγκες κατασκευής του Μετρό, ήρθαν στην επιφάνεια πολλά ευρήματα της εποχής, τα οποία πλέον εκτίθενται σε δημόσια θέα σε μια προσπάθεια ανάδειξης της ιστορικής διαδρομής της πόλης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι προθήκες που βρίσκονται στον σταθμό ΜΕΤΡΟ Αιγάλεω για την ανάδειξη του Ίχνους της Ιεράς Οδού και στο σταθμό ΜΕΤΡΟ Ελαιώνας για την ανάδειξη τμήματος της Αρχαίας γέφυρας του Κηφισού που βρέθηκε όπως παρουσιάζονται στις παρακάτω εικόνες.



Εικόνα 22: Αριστερά: Τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού, Σταθμός Μετρό Αιγάλεω, Δεξιά: Αρχαία Γέφυρα στον Κηφισό ποταμό (τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού), Σταθμός Μετρό Ελαιώνας, Πηγή: Εφορεία Αρχαιοτήτων Δυτικής Αττικής https://www.efada.gr/

Σημειώνεται ότι προθήκες υπάρχουν και στο εσωτερικό των σταθμών. Πιο συγκεκριμένα, στον σταθμό Αιγάλεω, στον οποίο υπάρχουν συνολικά 17 προθήκες, παρουσιάζονται ευρήματα (πρωτότυπα αντικείμενα και αντίγραφα) από ανασκαφές που διεξήχθησαν κατά μήκος της πορείας της Ιεράς Οδού και σχετίζονται με διαφορετικές πτυχές και δραστηριότητες της ζωής στην αρχαιότητα σύμφωνα με τον Κόμβο «Οδυσσέα» του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού. Τα ευρήματα που παρουσιάζονται στην έκθεση χρονολογούνται από την Αρχαϊκή έως τη Ρωμαϊκή περίοδο.



Εικόνα 23: Εκθέματα σταθμού μετρό Αιγάλεω, Πηγή: http://odysseus.culture.gr/h/4/gh41.jsp?obj_id=20989

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Δήμος Αιγάλεω επιδιώκει τη δημιουργία τουριστικής πολιτιστικής διαδρομής με τη σύνδεση των ευρημάτων στους δύο σταθμούς Ελαιώνα – Αιγάλεω με πρόγραμμα την ανάδειξη νεότερων ιστορικών μνημείων της περιοχής, όπως η Βυζαντινή Εκκλησία στην περιοχή του Ελαιώνα και οι υπόγειες στοές του Πυριτιδοποιείου στο Άλσος Αιγάλεω.

Νεότερα Μνημεία και Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος

Ιδιαίτερη σημασία για τον Δήμο έχει και το Ιστορικό Λαογραφικό Οικομουσείο (Ι.Λ.Ο.Α.), το οποίο φιλοξενεί αντικείμενα από διάφορες περιοχές της Ελλάδας. Στεγάζεται σε δυο παλιές προσφυγικές κατοικίες και έχει συνολικά οκτώ κατάλληλα διαμορφωμένες αίθουσες στις οποίες εκτίθενται σπάνια αντικείμενα και οικοσκευές από την προσωπική συλλογή του ιδρυτή του Γιάννη Περράκη. Εκτός από τα πολύ ιδιαίτερα εκθέματα που φιλοξενούνται στο οικομουσείο, ξεχωριστή σημασία έχει και ο προαύλιος χώρος του, στον οποίο υπάρχει πλήρως διαμορφωμένος κήπος με σπάνια δένδρα, φυτά και λουλούδια, παραδοσιακό πηγάδι (πραγματική και όχι εικονική εγκατάσταση) και εργαλεία αγροτικής απασχόλησης. Το μουσείο, το οποίο είναι αποκλειστικά αυτοχρηματοδοτούμενο, διοργανώνει διάφορες εκδηλώσεις, συμμετέχει σε εκθέσεις, ενώ δέχεται προγραμματισμένες επισκέψεις για μαθητές σχολείων στο πλαίσιο των οποίων πραγματοποιείται ξενάγηση.



Εικόνα 24: Το λογότυπο του Ι.Λ.Ο.Α., Πηγή: http://iloaegaleo.blogspot.com/

Ταυτόχρονα, στο Αιγάλεω στεγάζονται το Μουσείο Μικρασιατικού Πολιτισμού που φιλοξενεί κοσμήματα, νομίσματα, χαλιά, υφαντά, φωτογραφίες κ.ά. από πολλές περιοχές της Μικράς Ασίας και το Ελληνικό Μουσείο Πληροφορικής. Σημαντικός πόλο έλξης για τον Δήμο αποτελεί και «το Ελληνικό Μολύβι». Πρόκειται για έναν σύγχρονο χώρο πολιτισμού, ο οποίος βρίσκεται στο σημείο που λειτουργούσε άλλοτε το μοναδικό εργοστάσιο μολυβιών στην Ελλάδα, επί της Ιεράς Οδού. Ένα ακόμα χαρακτηριστικό τοπόσημο του Δήμου με μεγάλη συμβολή στον τομέα αυτό είναι το Πνευματικό Κέντρο «Γιάννης Ρίτσος», το οποίο στεγάζεται στο κτίριο του παλαιού δημαρχείου. Στον χώρο του λειτουργεί δανειστική βιβλιοθήκη και ένα κλειστό θέατρο, ενώ φιλοξενεί κατά τακτά διαστήματα διάφορες καλλιτεχνικές εκθέσεις και άλλες εκδηλώσεις (ομιλίες, παρουσιάσεις βιβλίων κλπ).

Ο ιστορικότερος θεσμός πολιτισμού στο Αιγάλεω είναι η Φιλαρμονική του Δήμου που ιδρύθηκε το 1955, η οποία συμμετέχει στις εκδηλώσεις για τις εθνικές και άλλες επετείους καθώς και κατά τις Θρησκευτικές λιτανείες. Επιπλέον, στην πόλη λειτουργούν δύο θεατρικές σκηνές στον χώρο που στεγαζόταν ο πρώην κινηματογράφος Βυζάντιον, η Δυτική όχθη και η «Ρένα Βλαχοπούλου», τις οποίες δημιούργησε ο καλλιτέχνης Χάρης Ρώμας. Στο θέατρο συστεγάζεται, επίσης, και η θεατρική σκηνή «Λάμπρος Κωνσταντάρας».

Σε γενικές γραμμές, στον Δήμο υπάρχει μια πληθώρα πολιτιστικών και περιβαλλοντολογικών συλλόγων (Ένωση Ποντίων Αιγάλεω, Πολιτιστικός Αθλητικός Σύλλογος Πρόοδος Λιούμη, Καλλιτεχνικός Πνευματικός Σύλλογος, Μορφωτική Εκδρομική Εστία, Μικρασιατών οι Νέες Κυδωνίες, Των Απανταχού Φλαμπουριωτών, ΞΕ.ΚΟΙΝ.Α.), οι οποίοι ενισχύουν τον πολιτιστικό χαρακτήρα και την δυναμική του. Αξίζει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια διοργανώνεται μια σειρά δημοτικών εκδηλώσεων, μεταξύ των οποίων είναι η ετήσια Ανθοκομική έκθεση, η έκθεση Βιβλίου, η παρέλαση των καρναβαλιστών και φυσικά το φεστιβάλ πολιτιστικών δρώμενων του καλοκαιριού υπό τον διακριτικό τίτλο «Πολιτιστική Διαδρομή» που οργανώνεται τα τελευταία 24 χρόνια στο Δημοτικό Θέατρο «Αλέξης Μινωτής».

Πόλοι Ευρύτερου Υπερτοπικού Ενδιαφέροντος

Άλσος Αιγάλεω ή «Μπαρουτάδικο»

Κεντρικό ρόλο στην ζωή της πόλης έχει το Άλσος Αιγάλεω ή «Μπαρουτάδικο», μια έκταση 135 στρεμμάτων που βρίσκεται σε μια κομβική θέση εντός του αστικού ιστού και η σημασία της είναι καθοριστική τόσο για τον Δήμο όσο και για την Δυτική Αθήνα ευρύτερα.

Σύμφωνα με τον Περιβαλλοντικό Σύνδεσμο Δήμων Αθήνας – Πειραιά (ΠΕ.ΣΥ.Δ.Α.Π.), στο χώρο του σημερινού άλσους Αιγάλεω και για εκατό περίπου χρόνια (από το 1874 έως και το 1965) βρίσκονταν οι εγκαταστάσεις της Εταιρείας Ελληνικού Πυριδιτοποιείου, το οποίο ήταν στην εποχή της ακμής του μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες της χώρας. Το 1970, το εργοστάσιο ανέστειλε οριστικά την λειτουργία του μετά από έντονες διαμαρτυρίες των κατοίκων για τα θανατηφόρα ατυχήματα που συνέβαιναν από εκρήξεις επικίνδυνων υλών που χρησιμοποιούνταν για την παρασκευή πυρομαχικών και η έκταση περιήλθε στο δημόσιο. Οι εγκαταστάσεις κατεδαφίστηκαν, με εξαίρεση την μεγάλη υψικάμινο που αποτελεί διατηρητέο κτίσμα και στέκει ακόμα στη μέση του άλσους και ενός υδροσυλλέκτη, και στην θέση τους φυτεύτηκαν συνολικά 40.000 δένδρα. Στο άλσος που δημιουργήθηκε κατασκευάστηκαν ανά τα χρόνια διάφορες εκπαιδευτικές (Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω, Νηπιαγωγεία, Δημοτικά Σχολεία, Γυμνάσια και Λύκεια), εργατικές (ΟΑΕΔ, ΚΕΤΕΚ) και αθλητικές εγκαταστάσεις (ΔΑΚ Αιγάλεω, χώροι αθλοπαιδιών), χώροι εστίασης, όπως και το ανοιχτό θέατρο «Αλέξης Μινωτής» στο οποίο λαμβάνουν χώρα οι καλοκαιρινές εκδηλώσεις του Δήμου.

Αξίζει να αναφερθεί ότι στον χώρο του άλσους πραγματοποιούνται εορταστικές εκδηλώσεις και εκθέσεις όπως αυτή της Καθαράς Δευτέρας, εκθέσεις βιβλίου, ανθοκομική έκθεση και για πρώτη φορά έκθεση κρητικών προϊόντων. Επιπλέον, εντός του Άλσους εδρεύει ο τοπικός Πολιτιστικός – Περιβαλλοντικός Σύλλογος «Φίλοι του Πυριτιδοποιείου», ενώ ο χώρος φιλοξενεί και μια γλυπτική σύνθεση για την εθνική αντίσταση θυμίζει εκείνους που χάθηκαν στις 29 Σεπτεμβρίου 1944 κατά τη λεγόμενη «Μάχη του Μπαρουτάδικου».





Εικόνα 25: Άλσος Μπαρουτάδικο, Πηγή: https://www.pesydap.gr/

Συνεπώς, εκτός από την ιστορική του σημασία, το άλσος αποτελεί έναν χώρο βαρύνουσας σημασίας για την καθημερινότητα των κατοίκων τόσο του Δήμου όσο και της ευρύτερης περιοχής μιας και αποτελεί έναν βασικό πνεύμονα πρασίνου της Δυτικής Αθήνας. Συμβάλλει, λοιπόν, στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος γενικότερα, ενώ παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες αξιοποίησης και ενδυνάμωσης του ευεργετικού ρόλου του στην καθημερινότητα των πολιτών.

Ελαιώνας

Στον Δήμο Αιγάλεω εντάσσεται ένα μεγάλο κομμάτι του Ελαιώνα. Σημειώνεται ότι η έκταση του Ελαιώνα καλύπτει μια ευρύτερη περιοχή, που διοικητικά – χωροταξικά ανήκει σε περισσότερους Δήμους (Δ. Αιγάλεω, Δ. Περιστερίου, Δ. Αθήνας, Δ. Μοσχάτου - Ταύρου και Δ. Νίκαιας - Αγ. Ι. Ρέντη). Στο Αιγάλεω ανήκουν τα τελευταία τμήματα που διασώζουν φυσικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά του αρχαίου Αττικού Ελαιώνα (Κτήμα Μερκάτη).

Η συνοικία του Ελαιώνα μια είναι περιοχή της μεταβιομηχανικής εποχής, 9.000 στρεμμάτων, που θεωρείται απ' τις πιο υποβαθμισμένες ζώνες του δήμου Αθηναίων. Χαρακτηρίζεται από άναρχη δόμηση ενώ σε αυτή υπάρχουν πολλά εγκαταλελειμμένα κτίρια βιοτεχνιών, ορισμένες εν ενεργεία ρυπογόνες επιχειρήσεις, κενές ή αναξιοποίητες εκτάσεις ενώ οι κάτοικοι είναι πλέον ελάχιστοι.

Η αναβάθμιση και η ανάπλασή του έχει απασχολήσει πολλές φορές την Πολιτεία, ήδη από το 1947, με την πιο πρόσφατη να γίνεται στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής, με το οποίο η περιοχή αναμένεται να αναβαθμιστεί με την εγκατάσταση Μητροπολιτικών Λειτουργιών, όπως είναι ο νέος κεντρικός σταθμός των ΚΤΕΛ και το νέο συγκοινωνιακό κέντρο, τα αμαξοστάσια μετρό, τρόλεϊ και λεωφορείων, η Κεντρική Αγορά Αθηνών και ο σταθμός μεταφόρτωσης απορριμμάτων.

Όπως αναφέρεται και στην Στρατηγική Ανθεκτικότητας της Αθήνας για το 2030, τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει ρυθμίσεις που επιτρέπουν την εγκατάσταση ελαφριάς βιομηχανίας, εταιρειών διαχείρισης της διακίνησης εμπορευμάτων και βιοτεχνών. Τονίζεται ότι αν και συνολικά η συνοικία του Ελαιώνα διαθέτει σημαντικές ανοιχτές πράσινες εκτάσεις κατανεμημένες ανάμεσα στις διάφορες γειτονιές (αναγνωρισμένες από σχετικό Προεδρικό Διάταγμα), εξακολουθεί να υποχρησιμοποιείται εξαιτίας της έλλειψης βασικών υποδομών. Χαρακτηριστικά αναφέρονται η ανεπάρκεια των οδικών υποδομών, του αποχετευτικού συστήματος αλλά και του ενδιαφέροντος από πλευρά πολιτικών και επενδυτών για την χρηματοδότηση των απαιτούμενων έργων.

Με τα έργα που προτείνονται στο πλαίσιό της, προβλέπεται η ολική αναζωογόνηση της συνοικίας και η πλήρη μεταμόρφωσή της σε ένα από τα πιο καινοτόμα και εντυπωσιακά σημεία της πόλης. Μάλιστα, ήδη από την ανακοίνωση της παρούσας πρότασης είχε επισημανθεί ότι πρόκειται να δημιουργηθεί ένας πνεύμονας πρασίνου στην περιοχή, ένα σύγχρονο πάρκο αναψυχής και ψυχαγωγίας για όλους τους κατοίκους των γειτονικών περιοχών, που όμως θα έχει έντονα υπερτοπικό χαρακτήρα.

Η παρέμβαση αυτή, που αφορά μια έκτασης 46 στρεμμάτων στο σύνολο, στοχεύει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, χαρίζοντας έναν χώρο πρασίνου και αναψυχής στους πολίτες. Φυσικά, υπάρχει πρόβλεψη για την διασύνδεση με τους χώρους πρασίνου της ευρύτερης περιοχής, όπως ο Βοτανικός Κήπος του Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών και ο υφιστάμενος ελαιώνας εμβαδού 5,6 στρεμμάτων, ενώ σε κοντινή απόσταση βρίσκεται και το αρχαιολογικό πάρκο της Ακαδημίας Πλάτωνος, όπου προβλέπεται να γίνει και η επέκταση ενοποίησης κοινόχρηστων χώρων με τον αρχαιολογικό χώρο. Τέλος, τονίζεται ότι όλες οι διαμορφώσεις (αθλητικές, πολιτιστικές και ευρύτερα ψυχαγωγικές) θα είναι προσβάσιμες και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα.



Εικόνα 26: Αναπαράσταση της πρότασης ανάπλασης του Ελαιώνα, Πηγή: https://www.protagon.gr/

Άλλα Τοπόσημα

Όπως έχει ήδη τονιστεί στα παραπάνω, η πόλη συνιστά έναν κόμβο αστικών και υπεραστικών μεταφορών βαρύνουσας σημασίας, αφού έρχεται σε επαφή με κεντρικούς κυκλοφοριακούς άξονες (π.χ.: Λεωφόρος Αθηνών, Πέτρου Ράλλη), υπερτοπικούς άξονες σύνδεσης των Δήμων της Δυτικής Αθήνας και του κέντρου του Πειραιά (Λεωφόρος Θηβών) καθώς και με εθνικές οδικές αρτηρίες (Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης, Εθνική Οδός Αθηνών – Πατρών). Ο ρόλος του Δήμου ως ένα υπερτοπικό κέντρο αστικών μεταφορών αναδεικνύεται και από την λειτουργία τριών σταθμών του Μετρό. Στα όρια του Δήμου Αιγάλεω καταγράφεται σημαντικός αριθμός μικρών τοπικών επιχειρήσεων. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ισχυρή αναπτυξιακή και εμπορική δυναμική της πόλης έχει λειτουργήσει και ως πόλος έλξης για μεγάλες επιχειρηματικές επενδύσεις, γεγονός που αποδεικνύεται από την εγκατάσταση μεγάλων εμπορικών κέντρων πολλαπλών χρήσεων αλλά και υποδομών αθλητισμού και αναψυχής εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου ή στα όρια αυτών. Ενδεικτικά αναφέρονται τα πολυκαταστήματα ΙΚΕΑ, Praktiker, Riverwest κ.α. αλλά και οι εγκαταστάσεις του Παγοδρομίου και του Λούνα Πάρκ Allou! Fun Park. Οι παραπάνω εγκαταστάσεις είναι μείζονος σημασίας για τον Δήμο Αιγάλεω, μιας και αποτελούν μεγάλο κίνητρο επίσκεψης της περιοχής από μη δημότες. Φυσικά, σημαντικός υπερτοπικός πόλος έλξης για την περιοχή είναι οι Σχολές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης που βρίσκονται σε αυτή, του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Πιο συγκεκριμένα, οι εγκαταστάσεις του πρώην ΑΤΕΙ Αθήνας βρίσκονται εντός του άλσους ‘Αιγάλεω’ στο βόρειο τμήμα του κοντά στη λεωφόρο Αθηνών(Καβάλας) ενώ οι εγκαταστάσεις του πρώην ΑΤΕΙ Πειραιά βρίσκονται στα νότια του Δήμου στην οδό Πέτρου Ράλλη στα όρια με τον Δήμο Νίκαιας - Ρέντη.

Θέματα Χωρικής Ανάπτυξης και Πολεοδομικής Οργάνωσης

Οικιστική Ανάπτυξη – Γενικά Στοιχεία

Ο Δήμος Αιγάλεω αποτελείται από ένα Δημοτικό Διαμέρισμα το οποίο έχει αμιγώς αστικό χαρακτήρα με εξαίρεση το τμήμα του Ελαιώνα που βρίσκεται εντός των διοικητικών του ορίων, στον οποίο διαμορφώνεται μία τελείως ιδιαίτερη κατάσταση οργάνωσης και λειτουργίας χρήσεων γης. Οικιστικά, ξεκίνησε να αναπτύσσεται την περίοδο 1922-1935, όταν εμφανίστηκε η ανάγκη στέγασης του προσφυγικού πληθυσμού, η οποία οδήγησε στην δημιουργία συνοικισμών στις αδόμητες περιοχές της Αθήνας.

Ο αρχικός οικισμός, ο οποίος εντοπιζόταν στο σημερινό κέντρο του Δήμου, απέκτησε ρυμοτομικό σχέδιο το 1935 ενώ μόλις δύο χρόνια μετά ξεκίνησε η διαδικασία των διαδοχικών εγκρίσεων επέκτασης του σχεδίου πόλης. Σημειώνεται ότι η περιοχή αναπτύχθηκε οικιστικά με ραγδαίους ρυθμούς κατά την μεταπολεμική περίοδο, όταν η μαζική μετακίνηση πληθυσμού από την περιφέρεια στην πρωτεύουσα οδήγησε στην πυκνοκατοίκησή της. Αναφέρεται ότι, τόσο τα κοινωνικό-οικονομικά χαρακτηριστικά τους (χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής εξειδίκευσης, μόρφωσης και εισοδήματος) όσο και η ύπαρξη συγκεκριμένων χρήσεων γης στην περιοχή(εκτεταμένες βιομηχανικές περιοχές, το Γ’ Νεκροταφείο Αθηνών, οι γραμμές υψηλής τάσης και οι πυλώνες της ΔΕΗ) έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του οικιστικού της χαρακτήρα. Κύρια στοιχεία του αποτελούν η εντατική κατάτμηση γης, το στενό οδικό δίκτυο, η χαμηλή ποιότητα στεγαστικού καταλύματος και οι ελλιπείς κοινόχρηστοι – κοινωφελείς χώροι και εγκαταστάσεις.

Αναμφισβήτητα, το Αιγάλεω αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους Δήμους τόσο σε επίπεδο Περιφερειακής Ενότητας όσο και για το σύνολο της Περιφέρειας Αττικής. Πρόκειται για ένα αστικό κέντρο που προσφέρει πληθώρα λειτουργικών εξυπηρετήσεων (εμπορίου, αναψυχής, κοινωφελών υπηρεσιών και πολιτιστικών υποδομών) ενώ οι ελλείψεις που σημειώνονται σε διάφορους τομείς παρέχονται από κοντινούς και όμορους Δήμους που εξυπηρετούν μια ευρύτερη ακτίνα επιρροής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο τομέας της Υγείας όπου παρότι εντός των ορίων του Δήμου δεν χωροθετείται κανένα Δημόσιο Νοσοκομείο, η περιοχή καλύπτεται από μονάδες που βρίσκονται σε γειτονικούς Δήμους.

Θεσμικό Πλαίσιο

Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ)

Η αντικατάσταση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985 (Ν. 1515) έχει ξεκινήσει ήδη από το 2009 όταν ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας ανέλαβε την σύνταξη του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αττικής (ΡΣΑ). Πρόκειται για ένα νέο θεσμικό πλαίσιο το οποίο περιλαμβάνει «το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης», όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω για τα έτη 2015-2019.

Πιο συγκεκριμένα, με βασικό άξονα την ολοκληρωμένη και βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής σε όλα τα χωρικά, οικονομικά και κοινωνικά επίπεδα, το νέο ΡΣΑ κινείται σε τρεις βασικές κατευθύνσεις για την διατύπωση όλων των απαραίτητων στρατηγικών επιλογών και ρυθμίσεων που θα ενδυναμώσουν τον εθνικό αναπτυξιακό προγραμματισμό για την Αττική και κατ' επέκταση θα την θωρακίσουν σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές πλαίσιο. Οι κατευθύνσεις αυτές αφορούν την κοινωνικοοικονομική ανασυγκρότηση του χώρου, την χωροταξική διάρθρωση των προβλεπόμενων δραστηριοτήτων και φυσικά την προστασία, την βελτίωση και την ανάδειξη του περιβάλλοντος (φυσικού και αστικού) και των πολιτιστικών πόρων.

Οι γενικές κατευθύνσεις του ΡΣΑ που αφορούν το Αιγάλεω ως μια από τις Περιοχές Στρατηγικής Σημασίας, επικεντρώνονται στις εξής τρεις κατηγορίες-τομείς με βάση τους στόχους που έχουν τεθεί: Αναπτυξιακοί Πόλοι, Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής, Περιοχές Περιβαλλοντικής Βιωσιμότητας. Το Αιγάλεω θεωρείται ένας από τους Αναπτυξιακούς Πόλους της Αττικής και εντάσσεται στις υποκατηγορίες:

-«Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής Εμβέλειας», λόγω του Ελαιώνα και της Ιεράς Οδού

-«Κέντρα / Περιοχές Εξισορρόπησης και Συνοχής» ως ένα από τα «Δημοτικά Κέντρα περιοχών»

Στο πλαίσιο αυτό, στο ΡΣΑ περιγράφεται το σύνολο προτεραιοτήτων, προθέσεων και πολιτικών για την επόμενη περίοδο, οι οποίες πρέπει να μελετηθούν διεξοδικά για την πλήρη κατανόηση των επιπτώσεων στην πόλη του Αιγάλεω.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αιγάλεω - Θεσμοθετημένες Χρήσεις

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αιγάλεω εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ. 14968/471/1-2-88 (Δ΄205) απόφαση και αποτελεί το θεσμικό πλαίσιο οικιστικής ανάπτυξης της περιοχής. Περιλαμβάνει την πολεοδομική οργάνωση του Δήμου, τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος καθώς και τις προτάσεις για τα απαραίτητα έργα και μελέτες δικτύων υποδομής.

Πιο αναλυτικά, στο πλαίσιο της πολεοδομικής οργάνωσης δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην ανασυγκρότηση της γειτονιάς. Αυτή περιλαμβάνει την πολεοδομική, κοινωνική και λειτουργική αναδιοργάνωσή της αλλά και την περιβαλλοντική της αναβάθμιση με οργάνωση του κέντρου και δημιουργία ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων. Στον Δήμο Αιγάλεω δημιουργούνται από την τομή της Ιεράς Οδού και της Λεωφόρου Θηβών τέσσερις συνοικίες, οι οποίες αποτελούνται από δεκαπέντε πολεοδομικές ενότητες – γειτονιές (Μέσος συντελεστής δόμησης 1,3-1,8).

Στην κατεύθυνση προστασίας του περιβάλλοντος θεσμοθετήθηκαν οι εξής ζώνες:

-Ζώνες Τοπίου (Διαμόρφωση των ορεινών όγκων Αιγάλεω – Κορυδαλλού σε πάρκο),

-Ζώνες μνημειακού και αρχαιολογικού περιεχομένου: Ζώνη Λ11 (κτήμα «Μερκάτη», τμήμα του Ελαιώνα) και Ζώνη Λ12 (δημιουργία αρχαιολογικού πάρκου στην Ιερά Οδό)

Αναφορικά με τα έργα και τις μελέτης δικτύων υποδομής, προβλέπονται κατά κύριο λόγο συγκοινωνιακά (μετατροπή εναέριων γραμμών ΜΤ,ΧΤ και Υ/Σ) και υδραυλικά (δίκτυα ομβρίων, διευθέτηση ρεμάτων) έργα για την ασφάλεια και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Μέχρι σήμερα έχουν γίνει αρκετές τροποποιήσεις του (1991,1994,1995 και 2009), οι οποίες συνοψίζονται στην παρακάτω εικόνα:

ΠΔ 81/80	Περί ειδικών χρήσεων γης και ανωτάτων μεγεθών επιτρεπόμενης εκμεταλλεύσεως οικοδομήσιμων χώρων
ΦΕΚ 717Δ /85	Χρήσεις γης Ελαιώνα και όροι και περιορισμοί δόμησης
ΦΕΚ 205Δ /88	Έγκριση ΓΠΣ Δήμου Αιγάλεω (καθορισμός 15 γειτονιών στο Δήμο Αιγάλεω)
ΦΕΚ 662Δ /88	Τροποποίηση του πδ 12-12-85 (ΦΕΚ 717Δ/85)
ΦΕΚ 561/90	Πίνακας Βασικού Οδικού Δικτύου Αττικής
ΦΕΚ 701/90	Ορισμός Βασικού Οδικού Δικτύου Αττικής
ΦΕΚ 729Δ /90	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελαιώνα
ΦΕΚ 434 /91	Τροποποίηση ΓΠΣ Ελαιώνα
ΦΕΚ 240 /94	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (βασικοί οδικοί άξονες)
ΦΕΚ 196Δ /95	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (χωροθέτηση Δημαρχείου – Αναψυκτηρίου)
ΦΕΚ 1049Δ /95	Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ελαιώνα (χρήσεις γης)
ΦΕΚ 742Δ /96	Έγκριση Πολεοδομικής Μελέτης Ελαιώνα
ΦΕΚ 347/ΑΑΠ/09	Τροποποίηση ΓΠΣ Δ. Αιγάλεω (Καθορισμός χρήσεων γη)

Εικόνα 27: Τροποποιήσεις Γ.Π.Σ. Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω, Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών, Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)

Αξίζει να αναφερθεί ότι στην τροποποίηση του 1991 η οποία αφορούσε την αλλαγή χρήσεων στην περιοχή του «Ελαιώνα», καθορίστηκε η χρήση ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση με το άρθρο 5 του από 23-2-1987 Π.Δ. (Δ΄ 166), όπως τροποποιήθηκε με το από 8-12-1990 Π Δ. (Δ΄ 706)Π.Δ.. Ορίστηκαν τέσσερις ζώνες χρήσεων (Α,Β,Γ,Δ) στην περιοχή, ενώ το τμήμα που εντάσσεται στον Δ. Αιγάλεω αφορά στην Ζώνη 4, η οποία περιλαμβάνει εκτάσεις των Δ. Αθηνών και Αιγάλεω εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού και σε βάθος ενός Ο.Τ..

Στην ζώνη Δ επιτράπηκαν οι εξής χρήσεις:

-Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο.

-Πολιτιστικά κτίρια - πολιτιστικές εγκαταστάσεις.

-Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινωφελείς Οργανισμοί.

-Διοίκηση.

-Εστιατόρια, αναψυκτήρια.

-Χώροι συνάθροισης κοινού.

-Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης μόνο για τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο και επί άλλων οδών εκτός της Ιεράς Οδού με την υποχρέωση να μην προβλέπουν τις εισόδους και εξόδους του επί της Ιεράς Οδού, αλλά επί των άλλων οδών στις οποίες «βλέπουν».

-Κατοικία.

-Πρατήρια βενζίνης

Η τροποποίηση του 1994, επικεντρωνόταν στον προσδιορισμό χρήσεων γης και την ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Αναφορικά με τις χρήσεις, επιτράπηκαν:

-Στο κέντρο του Δήμου οι χρήσεις πολεοδομικού κέντρου (άρθρο 4 του από 23-7-1987 Π. Δ/τος (Δ΄ 166)), εκτός από τα κέντρα διασκέδασης, εμπορικές εκθέσεις και εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.

-Σε κάποιους βασικούς οδικούς άξονες οι χρήσεις γενικής κατοικίας και επί πλέον κέντρα διασκέδασης και εμπορικές εκθέσεις (Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Π. Ράλλη και Θηβών μέχρι Ορυζομύλων), σε άλλους χρήσεις γενικής κατοικίας (Ιερά Οδός, Μεγ. Αλεξάνδρου) και σε μερικές περιπτώσεις πρατήρια βενζίνης και γραφεία τελετών.

Σημειώνεται ότι για την υπόλοιπη περιοχή επιλέχθηκε η χρήση γενικής κατοικίας.

Όσων αφορά το βασικό οδικό δίκτυο, αυτό επανακαθορίστηκε ως εξής:

-Ελεύθεροι ταχείες Λεωφόροι: Κηφισού (Εθνική Οδός) και Αθηνών (Καβάλας).

-Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες: Θηβών και Πέτρου Ράλλη.

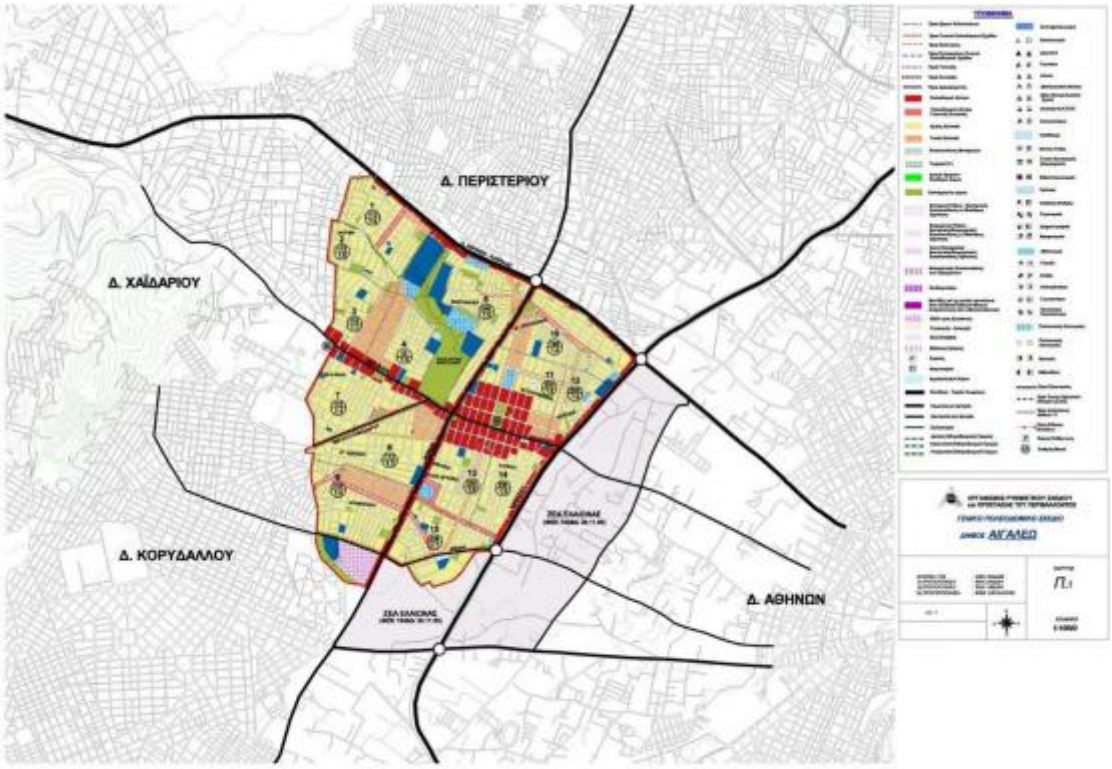
-Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες: Ορφέως, Μίνωος, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Επιπλέον, χαρακτηρίστηκε η Λ. Θηβών ως άξονας δικτύου αστικών δημόσιων συγκοινωνιών και καθορίστηκαν τα απαιτούμενα έργα υποδομής για την επέκταση της γραμμής 3 του ΜΕΤΡΟ μέχρι το Αιγάλεω (χάραξη κατά μήκος τη Ιερά Οδού, δημιουργία τριών σταθμών και καθορισμός επισκευαστικής βάσης/αμαξοστασίου του ΜΕΤΡΟ στον Ελαιώνα).

Το 1995, η επόμενη τροποποίηση του Γ.Π.Σ. εστίαζε στη χωροθέτηση του Δημαρχείου και στην αξιοποίηση του χώρου του Μπαρουτάδικου με τον καθορισμό χρήσεων ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου(Αναψυκτήρια, Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.)

Τέλος, το 2009 εγκρίθηκε η τελευταία τροποποίηση η οποία αφορούσε στον καθορισμό χρήσεων γης στις περιοχές του Δήμου καθώς και στο καθορισμό κοινωφελών χώρων, χώρων αθλητισμού, πρόνοιας και κοινοχρήστων χώρων. Με αυτήν καθορίστηκαν στην περιοχή «Γιουλα» χρήσεις ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση και ορίστηκαν μια σειρά μελετών προς έγκριση που απαιτούνται για την πολεοδόμηση της συγκεκριμένης περιοχής λόγω της ύπαρξης κοιμητηρίου σε απόσταση μικρότερη των 250μ.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις του Δ. Αιγάλεω σύμφωνα με το ισχύον Γ.Π.Σ. παρουσιάζονται στην παρακάτω εικόνα.



Εικόνα 28: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Δήμος Αιγάλεω

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι το ισχύον θεσμικό πλαίσιο δόμησης για την περιοχή του Δήμου Αιγάλεω περιλαμβάνει 33 περιπτώσεις Όρων Δόμησης. Από αυτές, οι 21 συνοδεύονται από παρεκκλίσεις που σχετίζονται κυρίως με την αρτιότητα των οικοπέδων , ενώ υπάρχουν και ορισμένες που αφορούν την επιτρεπόμενη κάλυψη.

Σχετικά με την περιοχή του Ελαιώνα αναφέρεται ότι το Π.Δ. του 1995 (Δ 1049/20-09-1995) συμπληρώθηκε δύο φορές. Στην πολεοδομική ενότητα «Ελαιώνας» του Δήμου Αιγάλεω, οι αναλογίες χρήσεων γης επί της συνολικής επιφάνειας διαμορφώνονται ως εξής:

-Βιομηχανία – Βιοτεχνία : 36,2%

-Μεταφορές – Αποθήκευση – Επικοινωνία : 15,9%

-Ηλεκτρικό Ρεύμα – Φωταέριο : 11,1%

-Εκπαίδευση : 11,0%

-Αδιευκρίνιστο – Ερείπιο – Υπόστεγο : 10,9%

-Επισκευή αυτοκινήτων : 5,2%

-Χονδρεμπόριο : 2,2%

-Δημόσια Διοίκηση : 2,1%

-Κατοικία : 1,6%

-Βενζινάδικο : 0,9%

-Υπηρεσίες : 0,8%

-Πράσινο : 0,7%

-Κατασκευές (μάντρες υλικών) : 1,1%

Στο Π.Δ. του 1995 όσον αφορά στην περιοχή του Ελαιώνα στον Δήμο Αιγάλεω, προβλεπόταν η χωροθέτηση ειδικών χρήσεων στην κατηγορία «κοινωφελείς εγκαταστάσεις» (εγκαταστάσεις της ΔΕΗ, χωροθέτηση Επισκευαστικής Βάσης Μετρό και Σταθμού Μεταφόρτωσης Απορριμμάτων). Με βάση την τροποποίηση του Π.Δ. το 1996, οι ποσοστιαίες αναλογίες χρήσεων γης στην περιοχή του Ελαιώνα διαμορφώνονται ως εξής:

-Περιοχές Α΄: αποκλειστικά βιομηχανία – βιοτεχνία (19% της ζώνης του «Ελαιώνα» στο Αιγάλεω)

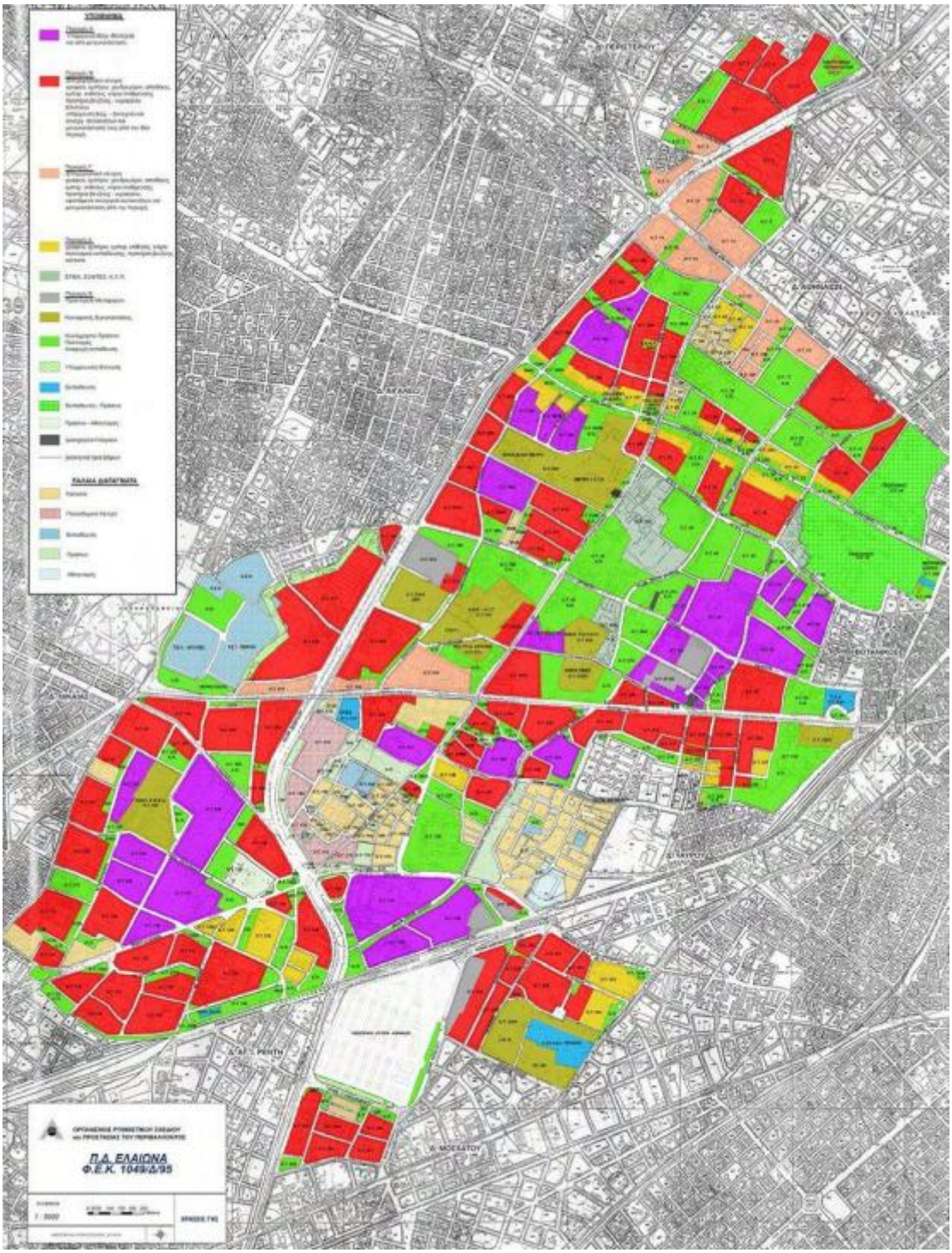
-Περιοχές Β΄: γραφεία, χονδρεμπόριο, αποθήκες, εμπορικές εκθέσεις, βιομηχανία – βιοτεχνία και συνεργεία (19,8%)

-Περιοχές Γ΄: όπως αυτές των περιοχών Β΄, πλην αποθηκών (6,7%)

-Περιοχές Δ΄: γραφεία, εμπόριο, πολιτισμός, εκπαίδευση, κατοικία, πρατήρια βενζίνης (2,9%)

-Περιοχή Ε΄: πρακτορεία μεταφορών (1,6%)

Οι περιοχές με χρήσεις εγκαταστάσεων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και Δημόσιων Μεταφορών («κοινωφελείς εγκαταστάσεις») αποτελούν το 11,6%. Τέλος, το κοινόχρηστο πράσινο, το οποίο συνήθως περιλαμβάνει και κτιριακές εγκαταστάσεις κοινωφελών λειτουργιών όπως η εκπαίδευση, αποτελεί το 29,8%. Ένα ποσοστό περίπου 10% αποτελεί το οδικό δίκτυο.



Εικόνα 29: Το Προεδρικό Διάταγμα του Ελαιώνα (ΦΕΚ 1049/Δ/1995). Πηγή: ΟΡΣΑ

Υφιστάμενες Χρήσεις Γης

Για την μελέτη των υφιστάμενων χρήσεων, αρχικά μελετήθηκε η αντίστοιχη ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του τελευταίου Επιχειρησιακού Σχεδίου για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019). Σε αυτό, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα της ΕΣΥΕ 2001 τα οποία, όπως αναφέρεται, παραμένουν αμετάβλητα μέχρι σήμερα. Πιο αναλυτικά, δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας στον οποίο παρουσιάζονται οι βασικές χρήσεις γης ως ποσοστό της συνολικής έκτασης του Δήμου και οι μεταβολές κατά την περίοδο 1981-2001:

Βασικές χρήσεις γης			
Κατηγορία χρήσης	**1981**	**1991**	**2001**
Σύνολο εκτάσεων (σε στρεμ.)	6.200	6.500	6.500
α. Καλλιεργούμενες εκτάσεις	4,8%	4,6%	0,6%
β. Βοσκότοποι	0	0	0
γ. Δάση	0	0	0
δ. Νερά – Ποτάμια	1,6%	1,5%	1,5%
ε. Οικισμοί	93,5%	93,8%	97,8%
στ. Λοιπές εκτάσεις	0	0	0

Εικόνα 30: Ποσοστά βασικών χρήσεων γης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019

Εν συνεχεία, σε επίπεδο πολεοδομικής οργάνωσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η διερεύνηση των εκτάσεων της περιοχής μελέτης ως προς την αξιοποίησή τους για τις ανάγκες του Δήμου. Στο πλαίσιο αυτό, διαχωρίζονται σε οικοδομήσιμους, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. Ως οικοδομήσιμοι θεωρούνται οι χώροι εκείνοι που προορίζονται για οικοδόμηση ή ιδιωτική εκμετάλλευση ενώ ως κοινόχρηστοι εκείνοι που έχουν χαρακτηριστεί από το Δήμο ως τέτοιοι (συνήθως πλατείες ή πράσινοι χώροι), καθώς και το οδικό δίκτυο και το δίκτυο των πεζοδρομίων και των πεζοδρόμων. Τέλος ως κοινωφελείς ορίζονται οι εκτάσεις στις οποίες στεγάζονται χρήσεις κοινής ωφέλειας (εκκλησίες, Σχολεία όλων των βαθμίδων κλπ).

Με βάση την κατηγοριοποίηση αυτή υπολογίστηκε κατά την υλοποίηση του Επιχειρησιακού Σχεδίου για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019) ότι οι οικοδομήσιμοι χώροι καταλαμβάνουν τα τρία πέμπτα των συνολικών εκτάσεων της περιοχής μελέτης ενώ τα υπόλοιπα δύο πέμπτα είναι κοινόχρηστοι χώροι. Τέλος, οι κοινωφελείς χώροι αποτελούν μονάχα το 4% της περιοχής. Σημειώνεται ότι για τους παραπάνω υπολογισμούς έχουν ληφθεί υπόψη και οι εκτάσεις του Ελαιώνα που ανήκουν στον Δήμο, γεγονός που οδηγεί σε σημαντική αύξηση του ποσοστού των κοινόχρηστων εκτάσεων.

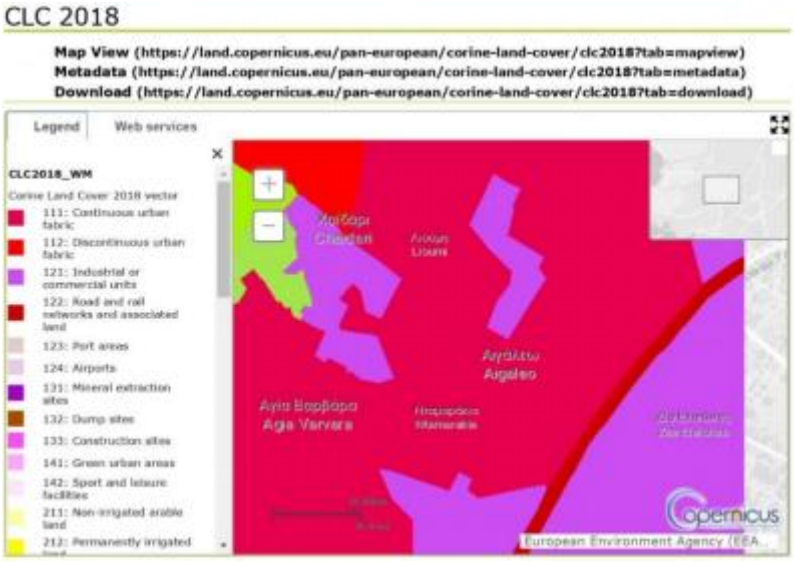
Αξίζει, λοιπόν, να τονιστεί ότι με τον τρόπο αυτό δημιουργείται μια λανθασμένη εικόνα για τον Δήμο, μιας και ο Ελαιώνας βρίσκεται επί της ουσίας αποκομμένος από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι να αδυνατούν πρακτικά να αξιοποιήσουν τους κοινόχρηστούς του χώρους. Ταυτόχρονα, αν ληφθεί υπόψη και η έκταση των κοινόχρηστων χώρων που αφορά κυκλοφοριακές υποδομές, γίνεται αντιληπτό ότι οι εναπομείναντες ελεύθεροι χώροι (ή χώροι αναψυχής) από τους οποίους οι κάτοικοι μπορούν να επωφεληθούν είναι ελάχιστοι στην πραγματικότητα. Αναφέρεται, μάλιστα, ότι το πρόβλημα είναι εντονότερο για τους κατοίκους των νότιων και βορειοανατολικών γειτονιών (ιδιαίτερα αυτές που βρίσκονται κάτω από την λεωφόρο Θηβών μέχρι την λεωφόρο Κηφισού), καθώς η πρόσβασή τους στον βασικό πνεύμονα πρασίνου του Δήμου, το Άλσος Μπαρουτάδικο, είναι αρκετά πιο δύσκολη.

Αναφορικά με τους κοινωφελείς χώρους, αν και το ποσοστό τους επί του συνόλου είναι σχετικά μικρό, μπορεί να θεωρηθεί και επαρκές. Τα παραπάνω παρουσιάζονται και στον πίνακα που ακολουθεί.

Πολεοδομική οργάνωση	ΣΥΝΟΛΟ ΟΤΑ
Α. Ανάλυση εντός σχεδίου εκτάσεων	
Σύνολο εντός σχεδίου εκτάσεων [στρεμ]	6.500
Οικοδομήσιμοι χώροι	58,2 %
Κοινόχρηστοι χώροι	36,8 %
Κοινωφελείς χώροι	4 %
Β. Ανάλυση κοινόχρηστων χώρων	
Χώροι κυκλοφορίας	56,79 %
Οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι (συμπεριλαμβάνεται και το Αλσος Μπαρουτάδικο ως οργανωμένος κοινόχρηστος χώρος)	43,21 %

Εικόνα 31: Στοιχεία Πολεοδομικής Οργάνωσης, Πηγή: ΕΣΥΕ – Επεξεργασία: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δ. Αιγάλεω 2015-2019

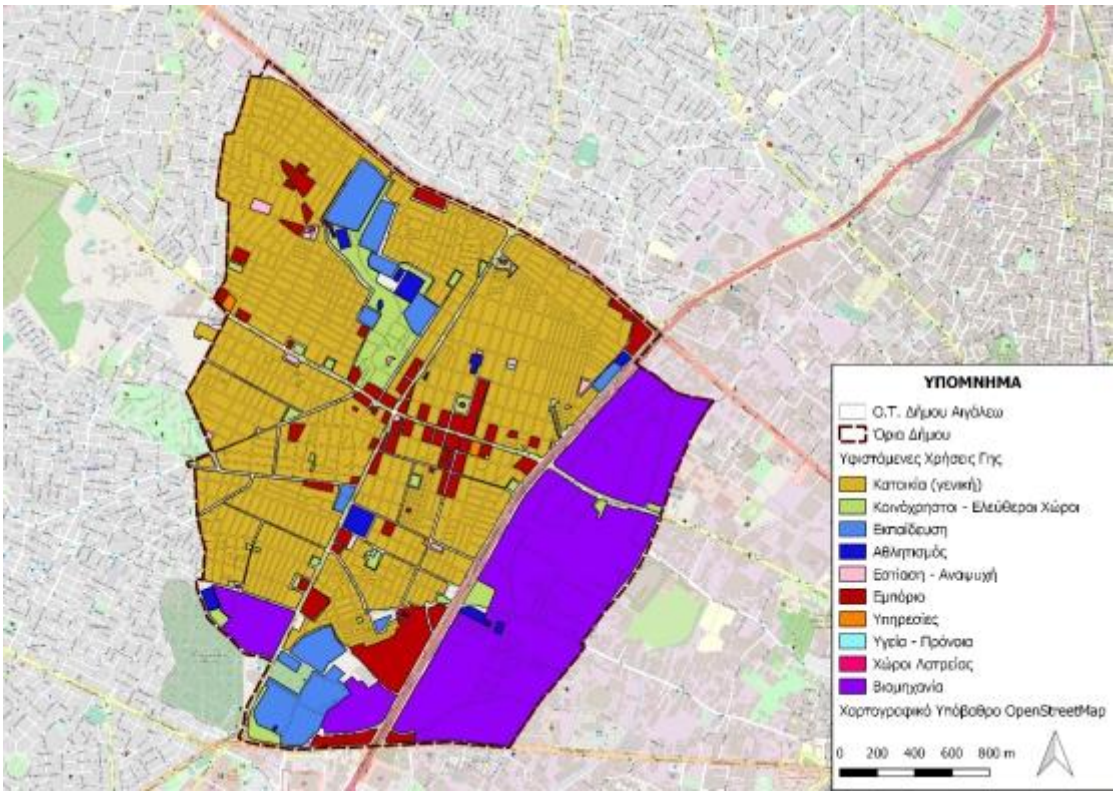
Επιπρόσθετα, για την μελέτη των καλύψεων γης που διαμορφώνουν το δομημένο και φυσικό περιβάλλον του Δήμου Αιγάλεω, χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα από το CORINE Land Cover (CLC) για το έτος 2018. Αυτά αποτυπώνονται στην εικόνα που ακολουθεί.



Εικόνα 32: Καλύψεις Γης Corine Land Cover 2012, Πηγή: Copernicus Land Monitoring Service - https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover

Σύμφωνα με την παραπάνω απεικόνιση, στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται δύο βασικές χρήσεις, επιβεβαιώνοντας τα όσα αναφέρθηκαν στην ανάλυση του οικιστικού χαρακτήρα του Δήμου που προηγήθηκε. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για αυτή του συνεχούς αστικού ιστού (111), που αφορά το μεγαλύτερο μέρος του Δήμου, και αυτή της Βιομηχανίας και του Εμπορίου (127) που αντιστοιχεί κυρίως στο τμήμα του Ελαιώνα.

