



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Έργο: Παροχή υπηρεσίας συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Δήμος Αχαρνών, Ιανουάριος 2022



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	Γενικά Στοιχεία.....	1
1.1	Συμβατικά	1
1.2	Αντικείμενο	1
2	Ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ	2
2.1	Μεθοδολογία Ανάλυσης και Εναρμόνισης των Τοπικών Πολιτικών.....	2
2.2	Εξέταση συνεκτικότητας των προτάσεων των κειμένων πολιτικής με την βιώσιμη αστική κινητικότητα και μεταξύ τους	4
3	Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ- ερωτηματολόγια φορέων και πολιτών	13
3.1	Διαδικασία ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού	13
	Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων	13
	Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού	13
	Στοιχεία στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ	15
3.2	Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων	16
3.3	Κανόνες Συμμετοχής.....	17
3.4	Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Αχαρνών.....	18
	Αρχικές ενέργειες διαμόρφωσης στρατηγικής για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	18
	Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων Δήμου Αχαρνών.....	20
3.5	Συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών - ερωτηματολόγια	25
4	Διαμόρφωση Ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών	28
5	Διεξαγωγή Πρώτης Διαβούλευσης	30
5.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	30
5.2	ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ.....	30
5.3	1 ^Η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ	32
5.4	Τοποθετήσεις Φορέων	35
	Προφορικές Τοποθετήσεις φορέων	35
	Έντυπες Τοποθετήσεις φορέων	36
6	Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης.....	38
6.1	Απογραφή Οδικού Δικτύου, Χρήσεων Γης, Δημογραφικών και Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής Μελέτης	38



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Απογραφή οδικού δικτύου.....	38
Επικαιροποίηση Χρήσεων Γης.....	42
Η Συλλογή Κοινωνικοοικονομικών και Δημογραφικών Δεδομένων.....	45
6.2 Καταγραφή μετακινήσεων (Μετρήσεις κυκλοφορίας)	60
24ωρες Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων.....	60
Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων	65
6.3 Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού Παρά την Οδό	68
Γενικά 68	
6.4 Έρευνες των μετακινήσεων με συνεντεύξεις.....	92
6.5 Απογραφή Στάθμευσης.....	97
6.6 Καταγραφή του Συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	101
Μέσα Σταθερής Τροχιάς	103
Λεωφορεία ΟΑΣΑ	105
Δημοτική Συγκοινωνία	110
Πιάτσες Ταξί.....	110
6.7 Καταγραφή Δεδομένων για Εναλλακτική Μετακίνηση (Στοιχεία Κυκλοφορίας Πεζών, Ποδηλάτων).....	110
6.8 Οδική Ασφάλεια.....	114
7 Προσδιορισμός/ Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων	118
7.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές	118
Γενικά 118	
7.2 Σενάριο Απραξίας (DO NOTHING).....	119
Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου Απραξίας.....	119
Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση.....	119
Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης	120
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	120
Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων	120
Διαχείριση Στάθμευσης.....	121
Μεταφορές Εμπορευμάτων.....	121
Κατανάλωση Ενέργειας.....	122
Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα.....	122
7.3 Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων	122



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Γενικές κατευθύνσεις Ήπιου Σεναρίου	122
Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση.....	124
Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης	127
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	129
Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων	131
Διαχείριση Στάθμευσης.....	133
Μεταφορές Εμπορευμάτων.....	134
Κατανάλωση Ενέργειας.....	135
Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα.....	135
7.4 Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων	136
Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων.....	136
Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης	139
Διαχείριση Στάθμευσης.....	140
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	141
Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων	143
Μεταφορές Εμπορευμάτων.....	144
Κατανάλωση Ενέργειας.....	144
Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα.....	144
7.5 Συγκριτικός (Συνοπτικός) Πίνακας Εναλλακτικών Σεναρίων	145
7.6 Συμπεράσματα.....	158

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Μεθοδολογία Αναλυσης Και Εναρμονισης Των Τοπικων Πολιτικων Στο Σβακ.....	3
Εικόνα 2: Διαδικασία Αναλυσης Και Εναρμονισης Των Τοπικων Πολιτικων	3
Εικόνα 3: Ενδεικτική Εφαρμογή Μεθοδων Συμμετοχικου Σχεδιασμου Σε Ενα Σβακ	16
Εικόνα 4: Εναλλακτικές Μορφές Πλάνων Εμπλοκής Των Συμμετεχόντων	17
Εικόνα 5: Αποσπασμα Απο Την Ιστοσελιδα Του Σβακ Δημου Αχαρνων	29
Εικόνα 6: Αναρτηση Στα Τοπικα Μεσα Σχετικα Με Την 1η Θεματικη Διαβουλευση	31
Εικόνα 7: Προγραμμα 1ης Θεματικης Διαβουλευσης Για Το Σβακ Δημου Αχαρνων.....	32
Εικόνα 8: Στιγμιοτυπο Απο Τη Διαδικτυακη Διαβουλευση	33
Εικόνα 9: Στιγμιοτυπα Απο Τη Διαδικτυακη Διαβουλευση	34
Εικόνα 10: Στιγμιοτυπα Απο Τη Διαδικτυακη Διαβουλευση	34
Εικόνα 11: Ραμπες Και Διαβασεις Πεζων Εντος Της Περιοχης Μελετης	41
Εικόνα 12: Δημαρχειο Αχαρνων (Πηγη: Acharnes.Gr)	43
Εικόνα 13: Αρχαιο Θεατρο & Θολωτος Ταφος (Πηγη: Acharnes.Gr)	44
Εικόνα 14: Ολυμπιακο Χωριο & Σ.Σ. Αχαρνων (Πηγη: Acharnes.Gr)	44



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 15: Αυτοματος Μετρητής Κυκλοφορίας	60
Εικόνα 16: Μηχανικός Καταμετρητής Χειρός (Tally)	65
Εικόνα 17: Έντυπο Μέτρησης Στρεφουσών Κινήσεων	67
Εικόνα 18: Θεσεις Ερευνών Προελεύσης – Προορισμού Στον Δήμο Αχαρνών	69
Εικόνα 19: Ερωτηματολόγιο Ερευνών Π-Π.....	70
Εικόνα 20: Σταθμός Έρευνας Rsi 1.....	70
Εικόνα 21: Σταθμός Έρευνας Rsi 2.....	71
Εικόνα 22: Σταθμός Έρευνας Rsi 2.....	71
Εικόνα 23: Σταθμός Έρευνας Rsi 2.....	71
Εικόνα 24: Σταθμός Έρευνας Rsi 3.....	72
Εικόνα 25: Σταθμός Έρευνας Rsi 3.....	72
Εικόνα 26: Σταθμός Έρευνας Rsi 4.....	72
Εικόνα 27: Σταθμός Έρευνας Rsi 4.....	73
Εικόνα 28: Σταθμός Έρευνας Rsi 5.....	73
Εικόνα 29: Σταθμός Έρευνας Rsi 5.....	73
Εικόνα 30: Σταθμός Έρευνας Rsi 6.....	74
Εικόνα 31: Σταθμός Έρευνας Rsi 6.....	74
Εικόνα 32: Σταθμός Έρευνας Rsi 6.....	74
Εικόνα 33: Σταθμός Έρευνας Rsi 7.....	75
Εικόνα 34: Σταθμός Έρευνας Rsi 8.....	75
Εικόνα 35: Κυκλοφοριακές Ζώνες Δήμου Αχαρνών	81
Εικόνα 36: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 1.....	82
Εικόνα 37: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 2.....	83
Εικόνα 38: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 3.....	84
Εικόνα 39: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 4.....	85
Εικόνα 40: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 5.....	86
Εικόνα 41: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 6.....	87
Εικόνα 42: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 7.....	88
Εικόνα 43: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 8.....	89
Εικόνα 44: Ζευγή Μετακινήσεων Στον Σταθμό Έρευνας Rsi 9.....	90
Εικόνα 45: Το Οχήμα Που Χρησιμοποιήθηκε Για Την Βιντεοσκοπήση.....	98
Εικόνα 46: Προσφορά Νομίμων Θεσεων Σταθμεύσης Ανα Πλευρά Ο.Τ.....	99
Εικόνα 47: Ζήτηση/Προσφορά Θεσεων Σταθμεύσης Παρα Την Οδό Κατά Την Πρώτη Απογραφή ...	100
Εικόνα 48: Κατάσταση Πεζοδρομίων Εντός Της Περιοχής Μελέτης	112
Εικόνα 49: Πλάτος Πεζοδρομίων Εντός Της Περιοχής Μελέτης	113
Εικόνα 50: Σημεία Θανατηφόρων Και Σοβαρών Τροχαίων Ατυχημάτων	117
Εικόνα 51: Περιοχή Αναπλάσης Της Κεντρικής Περιοχής Του Δήμου	125
Εικόνα 52: Προταση Κυκλοφοριακής Οργάνωσης Στην Πολή Της Χαλκίδας.....	139



ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Μετρα Που Αφορούν Τις Μετακινήσεις Πεζών.....	4
Πίνακας 2: Μετρα Που Αφορούν Τις Μετακινήσεις Με Ποδηλάτο	5
Πίνακας 3: Μετρα Που Αφορούν Τις Δημοσίες Συγκοινωνίες	6
Πίνακας 4: Μετρα Που Αφορούν Την Οδική Ασφάλεια	7
Πίνακας 5: Μετρα Που Αφορούν Την Διαχείριση Της Κυκλοφορίας.....	8
Πίνακας 6: Μετρα Που Αφορούν Τη Σταθμεύση	9
Πίνακας 7: Μετρα Που Αφορούν Τις Αναπλάσεις.....	10
Πίνακας 8: Συνεκτικότητα Μετρών Που Προτείνονται Στα Κείμενα Πολιτικής.....	12
Πίνακας 9: Μεθοδοί Και Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού	14
Πίνακας 10: Ενδεικτικά Περιεχόμενα Στρατηγικής Συμμετοχικού Σχεδιασμού	15
Πίνακας 11: Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων	23
Πίνακας 12: Δίκτυο Φορέων Σβακ Δήμου Αχαρνών.....	26
Πίνακας 13: Φορείς Που Συμμετείχαν Στην 1 ^η Θεματική Διαβούλευση Για Το Σβακ Δήμου Αχαρνών. 33	
Πίνακας 14: Μόνιμος Και Πραγματικός (De Facto) Πληθυσμός Απογραφών Ελσταν 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενοότητες)	46
Πίνακας 15: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Των Οικισμών Του Δήμου Αχαρνών, 2011 47	
Πίνακας 16: Μόνιμος Και Πραγματικός (De Facto) Πληθυσμός Απογραφών Ελσταν 1991-2001-2011 Των Δήμων Της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής	48
Πίνακας 17: Πληθυσμιακή Εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., Και Δ.Ε.	50
Πίνακας 18: Πληθος Νοικοκυριών Και Μελών Αυτών Στον Δήμο Αχαρνών (2011)	51
Πίνακας 19: Ηλικιακή Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού Δήμου Αχαρνών.....	52
Πίνακας 20: Πληθος Νοικοκυριών Του Δήμου Αχαρνών Αναλογα Με Τον Αριθμό Των Αυτοκινήτων Που Έχουν Στη Διαθέση Τους (2011)	53
Πίνακας 21: Πληθος Νοικοκυριών Του Δήμου Αχαρνών Αναλογα Με Τις Θεσεις Σταθμεύσης Που Έχουν Στη Διαθέση Τους (2011)	54
Πίνακας 22: Μόνιμος Πληθυσμός Δήμου Αχαρνών Ανα Κατάσταση Απασχόλησης - Οικονομικά Ενεργός Και Μη Πληθυσμός (2011)	55
Πίνακας 23: Αποτελέσματα Μετρήσεων Και Συνθεση Κυκλοφορίας Απο Τα Αυτοματα Καταγραφικά Μηχανήματα	62
Πίνακας 24: Θεσεις Και Ημερομηνία Μετρήσης Στρεφουσών Κινήσεων Σε Κομβούς.....	66
Πίνακας 25: Σταθμοί Έρευνας Προέλευσης - Προορισμού	68
Πίνακας 26: Συνοπτικά Αποτελέσματα Απογραφής Προσφοράς - Ζήτησης Της Σταθμεύσης	98
Πίνακας 27: Χαρακτηριστικά Των Γραμμών Του Προαστιακού.....	104
Πίνακας 28: Χαρακτηριστικά Των Γραμμών Του Οασα	108
Πίνακας 29: Πληθος Τροχαίων Συμβαντών & Παθόντων Στον Δήμο Αχαρνών, Έτη 2019-2021	115
Πίνακας 30: Κατανομή Τροχαίων Συμβαντών Ανα Επιπεδο Σοβαρότητας Στον Δήμο Αχαρνών, Έτη 2019-2021	115
Πίνακας 31: Εναλλακτικά Σενάρια Ανα Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	146



ΛΙΣΤΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διαγραμμα 1: Μονιμος Πληθυσμος (1991-2001-2011) Περιφερειακής Ενοτητας Ανατολικής Αττικής - Δήμου Αχαρνων.....	46
Διαγραμμα 2: Μονιμος Πληθυσμος (1991-2001-2011) Των Δημοτικών Ενοτήτων Του Δήμου Αχαρνων	47
Διαγραμμα 3: Ποσοστιαία Κατανομή Του Μονιμου Πληθυσμου (2011) Των Δ.Ε. Του Δήμου Αχαρνων	48
Διαγραμμα 4: Ποσοστιαία Κατανομή Του Μονιμου Πληθυσμου (2011) Των Δήμων Της Π. Ε. Ανατολικής Αττικής	49
Διαγραμμα 5: Ποσοστιαία Κατανομή Του Πληθους Των Νοικοκυριων Του Δήμου Αχαρνων Αναλογα Με Το Πληθος Των Μελων Τους (2011).....	51
Διαγραμμα 6: Ηλικιακή Κατανομή Του Μονιμου Πληθυσμου Του Δήμου Αχαρνων (2011).....	52
Διαγραμμα 7: Εξελίξη Του Στολου Επιβατικών Οχημάτων Ι.Χ. Στην Ελλάδα Για Το Διαστήμα 1985 -200	53
Διαγραμμα 8: Ποσοστιαία Κατανομή Του Πληθους Των Νοικοκυριων Του Δήμου Αχαρνων Αναλογα Με Τον Αριθμο Των Αυτοκινήτων Που Έχουν Στη Διαθέση Τους (2011)	54
Διαγραμμα 9: Ποσοστιαία Κατανομή Του Πληθους Των Νοικοκυριων Του Δήμου Αχαρνων Αναλογα Με Τις Θέσεις Σταθμεύσης Που Έχουν Στη Διαθέση Τους (2011)	55
Διαγραμμα 10: Μονιμος Πληθυσμος Του Δήμου Αχαρνων Ανα Κατάσταση Απασχόλησης	56
Διαγραμμα 11: Εξελίξη Του Κατα Κεφαλήν Αεπ Για Τα Έτη 2010-2019	56
Διαγραμμα 12: Κατανομή Καταναλωθείσας Ενεργείας (Τόνοι Καυσίμου Ενεργείας) Στις Μεταφορές Στο Σύνολο Της Χώρας Ανα Είδος Καυσίμου Το 2020 Και Το 2050	57
Διαγραμμα 13: Μερίδιο Αγοράς (%) Ηλεκτρικών Οχημάτων Στην Ελλάδα (2008 - 2020).....	59
Διαγραμμα 14: Συνολικές Πωλήσεις Ηλεκτρικών Οχημάτων Στην Ελλάδα (2008 - 2020)	59
Διαγραμμα 15: Αριθμός Εγκυρών Ερωτηματολογίων Ανα Σταθμό Έρευνας.....	76
Διαγραμμα 16: Αριθμός Ερωτηματολογίων Ανα Σταθμό Έρευνας & Κατεύθυνση	77
Διαγραμμα 17: Αριθμός Ερωτηματολογίων Ανα Είδος Μετακίνησης.....	78
Διαγραμμα 18: Συχνότητα Μετακίνησης Επιβατών Ανα Είδος Μετακίνησης.....	78
Διαγραμμα 19: Είδος Οχήματος Ανα Είδος Μετακίνησης.....	79
Διαγραμμα 20: Αριθμός Επιβατών Ανα Είδος Μετακίνησης.....	79
Διαγραμμα 21: Σκοπός Μετακίνησης Επιβατών Ανα Είδος Μετακίνησης	80
Διαγραμμα 22: Κατανομή Απαντήσεων Ανα Φύλο Και Ηλικία.....	92
Διαγραμμα 23: Κατανομή Απαντήσεων Ανα Ατομά Νοικοκυριού Και Οικογενειακό Εισόδημα.....	93
Διαγραμμα 24: Κατανομή Απαντήσεων Ανα Επίπεδο Εκπαίδευσης Και Αντικείμενο Απασχόλησης....	93
Διαγραμμα 25: Αριθμός Διαθεσίμων Οχημάτων Ανα Είδος Οχήματος.....	94
Διαγραμμα 26: Χώρος Σταθμεύσης Οχήματος Ανα Κατηγορία Μετακίνησης	95
Διαγραμμα 27: Λόγος Επιλογής Τρόπου Μετακίνησης Ανα Κατηγορία Μετακίνησης	95
Διαγραμμα 28: Συχνότητα Μετακίνησης Ανα Σκοπό Μετακίνησης	96
Διαγραμμα 29: Σημαντικότερα Προβλήματα Των Μετακινούμενων Του Δήμου Αχαρνων	96
Διαγραμμα 30: Κατανομή Τροχαίων Συμβάντων Στον Δήμο Αχαρνων	116



1 Γενικά Στοιχεία

1.1 Συμβατικά

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το δεύτερο από τα τέσσερα (4) Παραδοτέα της παροχής υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αχαρνών. Περιλαμβάνει τα προκαταρκτικά στάδια για τις διαδικασίες εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να προκύψει ένα πλαίσιο στρατηγικών στόχων και μέτρων, σε πλαίσιο μακροσκοπικού σχεδιασμού, που θα θέσουν τις βάσεις για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών που αφορούν την πραγματοποίηση των μετακινήσεων προσώπων και αγαθών εντός του Δήμου Αχαρνών. Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών έχει σαν αφετηρία τόσο την εκπλήρωση των εθνικών και διεθνών επιταγών περί επίτευξης βιώσιμων συστημάτων μετακίνησης όσο και τα πορίσματα και τις κατευθύνσεις του τοπικού σχεδιασμού.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τις κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Άρθρου 22 του Νόμου 4599/19. Τα νεότερα παραδοτέα του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών ακολουθούν το περιεχόμενο του Νόμου 4784/2021.

1.2 Αντικείμενο

Στο παρόν Παραδοτέο παρουσιάζονται οι δραστηριότητες και τα αποτελέσματα που αφορούν στα Στάδια 1 και 2 της διαδικασίας εκπόνησης του ΣΒΑΚ, δηλαδή, η οργάνωση διαδικασιών ανάπτυξης του ΣΒΑΚ και ορισμού εμπλεκόμενων φορέων και η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Πιο συγκεκριμένα το Παραδοτέο 2 περιλαμβάνει τις παρακάτω ενότητες:

- Ανάλυση και Εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ
- Διεξαγωγή 1^{ης} διαβούλευσης- πρακτικά
- Συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. υφιστάμενες μελέτες, χάρτες, χρήσεις γης, κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά, έρευνες, δημογραφικά χαρακτηριστικά, κλπ.).
- Ανάλυση προβλημάτων και ευκαιριών
- Ανάπτυξη σεναρίων μελλοντικής κατάστασης του συστήματος κινητικότητας.



2 Ανάλυση και εναρμόνιση των τοπικών πολιτικών για την ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού εκπόνησης του ΣΒΑΚ

2.1 Μεθοδολογία Ανάλυσης και Εναρμόνισης των Τοπικών Πολιτικών

Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση και αξιολόγηση των τοπικών κειμένων πολιτικής του Δήμου που σχετίζονται άμεσα είτε έμμεσα με το σύστημα αστικής κινητικότητας της περιοχής και τα οποία έχουν περιγραφεί στο στάδιο αποτίμησης του υφιστάμενου σχεδιασμού. Κυριότερη επιδίωξη είναι να μπορέσουν, σε πρώτη φάση, να αλιευτούν τα εξειδικευμένα εκείνα στοιχεία που δύνανται να αξιοποιηθούν στην πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ προς την κατεύθυνση της εξοικονόμησης πόρων (ανθρώπινων και οικονομικών) και χρόνου.