Για την αναλυτικότερη παρουσίαση των βασικότερων υφιστάμενων χρήσεων γης δημιουργήθηκε ο παρακάτω χάρτης.



Εικόνα 33: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 1, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σε γενικές γραμμές παρατηρούνται περιπτώσεις ασυμβατότητας χρήσεων, οι οποίες κατά κύριο λόγο οφείλονται στην χωροθέτηση βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων εντός των ορίων του Δήμου. Αν και σε επίπεδο γειτονιάς ή Ο.Τ. δεν παρατηρούνται ιδιαίτερες συγκρούσεις χρήσεων, η κατάσταση αλλάζει σε επίπεδο κτιρίων όπου συχνά οχλούσες βιοτεχνικές ή άλλες χρήσεις (πχ. φανοποιεία, καταστήματα ανταλλακτικών αυτοκινήτου κλπ.) συνυπάρχουν με την κατοικία.

Η επικράτηση των χρήσεων της κατοικίας και της βιομηχανίας είναι εμφανής στην προηγούμενη απεικόνιση, ενώ υπολογίζεται ότι καταλαμβάνουν το 95,85% και 4,15%, αντίστοιχα, της συνολικής έκτασης του Δήμου. Ο εναπομείναν χώρος καταλαμβάνεται από τις υπόλοιπες χρήσεις ως εξής:

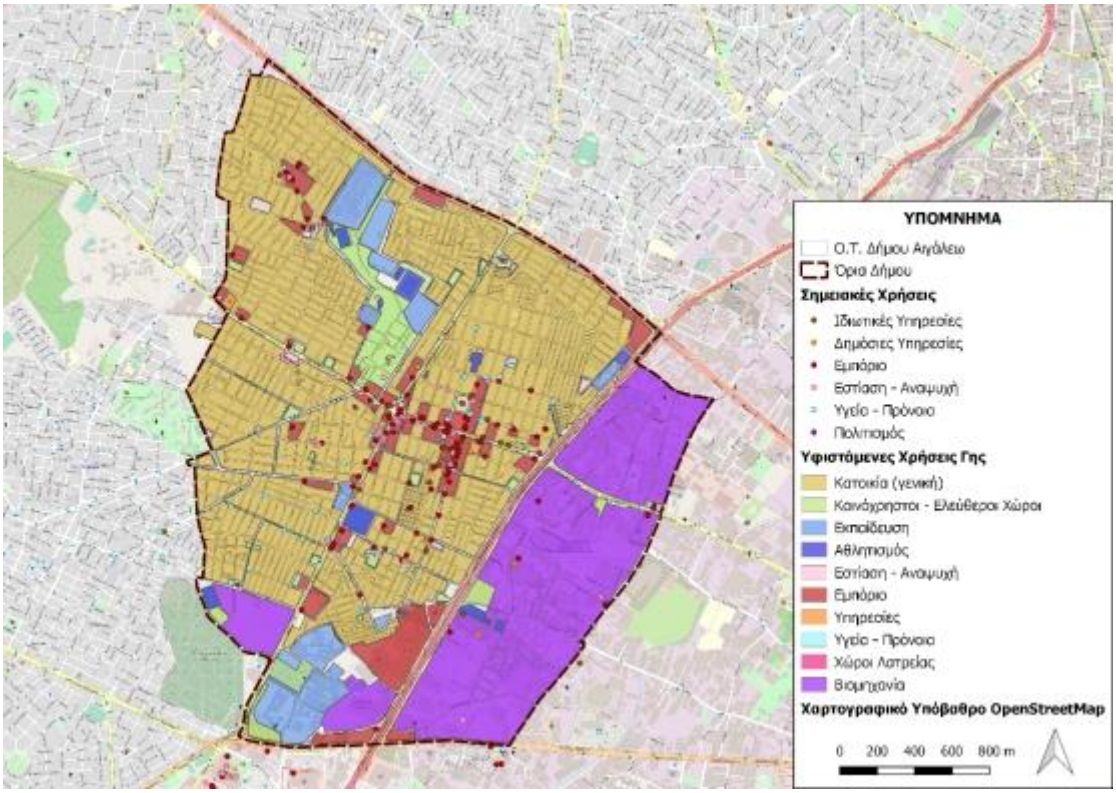
Πίνακας 15: Εμβαδομέτρηση και ποσοστά Κατηγοριών Χρήσεων Γης

Χρήση	Εμβαδόν (m^2)	Ποσοστό
Αθλητισμός	73678,6	6,64%
Εκπαίδευση	325813	29,35%
Εμπόριο	413729,77	37,27%
Εστίαση - Αναψυχή	22220,21	2,00%
Υγεία - Πρόνοια	2066,22	0,19%
Υπηρεσίες	9041,97	0,81%

Κοινόχρηστοι - Ελεύθεροι Χώροι	260366	23,46%
Χώροι Λατρείας	3142,42	0,28%

Όπως γίνεται αντιληπτό από τον πίνακα, η επικρατέστερη χρήση (χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η κατοικία και η βιομηχανία), είναι αυτή του εμπορίου ενώ ακολουθεί η εκπαίδευση και οι κοινόχρηστοι-ελεύθεροι χώροι.

Θεωρήθηκε χρήσιμο στην απεικόνιση που προηγήθηκε να προστεθούν κάποιες σημειακές χρήσεις προκειμένου να δημιουργηθεί μια πληρέστερη εικόνα του λειτουργικού προφίλ του Δήμου.



Εικόνα 34: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης 2, Πηγή Πρωτογενών Δεδομένων: OpenStreetMap http://download.geofabrik.de/europe/greece.html - Ιδία Επεξεργασία

Εμπορική Χρήση

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η εμπορική δραστηριότητα είναι μείζονος σημασίας για τον Δήμο Αιγάλεω. Όπως φαίνεται και στις παραπάνω απεικονίσεις, αυτή, αν και σε γενικές γραμμές υπάρχει διάσπαρτη σε όλη την έκτασή του, σε ορισμένα τμήματα εντοπίζεται με μεγαλύτερη πυκνότητα. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται μεγάλη ένταση της εμπορικής χρήσης κατά μήκος των κυριότερων οδικών αξόνων, όπως είναι η Θηβών και η Ιερά Οδός, αλλά και εκατέρωθεν βασικών συλλεκτήριων αρτηριών όπως η Μίνωος και η Δημαρχείου.

Αναφορικά με τις λαϊκές αγορές του Δήμου, αυτές λειτουργούν στις περιοχές:

Δευτέρα: Περιοχή Αναγέννησης (Οδός Οικονόμου ή Οδός Πελοποννήσου)

Τρίτη: Περιοχή Νταμαράκια (Οδός Εθνικής Αντιστάσεως ή Οδός Ιερολοχητών)

Παρασκευή: - Περιοχή Αιγάλεω Β (Οδός Αλστσατών ή Κοραή ή Αθανασίου Διάκου)

- Περιοχή Αιγάλεω Α (Οδός Κουντουριώτου ή Δημαρχείου & Δοξάτου)

- Περιοχή Λιούμη (Οδός Κυπαρισσίας ή Δελφών)

Εκπαίδευση

Αναφορικά με τις δομές Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης, στον Δήμο Αιγάλεω λειτουργούν 23 νηπιαγωγεία και 1 Ειδικό Νηπιαγωγείο στο φάσμα Αυτισμού, τα οποία λειτουργούν σε δημόσια κτίρια (συνήθως συστεγάζονται με δημοτικά σχολεία). Για την δημοτική εκπαίδευση, λειτουργούν 20 δημοτικά σχολεία εκ των οποίων τα τρία είναι Ειδικά σχολεία. Για τη στέγασή τους χρησιμοποιούνται εκτός από τα δημόσια κτήρια και ένα μισθωμένο. Σε γενικές γραμμές παρατηρούνται ελλείψεις τόσο στα ίδια στα κτήρια όσο και στον εξοπλισμό τους και υπάρχει ανάγκη εκσυγχρονισμού και ενεργειακής αναβάθμισης ιδιαίτερα των παλαιοτέρων εγκαταστάσεων προκειμένου να καλύψουν με επάρκεια τις σύγχρονες εκπαιδευτικές ανάγκες. Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι δημόσιες δομές πρωτοβάθμιες εκπαίδευσης:

Πίνακας 16: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Ονομασία Νηπιαγωγείου	**Διεύθυνση**	**Τηλέφωνο**
1ο Νηπιαγωγείο	Μαγνησίας 42 & Σμύρνης	2105904734
2ο & 20ο Νηπιαγωγείο	Γρηγορίου Κυδωνίων 30	2105692459
3ο Νηπιαγωγείο	Σουλίου 1 & Πελοποννήσου	2105986558
4ο Νηπιαγωγείο	Βελεστίνου 28	2105317827
5ο Νηπιαγωγείο	Δάφνης & Παλαιάς Καβάλας	2105987523
6ο Νηπιαγωγείο	Ηρακλείτου 54-56	2105313067
7ο Νηπιαγωγείο	Παπανικολή 14	2105317497
8ο & 29ο Νηπιαγωγείο	Πελοποννήσου & Κοζάνης	2105911427
9ο & 26ο Νηπιαγωγείο	Αγίου Βασιλείου 23 & Ιασίου	2105692733
11ο Νηπιαγωγείο	Ζήνωνος &, Προμηθέως	2105452616
12ο & 27ο Νηπιαγωγείο	Αγίας Μαρίνας 15	2105451144
13ο Νηπιαγωγείο	Περγάμου & Κολοκοτρών	2105988602
14ο Νηπιαγωγείο	Ιερολοχιτών 1 & Θηβών	2105440602
15ο & 28ο Νηπιαγωγείο	Ολυμπίας & Κορίνθου 1	2105314077

16ο Νηπιαγωγείο	Παπούλα Α. 76	2105444470
22ο Νηπιαγωγείο	Σερίφου & Ξάνθης	2105908400
17ο Νηπιαγωγείο - Φιλοξενείται στο 22ο Νηπιαγωγείο	Αγίου Γεωργίου 21	2105314090
24ο Νηπιαγωγείο	Χαλεπά & Γκύζη	2105698678
30ο Νηπιαγωγείο	Κραναού & Μνησικλέους	2105986657
Ειδικό Νηπιαγωγείο παιδιών στο φάσμα του αυτισμού	Ορυζομύλων & Ιασίου	2105621237

Πίνακας 17: Υποδομές Δημοσίων Δομών Πρωτοβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Ονομασία Δομής Δημοτικής Εκπαίδευσης	**Διεύθυνση**	**Τηλέφωνο**
1ο Δημοτικό (Νίκος Καββαδίας Μαραμπου)	Περγάμου & Μιαούλη Α.	2105989017
2ο Δημοτικό	Γρηγορίου Κυδωνιών 30	2105610474
3ο Δημοτικό	Ιερολοχιτών 1 & Θηβών	2105445174
4ο Δημοτικό	Περγάμου & Κολοκοτρώνη	2105982493
5ο & 16ο Δημοτικό	Σερίφου & Ξάνθης	2105981935
6ο Δημοτικό	Παπανικολή 14Α	2105981574
7ο Δημοτικό (Κωστής Παλαμάς)	Πελοποννήσου 5	2105982854
8ο Δημοτικό	Κουντουριώτου 14 & Θηβών	2105982757
9ο Δημοτικό	Σαλαμίνος 10	2105315835
10ο Δημοτικό	Θηβών 341	2105440815
11ο Δημοτικό	Προμηθέως 1 & Ζήνωνος	2105611233
12ο Δημοτικό	Ορυζομύλων 15	2105610436
13ο Δημοτικό	Αγίου Γεωργίου 21	2105987274
14ο Δημοτικό	Αιγίνης 8	2105448444
17ο Δημοτικό	Κορίνθου & Μυκηνών	2105900591

19ο Δημοτικό	Αγίου Σπυρίδωνος & Υπολοχαγού Μηλιώνη Γ.	2105902620
20ο Δημοτικό	Βορείου Ηπείρου & Μάκρης	2105612011
Ειδικό Δημοτικό για κινητικά προβλήματα	Ορυζομύλων & Ιασίου,	2105621203
Ειδικό Δημοτικό για αυτισμό, Ε.Ε.Ε.Ε.Κ.	Ορυζομύλων 13	2105619550
Ειδικό Δημοτικό	Πελοποννήσου 3	2105906750

Η δευτεροβάθμια εκπαίδευση εξυπηρετείται από 8 γυμνάσια (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 2 Εργαστήρια Ειδικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης (διαδημοτικής εμβέλειας), 1 ΤΕΕ Ειδικής Αγωγής Α' Βαθμίδας, 6 λύκεια (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 3 ΕΠΑΛ (εκ των οποίων ένα εσπερινό), 1 ΕΚ και 1 ΙΕΚ (Δημόσιο) το οποίο φιλοξενείται στις εγκαταστάσεις του 6ου ΓΕΛ Αιγάλεω. Ο πίνακας με τις αντίστοιχες υποδομές παρουσιάζεται παρακάτω:

Πίνακας 18: Υποδομές Δημοσίων Δομών Δευτεροβάθμιας Δημοτικής Εκπαίδευσης

Ονομασία Γυμνασίου	**Διεύθυνση**	**Τηλέφωνο**
1ο Γυμνάσιο	Μοσχονησίων 23	2105981694
2ο Γυμνάσιο	Μυκηνών & Κορίνθου	2105983661
3ο Γυμνάσιο	Κύπρου 1	2105319596
4ο Γυμνάσιο	Σουλίου 35	2105980220
5ο Γυμνάσιο	Ορυζόμυλων 17	2105699401
6ο Γυμνάσιο	Σουλίου & Χανίων	2105986202
7ο Γυμνάσιο, Κέντρο διαφοροδιάγνωσης διάγνωσης και υποστήριξης ειδικών εκπαιδευτικών αναγκών	Πάροδος Θηβών 250	2105692753
9ο Γυμνάσιο	Ψαρών 4 & Ιερά Οδός	2105981690
Ειδικό Επαγγελματικό Γυμνάσιο	Προόδου 1 & Μίνωος	2105447255
Εσπερινό Γυμνάσιο	Ιερά Οδός 306	2105902859

Ονομασία Λυκείου	**Διεύθυνση**	**Τηλέφωνο**

1ο Λύκειο	Παπανικολή 14	2105313099
3ο Λύκειο	Λακωνίας 52 & Αγίου Βασιλείου	2105694486
5ο Λύκειο	Σουλίου 35 & Πελοποννήσσου	2105982416
6ο Λύκειο, ΤΕΕ ειδικής αγωγής Α΄ βαθμίδας, Ε.Ε.Ε.Ε.Κ. μαθητών με προβλήματα όρασης και πολλαπλές αναπηρίες	Προόδου 1 & Μίνωος, Είσοδος από Πάροδος Θηβών 250	2105690186
1ο,2ο Ε.Π.Α.Λ. / 1ο Εσπερινό ΕΠΑΛ / 2ο Ε.Κ.	Θηβών & Ράλλη Πέτρου	2105699597 / 2105441215
Εσπερινό Λύκειο (Κοντά στο 1ο Γυμνάσιο)	Ιερά Οδός 306	2105902859

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στο Αιγάλεω χωροθετούνται και δομές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης. Οι εγκαταστάσεις του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (πρώην Α.Τ.Ε.Ι. Αθήνας και Α.Τ.Ε.Ι. Πειραιά) που ανήκουν στον Δήμο Αιγάλεω εντοπίζονται στο Άλσος Μπαρουτάδικο (Πανεπιστημιούπολη Άλσους Αιγάλεω, Οδός Αγ. Σπυρίδωνος) και στην περιοχή του Αρχαίου Ελαιώνα (Πανεπιστημιούπολη Αρχαίου Ελαιώνα, Π. Ράλλη & Θηβών 250). Επιπρόσθετα, στον τομέα της εκπαίδευσης ιδιαίτερο ενδιαφέρον

Υποδομές Υγείας και Κοινωνικής Πρόνοιας

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

Πίνακας 19: Υποδομές Κοινωνικής Πρόνοιας

Ονομασία Παιδικών / Βρεφονηπειακών Σταθμών	**Διεύθυνση**	**Τηλέφωνο**
Νηπιακός Ευαγγελίστρια "Ράπτη"	Κερασούντος και Σμύρνης	2105903531
6ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Ευαγγελίστρια "Μορμόλης"	Ευαγγελίστριας 4	2105909742
8ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Νίνα Βενέτη"	Μίνωος και Προμηθέως	2105692359
9ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Εθνικής Αντιστάσεως"	Εθνικής Αντιστάσεως & Ιασίου	2105696292
11ος Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός "Αναγέννηση"	Αναγεννήσεως & Δωρίου	2105988418
12ος Δημοτικός Βρεφικος Σταθμος "Μέριμνα"	Ιρά Οδός 40 & Εκκλησιών	2105316622
1ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Κουντουριώτου'	Ναυάρχου Κουντουρώτη 16	2105981368
4ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Πλαστήρα"	Παστήρα 40 & Μιαούλη	2105907240
10ος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός "Μπουμπουλίνας"	Αγίας Βαρβάρας & Μπουμπουλίνας	2105317444

Ονομασία Κέντρου Απασχολήσης Ηλικωμένων	Διεύθυνση	Τηλέφωνο
1ο ΚΑΠΗ	Θηβών & Μοσχονησίων	2105316317
2ο ΚΑΠΗ	Θεσσαλονίκης & Καποδιστρίου	2105693379
3ο ΚΑΠΗ	Δελφών & Τομπάζη	2105913722, 2105985672
4ο ΚΑΠΗ	Κεφαλληνίας 30	2105611260
5ο ΚΑΠΗ	Παπαρηγοπούλου & Ταϋγέτου	2105980611
6ο ΚΑΠΗ	Μεσολογγίου 3	2105900395

Στο Δήμο λειτουργεί η δομή του «Βοήθεια στο Σπίτι», η οποία απευθύνεται κυρίως σε ηλικιωμένους και άτομα με αναπηρίες, με στόχο να παραμείνουν ενταγμένοι στο κοινωνικό τους περιβάλλον και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής τους. Προτεραιότητα δίνεται σε αυτούς που δεν εξυπηρετούνται πλήρως, που χρειάζονται ιδιαίτερη φροντίδα, σε άτομα που διαβιούν μόνα ή είναι εγκαταλελειμμένα και σ' αυτούς που δε διαθέτουν επαρκείς οικονομικούς πόρους.

Παράλληλα, λειτουργεί το Κέντρο Δια Βίου από το 2014 σε συνεργασία με το Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων (διά της Γενικής Γραμματείας Διά Βίου Μάθησης και του Ιδρύματος Νεολαίας και Διά Βίου Μάθησης). Σε αυτό υλοποιούνται εκπαιδευτικά προγράμματα Γενικής Εκπαίδευσης Ενηλίκων με εκπαιδευτικές δράσεις Εθνικής & Τοπικής Εμβέλειας ώστε να μπορούν οι κάτοικοι να ανταποκριθούν στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις της αγοράς. Επιπλέον, λειτουργούν κοινωνικά φροντιστήρια για οικογένειες που δεν αντέχουν οικονομικά τα έξοδα του φροντιστηρίου καθώς και κοινωνικό παντοπωλείο, το οποίο διανέμει δωρεάν τρόφιμα και άλλα είδη πρώτης ανάγκης σε άπορα άτομα.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, εντός των ορίων του Δήμου δεν λειτουργούν δημόσια Θεραπευτήρια ή Νοσοκομεία. Η κοντινότερη (χιλιομετρικά και χρονικά) δομή δημόσιας υγείας που εξυπηρετεί τους κατοίκους είναι αυτή του Γενικού Νοσοκομείου Δυτικής Αττικής – 'Αγ. Βαρβάρα' (πρώην Λοιμωδών), του ομώνυμου Δήμου, το οποίο έχει πλέον ενοποιηθεί οργανωτικά και λειτουργικά με το Γενικό Νοσοκομείο Δυτικής Αθήνας – 'Αττικόν, που βρίσκεται στο Δήμο Χαϊδαρίου. Επιπλέον, η περιοχή μπορεί να εξυπηρετηθεί και από το Γενικό Κρατικό Νίκαιας. Επιπρόσθετα, εντός των ορίων του Δήμου λειτουργεί ένα τμήμα του πρώην ΙΚΑ στην οδό Μαγνησίας που ονομάζεται ΕΟΠΠΥ, τρεις (3) ιδιωτικές κλινικές και αρκετά διαγνωστικά εργαστήρια.

Σημαντική πρωτοβουλία του Δήμου είναι η λειτουργία των Δημοτικών Ιατρείων, τα οποία προσφέρουν δωρεάν υπηρεσίες πρωτοβάθμιας φροντίδας υγείας για τις ευαίσθητες ομάδες του πληθυσμού (άποροι - ανασφάλιστοι), ενώ στοχεύουν και στην ανάπτυξη προληπτικών προγραμμάτων υγείας για όλους τους κατοίκους της πόλης. Επιπλέον σημειώνεται ότι σε συνεργασία με το Σύλλογο εργαζομένων του Δήμου, λειτουργεί Δημοτική Τράπεζα Αίματος για όλους τους πολίτες. Αυτή, συνεργάζεται με το Κέντρο Αιμοδοσίας του Κρατικού Νοσοκομείου Νίκαιας και υλοποιεί δύο αιμοληψίες κάθε χρόνο. Ταυτόχρονα, εντός των ορίων του Δήμου βρίσκεται και το Κέντρο Πρόληψης Εξάρτησης & Αγωγής Υγείας «Άρηξις», μία Αστική μη Κερδοσκοπική Εταιρία που δημιουργήθηκε από τους Δήμους Αγίας Βαρβάρας, Αιγάλεω, Χαϊδαρίου, τον

Οργανισμό Κατά των Ναρκωτικών (ΟΚΑΝΑ) και τη Νομαρχία Αθηνών. Αυτό, στελεχώνεται από επιστημονικό προσωπικό (Ψυχολόγους, Κοινωνική Λειτουργό, Κοινωνιολόγο, Κοινωνική Ανθρωπολόγο), ειδικευμένους σε θέματα εξάρτησης και αγωγής υγείας.

Οι παραπάνω δομές συνοψίζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 20: Δομές Υγείας - Πρόνοιας

Δομές Υγείας - Πρόνοιας	**Διεύθυνση**	**Τηλέφωνο**
Ιδιωτική Κλινική "Αγία Ειρήνη"	Αγίας Λαύρας 16 & Αρκαδίου	2105981260
Ιδιωτική Γενική Κλινική Δ. Αττικής "Βουγιουκλάκειο"	Σμύρνης 36	2105906613
Ιδιωτική Κλινική "Τίμιος Σταυρός"	Α. Παπούλα 18	2105695541
ΕΦΚΑ - Πρώην ΙΚΑ Αιγάλεω	Ιωαννίνων 40	2105386949
Δημοτικό Ιατρείο	Μπότσαρη Μάρκου 63	2105319741
Ίδρυμα Νεολαίας και Δια Βίου Μάθησης (ΙΝΕΔΙΒΙΜ)	Μίνωος & Προόδου 1	2105614394
Κοινωνικό Παντοπωλείο	Μιλτιάδου 4 (Πλ. Δαβάκη)	2132100781
Κοινωνικό (Αλληλέγγυο) Φροντιστήριο	Ιερά Οδός 306 (4ο Λύκειο)	2105902440 – 2105902859
Κέντρο πρόληψης της Εξάρτησης «ΑΡΗΞΙΣ»	Σμύρνης 28	2105313243

Αθλητισμός

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

Πίνακας 21: Υποδομές Αθλητισμού

Υποδομές Αθλητισμού	**Οδός**
Δημοτικό στάδιο "Σταύρος Μαυροθαλασσίτης"	Θηβών 314
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (ΔΑΚ)	Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Δημοτικό Κολυμβητήριο	Νικ. Πλαστήρα 51
Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο ¨Σταύρος Βενέτης¨	Νικ. Πλαστήρα 20
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Εδέσσης

Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Λοιμωδών
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Αγίου Ελυθερίου
Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο	Ορυζομύλων
Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5	Λυκαβηττού & Θηβών
Γήπεδα ποδοσφαίρου 5x5, μπάσκετ, τένις	Παπανικολή
Αθλητικό Κέντρο	Προόδου 1 & Μίνωος (6ο ΓΕΛ)
Πίστα αναρρίχησης	Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο
Πίστα Πατινάζ	δίπλα στο Άλσος Αιγάλεω Μπαρουτάδικο

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

Κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι - Χώροι Αναψυχής - Πολιτισμός

Όπως έχει ήδη αναλυθεί στην ενότητα «Σημεία Ενδιαφέροντος, Τοπόσημα Και Σημαντικοί Πόλοι Έλξης Της Περιοχής Παρέμβασης», ο κύριος ελεύθερος χώρος στον οποίο συγκεντρώνονται και πολλές χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού είναι το Άλσος Μπαρουτάδικο. Στον χώρο αυτό υπάρχουν και λειτουργούν δύο (2) δημοτικά αναψυκτήρια, Ανοιχτό Δημοτικό Θέατρο, χώροι άθλησης και οργανωμένοι χώροι περιπάτου και αναψυχής. Εκτός του Άλσους, υπάρχει ακόμα το «Άλσος Λοιμωδών» στα σύνορα με την Αγία Βαρβάρα με χώρους άθλησης και περιπάτου καθώς και αρκετές πλατείες με παιδικές χαρές κλπ.

Οι χώροι πολιτισμού, δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί, περιγράφονται αναλυτικά στα προηγούμενα.

Δημόσιες / Δημοτικές Επιχειρήσεις και Υπηρεσίες

Οι κύριες δημοτικές υπηρεσίες της περιοχής είναι οι εξής:

Δημαρχείο Αιγάλεω, Ιερά Οδός 364,

Κέντρα Εξυπηρέτησης Πολιτών ΚΕΠ, Ελληνσπόντου 7 & Μπότσαρη Μάρκου

Αστυνομικό Τμήμα Αιγάλεω, Κοραή 42 & Παπαναστασίου

Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Δ.Ε.Η.), Σμύρνης 29

Οδικό Δίκτυο

Καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση του λειτουργικού χαρακτήρα και ευρύτερα του προφίλ του Δήμου Αιγάλεω είχαν οι οδικές αρτηρίες οι οποίες τον διαπερνούν. Όπως έχει ήδη αναλυθεί στα παραπάνω, η περιοχή μελέτης κατέχει κομβική θέση, από συγκοινωνιακής άποψης, στη Δυτική Αττική μιας στο οδικό της

δίκτυο εντάσσονται άξονες υπερτοπικού-μητροπολιτικού χαρακτήρα τόσο στην διεύθυνση Βορρά – Νότου όσο και στην Ανατολή – Δύση. Χαρακτηριστικά, αναφέρονται οι: Ιερά Οδός και οι Λεωφόροι Κηφισού, Αθηνών, Θηβών και Πέτρου Ράλλη.

Το οδικό δίκτυο διατρέχει πλήρως την αστική περιοχή (αστικό δίκτυο) και σχεδόν στο σύνολό του (99%) είναι ασφαλτοστρωμένο. Σημειώνεται ότι το συνολικό του μήκος ανέρχεται στα 150,4 χλμ, ενώ η κατάστασή του ως προς την ποιότητα του οδοστρώματος, των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του, τα θέματα ασφάλειας κλπ. είναι σχετικά καλή.

Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

Η ιεράρχηση του δικτύου προσδιορίζεται, ουσιαστικά, από το είδος της εξυπηρέτησης που προσφέρει κάθε οδικό τμήμα. Για την περιοχή μελέτης, αυτή έχει θεσμοθετηθεί με βάση το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Αιγάλεω (ΦΕΚ 347ΑΑΠ/09). Σημειώνεται ότι σύμφωνα με την ανάλυση που προηγείται στην ενότητα του θεσμικού πλαισίου, οι βασικότερες τροποποιήσεις αναφορικά με την ιεράρχηση του οδικού δικτύου έγιναν το 1994 (υπ' αριθμ. 5132 / 1013 / 16-2-1994 (Δ΄ 240) απόφαση), όπου πραγματοποιήθηκε ο επανακαθορισμός των βασικών αρτηριών του.

Σύμφωνα με την κατηγοριοποίηση των Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005), εντός της περιοχής μελέτης συναντώνται, συνολικά, τέσσερις (5) κατηγορίες οδών:

Ελεύθερη –Ταχεία Λεωφόρος: Λ. Αθηνών (ελάχιστη διατομή 2*4 λωρίδες), Λ. Κηφισού (ελάχιστη διατομή 2*3 λωρίδες)

Πρωτεύουσες Αρτηρίες: Θηβών και Π.Ράλλη

Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Ορφέως, Μίνωος, Ιερά Οδός, Αγίας Άννας και Μεγάλου Αλεξάνδρου.

Συλλεκτήριες Οδοί: Κορυτσάς, Έβρου, Κορυδαλλού, Κώστα Βάρναλη, Δημοκρατίας, Στέφανου Σαράφη, Παπαναστασίου

Τοπικές Οδοί: όλο το υπόλοιπο οδικό δίκτυο

Επί της ουσίας το βασικό οδικό δίκτυο του Δήμου δομείται γύρω από το σύστημα των αρτηριών:

-Κηφισού και Θηβών (κατεύθυνση Βορρά – Νότου).

-Αθηνών (Καβάλας), Ιεράς Οδού και Πέτρου Ράλλη (κατεύθυνση Ανατολή – Δύση)

Οι οποίες εξασφαλίζουν ικανοποιητική σύνδεση της περιοχής με την Δυτική Αθήνα και την υπόλοιπη Αττική.

Από την Αναπτυξιακή Μελέτη που είχε υλοποιηθεί στον Δήμο υπολογίστηκαν τα μήκη και τα ποσοστά κάθε κατηγορίας που περιλαμβάνεται στην λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, όπως παρουσιάζονται στην εικόνα που ακολουθεί.

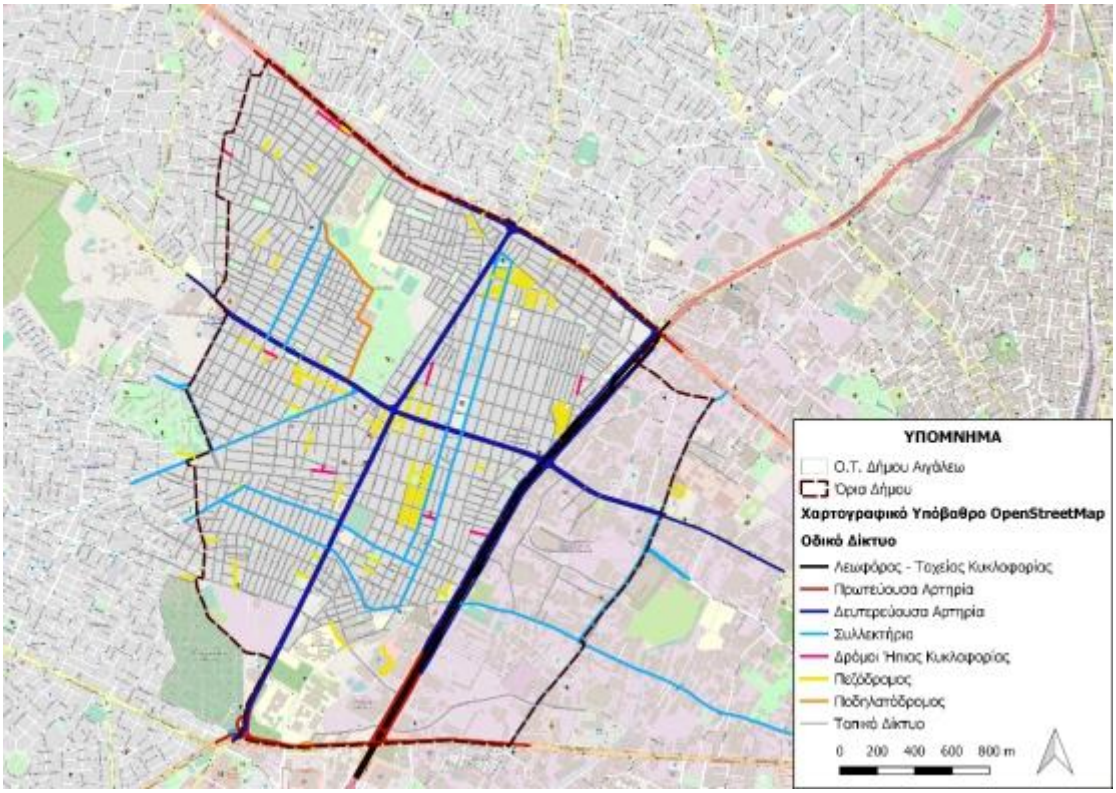
Μήκος οδικού δικτύου ανά κατηγορία		
Κατηγορία Οδών	Μήκος (μέτρα)	% επί του συνόλου
Ελεύθερη / Ταχεία Λεωφόρος	5,412	3.60%
Πρωτεύουσα Αρτηρία	6,938	4.61%
Δευτερεύουσα Αρτηρία	3,581	2.38%
Συλλεκτήρια Οδός	19,075	12.68%
Τοπική Οδός	106,418	70.75%
Πεζόδρομος	8,984	5.97%
ΣΥΝΟΛΟ	150,408	100.00%

Εικόνα 35: Μήκη κατηγοριών οδικού δικτύου, Πηγή: Αναπτυξιακή Μελέτη Δήμου Αιγάλεω

Σημειώνεται ότι ο Δήμος Αιγάλεω διαθέτει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, το οποίο λόγω των διαδοχικών απρογραμμάτιστων επεκτάσεων του ρυμοτομικού σχεδίου, παρουσιάζει σημαντικές ασυνέχειες που δεν επιτρέπουν την κανονική ιεράρχησή του σύμφωνα με τη δομή των πολεοδομικών ενοτήτων. Συνέπεια αυτού είναι η συχνή χρήση ζευγών μονόδρομων και διαδρομών αποτελούμενων από περισσότερων του ενός συνεχείς άξονες, σαν βασικών ή τοπικών συλλεκτήριων.

Όπως, χαρακτηριστικά, αναφέρεται και στο Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019), το εγκεκριμένο ρυμοτομικό δίκτυο έχει εφαρμοστεί σε ποσοστό περίπου 100%, (με εξαίρεση την περιοχή του Ελαιώνα), με αποτέλεσμα η δομή του τοπικού δικτύου να μην επιδέχεται τροποποιήσεις. Αξίζει να τονιστεί ότι από το σύνολο του οδικού δικτύου, 71 περίπου χλμ. είναι μονόδρομοι (47%), 70,4 χλμ. διπλής κατευθύνσεως (47%) και 9 περίπου χλμ. πεζόδρομοι (6%).

Στην συνέχεια ακολουθεί ο χάρτης της υφιστάμενης κατάστασης του οδικού δικτύου με βάση την λειτουργική του ιεράρχηση.



Εικόνα 36: Λειτουργική Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία

Πλάτος οδοστρώματος

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

Για την αναλυτικότερη μελέτη του πλάτος οδοστρώματος πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις των οδικών τμημάτων που ανήκουν στις κύριες κατηγορίες ιεράρχησης του δικτύου (ταχείες οδοί, πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και συλλεκτήριες). Αυτές πραγματοποιήθηκαν σε περιβάλλον Gis με βάση δεδομένα που παρέχονται από την εφαρμογή Google Earth Pro. Μετά την ολοκλήρωση των καταγραφών, σειρά είχε η κατηγοριοποίησή τους σε 4 βασικές ομάδες τιμών πλάτους οδοστρώματος, το μήκος και το ποσοστό κάθε μιας ως συνάρτηση του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους, φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

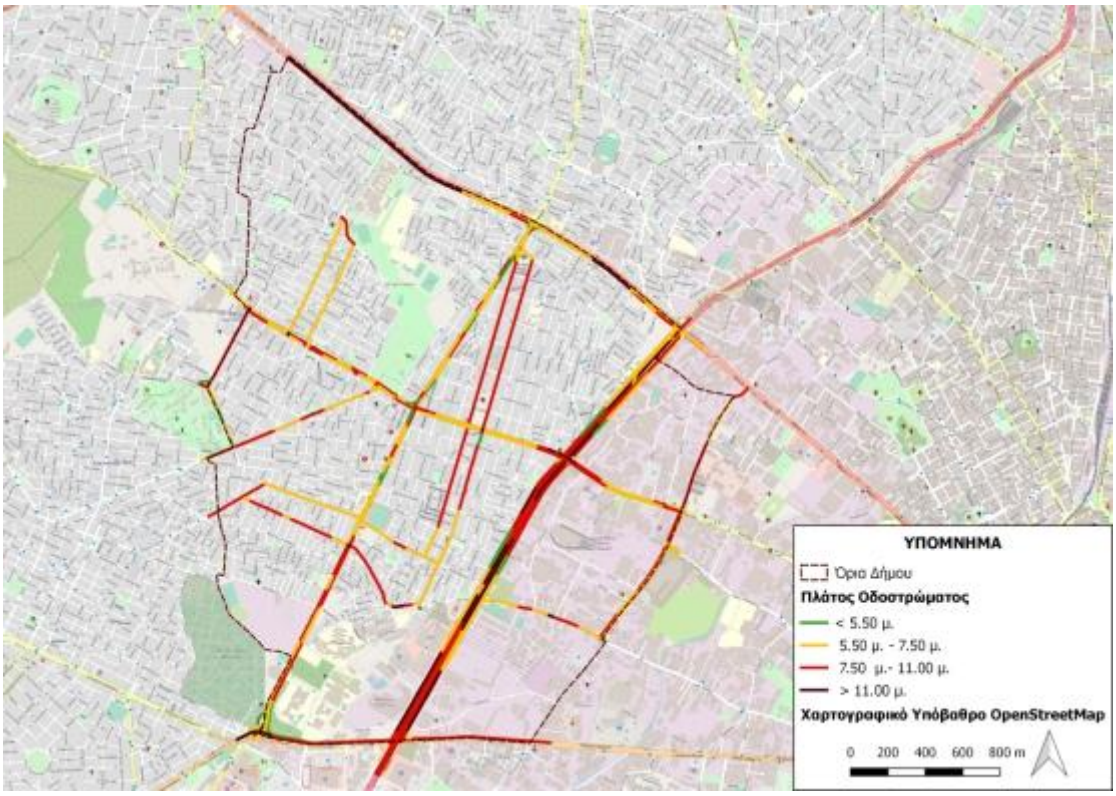
Πίνακας 22: Κατανομή πλάτους οδοστρώματος ως προς το συνολικό μήκος, Ιδία Επεξεργασία

Πλάτος Οδοστρώματος	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους ιεραρχημένου οδικού δικτύου
< 5.50 μ.	2.926,86	5,63%
5.50 - 7.50 μ.	22.003,00	42,35%
7.50 - 11.00 μ.	19.127,30	36,82%
> 11 μ.	5.961,25	11,47%

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό ότι η πλειοψηφία των καταγεγραμμένων οδικών τμημάτων ανήκει στην δεύτερη κατηγορία τιμών (5,50-7,50 μ. πλάτους), ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα που ανήκουν στην τρίτη κατηγορία (7.50 - 11.00 μ. πλάτους). Η ομάδα τιμών πλάτους που συναντάται λιγότερο στον Δήμο είναι η πρώτη, στην οποία ανήκουν τα οδικά τμήματα με το μικρότερο καταγεγραμμένο πλάτος.

Με βάση τα δεδομένα των καταγραφών υπολογίζεται ότι ο μέσος όρος του πλάτους οδοστρώματος σταθμισμένος με το μήκος του οδικού δικτύου είναι 8,12 μ. Αξιολογώντας περαιτέρω τα δεδομένα, γίνεται αντιληπτό ότι σε γενικές γραμμές το οδικό δίκτυο διαθέτει αποδεκτά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δεδομένου ότι περίπου τα 80% διαθέτει πλάτος οδοστρώματος από 5.50 μ. έως 11.00 μ., ενώ τα οδικά τμήματα μεγάλου πλάτους οδοστρώματος καταλαμβάνουν λίγο παραπάνω από το 11% του δικτύου. Σημειώνεται ότι τα μικρότερα καταγεγραμμένα πλάτη οδοστρωμάτων (2,5μ.) εντοπίζονται στις βοηθητικές οδούς της Λεωφόρου Αθηνών και Κηφισού, ενώ τα μεγαλύτερα (18,50 μ.) επί της Λεωφόρου Αθηνών.

Στην συνέχεια παρουσιάζεται και η χαρτογραφική απεικόνιση των καταγεγραμμένων πλάτων οδοστρώματος στις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν.

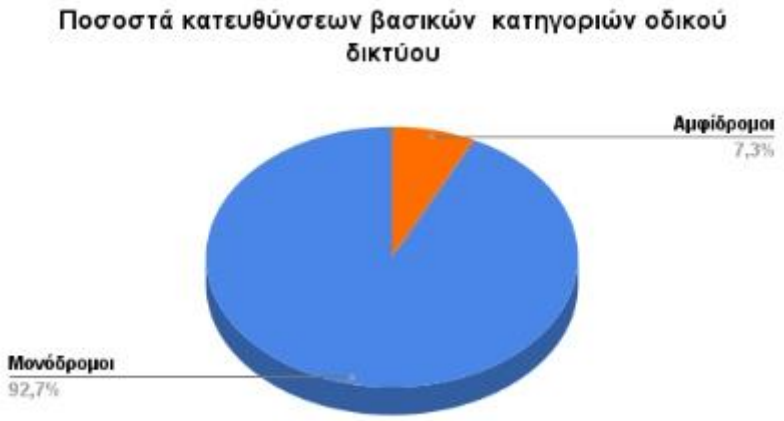


Εικόνα 37: Πλάτος οδοστρώματος βασικών κατηγοριών ιεραρχημένου δικτύου Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Κατευθύνσεις οδικού δικτύου

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

Πιο συγκεκριμένα, οι δρόμοι αυτοί είχαν συνολική έκταση 42,5χλμ. και καταλάμβαναν σχεδόν το 93% των καταγραφών. Το υπόλοιπο 7% που καταγράφηκαν ως αμφίδρομοι, αφορά μια έκταση περίπου 3,5χλμ, η οποία ανήκει κυρίως στην κατηγορία των συλλεκτήριων αρτηριών.



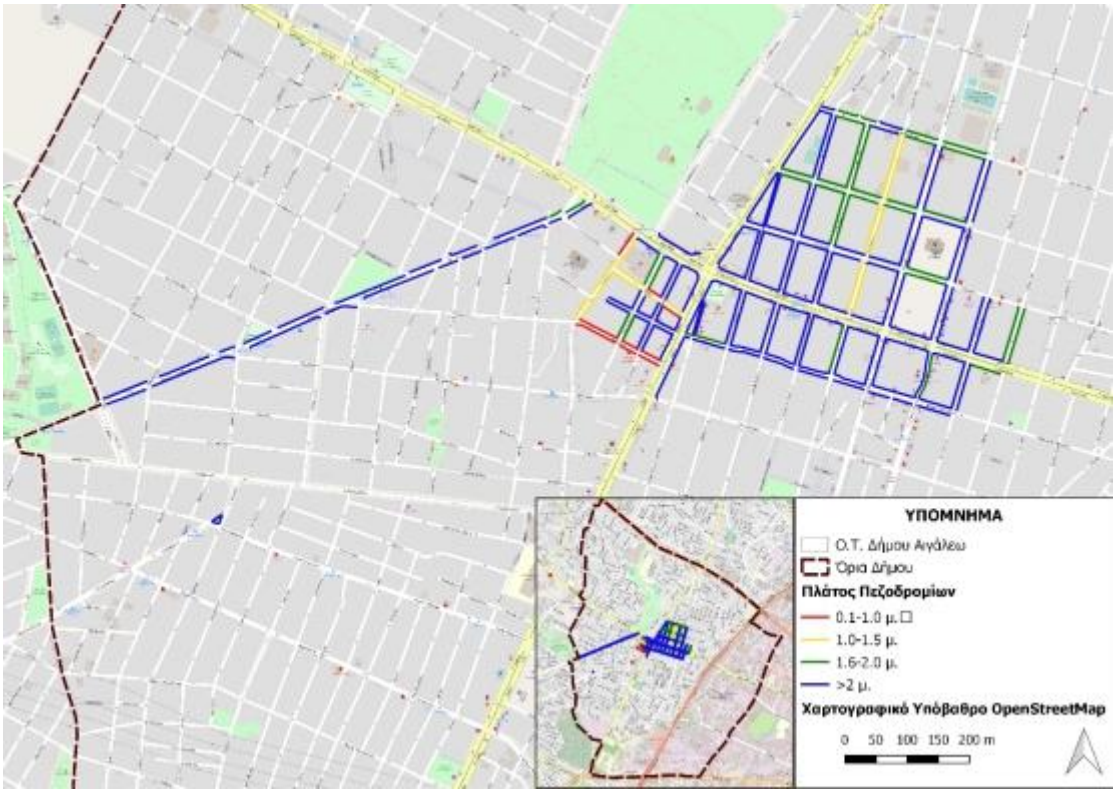
Διάγραμμα 2: Κατανομή αστικού δικτύου

Πλάτος πεζοδρομίων

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

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

Για την καλύτερη κατανόηση των υποδομών πεζοδρομίων της περιοχής δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες με βάση τα πλάτη που καταγράφηκαν: 0,1-1,0μ., 1,0-1,5μ., 1,6-2,0μ. και >2μ.. Όπως φαίνεται και στον χάρτη που ακολουθεί στο μεγαλύτερο μέρος των καταγραφών συναντώνται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ τα τμήματα του δικτύου με πεζοδρόμια μικρότερα του 1μ. είναι ελάχιστα. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκαν τμήματα με απουσία πεζοδρομίου. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική παρατήρηση είναι ότι εκατέρωθεν κεντρικών οδικών αξόνων, όπως η Θηβών, η Ιερά Οδός και η Μεγάλου Αλεξάνδρου - στις οποίες και εντοπίζεται η πλειοψηφία των μη οικιστικών χρήσεων-, τα πλάτη πεζοδρομίων ξεπερνούν τα 2μ., δημιουργώντας αρκετά ευνοϊκές συνθήκες για τους μετακινούμενους πεζή.



Εικόνα 38: Πλάτος πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Για την αναλυτικότερη παρατήρηση των αποτελεσμάτων των καταγραφών δημιουργήθηκε ο παρακάτω πίνακας, από τον οποίο προκύπτει ότι λίγο λιγότερο από το 90% των καταγεγραμμένων πεζοδρομίων έχει πλάτος πεζοδρομίου που επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση (>1.5μ.).

Πίνακας 23: Κατηγοριοποίηση Πεζοδρομίων βάσει του πλάτους του

Πλάτος Πεζοδρομίου	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους
0,1-1,0μ.	353,75	3,03%
1,0-1,5μ.	972,59	8,33%
1,6-2,0μ.	2.034,46	17,42%
> 2 μ.	8.218,17	70,37%

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

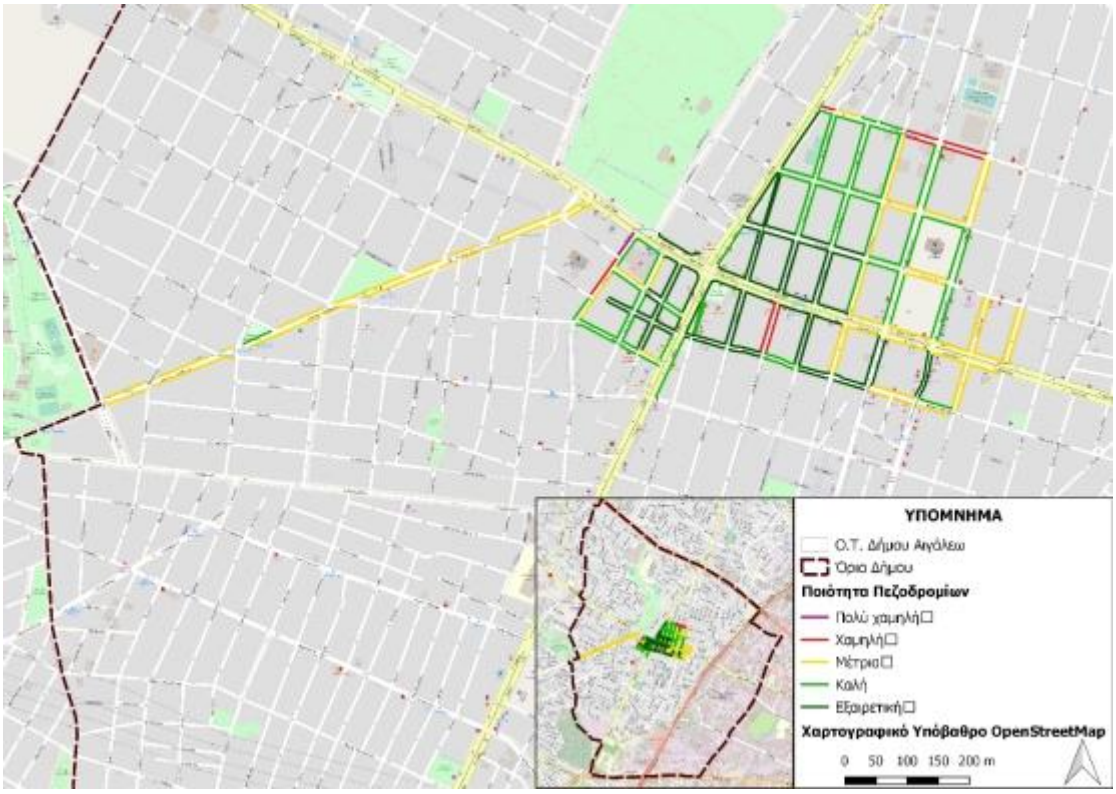
Για τον λόγο αυτό, στο πλαίσιο των καταγραφών εντάχθηκε και η παρατήρηση της ποιότητας των πεζοδρομίων, για την αξιολόγηση της οποίας δημιουργήθηκαν πέντε κατηγορίες: πολύ χαμηλή, χαμηλή, μέτρια, καλή και εξαιρετική. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την εν λόγω αξιολόγηση αφορούσαν την ύπαρξη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

Πίνακας 24: Κατηγορίες Ποιοτικής Αξιολόγησης Πεζοδρομίων

Ποιότητα Πεζοδρομίου	Μήκος (m.)	Ποσοστό (%) επί του συνολικού καταγεγραμμένου μήκους
Πολύ χαμηλή	40,83	0,35%
Χαμηλή	495,44	4,24%
Μέτρια	3.674,72	31,47%
Καλή	3.814,43	32,66%

Εξαιρετική	3.507,95	30,04%

Παρατηρείται ότι χαμηλές ποιότητες πεζοδρομίων συναντώνται σε ποσοστό που δεν ξεπερνά το 5% των συνολικών καταγραφών, ενώ τα πεζοδρόμια που αξιολογήθηκαν στις δύο καλύτερες ποιοτικά κατηγορίες (καλή και εξαιρετική) καταλαμβάνουν περισσότερο από το 60% των τμημάτων που αξιολογήθηκαν.



Εικόνα 39: Ποιοτική αξιολόγηση πεζοδρομίων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρώντας και την απεικόνιση των παραπάνω δεδομένων, γίνεται αντιληπτό ότι τα πεζοδρόμια που ανήκουν στις καλύτερες ποιοτικά κατηγορίες εντοπίζονται κυρίως στην συμβολή της οδού Θηβών και της Ιεράς Οδού, ενώ όσο μεγαλώνει η απόσταση από το σημείο αυτό τόσο η καταγεγραμμένη ποιότητα μειώνεται. Σημειώνεται ότι πεζοδρόμια που εντάχθηκαν στην «χαμηλή» κατηγορία εντοπίζονται επί των οδών Αδριανουπόλεως και Καποδιστρίου, ενώ το μοναδικό τμήμα καταγραφών που χαρακτηρίστηκε ως «πολύ χαμηλής» ποιότητας βρίσκεται στην οδό Λογοθέτου.

Διαχείριση στάθμευσης

Εξίσου σημαντικό στοιχείο του οδικού περιβάλλοντος μιας πόλης είναι και η διαχείριση της στάθμευσης, η οποία υπό τους κατάλληλους όρους μπορεί να αναβαθμίσει αισθητά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

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

Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, η κατάσταση επιβαρύνεται περαιτέρω λόγω της προτίμηση χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου έναντι των ΜΜΜ και της έλλειψης πειθαρχίας των χρηστών του, σε συνδυασμό με την ελλιπή αστυνόμευση και την ανεξέλεγκτη τροφοδοσία των παρόδιων καταστημάτων. Συνέπεια αυτών είναι η συχνή εμφάνιση διπλής σειράς σταθμευμένων ΙΧ σε κεντρικά

σημεία του αστικού ιστού, όπως η Πλατεία Εσταυρωμένου και η Πλατεία Δαβάκη, ενώ οι δύο πλευρές της Ιεράς Οδού και της Θηβών είναι μόνιμα κατειλημμένες από σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Για την ολοκληρωμένη αποτύπωση της διαχείρισης της στάθμευσης στον Δήμο Αιγάλεω καταγράφηκε η υπάρχουσα κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση που αφορά στην απαγόρευση ή στον περιορισμό της στάσης και της στάθμευσης μηχανοκίνητων οχημάτων κατά μήκος των οδικών τμημάτων που λήφθηκαν υπόψη.