Τα στοιχεία που αναζητούνται σχετίζονται με δεδομένα που μπορούν να αξιοποιηθούν στο στάδιο συλλογής πρωτογενών δεδομένων και με προτάσεις μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου, είτε οριζόντια σε όλη την έκταση της περιοχής ευθύνης του Δήμου. Πέρα όμως από τον εντοπισμό των συγκεκριμένων στοιχείων επιδιώκεται και η διερεύνηση της συνέχειας και επικοινωνίας που υπάρχει στην προετοιμασία τέτοιου είδους Στρατηγικών Σχεδίων, αλλά και εξειδικευμένων μελετών, ώστε να εντοπιστεί αν υπάρχει πρόβλεψη για ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους για την επίτευξη του απαιτούμενου συλλογικού και ολιστικού σχεδιασμού σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι ενδεχόμενες αστοχίες του ως τώρα σχεδιασμού και αναλύονται οι ευκαιρίες που μπορεί να εμφανιστούν με βάση τις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος.

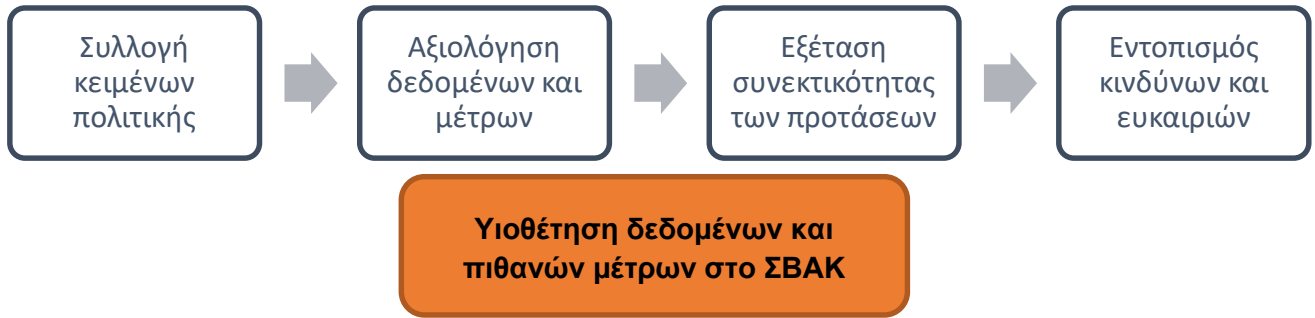
Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνονται δύο πράγματα:

- Η εξασφάλιση κοινών μεθόδων παρακολούθησης της εξέλιξης προτεινόμενων μέτρων και η κοινοποίησή τους στα εμπλεκόμενα μέρη
- Η αποφυγή της υιοθέτησης αποσπασματικών προτάσεων που οδηγούν σε ασυνέχειες του δικτύου, στην εμφάνιση αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων και στην περιττή χρήση πόρων για υλοποίηση στόχων που έχουν προδιαγραφεί σε άλλα σχέδια.

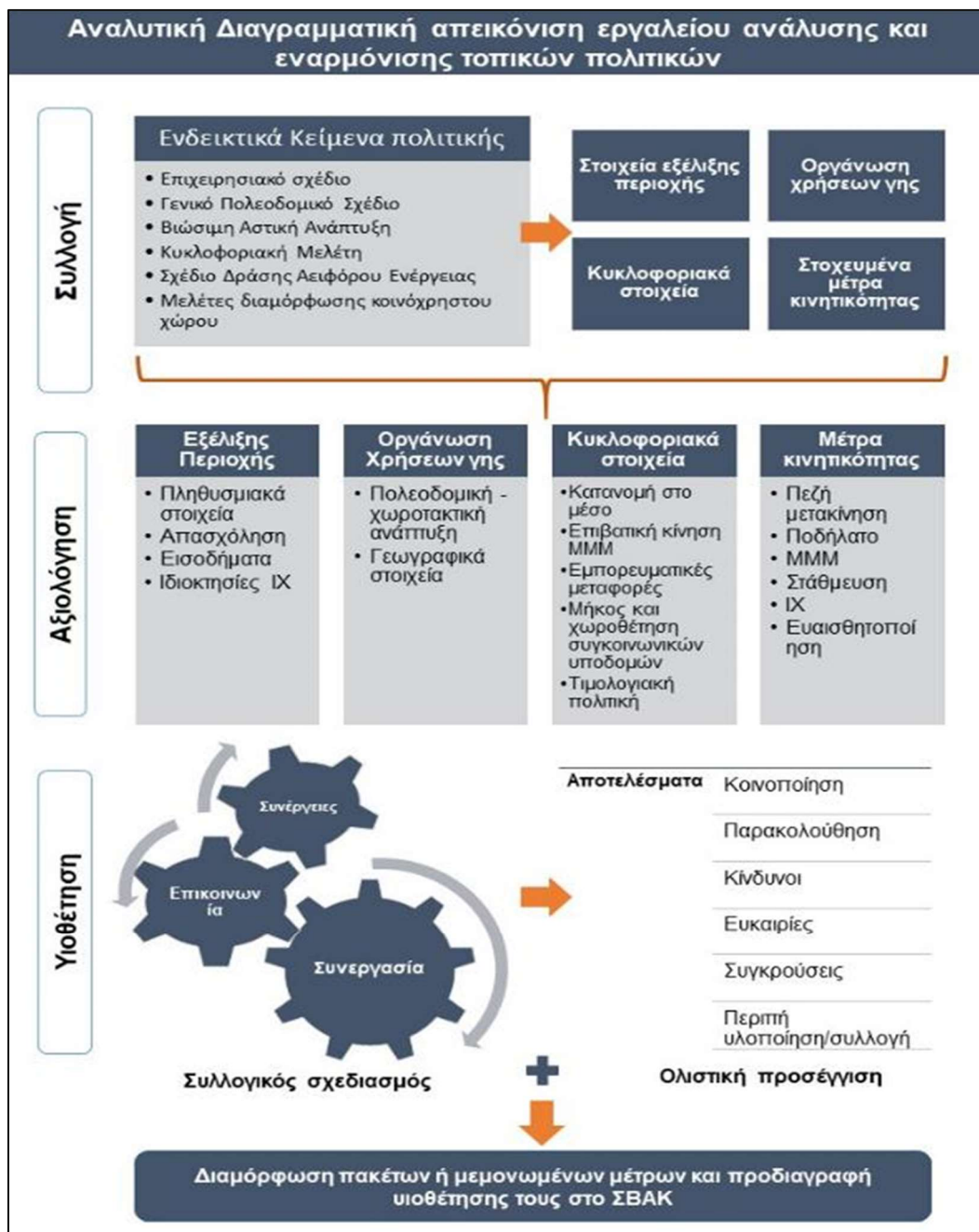
Με την ολοκλήρωση της παραπάνω διαδικασίας και την ανάλυση των συγκεκριμένων πολιτικών, ξεκαθαρίζει το τοπίο αναφορικά με τα μέτρα που πρόκειται να επιλεγούν από το υπό διαμόρφωση ΣΒΑΚ και το πως θα πρέπει να προδιαγραφούν στο κείμενο του σχεδίου δράσης.

Οι διαδικασίες διεξαγωγής της συγκεκριμένης ανάλυσης και εναρμόνισης απεικονίζεται σχηματικά στην Εικόνα 1:

Εικόνα 1: Μεθοδολογία Ανάλυσης και Εναρμόνισης των Τοπικών Πολιτικών στο ΣΒΑΚ



Εικόνα 2: Διαδικασία ανάλυσης και εναρμόνισης των τοπικών πολιτικών





Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι η περαιτέρω αποσαφήνιση και αξιολόγηση των τοπικών κειμένων πολιτικής του Δήμου, που σχετίζονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με το σύστημα αστικής κινητικότητας της περιοχής και τα οποία έχουν αποδελτιωθεί κατά την αξιολόγηση του υφιστάμενου σχεδιασμού.

Τα στοιχεία που αναζητούνται στα κείμενα πολιτικής του Δήμου σχετίζονται καταρχάς με δεδομένα που μπορούν αξιοποιηθούν στο στάδιο συλλογής πρωτογενών δεδομένων. Αυτά μπορεί να είναι πολεοδομικά, πληθυσμιακά, κυκλοφοριακά κ.λπ. Κατά δεύτερον, αναζητούνται προτάσεις των κειμένων πολιτικής σχετικές με μέτρα βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή κινητικότητας γενικότερα, είτε σε συγκεκριμένα τμήματα του δικτύου είτε οριζόντια σε όλη την έκταση της περιοχής ευθύνης του Δήμου.

Από τον εντοπισμό των παραπάνω στοιχείων επιδιώκεται και η διερεύνηση της συνέχειας και επικοινωνίας που υπάρχει στην προετοιμασία τέτοιου είδους Στρατηγικών Σχεδίων, αλλά και εξειδικευμένων μελετών, ώστε να εντοπιστεί αν υπάρχει πρόβλεψη για ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ τους για την επίτευξη του απαιτούμενου συλλογικού και ολιστικού σχεδιασμού σε επίπεδο τοπικής αυτοδιοίκησης. Επιπρόσθετα, εντοπίζονται οι ενδεχόμενες αστοχίες του ως τώρα σχεδιασμού και αναλύονται οι ευκαιρίες και κίνδυνοι που μπορεί να εμφανιστούν με βάση τις οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες του εξωτερικού περιβάλλοντος.

2.2 Εξέταση συνεκτικότητας των προτάσεων των κειμένων πολιτικής με την βιώσιμη αστική κινητικότητα και μεταξύ τους

Στους παρακάτω πίνακες 1-7 γίνεται αντιπαραβολή των μέτρων που προτείνονται από κάθε κείμενο πολιτικής/ μελέτη ανά θεματική ενότητα για τον εντοπισμό συγκρούσεων και συνεργειών.

Πίνακας 1: Μέτρα που αφορούν τις μετακινήσεις πεζών

Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Πεζή μετακίνηση
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών (τροποποίηση 2001)	-
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	-



Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Πεζή μετακίνηση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων • Οδεύσεις Τυφλών • Ράμπες για ΑΜΕΑ • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none"> • Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων • Οδεύσεις Τυφλών • Ράμπες για ΑΜΕΑ • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Κατασκευή πεζοδρομίου • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ.Τριάδος-Πιτσιλίου	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις Πεζοδρομίων • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Επεκτάσεις Πεζοδρομίου επί της Μπόσδα • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση • Ράμπες για ΑΜΕΑ
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή/Θρακομακεδόνων	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Επεκτάσεις Πεζοδρομίων και στις τέσσερις εισόδους • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση • Ράμπες για ΑΜΕΑ

Πίνακας 2: Μέτρα που αφορούν τις μετακινήσεις με ποδήλατο

Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Ποδήλατο
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών	-
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	-
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none"> • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none"> • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	<ul style="list-style-type: none"> • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση



Κείμενο πολιτικής/ Μελέτη	Ποδήλατο
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	<ul style="list-style-type: none">• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ. Τριάδος - Πιτσιλίου	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις ποδηλάτων• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις ποδηλάτων• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή - Θρακομακεδόνων	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις ποδηλάτων• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση

Πίνακας 3: Μέτρα που αφορούν τις Δημόσιες Συγκοινωνίες

Κείμενο πολιτικής/ Μελέτη	Δημόσιες Συγκοινωνίες
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών	-
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	-
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none">• Εσοχές για στάσεις λεωφορείων
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none">• Εσοχές για στάσεις λεωφορείων
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ. Τριάδος - Πιτσιλίου	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή - Θρακομακεδόνων	-



Πίνακας 4: Μέτρα που αφορούν την οδική ασφάλεια

Κείμενο πολιτικής/ Μελέτη	Οδική Ασφάλεια
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών	-
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	-
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none">• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none">• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	<ul style="list-style-type: none">• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση• Διαχωριστική νησίδα
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις πεζών• Κατασκευή πεζοδρομίου• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση• Μείωση ταχύτητας οχημάτων• Μείωση ατυχημάτων
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ.Τριάδος- Πιτσιλίου	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις πεζών• Διαπλατύνσεις Πεζοδρομίων• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση• Μείωση ταχύτητας οχημάτων• Μείωση ατυχημάτων
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις πεζών• Επεκτάσεις Πεζοδρομίου επί της Μπόσδα• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση• Μείωση ταχύτητας οχημάτων• Μείωση ατυχημάτων
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή/ Θρακομακεδόνων	<ul style="list-style-type: none">• Διαβάσεις πεζών• Επεκτάσεις Πεζοδρομίων και στις τέσσερις εισόδους• Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση• Μείωση ταχύτητας οχημάτων• Μείωση ατυχημάτων



Πίνακας 5: Μέτρα που αφορούν την διαχείριση της κυκλοφορίας

Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Διαχείριση Κυκλοφορίας
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών	<p>Τροποποίηση της ιεράρχησης του οδικού δικτύου</p> <ul style="list-style-type: none">• Ως Ελεύθερες ταχείες λεωφόροι χαρακτηρίζονται:<ul style="list-style-type: none">ο Εθνική οδός Αθηνών - Λαμίαςο Ελευσίνας - Σταυρού - Σπάτων (Αττική οδός)• Ως Πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται:<ul style="list-style-type: none">ο Λεωφόρος Δημοκρατίας - Μπόσδα Αθαν. - Αριστοτέλους - Βαμβακάρη Μάρκου - Σύνδεση μεο Μπόσδα Αθαν.ο Σύνδεση Περιφ. Ζεφυρίου - Μπόσδα Αθαν. - Τατοΐουο Τατοΐου από Εθνική οδό Αθηνών Λαμίας - Καραμανλή - Πάρνηθας έως Περιφερειακήο Αιγάλεω. Λεωφόρος Κύμης (από Θρακομακεδόνες έως Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίας).ο Εθνικής Αντιστάσεως σύνδεση με περιφερειακή Αιγάλεω.ο Περιφερειακή Αιγάλεω.• Ως δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες χαρακτηρίζονται:<ul style="list-style-type: none">ο Φιλαδέλφειαςο Ιωνίαςο Τατοΐου από Καραμανλή έως όριο Προστασίας Πάρνηθαςο Ορφέως - Δαμασκού Χ. - Σύνδεση με Τατοΐουο Δεκέλειας από Τατοΐου έως Εθνική οδό Αθηνών - Λαμίαςο Πάρνηθας από Περιφερειακή Αιγάλεω έως όριο Προστασίας Πάρνηθαςο Πάρνηθας από Αριστοτέλους έως Καραμανλήο Θρακομακεδόνων έως Περιφερειακή Αιγάλεωο Αγίας Τριάδος - Ξενοδοχοϋπαλλήλων έως Περιφ. Αιγάλεωο Σύνδεση από Λεωφόρο Κύμης έως Ορφέωςο Μεσονυχίου έως σύνδεση Εθνικής Αντιστάσεως - Περιφερειακή Αιγάλεωο Ανεξαρτησίαςο Ευαγγελιστριάς από Ανεξαρτησίας έως Εθνικής Αντιστάσεωςο Αχαρνών - Λιοσίωνο Περιφερειακή Ζεφυρίου έως Εθνικής Αντιστάσεως
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	-



Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Διαχείριση Κυκλοφορίας
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Κατασκευή πεζοδρομίου • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ.Τριάδος-Πιτσιλίου	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Διαπλατύνσεις Πεζοδρομίων • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Επεκτάσεις Πεζοδρομίου επί της Μπόσδα • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση • Ράμπες για ΑΜΕΑ
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή/Θρακομακεδόνων	<ul style="list-style-type: none"> • Διαβάσεις πεζών • Επεκτάσεις Πεζοδρομίων και στις τέσσερις εισόδους • Κάθετη και Οριζόντια Σήμανση

Πίνακας 6: Μέτρα που αφορούν τη στάθμευση

Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Στάθμευση
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών	-
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	<ul style="list-style-type: none"> • Χωροθέτηση 162 θέσεων φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία θέσεων στάθμευσης
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία θέσεων στάθμευσης
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία θέσεων στάθμευσης
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ.Τριάδος-Πιτσιλίου	<ul style="list-style-type: none"> • Δημιουργία θέσεων στάθμευσης επί της Αγ. Τριάδος



Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Στάθμευση
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή/Θρακομακεδόνων	-

Πίνακας 7: Μέτρα που αφορούν τις αναπλάσεις

Κείμενο πολιτικής/Μελέτη	Αναπλάσεις
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) Δήμου Αχαρνών	-
Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.) Δήμου Αχαρνών	-
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Φιλαδελφείας	<ul style="list-style-type: none"> • διαμορφώσεις των πεζοδρομίων • τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι, υπόγειοι κάδοι, θέσεις φυτών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών κ.λπ)
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Δημοκρατίας	<ul style="list-style-type: none"> • διαμορφώσεις των πεζοδρομίων • τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (παγκάκια, κάδοι, υπόγειοι κάδοι, θέσεις φυτών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών κ.λπ)
Μελέτη Ανάπλασης Λεωφ. Καραμανλή	<ul style="list-style-type: none"> • διαμορφώσεις των πεζοδρομίων • τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού (εσοχές για κάδους, θέσεις φυτών, κ.λπ)
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φυτά - Λιοσίων	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Αγ.Τριάδος-Πιτσιλιού	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Φιλαδελφείας/Μπόσδα	-
Μελέτη κυκλικού κόμβου Καραμανλή/Θρακομακεδόνων	-

Η συνεκτικότητα των μέτρων συνοψίζεται στον Πίνακα 8 που ακολουθεί, όπου φαίνεται η ένταση των μέτρων κάθε κειμένου πολιτικής/μελέτης ανά θεματική ενότητα ανάλογα με το μέγεθος του τριγώνου (όσο πιο μεγάλη η συνεκτικότητα των μέτρων που προτείνονται με τους τομείς κινητικότητας τόσο πιο μεγάλο το μέγεθος του τριγώνου).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης εναρμόνισης των κειμένων υποδεικνύουν ότι ο Δήμος Αχαρνών διαθέτει ικανοποιητικό μελετητικό υπόβαθρο ως προς την κινητικότητα και την οδική ασφάλεια και το τελευταίο διάστημα είναι σε τροχιά βελτίωσης των στρατηγικών του κατευθύνσεων ως προς την κινητικότητα. Το ΣΒΑΚ προβλέπεται να αξιοποιήσει πλήρως τις κατευθύνσεις των μελετών αυτών και να τις εμπλουτίσει θέτοντας τους στόχους και τις προτεραιότητες για την περαιτέρω ανάπτυξη του βιώσιμου χαρακτήρα στις μεταφορές.

Συμπερασματικά, είναι μια καλή ευκαιρία για τον Δήμο Αχαρνών, μέσα από το ΣΒΑΚ να προταθούν καινοτόμες λύσεις και παρεμβάσεις οι οποίες να εναρμονίζονται πλήρως με την υφιστάμενη στρατηγική του Δήμου και να αξιοποιήσουν στο έπακρο τις υπάρχουσες υποδομές.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 8: Συνεκτικότητα μέτρων που προτείνονται στα κείμενα πολιτικής

Τομείς κινητικότητας	Κείμενα πολιτικής - Μελέτες								
	ΓΠΣ	ΣΦΟΗ	Μελέτη Ανάπλασης Λ.Φιλαδελφείας	Μελέτη Ανάπλασης Λ.Δημοκρατίας	Μελέτη Ανάπλασης Λ.Καραμανλή	Μελέτη κόμβου Φυτά- Λιοσίων	Μελέτη κόμβου Αγ.Τριάδος -Πιτσιλίου	Μελέτη κόμβου Φιλαδελφείας - Μπόσδα	Μελέτη κόμβου Καραμανλή - Θρακομακεδόνων
Πεζή	-	-	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
Ποδήλατο	-	-	-	-	-	▲	▲	▲	▲
Δημόσια Συγκοινωνία	-	-	▲	▲	-	-	-	-	-
Οδική Ασφάλεια	-	-	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
Διαχείριση Κυκλοφορίας	▲	-	▲	▲	▲	▲	▲	▲	▲
Στάθμευση	-	▲	▲	▲	▲	-	▲	-	-
Αναπλάσεις	-	-	▲	▲	▲	-	-	-	-



3 Πλάνο Συμμετοχής ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ- ερωτηματολόγια φορέων και πολιτών

3.1 Διαδικασία ανάπτυξης μιας στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

Σκοπιμότητα στρατηγικής εμπλοκής των φορέων

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει μεγάλο πλήθος ατόμων, τα οποία χαρακτηρίζονται από διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα. Το συγκεκριμένο φαινόμενο οδηγεί σε περίπλοκες σχέσεις μεταξύ των τοπικών αρχών, των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών. Η έκβαση των σχέσεων αυτών μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα του σχεδιασμού. Συνεπώς, η διαχείριση των παραπάνω ομάδων στην πορεία του σχεδίου αποτελεί σημαντικό χαρακτηριστικό για την αποτελεσματικότητα, την υιοθέτηση και την μετέπειτα εφαρμογή του σχεδιασμού.

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας είναι ένα από τα βασικά στοιχεία ενός ΣΒΑΚ. Η τοπική κοινωνία διακρίνεται σε φορείς που επηρεάζουν άμεσα το μεταφορικό έργο, ομάδες που αλληλοεπιδρούν με διαφορετικούς τρόπους με το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς και το ευρύτερο σύνολο των πολιτών με τις υποκειμενικές του ανάγκες και προτιμήσεις μετακίνησης.

Η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας έχει τέσσερις (4) βασικούς στόχους:

- Ανταλλαγή πληροφοριών
- Υποστήριξη της διαδικασίας
- Εκπαίδευση
- Συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Ενώ ταυτόχρονα επιτυγχάνει :

- Κοινωνική συνεργασία
- Αυξημένη δικαιοδοσία στην δημοτική αρχή να εφαρμόσει τον σχεδιασμό
- Πιο δημοκρατική λήψη αποφάσεων

Προκειμένου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά η διαδικασία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού και να εξαχθούν συμπεράσματα από την εμπειρία των συμμετεχόντων με δομημένο και ουσιαστικό τρόπο, δημιουργείται η ανάγκη σχηματισμού ενός οργανωμένου πλαισίου διεξαγωγής του. Για το σκοπό αυτό, αναπτύχθηκε από την ομάδα έργου η **Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών**.

Πλαίσιο διαμόρφωσης της στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

Μια στρατηγική για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων μερών σε ένα ΣΒΑΚ περιλαμβάνει ένα σύνολο στοιχείων και δραστηριοτήτων που διαφοροποιούνται σε συνάρτηση με το πλήθος των εμπλεκόμενων, τις δυνατότητες της ομάδας έργου και άλλων χαρακτηριστικών που εξαρτώνται από την γενικότερη «παράδοση» της τοπικής κοινωνίας στις συμμετοχικές διαδικασίες.

Ωστόσο, ανεξάρτητα με τις προσαρμογές για κάθε περίπτωση, η διαδικασίες συμμετοχής των εμπλεκόμενων θεσμών, οργανισμών, κοινωνικών ομάδων και πολιτών στον σχεδιασμό,



διαμορφώνονται με βάση ένα σύνολο αρχών. Συγκεκριμένα, ο συμμετοχικός σχεδιασμός μπορεί να θεωρηθεί μια διαδικασία στην οποία:

- ❖ **προωθείται η αλληλεπίδραση** μεταξύ των κέντρων λήψης αποφάσεων και των εμπλεκόμενων ομάδων, με στόχο τη λήψη απόφασης και τη χάραξη πολιτικής για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της κοινωνίας μέσα **από συναινετικές διαδικασίες**,
- ❖ η αλληλεπίδραση αυτή γίνεται στη βάση ενός **συγκεκριμένου μεθοδολογικού πλαισίου** για την εφαρμογή των συμμετοχικών διαδικασιών **με συστηματικό και οργανωμένο τρόπο**,
- ❖ για τον σκοπό αυτό **επιστρατεύεται ένα φάσμα μεθόδων και εργαλείων συμμετοχής** (π.χ. πλατφόρμες επικοινωνίας, μέθοδοι, μοντέλα), τα οποία προσαρμόζονται στις συνθήκες που επικρατούν, για την επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας.
- ❖ Οι μέθοδοι αυτές, μπορούν να ολοκληρώνονται σε υποδείγματα τα οποία χρησιμοποιούνται για την πληροφόρηση των εμπλεκόμενων στη συμμετοχική διαδικασία και την αύξηση της γνώσης τους για τις διάφορες πτυχές του υπό εξέταση προβλήματος.

Αντίστοιχα, οι διαδικασίες αξιοποιούν ένα σύνολο μεθόδων και εργαλείων (Πίνακας 9) που προσαρμόζονται ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε σχεδιασμού.

Πίνακας 9: Μέθοδοι και Εργαλεία Συμμετοχικού σχεδιασμού

Παροχή και Συλλογή Πληροφορίας	
Έντυπα ενημέρωσης κοινού	<ul style="list-style-type: none">• Αλληλογραφία• Αφίσες, Σημειώματα και πινακίδες• Leaflets and brochures• Fact sheets – Χρήσιμοι Οδηγοί• Newsletters• Τεχνικές Αναφορές
Τηλεπικοινωνίες	<ul style="list-style-type: none">• Τηλεφωνικές τεχνικές• Τοπικά ραδιοφωνικά• Τηλεοπτικά προγράμματα
Internet	<ul style="list-style-type: none">• Τεχνικές Internet• Διαδικτυακά fora• Διαδικτυακές Δημοσκοπήσεις
Έρευνες	<ul style="list-style-type: none">• Ερωτηματολόγια• Συνεντεύξεις με ειδικούς
Προσέγγιση με αλληλεπίδραση των πολιτών	
Εκδηλώσεις Ενημέρωσης	<ul style="list-style-type: none">• Μια έκθεση• Ένα κέντρο πληροφόρησης• Σημεία πληροφόρησης• Δημόσια Συνέδρια• Τοπικές εκδηλώσεις



Προσέγγιση επιλεγμένων ομάδων συμμετεχόντων	<ul style="list-style-type: none">• Επισκέψεις σε γειτονιές & επισκέψεις εργασίας• Ομάδες Εστίασης• Συναντήσεις Στρογγυλής τραπέζης• Διαδραστικά Εργαστήρια• Επιτροπές Πολιτών• Τεχνικές ομάδες εργασίας
Προσέγγιση ευρύτερων ομάδων	<ul style="list-style-type: none">• Συνέδριο εμπλεκόμενων• Εκδήλωση οράματος (A transport visioning event)• «Planning for Real» μέθοδος• Ανοικτές εκδηλώσεις
Δύσκολα προσεγγίσιμες ομάδες	
Ειδικές ομάδες	<ul style="list-style-type: none">• Εθνικές μειονότητες• Άνθρωποι με αναπηρία• Νέοι και Ηλικιωμένοι άνθρωποι• Άνθρωποι χαμηλού μορφωτικού επιπέδου• Απαθείς άνθρωποι

Ο παραπάνω πίνακας 10 συγκεντρώνει μεθόδους και εργαλεία του Συμμετοχικού Σχεδιασμού που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά κάθε περίπτωσης. Η προσέγγιση διαφέρει όταν ο σκοπός είναι η παροχή ή η συλλογή πληροφορίας, όταν αλληλοεπιδρούν πολίτες και όταν επιδιώκεται η συμμετοχή δύσκολα προσεγγίσιμων ομάδων.

Στοιχεία στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού για τα ΣΒΑΚ

Η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού θεωρείται αναπόσπαστο στοιχείο στην διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις Ευρωπαϊκές Προδιαγραφές του Eltis και περιλαμβάνει ένα σύνολο ενδεικτικών στοιχείων που μπορούν να δομήσουν μια αποτελεσματική Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Πίνακας 10: Ενδεικτικά περιεχόμενα στρατηγικής συμμετοχικού σχεδιασμού

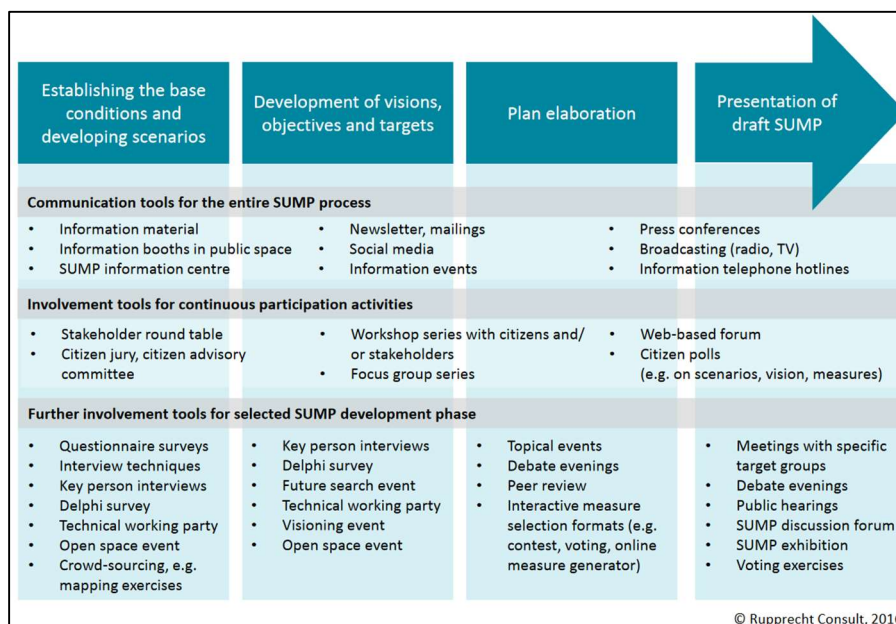
Στοιχεία μιας στρατηγικής για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων φορέων
<ul style="list-style-type: none">• Σκοπός, λογική και αντικείμενα της διαδικασίας συμμετοχής• Εισαγωγή στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ (καθορισμός του χρόνου & τρόπου που η συμμετοχή τους ενσωματώνεται στην διαδικασία).• Συμμετοχή πιθανώς ενδιαφερόμενων ομάδων• Ανάλυση των εμπλεκόμενων (ενδιαφέροντα τους και διαμάχες μεταξύ τους)• Εργαλεία συμμετοχής για κάθε αντικείμενο και φάση• Αναλυτικό πλάνο για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων• Ανάλυση ρίσκου και έλεγχος ποιότητας• Καθορισμός των κανόνων συμμετοχής• Προσδιορισμός απαιτούμενων οικονομικών και ανθρώπινων πόρων• Καθορισμός ρόλων και αρμοδιοτήτων για τη διαχείριση της συμμετοχικής διαδικασίας• Τήρηση πρακτικών στις συναντήσεις

Στοιχεία μιας στρατηγικής για την προσέγγιση των εμπλεκόμενων φορέων

- Διαδικασίες για την ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων της συμμετοχικής διαδικασίας στη διαδικασία εκπόνησης.
- Δείκτες και διαδικασία για την αξιολόγηση της αποδοτικότητας της συμμετοχικής διαδικασίας

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός προσαρμόζεται στη διαδικασία εκπόνησης των ΣΒΑΚ, όπως περιγράφεται στις προδιαγραφές του Eltis, μέσω ενός οδηγού. Ο εν λόγω οδηγός αντιστοιχίζει τα εργαλεία και τις μεθόδους των Πινάκων 10 και 11 με τις δραστηριότητες του ΣΒΑΚ στις οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν.

Εικόνα 3: Ενδεικτική εφαρμογή μεθόδων συμμετοχικού σχεδιασμού σε ένα ΣΒΑΚ



3.2 Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

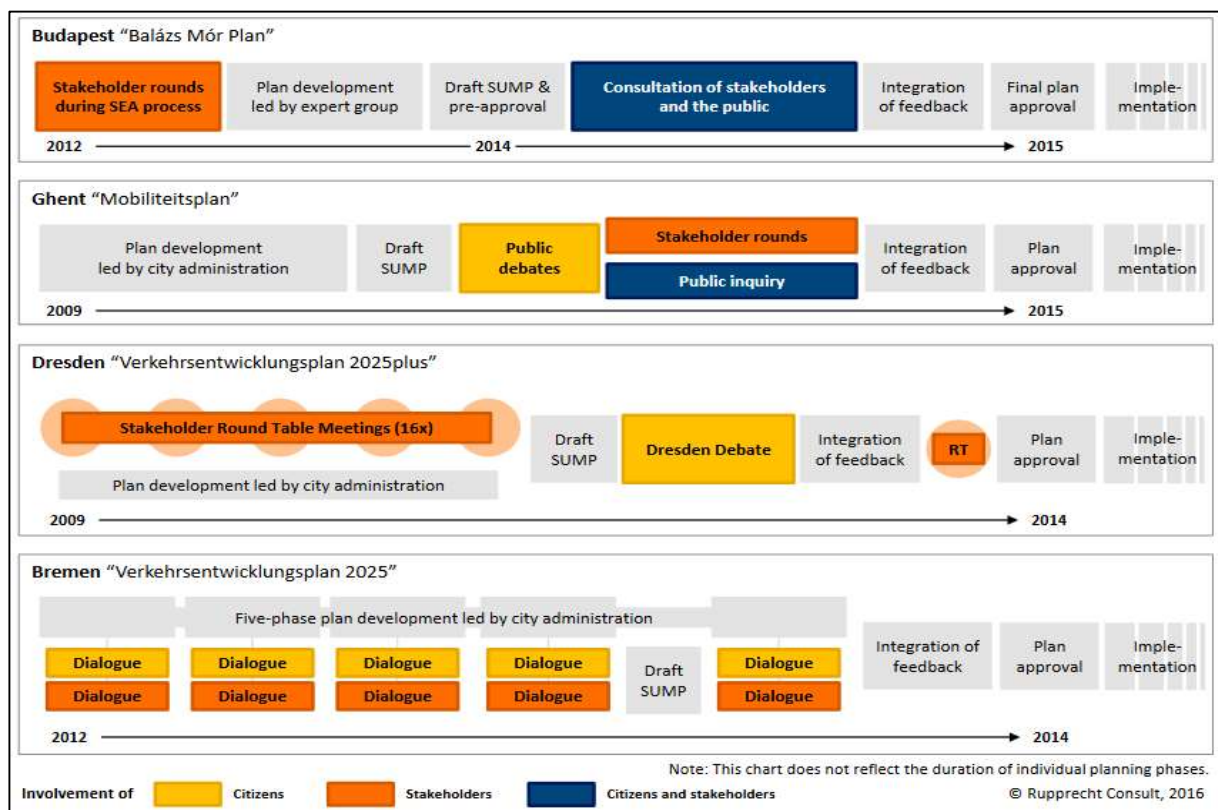
Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της Στρατηγικής του Συμμετοχικού Σχεδιασμού αποτελεί το πλάνο εμπλοκής των συμμετεχόντων. Το εν λόγω πλάνο περιγράφει τη χρονική περίοδο, τον τρόπο και το βαθμό εμπλοκής κάθε συμμετέχοντα στη διαδικασία σχεδιασμού. Το πλάνο εμπλοκής θα εξειδικεύσει στο βαθμό του δυνατού τη συμβολή κάθε συμμετέχοντα στην πορεία εκπόνησης του ΣΒΑΚ, όσον αφορά:

- Δεδομένα που ενδέχεται να παρέχει
- Τοποθετήσεις σχετικά με την περιγραφή των αναγκών και των δυσκολιών που αντιμετωπίζει
- Συμμετοχή στην αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης
- Συμμετοχή στην επιλογή σεναρίων και μέτρων

Μέσω του πλάνου, όποιος συμμετέχει στον σχεδιασμό θα μπορεί να γνωρίζει τη συμβολή του κατά τη διαδικασία εκπόνησης και να δεσμευθεί στην τήρηση των διαδικασιών που αυτή περιγράφει.

Η αναζήτηση της «ιδανικής πρακτικής» για το πλάνο εμπλοκής φορέων και πολιτών είναι άσκοπη, καθώς η συγκεκριμένη δραστηριότητα εκτελείται αποτελεσματικά μέσω της ικανοποίησης των εξατομικευμένων αναγκών κάθε Δήμου που εκπονεί ΣΒΑΚ. Στην Εικόνα 4 παρουσιάζονται απλοποιημένες οι διαδικασίες εμπλοκής των συμμετεχόντων (φορείς, θεσμοί, ομάδες και πολίτες) που ακολούθησαν τέσσερις ευρωπαϊκές πόλεις κατά την εκπόνηση των ΣΒΑΚ τους.

Εικόνα 4: Εναλλακτικές μορφές πλάνων εμπλοκής των συμμετεχόντων



3.3 Κανόνες Συμμετοχής

Η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο δραστηριοτήτων που εμπεριέχουν σε διαφορετικό βαθμό την αλληλεπίδραση:

- Προσώπων / Ομάδων μεταξύ τους
- Φορέων και Θεσμών μεταξύ τους
- Προσώπων / Ομάδων με Φορείς και Θεσμούς

Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία συμμετοχικού σχεδιασμού θα οδηγήσει σε αποτελέσματα ρεαλιστικά και αξιοποιήσιμα, ότι η συμβολή των συμμετεχόντων θα είναι ουσιαστική και ότι τα αποτελέσματα θα είναι σεβαστά από όλους, απαιτείται η σύσταση ενός πλαισίου κανόνων που θα διέπουν τις διαδικασίες.



Οι κύριοι τομείς του πλαισίου των κανόνων για την Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού, είναι:

- Καθορισμός παραμέτρων συμμετοχής
- Υποχρεώσεις Ομάδας Έργου
- Υποχρεώσεις όσων συμμετέχουν στον σχεδιασμό
- Πλαίσιο Επικοινωνίας

Οι κανόνες συμμετοχής αποτελούν εξίσου σημαντικό τμήμα της Στρατηγικής και κοινοποιούνται στο Δίκτυο Εμπλεκόμενων προκειμένου οι εκπρόσωποι να είναι πλήρως ενήμεροι, όπως συμβαίνει με το Πλάνο Εμπλοκής των Συμμετεχόντων.

3.4 Στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού Δήμου Αχαρνών

Αρχικές ενέργειες διαμόρφωσης στρατηγικής για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Όπως προκύπτει από τις προηγούμενες παραγράφους, η Στρατηγική του Συμμετοχικού Σχεδιασμού μπορεί να έχει κλιμακούμενο εύρος αντικειμένων και βάθος λεπτομέρειας, καθώς τα χρησιμοποιούμενα εργαλεία και μέθοδοι ενδέχεται να διαφέρουν κατά περίπτωση. Οι παράγοντες διαφοροποίησης εντοπίζονται στα τοπικά χαρακτηριστικά της κοινωνίας, στις δυνατότητες και στον βαθμό κινητοποίησης του Δήμου. Μεταξύ άλλων, οι κύριοι παράγοντες διαφοροποίησης είναι:

- Το πλήθος των συμμετεχόντων
- Το επίπεδο οργάνωσης των εμπλεκόμενων φορέων και ομάδων
- Η υφιστάμενη υποδομή του δήμου
- Το επίπεδο οργάνωσης του δήμου
- Οι ανθρωπίνι και χρηματικοί πόροι που μπορεί να διαθέσει ο Δήμος στον συμμετοχικό σχεδιασμό
- Ο βαθμός εξοικείωσης του δήμου με την εφαρμογή συμμετοχικών διαδικασιών
- Ο βαθμός εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας με τις συμμετοχικές διαδικασίες
- Ο χρονικός προγραμματισμός

Λαμβάνοντας υπόψη τη μεταβλητότητα των αναγκών σε μια στρατηγική συμμετοχικού σχεδιασμού, η υιοθέτηση μιας στρατηγικής από κάποιο άλλο ΣΒΑΚ, ως καλή πρακτική, κρίνεται ως μη σκόπιμη. Αντιθέτως, εφαρμόζοντας τις μεθόδους του συμμετοχικού σχεδιασμού, η στρατηγική θα πρέπει να προκύψει ως αποτέλεσμα μελέτης της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ, που θα προσαρμόζεται στις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά του Δήμου.