Αναφορικά με τη διαχείριση της στάθμευσης, παρατηρήθηκαν οι ακόλουθες περιπτώσεις στην περιοχή των καταγραφών:

-Απαγορεύεται η στάθμευση (Ρ39): Θηβών, Σμύρνης

Ειδικές περιπτώσεις: Εξαιρούνται ασθενοφόρα/αναπηρικά (Αρκαδίου)

Ισχύς απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες 7:00 - 15:00 (Λογοθέτου)

Δέσμευση θέσεων για οχήματα υπηρεσίας με ισχύ απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες 7:30 - 16:00 (Μ. Μπότσαρη)

- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση (Ρ40): Ιερά Οδός, Μάρκου Μπότσαρη

Ειδικές περιπτώσεις: Δέσμευση θέσεων για οχήματα χρηματαποστολών με ισχύ απαγόρευσης τις εργάσιμες μέρες και ώρες (Καποδιστρίου)

- Απαγορεύεται η στάθμευση τους μονούς μήνες (Ρ41). (Ελλήσποντου, Λογοθέτου)

- Απαγορεύεται η στάθμευση τους ζυγούς μήνες (Ρ42). (Λογοθέτου)

Ειδικές περιπτώσεις: Δέσμευση θέσεων για οχήματα Κ.Ε.Π. (Ελλήσποντου)

- Απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση βάσει ΚΟΚ (κυρίως για τμήματα του δρόμου στα οποία ενώ μεν απαγορεύεται, δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση).

-"Επιτρέπεται η στάθμευση των κατοίκων με άδεια" (Πεζόδρομος Αγίου Κωνσταντίνου και Αγίας Λαύρας)

-Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας Ρ-92 (Μ. Μπότσαρη)

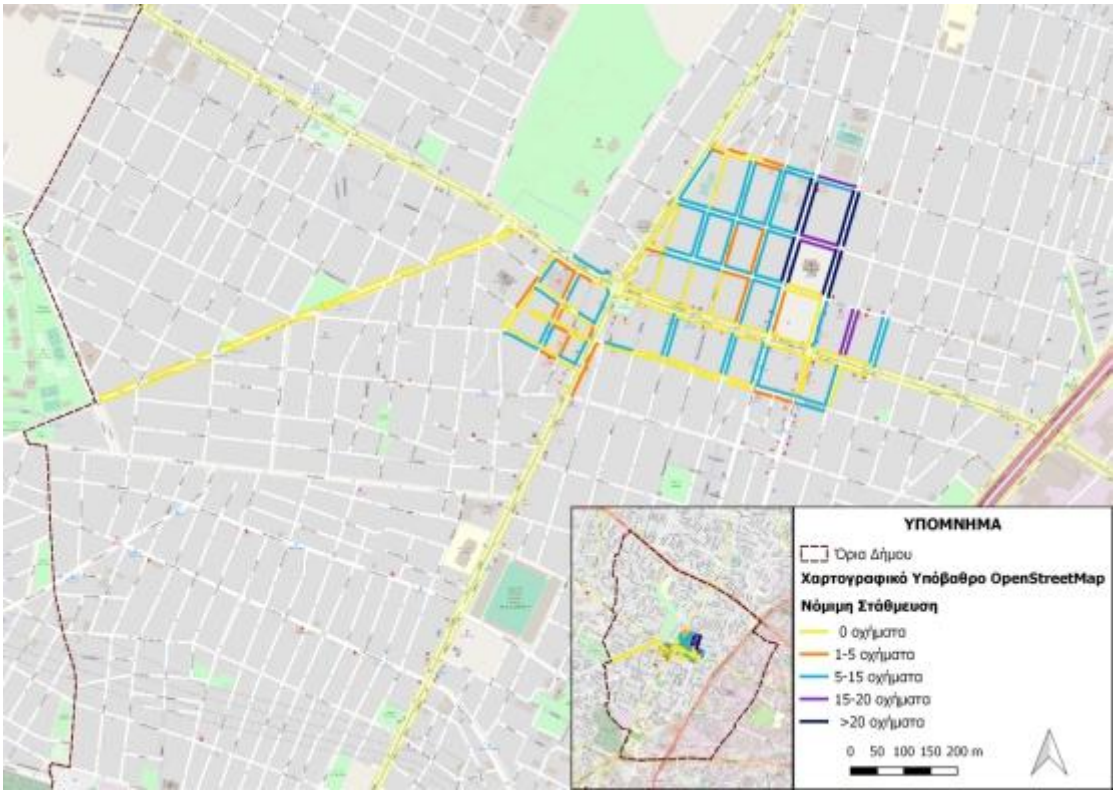
Επιπλέον, στο πλαίσιο διαχείρισης της στάθμευσης έχουν τοποθετηθεί από τον Δήμο ειδικά κολωνάκια από την μια πλευρά του δρόμου σε περιοχές όπου το πλάτος του οδοστρώματος είναι σχετικά περιορισμένο και η παράπλευρη στάθμευση εμπόδιζε την ροή οχημάτων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα από την περιοχή των καταγραφών αποτελούν οι οδοί Αρκαδίου και Ξάνθου.

Καταγραφή νόμιμης και παράνομης στάθμευσης

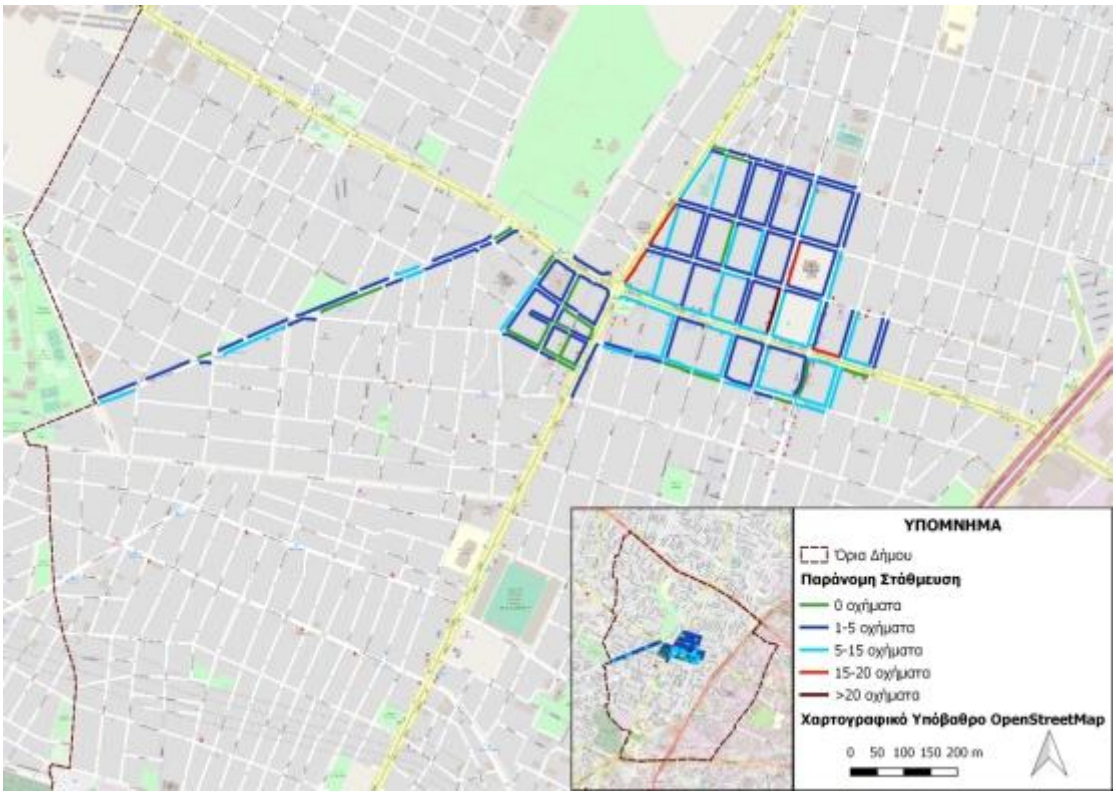
Στο πλαίσιο αξιολόγησης των συνθηκών στάθμευσης στην περιοχή, πραγματοποιήθηκαν οι καταγραφές παράνομης και νόμιμης στάθμευσης στις περιοχές ενδιαφέροντος του Δήμου Αιγάλεω, οι οποίες ταυτίζονταν με αυτές της μελέτης πεζοδρομίων. Συνολικά, καταγράφηκαν 860 νόμιμα σταθμευμένα οχήματα (53,15%) και 758 παράνομα (46,84%). Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων αφορούσε αυτοκίνητα, ενώ οι περισσότερες περιπτώσεις παράνομης στάθμευσης σημειώθηκαν από μηχανάκια. Το πλήθος των σταθμευμένων φορτηγών που καταγράφηκαν ήταν αμελητέο.

Σε γενικές γραμμές, οι παρανομίες που σημειώθηκαν αφορούσαν περιπτώσεις παραβάσεων του Κ.Ο.Κ. για τις οποίες δεν υπάρχει κατάλληλη σήμανση. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η στάθμευση πάνω σε πεζοδρόμια ή σε απόσταση μικρότερη των 15μ. από το κέντρο της διασταυρώσεως. Επιπλέον, καταγράφηκαν αρκετές περιπτώσεις που αφορούσαν την στάθμευση οχημάτων στις εισόδους ιδιωτικών εκτάσεων (π.χ: είσοδοι ιδιόκτητων γκαράζ) ή σε θέση όπου βρίσκεται κεκλιμένο επίπεδο (ράμπα) διάβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Ταυτόχρονα, παρατηρήθηκαν παραβάσεις εντός πεζοδρόμων (οδοί Πανόρμου και Μοσχονησίων, Χρυσοστόμου Σμύρνης), ορισμένες από τις οποίες αφορούσαν οχήματα χωρίς άδεια κατοίκων (Πεζόδρομος Αγίου Κωνσταντίνου).

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



Εικόνα 40: Ένταση νόμιμης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα



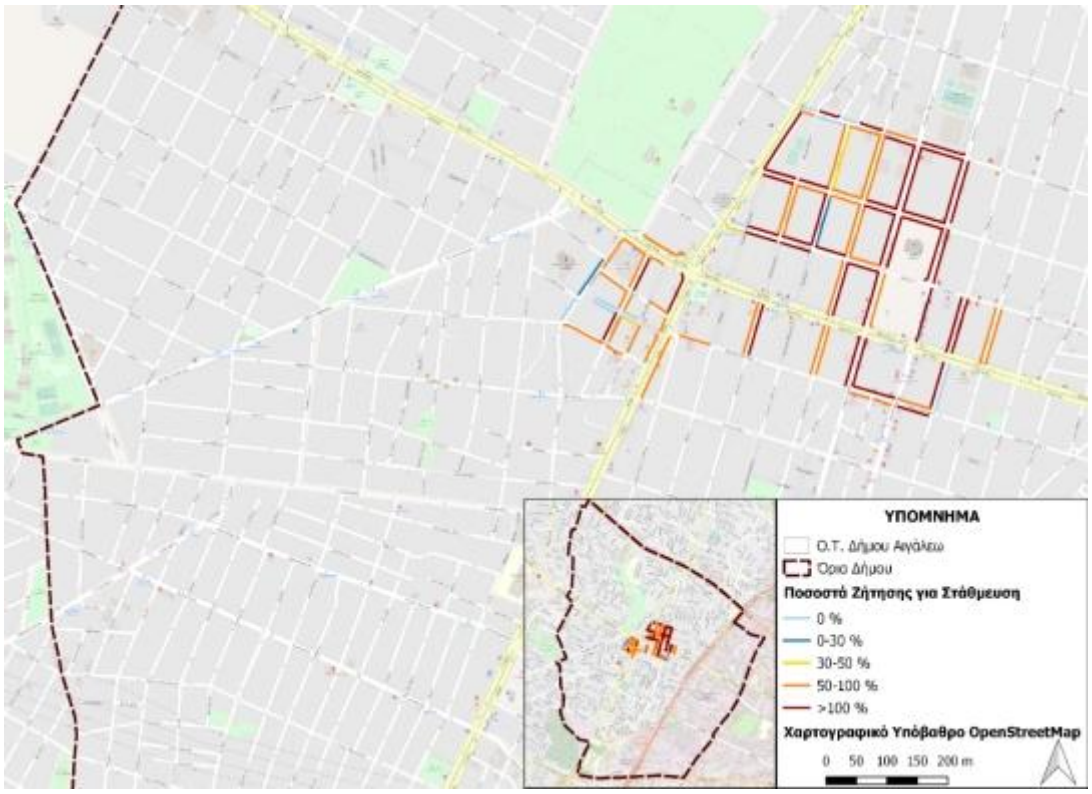
Εικόνα 41: Ένταση παράνομης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

Όπως φαίνεται και από τις παραπάνω απεικονίσεις, τα περισσότερα παράνομα σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται επί της Ιεράς Οδού και της Θηβών, ενώ η μεγαλύτερη τιμή εντοπίζεται στην οδό Ν. Πλαστήρα. Αντιθέτως, τα περισσότερα νομίμως σταθμευμένα οχήματα εντοπίζονται μεταξύ των οδών Αδριανουπόλεως, Κωνσταντινουπόλεως, Ν. Πλαστήρα και Δημαρχείου.

Ζήτηση στάθμευσης

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

Για την απεικόνιση της ζήτησης θέσεων στάθμευσης δημιουργήθηκαν πέντε ομάδες ποσοστών: 0%, 0-30%, 30-50%,50-100%, >100%. Σημειώνεται ότι τα τμήματα που ανήκουν στην τελευταία κατηγορία, η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά. Τα αποτελέσματα της εν λόγω ανάλυσης παρουσιάζονται στην παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 42: Ένταση ζήτησης στάθμευσης οχημάτων ανά οδικό τμήμα

Παρατηρώντας την παραπάνω απεικόνιση, γίνεται αντιληπτό ότι στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής καταγραφών, η ζήτηση είναι αρκετά υψηλότερη από την προσφορά, με αποκορύφωμα το τμήμα της οδού Ν. Πλαστήρα στο ύψος της πλατείας Εσταυρωμένου, όπως και ήταν αναμενόμενο. Η μεγάλη ένταση της ζήτησης στο σημείο αυτό οφείλεται τόσο στην ύπαρξη του Σταθμού Μετρό Αιγάλεω στο σημείο αλλά και στην πληθώρα μη οικιστικών χρήσεων και ευρύτερων δραστηριοτήτων που συγκεντρώνονται στο συγκεκριμένο σημείο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου δεν αποτυπώνεται στην απεικόνιση, γεγονός που οφείλεται στο καθεστώς απαγόρευσης της στάθμευσης που εφαρμόζεται.

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι

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

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

Υπολογίζεται ότι εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 79 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά

μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Ιερά Οδού, της Θηβών, της Πέτρου Ράλλη, της Λ. Αθηνών και Κηφισού, της Μεγάλου Αλεξάνδρου και των κάθετών τους. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι εν λόγω κόμβοι:

Πίνακας 25: Κόμβοι με Φωτεινή Σηματοδότηση, Πηγή: OpenStreet Map, Ιδία Επεξεργασία

Σηματοδοτούμενοι Κόμβοι Δ. Αιγάλεω	
Λεωφόρος Αθηνών	και Ηρακλείτου
	και Γοργοποτάμου
	και Δομοκού
	και Λεοφώρος Κηφισσού
Θηβών	και Λεωφόρος Αθηνών (δεξιά στροφή και ευθεία)
	και Μιαούλη
	και Πλαπούτα
	και Κανάρη
	και Κουντουριώτου
	και Μητέρας
	και Ιεράς Οδού, Δεξιά στροφή και ευθεία (άνοδος και κάθοδος)
	και Περικλέους
	και Ακροπόλεως
	και Θεσσαλονίκης
	και Δημοκρατίας
	και Βορείου Ηπείρου
	και Οριζόμυλων
	και Μουγκάνας
	και παράδρομος Π.Α.Δ.Α.
Ιερά Οδός	και Άγγελου Σικελιανού

	και Αγίας Μαρίνας
	και Δελφών
	και Ψαρών
	και Κορυτσάς
	και Σαλαμίνας
	και Έβρου
	και Μαυροκορδάτου
	και Γ.Σούτσου
	και Μπουμπουλίνας
	και Μεγάλου Αλεξάνδρου (άνοδος και κάθοδος)
	και Θηβών (άνοδος και κάθοδος)
	και Στέφανου Σαράφη
	και Νικολάου Πλαστήρα
	και Δημαρχείου
	και Παπαναστασίου
	και Λεωφόρος Κηφισού (άνοδος και κάθοδος: δεξιά στροφή και ευθεία)
	και Αγίας Άννης (άνοδος και κάθοδος)
Λεωφόρος Κηφισού	και Ιερά Οδός (άνοδος και κάθοδος όλες οι κινήσεις)
Κουντουριώτου	και Θηβών
Ιερά Οδός	και Θηβών (άνοδος και κάθοδος)
Περικλέους	και Θηβών
Ρήγα Φεραίου	και Θηβών
Κώστα Βάρναλη	και Θηβών

Βορείου Ηπείρου	και Θηβών
Μουγκάνας	και Θηβών
παράδρομος Π.Α.Δ.Α.	και Θηβών
Αγίας Μαρίνας	και Ιερά Οδός
Ψαρών	και Ιερά Οδός
Κορυτσάς	και Ιερά Οδός
Γ.Σούτσου	και Ιερά Οδός
Στέφανου Σαράφη	και Ιερά Οδός
Δημαρχείου	και Ιερά Οδός
Αγίας Άννης	και Ιερά Οδός
Μεγάλου Αλεξάνδρου	και Νέστου
	και Σόλωνος (ΣΤ. Λέλας Καραγιάννη)
	και Κίμωνος
	και Ιερά Οδός
Νέστου	και Μεγάλου Αλεξάνδρου (άνοδος και κάθοδος)

Δίκτυο πεζού και ποδηλάτη

Δίκτυο ποδηλάτου

Σύμφωνα με το τελευταίο Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, αν και η χρήση ποδηλάτου είναι αρκετά διαδεδομένη, κυρίως στις νεαρές ηλικιακές ομάδες, δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χρηστικοί ποδηλατόδρομοι. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται ότι, σε γενικές γραμμές, οι επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες αλλά και η ίδια η διαμόρφωση του οδικού δικτύου δεν επιτρέπει την κίνηση ποδηλάτου στην περιοχή με ασφάλεια. Στο σημείο αυτό, αξίζει να σημειωθεί ότι έχουν γίνει ορισμένες προσπάθειες για την ενίσχυση του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης, όπως είναι αυτή στην οδό Μάρκου Μπότσαρη, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου. Ωστόσο, όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα, ακόμα και εκεί η κίνηση του ποδηλάτου δυσχεραίνεται λόγω των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων.



Εικόνα 43: Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων με συνύπαρξη ποδηλάτου επί της Μάρκου Μπότσαρη (Πηγή: Google Earth Pro)

Ο μοναδικός ποδηλατοδρόμος, μήκους 1 χλμ. περίπου, είναι στην οδό Εδέσσης εφαπτόμενος στο άλσος. Δυστυχώς αυτή η διαδρομή δεν αξιοποιήθηκε ανάλογα (π.χ. επέκταση σε άλλες περιοχές, ενοποίηση αθλητικών χώρων πέριξ του Άλσους κ.λ.π..)

Δίκτυο πεζόδρομων

Το δίκτυο των πεζοδρόμων εξυπηρετεί σημαντικά τους κατοίκους και επισκέπτες μιας πόλης, τους παρέχει την απαραίτητη ασφάλεια έναντι των τροχοφόρων, δημιουργεί μια ευχάριστη εικόνα του αστικού περιβάλλοντος και συμβάλλει στην αύξηση της εμπορικότητας στους δρόμους αυτούς. Όμως, επειδή σε μια πόλη η πεζοδρόμηση δεν είναι παντού εφικτή, τον ρόλο της ασφάλειας και της κίνησης των πεζών στους πεζοδρόμους έρχεται να συμπληρώσει η ύπαρξη των πεζοδρομίων αλλά και των διαβάσεων σε σημαντικά κομβικά σημεία. Επιπλέον, στην κατεύθυνση της ασφάλειας των μετακινούμενων με μη μηχανοκίνητα μέσα, ιδιαίτερη είναι και η σημασία των Δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας. Αναφορικά με τους πεζόδρομους και τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας της περιοχής μελέτης, με βάση το πιο πρόσφατο Επιχειρησιακό Σχέδιο προκύπτουν τα παρακάτω στοιχεία:

Ήπιες μορφές κυκλοφορίας		
	Συνολικό Μήκος (χλμ.)	% στο αστικό δίκτυο
Μήκος πεζοδρόμων	8,984	5,97%
Μήκος δρόμων ήπιας κυκλοφορίας	0,279	0,2%

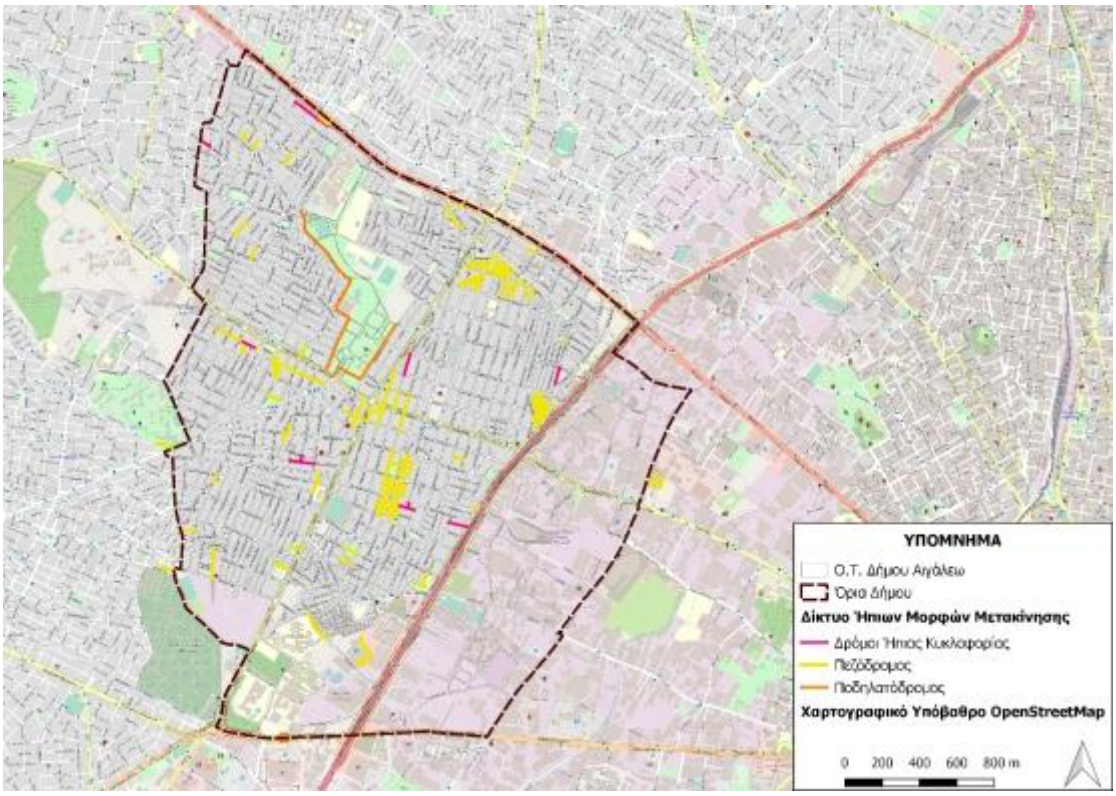
Εικόνα 44: Μήκος και ποσοστά πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας Δ. Αιγάλεω, Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο για τον Δήμο Αιγάλεω (2015-2019)

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην μελέτη του οδικού δικτύου, στο Δήμο Αιγάλεω υπάρχουν αρκετοί πεζόδρομοι, οι οποίοι βρίσκονται διασκορπισμένοι σχεδόν σε όλη την έκτασή του. Κατά κύριο λόγο εντοπίζονται είτε γύρω από σχολικά συγκροτήματα, είτε εκατέρωθεν της Ιεράς Οδού (από Πλ. Εσταυρωμένου έως Λ. Θηβών), είτε τέλος ενοποιούν μικρούς κοινόχρηστους χώρους (π.χ. Εργ. Πολυκατοικίες, Προσφυγικοί οικισμοί κλπ.). Σύμφωνα και με τα παραπάνω, το συνολικό τους μήκος ανέρχεται περίπου στα 9χλμ., έκταση που αντιστοιχεί το 6% του συνολικού αστικού δικτύου. Σχετικά με τον αστικό εξοπλισμό των πεζοδρόμων, σημειώνεται ότι αυτός περιορίζεται συνήθως σε ορισμένα παγκάκια, κάδους απορριμμάτων και ορισμένα παρτέρια.



Εικόνα 45: Πεζόδρομοι επί των οδών Μοσχονησίων (αριστερά) και Αγίας Λαύρας (δεξιά), Πηγή: Google Earth Pro

Για την καλύτερη κατανόηση των υφιστάμενων δικτύων Ήπιων Μορφών Μετακίνησης δημιουργήθηκε ο χάρτης που ακολουθεί, στον οποίο παρουσιάζεται το σύνολό των πεζόδρομων, των ποδηλατόδρομων και των οδών ήπιας κυκλοφορίας του Δήμου Αιγάλεω.



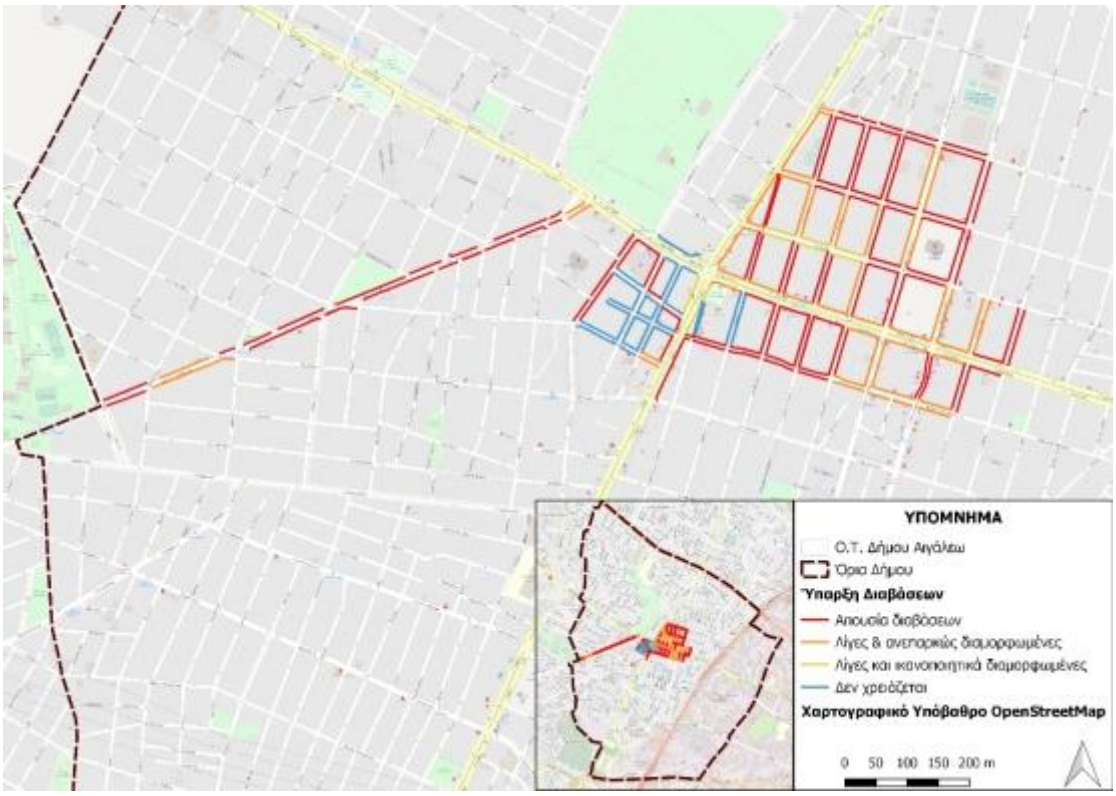
Εικόνα 46: Δίκτυο Ήπιων Μορφών Μετακίνησης Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως γίνεται αντιληπτό, παρότι έχουν γίνει προσπάθειες για την ενίσχυση των υποδομών ήπιων μορφών μετακίνησης, υπάρχουν ακόμα αρκετά περιθώρια βελτίωσης των υφιστάμενων δικτύων. Αναμφισβήτητα, στην πιο μειονεκτική θέση βρίσκεται το ποδήλατο, μιας και το υφιστάμενο δίκτυο είναι αρκετά περιορισμένο χωρικά και δεν επιτρέπει την ελεύθερη κίνηση τόσο εντός όσο και εκτός του Δήμου.

Διαβάσεις πεζών

Καθοριστικές για την ασφαλή μετακίνηση των κατοίκων και την προώθηση του περπατήματος είναι οι Διαβάσεις πεζών. Αυτές, αποτελούν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των υποδομών πεζών εκατέρωθεν των αξόνων των άλλων μέσων μεταφοράς διασφαλίζοντας την συνέχεια του δικτύου κίνησής τους.

Για την αναλυτικότερη μελέτη των διαβάσεων στην περιοχή μελέτης διενεργήθηκε η καταγραφή τους στο πλαίσιο αξιολόγησης των οδικών τμημάτων, η ανάλυση του οποίου έχει προηγηθεί. Για την καλύτερη περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης δημιουργήθηκαν διαφορετικές κατηγορίες με βάση την ύπαρξη και την κατάσταση των παρεχόμενων υποδομών διαβάσεων. Από αυτές, στην περιοχή μελέτης εντοπίστηκαν τέσσερις: απουσία διαβάσεων, ύπαρξη με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, ύπαρξη σε λίγες θέσεις / με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, ύπαρξη σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Με βάση αυτές δημιουργήθηκε η παρακάτω απεικόνιση:



Εικόνα 47: Ύπαρξη και κατάσταση διαβάσεων Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως φαίνεται από την παραπάνω εικόνα, η ευρεία πλειοψηφία των οδικών τμημάτων που καταγράφηκαν δεν έχουν καν διαβάσεις στις αιχμές τους ενώ ακολουθούν τα οδικά τμήματα για τα οποία οι διαβάσεις αν και υπάρχουν είναι ανεπαρκών διαμορφωμένες. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις κατηγορίες αυτές ανήκουν τα περισσότερα οδικά τμήματα επί της Ιεράς Οδού και της Μεγάλου Αλεξάνδρου, οι οποίες έχουν κομβικό ρόλο για την μετακίνηση εντός του Δήμου. Ταυτόχρονα, οι περιπτώσεις διαβάσεων οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικά διαμορφωμένες είναι αρκετά λίγες και εντοπίζονται επί της Οδού Σμύρνης. Τέλος, παρατηρούνται ορισμένα τμήματα του δικτύου καταγραφών στα οποία αναφέρεται ότι δεν χρειάζονται διαβάσεις. Τα τμήματα αυτά ανήκουν κυρίως σε δρόμους μεταξύ πεζοδρόμων ή σε περιοχές όπου οι κυκλοφοριακές συνθήκες δεν το επιβάλουν (μικροί δρόμοι στον πυρήνα γειτονιών).

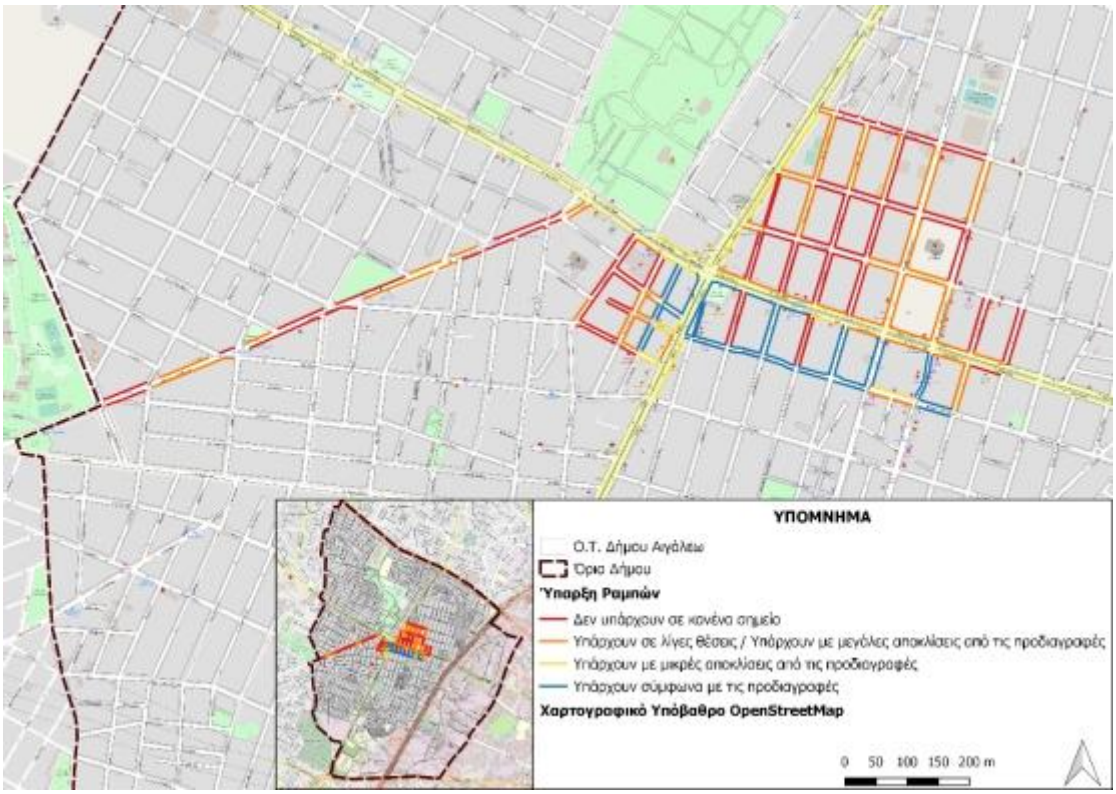
Ράμπες ΑμεΑ

Η προσπελασιμότητα μιας πόλης είναι μια συνιστώσα της βιώσιμης κινητικότητας την οποία πολλές ελληνικές πόλεις δεν την διαθέτουν, καθώς οι υποδομές για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες είναι ανύπαρκτες. Μέσω του ΣΒΑΚ γίνεται προσπάθεια για την άρση των κοινωνικών αποκλεισμών στις μετακινήσεις έτσι ώστε να υπάρχει κοινωνική ισότητα και συνοχή.

Στο πλαίσιο αυτό έγινε η καταγραφή των διαθέσιμων ραμπών (ατόμων και αμαξιδίων) και της λειτουργικότητάς τους, καθώς είναι απαραίτητες για την κίνηση των ανθρώπων που ανήκουν στις ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων.

Για την διερεύνηση των δεδομένων που προέκυψαν από την καταγραφή, η οποία αφορά τα τμήματα δικτύου που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα, δημιουργήθηκαν τέσσερις κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές αφορούν τόσο την ύπαρξη όσο και την καταλληλότητα των διαθέσιμων υποδομών και είναι οι εξής: Δεν υπάρχουν σε κανένα σημείο, υπάρχουν με μικρές αποκλίσεις από τις προδιαγραφές, υπάρχουν σε λίγες

θέσεις / υπάρχουν με μεγάλες αποκλίσεις από τις προδιαγραφές και υπάρχουν σύμφωνα με τις προδιαγραφές.



Εικόνα 48: Ύπαρξη και κατάσταση ραμπών κίνησης Δ. Αιγάλεω, Ιδία Επεξεργασία

Όπως ήταν αναμενόμενο, στην μεγαλύτερη έκταση της περιοχής καταγραφών είτε δεν υπάρχουν καθόλου ράμπες είτε οι διαθέσιμες υποδομές είναι αρκετά ελλιπείς ακόμα και εκατέρων σημαντικών οδικών αρτηριών όπως είναι η Μεγάλου Αλεξάνδρου και η Ιερά Οδός.

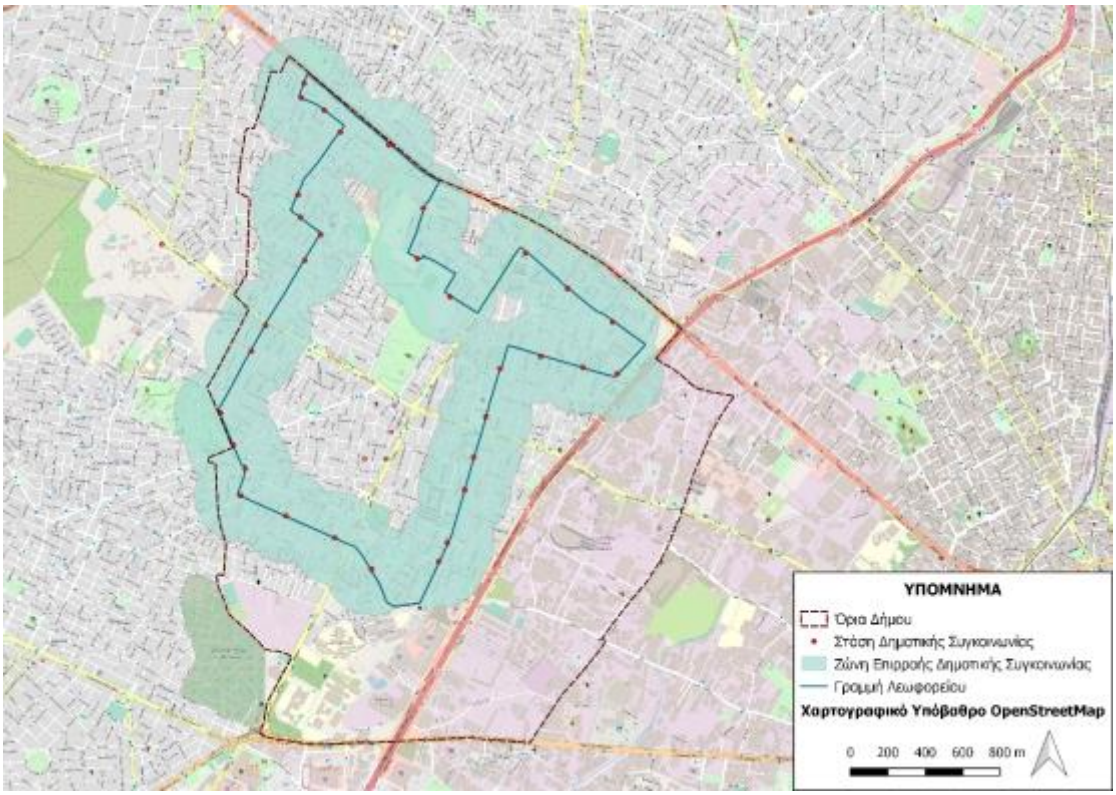
Ταυτόχρονα, θετικό είναι το γεγονός ότι κυρίως επί της Θηβών αλλά και επί της Ιεράς Οδού –σε εμφανώς μικρότερο βαθμό-, καταγράφηκαν οδικά τμήματα στα οποία οι υπάρχουσες ράμπες είναι σύμφωνα με τις προδιαγραφές. Αν και σε γενικές γραμμές η κατάσταση που παρουσιάζεται συνολικά είναι ευνοϊκότερη από αυτή των διαβάσεων σίγουρα απέχει αρκετά από την ιδανική.

Δίκτυο μεταφορών

Αναφορικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς σημειώνεται πως ο Δήμος Αιγάλεω εξυπηρετείται μέσω τριών βασικών συστημάτων συγκοινωνιακών συνδέσεων και ειδικότερα, το υπερτοπικό σύστημα, το διαδημοτικό σύστημα και το δημοτικό σύστημα. Υπολογίζεται ότι το σύστημα αυτό καλύπτει περίπου το 88% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου.

Δημοτικό Σύστημα

Το σύστημα Δημοτικής Συγκοινωνίας είναι σχεδιασμένο με τρόπο συμπληρωματικό ως προς την εξυπηρέτηση του ΟΑΣΑ. Αυτή τη στιγμή εκτελεί τοπικά δρομολόγια και εξυπηρετεί κύρια τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις σε εκπαιδευτικές, κοινωφελείς, πολιτιστικές, αθλητικές εγκαταστάσεις της πόλης, τις οποίες εξυπηρετεί κάνοντας στάση σε 32 κομβικά σημεία του Δήμου.



Εικόνα 49: Γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας Δ. Αιγάλεω

Η ζώνη επιρροής προκύπτει περιμετρικά των στάσεων του ΟΑΣΑ με απόσταση 250 μέτρα η οποία σύμφωνα με βιβλιογραφικές έρευνες αποτελεί τη μέση απόσταση που είναι διατεθειμένος ένας μετακινούμενος να διανύσει ώστε να προσεγγίσει μια στάση λεωφορείου. Η κάλυψη του Δήμου από την δημοτική συγκοινωνία είναι αρκετά ικανοποιητική αφού ανέρχεται στο 48.54% της συνολικής του έκτασης, για ζώνη επιρροής 250 μέτρα. Αξίζει να αναφερθεί ότι ακάλυπτο παραμένει το κομμάτι του Ελαιώνα καθώς και ένας χώρος στο κεντρικό τμήμα του Δήμου, το οποίο όμως μπορεί να εξυπηρετηθεί από την αστική συγκοινωνία.

Δίκτυο Ο.Α.Σ.Α.

Το υπερτοπικό σύστημα διαθέτει πολυάριθμες γραμμές του ΟΑΣΑ, οι οποίες συνδέουν ακτινικά το Δήμο, με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά καλύπτοντας ικανοποιητικά σχεδόν το σύνολο του οικιστικού ιστού. Σημειώνεται ότι η περιοχή εξυπηρετείται συνολικά από 28 γραμμές του Ο.Α.Σ.Α., εκ των οποίων οι 3 είναι τρόλεϊ. Επίσης, εντός των ορίων του Δήμου εντοπίζονται 122 στάσεις (μαζί με τις στάσεις του Μετρό).

Ακολουθούν οι γραμμές Ο.Α.Σ.Α. που εξυπηρετούν το Αιγάλεω:

- 420 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (ΜΕΣΩ ΚΗΦΙΣΟΥ)

- 703 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ – ΑΓ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)

- 750 ΑΤΤΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ – ΝΙΚΑΙΑ

- 801 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΠΑΛΑΣΚΑ

- 803 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΔΑΣΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ

- 806 ΣΧΙΣΤΟ – ΚΑΡΑΒΑΣ – ΣΤ. ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 807 ΑΝΩ ΚΟΡΥΔΑΛΛΟΣ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 811 ΧΑΪΔΑΡΙ – ΣΤ. ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 813 ΑΒΕΡΩΦ – ΠΡΟΥΣΣΗΣ

- 820 ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ – ΣΤ.ΝΙΚΑΙΑ – ΔΡΑΠΕΤΣΩΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 829 ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ – ΣΤ. ΑΙΓΑΛΕΩ – ΤΕΙ ΑΘΗΝΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 830 ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 831 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΑΙΓΑΛΕΩ

- 836 ΠΛ. ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΥ – ΠΑΛΑΣΚΑ

- 837 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΣΤ.ΑΓ.ΒΑΡΒΑΡΑ – ΣΤ.ΑΓ.ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 845 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΕΛΕΥΣΙΝΑ (ΜΕΣΩ ΘΗΒΩΝ)

- 852 ΝΕΑΠΟΛΗ – ΣΤ. ΜΕΤΡΟ ΑΙΓΑΛΕΩ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- 856 ΑΙΓΑΛΕΩ – ΥΜΗΤΤΟΣ – ΔΑΦΝΗ

- 866 ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) ΚΤΕΛ

- 876 ΕΛΕΥΣΙΝΑ – ΣΤ. ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ) ΚΤΕΛ

- 891 ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ – ΑΙΓΑΛΕΩ – ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ – ΣΤΑΘ. ΑΤΤΙΚΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- Α15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΔΑΣΟΣ

- Β15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΠΑΛΑΤΑΚΙ

- Β18 ΟΜΟΝΟΙΑ - ΠΕΡΑΜΑ

- Ε15 ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΤΕΙ ΑΘΗΝΩΝ (Σχολική)

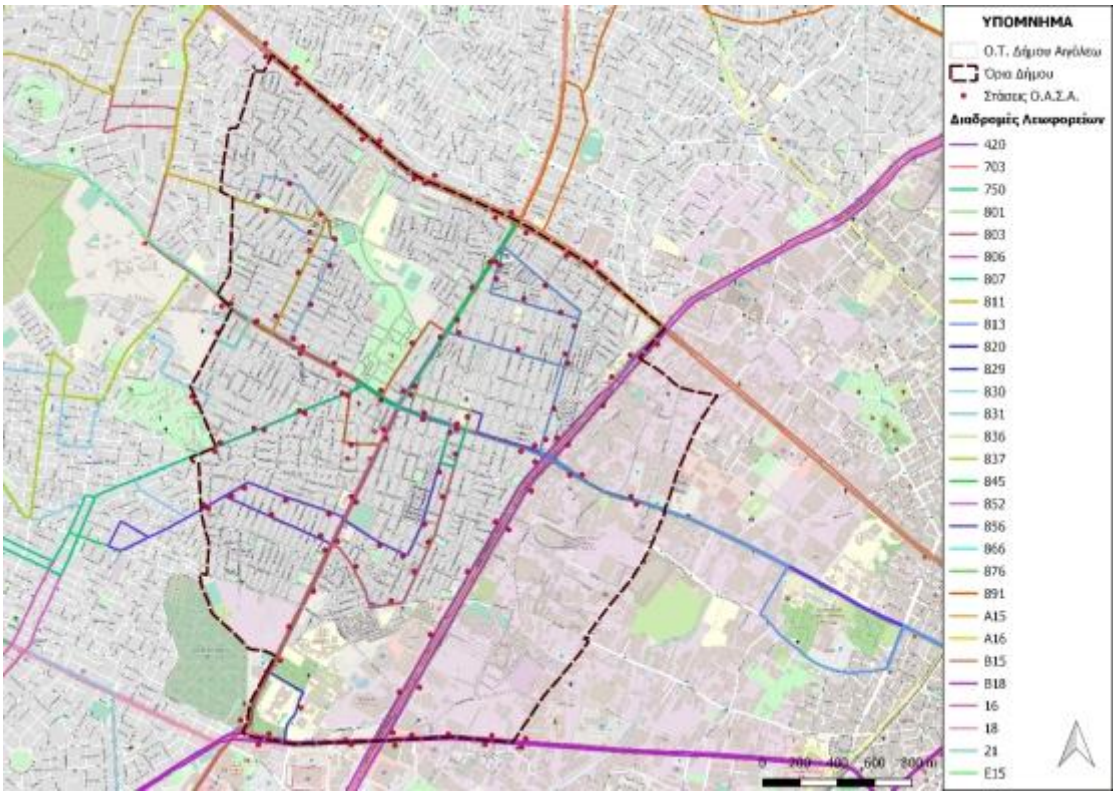
- Τρόλεϊ 16 ΑΓ. ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΕΝΤΗΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

- Τρόλεϊ 18 ΜΟΥΣΕΙΟ – ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΜΕΣΩ ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)

- Τρόλεϊ 21 ΝΙΚΑΙΑ – Π. ΡΑΛΛΗ – ΟΜΟΝΟΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)

Στο σύστημα αυτό εντάσσεται και το διαδημοτικό σύστημα, σύμφωνα με το οποίο λειτουργούν δύο 2 διαδημοτικές γραμμές, η 891 (Αιγάλεω – Περιστέρι – Πλατεία Αττικής) που συνδέει τον Δήμου με το Περιστέρι, και η 892 (Αγία Βαρβάρα – Αιγάλεω – Χαϊδάρι – Περιστέρι – Ίλιον – Άγιοι Ανάργυροι), που συνδέει το δυτικό τομέα του οικιστικού ιστού με 5 από τους Δήμους της Δυτικής Αθήνας.

Στην απεικόνιση που ακολουθεί αποτυπώνονται οι γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. που καλύπτουν την περιοχή μελέτης.

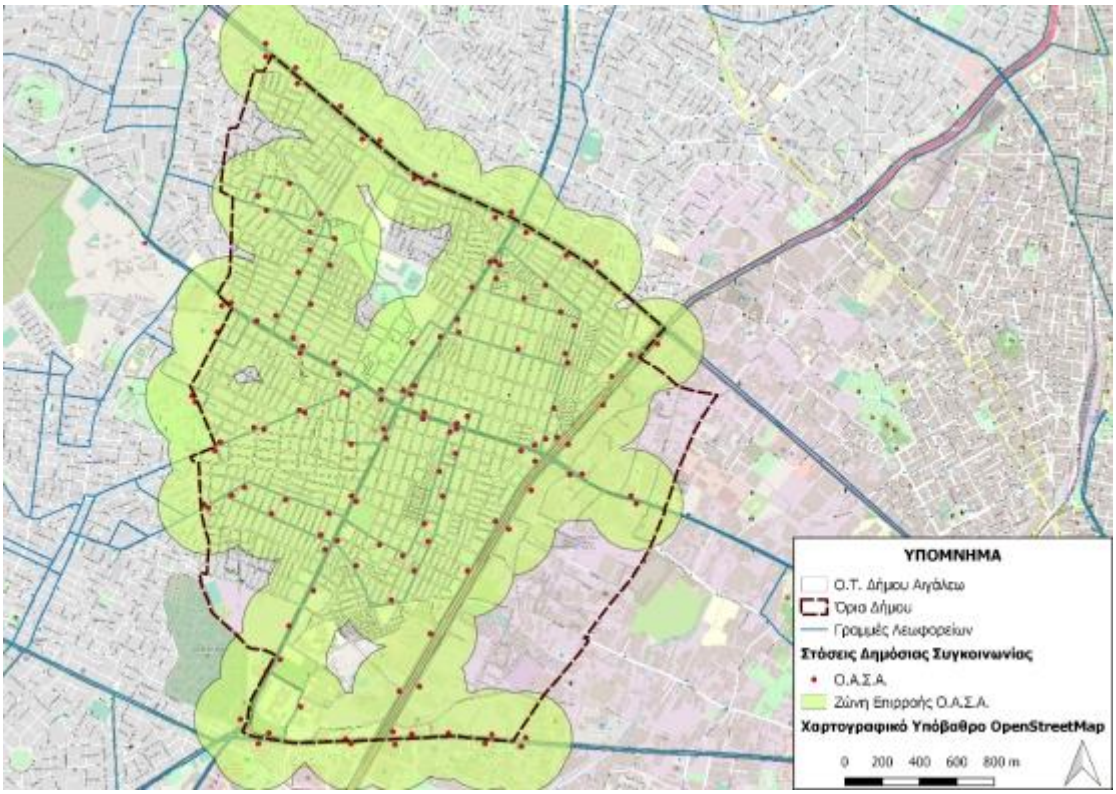


Εικόνα 50: Γραμμές λεωφορείων Ο.Α.Σ.Α. Δ. Αιγάλεω

Αξίζει να αναφερθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της Αναπτυξιακής Μελέτης Δήμου Αιγάλεω (2000), σε συνδυασμό με παλαιότερη έρευνα του ΟΑΣΑ, (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας) σχετικά με τις καθημερινές μετακινήσεις εντός Π.Σ.Π. (Πολεοδομικό Συγκρότημα Πρωτευούσης) με τα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία), υποστηρίζεται ότι καθημερινά μετακινείται προς το Αιγάλεω από τους όμορους Δήμους το 20% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού που εργάζεται εκτός των Δήμων κατοικίας του. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτής της τεκμηρίωσης δεν μπορεί να υπολογιστεί το ποσοστό εργαζομένων που μετακινούνται με δικό τους μέσο, πολύ δε περισσότερο οι διερχόμενοι, καθώς και οι επισκέπτες για κάθε είδους δραστηριότητα από γειτονικές περιοχές (Θριάσιο, Μέγαρα). Με βάση τα παραπάνω, μπορεί να διατυπωθεί η υπόθεση ότι, σε καθημερινή βάση, οι διαμένοντες εκτός Δήμου και εργαζόμενοι εδώ, θα πρέπει να πλησιάζουν το 40% του πληθυσμού του Δήμου Αιγάλεω.

Ορίζοντας τα 250μ. ως ζώνη επιρροής, σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα, προκύπτει ότι το δίκτυο ΟΑΣΑ είναι αρκετά πυκνό καθώς καλύπτει το 85,34% της συνολικής επιφάνειας του Δήμου. Όπως φαίνεται και από την απεικόνιση που ακολουθεί, το μοναδικό τμήμα του Δήμου που φαίνεται να μην

καλύπτεται αρκετά στα ανατολικά, ανήκει στην περιοχή του Ελαιώνα. Το κενό που φαίνεται να δημιουργείται στο βόρειο τμήμα περιλαμβάνει στο μεγαλύτερο μέρος του το Άλσος Μπαρουτάδικο.