Προκειμένου να διαμορφωθεί η στρατηγική του συμμετοχικού σχεδιασμού για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών, πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή συνάντηση από την ομάδα έργου και την ομάδα υποστήριξης έργου του ΣΒΑΚ. Η συνάντηση είχε διαδραστικό χαρακτήρα και οργανώθηκε στα εξής διακριτά τμήματα:

Α) Ενημέρωση της ομάδας έργου του Δήμου σχετικά με το Συμμετοχικό Σχεδιασμό

- Αρχές συμμετοχικού σχεδιασμού



- Οφέλη για την Κοινωνία και τον Δήμο
- Εργαλεία και μέθοδοι
- Εφαρμογή στα ΣΒΑΚ

Β) Αξιολόγηση των συμμετεχόντων

- Αρχική αναγνώριση εμπλεκόμενων
- Ανάλυση των φορέων
- Βαθμός εμπλοκής φορέων στην παροχή δεδομένων, στην αποτελεσματικότητα του Σχεδιασμού, και στην εφαρμογή του σχεδίου
- Ενδεχόμενα κοινά συμφέροντα φορέων
- Ενδεχόμενα αντικρουόμενα συμφέροντα φορέων

Γ) Διαμόρφωση του πλάνου Συμμετοχής

- Διαμόρφωση Φάσεων Συμμετοχής
- Αξιολόγηση διαθέσιμων πόρων
- Επιλογή των μεθόδων και των εργαλείων του συμμετοχικού σχεδιασμού που θα χρησιμοποιηθούν ανά φάση συμμετοχής
- Επιλογή βαθμού εμπλοκής κάθε συμμετέχοντα ανά φάση συμμετοχής

Δ) Καθορισμός του πλαισίου Κανόνων Συμμετοχής

Ε) Διαμόρφωση Συμφώνου Δέσμευσης των Φορέων

Από τη διαβούλευση της ομάδας έργου του ΣΒΑΚ στη διαδικτυακή συνάντηση στρογγυλής τραπέζης, προέκυψε η Στρατηγική Συμμετοχικού Σχεδιασμού του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών μέσα από την οριστικοποίηση του δικτύου φορέων, των κανόνων συμμετοχής, του πλάνου συμμετοχής και του σύμφωνου φορέων.

Το δίκτυο φορέων και η ανάλυσή τους φαίνεται στα αντίστοιχα υποκεφάλαια του παρόντος παραδοτέου, ενώ παρακάτω ακολουθεί το πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων, οι κανόνες εμπλοκής και το σύμφωνο φορέων.



Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων Δήμου Αχαρνών

Οι φάσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού, έτσι όπως επιλέχθηκαν από την ομάδα έργου, ώστε να προσαρμόζονται στα χαρακτηριστικά της πόλης, παρουσιάζονται παρακάτω.

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων	
Α' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<p>1^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών Μέθοδος:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Τηλεδιάσκεψη2) Έντυπα τοποθέτησης <p>Διάρκεια: 4 βδομάδες (για έντυπα τοποθέτησης) Περιγραφή: Στο πλαίσιο της πρώτης διαβούλευσης πραγματοποιείται η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωση τους σχετικά με το αντικείμενο και τα χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.</p> <p>Για την πραγματοποίηση της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού επιλέχθηκε μια μέθοδος εμπλοκής φορέων:</p> <ul style="list-style-type: none">• Τηλεδιάσκεψη <p>Αρχικά οι φορείς που επιλέχθηκαν να συμμετάσχουν στην τηλεδιάσκεψη ενημερώνονται μέσω προσκλήσεων, συνοδευόμενων από ατζέντα θεμάτων και ενημερωτικό υλικό σχετικά με όσες πληροφορίες πρόκειται να τους ζητηθούν, καθώς επίσης και το Σύμφωνο Συμμετοχής το οποίο κλήθηκαν να υπογράψουν. Τονίζεται ότι η συνάντηση, θα γίνει διαδικτυακά μέσω τηλεδιάσκεψης λόγω των περιοριστικών μέτρων που έχουν προκύψει από την έξαρση του Covid 19.</p> <p>Κατά την πραγματοποίηση της τηλεδιάσκεψης, η ομάδα έργου πραγματοποίησε μια σειρά από παρουσιάσεις αναφορικά με τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, την πορεία υλοποίησης του έργου και τις συνθήκες που επικρατούν στο υφιστάμενο σύστημα μετακινήσεων, σύμφωνα με τα ποιοτικά και ποσοτικά στοιχεία που αναμένεται να έχουν συγκεντρωθεί.</p> <p>Οι φορείς, στην συνέχεια, καθοδηγούμενοι από την ομάδα έργου, κλήθηκαν να παρουσιάσουν το ρόλο και το έργο τους στη λειτουργία της πόλης και να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητες τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας. Επίσης κλήθηκαν να αξιολογήσουν το μεταφορικό σύστημα του Δήμου ως προς διαφορετικούς τομείς κινητικότητας. Κατά την διάρκεια της διαδικασίας οι φορείς ενημερώθηκαν και υπογράφουν το σύμφωνο συμμετοχής.</p> <p>Αφορά: Φορείς του δικτύου</p> <ul style="list-style-type: none">• Έντυπα τοποθέτησης <p>Στους φορείς δόθηκε επίσης η δυνατότητα να συμμετάσχουν στην διαβούλευση μέσω αυτής της μεθόδου. Τους στάλθηκε ειδική πρόσκληση στην οποία υπήρχε σύνδεσμος (link) που οδηγεί σε ειδικά διαμορφωμένη πλατφόρμα τοποθέτησης μέσω της οποίας ο εκάστοτε φορέας μπορούσε να τοποθετηθεί ως προς τους διαφορετικούς τομείς κινητικότητας της πόλης σχετικά με προβλήματα και θετικά στοιχεία.</p> <p>Συνολικά τα δελτία τοποθέτησης παρέμειναν αναρτημένα για χρονικό διάστημα ίσο με ένα μήνα.</p> <p>Αφορά: Φορείς του δικτύου</p> <p>Δημοσίευση αποτελεσμάτων: Για τις διαδικασίες εμπλοκής φορέων (τηλεδιάσκεψη και έντυπα τοποθέτησης), η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 1^{ης} διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στη Β' φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού.</p>



Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων

Β' Φάση
Συμμετοχικού
Σχεδιασμού

2^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών **Μέθοδος:**

- 1) Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων
- 2) Διαδικτυακή Δημοσκόπηση

Διάρκεια: 20 μέρες

Περιγραφή: Στόχος είναι η παρουσίαση του οραματικού στόχου (κοινού οράματος), η συζήτηση επί αυτού και η οριστικοποίησή του.

Η διαδικασία της 2ης διαβούλευσης προβλέπεται να έχει **2 στάδια**.

• Στάδιο 1: Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων

Στο πρώτο στάδιο που θα πραγματοποιηθεί με τη μορφή διαδικτυακής συνάντησης αναμένεται να συμμετάσχουν οι εμπλεκόμενοι φορείς που κατά την ανάλυση φορέων κρίθηκε ότι μπορούν να συνεισφέρουν στην διαμόρφωση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας. Οι στρατηγικοί στόχοι και το όραμα που θα προκύψουν από την ανάλυση και από τις τοποθετήσεις του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων, επίσης θα παρουσιαστούν σε αυτή την φάση. Στη συνέχεια θα ακολουθήσει περιγραφή των εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας που διαμορφώθηκαν προκειμένου να επιτευχθούν οι στρατηγικοί στόχοι. Οι συμμετέχοντες θα μπορούν να κάνουν τροποποιήσεις ή/και να προτείνουν επιπλέον σενάρια και σε επόμενο στάδιο να επιλέξουν το ιδανικότερο για αυτούς. Το πρώτο στάδιο περιλαμβάνει και την τροποποίηση των σεναρίων.

Αφορά:

Φορείς του δικτύου

• Στάδιο 2: Διαδικτυακή Δημοσκόπηση επιθυμητού σεναρίου

Στο δεύτερο στάδιο, τα σενάρια κινητικότητας, μετά τις πιθανές τροποποιήσεις του πρώτου σταδίου, θα αναρτηθούν στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και θα παραμείνουν προς ψήφιση μέχρι το πέρας της περιόδου διαβούλευσης. Στο εν λόγω στάδιο θα συμμετέχουν πολίτες και φορείς. Η προσέγγιση των συμμετεχόντων για ψήφιση του επιθυμητού σεναρίου θα γίνει μέσω προσκλήσεων, με αναρτήσεις στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, δελτίο τύπου και προβολή σε τοπικά μέσα επικοινωνίας. Οι κοινωνικοί φορείς/σύλλογοι αναμένεται να ενημερώσουν σχετικά και τα μέλη τους ώστε να ενισχυθεί η συμμετοχή πολιτών.

Αφορά:

Κάτοικοι Δήμου Αχαρνών
Φορείς του δικτύου

Δημοσίευση αποτελεσμάτων:

Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 2^{ης} διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και στην Γ' φάση του συμμετοχικού σχεδιασμού



Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων	
Γ' Φάση Συμμετοχικού Σχεδιασμού	<p>3^η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών Μέθοδος:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων2) Διαδικτυακή Δημοσκόπηση <p>Διάρκεια: 20 μέρες Περιγραφή: Η διαδικασία της 3ης διαβούλευσης προβλέπεται να έχει 2 στάδια, τα οποία θα τρέχουν ταυτόχρονα.</p> <ul style="list-style-type: none">• Στάδιο 1: Συνάντηση/τηλεδιάσκεψη με ομάδα φορέων <p>Στην παρούσα τελική φάση θα υπάρχει μια συνάντηση/τηλεδιάσκεψη στην οποία θα συμμετάσχουν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς με έμφαση σε αυτούς που κατά την ανάλυση φορέων κρίθηκε ότι μπορούν να συνεισφέρουν στη διαδικασία διαμόρφωσης και αξιολόγησης μέτρων κινητικότητας. Στη συνάντηση/τηλεδιάσκεψη αυτή, θα παρουσιαστούν τα αποτελέσματα της Β φάσης του συμμετοχικού σχεδιασμού. Το επικρατέστερο σενάριο θα εξειδικευθεί και θα παρουσιασθεί στους συμμετέχοντες. Το βασικό αντικείμενο της 3^{ης} διαβούλευσης αποτελεί <u>η διαμόρφωση των μέτρων του ΣΒΑΚ που θα υλοποιήσουν όσα περιγράφει το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας.</u> Οι φορείς θα ενημερωθούν σχετικά με το είδος των μέτρων, τον τρόπο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά τους, ενώ παράλληλα όπου αυτά παρουσιάζουν εναλλακτικές λύσεις, θα ζητηθεί από τους φορείς να τοποθετηθούν ως προς ενδεικτικά σημεία χωροθέτησης των μέτρων. Τελικό αποτέλεσμα προβλέπεται να είναι η διαμόρφωση ενός κοινώς αποδεκτού πακέτου μέτρων.</p> <p><u>Αφορά:</u> Φορείς του δικτύου</p> <ul style="list-style-type: none">• Στάδιο 2: Διαδικτυακή Δημοσκόπηση <p>Στο στάδιο αυτό, αναρτάται στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ όλη η πληροφορία που αφορά στα τελικά προτεινόμενα πακέτα μέτρων προς ενημέρωση του συνόλου των φορέων καθώς και των πολιτών. Παράλληλα θα είναι εφικτή, μέσω ειδικής πλατφόρμας, η τοποθέτηση ως προς την αποδοχή των μέτρων και σχολιασμός αυτών. Οι συμμετέχοντες θα ειδοποιηθούν μέσω αναρτήσεων στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης του Δήμου και θα δοθεί περιθώριο 20 ημερών για την ολοκλήρωση της διαδικασίας κατάθεσης σχολίων. Το αποτέλεσμα του σταδίου αυτού θα συνυπολογιστεί μαζί με τα αποτελέσματα του 1^{ου} σταδίου της 3^{ης} διαβούλευσης και το τελικό προϊόν θα είναι το οριστικό πακέτο μέτρων του ΣΒΑΚ.</p> <p><u>Αφορά:</u> Κάτοικοι Αχαρνών Φορείς του δικτύου</p> <p>Δημοσίευση αποτελεσμάτων: Η δημοσίευση των αποτελεσμάτων της 3ης διαβούλευσης θα πραγματοποιηθεί στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ μετά το πέρας της διαδικασίας και της επεξεργασίας των σχολίων και των τοποθετήσεων και θα αποτελεί το τελικό πακέτο παρεμβάσεων του έργου.</p>
Σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ	<p><u>Έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων</u></p> <p>Η έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων αφορά τους πολίτες (κατοίκους, εργαζομένους, επισκέπτες) του Δήμου Αχαρνών. Πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας τοποθέτησης και ενώ η έναρξή της συμπίπτει με την έναρξη της πρώτης φάσης συμμετοχικού σχεδιασμού, δύναται να συνεχίζεται καθ' όλη την διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τα αποτελέσματά της παρουσιάζονται τόσο στις διαβουλεύσεις όσο και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ και ενημερώνονται τακτικά.</p> <p><u>Επιπλέον επικοινωνίες με φορείς</u></p> <p>Η ομάδα έργου δύναται να πραγματοποιεί συναντήσεις με συγκεκριμένους φορείς όταν καθίσταται σκόπιμο για την πορεία του ΣΒΑΚ. Τέτοιου είδους συναντήσεις δεν αντικαθιστούν τις φάσεις συμμετοχικού σχεδιασμού και έχουν σαν σκοπό την υποβοήθηση της ομάδας έργου.</p>

Σχηματικά το Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων παρουσιάζεται στον Πίνακα 11.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 11: Πλάνο εμπλοκής συμμετεχόντων

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων			
A Φάση	B Φάση	Γ Φάση	Σε όλα τα στάδια
Ενημέρωση για το ΣΒΑΚ, την διαδικασία με την οποία θα εκπονηθεί και τους τρόπους με τους οποίους οι φορείς μπορούν να συνεισφέρουν. Τοποθετήσεις φορέων σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν και τους στόχους τους. Αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του συστήματος κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών από τους φορείς	Οριστικοποίηση από τους φορείς του οράματος και των στρατηγικών στόχων που διαμορφώθηκαν με βάση τα προβλήματα που αναδείχθηκαν στην Α Φάση. Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων κινητικότητας και αξιολόγηση τους. Διαβούλευση σεναρίων με τους πολίτες	Παρουσίαση των αποτελεσμάτων της Β φάσης. Παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, σύμφωνα με το επικρατέστερο σενάριο κινητικότητας. Αξιολόγηση του προσχεδίου μέτρων από τους φορείς. Διαβούλευση του προσχεδίου με τους πολίτες.	Συναντήσεις με «ειδικούς φορείς» και συζήτηση για συλλογή δεδομένων / πληροφοριών για το υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας ή και για το σχεδιασμό νέων μέτρων. Διαδικτυακή έρευνα για τα χαρακτηριστικά μετακινήσεων των πολιτών.
Συμμετοχή			
Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου	Ομάδα Έργου
Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων	Δίκτυο Εμπλεκόμενων
Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες	Πολίτες
Υπόμνημα			
Χρώμα Συμμετοχής		Χρώμα Μη-Συμμετοχής	
Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
<ul style="list-style-type: none">Διαδικτυακή διαβούλευση	<ul style="list-style-type: none">Διαδικτυακή ΔιαβούλευσηΔιαδικτυακή δημοσκόπηση	<ul style="list-style-type: none">Διαδικτυακή ΔιαβούλευσηΔιαδικτυακή δημοσκόπηση	<ul style="list-style-type: none">Συναντήσεις εργασίαςΔιαδικτυακή διαβούλευση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πλάνο Εμπλοκής Συμμετεχόντων			
Εργαλεία Συμμετοχικού Σχεδιασμού			
<ul style="list-style-type: none">• Στρογγυλές τράπεζες• Έντυπα χορήγησης δεδομένων• Προσκλήσεις• Ενημερωτικό Υλικό• Φόρμα τοποθέτησης	<ul style="list-style-type: none">• Προσκλήσεις• Ανακοινώσεις• Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού• Διαδικτυακή Δημοσκόπηση	<ul style="list-style-type: none">• Προσκλήσεις• Ανακοινώσεις• Ανάρτηση Ενημερωτικού Υλικού• Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης	<ul style="list-style-type: none">• Προσκλήσεις• Συναντήσεις στρογγυλής τραπέζης• Πλατφόρμα Διαδικτυακής Δημοσκόπησης



3.5 Συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών - ερωτηματολόγια

Όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, η συμμετοχή του κοινού είναι απαραίτητη σε όλα τα στάδια εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να συμμετάσχουν στις διαδικασίες σχεδιασμού είτε με άμεσο τρόπο (λαμβάνοντας μέρος σε διαβουλεύσεις, χρησιμοποιώντας εφαρμογές κινητών τηλεφώνων στις οποίες μπορούν να τονίσουν ακριβώς τα προβλήματα που εντοπίζουν και απαντώντας σε ερωτηματολόγια όπου μπορούν να διατυπώσουν και τις προτάσεις τους) ή με έμμεσο τρόπο (χρησιμοποιώντας, εν γνώσει τους, εφαρμογές κινητών τηλεφώνων οι οποίες συλλέγουν δεδομένα για τις μετακινήσεις τους όπως π.χ. επιλογή διαδρομής, μέσου μετακίνησης και χρονική διάρκεια). Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις παραπάνω πληροφορίες και αφού τις επεξεργαστεί τις λαμβάνει υπόψη της στη διαδικασία της διαμόρφωση των προτάσεων.

Συνεπώς, η δημιουργία κατάλληλων εργαλείων για τη συμμετοχή του κοινού είναι κρίσιμη. Σε αυτή την κατεύθυνση, η Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ ανήρτησε στην ιστοσελίδα του Δήμου ερωτηματολόγια σχετικά με τις συνήθειες και τα προβλήματα των μετακινήσεων των πολιτών και των φορέων. Συνολικά, ύστερα από παραμονή των ερωτηματολογίων για ένα μήνα στον ιστότοπο, συμπληρώθηκαν 106 ερωτηματολόγια (105 από πολίτες και 1 από φορείς). Η αναλυτική περιγραφή των αποτελεσμάτων που συγκεντρώθηκαν από την έρευνα των φορέων γίνεται στην παράγραφο 5.4, ενώ οι τοποθετήσεις πολιτών στην παράγραφο 6.5. Επιπλέον, κατά τις φάσεις του σχεδιασμού θα αναρτώνται τα εναλλακτικά σενάρια ώστε οι πολίτες να ενημερώνονται διαρκώς προκειμένου να είναι προετοιμασμένοι για τις σχεδιαζόμενες διαβουλεύσεις και 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.

Τα διαδικτυακά ερωτηματολόγια φορέων και πολιτών παρουσιάζονται στο Παράρτημα 1.