Εικόνα 51: Ζώνη Επιρροής Δίκτυο ΟΑΣΑ

Μέσα Σταθερής Τροχιάς – Μετρό

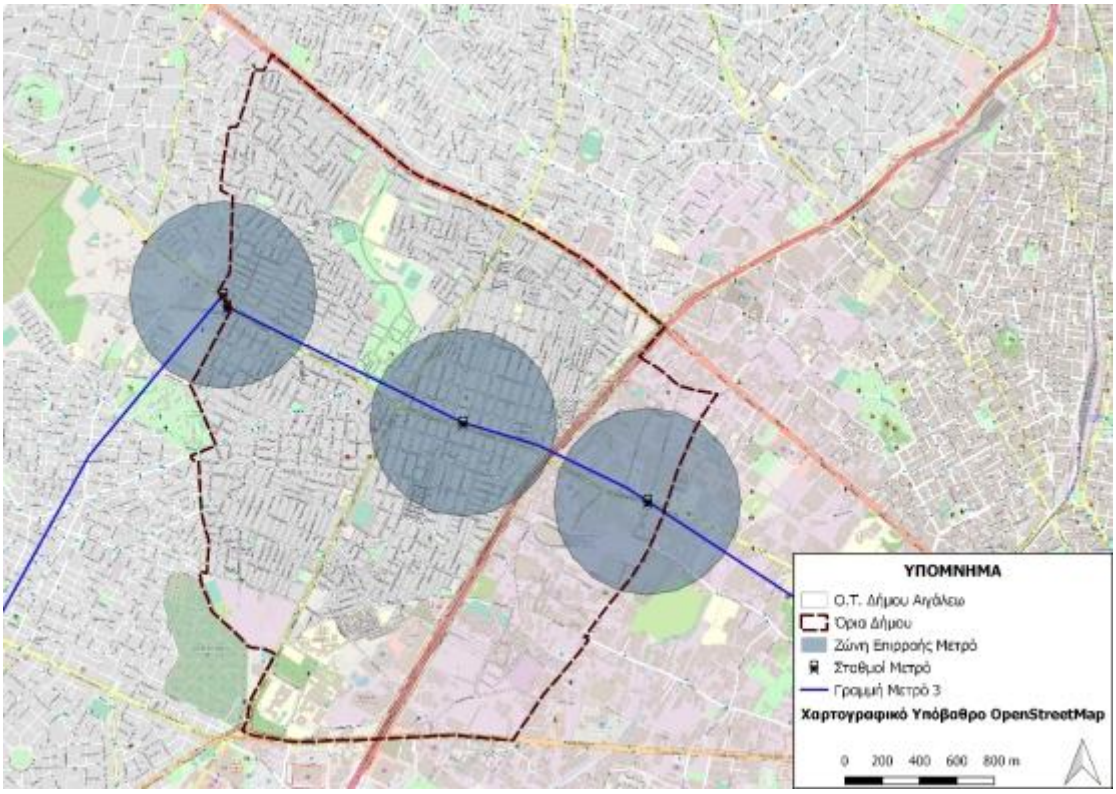
Στο υπερτοπικό σύστημα εντάσσεται η Γραμμή 3 του Μετρό (Αεροδρόμιο – Δ. Πλακεντίας – Νίκαια) με ημερήσια επιβατική κίνηση στο σταθμό του Αιγάλεω περίπου 30.000 επιβάτες. Η επέκταση της Γραμμής 3 από το Μοναστηράκι προς το Αιγάλεω και την Αγία Μαρίνα θεωρείται το σημαντικότερο συγκοινωνιακό έργο στα δυτικά προάστια της Πρωτεύουσας καθώς περιοχές αποκομμένες συγκοινωνιακά, με υψηλή κυκλοφοριακή κίνηση και σημαντική περιβαλλοντική επιβάρυνση συνδέονται απευθείας με το Αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Με την ολοκλήρωση της Γραμμής 3 του Μετρό (επέκταση στην Αγία Μαρίνα), ο Δήμος Αιγάλεω απέκτησε συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση από τις υψηλότερες στο Λεκανοπέδιο (3 σταθμοί Μετρό).

Σημειώνεται ότι η πλήρης λειτουργία της Γραμμής 3 συνοδεύτηκε από αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών προς την κατεύθυνση βελτίωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, όπως έγινε και στις αντίστοιχες περιπτώσεις στους Δήμους Αθηναίων, Δάφνης, Χολαργού κ.ο.κ. με τη Γραμμή 2.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο του Δήμου, οι επιβιβάσεις στον Σταθμό Αιγάλεω ανέρχονται στο 4,4% του συνόλου των επιβιβάσεων του Μετρό της Αθήνας, ήτοι περίπου 30.000 επιβιβάσεις ημερησίως.

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

μέσα. Υπολογίστηκε ότι ο Δήμος εξυπηρετείται σε ποσοστό 24.63% από το μετρό, ποσοστό που θεωρείται ικανοποιητικό δεδομένης της ευρύτερης κατάστασης εξυπηρέτησης των υπόλοιπων Δήμων της χώρας.



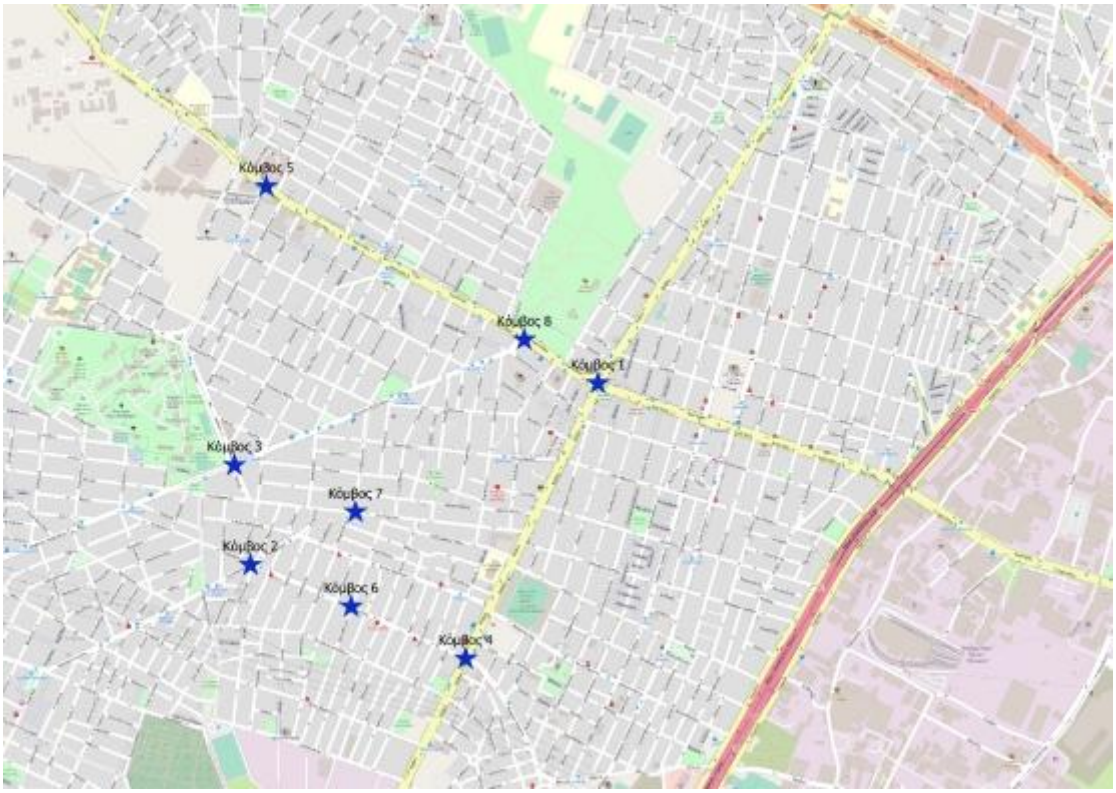
Εικόνα 52: Ζώνη Επιρροής Μετρό

Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου

Στο πλαίσιο της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης, την Τρίτη 5 και Τετάρτη 6 Οκτωβρίου 2021 κατά το χρονικά διαστήματα: 8:00-10:00 πραγματοποιήθηκαν καταγραφές κυκλοφοριακού ροών σε 8 επιλεγμένους κόμβους που βρίσκονται εντός της περιοχής Αιγάλεω. Σε αυτά τα χρονικά διαστήματα, τα οχήματα καταγράφηκαν ανά στρέφουσα κίνηση από 6 συνολικά φυσικούς παρατηρητές.

Η Εικόνα 53 παρουσιάζει τις θέσεις των 8 αυτών κόμβων, οι οποίοι είναι:

- Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών
- Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού
- Κόμβος 3: Νέστου και Μεγάλου Αλεξάνδρου
- Κόμβος 4: Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας και Θηβών
- Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας
- Κόμβος 6: Δημοκρατίας και Δημοσθένους
- Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου
- Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου



Εικόνα 53: Θέσεις επιλεγμένων κόμβων

Τα οχήματα που παρατηρήθηκαν κατατάχθηκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες ανάλογα με τον τύπο τους. Αυτές είναι: ΙΧ, φορτηγά, λεωφορεία, μηχανοκίνητα δίκυκλα και ποδήλατα. Συγκεντρώνοντας όλες τις καταγραφές από όλους τους κόμβους υπολογίστηκαν ποσοστά ανά κατηγορία οχήματος επί του συνολικού φόρτου. Το Διάγραμμα 3 παρουσιάζει διαγραμματικά τη σύνθεση της κυκλοφορίας στους δρόμους του

Αιγάλεω. Όπως ήταν αναμενόμενο, το ποσοστό των ΙΧ αγγίζει το 76.61%, ενώ το ποσοστό των μηχανοκίνητων δίκυκλων είναι αρκετά μεγάλο και ίσο με 16.90%. Τα βαρέα οχήματα, δηλαδή τα φορτηγά και τα λεωφορεία, καταγράφουν ένα μικρό ποσοστό 6.16%. Τέλος στους κόμβους του Αιγάλεω, το ποσοστό των ποδηλάτων είναι για τα ελληνικά δεδομένα σχετικά υψηλό, δηλαδή ίσο με 0.32%.



Διάγραμμα 3: Σύνθεση κυκλοφορίας όπως προέκυψε από τις καταγραφές κυκλοφοριακών ροών

Επίσης από τις καταγραφές ήταν δυνατό να υπολογιστούν οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση και ανά κόμβο συνολικά. Οι φόρτοι αυτοί εκφράζονται σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων ανά ώρα (ΜΕΑ/h). Για την αναγωγή των τιμών φόρτου σε ΜΕΑ χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι συντελεστές αναγωγής: ΙΧ (αυτοκίνητα): 1 Μονάδα Επιβατικού Αυτοκινήτου, Φορτηγά: 3 ΜΕΑ, Λεωφορεία: 2 ΜΕΑ, Μηχανοκίνητα δίκυκλα: 0.5 ΜΕΑ, Ποδήλατα: 0.5 ΜΕΑ.



Εικόνα 54: Παρουσίαση μέγιστων ωριαίων φόρτων ανά κόμβο

Όπως είναι φανερό στην Εικόνα 54 που παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κόμβο, οι υψηλότεροι φόρτοι καταγράφηκαν στους κόμβους που περιλαμβάνουν τις οδούς Ιερά Οδό και Θηβών, ενώ αντίθετα στους υπόλοιπους κόμβους που περιλαμβάνουν μικρούς μονόδρομους, παρατηρήθηκαν λίγο χαμηλότεροι φόρτοι.

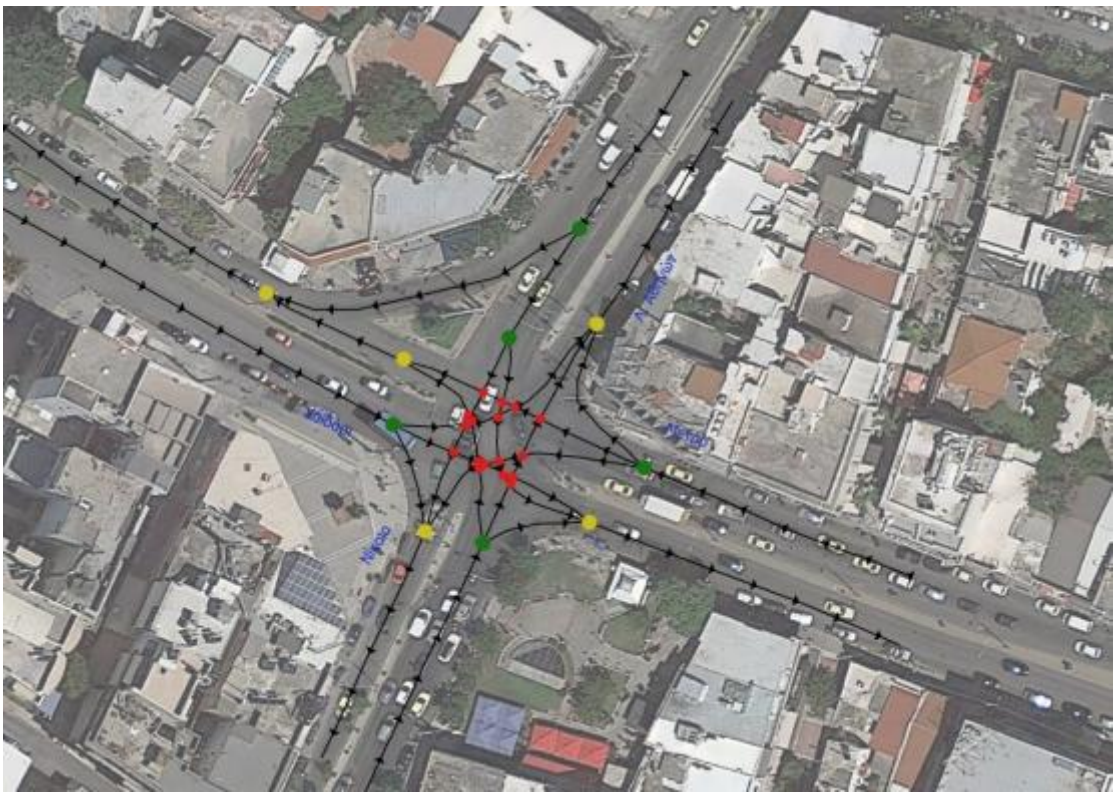
Κόμβος 1: Ιερά Οδός και Θηβών

Ο Κόμβος 1 βρίσκεται στο σημείο τομής της Ιεράς Οδού και της Θηβών. Αποτελεί τον πιο κεντρικό και σημαντικό κόμβο στο Αιγάλεω. Ο Κόμβος 1 διαθέτει 8 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1Από Λ. Αθηνών προς Νίκαια
- Κίνηση 2: Από Λ. Αθηνών προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 3: Από Λ. Αθηνών προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 4: Από Νίκαια προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 5: Από Νίκαια προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 6: Από Νίκαια προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 7: Από Χαϊδάρι προς Μετρό Αιγάλεω
- Κίνηση 8: Από Χαϊδάρι προς Λ. Αθήνων
- Κίνηση 9: Από Χαϊδάρι προς Νίκαια
- Κίνηση 10: Από Μετρό Αιγάλεω προς Χαϊδάρι

- Κίνηση 11: Από Μετρό Αιγάλεω προς Λ. Αθηνών
- Κίνηση 12: Από Μετρό Αιγάλεω προς Νίκαια

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 55, στον Κόμβο 1 υπάρχουν 5 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 5 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 17 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Και οι δύο οδοί του κόμβου είναι αμφίδρομες.



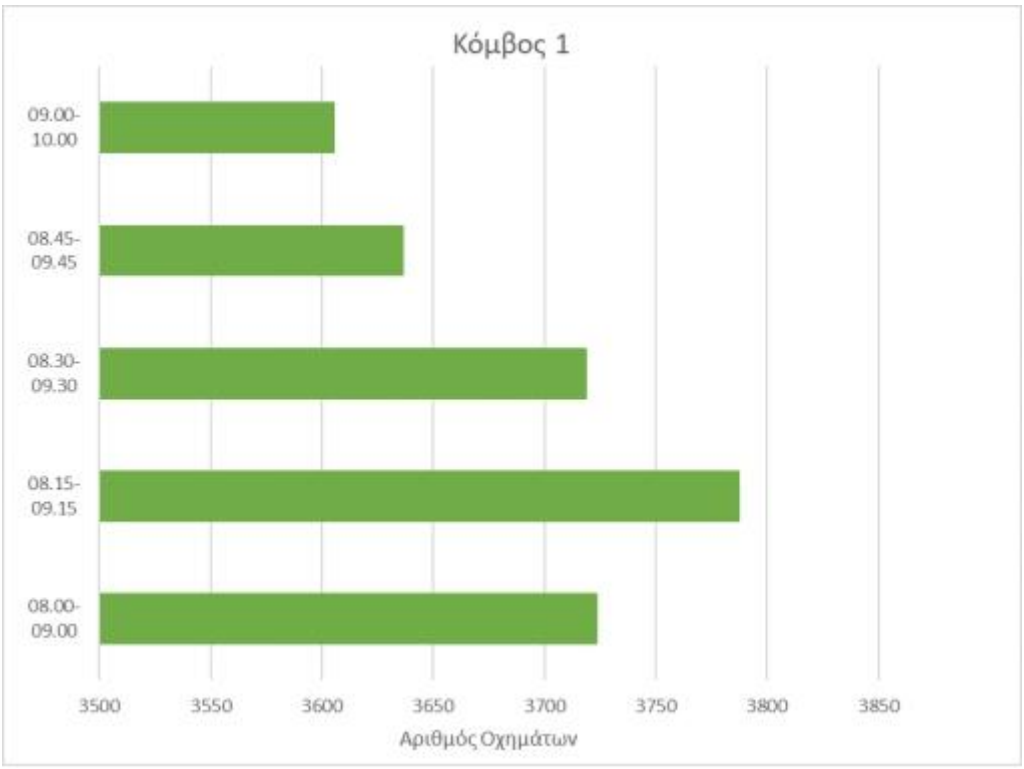
Εικόνα 55: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 1

Στο Διάγραμμα 4, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (78.91%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 15.81%. Το ποσοστό των φορτηγών παρατηρήθηκε ίσο με 3.17%, ενώ τα λεωφορεία (1.79%) και ποδήλατα (0.33%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



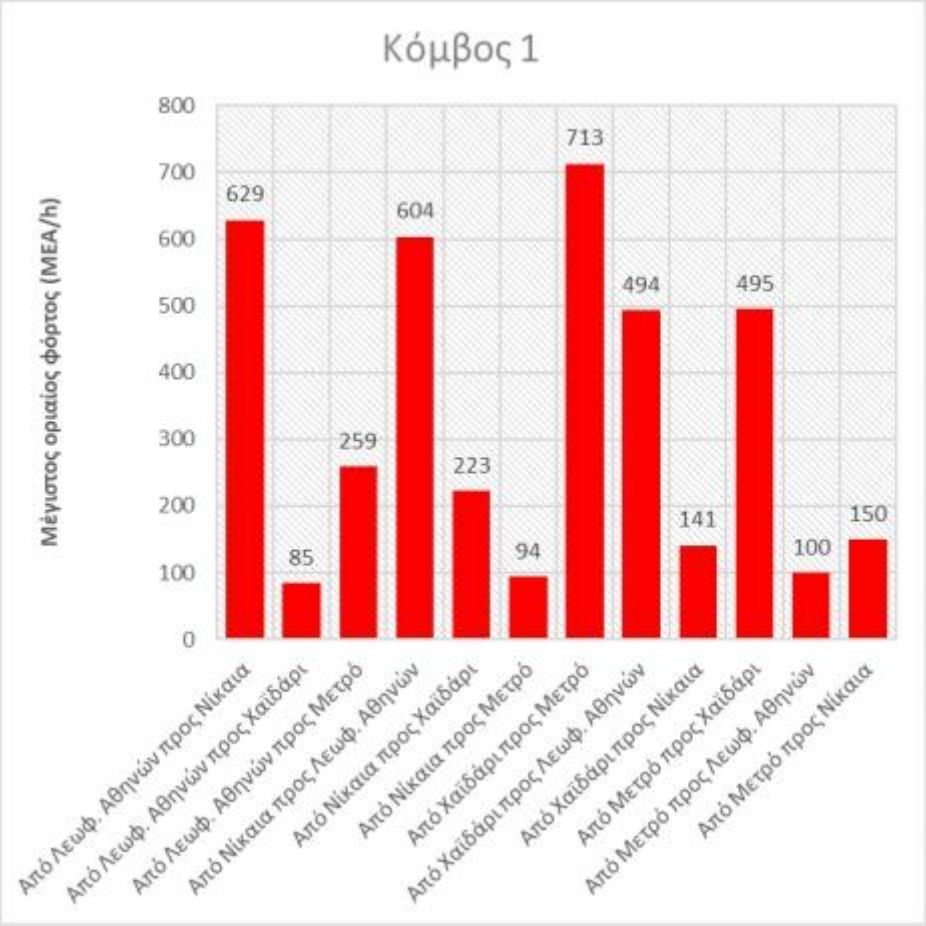
Διάγραμμα 4: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 1

Στον Κόμβο 1, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:15-9:15 με συνολικά 3787 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 5, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 5: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 1

Το Διάγραμμα 6 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Υψηλός ωριαίος φόρτος ίσος με 713 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 7: κατά μήκος της Ιεράς Οδού με κατεύθυνση προς το Σταθμό του Μετρό Αιγάλεω. Στο αντίθετο ρεύμα με κατεύθυνση προς Χαϊδάρι (κίνηση 10) ο μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 495 ΜΕΑ την ώρα. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση από την Λ. Αθηνών προς την Νίκαια (κατά μήκους της Θηβών) βρέθηκε 629 ΜΕΑ την ώρα ενώ για την αντίθετη κατεύθυνση 604 ΜΕΑ την ώρα. Σε παρόμοια επίπεδα κυμάνθηκε και ο κυκλοφοριακός φόρτος της στρέφουσας κίνησης από Ιερά Οδό (από Χαϊδάρι) προς την Θηβών (προς Λ. Αθηνών) με 494 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 6: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 1

Η Εικόνα 55 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:15-9:15 το πρωί.



Εικόνα 55: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 1

Κόμβος 2: Δημοκρατίας και Κορυδαλλού

Ο Κόμβος 2 στο σημείο τομής των οδών Δημοκρατίας και Κορυδαλλού, ενώ επίσης υπολογίστηκε και η οδός Καλαμών. Ο Κόμβος 2 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 2: Από Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) προς Κορυδαλλού (Κώστα Βαρνάλη)
- Κίνηση 3: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Καλαμών
- Κίνηση 4: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 5: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Κορυδαλλού (Κώστα Βαρνάλη)
- Κίνηση 6: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Κορυδαλλού (Πάρκο Απ. Παύλου) μόνο για λεωφορεία

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 2 υπάρχουν 2 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 2 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλοι οι οδοί του κόμβου είναι μονόδρομοι εκτός από την οδό Κορυδαλλού για τα λεωφορεία στο ρεύμα προς το πάρκο.



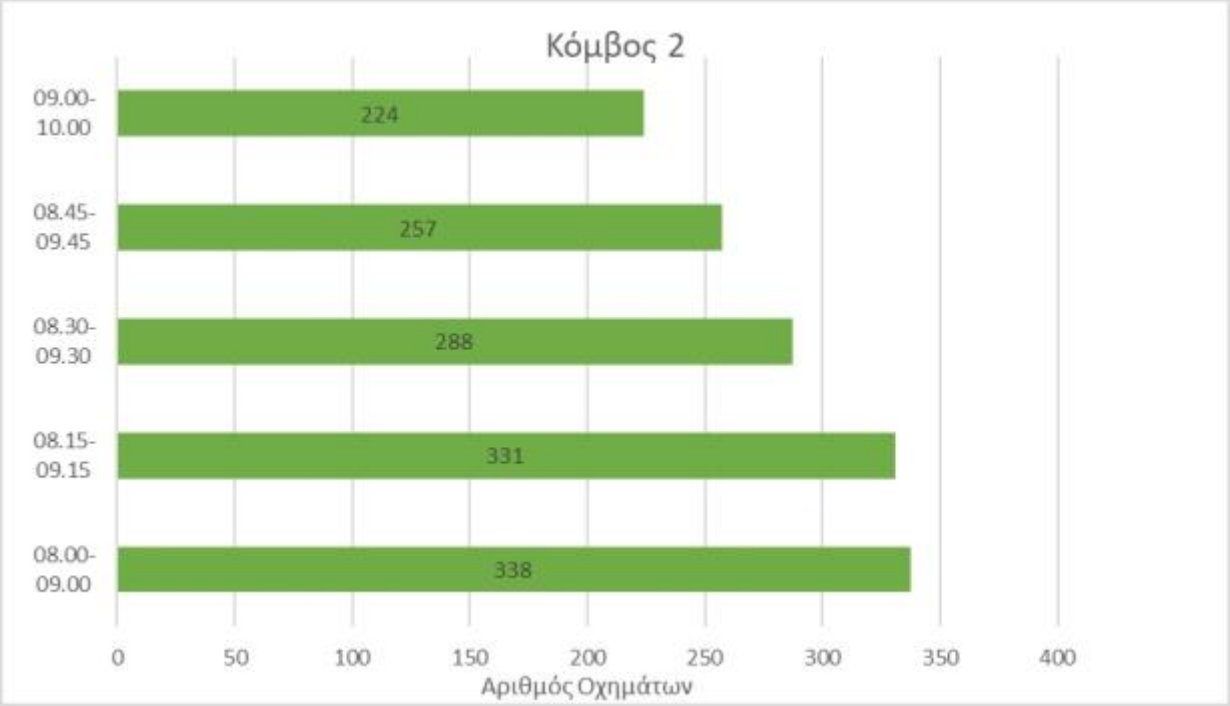
Εικόνα 56: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 2

Στο Διάγραμμα 7, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (79.42%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 14.99%. Τα ποσοστά των φορτηγών και των λεωφορείων ήταν χαμηλά και παρόμοια, 3,1% και 2,5% αντίστοιχα. Τα ποδήλατα (0.1%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



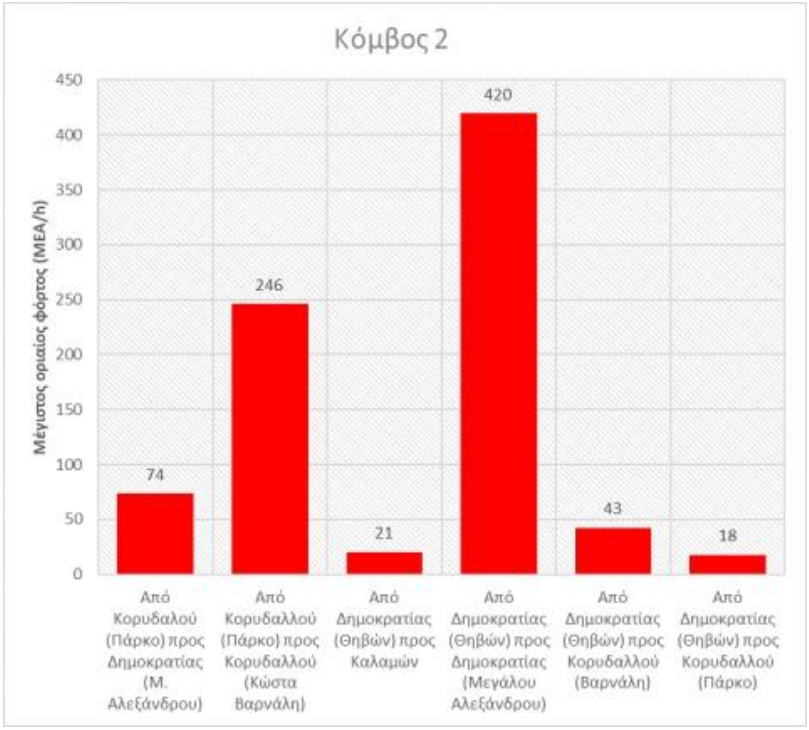
Διάγραμμα 7: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 2

Στον Κόμβο 2, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:00-9:00 με συνολικά 338 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 8, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



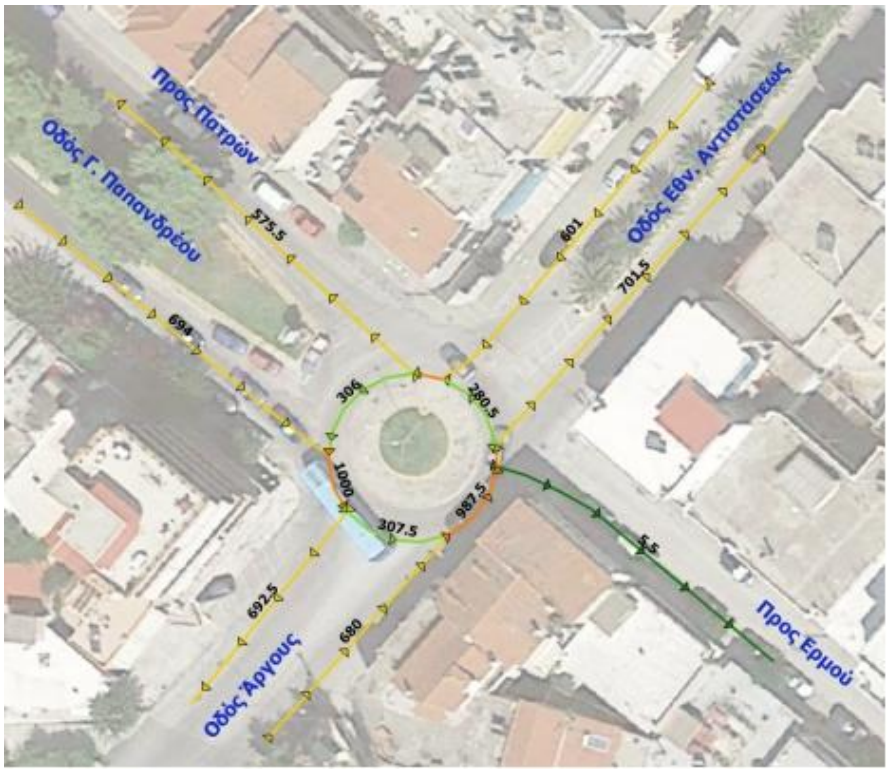
Διάγραμμα 8: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 2

Το Διάγραμμα 9 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Σχετικά υψηλός ωριαίος φόρτος ίσος με 420 ΜΕΑ/h καταγράφηκε στην κίνηση 4: Κατά μήκος της οδού Δημοκρατίας με κατεύθυνση την οδό Μ. Αλεξάνδρου. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση κατά μήκους της οδού Κορυδαλλού βρέθηκε 246 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 9: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 2

Η Εικόνα 57 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:00-9:00 το πρωί.



Εικόνα 57: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 2

Κόμβος 3: Μεγάλου Αλεξάνδρου και Νέστου

Ο Κόμβος 3 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Μ. Αλεξάνδρου και Νέστου. Ο Κόμβος 3 διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 12 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 2: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου)
- Κίνηση 3: Από Νέστου (Ιερολοχιτών) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 4: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 5: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου)
- Κίνηση 6: Από Νέστου (Νοσοκομείο) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 7: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 8: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 9: Από Μ. Αλεξάνδρου (Βενιζέλου) προς Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) προς Νέστου (Ιερολοχιτών)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) προς Νέστου (Νοσοκομείο)
- Κίνηση 10: Από Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό) Μ. Αλεξάνδρου (Ιερά Οδό)

Όπως φαίνεται στην Εικόνα 58, στον Κόμβο 3 υπάρχουν 4 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 4 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 16 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Και οι δύο οδοί είναι αμφίδρομες.



Εικόνα 58: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 3

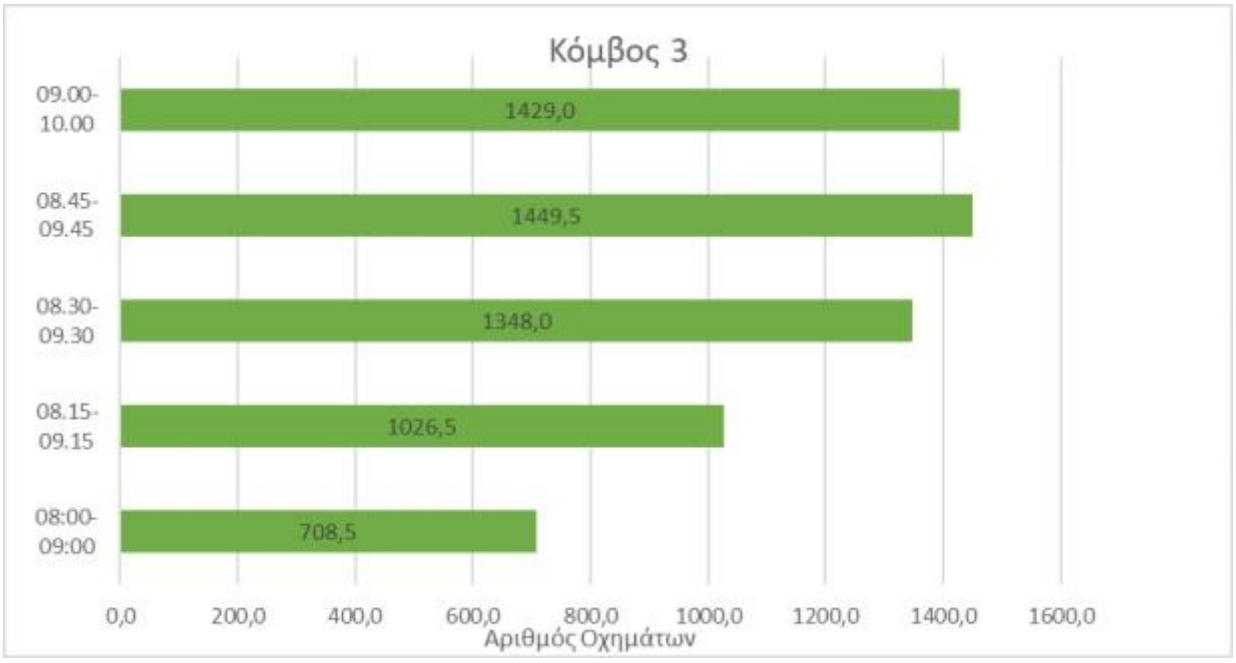
Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (78.74%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα

δίκυκλα με υψηλό ποσοστό ίσο με 14.90%. Το ποσοστό των βαρεών οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.01%, ενώ τα ποδήλατα (0.34%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



Διάγραμμα 10: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 3

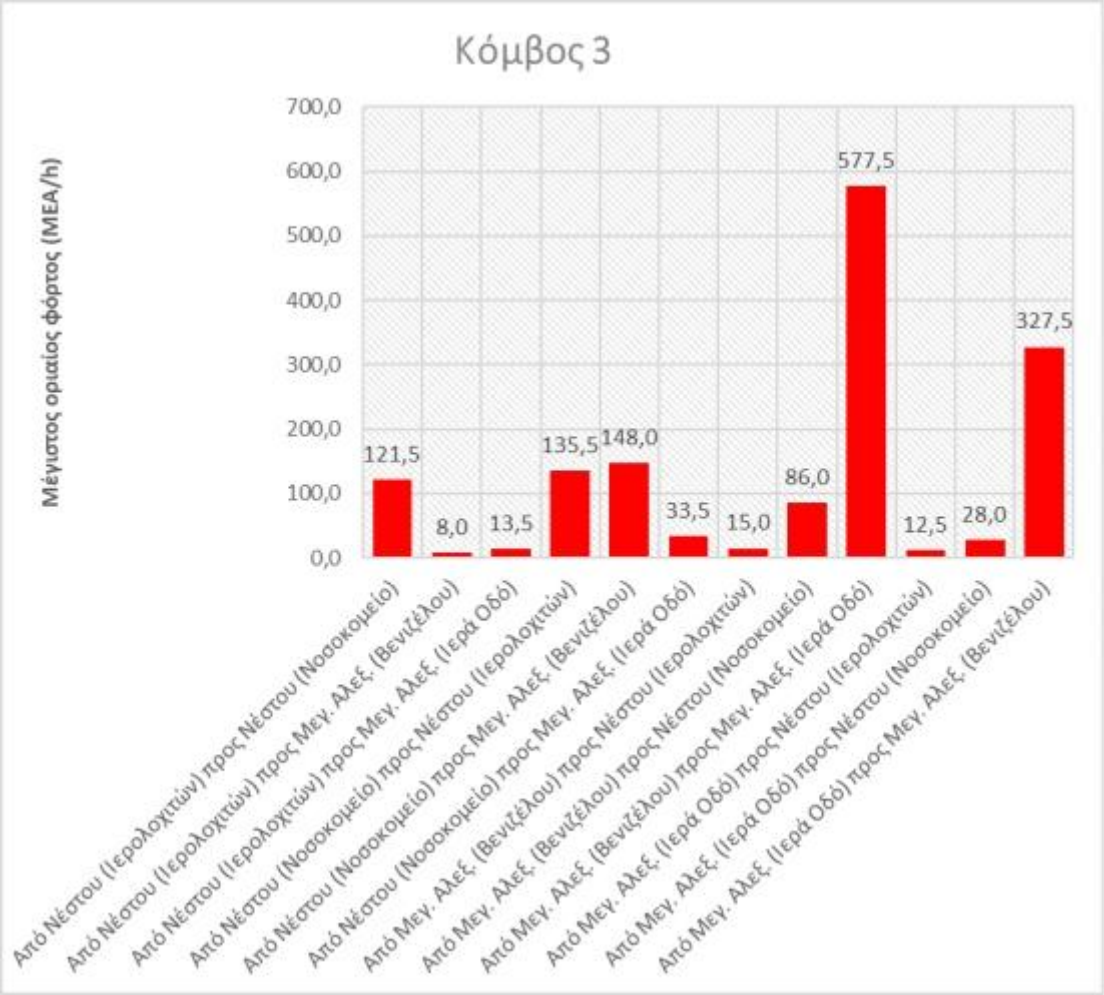
Στον Κόμβο 3, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:45-9:45 με συνολικά 1449,5 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 11, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 11: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 3

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 577.5 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 9: Κατά μήκος της Μ. Αλεξάνδρου με κατεύθυνση προς Ιερά Οδό. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 12) η μέγιστη

τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 327.5 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 12: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 3

Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 8:45-9:45 το πρωί.



Εικόνα 59: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 3

Κόμβος 4: Δημοκρατίας, Βορείου Ηπείρου και Θηβών

Ο Κόμβος 4 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Βορείου Ηπείρου (που στην συνέχεια λέγεται Δημοκρατίας) και Θηβών. Ο Κόμβος 4 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 7 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Θηβών (Π. Ράλλη) προς Θηβών (Ιερά Οδός)
- Κίνηση 2: Από Θηβών (Π. Ράλλη) προς Δημοκρατίας
- Κίνηση 3: Από Θηβών (Ιερά Οδός) προς Θηβών (Π. Ράλλη)
- Κίνηση 4: Από Θηβών (Ιερά Οδός) προς Δημοκρατίας
- Κίνηση 5: Από Βορείου Ηπείρου προς Θηβών (Π. Ράλλη)
- Κίνηση 6: Από Βορείου Ηπείρου προς Θηβών (Ιερά Οδός)
- Κίνηση 7: Από Βορείου Ηπείρου προς Δημοκρατίας

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 4 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 5 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Η οδός Θηβών είναι αμφίδρομοι ενώ η Βορείου Ηπείρου/Δημοκρατίας μονόδρομος.



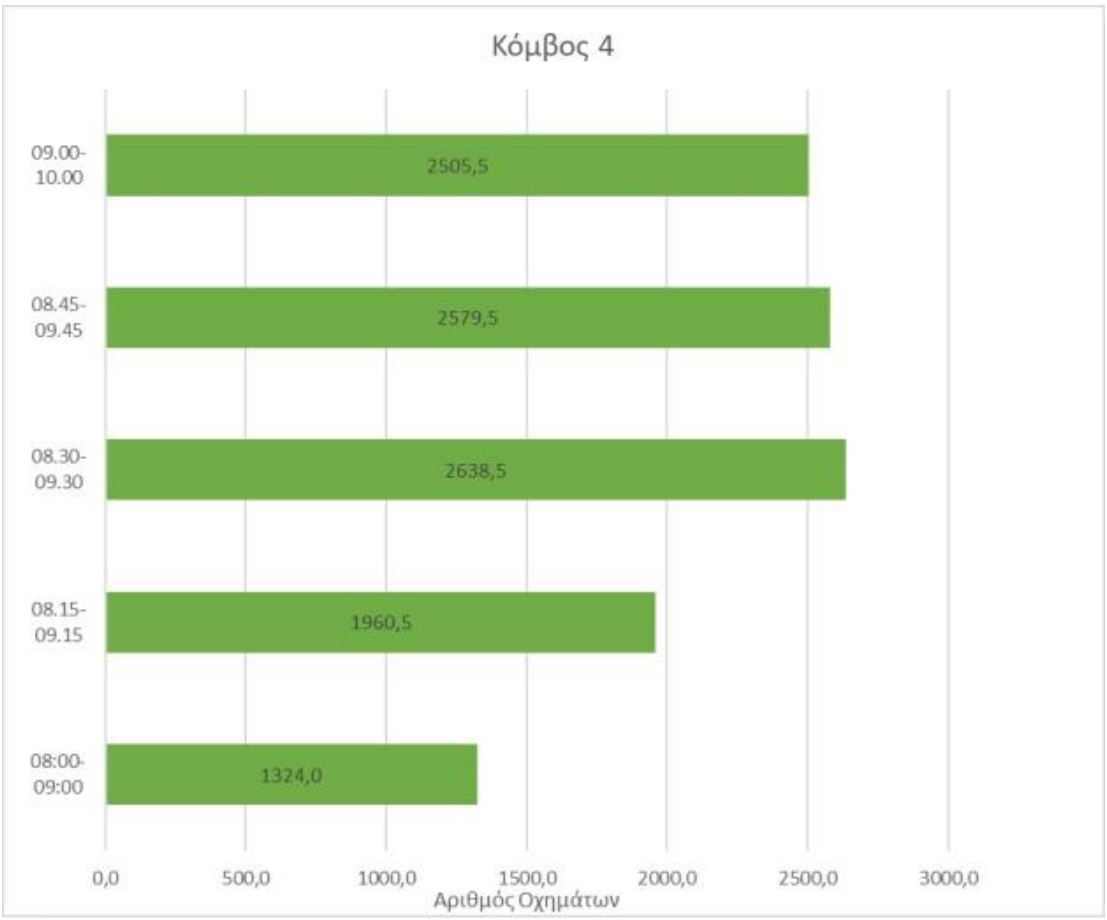
Εικόνα 60: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 4

Στο Διάγραμμα 14 παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (72.97%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με πολύ υψηλό ποσοστό ίσο με 20.07%. Το ποσοστό των βαρεών οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.78%, ενώ τα ποδήλατα (0.18%) αποτέλεσαν και πάλι πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



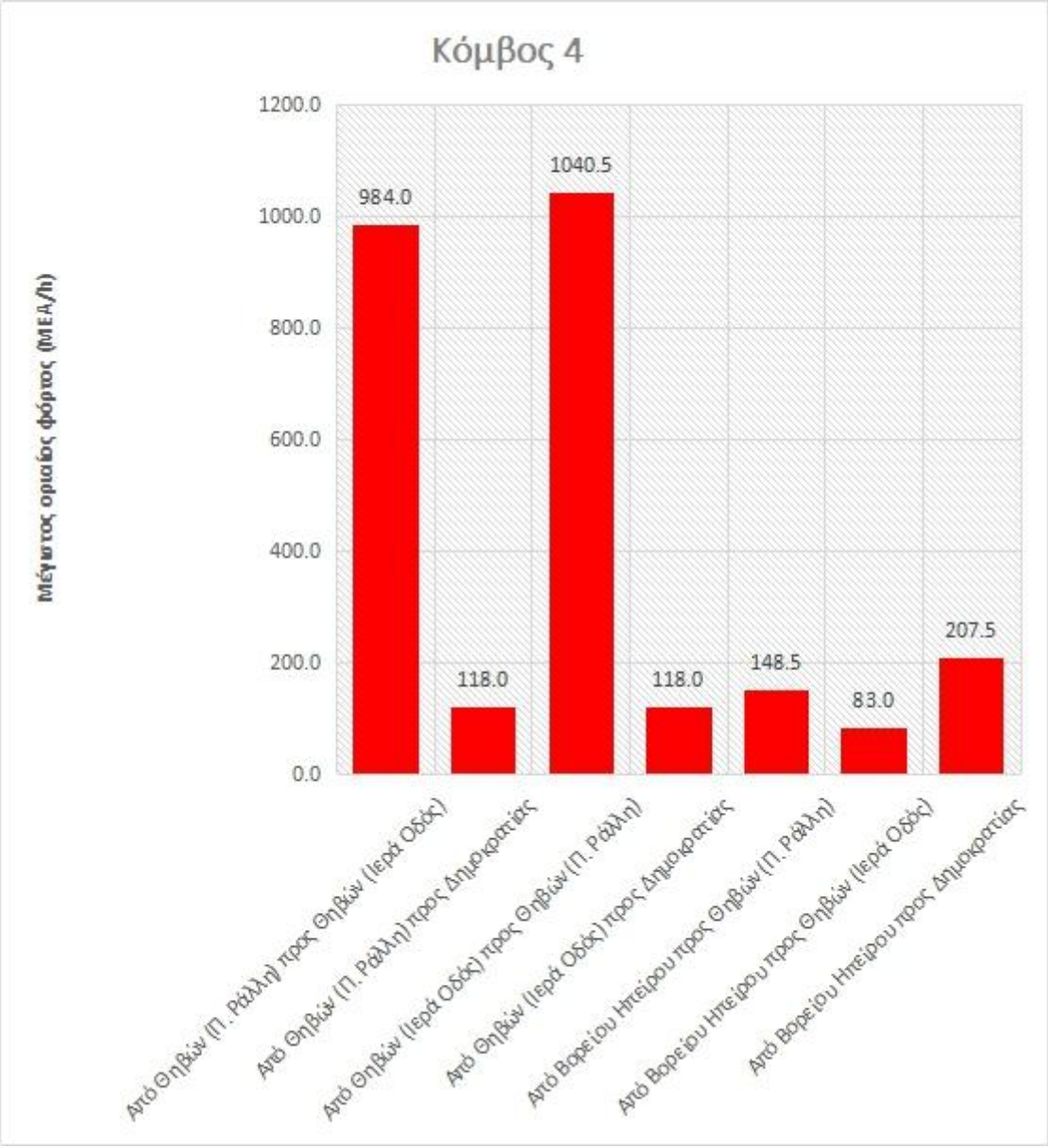
Διάγραμμα 13: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 4

Στον Κόμβο 4, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:30-9:30 με συνολικά 2638,5 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 14, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



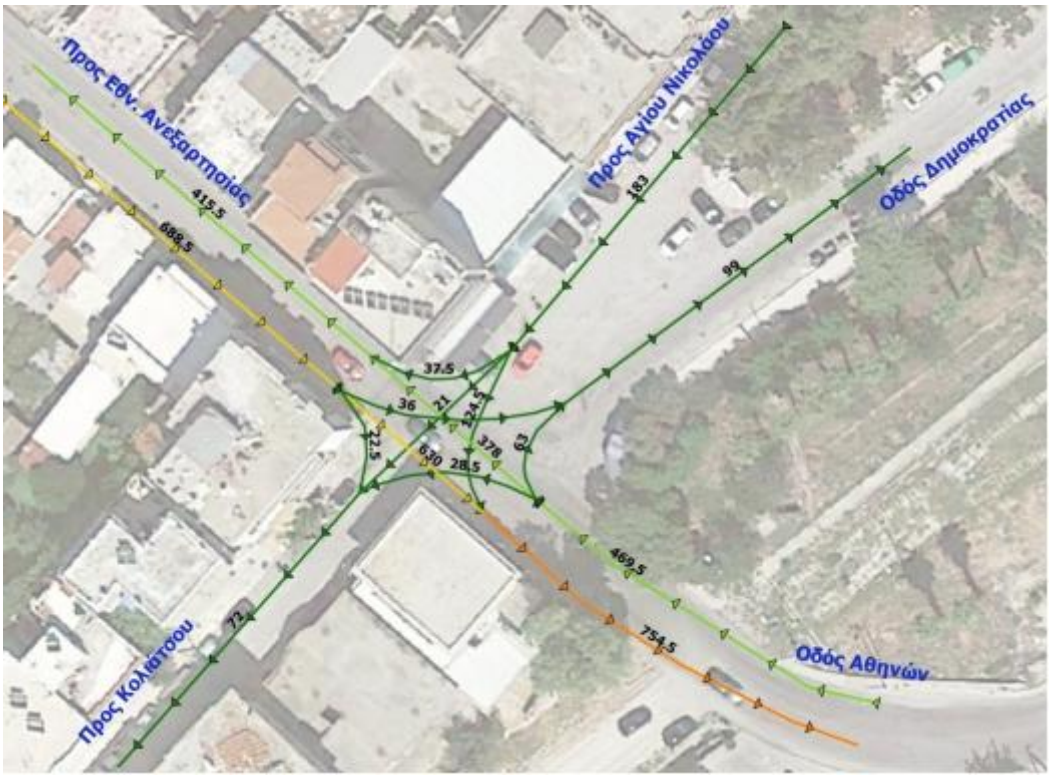
Διάγραμμα 14: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 4

Το Διάγραμμα 15 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 1040,5 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της Οδού Θηβών από Ιερά Οδό προς Π. Ράλλη. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 1) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 984 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 15: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 4

Το διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:30-9:30 το πρωί.



Εικόνα 61: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 4

Κόμβος 5: Ιερά Οδός και Αγίας Μαρίνας

Ο Κόμβος 5 βρίσκεται στο σημείο τομής των οδών Αγίας Μαρίνας και Ιεράς Οδού. Ο Κόμβος 5 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

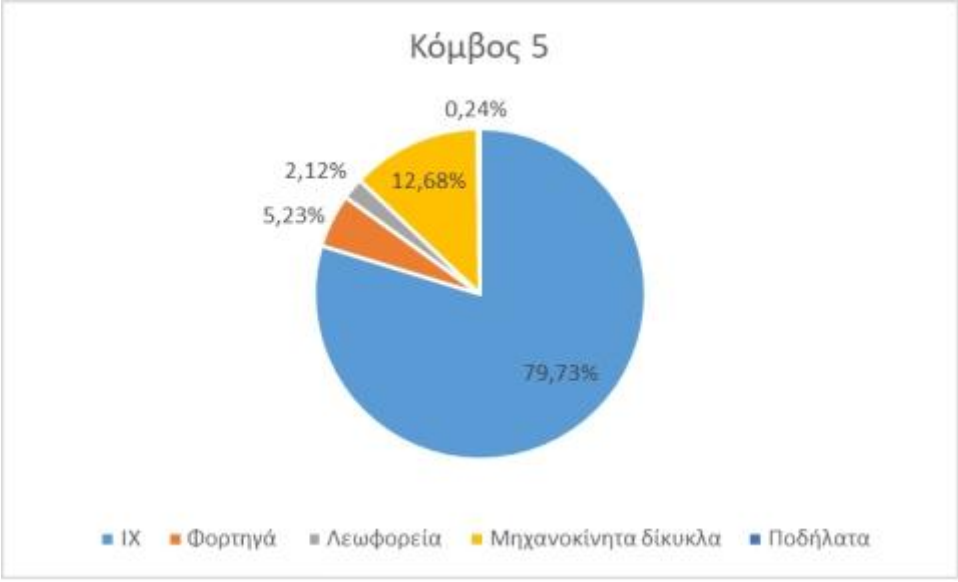
- Κίνηση 1: Από Χαϊδάρι προς Αιγάλεω
- Κίνηση 2: Από Χαϊδάρι προς Αγίας Μαρίνας
- Κίνηση 3: Από Αιγάλεω προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 4: Από Αιγάλεω προς Αγίας Μαρίνας
- Κίνηση 5: Από Αγίας Μαρίνας προς Χαϊδάρι
- Κίνηση 6: Από Αγίας Μαρίνας προς Αιγάλεω

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 5 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι αμφίδρομες.