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών, διαμορφώθηκε το δίκτυο εμπλεκόμενων φορέων, όπως αυτό φαίνεται στον Πίνακα 12.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 12: Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

1	Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (ΔΙ.Κ.Ε.Σ.Ο.)- Δ/ση Διαχείρισης Μητροπολιτικών Υποδομών Περιφέρειας Αττικής (ΔΙΔΙΜΥ)
2	Περιφέρεια Αττικής - Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής
3	Περιφέρεια Αττικής - Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής- Δ/ση Περιβάλλοντος & Χωρικού Σχεδιασμού
4	Περιφέρεια Αττικής- Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών ΠΕ Δυτικού Τομέα Αθηνών
5	Τμήμα Βιώσιμης Κινητικότητας Υπουργείου Μεταφορών
6	Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων Διεύθυνση Οδικών Υποδομών
7	Εθνική Συντονίστρια για την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας
8	Τμήμα Ασφάλειας Αχαρνών
9	Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας 'Πάνος Μυλωνάς'
10	Δήμος Αγίων Αναργύρων & Καματερού
11	Δήμος Κηφισιάς
12	Δήμος Μεταμόρφωσης
13	Δήμος Διονύσου
14	Δήμος Φυλής
15	Δήμος Ωρωπού
16	Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε.
17	ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Ο.ΣΥ. Α.Ε.
18	ΟΣΕ
19	ΤΡΑΙΝΟΣΕ
20	Αττική οδός Α.Ε. / Αττικές Διαδρομές Α.Ε.
21	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.
22	Συγκοινωνίες Αθηνών ΟΑΣΑ Α.Ε.
23	Σ.Α.Τ.Α. - Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής
24	Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ)
25	Περιφερειακή Πυροσβεστική Διοίκηση (ΠΕ.ΠΥ.Δ.)
26	6 ^{ος} Πυροσβεστικός Σταθμός Αθηνών
27	Τοπικό Επιχειρησιακό Συντονιστικό Όργανο Πολιτικής Προστασίας (Τ.Ε.Σ.Ο.Π.Π.)
28	Cities for Cycling-Πόλεις για ποδήλατο
29	Ινστιτούτο Οδικής Ασφάλειας - ΙΟΑΣ «Πάνος Μυλωνάς»
30	SOS Τροχαία Εγκλήματα - Πανελλαδικός Σύλλογος
31	Εμπορικός Σύλλογος Αχαρνών
32	Εμπορικό Επιμελητήριο Αθηνών
33	Επαγγελματικό Επιμελητήριο Αθηνών (Ε.Ε.Α.)
34	Πανελλήνιος Σύλλογος Εκπαιδευτών Οδήγησης και Κυκλοφοριακής Αγωγής- Πανελλήνια Ομοσπονδία Εκπαιδευτών Οδήγησης (ΠΟΕΟ)
35	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
36	Ινστιτούτο Ερευνών Περιβάλλοντος και Βιώσιμης Ανάπτυξης (ΙΕΠΒΑ) – Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών
37	Ενιαίος Σύλλογος ΑΜΕΑ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ
38	Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία (ΕΣΑμεΑ)
39	Μαμάδες+ στο Δρόμο (Moms+ in the street)
40	Μαμάδες εν Δράση



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

41	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Περιβάλλοντος & Πολιτισμού
42	ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ – ΠΕΖΗ
43	ΠοδηλαΤΤΙΚΗ Κοινότητα
44	ΠΟΔΗΛΑΤισσΕΣ
45	Ομάδα «Ποδηλατοδρώ»
46	Σύλλογος Γονέων και Κηδεμόνων Δήμου Αχαρνών
47	Ένωση Συλλόγων Γονέων και Κηδεμόνων Δήμου Αχαρνών
48	Σύλλογος Τριτέκνων Δήμου Αχαρνών
49	Σχολή Ικάρων
50	Γ΄ Τμήμα Τροχαίας Βορειοανατολικής Αττικής Μεταμόρφωση



4 Διαμόρφωση Ιστοσελίδας για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποτελεί ένα σύγχρονο στρατηγικό σχέδιο με συμμετοχικές διαδικασίες που απαιτούν την άμεση και έμμεση εμπλοκή μεγάλου αριθμού ατόμων.

Οι διαδικασίες συμμετοχής, οι διαβουλεύσεις, η επικοινωνία των αποτελεσμάτων και η προώθηση του σχεδίου είναι αναγκαία χαρακτηριστικά στην διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ και συμβάλουν στην αποτελεσματικότητά του.

Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω, και σύμφωνα με τον νόμο 4784/2021 που διέπει τις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ, η ομάδα έργου πρέπει να διαμορφώσει εντός της επίσημης σελίδας του Δήμου, έναν χώρο αποκλειστικά για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η δομή της ιστοσελίδας, δηλαδή το μενού στο οποίο κάθε ενδιαφερόμενος δύναται να ανατρέχει για πληροφορίες αποφασίστηκε ως εξής:

- Τι είναι τα ΣΒΑΚ

Διατρέχοντας αυτή την σελίδα του menu ο επισκέπτης ενημερώνεται με γενικά στοιχεία και χαρακτηριστικά των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- Στάδια εξέλιξης ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Ακολουθώντας αυτόν τον σύνδεσμο ο επισκέπτης μπορεί να ανατρέξει σε πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη του ΣΒΑΚ Σκοπέλου ανά στάδιο εκπόνησης, σύμφωνα και με τα στάδια που αναφέρονται στο νόμο 4784/2021.

- Συμμετέχω στο σχεδιασμό

Σε αυτό τον σύνδεσμο ο επισκέπτης αποκτά πρόσβαση στα κάτωθι:

- Ενημέρωση για το ενεργό / τρέχον στάδιο διαβούλευσης
- Σύνδεσμος για πρόσβαση στα εργαλεία συμμετοχής
- Ενημέρωση για τα αποτελέσματα των προηγούμενων σταδίων συμμετοχής

- Νέα ανακοινώσεις



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 5: Απόσπασμα από την ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

ΑΡΧΗΓΗ ΔΗΜΟΣ • Ε - ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ • Η ΠΟΛΗ • ΔΡΑΣΕΙΣ • ΑΝΟΙΚΤΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ • ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ • ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

Αρχική / ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ
Δήμος Αχαρνών

Τι είναι το ΣΒΑΚ

Στόχοι εξέλιξης ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Συμμετέχω στο σχεδιασμό

Νέα ανακοινώσεις

Τι είναι τα ΣΒΑΚ και ποια τα πλεονεκτήματά τους

Το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα Στρατηγικό Σχέδιο που οργανώνει τις μετακινήσεις των πολιτών και τη διαμόρφωση των αστικών περιβαλλόντων.

Επιδιώκουν στην εξυπηρέτηση των μετακινήσεων από την πρόληψη της υπερφόρτωσης των οχημάτων στο διαθέσιμο αστικό χώρο, με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής.

Τα ΣΒΑΚ παρέχουν στους ελθόντες:

- (α) Δημόσια συγκοινωνία
- (β) Βόθρο και ποδηλασία
- (γ) Διεπιστημονική
- (δ) Ασφάλεια αστικών οδών
- (ε) Οδικές μεταφορές (μέσους και οδοί)
- (στ) Αστική εφοδιστική
- (ζ) Διαχείριση κινητικότητας
- (η) Ευριχμία Συστήματος Μεταφορών

Οι αντικειμενικοί στόχοι ενός ΣΒΑΚ συνάπτονται στη βελτίωση των συνθηκών πρόσβασης στα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς, στην ασφάλεια κατά τις μετακινήσεις, στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας, στην αύξηση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας κατά τη μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών και στην ενίσχυση της οικιστικής και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος.

Το ΣΒΑΚ θα επηρεάσει τόσο στο παρόν όσο και στο μέλλον ανάπτυξή του τη σχέση των φορέων της τοπικής Αυτοδιοίκησης και των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων, για τη στρατηγική αντιμετώπιση των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας και βελτίωσης της ποιότητας ζωής των πολιτών.

Άμεσα πλεονεκτήματα

- Μείωση συμφόρησης και εξοικονόμηση χρόνου
- Μείωση ρύπων στο αστικό περιβάλλον
- Αύξηση της προσβασιμότητας για τους ευάλωτους μετακινούμενους
- Περαιτέρω αποτελέσματα

Έμμεσα πλεονεκτήματα

- Βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών
- Εξοικονόμηση πόρων
- Βελτίωση της διαχείρισης ασφάλειας

Διαφορές ΣΒΑΚ και παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός
✓ Έμφαση στον Ανθρώπο.	✓ Έμφαση στην μηχανοκίνητη κυκλοφορία.
✓ Βασικός στόχος: Προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής.	✓ Βασικός στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα.
✓ Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία.	✓ Έμφαση στα μέσα μεταφοράς.
✓ Μακροχρόνιο όραμα.	✓ Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός.
✓ Λειτουργικά όρια.	✓ Διοικητικά όρια.
✓ Διεπιστημονικός σχεδιασμός.	✓ Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι, Μηχανικοί.
✓ Συνδυασμός υποδομών, αγωγών, υπηρεσιών, πληροφοριών.	✓ Έμφαση στις υποδομές.
✓ Εμπλεκόμενοι φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού.	✓ Εντολές από Αιρετούς και σχεδιασμός από Ειδικούς.

Ευρωπαϊκή πολιτική υπέρ των ΣΒΑΚ

Η Ε.Ε. στηρίζει την ανάπτυξη Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας:

- Από το στάδιο διαμόρφωσής τους, μέσω εθνικών προγραμμάτων
- Έως το στάδιο εφαρμογής τους, μέσω των οδηγιών και των διαδικασιών της

2009

Το σχέδιο δράσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την κινητικότητα προτείνει την επιτάχυνση ενεργών ανάπτυξης ΣΒΑΚ

2010

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ορίζει υποστηρίξει την ανάπτυξη ΣΒΑΚ

2011

Η Λευκή Βίβλος των Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφέρει ότι οι πόλεις πάνω από ένα συγκεκριμένο πληθυσμιακό όριο θα πρέπει να αναπτύσσουν ΣΒΑΚ

2013

Θέσπιση ΣΒΑΚ ως υποχρεωτικά στα κράτη μέλη για πόλεις με πάνω ή μεγαλύτερο (913/17.12.2013)

29



5 Διεξαγωγή Πρώτης Διαβούλευσης

5.1 ΓΕΝΙΚΑ

Βασικός σκοπός της Διαβούλευσης ήταν η παρουσίαση των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, των γενικών στόχων και των σταδίων εκπόνησης του ΣΒΑΚ, του ρόλου των φορέων και των πολιτών στον σχεδιασμό και της διαφοράς του ΣΒΑΚ σε σχέση με τη συμβατή κυκλοφοριακή μελέτη καθώς και των στοιχείων της υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με την κινητικότητα στο Δήμο Αχαρνών. Επίσης, η κατάθεση απόψεων, από φορείς και πολίτες, που θα εξεταστούν και θα ληφθούν υπόψη είναι πολύ σημαντική, καθώς ο συμμετοχικός σχεδιασμός αποτελεί βασική αρχή στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ. Τέλος, έγινε μία σύντομη περιγραφή της Περιοχής Μελέτης, της υφιστάμενης κατάστασης και του ορίζοντα εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Στόχος του Δήμου, μέσα από την εκπόνηση του Σχεδίου, είναι να ικανοποιήσει όσο το δυνατόν περισσότερο τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων σε όλες τις περιοχές του Δήμου για μια καλύτερη ποιότητα ζωής και να συντελέσει στη δημιουργία ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών, βελτιώνοντας την προσβασιμότητα και την ασφάλεια των πολιτών, περιορίζοντας παράλληλα τη ρύπανση του περιβάλλοντος. Το στρατηγικό σχέδιο βασίζεται στην επιδίωξη για μείωση της χρήσης του επιβατικού αυτοκινήτου, δίνοντας παράλληλα προτεραιότητα σε ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο, τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, κλπ.

5.2 ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ

Για τις ανάγκες προετοιμασίας της 1^{ης} θεματικής διαβούλευσης για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Αχαρνών, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες ενέργειες:

1. Διαμόρφωση του «Εργαλείου Τοποθέτησης Φορέων» προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμετοχή τους. Το έντυπο τοποθέτησης των φορέων λειτουργεί ως οδηγός που επιδιώκει να προετοιμάσει τους εκπροσώπους των φορέων σχετικά με τις τοποθετήσεις τους στο πλαίσιο της 1^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης. Η Ομάδα Εργασίας, λαμβάνοντας υπόψιν τον χαμηλό βαθμό εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας (και γενικότερα της ελληνικής κοινωνίας) στις μεθόδους συμμετοχικού σχεδιασμού, διαμόρφωσε το εν λόγω έντυπο με λεπτομερείς οδηγίες και ερωτήσεις που οδηγούν προοδευτικά στο ζητούμενο αποτέλεσμα. Ο κάθε εκπρόσωπος, έχοντας συμπληρώσει ή απλώς εξετάσει το έντυπο εντός του διαθέσιμου χρονικού διαστήματος προετοιμασίας, θα είναι σε θέση να παράσχει στοχευμένα όσα στοιχεία εκφράζουν τον φορέα ή την κοινωνική ομάδα που εκπροσωπεί.
2. Επικοινωνία με τους φορείς. Μία (1) εβδομάδα πριν την ορισθείσα ημερομηνία διεξαγωγής της 1^{ης} Διαβούλευσης, το Γραφείο Επικοινωνίας του Δημάρχου απέστειλε πρόσκληση ηλεκτρονικού ταχυδρομείου προς τους φορείς, όπως αυτοί είχαν αναγνωριστεί κατά τη διαμόρφωση του Δικτύου Εμπλεκόμενων Φορέων και τη διατύπωση της Στρατηγικής

Συμμετοχικού Σχεδιασμού (Παραδοτέο Α'). Η επικοινωνία συνοδεύτηκε από την αποστολή του συνδέσμου που περιλάμβανε το σχετικό Εργαλείο Τοποθέτησης.

3. Δημοσίευση της πρόσκλησης και περιγραφή της διαδικασίας 1^{ης} Διαβούλευσης σε τοπικά – και όχι μόνο – ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης

Εικόνα 6: Ανάρτηση στα τοπικά μέσα σχετικά με την 1η Θεματική Διαβούλευση



The screenshot shows a Facebook post from the official page of the Municipality of Acharnes. The post is titled "1η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Αχαρνών". It includes a colorful illustration of a road winding through a town, with a car, a bus, and a bicycle. The text of the post provides information about the consultation, including the date and time (9th March 2022, 18:00) and a link to the consultation form. It also mentions the goal of creating a sustainable urban mobility system that is safe, efficient, and accessible for all, and encourages citizens to participate in the process.

Εφαρμόζοντας τις εθνικές και ευρωπαϊκές οδηγίες για επιδίωξη βιώσιμων αστικών μεταφορών, ο Δήμος Αχαρνών προχωρά στην εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), το οποίο θα προδιαγράψει το μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης μας. Θεμελιώδης στόχος του ΣΒΑΚ είναι να διαμορφώσει ένα σύστημα που από τη μία θέτει στο επίκεντρο την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) και από την άλλη να περιορίσει την αλόγιστη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται ένα αστικό περιβάλλον απαλλαγμένο από σιγήσεις και ρύπους που προέρχονται από τις μεταφορές και φιλικότερο προς τον άνθρωπό, γεγονός που βελτιώνει σημαντικά την παρεχόμενη ποιότητα ζωής.

Ο Δήμος Αχαρνών, θέλοντας να εξασφαλίσει το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, επιθυμεί την ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας, τόσο μέσω των θεματικών διαβουλεύσεων με τη μορφή εργαστηρίων που θα διοργανωθούν όσο και των διαδικτυακών ερευνών που θα πραγματοποιηθούν, ώστε το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ να αποτελέσει προϊόν συμμετοχικών διαδικασιών που λαμβάνουν υπόψη το συμφέρον της τοπικής κοινωνίας.

Στο πλαίσιο της 1^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης, θα πραγματοποιηθεί συνάντηση του δικτύου εμπλεκόμενων φορέων προκειμένου:

- Να ενημερωθεί για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών, καθώς και για τα στάδια εκπόνησής του.
- Να διατυπώσει τον ρόλο που διαδραματίζει στο σύστημα μεταφορών της πόλης.
- Να τοποθετηθεί υπεύθυνα και τεκμηριωμένα σχετικά με τα προβλήματα που εντοπίζονται στη λειτουργία του υφιστάμενου συστήματος μεταφορών.

Το ερωτηματολόγιο για την τοποθέτηση των φορέων σχετικά με την αστική κινητικότητα στο Δήμο μας το οποίο θα σας προετοιμάσει και για την 1^η Διαβούλευση, μπορείτε να το βρείτε ακολουθώντας τον παρακάτω σύνδεσμο:
: <https://forms.gle/CXy9MNkFHR9FZfGV7>



5.3 1^η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΓΙΑ ΤΟ Σ.Β.Α.Κ. ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

Η 1^η Θεματική Διαβούλευση για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Αχαρνών πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά - μέσω της πλατφόρμας Cisco WebEx Meetings την Τετάρτη 16/03/2022 και ώρα 18.00.

Το πρόγραμμα της Διαβούλευσης παρατίθεται παρακάτω.

Εικόνα 7: Πρόγραμμα 1ης Θεματικής Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Πρόγραμμα 1^{ης} Θεματικής Διαβούλευσης για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών Τετάρτη 9/03/2022, 18:00	
Συμμετέχοντες	
<ul style="list-style-type: none">Δήμος Αχαρνών – Ομάδα Έργου ΣΒΑΚΔίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου ΑχαρνώνLever A.E. – Σύμβουλος του ΔήμουPOLINDE Σύμβουλοι Μηχανικοί- Σύμβουλος του Δήμου	
Διαβούλευση	
Θέμα	Εισηγητές
Χαιρετισμός – Καλωσόρισμα	Δήμος Αχαρνών
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας <ul style="list-style-type: none">Αντικείμενο – Μεθοδολογία – Στάδια – ΣτόχοιΠροβλήματα και προκλήσεις για τον Δήμο Αχαρνών	Lever A.E POLINDE Σύμβουλοι Μηχανικοί
Τοποθετήσεις Φορέων <ul style="list-style-type: none">Τρίλεπτη τοποθέτηση από κάθε εκπρόσωπο σχετικά με τον ρόλο του φορέα και τις δραστηριότητές του που συνδέονται με το σύστημα κινητικότητας και τα προβλήματα που εντοπίζουν σε αυτό.	Το σύνολο των συμμετεχόντων
Συζήτηση περί Κινητικότητας στον Δήμο <ul style="list-style-type: none">Δυνατά σημεία και αδυναμίες των μετακινήσεων στον Δήμο.	Το σύνολο των συμμετεχόντων
Ολοκλήρωση Διαβούλευσης	

Στο πλαίσιο της 1^{ης} Διαβούλευσης πραγματοποιήθηκε η πρώτη επαφή με το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων και η ενημέρωσή τους σχετικά με τα χαρακτηριστικά του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να παρουσιάσουν τον τρόπο σύνδεσής τους με τα θέματα του Δήμου Αχαρνών, τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζουν ή και επηρεάζονται από το σύστημα αστικής κινητικότητας, καθώς επίσης να τοποθετηθούν σχετικά με τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν στις δραστηριότητές τους στο υφιστάμενο σύστημα κινητικότητας.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στις διαδικασίες της 1^{ης} Διαβούλευσης συμμετείχαν θεσμικοί φορείς, φορείς άμεσα σχετιζόμενοι με τις μεταφορές και εκπρόσωποι πολιτών (μέσα από τις ομάδες/ συλλόγους που συγκροτούν σε τοπικό επίπεδο). Πιο συγκεκριμένα, οι φορείς που συμμετείχαν στην 1^η Διαβούλευση περιλαμβάνονται στον Πίνακα 13.

Πίνακας 13: Φορείς που συμμετείχαν στην 1η Θεματική Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

A/A	ΦΟΡΕΑΣ	ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ
1	Δήμος Αχαρνών	Παναγιώτης Αναγνωστόπουλος
2	Δήμος Αχαρνών	Χρύσανθος Κόνταρης
3	Δήμος Αχαρνών	Δημήτρης Κωφός
4	Δήμος Αχαρνών	Νίκος Δαμάσκος
5	Σύλλογος Πανοράματος	Ιωάννης Γιαννάκος
6	Σύλλογος Ξενοδοχοϋπαλλήλων	Κων/νος Αθανασόπουλος
7	Δημοτική Παράταξη Αχαρνές Ξανά	Κων/νος Στάμου

Εικόνα 8: Στιγμιότυπο από τη διαδικτυακή Διαβούλευση

Meeting Info
Speaking: Lever Development Consul... (Host)
ΔΙΕΛΛΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, Ιωάννης Γιαννάκος, ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α., ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΑΓΝ...

Participants (13)
ET Emily Tourn...
Lever Deve... Host
AK Athanasop...
CK Chris Konta...
GL George L
KS Kostas Sta...
XK Xenofodas ...
Δημήτρης ...
Δημήτρης ...
ΔΙΕΛΛΑΣ ΙΩ...
Ιωάννης Γι...

ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ
Viewing Lever Development Consulta... 's screen
Τι είναι ένα ΣΒΑΚ;

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που αναπτύχθηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των αγαθών στις πόλεις και στα περιχώρα τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχική διαδικασία και της αξιολόγησης.