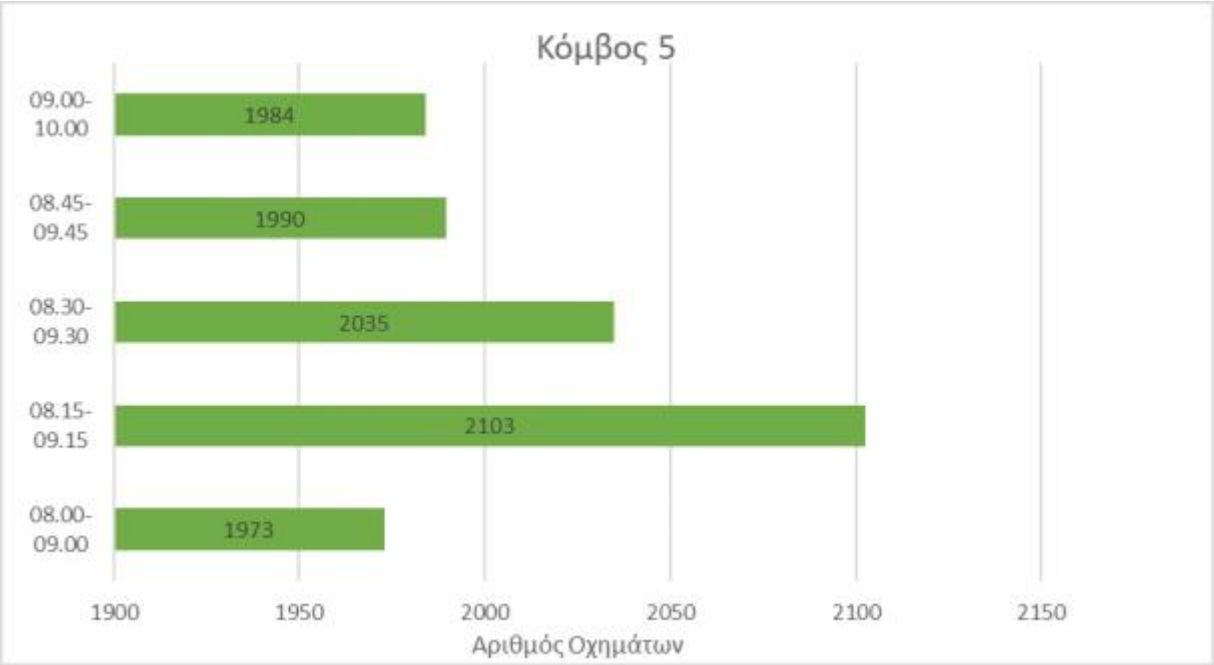
Εικόνα 62: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 5

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (79.73%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.68%. Το ποσοστό των βαρεών οχημάτων (φορτηγά συν λεωφορεία) βρέθηκε χαμηλό, της τάξης του 6.35%, ενώ τα ποδήλατα (0.24%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



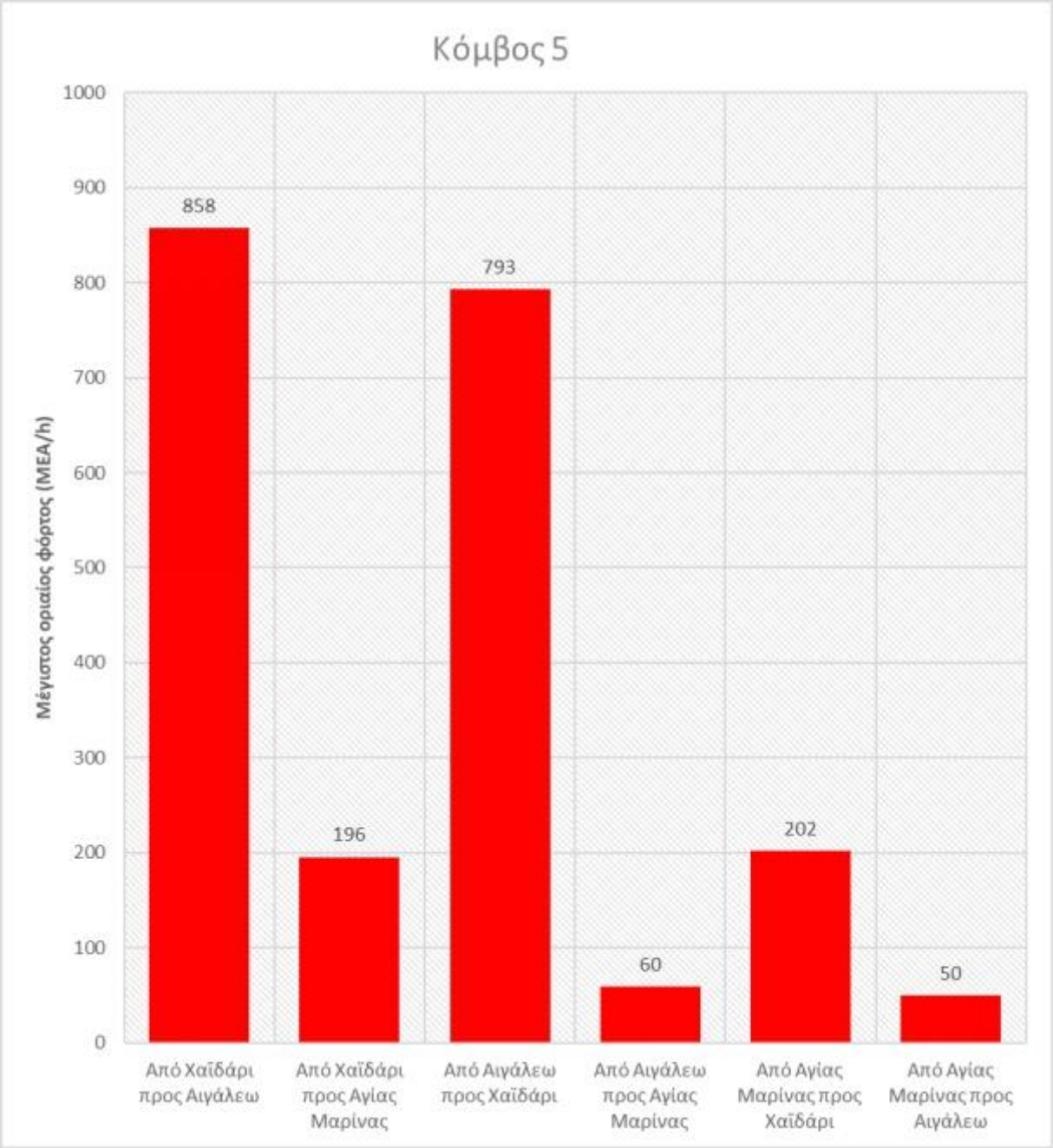
Διάγραμμα 16: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 5

Στον Κόμβο 5 ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 8:15-9:15 με συνολικά 2103 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 17, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 17: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 5

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 858 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 1: Κατά μήκος της Ιεράς Οδού από Χαϊδάρι προς Αιγάλεω. Στο αντίθετο ρεύμα (Κίνηση 3) η μέγιστη τιμή του κυκλοφοριακού φόρτου βρέθηκε να είναι 793 ΜΕΑ την ώρα. Ψηλοί φόρτοι, πάνω από 100 ΜΕΑ ην ώρα μετρήθηκαν και για τις κινήσεις 2 και 5. Αυτές οι κινήσεις αφορούν τις κινήσεις μεταξύ Αγίας Μαρίνας και Θηβών (Χαϊδάρι). Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι.



Διάγραμμα 18: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 5

Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε MEA/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:15-9:15 το πρωί.



Εικόνα 63: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 5

Κόμβος 6: Ιωαννίνων και Ε.Ο. Τρικάλων-Παναγίας

Ο Κόμβος 6 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Δημοκρατίας και Δημοσθένους. Ο Κόμβος 6 διαθέτει 4 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 4 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Δημοσθένους (Ιερολοχιτών) προς Δημοσθένους (Εθ. Αντιστάσεως)
- Κίνηση 2: Από Δημοσθένους (Ιερολοχιτών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 3: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 4: Από Δημοκρατίας (Θηβών) προς Δημοκρατίας (Μ. Αλεξάνδρου)

Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, στον Κόμβο 6 υπάρχουν 2 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 2 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 1 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι μονόδρομοι.



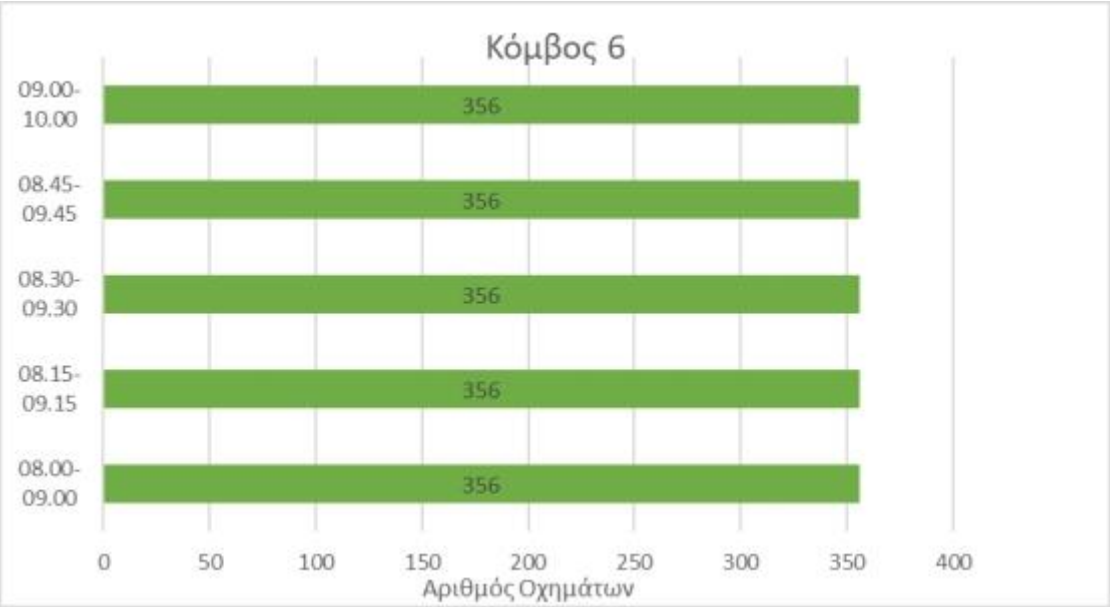
Εικόνα 64: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 6

Στο παρακάτω διάγραμμα, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (77.88%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλαμε ποσοστό ίσο με 12.73%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 5.76%. Παρομοίως και για τα λεωφορεία με ποσοστό 3.03%, ενώ τα ποδήλατα (0.61%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



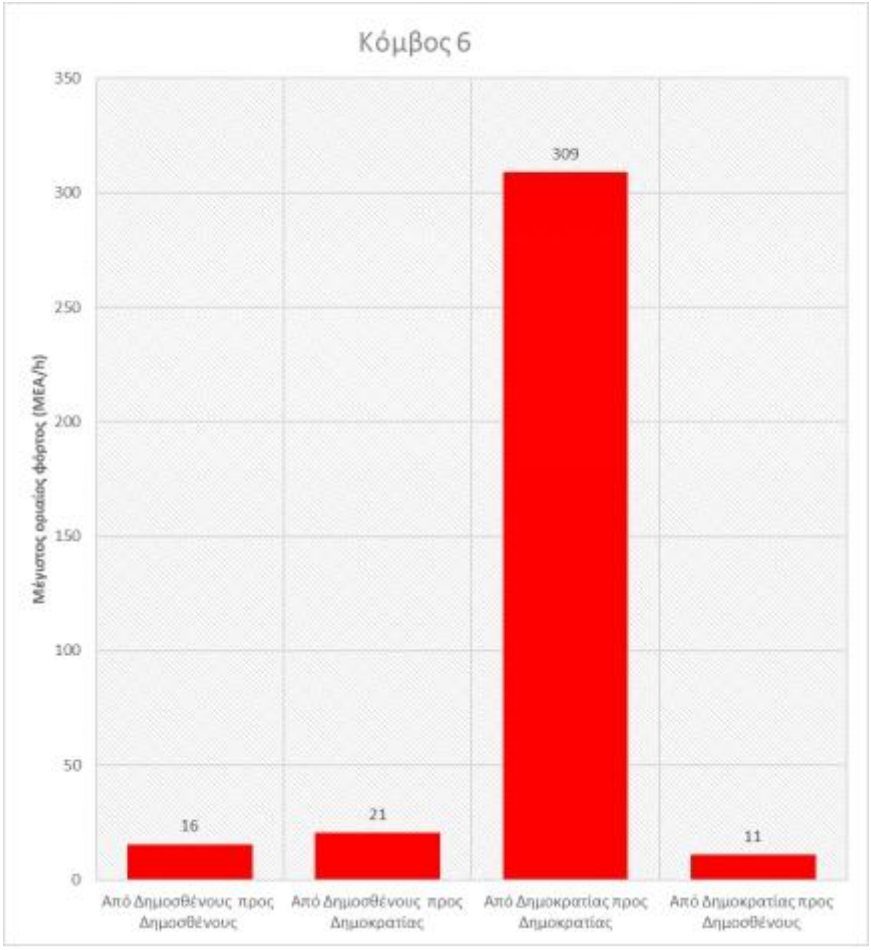
Διάγραμμα 19: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 6

Στον Κόμβο 6 ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ήταν ίσος και για τα 5 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα και ίσος με 356 ΜΕΑ την ώρα. Στο Διάγραμμα 20, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 20: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 6

Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 309 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της οδού Δημοκρατίας. Οι φόρτοι που υπολογίστηκαν για τις υπόλοιπες κινήσεις ήταν συγκριτικά αρκετά χαμηλότεροι, καθώς σε καμία περίπτωση δεν ξεπεράστηκαν τα 21 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 21: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6

Η παρακάτω εικόνα απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:45-9:45 το πρωί.



Εικόνα 65: Ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση στον κόμβο 6

Κόμβος 7: Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου

Ο Κόμβος 7 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Ιερολοχιτών και Δουβουνιώτου. Ο Κόμβος 7 διαθέτει 3 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 2 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Ιερολοχιτών (Θηβών) προς Ιερολοχιτών (Μ. Αλεξάνδρου)
- Κίνηση 2: Από Δουβουνιώτου προς Ιερολοχιτών (Μ. Αλεξάνδρου)

Όπως φαίνεται παρακάτω, στον Κόμβο 7 δεν υπάρχουν σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), υπάρχει 1 σημείο σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και δεν υπάρχουν σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι μονόδρομοι.



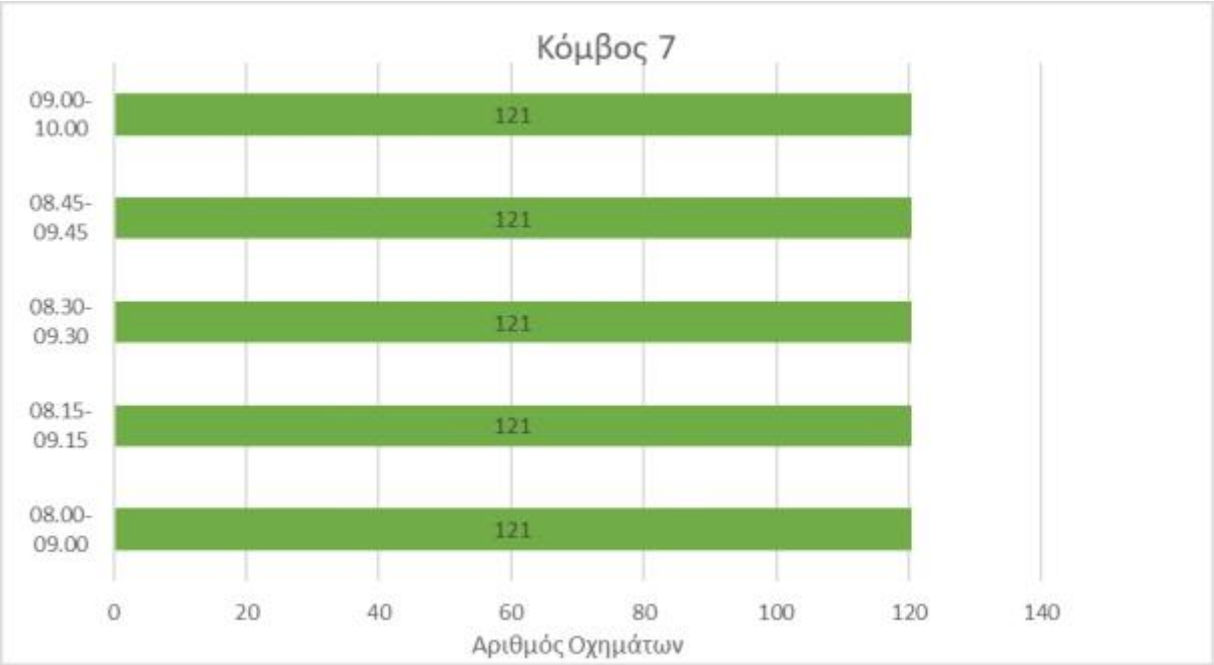
Εικόνα 66: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 7

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου (84.17%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με ποσοστό ίσο με 12.50%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 3.33%. Λεωφορεία και ποδήλατα δεν παρατηρήθηκαν στον κόμβο και τους αντιστοιχεί μηδενικό ποσοστό.



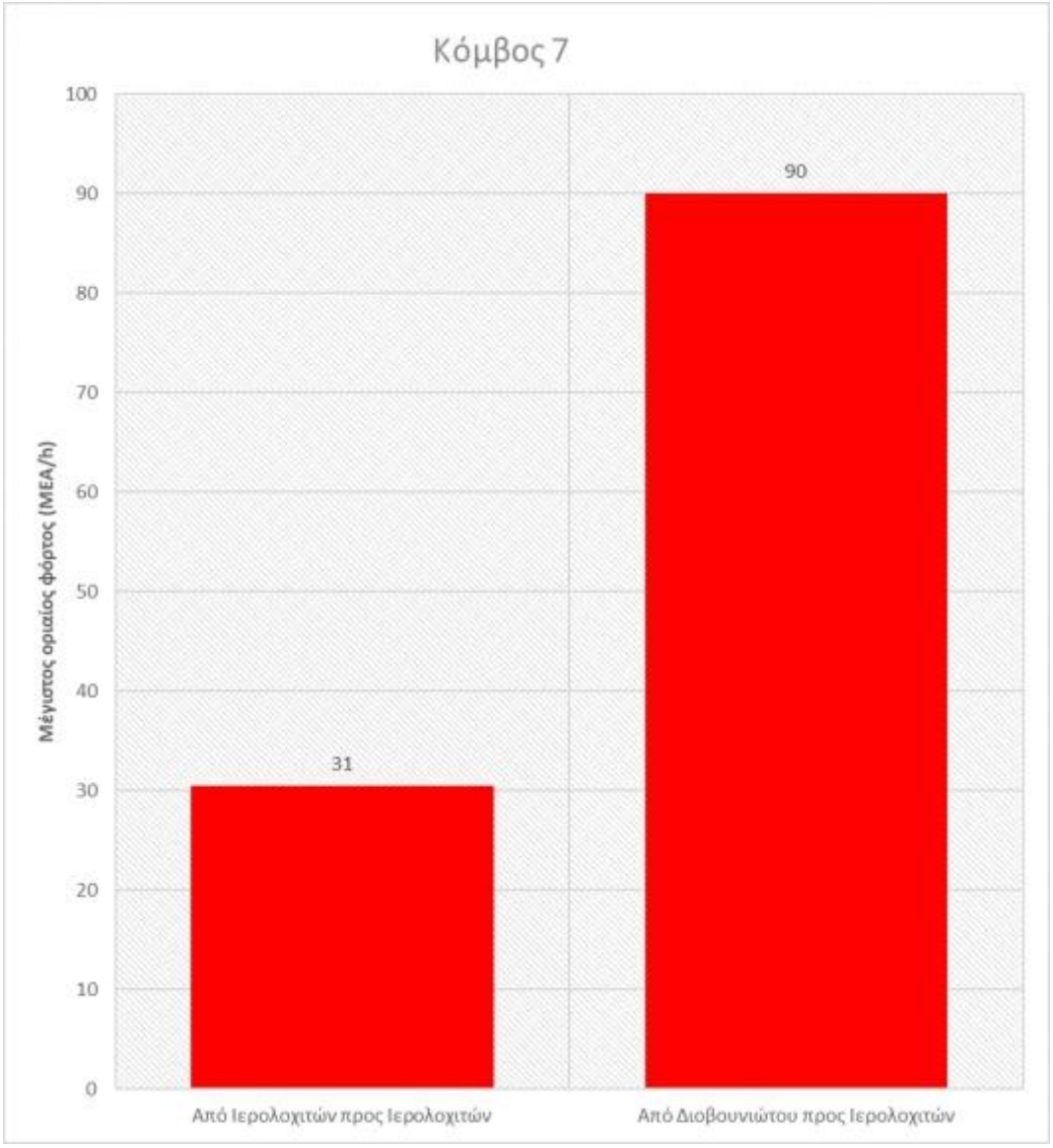
Διάγραμμα 22: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 7

Στον Κόμβο 7, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος ήταν ίσος και για τα 5 διαθέσιμα χρονικά διαστήματα και ίσος με 121 ΜΕΑ την ώρα. Στο Διάγραμμα 23, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



Διάγραμμα 23: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 7

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι μέγιστοι ωριαίοι φόρτοι ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 90 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 2: Στην στρέφουσα κίνηση από την οδό Δουβουνιώτου προς την οδό Ιερολοχιτών. Ο μέγιστος φόρτος για την κίνηση κατά μήκους της οδού Ιερολοχιτών ήταν 31 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 24: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 6

Η εικόνα που ακολουθεί απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε MEA/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τετάρτη 6/10 8:45-9:45 το πρωί.



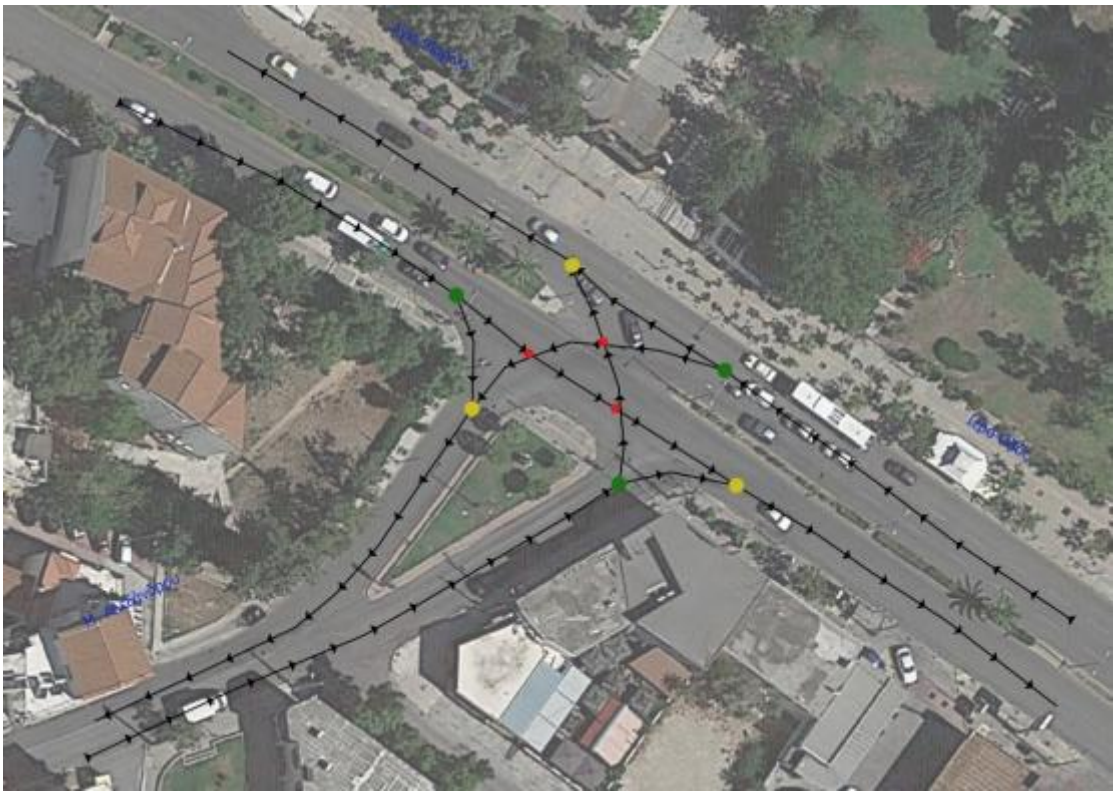
Εικόνα 67: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 7

Κόμβος 8: Ιερά Οδός και Μεγάλου Αλεξάνδρου

Ο Κόμβος 8 αποτελεί το σημείο τομής των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου και Ιεράς Οδού. Ο Κόμβος 8 διαθέτει 6 προσβάσεις (σκέλη) και συνολικά 6 κινήσεις. Οι κινήσεις αυτές είναι:

- Κίνηση 1: Από Ιερά Οδός (Θηβών) προς Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα)
- Κίνηση 2: Από Ιερά Οδός (Θηβών) προς Μ. Αλεξάνδρου
- Κίνηση 3: Από Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα) προς Ιερά Οδός (Θηβών)
- Κίνηση 4: Από Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα) προς Μ. Αλεξάνδρου
- Κίνηση 5: Από Μ. Αλεξάνδρου προς Ιερά Οδός (Θηβών)
- Κίνηση 6: Από Μ. Αλεξάνδρου Ιερά Οδός (Αγία Μαρίνα)

Όπως φαίνεται στην επόμενη εικόνα, στον Κόμβο 8 υπάρχουν 3 σημεία μερισμού (πράσινο χρώμα), 3 σημεία σύγκλισης (κίτρινο χρώμα) και 3 σημεία τομής (κόκκινο χρώμα). Όλες οι οδοί είναι αμφίδρομοι.



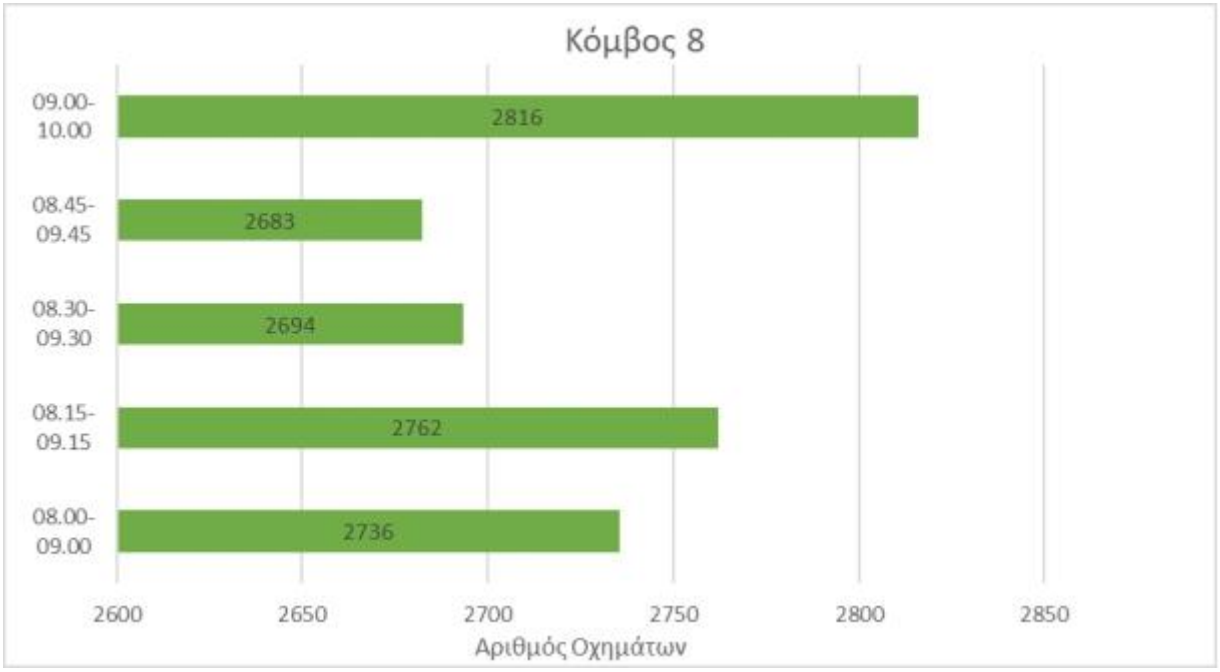
Εικόνα 68: Παρουσίαση σημείων μερισμού, τομής και σύγκλισης στον κόμβο 8

Στο Διάγραμμα 25, παρουσιάζεται η σύνθεση της κυκλοφορίας με ποσοστά, τα οποία υπολογίστηκαν από τις μετρήσεις φόρτου που πραγματοποιήθηκαν στον κόμβο αυτό. Τα ΙΧ διαθέτουν το μεγαλύτερο ποσοστό επί του συνολικού κυκλοφοριακού φόρτου αλλά συγκριτικά χαμηλότερο σε σχέση με τους άλλους κόμβους (72.50%). Ακολουθούν τα μηχανοκίνητα δίκυκλα με αρκετά ψηλό ποσοστό ίσο με 20.54%. Το ποσοστό των φορτηγών βρέθηκε σχετικά χαμηλό, της τάξης του 5.34%. Τα λεωφορεία ήταν ακόμα πιο κάτω με ποσοστό 1.09%, ενώ τα ποδήλατα (0.53%) αποτέλεσαν πολύ μικρό κομμάτι του κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο.



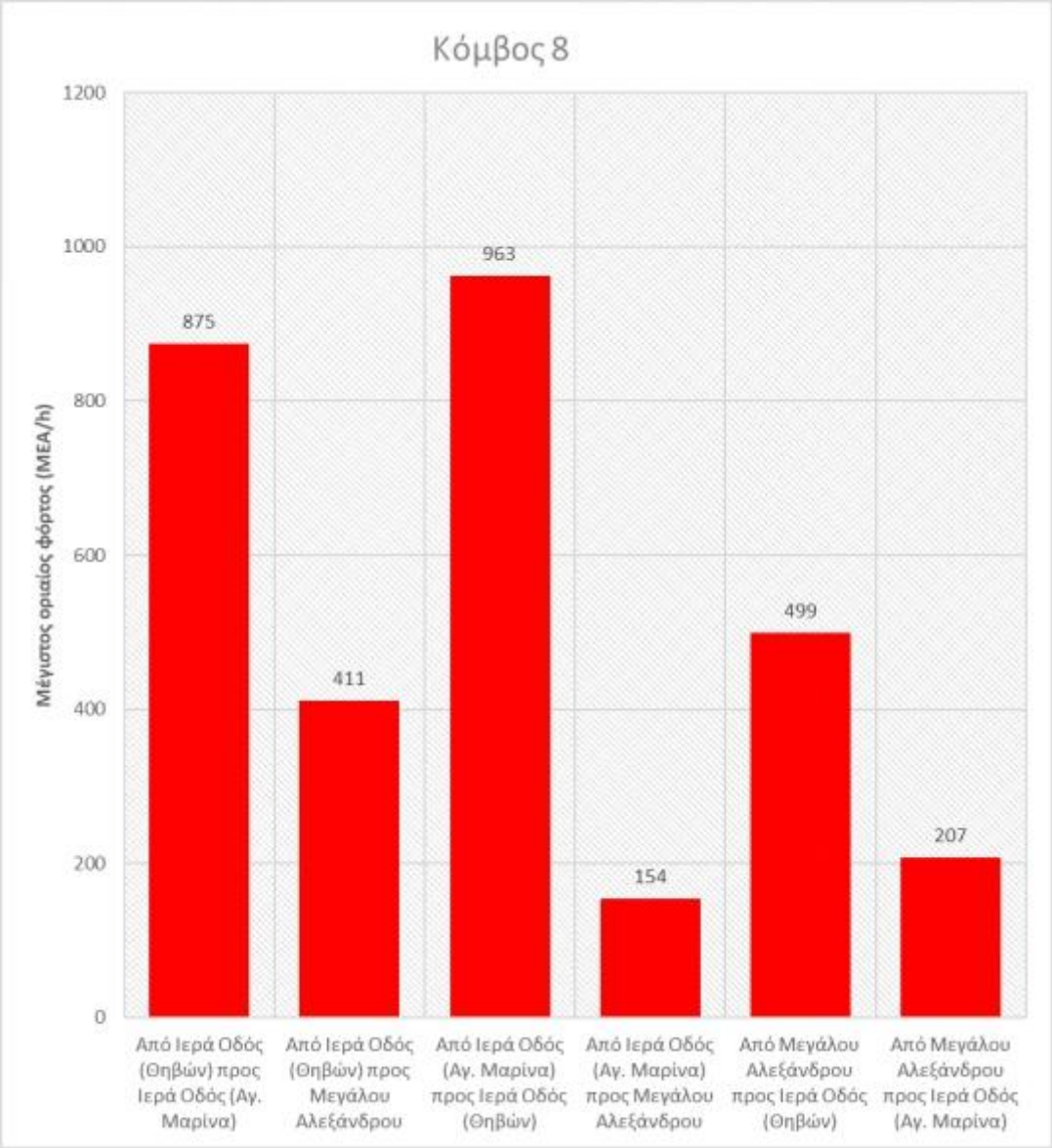
Διάγραμμα 25: Σύνθεση κυκλοφορίας στον κόμβο 8

Στον Κόμβο 8, ο μέγιστος κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρήθηκε την ώρα 9:00-10:00 με συνολικά 2816 ΜΕΑ. Στο Διάγραμμα 26, παρουσιάζεται η διακύμανση του φόρτου σε όλα τα χρονικά διαστήματα που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.



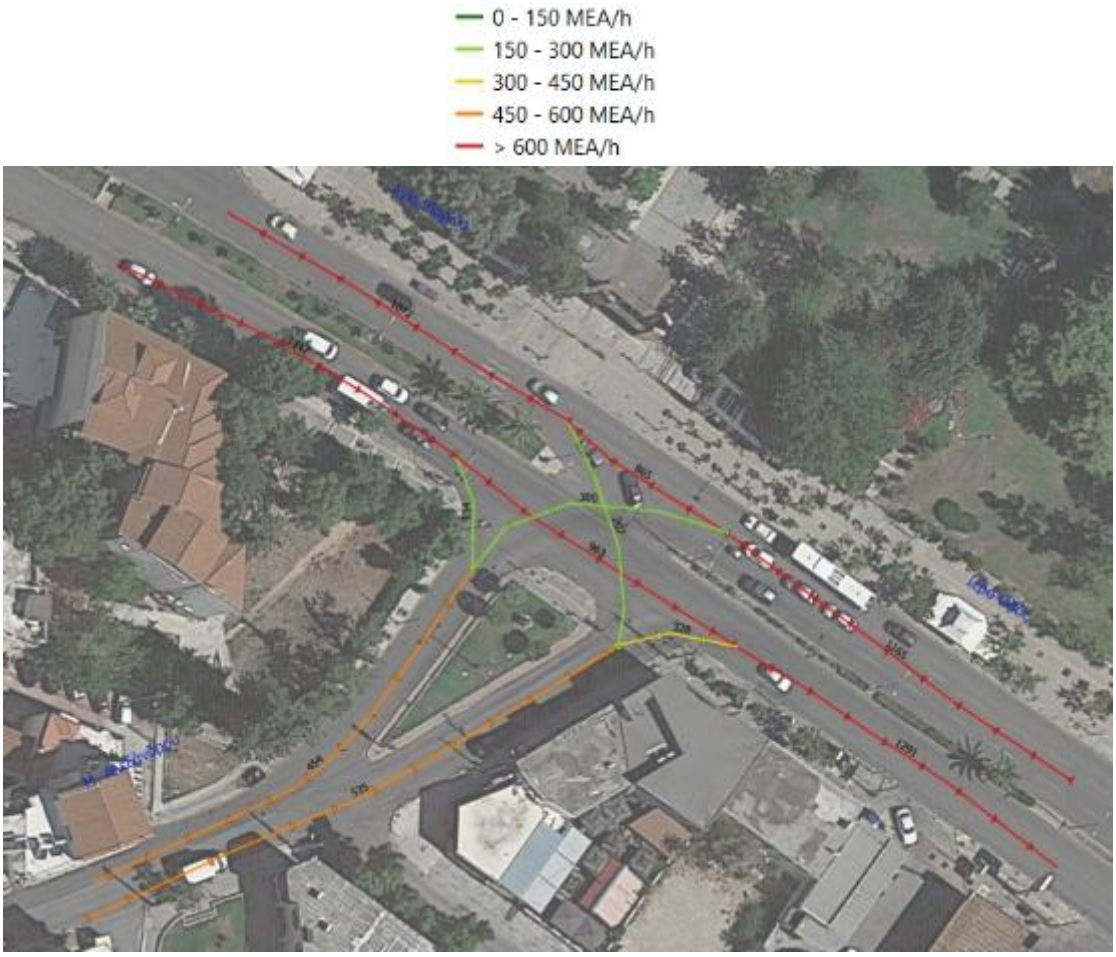
Διάγραμμα 26: Διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου στον κόμβο 8

Το Διάγραμμα 27 παρουσιάζει τους μέγιστους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση όπως προέκυψαν από τις μετρήσεις. Ο υψηλότερος ωριαίος φόρτος ήταν ίσος με 963 ΜΕΑ/h και καταγράφηκε στην κίνηση 3: Κατά μήκος της Ιεράς Οδού από την Αγία Μαρίνα προς την Θηβών. Στην αντίθετη κατεύθυνση (Κίνηση 1) ο αντίστοιχος φόρτος υπολογίστηκε ίσος με 875 ΜΕΑ την ώρα. Οι φόρτοι που περιλαμβάνουν τα σκέλη της Ιεράς Οδού (πλευρά από/προς Θηβών) και Μεγάλου Αλεξάνδρου βρέθηκαν να είναι 499 με κατεύθυνση την Ιερά Οδό και 411 με κατεύθυνση την Μ. Αλεξάνδρου. Οι φόρτοι για τις υπόλοιπες δύο κινήσεις ήταν ακόμα χαμηλότεροι καθώς δεν ξεπερνούν τα 207 ΜΕΑ την ώρα.



Διάγραμμα 27: Κυκλοφοριακός φόρτος ανά κίνηση στον κόμβο 8

Η Εικόνα 69 απεικονίζει τους ωριαίους φόρτους ανά κίνηση σε ΜΕΑ/h με χρήση κατάλληλης χρωματικής διαβάθμισης. Οι φόρτοι αυτοί αναφέρονται στο χρονικό διάστημα που ο κυκλοφοριακός φόρτος στον κόμβο ήταν συνολικά ο μέγιστος, δηλαδή: Τρίτη 5/10 9:00-10:00 το πρωί.



Εικόνα 69: Κυκλοφοριακοί φόρτοι ανά οδικό τμήμα στον Κόμβο 8

Εντοπισμός ζητημάτων για Πεζούς- Ποδηλάτες- Ευάλωτους χρήστες – ΑΜΕΑ

Τα τελευταία 11 χρόνια τέθηκαν προδιαγραφές για τον ελλαδικό χώρο που αφορούν στην κίνηση των ατόμων με αναπηρία στους κοινόχρηστους χώρους (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009) και όριζαν ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος πεζοδρομίου, ελεύθερου εμποδίων για την κίνηση των πεζών, τα 1.5 m. Μέχρι το 2009, το ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου ήταν ίσο με 0.6 m όπως προβλεπόταν από το άρθρο 24 του Κτιριοδομικού Κανονισμού (ΦΕΚ 59/Δ/3.2.89). Επίσης πριν το 2009 είχε προηγηθεί η υπουργική απόφαση, όπως δημοσιεύθηκε με το ΦΕΚ 285/Δ/5.3.2004 που ενέκρινε πολεοδομικά σταθερότυπα (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Πολεοδομικών Μελετών, ο οποίος όρισε - για τον υπολογισμό του πλάτους μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών - ως ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου τα 1,5 μέτρα. Η προδιαγραφή αυτή επηρέασε τις πολεοδομικές μελέτες που εγκρίθηκαν μετά το 2004, ωστόσο το μεγαλύτερο μέρος του αστικού χώρου είχε δομηθεί τότε.

Παράλληλα, ποτέ στην Ελλάδα, δεν υπήρξαν ολοκληρωμένες πολιτικές υπέρ του ποδηλάτου τόσο από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις όσο και από τις κυβερνήσεις. Αποσπασματικά αναπτύχθηκαν ορισμένοι ποδηλατόδρομοι και σε ελάχιστες πόλεις παρατηρούνται σήμερα ολοκληρωμένα δίκτυα (π.χ. Καρδίτσα, Τρίκαλα) σε αντίθεση με τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες διαθέτουν δίκτυα ποδηλατόδρομων από την προηγούμενη κιόλας δεκαετία.

Χρειάζεται όμως, από το παρόν ΣΒΑΚ, να αναδειχθούν και να αναλυθούν τα προβλήματα διεξοδικά προκειμένου η ομάδα μελέτης να βρίσκεται σε θέση να αναπτύξει στρατηγικές και μέτρα βιώσιμης κινητικότητας τα οποία θα αναστρέψουν τη σημερινή πραγματικότητα. Τα ζήτημα κινητικότητας θα αναζητηθούν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος στο Δήμο Αιγάλεω έχει περίπου 1 χλμ. του οδικού δικτύου εντοπίζεται στην οδό Εδέσσης ο οποίος εφάπτεται στο άλσος. Ταυτόχρονα, έχει χαρακτηριστεί ως δρόμος συνύπαρξης ποδηλάτων και αυτοκινήτων στην οδό Μάρκου Μπότσαρη.

Κύρια φράγματα κυκλοφορίας πεζών και ποδηλατών αποτελούν η Ιερά Οδός, η Θηβών, η Λεωφ. Αθηνών (η οποία αποτελεί όριο του Δήμου), η Πέτρου Ράλλη και η Λεωφ. Κηφισού. Αυτοί οι βασικοί άξονες έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα και προσελκύουν ροές με κυριότερες τις διαμπερείς. Ειδικότερα, η Ιερά Οδός και η Θηβών, οι οποίες διασταυρώνονται κάθετα, αποκόπτουν τον αστικό ιστό με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο κατά τη διάρκεια της ημέρας. Ταυτόχρονα, η Λεωφ. Κηφισού διαχωρίζει το Δήμο με την περιοχή του Ελαιώνα.

Κατά τις ώρες αιχμής οι φόρτοι κυκλοφορίας στις προαναφερθέντες οδούς είναι ιδιαίτερα υψηλοί, ενώ τις στιγμές, που η ροή μειώνεται, αυξάνονται οι ταχύτητες των οχημάτων και η διάσχιση τους σε σημεία, στα οποία δεν υπάρχει φωτεινός σηματοδότης είναι επικίνδυνη σε όλες τις ώρες της ημέρας. Επίσης, στους δρόμους αυτούς οι διαμπερείς ροές οχημάτων είναι σαφώς υψηλότερες σε σχέση με άλλους δρόμους του Δήμου. Γραμμικά της Λεωφ. Κηφισού υπάρχουν υπέργειες διαβάσεις πεζών σε δύο σημεία.

Η εξεταζόμενη περιοχή ως προς τα ζητήματα προσβασιμότητας ορίστηκε περιμετρικά του χώρου του σταθμού του μετρό και γραμμικά επί της οδού Μ. Αλεξάνδρου. Η πλειοψηφία των οδικών τμημάτων που καταγράφηκαν δεν έχουν διαβάσεις στις αιχμές. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στις κατηγορίες αυτές ανήκουν τα περισσότερα οδικά τμήματα επί της Ιεράς Οδού και της Μεγάλου Αλεξάνδρου, οι οποίες έχουν κομβικό ρόλο για την μετακίνηση εντός του Δήμου. Ταυτόχρονα, οι περιπτώσεις διαβάσεων οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ως ικανοποιητικά διαμορφωμένες είναι αρκετά λίγες και εντοπίζονται επί της Οδού Σμύρνης.

Ως προς τις υποδομές για ράμπες ΑμεΑ, στη μεγαλύτερη έκταση της περιοχής δεν υπάρχουν καθόλου ράμπες είτε οι διαθέσιμες υποδομές είναι ελλιπείς ακόμα και σε βασικούς οδικούς άξονες όπως είναι η Μεγ. Αλεξάνδρου και Ιερά Οδού. Ωστόσο, τμηματικά επί της Θηβών και της Ιεράς Οδού καταγράφηκαν υπάρχουσες ράμπες οι οποίες πληρούν τις προδιαγραφές.

στο μεγαλύτερο μέρος των καταγραφών συναντώνται πεζοδρόμια ικανοποιητικού πλάτους, ενώ τα τμήματα του δικτύου με πεζοδρόμια μικρότερα του 1μ. είναι ελάχιστα. Ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι δεν καταγράφηκαν τμήματα με απουσία πεζοδρομίου. Ταυτόχρονα, ιδιαίτερα σημαντική παρατήρηση είναι ότι εκατέρωθεν κεντρικών οδικών αξόνων, όπως η Θηβών, η Ιερά Οδός και η Μεγάλου Αλεξάνδρου - στις οποίες και εντοπίζεται η πλειοψηφία των μη οικιστικών χρήσεων-, τα πλάτη πεζοδρομίων ξεπερνούν τα 2μ., δημιουργώντας αρκετά ευνοϊκές συνθήκες για τους μετακινούμενους πεζή.

Ερωτηματολόγια

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ έχουν αναρτηθεί τα ηλεκτρονικά ερωτηματολόγια κατοίκων, φορέων και μαθητών – γονέων. Στη φάση αυτή, συνεχίζεται η διαδικασία συλλογής ερωτηματολογίων έτσι ώστε να επιτευχθεί αντιπροσωπευτικότερο δείγμα και η ανάλυση των ερωτηματολογίων θα ενσωματωθεί στο επόμενο παραδοτέο (ΠΕ3).

Εντοπισμός ζητημάτων για διαχείριση κυκλοφορίας, οδική ασφάλεια, αστικές συγκοινωνίες, στάθμευση

Είναι γεγονός ότι οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν με τις αρχές του αυτοκινητοκεντρικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Οι παλιότερες πολιτικές είχαν ως στόχο την εξασφάλιση της γρήγορης μετάβασης με το αυτοκίνητο από το σπίτι στην εργασία και αντίστροφα και δεν είχαν προβλέψει σωστά τα προβλήματα, τα οποία εμφανίστηκαν μετά από την εφαρμογή τους, όπως για παράδειγμα η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ο θόρυβος και η ατμοσφαιρική ρύπανση. Παράλληλα, τα συγκοινωνιακά μοντέλα που αξιοποιήθηκαν κατά τη φάση της ανάλυσης και του σχεδιασμού, ουδέποτε συνυπολόγισαν τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ του μεταφορικού συστήματος και των χρήσεων γης. Με βάση αυτούς τους ελλιπείς σχεδιασμούς το Αιγάλεω παραλαμβάνει, στους δρόμους του, σημαντικό όγκο μετακινήσεων που εκτελούνται καθημερινά.

Το σημαντικότερο κυκλοφοριακό πρόβλημα του Δήμου είναι **ο μεγάλος όγκος διαμπερών ροών από τις κεντρικές οδούς της περιοχής**, δηλαδή τη Θηβών, την Ιερά Οδό και τη Πέτρου Ράλλη, τη Λεωφόρο Κηφισού και τη Λεωφόρο Αθηνών. Το γεγονός αυτό οδηγεί και στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης εντός της περιοχής παρέμβασης και σε περαιτέρω ενίσχυση του φόρτου των παρακείμενων οδών, καθώς πολλοί οδηγοί αναγκάζονται να ακολουθήσουν εναλλακτικές διαδρομές.

Ένα ακόμη βασικό πρόβλημα που εντοπίστηκε στο δήμο αφορά στη στάθμευση**.**

Η έλλειψη πολιτικής στάθμευσης και αστυνόμευσης ευνοούν στην ύπαρξη φαινομένων παράνομης στάθμευσης. Η παράνομη στάθμευση εμποδίζει την άνετη και ασφαλή διέλευση των πεζών και κυρίως των ΑΜΕΑ, ενώ παράλληλα μειώνει αισθητά την προσπελασιμότητα και γενικότερα την κυκλοφοριακή ικανότητα των οδών, δημιουργώντας καθυστερήσεις και μειώνοντας την αισθητική του αστικού χώρου.

Το δίκτυο του ΟΑΣΑ διαθέτει πληθώρα διαδρομών οι οποίες συνδέουν το Δήμο με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά καλύπτοντας το 85,34% της επιφάνειάς του, ποσοστό αρκετά υψηλό. Υπάρχει ωστόσο, τμήμα της περιοχής του Ελαιώνα που δεν καλύπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία έχοντα όμως υπόψη ότι πρόκειται για βιομηχανική περιοχή.

Ταυτόχρονα, ο Δήμος εξυπηρετείται και από γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας η οποία εκτελεί τοπικά δρομολόγια και λειτουργεί με τρόπο συμπληρωματικό του δικτύου του ΟΑΣΑ. Η κάλυψη του Δήμου από

την δημοτική συγκοινωνία είναι αρκετά ικανοποιητική αφού ανέρχεται στο 48.54% της συνολικής του έκτασης. Ωστόσο, είναι σημαντικό να γίνει αναδιαμόρφωση και εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών που προσφέρει ώστε να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική και ελκυστική από τους κατοίκους.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για την περιοχή μελέτης αποτελεί το γεγονός της ύπαρξης δικτύου μετρό και συγκεκριμένα της γραμμής 3 του μετρό, η οποία εντός της επόμενης 3ετίας αναμένεται να επεκταθεί έως τον Πειραιά. Η επέκταση αυτή αναμένεται να επηρεάσει την κινητικότητα του Δήμου και να περιορίσει όσο γίνεται περισσότερο τις διαμπερείς μετακινήσεις από και προς τον Πειραιά. Εντός ορίου, λειτουργούν τρεις σταθμοί μετρό οι οποίοι καλύπτουν περιοχή εξυπηρέτησης σε ποσοστό που ανέρχεται σε 24,63%.

Εντός των ορίων του Δήμου υπάρχουν 79 κόμβοι όπου η κυκλοφορία των οχημάτων και των πεζών ελέγχεται από φωτεινούς σηματοδότες. Οι συγκεκριμένοι κόμβοι εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων του Δήμου και πιο αναλυτικά επί της Ιερά Οδού, της Θηβών, της Πέτρου Ράλλη, της Λ. Αθηνών και Κηφισού, της Μεγάλου Αλεξάνδρου και των κάθετών τους.

Ιεράρχηση προβλημάτων κινητικότητας στην Περιοχή Παρέμβασης

Στη συνέχεια όλα τα προβλήματα κινητικότητας ιεραρχήθηκαν με βάση τις παρακάτω αρχές:

α) Πιο σημαντικά προβλήματα κινητικότητας ιεραρχούνται αυτά που έχουν σχέση με το περιβάλλον της πόλης, καθώς ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον έχει αντίκτυπο στις αξίες της γης, στις προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης, στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, αλλά επιδρά αρνητικά και στη χρήση φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης.

β) Ως τα πιο σημαντικά προβλήματα που σχετίζονται αμιγώς με μέσα μετακίνησης ιεραρχήθηκαν αυτά που σχετίζονται με το περπάτημα, καθώς το περπάτημα αποτελεί τη βάση και για τη χρήση όλων των μέσων μετακίνησης, ενώ η ποιότητα του περπατήματος έχει πολεοδομικό αντίκτυπο, καθώς ένα αστικό περιβάλλον που ευνοεί το περπάτημα είναι και αυτό που είναι πιο ελκυστικό και έχει κατά συνέπεια μεγαλύτερες προοπτικές οικονομικής ανάπτυξης.

γ) Στη συνέχεια ακολουθούν προβλήματα κινητικότητας που σχετίζονται με τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που ιεραρχούνται ως πολύ σημαντικά.

δ) Τα προβλήματα χρήσης του ποδηλάτου ιεραρχήθηκαν ως τα τρίτα σημαντικότερα, καθώς υπάρχει πάντα ένα μερίδιο πληθυσμού που δε χρησιμοποιεί το ποδήλατο, σε αντίθεση με το περπάτημα και τα συλλογικά μέσα μετακίνησης που χρησιμοποιούνται από τους περισσότερους πολίτες.

ε) Ως τελευταία σε σημασία ιεραρχήθηκαν αυτά που σχετίζονται με την κίνηση του αυτοκινήτου, καθώς στόχος του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας είναι η μείωση της χρήσης του και η υποκατάσταση των μετακινήσεων με αυτοκίνητα με άλλα μέσα φιλικότερα στο περιβάλλον.

στ) Προβλήματα κινητικότητας για τα οποία ο δήμος δεν είναι σε θέση να επηρεάσει καθόλου απαλείφθηκαν.

ζ) Απαλείφθηκαν επίσης προβλήματα κινητικότητας που τέθηκαν στη διαβούλευση, αλλά δεν επιβεβαιώθηκαν από την ομάδα μελέτης.

η) Ως σημαντικότερα προβλήματα κινητικότητας σε κάθε επιμέρους κατηγορία ιεραρχήθηκαν αυτά που ο δήμος μπορεί ευκολότερα να παρέμβει καθώς έχει άμεση αρμοδιότητα και έχουν τις σημαντικότερες πολεοδομικές επιπτώσεις.

Η ιεράρχηση των προβλημάτων κινητικότητας με βάση τις παραπάνω αρχές παρουσιάζεται παρακάτω:

1. Μεγάλος όγκος υπερτοπικών και διαμπερών ροών
2. Χρήση τοπικών οδών για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης
3. Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι γύρω από σχολεία
4. Έλλειψη μέτρων για τον περιορισμό της κίνησης των βαρέων οχημάτων
5. Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα / εμπορεύματα / τραπεζοκαθίσματα που εμποδίζει την προσπελασιμότητα των πεζοδρομίων.
6. Ανεπαρκής αριθμός ασφαλών διαβάσεων πεζών
7. Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομίων
8. Υψηλές ταχύτητες οχημάτων που δημιουργούν ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς και στο σύνολο των ευάλωτων χρηστών
9. Μεγάλος φόρτος οχημάτων που δημιουργεί ζητήματα ασφάλειας στους πεζούς
10. Αραιές συχνότητες λεωφορειακών γραμμών
11. Επέκταση των ποδηλατόδρομων και δημιουργία ενιαίου δικτύου
12. Έλλειψη θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων
13. Καθυστερήσεις λόγω κυκλοφοριακής συμφόρησης
14. Έλλειψη ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων

2.3 Εντοπισμός προβλημάτων της περιοχής παρέμβασης

Τα προβλήματα της περιοχής παρέμβασης, περιλαμβάνονται συνοπτικά στις παρακάτω γραμμές, οι οποίες παρέχουν μια συνοπτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης της κινητικότητας στον Δήμο Αιγάλεω.