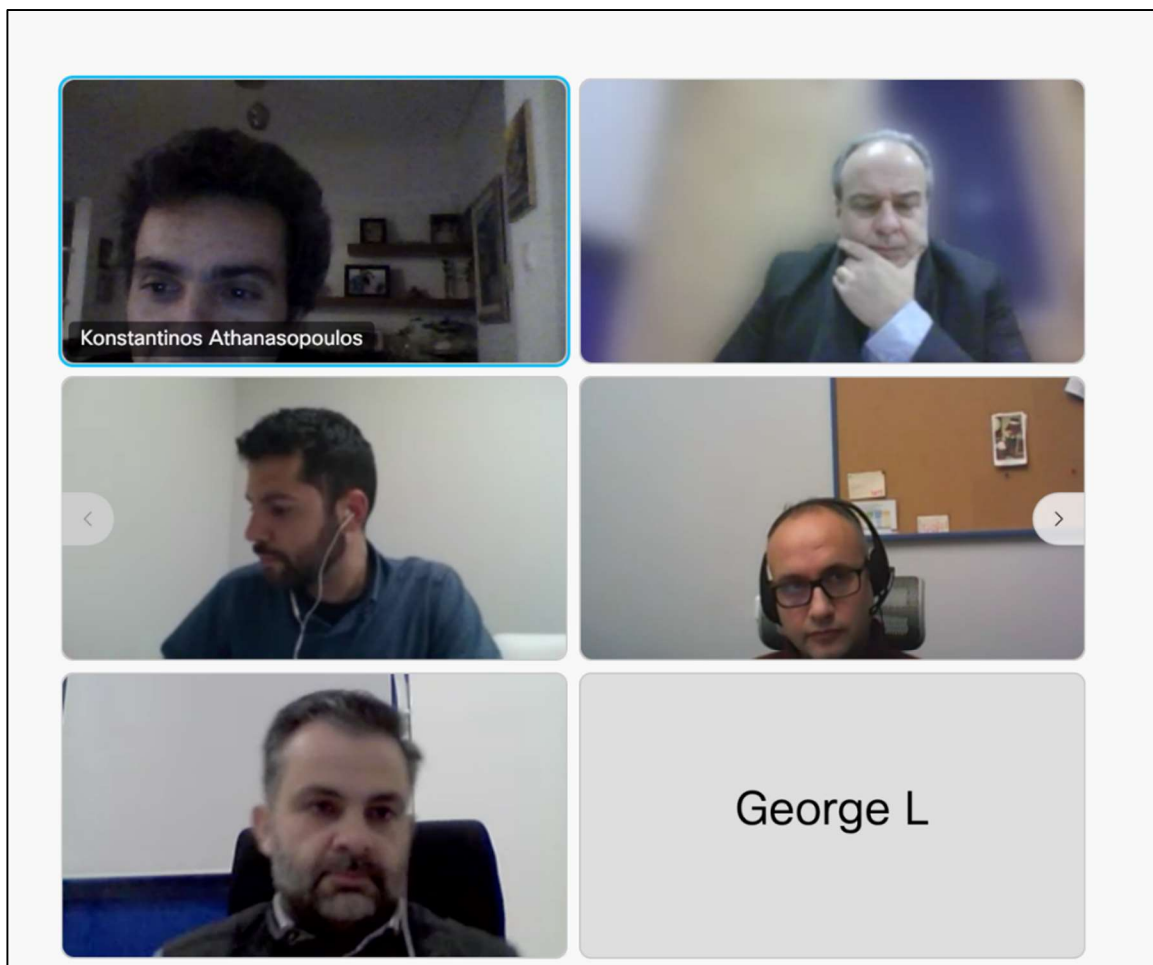
Το Σ.Β.Α.Κ. επιδιώκει την:

- Εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλους
- Βελτίωση της ασφάλειας και της προστασίας
- Μείωση της ρύπανσης του αέρα, της ηχορύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας
- Αύξηση της αποδοτικότητας και του λόγου κόστους-αποτελεσματικότητας των μεταφορών (ανθρώπων και εμπορευμάτων)
- Συμβολή στην ενίσχυση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού σχεδιασμού



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 9: Στιγμιότυπα από τη διαδικτυακή Διαβούλευση



Εικόνα 10: Στιγμιότυπα από τη διαδικτυακή Διαβούλευση

Speaking: Xenofodas Konstantis
Δημήτρης Κωφός | Ιωάννης Γιαννάκος | ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α. | ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΑΓΝ...

Participants (11)

Q Search

ET Emily Tourn...
Me
Lever Deve...
Host
XK Xenofodas ...
CK Chris Konta...
GL George L
KA Konstantin...
KS Kostas Sta...
Δημήτρης ...
Ιωάννης Γι...
ΚΩΝΣΤΑΝ...
ΧΡΗΣΤΟΣ ...

Αποτελέσματα Viewing Xenofodas Konstantis's application μετρήσεων με αυτόματα καταγραφικά μηχανήματα

Καθ. Σταθμού	Οδός	Πεγραφή	Κατεύθυνση	Μέσος ημερήσιος φόρτος Οχημάτων	Ποσοστό βαρέων οχημάτων
ΑΤC-03	Αχαρνών	Μεταξύ των οδών Εκκλησιαστική και Αναστασίου	Προς Αχαρνές	7.385	4,4%
			Προς Φυλιά	6.846	5,5%
ΑΤC-05	Αθηνών	Μεταξύ των οδών Νικ. Λαλά και Αθ. Μπίτσια	Προς Αχαρνές	11.222	2,7%
			Προς Αγ. Αναργύρους	12.588	2,3%
ΑΤC-06	Φιλαδέλφειας	Μεταξύ των οδών Αγ. Παρασκευής και Αθ. Μπίτσια	Προς Αχαρνές	9.311	2,9%
			Προς Ν. Φιλαδέλφεια	10.298	2,5%
ΑΤC-12	Τατοίου	Όριο Δήμου Αχαρνών - Μεταμόρφωσης	Προς Αχαρνές	12.410	5,7%
			Προς Μεταμόρφωση	13.002	4,8%
ΑΤC-13	Αιγαίου Πελάγους	Όριο Δήμου Αχαρνών - Φυλίας	Προς Αχαρνές	6.070	3,8%
			Προς Φυλιά	6.380	5,7%
ΑΤC-14	Αριστοτέλους	Μεταξύ των οδών Αγ. Τριάδας και Πάρνηθος	Προς Πάρνηθος	7.928	2,7%
			Προς Αγ. Τριάδας	8.684	3,1%
ΑΤC-15	Α. Κύμης	Μεταξύ των οδών Δεκελίας και Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας	Προς Ορακομακρόν	21.965	4,9%
			Προς Εθν. Οδ.	19.819	5,4%
ΑΤC-16	Δεκελίας	Μεταξύ των οδών Καραμανλή και Τατοίου	Προς Καραμανλή	7.041	6,5%
			Προς Τατοίου	7.514	7,3%
ΑΤC-17	Πάρνηθος	Μεταξύ των οδών Ορακομακρόν και Λαθέας	Προς Πάρνηθα	12.266	3,2%
			Προς Αχαρνές (Κέντρο)	10.818	3,5%
ΑΤC-18	Α. Καραμανλή	Μεταξύ των οδών Ορακομακρόν και Αγ. Τριάδας	Προς Αχαρνές	12.304	5,6%
			Προς Αγ. Τριάδας	12.275	4,5%

9

POLINDE Lever



Η διαδικασία ξεκίνησε με δύο παρουσιάσεις από τις αναδόχους εταιρίες POLINDE και Lever, με εισηγητές τον κ. Γιώργο Μπάρμπα και κ. Ξενοφώντα Κωνσταντή σχετικά με το **Τι είναι το ΣΒΑΚ** και την **Πορεία Υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών** αντίστοιχα, ενώ το δεύτερο μέρος της διαβούλευσης αφιερώθηκε στην αναγνώριση ανάδειξη των πραγματικών ζητημάτων κινητικότητας στην περιοχή μελέτης. Οι απόψεις όλων των φορέων κατεγράφησαν και παρουσιάζονται στην ακόλουθη ενότητα, και θα αποτελέσουν τη βάση για την πρωταρχική ανάπτυξη του οράματος του ΣΒΑΚ και των σεναρίων στα επόμενα στάδια.

Οι παρουσιάσεις της Α' Διαβούλευσης παρουσιάζονται στο Παράρτημα 2.

5.4 Τοποθετήσεις Φορέων

Προφορικές Τοποθετήσεις φορέων

Μετά τις παρουσιάσεις των Αναδόχων εταιριών το λόγο πήρε ο Αντιδήμαρχος Αχαρνών **κ. Αναγνωστόπουλος** αναφέροντας ότι ήταν μια πολύ κατατοπιστική ανάλυση από τους μελετητές και προέκυψαν πολύ σημαντικά στοιχεία για το Δήμο και για τα ΣΒΑΚ γενικότερα. Τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν για το Δήμο αποτυπώνουν την κατάσταση που οι κάτοικοι βιώνουν καθημερινά.

Κατόπιν ακολούθησαν οι τοποθετήσεις των φορέων οι οποίες συνοψίζονται ως ακολούθως:

Πρώτος πήρε το λόγο ο **κ. Γιαννάκος**, Πρόεδρος του Συλλόγου Πανοράματος, ο οποίος ανέφερε ότι η προσπάθεια που γίνεται είναι πολύ ενδιαφέρουσα και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για μακροπρόθεσμη στρατηγική. Αυτό που έχει μεγάλη σημασία είναι η προσπάθεια να μην ξεχαστεί. Τόνισε το πρόβλημα έλλειψης οδικών υποδομών και διαδημοτικών και εντός του Δήμου. Έθεσε το θέμα της επέκτασης του μετρό και ρώτησε αν αυτό είναι κάτι που το λαμβάνει υπόψη το ΣΒΑΚ. Ο κ. Γιαννάκος έθεσε το ερώτημα αν ο σχεδιασμός γίνεται πάνω στις υπάρχουσες υποδομές, η θα περιλαμβάνει ένα σχέδιο για δημιουργία περαιτέρω υποδομών (πχ μετρό, προαστιακός).

Από τη μεριά των μελετητών, απάντησε ο **κ. Γιώργος Μπάρμπα** λέγοντας ότι το ΣΒΑΚ θα εξετάσει την προοπτική επεκτάσεων των μέσων σταθερής τροχιάς και τον υφιστάμενο υπερκείμενο σχεδιασμό για την επόμενη δεκαετία. Ταυτόχρονα, όμως, οι ανάγκες που θα αναδείξει το ΣΒΑΚ όταν οι αντίστοιχοι φορείς κάνουν το σχεδιασμό τους θα πρέπει να ληφθούν υπόψη γιατί το ΣΒΑΚ αποτελεί ένα επίσημο κείμενο.

Στη συνέχεια το λόγο πήρε ο **κ. Αθανασόπουλος**, εκπρόσωπος του Συλλόγου Ξενοδοχοϋπαλλήλων, οποίος ανέφερε ότι από την οπτική του ποδηλάτη η βιομηχανική ζώνη ανατολικά του Δήμου είναι άβατη και αποκόπτει τους ποδηλάτες από το να κινηθούν προς μεταμόρφωση, Ν. Φιλαδέλφεια και άλλες κοντινές περιοχές. Στο κεντρικό Μενίδι, επίσης, χρειάζεται σήμανση για το ποδήλατο, ενώ



σημαντική θα είναι η σύνδεση του ΣΚΑ με το κέντρο του Δήμου. Τόνισε ότι θα τονωθεί ο ποδηλατικός τουρισμός αν υπάρξει υποδομή για ποδηλατική σύνδεση από το Μενίδι προς τα βασιλικά κτήματα, καθώς επίσης και τους Αγίους Αναργύρους και το Ολυμπιακό Χωριό. Κατόπιν ανέφερε ότι ο Δήμος Αχαρνών χρησιμοποιείται για διαμπερή κυκλοφορία η οποία θα πρέπει να εκτραπεί. Επίσης ο κ. Αθανασόπουλος ανέφερε τη μεγάλη σημασία του προσδιορισμού της διαμπερούς κυκλοφορίας που εντοπίστηκε από τους μελετητές. Ένας από τους στόχους του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι να μειωθεί η διαμπερής κίνηση. Σχετικά με το σιδηροδρομικό δίκτυο, ο κ. Αθανασόπουλος τόνισε ότι θα πρέπει να αξιοποιηθεί για να υπάρχουν γρήγορες μετακινήσεις προς το κέντρο της Αθήνας. Προς το παρόν υπάρχει σύνδεση μόνο ανά δύο ώρες με το κέντρο της Αθήνας, συχνότητα η οποία θα πρέπει να αυξηθεί.

Ο κ. **Αναγνωστόπουλος** από τον Δήμο Αχαρνών πήρε το λόγο και ανέφερε ότι η διαμπερής κίνηση είναι ένα από τα σημαντικά προβλήματα του Δήμου γιατί ο χρησιμοποιείται ο Δήμος ως παράκαμψη κυρίως αποφυγής Αττικής Οδού. Όλη αυτή η κίνηση περνάει από το κέντρο της πόλης δημιουργώντας προβλήματα και χωρίς κανένα όφελος.

Τέλος ο κ. **Γιαννάκος** πήρε και πάλι το λόγο για να αναφέρει ότι από τα πρώιμα στοιχεία που παρουσιάστηκαν στη Διαβούλευση, η Λεωφ. Κύμης η οποία οδηγεί στο βορειότερο τμήμα του Δήμου, είναι η λεωφόρος με τον υψηλότερο φόρτο στο Δήμο. Αυτό δείχνει ότι η βόρεια περιοχή του Δήμου χρησιμοποιείται για διελεύσεις που οδηγούν σε άλλες περιοχές και ότι μια λεωφόρος υψηλών προδιαγραφών χρησιμοποιείται από διαμπερή κυκλοφορία, παρόλα αυτά όμως αυτή η λεωφόρος καταλήγει στο πουθενά και η κίνηση διοχετεύεται σε μια περιοχή που δεν έχει καν τις βασικές οδικές υποδομές. Είναι εντυπωσιακός ο κυκλοφοριακός φόρτος στη Λεωφ. Κύμης. Όλες οι γειτονικές περιοχές, εκτός από Ολυμπιακό χωριό, είναι απολύτως άναρχες. Το Πανόραμα για παράδειγμα από τους δρόμους που προβλέπονται, το 30% δεν έχει καν διανοιχθεί, από το υπόλοιπο 70% το μισό είναι σε σχετικά καλή κατάσταση, ενώ το υπόλοιπο είναι ανύπαρκτο ή χωματόδρομος. Δηλαδή, υπάρχει μεγάλο χάσμα και μεγάλη διαφορά ανάμεσα στο κέντρο και στη βόρεια περιφέρεια του Δήμου. Υπάρχουν, δηλαδή, περιοχές στο Δήμο που δεν έχουν απολύτως καμία υποδομή. Επίσης δεν υπάρχει διαδημοτική συγκοινωνία, για να μετακινηθεί κάποιος από ένα σημείο του Δήμου σε ένα άλλο, πρέπει να πάρει δύο ή και παραπάνω λεωφορεία. Αλλά και στο δίκτυο σταθερής τροχιάς, πρόσθεσε ο κ. Γιαννάκος, ο Δήμος δεν έχει διεκδικήσει επέκταση του δικτύου προς το Δήμο, δεν υπάρχει κανένας σχεδιασμός ως προς την επέκταση του μετρό προς τις Αχαρνές.

Έντυπες Τοποθετήσεις φορέων

Με την πρόσκληση τους στην 1^η Θεματική διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών, το δίκτυο φορέων έλαβε οδηγίες και τον αντίστοιχο διαδικτυακό σύνδεσμο προκειμένου να συμπληρώσει την διαδικτυακή φόρμα τοποθέτησης (Εργαλείο Τοποθέτησης Φορέων).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στη διαδικτυακή φόρμα τοποθετήθηκε εκπρόσωπος από τον Ελληνικό Ορειβατικό Σύλλογο Αχαρνών, ο οποίος αναφερόμενος στα προβλήματα που υφίστανται στον Δήμο σχετικά με την πεζή μετακίνηση, τόνισε ότι τα πεζοδρόμια σε πολλούς δρόμους είναι ανύπαρκτα ή δεν έχουν επαρκές πλάτος, γεγονός που καθιστά την κίνηση των πεζών πολύ επικίνδυνη. Επίσης, η απουσία ποδηλατοδρόμων καθιστά επικίνδυνη την κίνηση ποδηλάτων και πατινιών.

Όσον αφορά στα προβλήματα του Δήμου Αχαρνών, ο εκπρόσωπος του φορέα επεσήμανε τις Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης, τις Οδικές Υποδομές και την Ασφάλεια Πεζών και Ποδηλατών ως πολύ σημαντικά προβλήματα, ενώ τη Στάθμευση, τις Αστικές Συγκοινωνίες, την Κυκλοφοριακή Συμφόρηση και την Οδική Ασφάλεια ως αρκετά σημαντικά.



6 Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενης κατάστασης

6.1 Απογραφή Οδικού Δικτύου, Χρήσεων Γης, Δημογραφικών και Κοινωνικοοικονομικών Στοιχείων της Περιοχής Μελέτης

Απογραφή οδικού δικτύου

Ο δήμος Αχαρνών οριοθετείται στο βόριο τμήμα του λεκανοπεδίου της Αττικής και προέρχεται από την ένωση των καποδιστριακών δήμων Αχαρνών και Θρακομακεδόνων. Περιλαμβάνει , τους Θρακομακεδόνες, την Βαρυμπόμπη, το Ολυμπιακό Χωριό, το Τατόι και ένα μεγάλο τμήμα του ορεινού όγκου της Πάρνηθας. Η σύνδεση του δήμου με την ευρύτερη περιοχή γίνεται μέσω των οδών Δημοκρατίας και Φιλαδελφείας από τον νότο με τις οδούς Καραμανλή και Κύμης από τα ανατολικά και την οδό Αχαρνών από τα δυτικά ακόμη ο δήμος συνδέεται με την Αττική Οδό με τον κόμβο Κ7 Λεωφόρος Δημοκρατίας. Σε ολόκληρο το κύριο οδικό δίκτυο έγινε απογραφή των παρακάτω χαρακτηριστικών:

- κατεύθυνση κυκλοφορίας (μονόδρομοι, διπλής κατεύθυνσης)
- αριθμός λωρίδων κυκλοφορίας (με επισήμανση του πλάτος των λειτουργικών λωρίδων)
- θέση και τύπος σηματοδοτών

Για την ιεράρχηση του οδικού δικτύου λήφθηκαν υπόψη το ΓΠΣ του δήμου, τα σχέδια πόλης, η θεώρηση που γινόταν στις παλιότερες κυκλοφοριακές μελέτες καθώς και στις αναγνωρίσεις και μετρήσεις που έγιναν στα πλαίσια της παρούσας υπηρεσίας. Οι κατηγορίες των οδών που ιεραρχήθηκε το οδικό δίκτυο είναι οι εξής:

- Αυτοκινητόδρομοι
- Πρωτεύουσες Αρτηρίες
- Δευτερεύουσες Αρτηρίες
- Συλλεκτήριες Οδοί
- Τοπικές Οδοί
- Πεζόδρομοι
- Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας

Αυτοκινητόδρομοι

Τμήμα της Αττικής οδού που περιλαμβάνει και τον ανισόπεδο κόμβο Λ. Δημοκρατίας (7)

Πρωτεύουσες Αρτηρίες

- Λεωφόρος Δημοκρατίας
- Αθηνών
- Αγίου Κωνσταντίνου (από Φιλαδελφείας έως Αριστοτέλους)
- Κωνσταντινουπόλεως (από Φιλαδελφείας έως Αγίου Κωνσταντίνου)
- Φιλαδελφείας (από Κωνσταντινουπόλεως έως Αγίου Κωνσταντίνου)
- Αριστοτέλους (από Δεκελείας έως Αγίου Κωνσταντίνου)
- Δεκελείας (από Τατοΐου έως Αριστοτέλους)
- Τατοΐου (από Δεκελείας έως Λεωφόρος Κύμης)



- Καραμανλή (από Τατοΐου έως Δεκελείας)
- Λεωφόρος Κύμης

Δευτερεύουσες Αρτηρίες

- Φιλαδελφείας (από Κωνσταντινουπόλεως έως Παλαμά)
- Κωνσταντινουπόλεως (από Αθηνών έως Κύπρου)
- Σπ. Βρεττού
- Τατοΐου (από Καραμανλή έως Δεκελείας)
- Τατοΐου (από Λεωφόρος Κύμης έως Χλόης)
- Ερυθραίας
- Χλόης,
- Μουσών
- Ορφέως (από Αναψυχής έως Μεγ. Αλεξάνδρου)
- Αναψυχής
- Μεγ. Αλεξάνδρου (από Ορφέως έως Π. Μελά)
- Π. Μελά (από Μεγ. Αλεξάνδρου έως Αρχελάου)
- Θρακομακεδόνων
- Πάρνηθος (από Θρακομακεδόνων έως Αριστοτέλους)
- Αριστοτέλους (από Δεκελείας έως Λιοσίων)
- Αρχ. Θεατρου
- Λιοσίων (από Αρχ. Θεάτρου έως Φυτά)
- Αχαρνών
- Παναγίας Γρηγορούσης

Συλλεκτήριες Οδοί

- Κωνσταντινουπόλεως (από Παλαμά έως Κυκλάδων)
- Παράδρομοι εθνικής οδού Αθηνών – Λαμίας
- Παράδρομος Αττικής Οδού
- Ιωνίας
- Κύπρου
- Νικολάου Λαδά
- Αθ. Μποσδα
- Δεκελείας (από Αριστοτέλους έως Πάρνηθος)
- Οδυσσέως (από Κωνσταντινουπόλεως έως Δεκελείας)
- Σακελαρίου (από Δεκελείας έως Αγ. Κωνσταντίνου)
- Πάρνηθος (από Δακελείας έως Αριστοτέλους)
- Αγ. Τριάδος
- Πολυτεχνείου (από Αριστοτέλους έως Πάγκαλου)
- Παγκάλου (από Αρχαίου Θεάτρου έως Πάρνηθος)
- Εθνικής Αντίστασης (από Αριστοτέλους έως Ε. Φυτά)
- Αγ. Διονυσίου
- Αναπαύσεως
- Ε. Φυτά
- Λαθείας
- Πληθωνος Γεμιστού
- Ελ. Βενιζέλου



- Πάρνηθος (από Θρακομακεδόνων έως την έξοδο από τον οικιστικό ιστό)
- Καραμανλή (από Θρακομακεδόνων έως Πάρνηθος)
- Μακεδονίας
- Αρχελάου
- Μεγ. Αλεξάνδρου (από Μακεδονίας έως Ορφέως)
- Αριστοτέλους (Θρακομακεδόνες)
- Αρχελάου
- Ιβίσκου

Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας

Ως οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας θεωρούνται οι πεζόδρομοι στους οποίους επιτρέπεται η υπό όρους κίνηση οχημάτων δρόμοι και συνήθως έχουν διαμορφωθεί με τρόπο τέτοιο ώστε να επιτυγχάνετε η μείωση της ταχύτητας κίνησης των διερχόμενων οχημάτων. Στο δήμο δεν βρέθηκαν οδοί διαμορφωμένοι ως ήπιας κυκλοφορίας.