- Ανομοιόμορφη κατανομή κοινόχρηστων χώρων/χώρων πρασίνου, δύσκολη πρόσβαση από το νοτιοανατολικό τμήμα του Δήμου λόγω της Λ. Θηβών, η οποία συνιστά ένα ιδιαίτερο τεχνητό φραγμό που χωρίζει τις ανατολικές με τις δυτικές γειτονιές του Δήμου
- Ανεπαρκή πλάτη πεζοδρομιών εντός των γειτονιών, τα οποία συχνά δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές
- Ασυνέχεια υποδομών κίνησης (τμηματικοί πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι)
- Ανεπάρκεια εξοπλισμών προσβασιμότητας και απουσία ενιαίου δικτύου εξυπηρέτησης ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες
- Παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων από στάθμευση η οποία εμποδίζει την κίνηση των πεζών και των ευάλωτων χρηστών
- Έλλειψη υποδομών για ΑμεΑ σε μη κεντρικές αρτηρίες
- Ανεπαρκής αριθμός διαβάσεων σε μη κεντρικές αρτηρίες
- Απουσία σύνδεσης των κοινόχρηστων χώρων/ Έντονο πρόβλημα στάθμευσης
- Απουσία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων
- Έλλειψη οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης
- Η ύπαρξη μεγάλων οδικών αρτηριών επιβαρύνει την κυκλοφοριακή κατάσταση του δικτύου και ενισχύει την επικίνδυνη οδήγηση των ΙΧ και τα προβλήματα ασφάλειας των πεζών

2.4 Ανάδειξη ευκαιριών της περιοχής παρέμβασης

Οι ευκαιρίες της περιοχής παρέμβασης, παρουσιάζονται στις κάτωθι γραμμές:

- Ευρωπαϊκή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν βιώσιμες και καινοτόμες μετακινήσεις
- Έμφαση σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης (π.χ Λεωφορεία – on Demand, συλλογικά ταξί, κοινόχρηστα μέσα)
- Ευρωπαϊκή και κρατική χρηματοδότηση για την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στην πόλη
- Ευκαιρία χρηματοδότησης από την Περιφέρεια μέσω ΠΕΠ
- Τριπλή Ανάπλαση Ελαιώνα (πολλαπλά περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά οφέλη)
- Επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό
- Άμεση υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ. και Σ.Φ.Η.Ο.

2.5 Σενάρια για την κινητικότητα στην περιοχή παρέμβασης

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Αιγάλεω αναπτύχθηκαν τρία σενάρια.

Το μηδενικό σενάριο, το οποίο δείχνει την εξέλιξη των τάσεων αν δεν υλοποιηθούν μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας.

Τα γενικά χαρακτηριστικά του μηδενικού σεναρίου είναι τα ακόλουθα:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Διατηρούνται τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση, τη στάθμευση και γενικότερα τις μετακινήσεις για το σύνολο του δήμου.
- Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, η μειωμένη οδική ασφάλεια που οδηγεί σε τροχαία συμβάντα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, καθώς και η κατάληψη του δημόσιου χώρου από το ΙΧ.
- Παραμένουν τα προβλήματα προσβασιμότητας για τους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα εξαιτίας του ανεπαρκούς πλάτους των πεζοδρομίων, της κακής τους ποιότητας, της έλλειψης ραμπών και οδεύσεων τυφλών και της έλλειψης υποδομών για ποδηλάτες.
- Τα υπάρχοντα προβλήματα διαιωνίζονται και επεκτείνονται σε όλους τους τομείς της ζωής του Δήμου.
- Δεν επιτυγχάνονται οι «έξυπνοι» στόχοι που προτάθηκαν παραπάνω με τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή μελέτης.

Το ήπιο σενάριο. Σε γενικό πλαίσιο, η Ελλάδα βρίσκεται (ακόμη) πίσω στον τομέα της προώθησης ήπιων μέσων μεταφοράς σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως μέσα από σημαντικές στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας οι οποίες αναπτύσσονται τα τελευταία έτη, αξίζει να αναφερθεί ότι οι Δήμοι μπορεί να επωφεληθούν σημαντικά. Στο πλαίσιο αυτό ο Δήμος Αιγάλεω μπορεί να εστιάσει στην ενίσχυση της μετακίνησης με ποδήλατο και περπάτημα και με αυτόν τον τρόπο να εκμεταλλευτεί τα έργα «πιλότους» που θα πραγματοποιηθούν στο εγγύς μέλλον και θα χρηματοδοτηθούν από ευρωπαϊκά και εθνικά προγράμματα. Όπως και η ενεργή μετακίνηση, έτσι και η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί βασικό πυλώνα σχεδιασμού των ΣΒΑΚ.

Οι κύριες αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Προωθούνται παρεμβάσεις στο σύνολο των πεζοδρομίων για διαπλάτυνση τους και βελτίωση της ποιότητάς τους.
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός του Δήμου.
- Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών.
- Δημιουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων.
- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Ανανέωση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας (ΔΣ) με οχήματα καθαρής ενέργειας.
- Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της ΔΣ.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη ΔΣ.
- Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων.
- Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση καθώς και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Επίσης, το σενάριο αποσκοπεί στην προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου, στην ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα και στην εξασφάλιση της λειτουργικότητας του συστήματος μεταφορών.

Κατάλογος μέτρων

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις / φυσικός σχεδιασμός είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας του συνόλου των μετακινούμενων.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Αρκετά σημαντικό θα ήταν το μέτρο αυτό να εφαρμοστεί με τέτοιο τρόπο που να μπορεί να αξιοποιηθεί το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρόμων, στην κατεύθυνση δημιουργίας μιας ενιαίας διαδρομής αποκλειστικής κίνησης πεζών. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων του Δήμου (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Αιγάλεω θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου του Δήμου

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τους οποίους διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

Στην περιοχή μελέτης έχει ήδη εφαρμοστεί το συγκεκριμένο κυκλοφοριακό καθεστώς σε ορισμένα οδικά τμήματα αλλά καλό θα ήταν να επεκταθεί σε περισσότερα.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων (με κατάργηση ουσιαστικά νεκρού χώρου), η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ’ επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (συμβατικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Αιγάλεω, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία, οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία (σταθμοί λεωφορείων με μεγάλο αριθμό διερχόμενων γραμμών)

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας (αστικών λεωφορείων) εντός του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, στην κατεύθυνση που χρησιμοποιούνται τα ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα αλλά για μικρό χρονικό διάστημα με αυτοματοποιημένο τρόπο. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Άρα, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα επιβαρύνει τον Δήμο ή ιδιώτη, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Το μέτρο αυτό μπορεί να αποτελέσει συνδετήριο κρίκο με την εκπόνηση ΣΦΗΟ.

Το ριζοσπαστικό σενάριο, το ριζοσπαστικό σενάριο συνδυάζει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια, μέσα από παράλληλα μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων.

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% 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).

Επιπλέον, εν ισχύ βρίσκεται 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%. Η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη προγραμματίσει την κατασκευή 100-150 σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων στα νησιά και 1.000-1.500 στην ηπειρωτική χώρα.

Οι βασικές αρχές που ακολουθούνται στο σενάριο αυτό είναι:

- Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, καθώς και οι γενικές τάσεις εξέλιξης (πληθυσμιακά, οικονομία, δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, κατανάλωση ενέργειας).
- Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο ήπιο σενάριο.
- Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων.
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.
- Δημιουργία οδικών δακτυλίων.
- Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.
- Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- Δημιουργία χώρων park n ride για μετεπιβίβαση στη Δημόσια Συγκοινωνία.
- Διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών.
- Προωθείται (σταδιακά) η ηλεκτροκίνηση και στα ιδιωτικά αυτοκίνητα.
- Επιβάλλεται η αλλαγή νοοτροπίας σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι καθημερινές μετακινήσεις πραγματοποιούνται με περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία (ή και άλλα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, πχ. Ηλεκτρικά πατίνια). Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών.

- Σκοπός είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι στόχοι» που σχετίζονται με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και της ρύπανσης που αφορά στις μετακινήσεις, τη βελτίωση δημόσιας υγείας, την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τη βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση. Όλοι οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται για τον Δήμο πρόκειται να επιτευχθούν και μάλιστα σε μέγιστο βαθμό.

Κατάλογος μέτρων

1) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

2) Ανάπτυξη υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας πεζού (πύκνωση διαβάσεων, ράμπες ΑμεΑ, σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, κ.α.)

Η πύκνωση των διαβάσεων πεζών, ιδιαίτερα σε κεντρικούς άξονες, συμβάλλει στη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων και άρα στην αύξηση της ασφάλειας όλων των χρηστών του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα των πιο ευάλωτων (πεζών, ποδηλατών κ.λπ.). Η τοποθέτηση ραμπών ΑμεΑ στα πεζοδρόμια, εξασφαλίζει την ομαλή κίνηση των ατόμων με αναπηρία στο οδικό περιβάλλον της περιοχής. Η μείωση του πλάτους της κυκλοφορίας μειώνει σημαντικά τις ταχύτητες των οχημάτων. Η απομάκρυνση της στάθμευσης παρά την οδό βελτιώνει την ορατότητα των πεζών και συμβάλλει επίσης σημαντικά στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Οι κατασκευαστικές παρεμβάσεις είναι πιο δύσκολο να «αγνοηθούν» από τα οχήματα. Το κόστος υλοποίησης των συγκεκριμένων παρεμβάσεων είναι μικρό και η διαδικασία υλοποίησή τους μπορεί να έχει μικρές καθυστερήσεις ωστόσο τα οφέλη θα είναι σημαντικά για την βελτίωση της κινητικότητας.

3) Πεζοδρομήσεις οδών (κυρίως στην κεντρική περιοχή ή σε ευαίσθητες περιοχές)

Αποτελεί κρίσιμο μέτρο που συμβάλλει στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας και στην προστασία ευάλωτων περιοχών, ιδίως αν εφαρμοστεί σε εκτεταμένη ζώνη, μέσω της μείωσης των διαμπερών ροών, καθώς επίσης και στην προώθηση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής και η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο.

Βέβαια, σε ορισμένες περιπτώσεις μπορούν να εφαρμοστούν σε αρχικό στάδιο προσωρινές πεζοδρομήσεις. Η υλοποίηση του μέτρου επιτυγχάνεται με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως τοποθέτηση κινητών εμποδίων για την απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων. Συγχρόνως, η προσωρινή εφαρμογή του μέτρου συμβάλλει στην ευκολότερη αποδοχή από τους πολίτες.

4) Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων εντός των ορίων της πόλης (μικτών ή/και διαχωρισμένων υποδομών)

Το ποδήλατο είναι καταλύτης οδικής ασφάλειας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων (είτε αυτόνομα είτε ως τμήμα πράσινων διαδρομών) μπορεί να βοηθήσει ουσιαστικά και αποτελεσματικά στην προώθηση του ποδηλάτου αλλά και στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα. Οι λύσεις για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων ποικίλουν, καθώς μπορεί να αποτελούν είτε αποκλειστικές υποδομές είτε να μοιράζονται τον οδικό χώρο με άλλους χρήστες πχ αυτοκίνητα ή πεζούς. Σε κάθε περίπτωση η εισαγωγή του ποδηλάτου στην κυκλοφοριακή πραγματικότητα του Δήμου θα είναι σημαντικός παράγοντας βελτίωσης της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και παράγοντας προσέλκυσης επισκεπτών από γειτονικούς οικισμούς.

5) Εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων

Η εγκατάσταση χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε καίρια σημεία (πχ κέντρο πόλης, τοπικά κέντρα, πόλοι έλξης κτλ) μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την χρήση του εν λόγω μέσου. Επίσης αποτελεί ένα μέτρο που έχει τη δυνατότητα να εφαρμοστεί εύκολα και είναι σχετικά οικονομικό.

6) Δημιουργία δικτύου πράσινων/προσβάσιμων διαδρομών διασύνδεσης σημαντικών πόλων έλξης, κοινόχρηστων χώρων και κέντρου πόλης

Οι πράσινες διαδρομές αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας αλλά και την προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, συμβάλλουν με αξιοσημείωτο τρόπο στην ανάδειξη κέντρων, γειτονιών και πόλων έλξης από τις οποίες διέρχονται.

7) Εγκατάσταση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία. Η ανάπτυξη συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

8) Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας βοηθούν τόσο στην αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας όσο και στην ενίσχυση της κοινωνικής αλληλεπίδρασης στο δημόσιο χώρο της πόλης,. Η δημιουργία περιοχών τέτοιου είδους περιοχών επιτυγχάνεται κυρίως με κυκλοφοριακά μέτρα που εμποδίζουν τις διαμπερείς ροές (π.χ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις) ή με κατασκευαστικά μέτρα (π.χ. δημιουργία νησίδων, πεζοδρόμων) που κάνουν τη διέλευση των αυτοκινήτων αδύνατη. Τα εν λόγω μέτρα μπορούν να εφαρμοστούν με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις, όπως η απλή σήμανση (οριζόντια ή κάθετη). Οι διαμπερείς ροές κατευθύνονται σε ανώτερες ιεραρχικά οδούς. Είναι ένα μέτρο εφικτό και δεν αναμένεται να προκληθούν σημαντικές κοινωνικές αντιδράσεις, καθώς δεν εμποδίζεται η πρόσβαση των αυτοκινήτων, απλά αλλάζουν οι πορείες τους.

9) Ανάπλαση κεντρικών οδικών αξόνων

Η ανάπλαση και η διαμόρφωση κεντρικών οδών στις πόλεις συνιστούν ένα δυναμικό μέτρο, το οποίο υπό τις κατάλληλες συνθήκες μπορεί να συνεισφέρει αισθητά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν ποικίλουν και διαφοροποιούνται ανάλογα με τη δυναμική και το κόστος τους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων είναι η διαπλάτυνση του πεζοδρομίου, η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου, η εγκατάσταση λεωφορειολωρίδας, η μείωση του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, η απαγόρευση στάθμευσης καθώς και πιο δυναμικά μέτρα όπως η μετατροπή του άξονα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομο. Μάλιστα, οι πεζοδρομήσεις κεντρικών οδών αποτελούν σε αρκετές περιπτώσεις αποτελεσματικό μέτρο για τη μείωση των διαμπερών ροών, ωστόσο είναι ένα μέτρο που έχει σημαντικές δυσκολίες κοινωνικής αποδοχής.

10) Πύκνωση και βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων της δημόσιας συγκοινωνίας

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει αύξηση των επιβατών στις αστικές συγκοινωνίες και κατ' επέκταση θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου, θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Επίσης, πέρα από την επέκταση ή τροποποίηση του δικτύου, θεωρείται ιδιαίτερα αναγκαία και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η οποία θα συμβάλλει αναμφίβολα στην καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού από τα ΜΜΜ.

11) Αντικατάσταση στόλου δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα (συμβατικά ή mini-buses)

Το κόστος για την αγορά νέων και ηλεκτρικών οχημάτων δημοτικής συγκοινωνίας είναι σχετικά μεγάλο όπως επίσης μεγάλος είναι και ο χρόνος απόσβεσης μιας τέτοιου είδους επένδυσης. Ωστόσο υπάρχουν άμεσα οφέλη για το περιβάλλον αλλά και για το επίπεδο αποδοτικότητας της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο, τα οποία συνηγορούν στην υλοποίηση μιας τέτοιου είδους επένδυσης.

12) Ενσωμάτωση έξυπνης τεχνολογίας στο στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία (και η δημοτική), οφείλει να αξιοποιήσει τις διαθέσιμες έξυπνες τεχνολογίες, προκειμένου να βελτιώσει αισθητά τις υπηρεσίες της προς τους πολίτες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής το οποίο θα ενημερώνει έγκαιρα και έγκυρα τους χρήστες για τα δρομολόγια, τις θέσεις και τον χρόνο άφιξης των λεωφορείων σε κάθε στάση, αυξάνοντας με αυτόν τον τρόπο σε μεγάλο βαθμό την αξιοπιστία της δημόσιας συγκοινωνίας στην περιοχή. Επίσης, θα είναι ιδιαίτερα ωφέλιμη η δημιουργία μιας σχετικής εφαρμογής για κινητά τηλέφωνα, εύκολα προσβάσιμη και φιλική στον χρήστη, με σκοπό την εξυπηρέτηση του χρήστη κάθε δυνατή στιγμή.

Η ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στο υπάρχον σύστημα, αποτελεί μία σταδιακή και απαιτητική διαδικασία, ωστόσο τα οφέλη που θα προσφέρει στο μεταφορικό σύστημα, καθιστούν το μέτρο αυτό, ένα σημαντικό τμήμα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω.

13) Δημιουργία χώρων στάθμευσης (park n' ride) για μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία (σταθμοί λεωφορείων με μεγάλο αριθμό διερχόμενων γραμμών)

Ο χώρος park n ride αποτελεί ένα ιδιαίτερο μέτρο για την αναβάθμιση της λειτουργίας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά και της ευρύτερης γειτονιάς τους. Επίσης θα ενισχύσει σημαντικά την πολυτροπικότητα και κατ' επέκταση την προσπελασιμότητα της περιοχής.

14) Δημιουργία προγράμματος κοινόχρηστων οχημάτων (car-sharing)

Το car sharing είναι μια από τις μορφές της από κοινού χρήσης αυτοκινήτου, όπως είναι για παράδειγμα το carpooling ή το ωτοστόπ. Με το car sharing το ίδιο αυτοκίνητο χρησιμοποιείται από αρκετούς ανθρώπους με τη σειρά σε διαφορετικό χρόνο, παρέχοντας στους χρήστες σχετικά μεγάλη ευελιξία (π.χ. τη δυνατότητα χρήσης οχήματος μόλις για λίγες ώρες). Τα οφέλη του car-sharing για μία περιοχή, τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ποικίλουν και άπτονται κάθε πτυχή της βιωσιμότητας (κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική).

15) Δημιουργία ευέλικτης δημόσιας συγκοινωνίας ανταποκρινόμενης στη ζήτηση (on demand)

Η επέκταση του δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας θα επιφέρει κατά βάση κέρδη στις αστικές συγκοινωνίες και θα μειώσει τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για την εφαρμογή του μέτρου θα πρέπει να συμφωνήσουν ο Δήμος Αιγάλεω και ο ΟΑΣΑ. Ωστόσο, αν η επιβατική κίνηση των γραμμών δεν είναι ικανοποιητική, η εφαρμογή του μέτρου δεν θα αποτελεί οικονομικά συμφέρουσα λύση. Επομένως, η λύση μιας on-demand (βασισμένη στη ζήτηση) διαχείρισης των διαδρομών της δημόσιας συγκοινωνίας, θα συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας του μεταφορικού συστήματος της περιοχής.

16) Περιορισμός παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων

Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης σε υποδομές, η εφαρμογή του οποίου είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικούς δρόμους μέσω έργων ανάπλασης. Η υλοποίησή του απαιτεί αυξημένο χρόνο, ωστόσο διασφαλίζει με τους δεδομένους τους πόρους την αποτελεσματικότητα πολλών παράλληλων μέτρων.

17) Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων.

Η εν λόγω σειρά μέτρων μπορεί να διαμορφώσει τις κατάλληλες συνθήκες για αποτροπή της παράνομης στάθμευσης. Σημειώνεται πως η εφαρμογή τους δεν απαιτεί αυξημένο χρόνο και είναι σχετικά οικονομική. Βέβαια, οφείλει να τονισθεί πως η ακριβής επιλογή του εκάστοτε μέτρο, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της πολλαπλούς παράγοντες πχ χαρακτήρας οδού, ταχύτητα, νομοθετικό πλαίσιο επιτρεπόμενων εμποδίων κτλ.

18) Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

19) Δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων για αποτροπή διαμπερούς κυκλοφορίας

Η δημιουργία κυκλοφοριακών δακτυλίων αποτελεί μία οικονομική λύση για πιο ορθολογική χρήση του οδικού δικτύου από τα οχήματα, αποσκοπώντας στη μείωση των διαμπερών ροών και την προστασία της κεντρικής περιοχής του Δήμου και των γειτονιών. Ωστόσο, η εφαρμογή του μέτρου απαιτεί τη συνεργασία του Δήμου Αιγάλεω και την Περιφέρεια Αττικής και απαιτείται χρόνος για την εκπόνηση των μελετών και για τις διαδικασίες εγκρίσεων και υλοποίησης των παρεμβάσεων.

20) Μείωση ορίων ταχύτητας

Η μείωση των ορίων ταχύτητας αποτελεί ένα ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Το εν λόγω μέτρο μπορεί να πραγματοποιηθεί εύκολα και γρήγορα ως κανονιστικό μέτρο, με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Η μελέτη σήμανσης μπορεί να υλοποιηθεί από την Τ.Υ. του Δήμου Αιγάλεω.

21) Μονοδρόμηση οδικών τμημάτων για τη βελτίωση του υφιστάμενου επιπέδου κυκλοφορίας

Οι μονοδρομήσεις συνεισφέρουν σημαντικά στη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας σε μια πόλη αλλά και αυξάνουν το επίπεδο ασφάλειας στις διασταυρώσεις. Επίσης, παρά το γεγονός ότι δεν εξασφαλίζουν το ίδιο αποτελεσματικά την επίτευξη συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας, συντελούν ωστόσο στη μείωση των διαμπερών ροών, εάν υπάρχουν εναλλακτικοί περιμετρικοί άξονες για την κίνηση των αυτοκινήτων. Επιπλέον η μονοδρόμηση απαιτεί λιγότερο χώρο για την κίνηση των οχημάτων, ο οποίος θα μπορεί να δοθεί στον πεζό και τον ποδηλάτη, με ή χωρίς επιπλέον υποδομές.

22) Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης

Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα. Επίσης, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

23) Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης για περιορισμό της στάθμευση επί της οδού

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης περιφερειακά των οικισμών θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό της πόλης. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο Δήμο.

24) Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Η ορθολογική οργάνωση ενός ωραρίου φορτοεκφορτώσεων μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στη βελτίωση της λειτουργικότητας της εφοδιαστικής αλυσίδας στην περιοχή.

25) Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας

Αποτελεί καθοριστικό μέτρο στην κατεύθυνση της «έξυπνης πόλης». Στηρίζεται σε πλατφόρμα, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα εφαρμογής του μέτρου σε 24ωρη βάση και σε πραγματικό χρόνο. Η υλοποίησή του, ωστόσο, απαιτεί ένα δυναμικό συντονιστικό φορέα ο οποίος να επιβλέπει και να εφαρμόζει άρτια τη διαδικασία.

26) Χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο

Η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων θα αποτελέσει ένα σημαντικό έργο υποδομής για την ενίσχυση της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων. Το κόστος υλοποίησης θα επιβαρύνει τον Δήμο ή ιδιώτη, αλλά η χρήση του θα επιφέρει κέρδη στους ανωτέρω φορείς καθώς και στο περιβάλλον. Το μέτρο αυτό μπορεί να αποτελέσει συνδετήριο κρίκο με την εκπόνηση ΣΦΗΟ.

27) Ενιαία τιμολόγηση χώρων στάθμευσης (park n ride), δημόσιας συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Η σύμπραξη των 3 φορέων (ΔΣ-ΚΤΕΛ, κοινόχρηστα ποδήλατα και χώροι στάθμευσης) μπορεί να ενισχύσει την χρήση του από κατοίκους και επισκέπτες. Παράλληλα η χρήση ενιαίου εισιτηρίου θα συμφέρει οικονομικά και τους ίδιους τους χρήστες που θα θεωρήσουν ένα τέτοιο σύστημα πιο ελκυστικό σε σχέση με την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στο εσωτερικό του Δήμου, όπου η εύρεση θέσεων στάθμευσης θα είναι συγκριτικά δύσκολη.

28) Διοργάνωση εργαστηρίων (workshops) συμμετοχικού σχεδιασμού

Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής θα συνεισφέρει με αξιόλογο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ, αλλά και στην υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Επομένως η διοργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού θα προσφέρει αυτή τη δυνατότητα στο ενδιαφερόμενο κοινό, αυξάνοντας τις δυνατότητες ομαλής εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

29) Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Η συμμετοχή των κατοίκων και κυρίως των νέων ατόμων της περιοχής θα συνεισφέρει με κρίσιμο τρόπο στην εφαρμογή των μέτρων του ΣΒΑΚ. Η ευαισθητοποίηση των πολιτών θα πρέπει να ξεκινάει από το σχολείο, ώστε να επιτευχθεί η υιοθέτηση μιας νέας κουλτούρας μετακινήσεων. Συνεπώς, η διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία είναι ιδιαιτέρως απαραίτητη για το ΣΒΑΚ.

30) Ανακοινώσεις του Δήμου στην ιστοσελίδα του και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ καθώς και δημιουργία ενημερωτικών εκδηλώσεων

Ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των εφαρμοζόμενων μέτρων είναι η συνεχής ενημέρωση του κοινού, ώστε τα μέτρα να γίνονται πιο εύκολα αποδεκτά και να μην υπάρχουν καθυστερήσεις από ενστάσεις, καθώς επεξηγούνται τα οφέλη των παρεμβάσεων. Η συνεχής ενημέρωση του κοινού πραγματοποιείται εύκολα, γρήγορα και οικονομικά, με αναρτήσεις σε σχετικές ιστοσελίδες.

2.6 Ανάρτηση παραδοτέου σταδίου 2

Το Παραδοτέο για το Στάδιο 2, όπως και όλα τα Παραδοτέα του ΣΒΑΚ, είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στον ακόλουθο σύνδεσμο:

http://aigaleo.sbak.gr/deliverables

ΣΤΑΔΙΟ 3: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΣΤΟΧΩΝ

3.1 Επικοινωνία αρχικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Κατά την διάρκεια της 1ης διαβούλευσης μεταξύ του δικτύου φορέων και της ομάδας εργασίας παρουσιάστηκε το αρχικό όραμα και οι προτεραιότητες που πρέπει να καλυφθούν μέσα από την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Το δίκτυο φορέων δεν έφερε καμμιά αντίρρηση αναφορικά με την φύση του οράματος και των προτεραιοτήτων.

3.2 Αποτύπωση κύριων σχολίων και απόψεων αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ

Τα σχόλια των μελών του δικτύου φορέων αλλά και οι απόψεις τους αναφορικά με τις προτεραιότητες και το όραμα του Σ.Β.Α.Κ ήταν σύμφωνα με την αρχική διατύπωσή τους. Η τελική μορφή του οράματος και των προτεραιοτήτων παρουσιάζονται στην παρακάτω ενότητα.

3.3 Διατύπωση τελικού κοινού οράματος και προτεραιοτήτων

Όραμα

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη:

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

Κρίνεται ιδιαίτερα σημαντικό το ΣΒΑΚ να γίνει κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν είναι ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια **προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης**. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση αλλά και κατά την εφαρμογή του, να αποδίδεται ιδιαίτερη σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπλέον κρίσιμο ρόλο καλείται να διαδραματίσει και το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο.

Μέσα από μια λειτουργική συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα είναι **κοινός τόπος** της κοινωνίας του Δήμου, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίηση του, συμβάλλοντας δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και πιο ελκυστικής στον πολίτη.

Αναλυτικά το όραμα του δήμου για το ΣΒΑΚ περιγράφεται μέσω των κάτωθι συνιστωσών:

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

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

Προτεραιότητες

Το όραμα του ΣΒΑΚ του Δήμου, όπως αυτό διατυπώθηκε σε προηγούμενη ενότητα έθεσε τις βάσεις για την σύνθεση ορισμένων **κρίσιμων προτεραιοτήτων** για την περιοχή. Οι **προτεραιότητες** αυτές αποτελούν τον κορμό του σχεδίου, καθώς οργανώνουν και συγκεκριμενοποιούν τη μελλοντική εικόνα για το Δήμο. Στην ουσία, αποτελούν **ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ** του οράματος σε επιμέρους θεματικές κατευθύνσεις για την επίτευξή του.

Με άλλα λόγια, σε ένα όραμα το οποίο αναφέρει ενδεικτικά την «αναδιαμόρφωση του Δημοσίου χώρου» - όπως στην περίπτωση του παρόντος σχεδίου-μία πιθανή προτεραιότητα η οποία θα το εξυπηρετούσε θα ήταν η «Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η προώθηση των ενεργών μετακινήσεων».

Στην παρούσα ενότητα διατυπώνονται οι **κύριες προτεραιότητες** του ΣΒΑΚ του Δήμου, οι οποίες στην ουσία προκύπτουν από το όραμα, όπως αυτό διατυπώθηκε στην προηγούμενη ενότητα και από τις ανάγκες που φαίνεται να έχει ο Δήμος έως και σήμερα.

Οι προτεραιότητες συγκροτούν τον ακρογωνιαίο λίθο του σχεδίου και απορρέουν σε σημαντικό βαθμό και από τη διαδικασία της διαβούλευσης αλλά και την ανάλυση τη υπάρχουσας κατάστασης, διαδικασίες οι οποίες συνέβαλαν με κρίσιμο τρόπο στην ανάδειξη την σημαντικότερων προβλημάτων και προοπτικών κινητικότητας.

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

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

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

Οι προαναφερθείσες θεματικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά κατηγορία και σε αυτές βασίζονται στην πορεία οι προτεραιότητες που αναπτύσσονται. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για το Δήμο.

Πρόκειται για **11 βασικές κατευθύνσεις** οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις θεματικές που παρουσιάστηκαν προηγουμένως και αποσκοπούν στο να «απαντήσουν» στα κυρίαρχα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στις επόμενες ενότητες «έξυπνοι» στόχοι αλλά και κατάλληλα μέτρα για την υλοποίηση τους.

Πίνακας 26: Προτεραιότητες για το ΣΒΑΚ του Δήμου

Κατηγορία προτεραιοτήτων	**Προτεραιότητες**	**Περιγραφή**
Περιβαλλοντικές	**1.** Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που αφορά στις μετακινήσεις (Ενέργεια)	Η χρήση βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης (π.χ. ποδήλατο ή περπάτημα) έναντι του αυτοκίνητου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου συμβάλει στη μείωση της ενέργειας που καταναλώνεται σε συνολικό επίπεδο για τις μετακινήσεις στο Δήμο. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, στη δημόσια συγκοινωνία και τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης με προτεραιότητα την κυκλοφορία στο κέντρο του , τις περιοχές γειτονιάς και τις περιοχές γύρω από ευαίσθητες υποδομές (σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις,

		εκκλησίες, ΚΑΠΗ κ.α.). Είναι απαραίτητο να δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για αναδιάταξη του αστικού χώρου προς όφελος των ήπιων μορφών μετακίνησης, την ενίσχυση της ηλεκτροκίνησης για τα μηχανοκίνητα οχήματα καθώς και τον επανακαθορισμό των βασικών αρτηριών (Λ. Κηφισού, Λ Αθηνών, Ιερά Οδός, Θηβών κ.ά).
	2. Προστασία φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος/ Ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Αστικό Περιβάλλον)	Η προστασία των γειτονιών του Δήμου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί μια βασική προτεραιότητα για το σχέδιο. Η ύπαρξη μεγάλων φόρτων στο οδικό περιβάλλον της περιοχής, καθ'όλη την διάρκεια του έτους, επιφέρουν σταδιακά υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Μάλιστα, η έντονη χρήση ιδιωτικών οχημάτων συνεπάγεται την εκπομπή υψηλών ατμοσφαιρικών ρύπων (ανάμεσα σε αυτούς και ρύπους υπεύθυνους για το φαινόμενο του θερμοκηπίου) και θορύβου εντός της πόλης. Επομένως η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής που περιορίζει τις παραπάνω αρνητικές συνέπειες είναι αναγκαία με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της ελκυστικότητας του δημόσιου χώρου. Εντός αυτής, περιλαμβάνεται φυσικά και η αποδοτική αξιοποίηση βασικών πόλων έλξης και συγκέντρωσης φόρτου της περιοχής όπως είναι το Πανεπιστήμιο. Ακόμη, η αύξηση και η βελτίωση/αξιοποίηση των χώρων πρασίνου της περιοχής θα συμβάλει στα ποσοστά περπατήματος, στην υγεία των πολιτών, στην αντιμετώπιση του φαινομένου της αστικής θερμονησίδας και στην βελτίωση της εικόνας του Δήμου. Στην κατεύθυνση αυτή ιδιαίτερης σημασίας είναι η δημιουργία ενός ελκυστικού δικτύου πεζών και ποδηλατών καθώς και η αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.

Κοινωνικές	**3.** Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια Υγεία)	Η μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και των επιπέδων θορύβου συνεισφέρουν και στη μείωση των προβλημάτων που σχετίζονται με σωματική και ψυχική υγεία. Επιπρόσθετα, η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, ως τρόπων καθημερινής μετακίνησης, μέσα από την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών, θα συμβάλλει αισθητά στη βελτίωση της φυσικής κατάστασης και της υγείας των κατοίκων. Επιπλέον ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι επιπτώσεις στην ψυχολογία των μετακινούμενων με ήπια μέσα, καθώς ενισχύεται η κοινωνική συνοχή και η επικοινωνία στο δημόσιο χώρο.
	4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην μετακίνηση (Προσβασιμότητα)	Το συγκοινωνιακό σύστημα στην περιοχή αλλά και η ο τρόπος με τον οποίο έχει διαμορφωθεί το περιβάλλον κίνησης της πόλης, αποκλείει άτομα και κοινωνικές ομάδες από ορισμένα τμήματα του Δήμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων ομάδων είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρία, τα νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, οι μειονότητες κ.α. Βασική προτεραιότητα είναι η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από το χώρο διέλευσης πεζών κ.α.)
	5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και	Ένας βιώσιμος δήμος κρίνεται απαραίτητο να χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στη λειτουργική αναβάθμιση της σύνδεσης των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς με τους

	τρόποι μετακίνησης)	κύριους πόλους ενδιαφέροντος τόσο του Δήμου, όσο και των γειτονικών δήμων μέσω κοινόχρηστων μέσων μεταφοράς (κοινόχρηστα ποδήλατα, πατίνια, ηλεκτρικά μικρά λεωφορεία, υπηρεσίες βασισμένες στη ζήτηση κ.α.)
	6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)	Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών (gps, ηλεκτροκίνηση, έξυπνες εφαρμογές για κινητά τηλέφωνα, κτλ) έχει θεμελιώδη σημασία για την προώθηση των κοινόχρηστων μετακινήσεων (car-pooling, car-sharing, dockless bicycles, dockless scooters κ.α.) Επιπλέον, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών μπορεί να αποφέρει σημαντικά οφέλη στο μεταφορικό σύστημα αυξάνοντας παράλληλα την αξιοπιστία του και τη χρήση συλλογικών μέσων μεταφοράς.
	7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)	Η οδική ασφάλεια συνιστά ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία που σχετίζεται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από τις απαραίτητες πολιτικές επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας για όλους με παράλληλη αναβάθμιση τόσο της αντιληπτής ασφάλειας όσο και της ελκυστικότητας του δικτύου.
	8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)	Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στον Δήμο είναι μία από τις κύριες επιδιώξεις του ΣΒΑΚ. Με δεδομένο ότι ο Δήμος αποτελεί ένα δήμο με χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας , θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε επισκέπτες μετακινούμενους στην περιοχή του δήμου.
Οικονομικές	**9.** Εξασφάλιση λειτουργικότητας-αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών πρόκειται να συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη του Δήμου. Άλλωστε, είναι γνωστό ότι ο τομέας των μεταφορών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομικής

	μεταφορών)	δραστηριότητας. Στο πλαίσιο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ενίσχυση του επιπέδου εξυπηρέτησης όλων των μέσων με έμφαση στα ΜΜΜ και στα συλλογικά μέσα μεταφοράς (βλ. ταξί, car-sharing, car-pooling, τουριστικές μετακινήσεις). Όλες οι παρεμβάσεις που βελτιώνουν τη λειτουργικότητα θα πρέπει παράλληλα να στοχεύουν στη μείωση του κόστους και αύξηση της αποδοτικότητας των μετακινήσεων.
	10. Ενίσχυση τοπικής επιχειρηματικότητας και βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (εμπορευματικές μεταφορές)	Η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, ιδιαίτερα σε εμπορικές περιοχές, μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά στην ενίσχυση της τοπικής αγοράς. Η προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου, σε συνδυασμό με τις κατάλληλες πολιτικές για στάθμευση έχει αποδειχθεί ότι ενισχύει σημαντικά την τοπική επιχειρηματικότητα. Ακόμη σημαντική συνεισφορά στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας έχει και η άρτια οργάνωση των σχεδίων τροφοδοσίας των καταστημάτων (αλλαγή ωραρίου- δρομολογίου-οχήματος – χρήση κέντρου consolidation σε συνεργασία με όμορους δήμους) καθώς ελαχιστοποιεί το κόστος, μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα και επιταχύνει τη διαδικασία μεταφοράς των εμπορευμάτων.
	11. Ορθολογική οικονομική διαχείριση συστήματος μεταφορών	Η εφαρμογή των κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου πχ. ελεγχόμενη στάθμευση, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στο Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

3.4 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Η εν λόγω ενότητα παρουσιάζει τους **επιμέρους στόχους** του ΣΒΑΚ, οι οποίοι απορρέουν από τις **προτεραιότητες** που παρουσιάστηκαν στην προηγούμενη ενότητα. Η επίτευξη τους μάλιστα σε εύλογο χρονικό διάστημα, συμβάλλει δραστικά και στην πραγματοποίηση των προτεραιοτήτων του σχεδίου. Ως εκ τούτου, διαπιστώνεται πως αποτελούν ζήτημα κρίσιμης σημασίας για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της υλοποίησης του προγράμματος.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι «επιμέρους στόχοι» ανά θεματική προτεραιότητα:

Πίνακας 27: Παρουσίαση μετρήσιμων στόχων ΣΒΑΚ

Στόχοι	Υφιστάμενη κατάσταση	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στην 10ετία	Υλοποίηση στην 15ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)				
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	20 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	45 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου)	19 σταθμοί φόρτισης	30 σταθμοί φόρτισης	40 σταθμοί φόρτισης
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	Μείωση στο 7%	Μείωση στο 15%	Μείωση στο 20%
Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)				
2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)

2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	0,50% στο Δήμο	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο
2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Δεν υπάρχουν δεδομένα.	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων
Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)				
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	89.416 tn CO2 από τον τομέα των μεταφορών	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%

3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 15%
3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	1,5% ανά κάτοικο	3,5% ανά κάτοικο	7% ανά κάτοικο	10% ανά κάτοικο
Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)				
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	10km οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο

4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 88%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 96%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%
Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)				
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	67% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)				
6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής	Βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος τηλεματικής στο 25% των στάσεων	Βελτίωση τουλάχιστον στο 55% των στάσεων	Πλήρη λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος τηλεματικής
6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσ ων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Δεν υπάρχουν δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%
Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)				

7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης
7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	Δεν υπάρχουν στοιχεία	Αντικατάσταση στο 25%	Αντικατάσταση στο 55%	Αντικατάσταση στο 95%
Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)				
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)				

9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου
Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)				
10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας
10.2 Εφαρμογή συστήματος air-mobility	Δεν υπάρχει σύστημα air-mobility σήμερα	Εφαρμογή στο 10% του Δήμου	Εφαρμογή στο 25% του Δήμου	Εφαρμογή στο 60% του Δήμου

ΣΤΑΔΙΟ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΠΑΚΕΤΟΥ ΜΕΤΡΩΝ

4.1. Αναλυτικός κατάλογος μέτρων και αξιολόγηση της συμβολής τους προς την επίτευξη του οράματος και των στόχων του Σ.Β.Α.Κ.

Τα περιεχόμενα του συγκεκριμένου κεφαλαίου αναφέρονται αναλυτικότερα στο 3ο Παραδοτέο και συγκεκριμένα στο **Κεφάλαιο: Χρήση Συνεργειών και Δημιουργία Ολοκληρωμένων Πακέτων Μέτρων.**

Αναλυτικός κατάλογος μέτρων

Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα που λαμβάνονται υπόψη για το Δήμο κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

1) Δημόσια Συγκοινωνία
2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
4) Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση
5) Ηλεκτροκίνηση
6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
7) Στάθμευση
8) Αστικό περιβάλλον
9) Εμπορευματικές μεταφορές

Σε κάθε πακέτο μέτρων δημιουργούνται ειδικές ομάδες μέτρων όπου εντάσσονται τα επιμέρους μέτρα που αφορούν είτε πολιτικές-ρυθμίσεις, βελτίωση υποδομών, ή κίνητρα.

Επίσης, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι για την υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου Δράσης που αφορούν το οδικό δίκτυο και τις μετακινήσεις (πεζή, με ΜΜΜ, με ποδήλατο, με ιδιωτικό όχημα κ.α.), απαιτείται η εκπόνηση συγκοινωνιακών μελετών σε επίπεδο μελέτης εφαρμογής, οι οποίες θα πραγματοποιηθούν σε επόμενα στάδια και οι οποίες θα τεκμηριώσουν την εφικτότητα και θα διερευνήσουν τυχόν επιπτώσεις των προτεινόμενων μέτρων στο σύστημα Μεταφορών και Μετακινήσεων του Δήμου, αλλά και της ευρύτερης περιοχής/γειτονικών Δήμων, καθώς και τυχόν εναλλακτικών λύσεων.

Τέλος, όσον αφορά τη δημιουργία διαδρομών ήπιας μορφής μετακίνησης και πράσινων διαδρομών, τα οποία εκτός από μέτρο πολεοδομικού χαρακτήρα (πχ. πεζόδρομοι) αποτελούν και μέτρο ρύθμισης της κυκλοφορίας, θα πρέπει να εξεταστούν εκτενέστερα στο πλαίσιο κυκλοφοριακής μελέτης της ευρύτερης περιοχής των παρεμβάσεων ή στο πλαίσιο Γενικής Μελέτης Μεταφορών.

Επισημαίνεται ότι θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, προκειμένου οι όποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να ενσωματώνονται αρμονικά στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό του Δήμου και άλλων φορέων (π.χ. ΟΑΣΑ) αλλά και στο ευρύτερο οδικό δίκτυο της περιοχής, προκειμένου να μην οδηγήσουν σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και σε μη αποδεκτά επίπεδα εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου.

Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

Η ενίσχυση των μετακινήσεων με ταξί μπορεί να αποτελέσει μία σημαντική εναλλακτική μετακίνησης σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα με όφελος για το δημόσιο χώρο καθώς αποφεύγεται η αναζήτηση στάθμευσης και μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην πόλη.

Η χωροθέτηση νέων στάσεων (πιάτσες) ταξί σε περισσότερα κρίσιμα σημεία της πόλης, η συνδυαστική χωροθέτησή τους κοντά σε σημεία μετεπιβίβασης είτε σε λεωφορείο είτε σε κοινόχρηστα μέσα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την αποσυμφόρηση του δήμου .

1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)

Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ΟΝ – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση.

Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των γραμμών λεωφορείων και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων.

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυνητικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας.

1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Όλα τα συστήματα συλλογικής και κοινόχρηστης μετακίνησης είναι σημαντικό να έχουν ενιαία τιμολόγηση ώστε να είναι ανταγωνιστικά σε σχέση με την ιδιωτική μετακίνηση. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης, λεωφορεία και κοινόχρηστα ποδήλατα μπορούν – εφόσον επιλεγεί να μην λειτουργούν δωρεάν- να έχουν ενιαία τιμολογιακή πολιτική ώστε να προωθηθεί η χρήση των μέσων με συμπληρωματικό τρόπο, για παράδειγμα για κάποιον που έρχεται από κάποια περιοχή εκτός να έχει τη δυνατότητα να αφήνει το ΙΧ αυτοκίνητο σε χώρο στάθμευσης και με την ίδια χρέωση να μπορεί να μεταβεί σε μικρό λεωφορείο για

προσπέλαση του κέντρου ή να χρησιμοποιήσει κοινόχρηστο ποδήλατο/ πατίνι ή άλλο μέσο για την ίδια ή αντίστοιχη διαδρομή.

Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα

Το δεύτερο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) σε οδούς της πόλης όπου ποδήλατο και αυτοκίνητο θα κινούνται στον ίδιο χώρο με προτεραιότητα στο ποδήλατο. Οι ίδιες αυτές διαδρομές είναι οι «πράσινες διαδρομές» όπου ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α.

Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

Η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου απαιτεί υποδομές (διάδρομο κίνησης, χώρους στάθμευσης κ.α.), βελτίωση της νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του ποδηλάτου και μέτρα αποθάρρυνσης χρήσης άλλων μέσων (αυτοκίνητο, μοτοσυκλέτα ιδιωτικής χρήσης).

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/ λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπλαση των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών.

Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση περιοχών μεταξύ όμορων δήμων με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ περιοχών που ανήκουν σε διαφορετικούς δήμους.

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ. εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ' ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση.

Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα.

Οι οδοί που δίνουν προτεραιότητα στην ασφαλή κίνηση του πεζού και αποκλείουν οχήματα από τη διέλευση μπορούν να κατατάσσονται σε μόνιμους ή παροδικούς/ προσωρινούς πεζόδρομους.

Μόνιμες πεζοδρομήσεις γίνονται κατά κανόνα στα κέντρα των πόλεων ενώ στις γειτονιές επιλέγονται σημαντικές διαδρομές που φιλοξενούν ευαίσθητες χρήσεις για παροδική ή μόνιμη πεζοδρόμηση.

Οδοί που επιλέγονται για παροδικές πεζοδρομήσεις μπορούν να σχεδιαστούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας με προεξοχές πεζοδρομίων, πύκνωση της φύτευσης, οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης, υπερυψωμένες διαβάσεις, οφιοειδή διάταξη κ.α. και να λειτουργούν για δεδομένο χρονικό διάστημα ως πεζόδρομοι (ενδ. Ώρες λειτουργίας σχολείου) και για δεδομένο χρονικό διάστημα ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα. Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την ενοποίηση του δημοσίου χώρου ώστε να διασφαλιστεί η συνέχεια σε μορφή δικτύου μεταξύ των πεζοδρόμων και να επιτραπεί η συνεχής και ασφαλής ροή πεζών.

2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

Ο κεντρικός πυρήνας του δήμου φιλοξενεί πλήθος χρήσεων εμπορίου και αναψυχής ενώ αρκετά τμήματα οδών του είναι ήδη προς χρήση αποκλειστικά από πεζούς. Κρίνεται σκόπιμη η πεζοδρόμηση της περιοχής με παράλληλη ανάπλαση των οδών για δημιουργία πρόσθετων δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, ενίσχυση παρόδιου πρασίνου και χώρων ανάπαυσης.

2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος.

Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπλαση (πράσινες διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.).

Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).

2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδεύσεις τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.

2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

Μέσα στις αρχές της περιεκτικής πόλης (inclusive city), εξέχουσα θέση έχει η υποστήριξη των ΑμεΑ, ούτως ώστε να γίνονται ένα με τον ιστό της πόλης και να μην αποκλείονται από την καθημερινότητα της. Στο παραπάνω πλαίσιο το μέτρο αυτό στοχεύει στην ενίσχυση της προσβασιμότητας για ΑμεΑ στο δήμο μέσω της τοποθέτησης ραμπών σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο.

2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδοφωτισμού, δενδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).

2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία ποδηλατοδρόμων και την δημιουργία πράσινων διαδρομών. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την διευκόλυνση της μετακίνησης των ποδηλατών μέσα στην πόλη. Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος

Η πεζοδρόμηση είναι πολύ σημαντική για μία πόλη και ο ρόλος της καθοριστικός, αφού διαχωρίζει την κυκλοφορία των πεζών από τα μηχανοκίνητα οχήματα, ώστε να δημιουργείται ένα ασφαλές και ποιοτικό περιβάλλον αποκλειστικά για τους πεζούς. Η παρουσία και η μετακίνησή των κατοίκων-επισκεπτών στην πόλη, αποτελεί σημαντικό κριτήριο της ζωντάνιας του κοινωνικού περιβάλλοντος του δρόμου ή μιας γειτονιάς, καθώς επίσης προσδιορίζει κατά ένα μεγάλο βαθμό και την ποιότητα ζωής της πόλης αυτής.

Σε αυτό το πλαίσιο κινείται και το παρόν μέτρο το οποίο έχει ως στόχο την πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ενδιαφέροντος όπου προσελκύεται μεγάλος όγκος πληθυσμού ώστε να ενδυναμωθεί η σχέση μεταξύ πόλεως-κατοίκου και πάνω της να σχεδιαστούν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, πάντοτε μέσα σε ένα αστικό περιβάλλον που επιτρέπει τη συνεχή και ασφαλή ροή πεζών

2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)

Ο δήμος έχει να επιδείξει, τουλάχιστον μέχρι σήμερα, το μεγαλύτερο σε εύρος και έκταση τμήμα της αρχαίας Ιεράς Οδού. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτού του χώρου, ή γενικότερα πολύτιμων χώρων μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης με έμφαση (αν είναι εφικτό) στην θερινή περίοδο. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους.

Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση

Το τρίτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις. Τα οχήματα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless). Το σύστημα αποτελείται από τα οχήματα και την πλατφόρμα διεπαφής κοινού-παρόχου καθώς και τις θέσεις εναπόθεσης.

Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με το μέτρο 3.2 και μπορούν να έχουν κοινά σημεία εναπόθεσης. Σημειώνεται ότι τα κοινόχρηστα οχήματα (πατίνια ή ποδήλατα) μπορούν να κυκλοφορούν στις ποδηλατικές υποδομές και αποτελούν μία ελκυστική εναλλακτική χρήσης μοτοσυκλέτας.

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Το σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα ποδήλατο (π.χ. συμβατικό, ηλεκτρικό ή υποβοηθούμενο) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις.

Τα ποδήλατα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless) και λειτουργεί 24/7.

Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).

3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία.

Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (δημοτικό κατάστημα, νοσοκομείο, Περιφέρεια, Δικαστήριο, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει αυτόματα το «ταίριασμα» των μετακινούμενων.

Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση

Στο τέταρτο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

Το μέτρο αυτό αφορά στην υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στο Δήμο και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας).

Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδ. Οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS).

4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων συμμετοχικού σχεδιασμού για ζητήματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού χαρακτήρα. Μέσω των εργαστηρίων αυτών μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ , όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α.

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού

Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται) και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο.

Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές- φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης.

Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ’ έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).

4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

Το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία και είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη τις απόψεις των φορέων και των πολιτών. Ως εκ τούτου κρίνεται σκόπιμο να υπάρχει στην ιστοσελίδα του Δήμου ένας χώρος αποκλειστικά για την κατάθεση ιδεών αναφορικά με τον τομέα μετακινήσεων και μεταφορών, ώστε να μπορούν φορείς και κάτοικοι να προτείνουν παρεμβάσεις στο κέντρο και στις γειτονιές του συνόλου του Δήμου.

4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

Σε αντιστοιχία με το παραπάνω μέτρο και με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία, είναι χρήσιμο να υπάρχει μία ομάδα ατόμων και φορέων που να προωθούν τη συζήτηση για την κινητικότητα και τις μεταφορές. Το ρόλο αυτό μπορεί να λάβει το συσταθέν Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου.

4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς

Το μέτρο αυτό αφορά στη σύσταση ενός φυσικού και ουσιαστικού χώρου- γραφείου εντός του Δήμου, κατάλληλα στελεχομένου, ώστε να επεξεργάζεται τα ζητήματα οργάνωσης, παρακολούθησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ (μέτρα και συνάφεια επίτευξης δεικτών) καθώς και τα ζητήματα οργάνωσης των εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης. Το γραφείο θα πρέπει να έχει στενή συνεργασία με τα αρμόδια στελέχη των τμημάτων που προάγουν ζητήματα πρασίνου και αξιοποίησης κοινοχρήστων, κυκλοφορίας και συγκοινωνιών, πολεοδομίας και χωροταξίας, πληροφορικής και προγραμματισμού, και παιδείας.

4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO2 και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Σε αυτό το μέτρο εντάσσεται η εκπόνηση ΣΦΗΟ, η έγκριση και προώθησή του και στις επιμέρους δράσεις του εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Είναι κρίσιμο να χωροθετούνται σταθμοί

φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, ΤΑΧΙ, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.).

Το σύνολο των σταθμών φόρτισης Η/Ο δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την κυκλοφορία ευάλωτων ομάδων πληθυσμού (πεζών, ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων, ποδηλάτων κ.α.).

Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας

Το έκτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα κάτωθι μέτρα:

6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

Η μείωση του ορίου ταχύτητας αποτελεί καθοριστική παράμετρο οδικής ασφάλειας και συμβάλλει καθοριστικά στη μείωση των τροχαίων συμβάντων και στη μείωση των συμβάντων με σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο.

Στόχος αυτού του μέτρου είναι η θέσπιση ενιαίου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ω σε όλες τις κατοικημένες περιοχές της περιοχής παρέμβασης, καθώς και η λήψη πρόσθετων μέτρων παρεμβάσεων σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές της κείμενης νομοθεσίας

6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

Η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προσδιορίζει το κέντρο του δήμου και τις επιμέρους γειτονιές που οφείλουν να έχουν χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο αλλά και σε επιμέρους γειτονιές σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.

6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση κόμβων εισόδου στις γειτονιές, όπου κύριες οδικές αρτηρίες διασταυρώνονται με συλλεκτήριες οδούς. Στην περιοχή παρέμβασης υπάρχουν σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους.

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνονται κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους.

Η πύκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις– με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια- και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

Η κυκλοφοριακή οργάνωση μπορεί να προσδιορίσει τις επιτρεπόμενες και μη κινήσεις σε μια περιοχή, να περιορίσει τις διαμπερείς κινήσεις, να προστατεύσει περιοχές.

Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό το μέτρο εξειδικεύει τις κατευθύνσεις των οδών ή οδικών τμημάτων των βασικών οδών και απαιτείται σε επόμενο στάδιο κυκλοφοριακή μελέτη εξειδίκευσης περαιτέρω των ρυθμίσεων.

6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

Το μέτρο αυτό αφορά στην ολοκλήρωση οδών περιμετρικά της πόλης ώστε να λειτουργήσει συνολικά η προτεινόμενη ιεράρχηση (βλ. επόμενο μέτρο), αλλά και στη διαμόρφωση περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για ενίσχυση της προστασίας τους από τη διερχόμενη κυκλοφορία.

6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται ο δήμος του από υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, να οριοθετούνται οι γειτονιές και να μη διέρχεται μεγάλος όγκος οχημάτων από οδούς με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλή πυκνότητα πεζών.

Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.

Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και ενοποιημένων εφαρμογών ITS με σκοπό τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων ΜΜΜ σε αστικό και περιαστικό επίπεδο.

Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς του χρήστες του μεταφορικού δικτύου.

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Συστήματα που υποστηρίζουν την συνδυασμένη διαχείριση μεταξύ ΜΜΜ και οδών ή με άλλους τερματικούς σταθμούς (λιμάνια, χώρος στάθμευσης μαρίνας κ.ο.κ.).
- Ενοποιημένα συστήματα πληρωμής εισιτηρίων ΜΜΜ ή άλλων υπηρεσιών, όπως για παράδειγμα για χρήση κοινοχρήστων ποδηλάτων ή μικρών ηλεκτροκίνητων πατινιών (ridesharing), στάθμευση (park n ride) σε συνδυασμό με την πληροφόρηση για διαθέσιμες θέσεις σε parking ή / και την πρόταση για εναλλακτικά parking σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας θέσεων (e- parking),
- Ενοποιημένα συστήματα συνδυασμένης πληροφόρησης οδηγών ΙΧ/ επιβατών ΜΜΜ, όπως για παράδειγμα για χρόνους διαδρομής με ΙΧ και ΜΜΜ, για χρόνους/ συχνότητες διέλευσης ΜΜΜ (λεωφορεία κ.α.), για διαθεσιμότητα θέσεων στάθμευσης σε σταθμούς μετεπιβίβασης (park & ride) κ.λ.π.

- Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος / καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λ.π.
- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών γειτονιών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocks και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονιές και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινουμένων.

Γενικότερα, η πύκνωση της σήμανσης που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους, όπου προβλέπεται, όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

Το μέτρο περιλαμβάνει εργασίες σε επικίνδυνες θέσεις που δεν αποτελούν συντήρηση του οδικού δικτύου, αλλά μικρής κλίμακας κατασκευαστικές επεμβάσεις χαμηλού κόστους και υψηλής αποτελεσματικότητας. Συγκεκριμένα, πρόκειται για εργασίες αναβάθμισης και αντικατάστασης του οδικού εξοπλισμού (διαγράμμιση, σήμανση οδών, στηθαία ασφαλείας, μονάδες απόσβεσης ενέργειας, εγκατάστασης ηλεκτρομηχανολογικές κ.λπ.), βελτιώσεις υποδομής (διαπλάτυνση οδοστρώματος, αποκατάσταση φθορών οδοστρώματος, ασφαλτοτάπητες, αντιολισθηρή, έργα αποχέτευσης, τάφροι, ερείσματα, νησίδες πεζοδρομιών κλπ.).

Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του δήμου σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση της διατροπικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

Το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε κεντρικές οδούς του δήμου όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχό τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e- parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες.

7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στο δήμο δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ.

Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.

Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

Το μέτρο αυτό διατρέχει το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ και αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης στο σύνολο των οδών που πρόκειται να αναπλαστούν για να φιλοξενήσουν υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Δίνει έμφαση σε υλικά με υψηλή ανθεκτικότητα στη θερμοκρασία και την υγρασία και στοχεύει στη χρήση υλικών με φωτοκαταλυτικές ιδιότητες ώστε – ταυτόχρονα με την πύκνωση πρασίνου, τη μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων και την ευρύτερη ανάπλαση – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.

8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Το μέτρο αυτό αφορά στη διαμόρφωση πράσινων διαδρομών, δηλαδή στην αλλαγή του αστικού οδικού χώρου μέσω αναπλάσεων, δενδροφυτεύσεων κ.λπ. ώστε να ενθαρρύνονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Η ζώνη χαμηλών εκπομπών είναι μία συγκεκριμένη και οριοθετημένη περιοχή όπου εισέρχονται μόνο οχήματα ΜΗ ρυπογόνα με ειδικές ρυθμίσεις και περιορισμούς.

Κύριες επιδιώξεις της θεσμοθέτησης ζώνης χαμηλών εκπομπών ρύπων στην επιλεγμένη περιοχή του κέντρου του δήμου είναι η προστασία και ανάδειξη της, η αποσυμφόρησή της από την κίνηση των ιδιαίτερα ρυπογόνων Ι.Χ. αυτοκινήτων και οχημάτων τροφοδοσίας, την ανεξέλεγκτη στάθμευση, καθώς επίσης και η προώθηση και ενδυνάμωση βιώσιμων, εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Στην περιοχή αυτή θα προβλέπεται η είσοδος οχημάτων των οποίων ο κινητήρας συμμορφώνεται με συγκεκριμένες προϋποθέσεις (όρια EURO STANDARDS) που έχουν τεθεί για την ελεύθερη διέλευσή τους. Πρόκειται δηλαδή για ειδική ζώνη στην οποία θα υπάρχει αυτοματοποιημένος έλεγχος εισόδου των οχημάτων και περιορισμού αυτών στη βάση συμμόρφωσής τους με συγκεκριμένα επίπεδα κατώφλια (thresholds) που έχουν τεθεί για τα Euro Standards (π.χ. απαγόρευση εισόδου Ι.Χ. σε μια ζώνη χαμηλών

εκπομπών ρύπων εάν ο κινητήρας βενζίνης είναι μικρότερος από Euro 4 και ο κινητήρας πετρελαίου είναι μικρότερος από Euro 5).

8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από τα σχολεία του δήμου και περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια, υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.).

8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)

Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, νέοι πεζόδρομοι, περιοχές προστασίας κ.α.) και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής με έμφαση στην ανάμιξη χρήσεων γης, τη μετακίνηση χρήσεων για διαμόρφωση ελεύθερων δημόσιων χώρων.

Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού μπορεί να πραγματοποιείται με αναθεώρηση του ΓΠΣ και προσδιορισμό νέων χρήσεων, νέας ιεράρχησης και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης καθώς και με χρήση νεότερων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. ΒΑΑ) με στόχο το συνδυασμό ευρύτερων αναβαθμίσεων πολεοδομικών ενοτήτων.

8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 * 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα.

Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο.

Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.

8.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

Τα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών σήμερα έχουν αυξημένη παρουσία αυτοκινήτου, άναρχη στάθμευση και απουσία ουσιαστικού δημόσιου χώρου. Στόχος αυτού του μέτρου είναι να ενισχυθεί η ταυτότητα των γειτονιών και των κέντρων τους με δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων που θα επιτρέψουν στους κατοίκους αφενός να ζήσουν και να αλληλεπιδράσουν περισσότερο με την πόλη και τον συνάνθρωπο και αφετέρου να μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους μέσω ενός δικτύου βιώσιμων εναλλακτικών μέσων αντί του ΙΧ αυτοκινήτου.

8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

Το μέτρο αυτό στοχεύει αμιγώς στην ενίσχυση του αστικού πρασίνου στο σημερινό οδικό περιβάλλον. Με δεδομένα τα ζητήματα που προκύπτουν από την κλιματική απορρύθμιση σε όλες τις αστικές περιοχές είναι κρίσιμη η αύξηση του παρόδιου πρασίνου στον δήμο . Το μέτρο αυτό αφορά τόσο τις πράσινες διαδρομές και τις οδούς υπό ανάπλαση για ενίσχυση των μετακινήσεων με ήπια μέσα όσο και σημειακά τις οδούς γειτονιάς που μπορούν με απλές επεκτάσεις πεζοδρομίων και κατάργηση της στάθμευσης να αυξήσουν σημαντικά το πράσινο στις γειτονιές. Σημειώνεται ότι οι δενδροφυτεύσεις δεν θα πρέπει να γίνονται σε βάρος του υφιστάμενου χώρου του πεζού και ότι σε κάθε περίπτωση θα πρέπει το πεζοδρόμιο να έχει καθαρό πλάτος 1,5μ.

8.9 Δημιουργία Superblocks

Στο πλαίσιο της πρόσφατης προσπάθειας της μεγάλης πόλης να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπέρ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocks είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρεια τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα.

Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.

Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος τροφοδοσίας το οποίο θα έχει καθορισμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις κρίσιμες οδούς του δήμου εξοπλισμένες με σήμανση και αισθητήρες που θα επιτρέπουν τον έλεγχο της κατάληψής τους από άλλα οχήματα καθώς και το χρόνο αναμονής σε αυτές. Το σύστημα αυτό μπορεί να είναι εξοπλισμένο με άλλες πληροφορίες σχετικά με το ωράριο τροφοδοσίας, τις περιοχές εφαρμογής του, τη θέση των κέντρων εφοδιαστικής, προτάσεις για επιχειρήσεις κ.α.

9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

Σήμερα κάθε επιχείρηση στον δήμο , και στις γειτονιές με μεγάλη επισκεψιμότητα, διαχειρίζεται την παραγγελία και παραλαβή εμπορευμάτων απευθείας με τον πάροχο και ο κάθε πάροχος κατά κανόνα πηγαίνει ξεχωριστά σε κάθε επιχείρηση. Είναι σημαντικό για τη μείωση της συμφόρησης (συμπ. ρύπανσης και θορύβου) και τη μείωση του κόστους των μετακινήσεων συνολικά να δημιουργηθούν κέντρα αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας σε ανάλογες θέσεις περιμετρικά της πόλης ώστε να γίνεται οργανωμένη παράδοση εμπορευμάτων από τους επιμέρους παρόχους και παραλαβή τους στα καταστήματα με μικρότερα (σε όγκο) οχήματα.

9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις για να τις ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου).

Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, άρα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής.

Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παροδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.

9.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας.

9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται γι`αυτού του είδους μεταφορών (π.χ. ελλιπής επιτάχυνση/επιβράδυνση, μειωμένη ικανότητα ελιγμών) και των φυσικών τους προδιαγραφών-

χαρακτηριστικών (π.χ. μήκος, όγκος) των βαρέων οχημάτων, δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στη γύρω κυκλοφορία.

Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι αρνητικές επιπτώσεις από τα βαρέα οχήματα θα ενταθούν στις κεντρικές αρτηρίες, λόγω της παρουσίας φωτεινών σηματοδοτών, όπου τα βαρέα οχήματα θα πρέπει να επιβραδύνουν, να σταματήσουν στους φωτεινούς σηματοδότες και μετά να επιταχύνουν ξανά.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις των βαρέων οχημάτων στη γύρω κυκλοφορία, θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης για να αντιμετωπιστεί επιτυχώς η αύξηση του αριθμού των βαρέων οχημάτων και να επιτευχθεί η αποτελεσματική κυκλοφορία τους.

Το μέτρο αυτό είναι συνυφασμένο με μια σειρά από στρατηγικές οι οποίες ενδεικτικά μπορούν να ορίσουν

α) το ωράριο όπου τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν,

β) σε ποιες οδούς της πόλης τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν,

γ) ποιες κατηγορίες βαρέων οχημάτων μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους τύπους οδών κτλ.

Χωρική αποτύπωση μέτρων τελικού σεναρίου

Λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του Δήμου, ως καταλληλότερο κρίνεται το ριζοσπαστικό σενάριο. Σύμφωνα με αυτό, τα μέτρα που αναλύθηκαν στα παραπάνω παρουσιάζονται στην συνέχεια.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι η χωροθέτηση του Νέου ΚΣΥΛ σρην περιοχή του Ελαιώνα πρόκειται να επιφέρει σημαντικές κυκλοφοριακές αλλαγές στην περιοχή, όπως περιγράφεται ακολούθως.

- **Σχετικά με την Ιερά Οδό**

Στο πλαίσιο της ευρύτερης αναβάθμισης του Ελαιώνα και της αξιοποίησης των κενών εκτάσεων που εντοπίζονται στην περιοχή, αποφασίστηκε και η χωροθέτηση του νέου ΚΣΥΛ (Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων) σε αυτήν. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Περιβαλλοντική Μελέτη που εκπονήθηκε, ο ΚΣΥΛ προβλέπεται να κατασκευασθεί σε οικόπεδο έκτασης 66.420 m2 στην περιοχή που περικλείεται από τον Παράδρομο της Λ. Κηφισού, την Ιερά Οδό και τις οδούς Αγ. Άννης και Πιερίας. Πρόκειται για ένα έργο που αποσκοπεί στην αντικατάσταση των δύο υφιστάμενων Σταθμών Υπεραστικών Λεωφορείων (Λιοσίων και Κηφισού) και στην ευρύτερη συνένωση των υπηρεσιών τους, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των μετακινούμενων.

Στο πλαίσιο αυτό, στον εν λόγω χώρο θα δημιουργηθεί μια σειρά υποδομών ευρύτερου χαρακτήρα ενώ ταυτόχρονα θα λαμβάνουν χώρα διαφορετικές δραστηριότητες, δημιουργώντας έτσι έναν ακόμα σημαντικό υπερτοπικό πόλο έλξης στην περιοχή. Τόσο ο ίδιος ο σταθμός όσο και οι υπόλοιπες εγκαταστάσεις που προβλέπονται θα έχουν ως αποτέλεσμα την έλξη πολλών μετακινούμενων προς την περιοχή, γεγονός που θα επηρεάσει σημαντικά τόσο το αστικό όσο και το συγκοινωνιακό της σύστημα.

Η χωροθέτηση του ΚΣΥΛ στο συγκεκριμένο σημείο θα οδηγήσει σε μεγάλη επιβάρυνση της Ιεράς Οδού, η οποία με την σειρά της θα επηρεάσει σημαντικά την κυκλοφοριακή λειτουργία του δικτύου τόσο του Δήμου όσο και των όμορων Δήμων από τους οποίους διέρχεται. Πιο συγκεκριμένα, πληθώρα μετακινούμενων επί της Λ. Αθηνών (από την κατεύθυνση της Κορίνθου) με τελικό προορισμό τον σταθμό, κατά πάσα

πιθανότητα, θα επιλέγουν να συνεχίσουν την διαδρομή τους απευθείας μέσω της Ιεράς Οδού, παρακάμπτοντας την Λ. Κηφισού.

Απόρροια αυτού θα είναι η έντονη φόρτισή της, από την αρχή της κιόλας, με μεγάλες ροές οχημάτων. Ταυτόχρονα, σημαντική παράμετρος της υποβάθμισης της οδού θα είναι και η συχνότερη χρήση της από βαρέα οχήματα και λεωφορεία τα οποία θα κατευθύνονται από και προς τον ΚΣΥΛ με αποτέλεσμα να δημιουργούν αισθητές κυκλοφοριακές αλλά και περιβαλλοντικές πιέσεις.

Συνεπώς, η διέλευση από την Ιερά Οδό, αν και για τον ίδιο τον μετακινούμενο με αυτοκίνητο θα εκλαμβάνεται ως συντομότερη και συνεπώς βολικότερη, θα επιφέρει σημαντικά προβλήματα τόσο στο συγκοινωνιακό δίκτυο όσο και στο αστικό περιβάλλον. Το πρόβλημα, μάλιστα, για το θα είναι ακόμα εντονότερο μιας και η εν λόγω οδός, πέραν του ότι τέμνει διαμπερώς τον Δήμο, ταυτόχρονα διέρχεται από τον κεντρικό του πυρήνα, την «καρδιά» της πόλης, όπου και εντοπίζεται το πολεοδομικό της κέντρο. Ταυτόχρονα, θα αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο στην επίτευξη του οράματος για την Ιερά Οδό, σύμφωνα με το οποίο η ανάδειξή της θα επέλθει με την επαναφορά του ιστορικού της χαρακτήρα.

Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αντιληπτό ότι θα επηρεάσει άμεσα τις ενεργές μετακινήσεις και ιδιαίτερα την λειτουργία του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου, το οποίο σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας διέρχεται και αυτό από την Ιερά Οδό. Αναμφισβήτητα, εκτιμάται πως οι συνθήκες που θα επικρατήσουν θα περιορίζουν την οδική ασφάλεια των ποδηλατών και θα δυσχεραίνουν ευρύτερα την κίνηση τόσο αυτών όσο και των πεζών.

Συνεπώς, είναι απαραίτητη η μέριμνα για την μέγιστο δυνατό περιορισμό της χρήσης της εν λόγω οδού τόσο από τους χρήστες του ΚΣΥΛ όσο και από τον στόλο οχημάτων του. Ουσιαστικά, ζητούμενο είναι η διατήρηση της κίνησής τους -τουλάχιστον των βαρέων οχημάτων και των λεωφορείων- στους δύο κύριους οδικούς άξονες (Λ. Κηφισού και Λ. Αθηνών) και η (περιορισμένη) διέλευσή τους από την Ιερά Οδό αποκλειστικά και μόνο για την είσοδό τους στον σταθμό.

Πιο αναλυτικά, θα πρέπει να εξασφαλιστεί ότι οι ενδιαφερόμενοι που θα διέρχονται από την δυτική πλευρά του Δήμου θα ακολουθούν την διαδρομή: Λ. Αθηνών – Λ. Κηφισού – Ιερά Οδός, χρησιμοποιώντας μόνο το τμήμα της οδού που ανήκει στην περιοχή του Ελαιώνα. Το παραπάνω, μπορεί να επιτευχθεί με τις κατάλληλες ρυθμίσεις, οι οποίες θα προκύψουν μέσα από την εκπόνηση μιας κυκλοφοριακής μελέτης που θα αφορά την ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος και θα λαμβάνει υπόψη όλα τα παραπάνω.

Τελικά, η νέα ιεράρχηση του δικτύου (η οποία επηρεάζεται άμεσα) διαμορφώνεται ως εξής:

- Νέα Ιεράρχηση Δήμου:
    - Λεωφόροι – Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Λ. Κηφισού, Λ. Αθηνών (δυτικό τμήμα έως το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού)
    - Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αθηνών (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού), Π. Ράλλη (ανατολικό τμήμα από το σημείο τομής με την Λ. Κηφισσού)
    - Δευτερεύουσες αρτηρίες: Ιερά Οδός (τμήμα εκτός Δήμου), Θηβών, παράδρομοι Λ. Κηφισού, παράδρομοι Λ. Αθηνών
    - Συλλεκτήριες οδοί: Ιερά Οδός (τμήμα εντός Δήμου), Π. Καβάλας (από Ιερά Οδό μέχρι Δημαρχείου), Δημαρχείου, Ν. Πλαστήρα, Α. Παπαναστασίου, Μίνωος (μέχρι Α. Παπαναστασίου), Βορείου Ηπείρου, Δημοκρατίας, Κορυδαλλού (από Δημοκρατίας μέχρι

Αποστόλου Παύλου), Μ. Αλεξάνδρου, Νέστου, Αγίας Μαρίνας, Κορυτσάς, Έβρου, Μαρκόνι, Αγίας Άννης, Ορφέως

- Ήπιας κυκλοφορίας: Ιθάκης (από Πλατάνων μέχρι Κερκύρας), Πατριάρχου Γρηγορίου Ε', Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυρίδωνος (από Ζωσιμάδων μέχρι Δημητσάνας), Δημητσάνας, Εδέσσης (από Δημητσάνας μέχρι Έβρου), Μαυροκορδάτου, 8ης Δεκεμβρίου, Ρεθύμνης, Κυπαρισσίας (από Σαλαμίνας μέχρι Ρεθύμνης), Σαλαμίνας (από Κυπαρισσίας μέχρι Νέστου), Κατσαρού, Ξανθίππης, Φειδίου (από Ιερολοχητών μέχρι Αριστοτέλους), Αριστοτέλους, Ιωαννίνων (από Αριστοτέλους μέχρι Παπούλα), Κορυδαλλού (από Δημοκρατίας μέχρι Κ. Βάρναλη, Κ. Βάρναλη, Θεσσαλονίκης (από Θηβών μέχρι Α. Παπαναστασίου), Σ. Σαράφη (από Θεσσαλονίκης μέχρι Ιερά Οδό), Μοσχονησίων (από Αδριανουπόλεως μέχρι Κωνσταντινουπόλεως), Κυζίκου, Βελισαρίου (από Α. Διάκου μέχρι Κυζίκου), Λευκωσίας, Μαυρομιχάλη

- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: Έκταση: 3409,11στρ.
  - Περιοχή 1: Κόδρου, Ρίμινι, Πατριάρχου Γρηγορίου Ε', Ζωσιμάδων, Αγίου Σπυρίδωνος, Παλληκαρίδη, Αμπελακίων, Δημητσάνας, Κορυτσάς, Ιερά Οδός, Ζέφυρου, Πολυδεύκους, Πλαταιών, Κηπουπόλεως
  - Περιοχή 2: Έβρου, Εδέσσης, Μυκηνών, Κορίνθου, Ολυμπίας, Ιερά Οδός
  - Περιοχή 3: Πελοποννήσου, Κοζάνης, Αγίου Νεκταρίου, Αγίου Σπυρίδωνος, Γοργοποτάμου, Δερβενακίων, Γραβιάς, Λ. Αθηνών, Λ. Θηβών, Κουντουριώτου, Δαρδανελλίων, Πλαπούτα, Σίφνου, Σουλίου,
  - Περιοχή 4: Λ. Θηβών, Λ. Αθηνών, Λ. Κηφισού, Ιερά Οδός, Δημαρχείου, Π. Καβάλας
  - Περιοχή 5: Ιερά Οδός, Α. Παπαναστασίου, Μίνωος, Βορείου Ηπείρου, Θηβών
  - Περιοχή 6: Ιερά Οδός, Λ. Κηφισού, Μίνωος, Α. Παπαναστασίου
  - Περιοχή 7: Μ. Αλεξάνδρου, Ιερά Οδός, Θηβών, Δημοκρατίας, Αποστόλου Παύλου
  - Περιοχή 8: Δημοκρατίας, Θηβών, Οριζομύλων, Αποστόλου Παύλου, Κορυδαλλού
  - Περιοχή 9: Μ. Αλεξάνδρου, Νέστου, Αγίας Μαρίνας, Ιερά Οδός
- Αναδιαμόρφωση κόμβων, Αριθμός: 18
  - Θέση 1: Λ. Αθηνών & Θηβών
  - Θέση 2: Λ. Αθηνών & Λ. Κηφισού
  - Θέση 3: Θηβών & Π. Καβάλας
  - Θέση 4: Θηβών & Ιεράς Οδού
  - Θέση 5: Θηβών & Κ. Βάρναλη - Θεσσαλονίκη
  - Θέση 6: Θηβών & Δημοκρατίας – Βορείου Ηπείρου
  - Θέση 7: Ιερά Οδός & Αγίας Μαρίνας
  - Θέση 8: Ιερά Οδός & Έβρου

- Θέση 9: Ιερά Οδός & Μ. Αλεξάνδρου
- Θέση 10: Ιερά Οδός & Σ. Σαράφη – Ν. Πλαστήρα
- Θέση 11: Ιερά Οδός & Δημαρχείου
- Θέση 12: Ιερά Οδός & Αγίας Άννης
- Θέση 13: Εδέσσης & Δημητσάνας – Κορυτσάς
- Θέση 14: Νέστου & Μ. Αλεξάνδρου
- Θέση 15: Δημοκρατίας & Κορυδαλλού
- Θέση 16: Α. Παπαναστασίου & Κυζίκου
- Θέση 17: Α. Παπαναστασίου & Θεσσαλονίκης
- Θέση 18: Α. Παπαναστασίου & Μίνωος

- Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park and ride): Αριθμός: 4
  - Θέση 1: Εδέσσης & Πλαταιών
  - Θέση 2: Λ. Αθηνών (μεταξύ Γοργοποτάμου & Χίου)
  - Θέση 3: Θεσσαλίας (Ελαιώνας - Βόρειο τμήμα μεταξύ Λ. Κηφισού & Μαρκόνι)
  - Θέση 4: Π. Ράλλη (μεταξύ Θηβών & Σαλαμινίας)
- Κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 2
  - Θέση 1: Μ. Αλεξάνδρου, Χ. Τρικούπη & Παπαρρηγοπούλου (Υπόγειος)
  - Θέση 2: Πλατεία Ειρήνης (Υπόγειος)
- Καθορισμός περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 507,73 στρ
  - Περιοχή 1: Δαρδανελλίων – Κουντουριώτου – Θηβών – Κωνσταντινουπόλεως
  - Περιοχή 2: Θηβών – Κουντουριώτου – Ν. Πλαστήρα – Κωνσταντινουπόλεως
  - Περιοχή 3: Κουντουριώτου – Περγάμου – Κωνσταντινουπόλεως – Ν. Πλαστήρα
  - Περιοχή 4: Δαρδανελλίων – Κωνσταντινουπόλεως – Θηβών – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 5: Ιερά Οδός – Θηβών – Κωνσταντινουπόλεως – Πανόρμου
  - Περιοχή 6: Πανόρμου – Κωνσταντινουπόλεως – Ν. Πλαστήρα – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 7: Ν. Πλαστήρα – Κωνσταντινουπόλεως – Περγάμου – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 8: Περγάμου – Κωνσταντινουπόλεως – Μυριοφύτου – Ιερά Οδός
  - Περιοχή 9: Μ. Αλεξάνδρου – Ιερά Οδός – Λογοθέτη – Αρκαδίου - Βελεστίνου
  - Περιοχή 10: Λογοθέτη – Ιερά Οδός – Θηβών – Αρκαδίου
  - Περιοχή 11: Βελεστίνου – Αρκαδίου – Θηβών – Περικλέους
  - Περιοχή 12: Βελεστίνου – Περικλέους – Θηβών – Ιερολοχιτών
  - Περιοχή 13: Ιερά Οδός – Γρηγορίου Κυδωνίων – Ρήγα Φεραίου – Θηβών

- Περιοχή 14: Γρηγορίου Κυδωνιων – Ιερά Οδός – Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 15: Σ. Σαράφη – Ιερά Οδός – Ελλησπόντου – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 16: Ελλησπόντου – Ιερά Οδός – Ραιδεστού – Ρήγα Φεραίου
- Περιοχή 17: Θηβών – Ρήγα Φεραίου – Γρηγορίου Κυδωνιων – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 18: Γρηγορίου Κυδωνιων – Ρήγα Φεραίου – Σ. Σαράφη – Αθανασίου Διάκου
- Περιοχή 19: Σ. Σαράφη – Ρήγα Φεραίου – Ελλησπόντου – Αθανασίου Διάκου

- Κατασκευή κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας εντός αστικού ιστού: Αριθμός: 1
  - Θέση 1: Νάξου & Σαμαρά (Ελαιώνας) με δυνατότητα επέκτασης
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων: Μήκος νέας υποδομής: 12,89km
  - Διαδρομή 1: Κορυτσάς (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
  - Διαδρομή 2: Ιερά Οδός
  - Διαδρομή 3: Αγίας Μαρίνας – Νέστου – Μ. Αλεξάνδρου – Ιερολοχιτών – Αποστόλου Παύλου – Οριζόμυλων – Λακωνίας – Δημαρχείου – Βορείου Ηπείρου
  - Διαδρομή 4: Α. Παπαναστασίου – Μίνωος – Σκρά – Θηβών – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (νότιο τμήμα)
  - Διαδρομή 5: Δημαρχείου – Π. Καβάλας – Δερβενακίων – Αγίου Σπυρίδωνος
  - Διαδρομή 6: Άλσος Μπαρουτάδικο – Πανεπιστημιούπολη Π.Α.Δ.Α. (σύνδεση με υφιστάμενο δίκτυο ποδηλάτων)
- Δημιουργία πράσινων διαδρομών: Μήκος: 30,89km
  - Διαδρομή 1: Ιερά Οδός
  - Διαδρομή 2: Μ. Αλεξάνδρου – Γιαννιτσών – Σαλαμίνας – Κορυτσάς – Μιλτιάδου – Α. Σικελιανού – Τομπαζή -Σερίφου – Πίνδου – Πολυδεύκους – Ηρακλείτου – Αγίου Γεωργίου – Ζωσιμάδων – Εδέσσης – Δημητσάνας – Αγίου Σπυρίδωνος – Αγίου Νεκταρίου – Κοζάνης – Θεοτόκου – Δερβενακίων – Ανεξαρτησίας – Π. Καβάλας – Σκύρου
  - Διαδρομή 3: Εδέσσης – Βαλτετσίου – Ανδρέα Πανάγου – Ολυμπίας
  - Διαδρομή 4: Πελοποννήσου – Σουλίου – Χίου, Σίφνου – Πλαπούτα – Δαρδανελλίων
  - Διαδρομή 5: Άλσος Μπαρουτάδικο
  - Διαδρομή 6: Θηβών – Κολοκοτρώνη – Ν. Πλαστήρα – Καραϊσκάκη – Μαρμαρά – πάροδος Επίκουρου – Παυσανίου – Κολοκοτρώνη – Βρυουλών – Μιαούλη – Παπανικολή – Κουντουριώτου – Μαυρομιχάλη – Αδριανουπόλεως – Δροσίνη – Βρυουλών – Σμύρνης – Προύσης
  - Διαδρομή 7: Ν. Πλαστήρα - Αδριανουπόλεως – Δημαρχείου – Κουντουριώτου, Μιαούλη – Ν. Πλαστήρα
  - Διαδρομή 8: Ηροδότου – Ιερολοχιτών – Ιθώμης – Καπαδοκίας – Αποστόλου Παύλου – Μακαρίου/Λυκαβηττού, Οριζομύλων/Θηβών

- Διαδρομή 9: Μίνωος – Σκρά -Θηβών – Π. Ράλλη – Σαλαμινίας – παράδρομος Λ. Κηφισού – Αττάλειας
- Διαδρομή 10: Βορείου Ηπείρου – Μίνωος – Αττάλειας – Θεσσαλονίκης – Ελλησπόντου – Εθνομαρτύρων – Α. Παπαναστασίου – Κυζίκου – Βελισαρίου – Αλατσάτων – Δωδεκανήσου – Ρήγα Φεραίου – Θηβών – Παπούλα – Περικλέους
- Διαδρομή 11: Μάκρης – Κοραή,
- Διαδρομή 12: Βελεστίνου – Α. Ζαΐμη – Αθηνάς – Βορείου Ηπείρου – Κότρωνος – Μακρίδη – Τεμένης – Προόδου
- Διαδρομή 13: Ορφέως – Πλούτωνος, Μικελή
- Διαδρομή 14: Νάξου – Σαμαρά – Εμ. Παππά

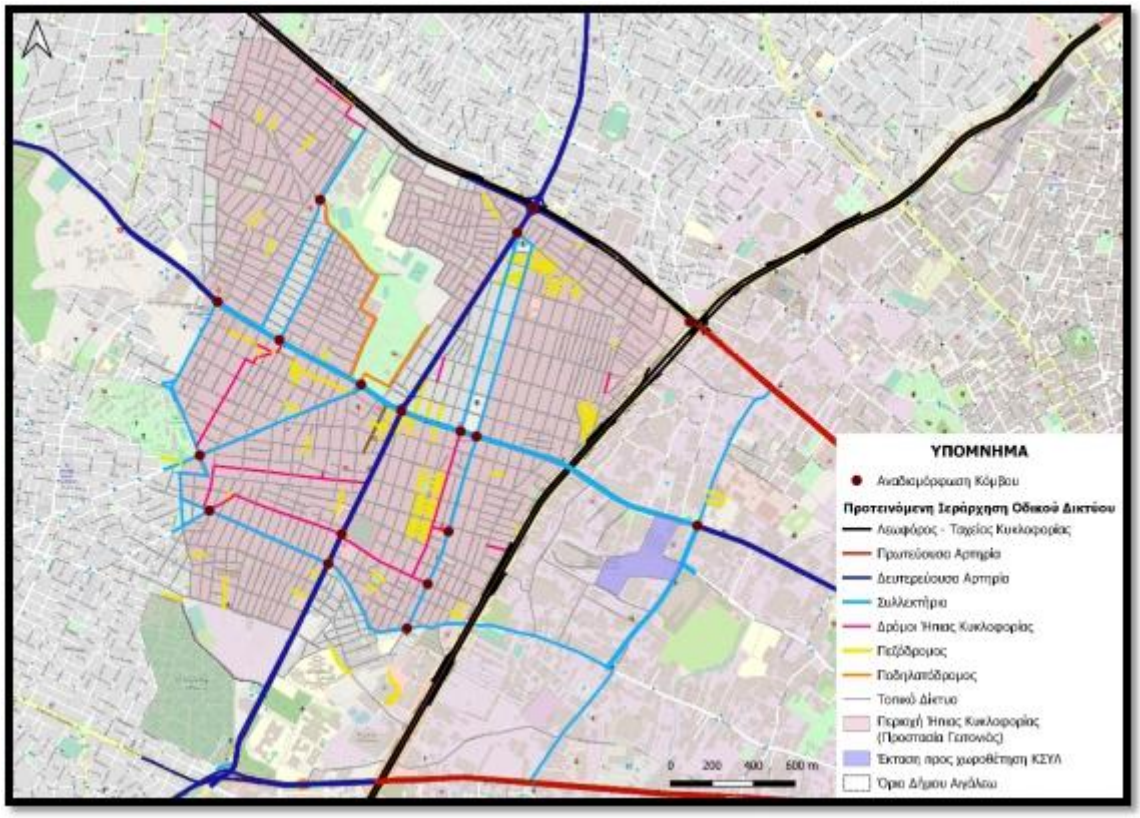
- Εγκατάσταση νέων σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 13
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 15,23km
- Περιοχές ενίσχυσης προσβασιμότητας, Τελική Έκταση (χωρίς τις επικαλύψεις): 3.244,54στρ
  - Ζώνη 1: Γύρω από Μετρό – Ακτίνα Εφαρμογής 300m.

Έκταση: 885.67στρ

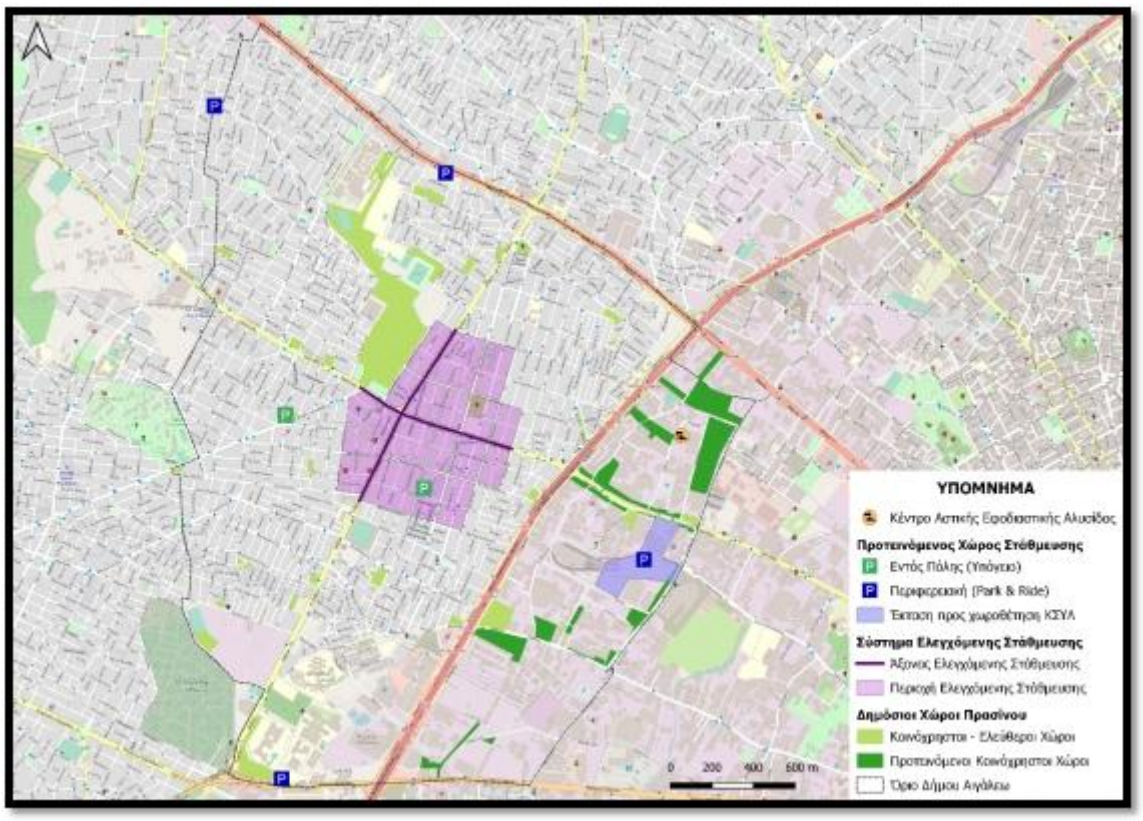
  - Ζώνη 2: Γύρω από λοιπούς υπερτοπικούς πόλους – Ακτίνα Εφαρμογής 200m.

Έκταση: 2.721,56στρ

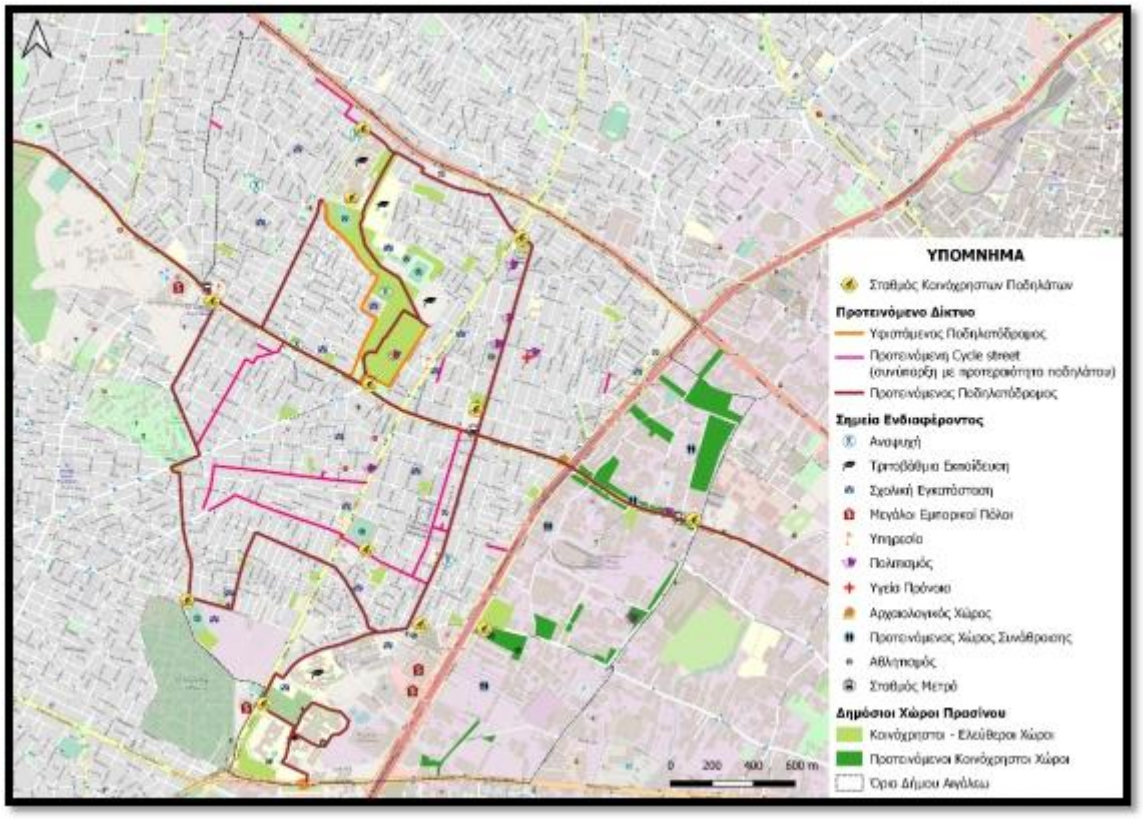
Τα παραπάνω απεικονίζονται στους χάρτες που ακολουθούν:



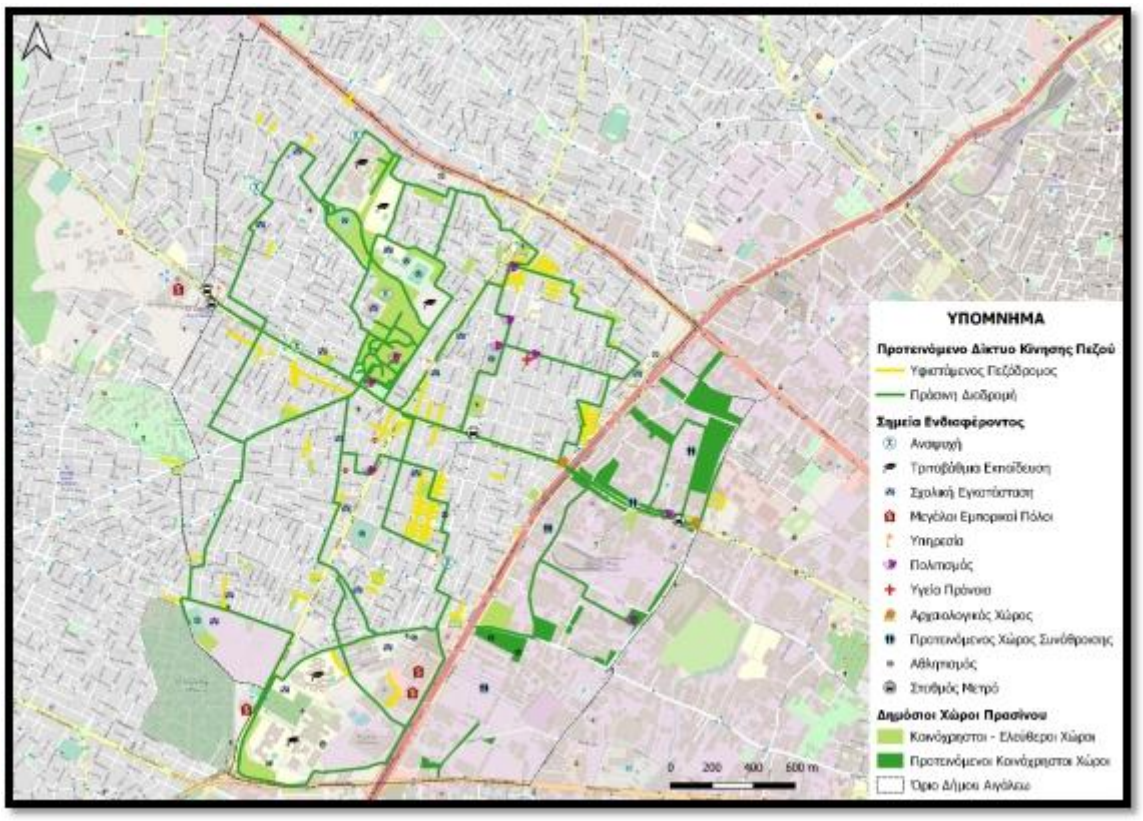
Εικόνα 70: Κυκλοφοριακή Οργάνωση και Οδική Ασφάλεια



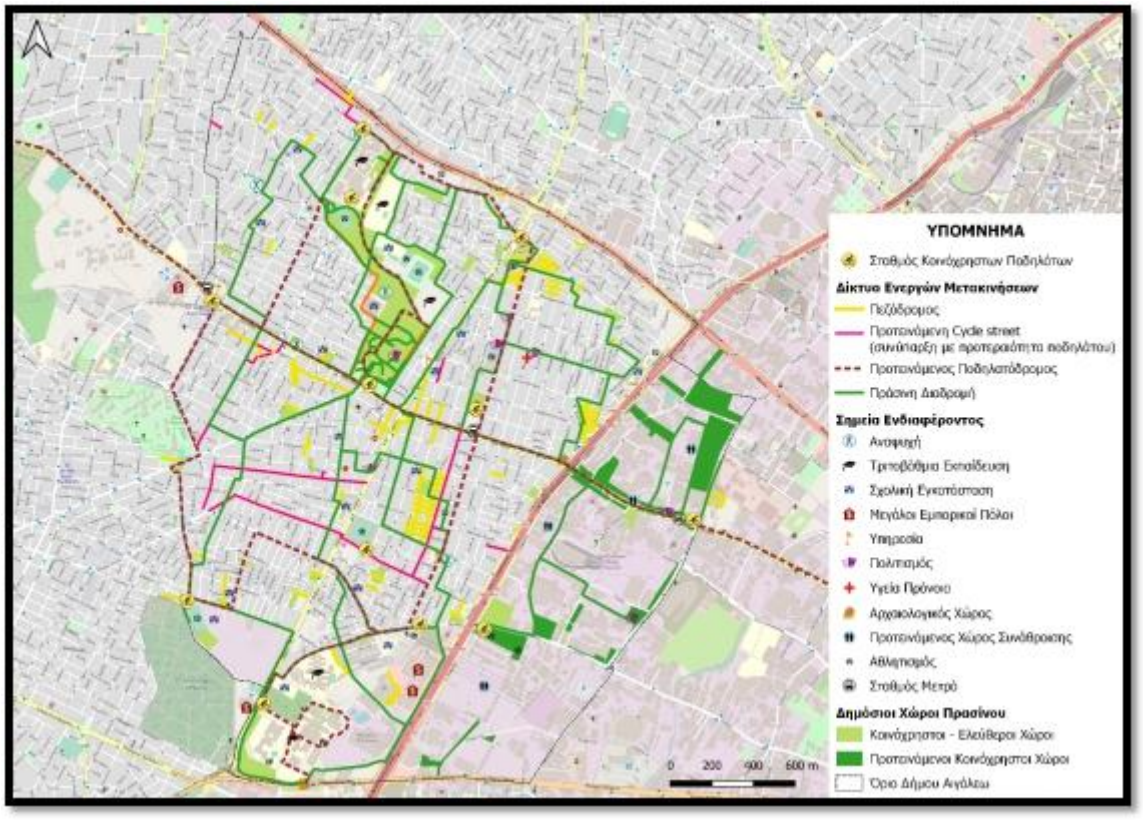
Εικόνα 71: Διαχείριση Στάθμευσης



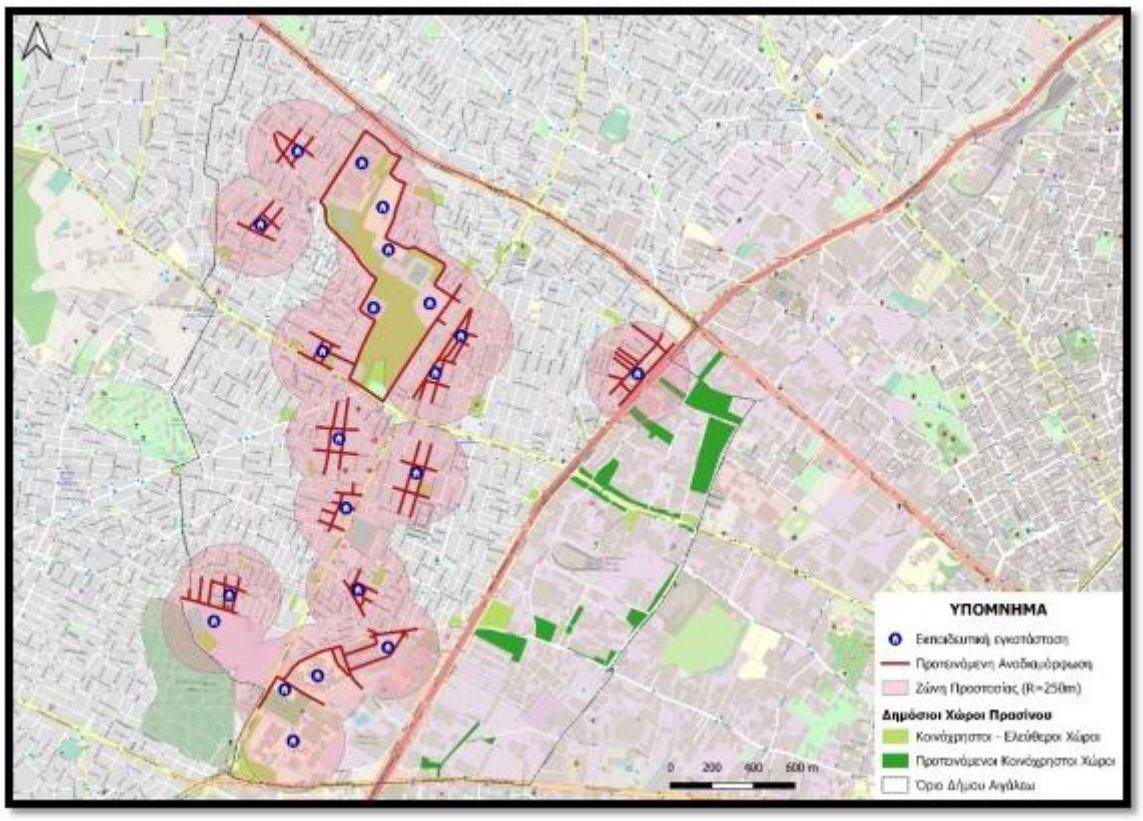
Εικόνα 72: Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου



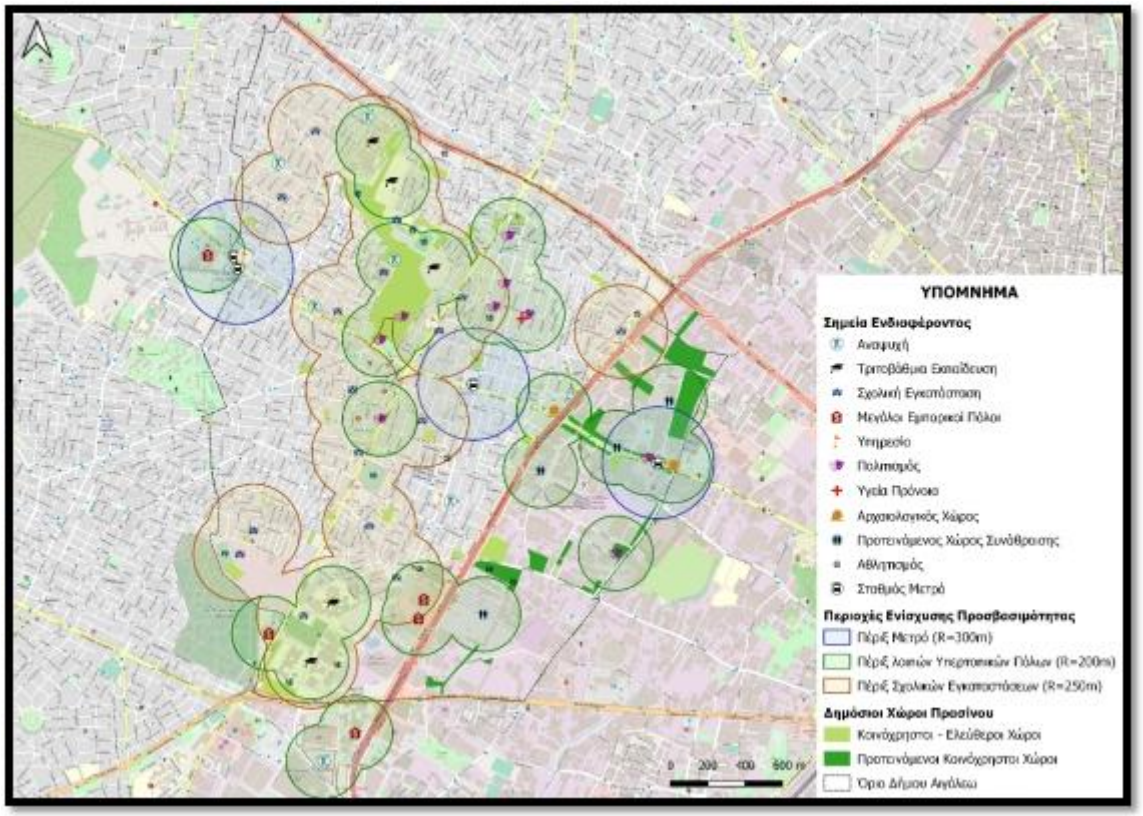
Εικόνα 73: Δίκτυο Κίνησης Πεζού



Εικόνα 74: Δίκτυο Ενεργών Μετακινήσεων



Εικόνα 75: Προστασία Σχολικών Εγκαταστάσεων



Εικόνα 76: Περιοχές Ενίσχυσης Προσβασιμότητας

4.2 Προσδιορισμός επιμέρους στόχων

Δεν υπάρχουν κάποιοι επιμέρους στόχοι εκτός των γενικών οι οποίοι έχουν οριστεί μέσα στο πλαίσιο αξιολόγησης και παρακολούθησης της εξέλιξης του ΣΒΑΚ.