Πεζόδρομοι

- Βύρωνος
- Πέτρου Μπάτη
- Θουκιδίδου
- Καποδιστρίου
- Πινδάρου (μεταξύ των οδών Κοιμήσεως Θεοτόκου και Παύλου Μελά)
- Ηρώων Πολυτεχνείου (μεταξύ των οδών Μουστακάτου και Λιοσίων)
- Χειλίου (μεταξύ των οδών Παύλου Μελά και Ηρώων Πολυτεχνείου)
- Δεκελείας (μεταξύ των οδών Φιλαδελφείας και Πάρνηθος)
- Θερμοπυλών (μεταξύ των οδών Αναστ. Βρεττού και Φιλαδελφείας)
- Φιλαδελφείας (μεταξύ των οδών Δεκελείας και Αγίου Κωνσταντίνου)
- Δημ. Βαρελά (μεταξύ των οδών Λιοσίων και Θερμοπυλών)
- Παπαδημητρίου (μεταξύ των οδών Σακελλαρίου και Οδυσσέως)
- Μιαούλη (μεταξύ των οδών Φιλαδελφείας και Αθ. Μπόσδα)

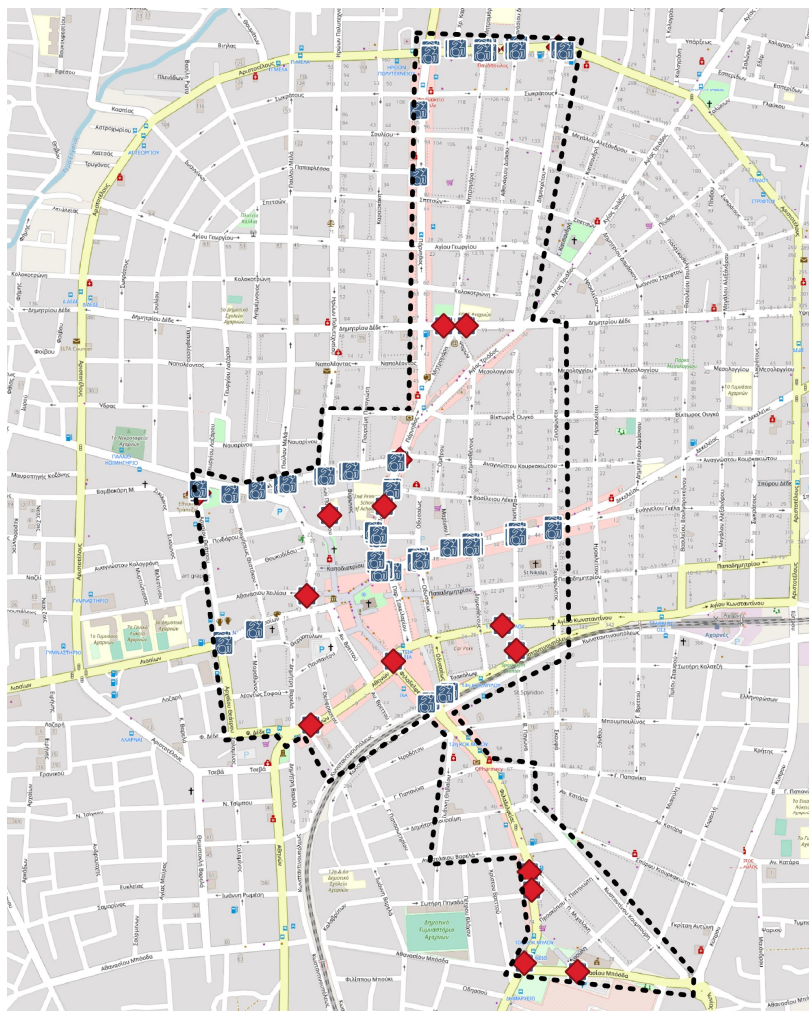
Όλοι οι υπόλοιποι δρόμοι αποτελούν τις τοπικές οδούς. Η πλειοψηφία των οδών είναι διπλής κυκλοφορίας. Μονοδρόμους βρίσκουμε στο κέντρο του δήμου. Οι λωρίδες ανά κατεύθυνσή στην συντριπτική πλειοψηφία των οδών είναι μία και σημειακά σε κάποιους κόμβους έχουμε δύο λωρίδες.

Συνολικά στην περιοχή απογράφηκαν 18 διαβάσεις πεζών και 59 ράμπες ΑμεΑ. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι τόσο οι διαβάσεις όσο και οι ράμπες που απογράφηκαν, δεν πληρούν στο σύνολό τους τις τεχνικές προδιαγραφές.

Τα αποτελέσματα της απογραφής παρουσιάζονται συνοπτικά στην παρακάτω εικόνα 11. Πιο αναλυτικά οι ράμπες και οι διαβάσεις πεζών φαίνονται και στο σχέδιο Α-4 της στάθμευσης μόνο για τις περιοχές που έγινε απογραφή της στάθμευσης ενώ για τις ίδιες περιοχές στο Παράρτημα 3 παρουσιάζονται κωδικοποιημένες οι θέσεις των ραμπών και των διαβάσεων πεζών.

Στην περιοχή του δήμου όπου έγινε η απογραφή της στάθμευσης έγινε και η απογραφή του πλάτους και της κατάστασης των πεζοδρομίων τα αποτελέσματα των οποίων παρουσιάζονται σε παρακάτω παράγραφο.

Εικόνα 11: Ράμπες και διαβάσεις πεζών εντός της περιοχής μελέτης



Στο δήμο Αχαρνών υπάρχουν οι ακόλουθοι 26 σηματοδοτούμενοι κόμβοι σε λειτουργία:

- Λεωφ. Δημοκρατίας / Κωστή Παλαμά
- Λεωφ. Δημοκρατίας / νότια ράμπα Αττικής Οδού
- Λεωφ. Δημοκρατίας / βόρεια ράμπα Αττικής Οδού
- Λεωφ. Δημοκρατίας / Νικ. Λαδά
- Φιλαδελφείας / Νικ. Λαδά
- Φιλαδελφείας / είσοδος στρατοπέδου Παπαστάθη
- Καραμανλή / Τατοΐου
- Καραμανλή / Δεκελείας
- Καραμανλή / Θρακομακεδόνων
- Αριστοτέλους / Δεκελείας
- Αριστοτέλους / Αγίας Τριάδος
- Λαθείας / Αγίας Τριάδος



- Αριστοτέλους / Πάρνηθος
- Λαθείας / Πάρνηθος
- Αριστοτέλους / Εθ. Αντιστάσεως
- Ελευθ. Φυτά / Εθ. Αντιστάσεως
- Αριστοτέλους / Λιοσίων
- Αρχαίου Θεάτρου / Λιοσίων
- Δεκελείας / Τατοΐου
- Λεωφ. Κύμης / Τατοΐου
- Λεωφ. Κύμης / Ορτανσίας
- Λεωφ. Κύμης / Ιβίσκου
- Λεωφ. Κύμης / Κάχι Καχιασβίλι
- Λεωφ. Κύμης / Παρασκευής Πατουλίδου
- Λεωφ. Κύμης / Σπυρίδωνος Λούη
- Λεωφ. Κύμης / Αντίοχου

Επιπλέον των προαναφερθέντων σηματοδοτούμενων κόμβων υπάρχουν σε 11 σημεία του οδικού δικτύου εγκατεστημένοι σηματοδότες σε διαβάσεις πεζών τα σημεία αυτά είναι:

- Επί της οδού Δημοκρατίας στο ύψος της οδού Γεννήσεως Χριστού
- Επί της οδού Δημοκρατίας στο ύψος της οδού Αγίας Άννης
- Επί της οδού Φιλαδελφείας στο ύψος της οδού Κάτω Ραβενίων
- Επί της οδού Φιλαδελφείας στο ύψος της οδού Λευκάδος
- Επί της οδού Αθηνών στο ύψος της οδού Βαρδουσίων
- Επί της οδού Φιλαδελφείας στο ύψος της οδού Αναστασίου Βαρέλα
- Επί της οδού Ιωνίας στο ύψος της οδού Λυκούργου
- Επί της οδού Κύπρου στο ύψος της οδού Αναστ. Κατάρρα
- Επί της οδού Κύπρου στο ύψος της οδού Παπανίκα
- Επί της οδού Αγίου Διονυσίου στο ύψος της οδού Θεσσαλίας
- Επί της οδού Θρακομακεδόνων στο ύψος της οδού Ιωαννίνων

Στο Σχέδιο Α-1 απεικονίζεται αναλυτικά η υφιστάμενη ιεράρχηση, η κυκλοφοριακή οργάνωση του κύριου οδικού δικτύου, οι φωτεινοί σηματοδότες, οι σηματοδότες πεζών και οι πεζόδρομοι του δήμου Αχαρνών.

Επικαιροποίηση Χρήσεων Γης

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης (εκτός της κατοικίας), καταγράφηκαν κατά κύριο λόγο μετά από αναζήτηση στο διαδίκτυο για συγκεκριμένες χρήσεις γης (όπως είναι οι εκκλησίες, οι χώροι πρασίνου σχολεία κ.ά.). Από αυτήν την έρευνα, παρατηρήθηκαν και καταγράφηκαν οι παρακάτω χρήσεις γης:

Διάσπαρτα στα όρια του Δήμου Αχαρνών εντοπίστηκαν γραφεία δημόσιων υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι το Δημαρχείο, το Αστυνομικό Τμήμα Μενιδίου και Θρακομακεδόνων, κ.ά.



Εικόνα 12: Δημαρχείο Αχαρνών (Πηγή: acharnes.gr)

Όσον αφορά τους κοινόχρηστους χώρους και χώρους πρασίνου, εντοπίζονται, κατά κύριο λόγο, διάσπαρτοι στην πόλη των Αχαρνών. Πρόκειται για πλατείες, παιδικές χαρές και πάρκα.

Στο Νοτιοανατολικό άκρο του Δήμου εντοπίζεται έντονη βιομηχανική δραστηριότητα καθώς υπάρχουν Εργοστάσια και Αποθήκες Logistic.

Το βόρειο τμήμα του Δήμου αποτελεί περιοχή Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλους με πλούσια χλωρίδα και πανίδα μιας και συνορεύει με τον Εθνικό Δρυμό Πάρνηθας.

Στον ευρύτερο χώρο του Δήμου μπορούν να βρεθούν αρκετά ιστορικά μνημεία αλλά και διατηρητέα κτήρια που θεωρούνται "κοσμήματα" για την περιοχή. Κάποια χαρακτηριστικά είναι τα ακόλουθα:

- Τα Βασιλικά κτήματα Τατοΐου
- Το Αρχαίο Θέατρο Αχαρνών
- Ο Θολωτός Τάφος
- Ο Τύμβος του Σοφοκλή
- Το Αρχαιολογικό Μουσείο
- Το Λαογραφικό Μουσείο

Εικόνα 13: Αρχαίο Θέατρο & Θολωτός Τάφος (Πηγή: acharnes.gr)



Επίσης στο Δήμο Αχαρνών συναντιούνται και σύγχρονες «Κατασκευές» που αποτελούν σημεία αναφοράς της Πόλης όπως

- Το Καζίνο Mont Parnes
- Το Τελεφερίκ
- Το Ολυμπιακό Χωριό
- Ο Σιδηροδρομικός σταθμός

Εικόνα 14: Ολυμπιακό Χωριό & Σ.Σ. Αχαρνών (Πηγή: acharnes.gr)



Αναφορικά με την εκπαιδευτική υποδομή, ο Δήμος Αχαρνών καλύπτει την πρωτοβάθμια και τη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Συγκεκριμένα υπάρχουν:

- Δέκα (10) Δημοτικοί Παιδικοί Σταθμοί
- Είκοσι (20) Νηπιαγωγεία
- Δεκαεπτά (17) Δημοτικά
- Ένα (1) Ειδικό Νηπιαγωγείο
- Επτά (7) Γυμνάσια
- Πέντε (5) Γενικά Λύκεια
- Τρία (3) Επαγγελματικά Λύκεια
- Ένα (1) Ενιαίο Ειδικό Επαγγελματικό Γυμνάσιο - Λύκειο
- Ένα (1) Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.)
- Ένα (1) Σχολείο 2^{ης} Ευκαιρίας



Ως προς τον Πρόνοιας, στο Δήμο, λειτουργούν εννέα Κ.Α.Π.Η

Στον Δήμο Αχαρνών υπάρχουν αρκετές αθλητικές εγκαταστάσεις, καθώς στο όρια της περιοχής μελέτης βρίσκονται τόσο κλειστοί όσο και ανοιχτοί χώροι άθλησης. Πρόκειται για γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, αθλητικά κέντρα, κλειστά γυμναστήρια κ.ά. Κάποια χαρακτηριστικά είναι:

- Γήπεδο Ποδοσφαίρου Αχαρναϊκού
- Κλειστό Γυμναστήριο «Μπάμπης Χολίδης»

Στις ιδιαίτερες χρήσεις εντάσσονται τα Στρατόπεδα και Νευραλγικές Εγκαταστάσεις όπως:

- Στρατόπεδο Καποτά
- Στρατόπεδο Παπαστάθη
- Κέντρο Υπερυψηλών Τάσεων
- Μονάδα Επεξεργασίας Νερού
- Αστυνομική Ακαδημία κ.α.

Η Συλλογή Κοινωνικοοικονομικών και Δημογραφικών Δεδομένων

Τα πληθυσμιακά στοιχεία του μόνιμου και του πραγματικού (de facto) πληθυσμού του Δήμου Αχαρνών, συμπεριλαμβανομένων των οικισμών, σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τα έτη 1991, 2001 και 2011, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες και Διαγράμματα.

Με τη νέα διοικητική διαίρεση ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης), ο Δήμος Αχαρνών αποτελείται από δύο Δημοτικές Ενότητες και Κοινότητες (Αχαρνών και Θρακομακεδόνων), οι οποίες αποτελούνται από συνολικά τέσσερις οικισμούς (Αχαρνών, Βαρυμπόμπης, Πάρνηθος και Θρακομακεδόνων).

Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στα δεδομένα του μόνιμου πληθυσμού, των ανθρώπων δηλαδή που δήλωσαν ως μόνιμη κατοικία τους κατά την απογραφή το Δήμο Αχαρνών. Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο συνολικός μόνιμος πληθυσμός και η πληθυσμιακή πυκνότητα του Δήμου Αχαρνών για το 2011 ανέρχονται σε 106.943 κατοίκους και 992 κατοίκους/km² (έκταση Δήμου = 107,86 km²) αντίστοιχα, που αναλογεί στο 21% περίπου του συνολικού πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής.

Αναφορικά με τις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Αχαρνών, η Δημοτική Ενότητα Αχαρνών είναι η πολυπληθέστερη με 100.743 μόνιμους κατοίκους, που αντιστοιχεί στο 94% του συνολικού πληθυσμού του Δήμου, ενώ η Δημοτική Ενότητα Θρακομακεδόνων έχει 6.200 μόνιμους κατοίκους και ποσοστό 6%.