4.3 Ανάρτηση παραδοτέου Σταδίου 4 στην ιστοσελίδα

Το Παραδοτέο για το Στάδιο 4, όπως και όλα τα Παραδοτέα του ΣΒΑΚ, είναι αναρτημένο στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Αιγάλεω στον ακόλουθο σύνδεσμο:

http://aigaleo.sbak.gr/deliverables

ΣΤΑΔΙΟ 5: ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΔΡΑΣΗΣ

5.1 Τελικό Σχέδιο Δράσης

Πακέτα Μέτρων ΣΒΑΚ

Παρακάτω παρουσιάζονται τα Πακέτα Μέτρων (δηλαδή οι βασικές κατηγορίες που οργανώνονται τα μέτρα) που προβλέπονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ τα οποία θα υλοποιούνται σταδιακά και με την κατάλληλη ενημέρωση προς τους φορείς και τους πολίτες. Τα εφικτά και αποτελεσματικά μέτρα που λαμβάνονται υπόψη για το Δήμο κατηγοριοποιούνται σε εννέα (9) διακριτά πακέτα μέτρων που αφορούν στις παρακάτω θεματικές:

1) Δημόσια Συγκοινωνία
2) Ενεργές μετακινήσεις και προσβασιμότητα
3) Κοινόχρηστη μετακίνηση
4) Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση
5) Ηλεκτροκίνηση
6) Οδική ασφάλεια και οργάνωση της κυκλοφορίας
7) Στάθμευση
8) Αστικό περιβάλλον
9) Εμπορευματικές μεταφορές

Πακέτο Μέτρων 1: Δημόσια Συγκοινωνία

Το πρώτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί

1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)

1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ

1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών

1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

Πακέτο Μέτρων 2: Ενεργές Μετακινήσεις και Προσβασιμότητα

Το δεύτερο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης

2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)

2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον

2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής

2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων

2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)

2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων

2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών

2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες

2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος

2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)

Πακέτο Μέτρων 3: Κοινόχρηστη Μετακίνηση

Το τρίτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων

3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων

Πακέτο Μέτρων 4: Επικοινωνία – Προώθηση – Ευαισθητοποίηση

Στο τέταρτο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις

4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού

4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις

4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα

4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς

4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Πακέτο Μέτρων 5: Ηλεκτροκίνηση

Το πέμπτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Πακέτο Μέτρων 6: Οδική Ασφάλεια και Οργάνωση της Κυκλοφορίας

Το έκτο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα κάτωθι μέτρα:

6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο

6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας

6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας

6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος

6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης

6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών

6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών

6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.

6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων

6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις

Πακέτο Μέτρων 7: Στάθμευση

Στο έβδομο πακέτο μέτρων συναντώνται τα εξής μέτρα:

7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)

7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)

7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς

Πακέτο Μέτρων 8: Αστικό Περιβάλλον

Το όγδοο πακέτο μέτρων περιέχει τα παρακάτω μέτρα:

8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου

8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων

8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)

8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον

8.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης

8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων

8.9 Δημιουργία Superblocks

Πακέτο Μέτρων 9: Εμπορευματικές Μεταφορές

Το ένατο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει τα εξής μέτρα:

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας

9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις

9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων

9.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα

9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος

9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων

Αρμοδιότητες και πηγές χρηματοδότησης – Συσχετισμοί μέτρων και πόρων

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται **συνοπτικά** και σχηματικά ο συσχετισμός των μέτρων με τους αρμόδιους φορείς υλοποίησης στο πλαίσιο της δραστηριότητας 7.1 (κατά τον κύκλο ανάπτυξης του ΣΒΑΚ, Eltis) καθώς και ο εντοπισμός των απαιτούμενων πόρων. Σημειώνεται ότι τα αρχικά προτεινόμενα μέτρα εξετάστηκαν τόσο με το Δίκτυο Φορέων όσο και με τους πολίτες και επαναδιατυπώθηκαν / οριστικοποιήθηκαν προκειμένου να διασφαλίζεται η συμφωνία όλων των μερών.

Σημειώνεται ότι οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου το οποίο προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη) καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών.

Πίνακας 28: Συσχετισμοί μέτρων και πόρων – αρμοδιοτήτων

Πακέτα μέτρων	Τελικά μέτρα	Αρμοδιότητα – Εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης/ επισπεύδοντος * **με επισήμανση για απαίτηση εγκρίσεων ή σύμφωνης γνώμης (παρουσιάζονται εν μέρει και ενέργειες ωρίμανσης)**	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης **(η αναλυτική κοστολόγηση παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα)**
ΠΜ1: Δημόσια συγκοινωνία	1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	Δήμος , Σύλλογος ιδιοκτητών ταξί	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ίδιοι πόροι συλλόγου ιδιοκτητών ταξί, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου (Ο.Α.Σ.Α.), Δήμος , Περιφέρεια Αττικής (ανάλογα με τις αρμοδιότητες των δρόμων)	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου , Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, Ίδιοι πόροι Δήμου , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	Ο.Α.Σ.Α, Δήμος	Φορέας διαχείρισης μεταφορικού έργου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας	Δήμος, Ιδιώτες πάροχοι συγκοινωνιακού έργου	Ίδιο πόροι Δήμου, Ιδιωτική πρωτοβουλία

	και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων		
ΠΜ2: Ενεργές Μετακινήσεις και προσβασιμότητα	2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	Δήμος, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Δήμος , Όμοροι Δήμοι, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου και όμορων Δήμων, ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο

			Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου , νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου

	2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ Κ.Α.
	2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	Δήμος	Ίδιο πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	Υπουργείο Πολιτισμού, Περιφέρεια Αττικής, Δήμος	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ίδιοι πόροι δήμου, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ3: Κοινόχρηστη μετακίνηση	3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ιδιωτική πρωτοβουλία, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Έκτατες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας ή Υπουργείο Εσωτερικών, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Δήμος , Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη, Επιχειρήσεις ή φορείς με μεγάλο αριθμό εργαζομένων	Ίδιοι πόροι Δήμου , Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική

			πρωτοβουλία
ΠΜ4: Επικοινωνία-Προώθηση-Ευαισθητοποίηση	4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Δήμος , Κάτοικοι με τη συμβολή έξυπνης εφαρμογής ή τη σύμπραξη με ιδιώτη	Ίδιο πόροι Δήμου , Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας
	4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	Δήμος , ΤΕΕ-ΤΑΚ, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κ.α.	Ίδιο πόροι Δήμου , ιδιωτική πρωτοβουλία
	4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	Δήμος , Εκπ. Οδήγησης & Κυκλ. Αγωγής, Α & Β' βάθμια Εκπαίδευση	Ίδιοι πόροι Δήμου , πόροι Α & Β' βάθμιας Εκπαίδευσης
	4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	Δήμος , Σύλλογοι Μηχανικών / Κοινωνιολόγων κ.α.	Ίδιοι πόροι Δήμου
	4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Υπουργείο Τουρισμού, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ

	πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)		
ΠΜ 5:Ηλεκτροκίνηση	5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΟΑΣΑ, Συναρμόδια Υπουργεία	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΟΑΣΑ, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα
	5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος , Ιδιώτες (για ιδιωτικούς σταθμούς φόρτισης Η/Ο)	Ίδιοι πόροι Δήμου , Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Ιδιωτική πρωτοβουλία
ΠΜ 6: Οδική ασφάλεια και οργάνωση κυκλοφορίας	6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής
	6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.

	6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, ΥΠΟΜΕΔΙ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
	6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
	6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ (ή άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέσα)
	6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, άλλοι πόροι για συνδυασμό με άλλα μέτρα
	6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, ΥΜΕΠΕΡΑΑ κ.α.
ΠΜ 7: Στάθμευση	7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	Δήμος , Ιδιώτες	Ίδιοι πόροι Δήμου, ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα,

			Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Δήμος , Ιδιωτική πρωτοβουλία	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Έκτακτες ενισχύσεις κρατικών προγραμμάτων καινοτομίας, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, ιδιωτική πρωτοβουλία
	7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Επιχειρήσεις, Εμπ. Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πόροι εμπορικού συλλόγου
ΠΜ8: Αστικό περιβάλλον	8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής
	8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Ιδιωτική πρωτοβουλία
	8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής με τη συμβολή των Περιφ. Διευθύνσεων Α & Β' Βάθμιας Εκπαίδευσης	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ

	8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	Δήμος , ΥΠΕΝ	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.
	8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	Δήμος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, επιχειρήσεις κ.α.
	8.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες ειδικές προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	Δήμος , Κάτοικοι, Επιχειρήσεις	Ίδιοι πόροι Δήμου , Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	8.9 Δημιουργία Superblocks	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Συνεργασίες ιδιωτών	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
ΠΜ9:Εμπορευματικές μεταφορές	9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Εμπορικός σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, Χρηματοδοτικά εργαλεία ΥΠΕΣ κ.α.
	9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής, Ιδιωτικός φορέας υλοποίησης	ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, ιδιωτική πρωτοβουλία, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ
	9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες

			προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	Δήμος , Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου
	9.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Εμπορικός Σύλλογος	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ
	9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	Δήμος	Δήμος , Ιδιωτικοί ή δημόσιοι φορείς, Επιμελητήριο
	9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	Δήμος , Περιφέρεια Αττικής	Ίδιοι πόροι Δήμου , ΠΕΠ Αττικής, Πράσινο Ταμείο ΥΠΕΝ, νέες προσκλήσεις ΕΣΠΑ κ.α.

Χρονική υλοποίηση μέτρων ΣΒΑΚ

Όλα τα παραπάνω (δράσεις, μέτρα, παρεμβάσεις) δεν υλοποιούνται γρήγορα ή ταυτόχρονα, διότι είναι αναγκαίος ο απαραίτητος χρόνος «ωρίμανσης» των έργων και/ ή μελετών, ο χρόνος «προετοιμασίας» των κατοίκων και των επισκεπτών για τις μεταβολές καθώς και ο χρόνος «υλοποίησης» τους. Επομένως, ορίζεται ο σχετικός χρονικός προγραμματισμός για την εικόνα που θα έχει ο Δήμος σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Ο βραχυπρόθεσμος ορίζοντας αναφέρεται στην πρώτη 5ετία, δηλαδή τη χρονική περίοδο από το έτος 2023 έως και το έτος 2027. Ο μεσοπρόθεσμος ορίζονται αναφέρεται στην πρώτη 10ετία, δηλαδή έως και το έτος 2032, ενώ ο μακροπρόθεσμος επεκτείνεται μέχρι τη 15ετία. Στην επόμενη σελίδα ο Πίνακας παρουσιάζει τον προγραμματισμό των μέτρων όπως προκύπτουν από τα μέτρα ΣΒΑΚ, που αναφέρθηκαν πριν.

Πίνακας 29: Χρονοδιάγραμμα μέτρων ΣΒΑΚ Δήμου

Τελικά μέτρα	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Σχολιασμός
1.1 Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης με την προϋπόθεση της άρτιας συνεργασίας με τους αρμόδιους φορείς (ΚΤΕΛ, Δήμος κτλ)
1.2 Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1	2	3	4	5											Η δημιουργία γραμμών on-demand θα συμβάλλει σημαντικά στην κάλυψη περισσότερων περιοχών και μπορεί να υλοποιηθεί εντός 5ετίας.
1.3 Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας, η συχνότητα των λεωφορειακών γραμμών θα πρέπει να αξιολογείται έτσι ώστε να καλύπτει τις απαιτούμενες ανάγκες.
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 10 χρόνια για την εφαρμογή του.
1.5 Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Το μέτρο αυτό προϋποθέτει τη δημιουργία χώρων στάθμευσης και για το λόγο αυτό εκτελείται παράλληλα χρονικά. Ωστόσο, χρειάζεται αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για τον συντονισμό των αντίστοιχων φορέων

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η δημιουργία νέων ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η δημιουργία νέων αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών θα ολοκληρωθεί πλήρως μετά το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους θα ολοκληρωθεί πλήρως με το πέρας της 10ετίας. Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης για την εκπόνηση των επιμέρους μελετών και για αυτόν τον λόγο ξεκινά σε παράλληλο χρόνο με τα υπόλοιπα μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και μελετών.

2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η βελτίωση των πεζοδρομίων ολοκληρώνεται με το πέρας της 10ετίας.
2.5 Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.6 Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η πεζοδρόμηση είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.7 Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής είναι ένα μέτρο το οποίο απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς επιφέρει έντονες κοινωνικές αντιδράσεις.
2.8 Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων- ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο αλλά απαιτεί μεγάλο χρονικό ορίζοντα για να καλύψει το υφιστάμενο οδικό δίκτυο.
2.9 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η βελτίωση των υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ολοκληρώνεται μετά το πέρας της 10ετίας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται εφόσον αυτό κρίνεται απαραίτητο.

2.10 Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και ενσωματώνεται εύκολα στο κοινωνικό σύνολο.
2.11 Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινά άμεσα με την πραγματοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε διαφορές οδούς του Δήμου με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
2.12 Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό υλοποιείται άμεσα και οικονομικά εντός της πρώτης 5ετίας.
2.13 Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αναμένεται να ολοκληρωθεί με το πέρας 10ετίας
2.14 Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αυτό απαιτεί μικρό χρόνο ωρίμανσης και ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα
3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5 ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον ιδιωτών να επενδύσουν στο συγκεκριμένο τομέα στον Δήμο ή από τη δυνατότητα του δήμου να προμηθευτεί και να εγκαταστήσει/ λειτουργήσει στόλο.
3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων																Το μέτρο αυτό μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα εντός των πρώτων 5

	1	**2**	**3**	**4**	**5**											ετών. Η υλοποίησή του εξαρτάται και από το ενδιαφέρον του δήμου να προωθήσει τέτοιου είδους μεταφορές.
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.
4.1 Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η υλοποίηση του μέτρου ξεκινάει άμεσα και η εφαρμογή του είναι εύκολη αλλά η διαδικασία καταγραφής των αναγκών συνεχίζεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας. Το μέτρο που προβλέπει την χρήση εργαλείων crowdsensing προκειμένου να καταγραφούν οι ανάγκες των πολιτών και των επισκεπτών σε μετακινήσεις, ολοκληρώνεται κατά τα πρώτα 2 έτη. Τα ίδια εργαλεία μπορούν να χρησιμοποιούνται και κατά την αναθεώρηση του ΣΒΑΚ.
4.2 Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο για την διοργάνωση εργαστηρίων σχετικών με τη βιώσιμη κινητικότητα διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.

4.3 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο για την ενημέρωση / ευαισθητοποίηση των μαθητών στην κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας διατρέχει οριζόντια το σύνολο του χρόνου εφαρμογής του ΣΒΑΚ. Η πρώτη φάση του υλοποιείται κατά τον πρώτο χρόνο εφαρμογής και εντατικοποιείται ή εξειδικεύεται με την πρόοδο της υλοποίησης των λοιπών μέτρων.
4.4 Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στο πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση της πλατφόρμας στην κοινωνία έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
4.5 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται άμεσα και οικονομικά μέσα στο πρώτο χρόνο ολοκλήρωσης του ΣΒΑΚ. Σημαντική είναι η προώθηση του φόρουμ στην κοινωνία έτσι ώστε να είναι αποτελεσματικό αυτό το μέτρο.
4.6 Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται τα πρώτα 5 έτη από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

4.7 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία χαρτών για την ενημέρωση των κατοίκων και των επισκεπτών. Η υλοποίηση του μέτρου είναι άμεση και οικονομική
5.1 Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αγοράς και κυκλοφορίας μικρών ηλεκτροκίνητων οχημάτων που θα στελεχώσουν τη δημοτική συγκοινωνία προβλέπεται να υλοποιηθεί εντός των πρώτων 5 ετών.
5.2 Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό ενισχύει την εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης στο Δήμο. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις αξιολογούνται ανάλογα με τις ανάγκες και αυξάνονται οι χώροι φόρτισης.
6.1 Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Η γενική μείωση του ορίου ταχύτητας στους δρόμους που δεν ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο υλοποιείται άμεσα στον πρώτο χρόνο.
6.2 Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η θεσμοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την

																προώθηση περαιτέρω μέτρων, οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ανανεώνονται σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων εντός 10ετίας.
6.3 Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
6.4 Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης ως εκ τούτου ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα.
6.5 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων.
6.6 Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Κατά τα πρώτα 3 έτη, πραγματοποιούνται μονοδρομήσεις οδών και συνεχίζονται, όπου χρειάζεται, μέχρι το πέρας της 15ετίας.
6.7 Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο της δημιουργίας περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών ξεκινά από το έτος 2023 – ολοκληρώνεται με την οριστική

																εφαρμογή του σχεδιασμού (ορίζοντας 10ετίας- 15ετίας) καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών και διανοίξεων οδών
6.8 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου ολοκληρώνεται σε ορίζοντα 10ετίας – 15ετίας καθώς εκκρεμούν ζητήματα βελτιώσεων υποδομών, διανοίξεων και άλλων παρεμβάσεων
6.9 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην ορθότερη διαχείριση της κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
6.10 Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Κατά τα πρώτα 5 έτη, πραγματοποιείται ενίσχυση της σήμανσης για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων, ενώ στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται με την ολοκλήρωση των σχετικών λοιπών μέτρων
6.11 Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Η δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Σημειώνεται ότι με την προώθηση περαιτέρω μέτρων μετά την παρέλευση των 5 ετών, οι θέσεις

																στάθμευσης αλλάζουν σύμφωνα με την υλοποίηση των σχετικών έργων.
7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αυτό υλοποιείται στα 10 έτη, καθώς απαιτείται συντονισμός μεταξύ του δήμου και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης για την ενημέρωση των κατοίκων και επισκεπτών.
7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**											Το μέτρο αυτό θα συμβάλλει στην βελτίωση του επιπέδου προώθησης εναλλακτικών τρόπων κινητικότητας και απαιτεί 5 χρόνια για την εφαρμογή του σε όλο το Δήμο.
8.1 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο λόγω των απαιτούμενων παρεμβάσεων που πρέπει να γίνουν.
8.2 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό απαιτεί αυξημένο χρόνο ωρίμανσης και γι' αυτό το λόγο ξεκινάει σε παράλληλο χρόνο με τα λοιπά μέτρα και υλοποιείται με την ολοκλήρωση των απαραίτητων υποδομών και υπηρεσιών
8.3 Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού μπορεί να ξεκινήσει μετά την 10ετία καθώς προϋποθέτει την εισαγωγή και χρήση των ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα.

8.4 Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**										Η ανάπλαση οδών μπροστά από σχολικές εγκαταστάσεις υλοποιείται άμεσα στα πρώτα 5 έτη. Οι πεζοδρομήσεις δεν σημαίνουν απαραίτητα και αναπλάσεις των οδών, μπορούν να υλοποιούνται με απλή σήμανση και συνοδευτικές υποδομές traffic calming. Σημειώνεται ότι η προώθηση περαιτέρω μέτρων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ των σχολείων συνεχίζεται και μετά την παρέλευση των 5 ετών.
8.5 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό διαθέτει μεγάλο χρονικό ορίζοντα καθώς οι διαδικασίες για την αλλαγή των χρήσεων γης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι χρονοβόρες
8.6 Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αυτό είναι χρονοβόρο καθώς θα πρέπει να μειωθούν θέσεις στάθμευσης στις οδούς με αποτέλεσμα να προκαλούνται ενστάσεις από το κοινωνικό σύνολο. Απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
8.7 Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέσα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

8.8 Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	1	2	3	4	5											Η δεντροφύτευση των οδών μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα και με χαμηλό κόστος. Αναμένεται εντός της 5ετίας να έχει ολοκληρωθεί.
8.9 Δημιουργία Superblocks	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.
9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1	2	3	4	5											Το μέτρο αυτό ολοκληρώνεται εντός της πρώτης 5ετίας έτσι ώστε να θωρακιστεί η περιοχή από την κίνηση των βαρέων οχημάτων.
9.2 Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10						Το μέτρο αυτό απαιτεί μεγάλο χρόνο ωρίμανσης καθώς αφορά τη δημιουργία ενός έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας μέσω εφοδιαστικής αλυσίδας. Για την υλοποίηση αυτού του μέτρου απαιτείται συντονισμός μεταξύ των φορέων που εκτελούν εμπορευματικές μεταφορές
9.3 Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
9.4 Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	1	2	3	4	5											Η θέσπιση ωραρίων φορτοεκφόρτωσης είναι ένα μέτρο το οποίο υλοποιείται άμεσα και οικονομικά. Εντός της πρώτης

																5ετίας από την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ αναμένεται να έχει εφαρμοστεί.
9.5 Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Η υλοποίηση του μέτρου αυτού είναι άμεση καθώς πρόκειται για πολιτική προώθησης. Στη συνέχεια αξιολογείται και ενισχύεται σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας.
9.6 Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	Όλες οι απαραίτητες διαδικασίες που στοχεύουν στον περιορισμό των δημοτικών τελών σε φιλοπεριβαλλοντικές επιχειρήσεις, ολοκληρώνονται μέσα στα πρώτα 3 έτη, αλλά σε όλη τη διάρκεια της 15ετίας δίνονται κίνητρα για την στροφή σε ήπιες μετακινήσεις
9.7 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**						Το μέτρο αυτό συνδέεται με άλλα μέτρα έτσι ώστε να λειτουργήσει αποτελεσματικά και έτσι απαιτείται μεγάλος χρόνος ωρίμανσης.

Προϋπολογισμός και πηγές χρηματοδότησης για την υλοποίηση των μέτρων

Στον επόμενο πίνακα αντιστοιχίζονται τα επιμέρους μέτρα με ενδεικτικό προϋπολογισμό καθώς και πηγή χρηματοδότησης. Η διαδικασία της χρηματοδότησης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα σημεία του ΣΒΑΚ (ELTIS, 2019), καθώς καθορίζει δραστικά την πιθανότητα εφαρμογής μέτρων και πολιτικών αλλά και των ενδεχόμενων παρεμβάσεων. Κατ' ουσία η διαδικασία της χρηματοδότησης διαδραματίζει το ρόλο συνδετικού κρίκου ανάμεσα στην «Θεωρία και στην πράξη». Ως εκ τούτου πρέπει να λαμβάνεται σοβαρά υπόψη κατά την εκπόνηση του σχεδίου, αποσκοπώντας στη διαμόρφωση ενός σχετικού πλαισίου που χαρακτηρίζεται από σαφήνεια και λειτουργικότητα.

Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν, γεγονός που δίνει μια ευελιξία στο ΣΒΑΚ να αντλήσει χρηματικούς πόρους με διάφορους τρόπους, μεγιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο την αρμονική εφαρμογή του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων. Σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τη χρηματοδότηση των ΣΒΑΚ (Funding and financing of Sustainable Urban Mobility Measures-ELTIS, 2019), οι δύο βασικοί τρόποι χρηματοδότησης είναι αφενός μεν η αύξηση του κρατικού προϋπολογισμού και αφετέρου δε η μείωση του κόστους των έργων και υπηρεσιών που αφορούν στον κρατικό προϋπολογισμό. Αναφορικά με τον πρώτο τρόπο, οι πηγές χρηματοδότησης είναι οι εξής: α) Δημοτικά έσοδα πχ δημοτικά τέλη, έσοδα από ελεγχόμενη στάθμευση κ.α. β) Εθνική ή Περιφερειακή χρηματοδότηση γ) Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα και δ) εξωτερικοί τρόποι χρηματοδότησης πχ δάνεια, δημοτικά ή πράσινα ομόλογα. Σχετικά με τον δεύτερο τρόπο, σημειώνεται πως έχει μεγάλη σημασία η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην χρηματοδότηση των πολιτικών ή των έργων (πχ ΣΔΙΤ ή απλή ιδιωτική πρωτοβουλία, κτλ)

Επισημαίνεται πως κατά την παρακολούθηση της υλοποίησης του σχεδίου οι πηγές αυτές έχουν τη δυνατότητα να διαφοροποιούνται από την Ομάδας Εργασίας. Οι διαφοροποιήσεις αυτές εξαρτώνται άμεσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων, τα ποσοστά απορρόφησης του Τεχνικού Προγράμματος του Δήμου, τις νέες ευκαιρίες χρηματοδότησης κ.λπ. Τονίζεται ότι η κοστολόγηση έχει πραγματοποιηθεί στο στάδιο της πολυκριτηριακής ανάλυσης η οποία βασίστηκε στις τιμές και στο κόστος ανά μονάδα του εκάστοτε μέτρου.

Πίνακας 30: Ενδεικτική κοστολόγηση μέτρων

Πακέτο μέτρων	**Κωδικός**	**Μέτρο**	**Μονάδα μέτρησης**	**Τιμή μονάδας**	**Ποσότητα**	**Τελικό κόστος**
ΠΜ1	1.1	Ανάπτυξη συστήματος συλλογικών μετακινήσεων με ταξί	1 μονάδα	20.000,00 €	1.0	20.000,00 €
ΠΜ1	1.2	Διαχείριση διαδρομών Δημόσιας Συγκοινωνίας on demand (mini-bus)	1 μονάδα	45.000,00 €	1.0	45.000,00 €
ΠΜ1	1.3	Αύξηση της συχνότητας των λεωφορειακών γραμμών τόσο της δημοτικής συγκοινωνίας όσο και των γραμμών του ΟΑΣΑ	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ1	1.4	Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής για εύκολη πληροφόρηση των χρηστών	ανά στάση	5.000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ1	1.5	Ενιαία τιμολόγηση περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride), Δημόσιας Συγκοινωνίας και συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ2	2.1	Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης	ανά χιλιόμετρο μικτής υποδομής υποδομής	50.000,00 €	6.89	344.500,00 €

ΠΜ2	2.2	Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά χιλιόμετρο αποκλειστικής υποδομής	125.000,00 €	6.0	750.000,00 €
ΠΜ2	2.3	Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	84.910,00 €	12.89	1.094.500,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στα μέτρα 2.1 και 2.2.
ΠΜ2	2.4	Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με κατάργηση θέσεων στάθμευσης	ανά τετραγωνικό μέτρο	150,00 €	5000.00	750.000,00 €
ΠΜ2	2.5	Πεζοδρομήσεις (μόνιμες ή προσωρινές)	ανά τετραγωνικό μέτρο	50.00 €	15.500	775.000,00 €
ΠΜ2	2.6	Πεζοδρομήσεις για ενοποίηση δημόσιων χώρων π.χ. πλατειών με το οδικό περιβάλλον	1 μονάδα	2.000.000.00 €	1.00	2.000.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.
ΠΜ2	2.7	Εκτεταμένη πεζοδρόμηση κεντρικής περιοχής	1 μονάδα	2.000.000 €	1.0	2.000.000 €

ΠΜ2	2.8	Πύκνωση διαβάσεων - ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων-ανάπτυξη έξυπνων διαβάσεων	ανά διάβαση	5.000,00 €	30.0	150.000,00 €
ΠΜ2	2.9	Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας (σημειακές διαπλατύνσεις, τοπικές εξοχές, μείωση πλάτους λωρίδων, ράμπες ΑμεΑ, κ.α.)	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 €
ΠΜ2	2.10	Ενίσχυση προσβασιμότητας ΑμεΑ και τοποθέτηση ραμπών σε γωνιές όλων των οικοδομικών τετραγώνων	1 μονάδα	200,000.00 €	1.00	200,000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.9
.ΠΜ2	2.11	Αφαίρεση εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ2	2.12	Πληροφοριακή σήμανση για ποδηλάτες	ανά χιλιόμετρο ποδηλατικής υποδομής	84.910,00 €	12.89	1.094.500,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στα μέτρα 2.1 και

						2.2.
ΠΜ2	2. 13	Πεζοδρόμηση τμημάτων οδικού δικτύου σε περιοχές ιδιαιτέρου ενδιαφέροντος	1 μονάδα	2.000.000.00 €	1.00	2.000.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.7.
ΠΜ2	2.14	Ανάδειξη πολύτιμων χώρων (π.χ. Αρχαιολογικός χώρος)	1 μονάδα	1.000.000,00 €	3.0	3.000.000,00 €
ΠΜ3	3.1	Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ3	3.2	Ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	ανά σταθμό	10.000,00 €	13.0	130.000,00 €
ΠΜ3	3.3	Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	1 μονάδα	30.000,00 €	1.0	30.000,00 €
ΠΜ4	4.1	Χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €

ΠΜ4	4.2	Διοργάνωση εργαστηρίων (workshop) συμμετοχικού σχεδιασμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
ΠΜ4	4.3	Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών ή σε ειδικές ομάδες πληθυσμού	ανά workshop	2.500,00 €	15.0	37.500,00 €
ΠΜ4	4.4	Ανάπτυξη πλατφόρμας για την κατάθεση ιδεών για τις μετακινήσεις	1 μονάδα	5.000,00 €	1.0	5.000,00 €
ΠΜ4	4.5	Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα	1 μονάδα	1.000,00 €	1.0	1.000,00 €
ΠΜ4	4.6	Σύσταση γραφείου Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο για την υλοποίηση των μέτρων του ΣΒΑΚ και την επικοινωνία με τους πολίτες και τους φορείς	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €
ΠΜ4	4.7	Δημιουργία διαδραστικών χαρτών για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις στην περιοχή, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, τα διαθέσιμα μέσα μεταφοράς, κ.α. με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων	1 μονάδα	15.000,00 €	1.0	15.000,00 €

		Πληροφοριών (GIS)				
ΠΜ5	5.1	Αγορά και κυκλοφορία ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας	ανά όχημα	200.000,00 €	45.0	9.000.000,00 €
ΠΜ5	5.2	Εκπόνηση σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων	ανά σταθμό φόρτισης	10.000,00 €	40.0	400.000,00 €
ΠΜ6	6.1	Αλλαγή/ μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο οδικό δίκτυο	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ6	6.2	Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	ανά εκτάριο	30,000.00 €	349.20	10.476.000,00 €
ΠΜ6	6.3	Αναβάθμιση διασταυρώσεων στο οδικό περιβάλλον για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	ανά κόμβο	150.000,00 €	18.0	2.700.000,00 €
ΠΜ6	6.4	Αναβάθμιση διασταυρώσεων κύριων αρτηριών με τοπικές συλλεκτήριες υφιστάμενων περιφερειακών δρόμων που μπορούν να λειτουργήσουν ως δακτύλιος	ανά κόμβο	150.000,00 €	18.0	2.700.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.3.

ΠΜ6	6.5	Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 €
ΠΜ6	6.6	Μονοδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών	ανά πινακίδα	80,00 €	400.0	32.000,00 €
ΠΜ6	6.7	Δημιουργία περιφερειακών οδών περιμετρικά των οικισμών για την αποφυγή διαμπερών ροών	ανά οικισμό	1.000.000,00 €	5.0	5.000.000,00 €
ΠΜ6	6.8	Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου		0,00 €		0,00 €
ΠΜ6	6.9	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία, κτλ.	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ6	6.10	Σήμανση για παράκαμψη περιοχών γειτονίας μέσω υφιστάμενων δικτύων	ανά χιλιόμετρο	400,00 €	90.0	36.000,00 € Το ίδιο κόστος λαμβάνεται υπόψη και στο μέτρο 6.5.
ΠΜ6	6.11	Σημειακές βελτιώσεις κόμβων με χαμηλού κόστους παρεμβάσεις	ανά κόμβο	150.000,00 €	18.0	2.700.000,00 € Το κόστος του

						παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.3.
ΠΜ7	7.1	Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης (park n ride)	ανά χώρο park n ride	200.000,00 €	4.0	800.000,00 €
ΠΜ7	7.2	Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ7	7.3	Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	ανά θέση στάθμευσης	250,00 €	40	10.000,00 €
ΠΜ8	8.1	Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	ανά χιλιόμετρο	20.000,00 €	6.0	120.000,00 €
ΠΜ8	8.2	Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων	ανά μέτρο	50.00 €	54900.0	2.745.000.00 €
ΠΜ8	8.3	Δημιουργία ζωνών χαμηλών εκπομπών αέριων ρύπων και θορύβου με προτεραιότητα στην χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων	1 μονάδα	50.000,00 €	1.0	50.000,00 €

ΠΜ8	8.4	Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες	ανά τετραγωνικό μέτρο	50.00 €	15.500	775.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 2.5.
ΠΜ8	8.5	Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στην μίξη χρήσεων)	1 μονάδα	100.000,00 €	1.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.6	Δημιουργία Parklets στο οδικό περιβάλλον	ανά parklet	5000,00 €	20.0	100.000,00 €
ΠΜ8	8.7	Δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης	ανά μέτρο	50.00 €	54900.0	2.745.000.00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 8.2.
ΠΜ8	8.8	Ενίσχυση πρασίνου στο οδικό περιβάλλον μέσω δεντροφυτεύσεων	ανά χιλιόμετρο οδικού δικτύου	2500,00 €	20.0	50.000,00 €
ΠΜ8	8.9	Δημιουργία Superblocks	ανά εκτάριο	30,000.00 €	349.20	10.476.000,00 €

						Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 6.2.
ΠΜ9	9.1	Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	1 μονάδα	300.000,00 €	1.0	300.000,00 €
ΠΜ9	9.2	Δημιουργία κέντρων αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας	ανά κέντρο	400.000,00 €	2	800.000,00 €
ΠΜ9	9.3	Οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 €
ΠΜ9	9.4	Θέσπιση ωραρίων φορτοεκφορτώσεων	ανά πινακίδα	80,00 €	100.0	8000,00 €
ΠΜ9	9.5	Κίνητρα σε επιχειρήσεις που κάνουν διανομές με ποδήλατα και ηλεκτροκίνητα οχήματα	1 μονάδα	150.000,00 €	1.0	150.000,00 € Το κόστος του παρόντος μέτρου υπολογίζεται στο μέτρο 9.3.
ΠΜ9	9.6	Μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του		0,00 €		0,00 €

		περιβάλλοντος				
ΠΜ9	9.7	Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων		0,00 €		0,00 €

Δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης

Στα επόμενα χρόνια, η παρακολούθηση και η διαρκής αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ πρόκειται να είναι καθοριστική για την αποτελεσματικότητα του σχεδίου. Είναι αναγκαία η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, προκειμένου οι εμπλεκόμενοι φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα σε περίπτωση που η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους. Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσεται η μεθοδολογία παρακολούθησης και αξιολόγησης με σχετικούς δείκτες.

Σύμφωνα με το Ν. 4784/2021 αρ. 2 οι δείκτες παρακολούθησης (είναι) οι δείκτες για την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της εφαρμογής των μέτρων του Σ.Β.Α.Κ., οι οποίοι περιλαμβάνονται στο σχέδιο δράσης που καταρτίζεται στο στάδιο 5 και στις εκθέσεις προόδου. Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ, καθώς οι δείκτες αποτελούν, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο καταδεικνύει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Όπως έχει αναφερθεί, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επένδυσης.

Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4LLENGE έχει δημιουργηθεί μια τυπική λίστα δεικτών, χρήσιμη για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες χωρίζονται σε:

- ✓ **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την (όχι μόνο οδική) ασφάλεια (safety) και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- ✓ **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.

- ✓ **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, αριθμός χώρων Park & Ride, αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- ✓ **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.
- ✓ **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος**: (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους έξυπνους στόχους όπως αυτοί έχουν τεθεί κατά τη προηγούμενη φάση αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου και των άλλων συναρμόδιων φορέων και υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα. Οι δείκτες αυτοί έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επιπλέον ορίζονται μετρήσιμοι στόχοι ανά δείκτη σε διάστημα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 31: Πλαίσιο παρακολούθησης δεικτών ΣΒΑΚ

Στόχοι	**Υφιστάμενη κατάσταση**	**Υλοποίηση στην 5ετία**	**Υλοποίηση στην 10ετία**	**Υλοποίηση στην 15ετία**
	Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις (Ενέργεια)			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/ δημοτικού στόλου	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή ηλεκτρικά οχήματα για το Δήμο)	20 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	45 ηλεκτρικά οχήματα για χρήση στο Δήμο	το σύνολο των οχημάτων του Δήμου να είναι ηλεκτρικά
1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή σταθμοί φόρτισης οχημάτων εντός του Δήμου)	19 σταθμοί φόρτισης	30 σταθμοί φόρτισης	40 σταθμοί φόρτισης
1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης	Δεν εφαρμόζεται αντίστοιχη πολιτική	Μείωση στο 7%	Μείωση στο 15%	Μείωση στο 20%
	Προτεραιότητα 2. Προστασία οικιστικού περιβάλλοντος/ ενίσχυση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος και δημόσιου χώρου (Οικιστικό Περιβάλλον)			

2.1 Μείωση διαμπερών ροών	Δεν έχουν πραγματοποιηθεί μετρήσεις που αφορούν τις διαμπερείς ροές	Μείωση κατά 20% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή	Μείωση κατά 40% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)	Μείωση κατά 60% του ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών	0,50% στο Δήμο	Αύξηση κατά 5% στο Δήμο	Αύξηση κατά 10% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)	Αύξηση κατά 15% στο Δήμο (από την χρονική περίοδο βάσης)
2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση	50 km οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 35% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 70% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο	Αύξηση κατά 95% των οδών που ρυθμίζεται η στάθμευση στο

2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	0 (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή πράσινες διαδρομές εντός του)	12km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του	20km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του	30km πράσινων διαδρομών στο Δήμο του
2.5 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	Δεν υπάρχουν δεδομένα.	Μείωση κατά 8% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 15% των διαθέσιμων θέσεων	Μείωση κατά 20% των διαθέσιμων θέσεων
	Προτεραιότητα 3. Βελτίωση δημόσιας υγείας/ βελτίωση ατμόσφαιρας (Δημόσια υγεία)			
3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	89.416 tn CO2 από τον τομέα των μεταφορών	Μείωση κατά 15%	Μείωση κατά 30%	Μείωση κατά 50%
3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 5%	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 10%	Ύπαρξη τουλάχιστον 8 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB) και μείωση θορύβου (db) στο κέντρο του κατά 15%

3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
3.4 Αύξηση της έκτασης οδών ήπιας κυκλοφορίας ανά κάτοικο	1,5% ανά κάτοικο	3,5% ανά κάτοικο	7% ανά κάτοικο	10% ανά κάτοικο
	Προτεραιότητα 4. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση (Προσβασιμότητα)			
4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας	20% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% του οδικού δικτύου το οποίο έχει πεζοδρόμιο πλάτους μεγαλύτερο από 1,5μ στο Δήμο
4.2 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)	10km οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 15% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 30% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο	Αύξηση κατά 65% των οδών με ράμπες ΑμεΑ στο Δήμο

4.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 88%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 91%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 96%	Συνολική επιφάνεια κάλυψης: 99%
	Προτεραιότητα 5. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Βιώσιμα μέσα και τρόποι μετακίνησης)			
5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης	Δεν υπάρχουν συστήματα ηλεκτρικών κοινόχρηστων ποδηλάτων – πατινιών	1 μέσο/500 κατοίκους	3 μέσα/500 κατοίκους	6 μέσα/500 κατοίκους
5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων	3,6% (3,32% περπάτημα και 0,28% ποδήλατο) στο Δήμο	15% (11% περπάτημα και 4% ποδήλατο) στο Δήμο	27% (19% περπάτημα και 8% ποδήλατο) στο Δήμο	45% (27% περπάτημα και 18% ποδήλατο) στο Δήμο
5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου	67% χρήση αυτοκινήτου	Μείωση κατά 10%	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%
	Προτεραιότητα 6. Ενσωμάτωση νέων και έξυπνων τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα (Ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών)			

6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο	Υπάρχει σύστημα τηλεματικής	Βελτίωση του υφιστάμενου συστήματος τηλεματικής στο 25% των στάσεων	Βελτίωση τουλάχιστον στο 55% των στάσεων	Πλήρη λειτουργία του αναβαθμισμένου συστήματος τηλεματικής
6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)	Δεν υπάρχουν δεδομένα	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 15%	Αύξηση κατά 30%
	Προτεραιότητα 7. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας (Οδική ασφάλεια)			
7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 10% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 20% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.	Μείωση 50% του αριθμού των συμβάντων με νεκρό ή σοβαρό τραυματισμό.
7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου	Δεν έχουν δοθεί στοιχεία	Μείωση 15% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 30% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.	Μείωση 60% των επικίνδυνων κόμβων του Δήμου.
7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 60 -80 % ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Τουλάχιστον το 80 - 100% ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς να αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης

7.4 Αντικατάσταση υλικών Ασφαλτόστρωσης	Δεν υπάρχουν στοιχεία	Αντικατάσταση στο 25%	Αντικατάσταση στο 55%	Αντικατάσταση στο 95%
	Προτεραιότητα 8. Ενίσχυση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων (Συμμετοχικότητα)			
8.1 Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 70 -75 των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Τουλάχιστον το 75-90% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής	Το 90-100% των ερωτηθέντων να δηλώνουν υψηλό ενδιαφέρον συμμετοχής
	Προτεραιότητα 9. Εξασφάλιση λειτουργικότητας και αποδοτικότητας συστήματος μεταφορών (Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών)			
9.1 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας	15 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	12 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	10 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής	7 λεπτά κατά τις ώρες αιχμής
9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	0 σταθμοί park n ride (Δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή)	2 σταθμοί park n ride	3 σταθμοί park n ride	4 σταθμοί park n ride
9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος	Δεν υπάρχει τιμή βάσης	Τουλάχιστον το 40 – 60 % των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός	Τουλάχιστον το 60 – 80% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός	Το 80 -100% των ερωτηθέντων να δηλώνει πολύ έως πάρα πολύ ικανοποιημένο από τις μετακινήσεις εντός Δήμου

		Δήμου	Δήμου	
	Προτεραιότητα 10. Βελτίωση εμπορευματικών μεταφορών (Εμπορευματικές μεταφορές)			
10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας	Δεν υπάρχει έξυπνο και συνεργατικό σύστημα τροφοδοσίας σήμερα	20% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	1 Κέντρο και 40% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	2 Κέντρα και 60% του Δήμου. θα εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας
10.2 Εφαρμογή συστήματος air-mobility	Δεν υπάρχει σύστημα air-mobility σήμερα	Εφαρμογή στο 10% του Δήμου	Εφαρμογή στο 25% του Δήμου	Εφαρμογή στο 60% του Δήμου

Για την παρακολούθηση των δεικτών, ο Δήμος Αιγάλεω οφείλει να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια του ΣΒΑΚ. Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης πληροφοριών, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να εξάγονται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών και ειδικών σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου σχετικά με το κόστος και το μέσο μετακίνησης, την αντιληπτή ασφάλεια και την ικανοποίηση των επιχειρήσεων οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 15 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ.

Κάθε 5 χρόνια, θα πρέπει να πραγματοποιείται έρευνα σχετικά με τη διείσδυση των ηλεκτρικών οχημάτων, ώστε να εξετάζεται και η αποτελεσματικότητα των πολιτικών υπέρ της ηλεκτροκίνησης. Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και αστικού θορύβου και ρύπανσης προτείνεται να πραγματοποιούνται κάθε 2ετία ή να υπάρχουν συστήματα συνεχούς παρακολούθησης.

Ο αριθμός των τροχαίων συμβάντων θα πρέπει να συλλέγεται και να αναλύεται ανά έτος, ώστε ο Δήμος να παρεμβαίνει άμεσα σε περίπτωση μη αναμενόμενων αυξήσεων ή όποτε δεν τηρούνται τα ποσοστά μείωσης που έχουν τεθεί.

5.2 Υποβολή σχεδίου δράσης στις καθ' ύλην αρμόδιες υπηρεσίες

Ο Δήμος Αιγάλεω υπακούοντας στις διατάξεις του Νόμου 4784, απέστειλε με το υπ. Αρίθμ. Πρωτοκόλλου 36725-20/07/2022 αίτημα το **Σχέδιο Δράσης**, όπως και το **Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης** στους παρακάτω φορείς:

Αρ. Πρωτ. : 36725
Ημ/νία : 20/07/22

1

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Ν Ο Μ Ο Σ Α Τ Τ Ι Κ Η Σ
Δ Η Μ Ο Σ Α Ι Γ Α Λ Ε Ω

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Δ/νση : Ιερά Οδός 364 & Κάλβου
Τ.Κ 12243
Αρμόδια : Μαρία Τζώρτζη
Τηλ : 213.20.44.827

ΑΙΓΑΛΕΩ , 18-7-2022

ΠΡΟΣ: **Όπως Πίνακας Αποδεκτών**

ΘΕΜΑ: Κοινοποίηση Σχεδίου Δράσης στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ) Δήμου Αιγάλεω

Με την παρούσα επιστολή σας κοινοποιούμε το σχέδιο δράσης σύμφωνα με τα προτεινόμενα μέτρα παρέμβασης στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ) Δήμου Αιγάλεω, προκειμένου να διατυπώσετε γνώμη επί των επιλεγέντων μέτρων του σχεδίου δράσης, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο (2) μηνών από την παραλαβή αυτού.

Επισημαίνεται ότι το σχέδιο δράσης και όλα τα παραδοτέα στάδια του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αιγάλεω έχουν αναρτηθεί στο σύνδεσμο που θα βρείτε στην ιστοσελίδα για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αιγάλεω: http://aigaleo.sbak.gr .

Με εκτίμηση

Ο
ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΑΙΓΑΛΕΩ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΚΙΚΑΣ

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 62d532a570128e28a825f89f στις 20/07/22 13:28

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ :

1. **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ**, gramchora@prv.ypeka.gr

2. **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ (Δ30),** dok@yme.gov.gr, m.parissis@yme.gov.gr

3. **ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ (Δ13), i.kanellopoulos@ggde.gr, doy@ggde.gr**

4. **ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΜΕΝΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ,** dioikisi@attica.gr

5. **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ , ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΩΝ** , dspna@patt.gov.gr,

6. **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ , ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ,** dldimy@patt.gov.gr, aspiropoulos@patt.gov.gr

7. **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ , ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΪΑΣ(ΔΚΕΟ), vpanagou@patt.gov.gr**

8. **ΔΗΜΟΣ ΧΑΙΔΑΡΙΟΥ** , ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ , email : panagiotakou@haidari.gr

9. **Α' Τμήμα Τροχαίας Δυτικής Αττικής ,** email : **att.dytattikis@astynomia.gr**

10. **Μαρία-Ελένη Μιχάλη**, Πολιτικό Μηχανικό, εκπρόσωπο του **Ο.Α.Σ.Α Α.Ε** Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού και Κοστολόγησης Έργου , τηλ. 210.82.00.907 email : mmichali@oasa.gr με αναπληρώτρια την **Ζαμπέτα Αρμένη** , Πολιτικό Μηχανικό, Συγκοινωνιολόγο, Προϊσταμένη Τμήματος Αστικής Κινητικότητας Προσβασιμότητας και Περιβάλλοντος, email: bettya@oasa.gr, σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. **11637/20-08-2021** έγγραφο της Δ/νσης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού της Γενικής Δ/νσης Συγκοινωνιακής & Εμπορικής Λειτουργίας του Ο.Α.Σ.Α Α.Ε .

11. **Άννα Αναστασάκη** , εκπρόσωπο της **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε** , Προϊσταμένη του Τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών, email : aanastasaki@ametro.gr με αναπληρωτή τον **Δημήτριο Παναγιωτακόπουλο**, αναλυτή Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, email : dpanayotakopoulos@ametro.gr, σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. ALX.73772/12-08-2021, έγγραφο της **ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε**

12. **Νιάρχου Ελένη** , εκπαιδευτικού κλάδου ΠΕ79-Μουσικών εκπρόσωπος Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Αττικής, τηλ. 210.53.11.753, με αναπληρώτρια την **Μαστρογιάννη Θεοχανθή** , εκπαιδευτικού κλάδου ΠΕ60-Νηπιαγωγών mail@dipe-g-athin.att.sch.gr, σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 7653/16-9-2021 έγγραφο της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης Αττικής , τηλ. 210.54.47.967.

13. **ΕΝΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΩΝ ΑΙΓΑΛΕΩ**: email : mandrosilias@hotmail.com

14. **Μόσχος Διαμαντόπουλος**, Γενικός Διευθυντής του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας (**Α.Σ.Δ.Α**), τηλ. 210.57.45.826, email : mpd@asda.gr , με αναπληρώτριά του την υπάλληλο της Τεχνικής Υπηρεσίας **Σοφία Χωματά** , email : homata@asda.gr , σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 4836/01-10-2021 έγγραφο του ΑΣΔΑ .

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 62d532a570128e28a825f89f στις 20/07/22 13:28

15. **Βασίλειος Φοίβος Αξιώτης** , Αντιδήμαρχος Αστικών και κτιριακών Υποδομών Δήμου Αθηναίων με αναπληρώτρια την **Όλγα Γλένη**, Προϊσταμένη τμήματος Βιώσιμης Κινητικότητας της Δ/νσης Σχεδίου Πόλεως και Αστικού Περιβάλλοντος του Δήμου Αθηναίων. τηλ. 210.37.21.569 , email: v.axiotis@athens.gr , σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 303007/8-11-2021 έγγραφο του Δήμου Αθηναίων.

16. **Διονυσία Μαρκεσίνη**, Προϊσταμένη Τμήματος Συγκοινωνιών Εγκαταστάσεων και Αδειών Μεταφορών Δ/νσης Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Περιστερίου , τηλ. 210.57.01.514 email: tseam@peristeri.gr , με αναπληρώτρια την **Χρυσούλα Χρονοπούλου** Προϊσταμένη Τμήματος Προγραμματισμού Ανάπτυξης και Αποτελεσματικότητας της Δ/νσης Προγραμματισμού, Οργάνωσης και Πληροφορικής του Δήμου Περιστερίου , email: tpaa@peristeri.gr , σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 36210/1-9-2021 έγγραφο του Δήμου Περιστερίου.

17. **Νικόλαος Βαμιεδάκης**, ΠΕ Τοπογράφο Μηχανικό Δήμου Αγ.Βαρβάρας , τηλ. 213.20.19.360 email: nikosv@agiavarvara.gr , με αναπληρώτρια την **Χριστίνα Βασιλοπούλου** ΔΕ Εργοδηγό Δομικών Έργων Δήμου Αγ.Βαρβάρας, τηλ. 213.20.19.354, email: xvasil@agiavarvara.gr, σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 23445/07-09-2021 έγγραφο του Δήμου Αγ.Βαρβάρας.

18. **Παναγιώτης Παπαντωνίου** , Επίκουρος Καθηγητής Τμήματος Μηχανικών Τοπογραφίας & Γεωπληροφορικής της Σχολής Μηχανικών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (Π.Α.Δ.Α) τηλ. 210.53.85.563 εκπρόσωπος του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής ppapant@uniwa.gr , με αναπληρωτή Καθηγητή Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (Π.Α.Δ.Α) **Ιωάννη Τυρινόπουλο** , yannist@uniwa.gr , σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 59926/27-7-2021 έγγραφο του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής (Π.Α.Δ.Α).

19. **Χρυσούλα Παπανικολάου** , Αγρ.Τοπογράφος Μηχανικός Δήμου Νίκαιας – Αγ. Ι.Ρέντη 213.20.75.303 , email : topografiko@nikaia-rentis.gov.gr με αναπληρώτρια την **Ιωάννα Σούκουλη** , Πολιτικός Μηχανικός Τ.Ε 213.20.75.287 email : nikaiaprogramm@nikaia-rentis.gov.gr σύμφωνα με το αριθ.πρωτ. 31277/29-09-2021 έγγραφο του Δήμου Δήμου Νίκαιας – Αγ. Ι.Ρέντη.

20. **Δημήτρης Κουτσομπόλης** , Γραμματέας Ένωσης Γονέων Αιγάλεω, email: dkouts@media.uoa.gr με αναπληρωτή τον **Σταμάτη Σέρβο** Ταμία, email : steve1servos@yahoo.gr

21. **Μαρία Σίτη** Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός - Συγκοινωνιολόγος, ως συνεργάτης της αναδόχου Εταιρείας «**DIADIKASIA BUSINESS CONSULTING ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ**» με διακριτικό τίτλο DBC, email : info@diadikasia.gr και gkoumparakis@diadikasi.gr για την παροχή Υπηρεσίας με τίτλο: «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΙΓΑΛΕΩ» .

22. **ΣΥΝΔΙΚΑΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΙΣΤΩΝ ΤΑΞΙ ΑΤΤΙΚΗΣ**, e-mail: syndikatotaxi@gmail.com

Διανομή μέσω 'ΙΡΙΔΑ' με UID: 62d532a570128e28a825f89f στις 20/07/22 13:28