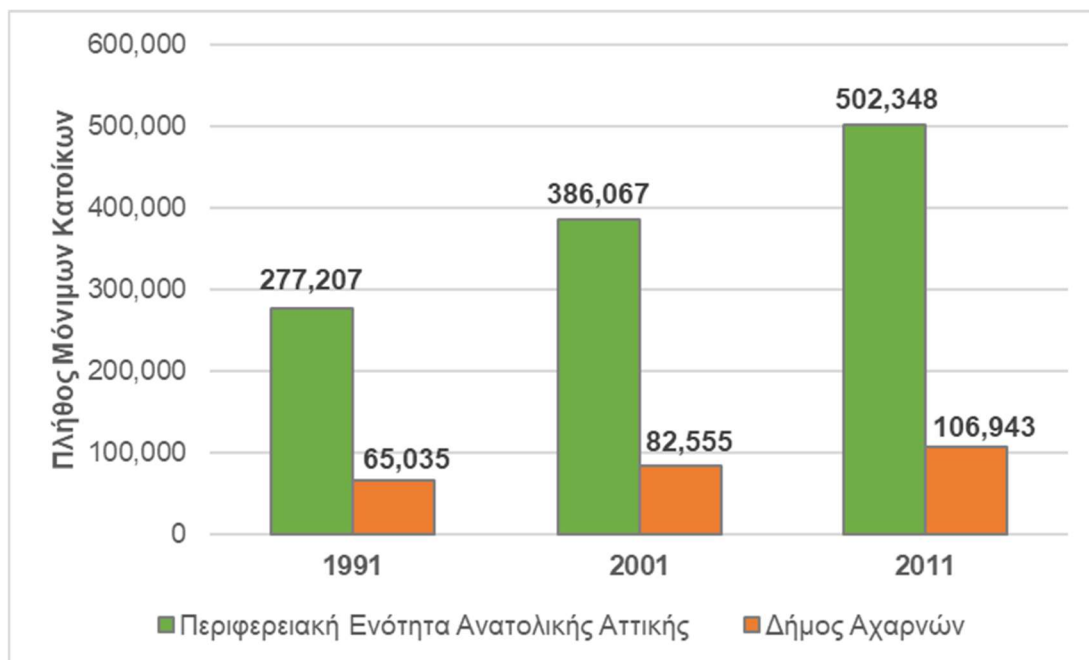


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 14: Μόνιμος και Πραγματικός (de facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)

Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	1991		2001		2011	
	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (Έδρα: Αθήναι,αι)	3,594,817	3,523,407	3,894,573	3,761,810	3,828,434	3,787,386
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	277.207	296.263	386.067	403.918	502.348	498.183
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ (Έδρα: Αχαρναί,αι)	65.035	64.487	82.555	80.121	106.943	105.401
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΧΑΡΝΩΝ	61.977	61.352	77.679	75.341	100.743	99.322
Δημοτική Κοινότητα Αχαρνών	61.977	61.352	77.679	75.341	100.743	99.322
Αχαρναί,αι	61.842	61.052	77.670	75.329	99.346	97.966
Βαρυμπόμπη,η		1.354			1.377	1.349
Πάρνης,η	135	300	9	12	20	7
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΩΝ	3.058	3.135	4.876	4.780	6.200	6.079
Δημοτική Κοινότητα Θρακομακεδόνων	3.058	3.135	4.876	4.780	6.200	6.079
Θρακομακεδόνες,οι	3.058	3.135	4.876	4.780	6.200	6.079

Διάγραμμα 1: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής - Δήμου Αχαρνών

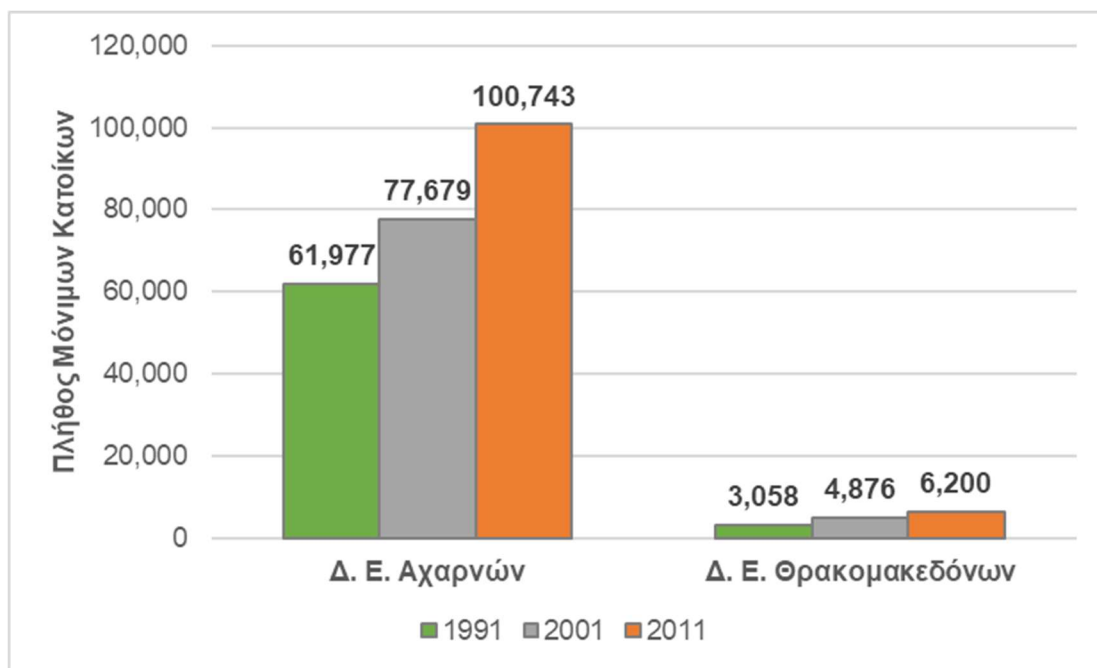


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, Ιδία επεξεργασία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 2: Μόνιμος Πληθυσμός (1991-2001-2011) των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Αχαρνών



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

Πίνακας 15: Ποσοστιαία Κατανομή Μόνιμου Πληθυσμού των οικισμών του Δήμου Αχαρνών, 2011

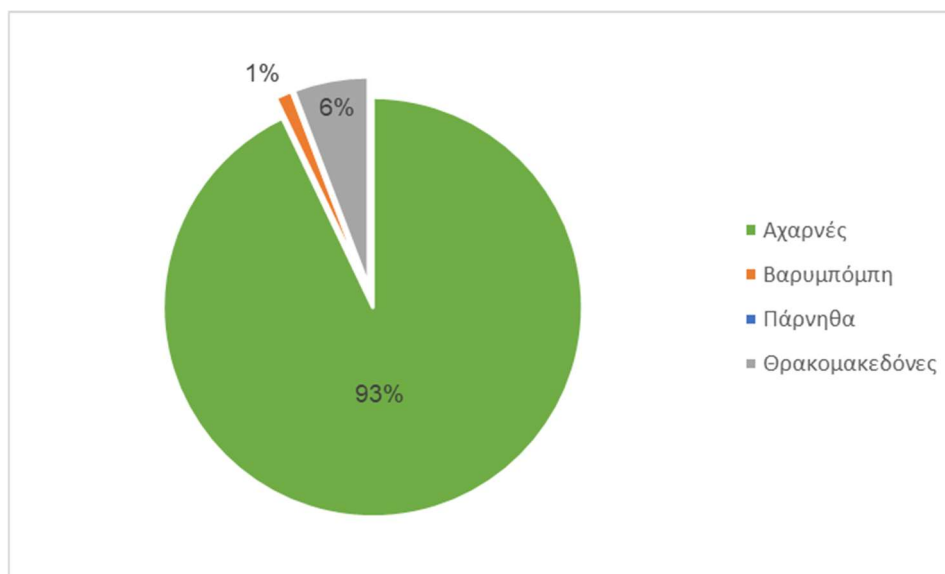
	Μόνιμος πληθυσμός (2011)	Ποσοστό στο σύνολο του Δήμου Αχαρνών
Αχαρνές	99.346	93%
Βαρυμπόμπη	1.377	1%
Πάρνηθα	20	0%
Θρακομακεδόνες	6.200	6%
Σύνολο Δήμος Αχαρνών	106.943	100%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 3: Ποσοστιαία Κατανομή του Μόνιμου Πληθυσμού (2011) των Δ.Ε. του Δήμου Αχαρνών



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Τέλος, ο Δήμος Αχαρνών αποτελεί τον πολυπληθέστερο από τους 13 Δήμους που αποτελούν την Π.Ε. Ανατολικής Αττικής στην οποία ανήκει. Πιο αναλυτικά, το 21% του πληθυσμού της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής κατοικούσε στο Δήμο Αχαρνών.

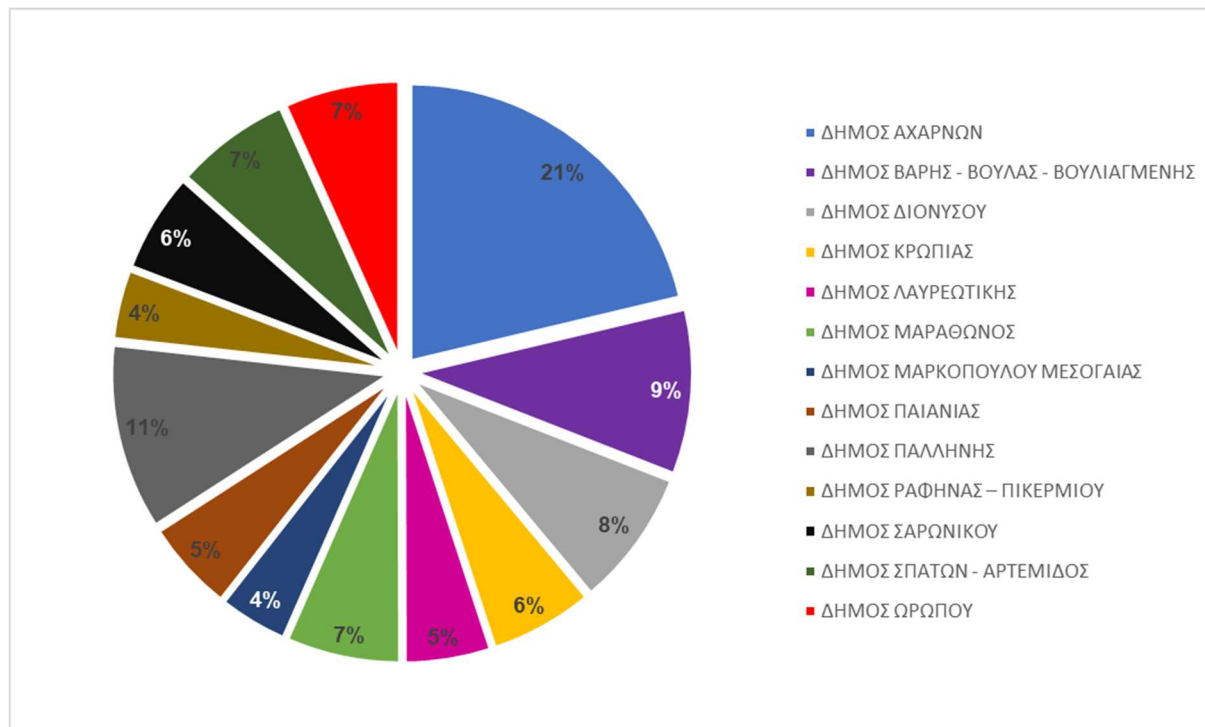
Πίνακας 16: Μόνιμος και Πραγματικός (de facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 των Δήμων της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής

Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	1991		2001		2011	
	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)	Μόνιμος	Πραγματικός (de facto)
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	277.207	296.263	386.067	403.918	502.348	498.183
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ	65.035	64.487	82.555	80.121	106.943	105.401
ΔΗΜΟΣ ΒΑΡΗΣ - ΒΟΥΛΑΣ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ	28.928	29.936	42.127	42.972	48.399	48.817
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	17.249	17.986	32.504	32.986	40.193	39.606
ΔΗΜΟΣ ΚΡΩΠΙΑΣ	16.239	16.813	24.453	25.325	30.307	30.072
ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	18.826	20.585	22.261	24.545	25.102	24.883
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ	24.901	28.890	23.974	26.899	33.423	33.169
ΔΗΜΟΣ ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ ΜΕΣΟΓΑΙΑΣ	9.356	10.499	13.644	15.608	20.040	19.938
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	15.518	15.540	19.767	19.636	26.668	26.328
ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΛΗΝΗΣ	22.035	22.440	33.611	33.624	54.415	53.735
ΔΗΜΟΣ ΡΑΦΗΝΑΣ – ΠΙΚΕΡΜΙΟΥ	8.894	9.904	13.625	14.840	20.266	20.044
ΔΗΜΟΣ ΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	13.008	16.457	22.866	26.320	29.002	28.688
ΔΗΜΟΣ ΣΠΑΤΩΝ - ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	14.785	17.281	25.138	27.594	33.821	33.843
ΔΗΜΟΣ ΩΡΩΠΟΥ	22.433	25.445	29.542	33.448	33.769	33.659

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



Διάγραμμα 4: Ποσοστιαία Κατανομή του Μόνιμου Πληθυσμού (2011) των Δήμων της Π. Ε. Ανατολικής Αττικής



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Αχαρνών παρουσιάζει αύξηση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 29,5% τη δεκαετία 2001-2011, ενώ αύξηση είχε σημειωθεί και την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), η οποία ανερχόταν στο 26,9%.

Αντίστοιχα, ακόμα μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού σημειώνεται και για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής, η οποία είναι 39,3% και 30,1% για τις δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011 αντίστοιχα.

Σε αντιστοιχία με το σύνολο του Δήμου, αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού για τη δεκαετία (2001-2011) παρουσιάζουν και οι δύο Δημοτικές Ενότητες που αποτελούν το Δήμο Αχαρνών:

- η Δ.Ε. Αχαρνών παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά 29,7%
- η Δ.Ε. Θρακομακεδόνων παρουσιάζει αύξηση (μόνιμου) πληθυσμού κατά 27,2%

Συνεπώς, η μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού το διάστημα 2001-2011 σημειώθηκε, οριακά, στην έκταση της Δ.Ε. Αχαρνών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 17: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, Π.Ε., και Δ.Ε.)

Διοικητική Ενότητα	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πραγματικός (de facto) Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1991	3.828.434	1,7%		3.787.386	-0,7%	
	2001	3.894.573		-7,7%	3.761.810		-6,3%
	2011	3.594.817			3.523.407		
Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	1991	277.207	39,3%		296.263	36,3%	
	2001	386.067		30,1%	403.918		23,3%
	2011	502.348			498.183		
Δ.Ε. ΑΧΑΡΝΩΝ	1991	61.977	25,3%		61.352	22,8%	
	2001	77.679		29,7%	75.341		31,8%
	2011	100.743			99.322		
Δ.Ε. ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΩΝ	1991	3.058	59,5%		3.135	52,5%	
	2001	4.876		27,2%	4.780		27,2%
	2011	6.200			6.079		

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

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει θετική πληθυσμιακή μεταβολή, η οποία αναμένεται να συνεχιστεί, λόγω της τάσης πληθυσμιακής μετακίνησης από τους κεντρικούς Δήμους της Αθήνας (εσωτερική μετακίνηση προς τους Δήμους της Βόρειας, Νότιας και Ανατολικής Αττικής).

Κατανομή νοικοκυριών και μελών

Όπως παρουσιάζεται ακολούθως, το μεγαλύτερο ποσοστό (24,3% και 24,1%) των νοικοκυριών αφορά σε αυτά με 4 και με 2 μέλη και ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3 και με 1 μέλος, τα οποία αντιστοιχούν στο 23,3% και 15,5%. Τα 5μελή νοικοκυριά αποτελούν το 8,1% των συνολικών νοικοκυριών, ενώ οι πολύτεκνες οικογένειες αποτελούν μικρότερο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών (4,7%), όπως ήταν αναμενόμενο.



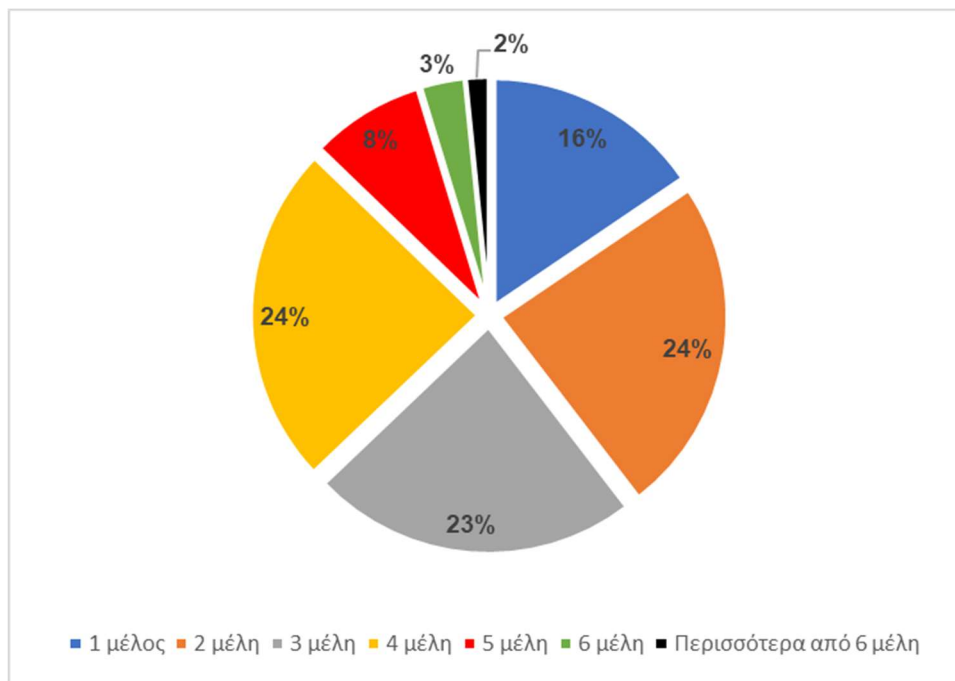
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 18: Πλήθος νοικοκυριών και μελών αυτών στον Δήμο Αχαρνών (2011)

Πλήθος μελών ανά νοικοκυριό		Πλήθος	Ποσοστό
1 μέλος	Νοικοκυριά	4.654	15,5%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	4.654	
2 μέλη	Νοικοκυριά	7.210	24,1%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	14.420	
3 μέλη	Νοικοκυριά	6.987	23,3%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	20.961	
4 μέλη	Νοικοκυριά	7.288	24,3%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	29.152	
5 μέλη	Νοικοκυριά	2.426	8,1%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	12.130	
6 μέλη	Νοικοκυριά	930	3,1%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	5.580	
7 μέλη	Νοικοκυριά	301	1,0%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	2.107	
8 μέλη	Νοικοκυριά	118	0,4%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	944	
9 μέλη	Νοικοκυριά	33	0,1%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	297	
Περισσότερα από 10 μέλη	Νοικοκυριά	28	0,1%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	320	
Σύνολο	Νοικοκυριά	29.976	100%
	Αριθμός μελών νοικοκυριών	90.570	

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 5: Ποσοστιαία Κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών ανάλογα με το πλήθος των μελών τους (2011)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Ηλικιακή Κατανομή

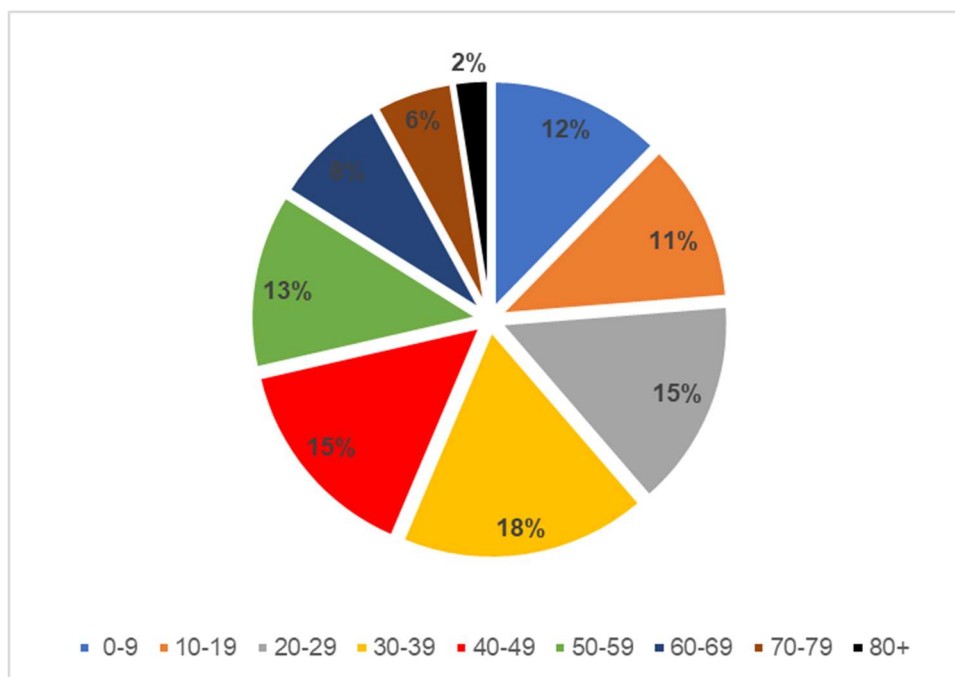
Στον Πίνακα 19 που ακολουθεί, παρουσιάζεται η ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού του Δήμου Αχαρνών. Η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα είναι οι κάτοικοι μεταξύ 30 και 39 ετών με ποσοστό 17,7% και οι κάτοικοι μεταξύ 40 και 49 ετών (15%). Ακολουθούν με φθίνουσα σειρά οι ηλικίες 20-29, 50-59, 0-9, 10-19, 60-69 (με ποσοστά μεταξύ 8,2% και 14,9%), ενώ οι μεγαλύτερες ηλικίες, άνω των 70 ετών, αποτελούν τις μικρότερες πληθυσμιακές ομάδες. Συνεπώς, ο πληθυσμός του Δήμου Αχαρνών είναι σχετικά νέος, με τις παραγωγικά ενεργές ομάδες να αποτελούν τις πολυπληθέστερες.

Πίνακας 19: Ηλικιακή κατανομή μόνιμου πληθυσμού Δήμου Αχαρνών

Σύνολο	Ηλικιακή Ομάδα								
	0-9	10-19	20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	80+
106.943	13.164	12.232	15.970	18.936	16.066	13.352	8.718	5.878	2.627
100%	12,3%	11,4%	14,9%	17,7%	15,0%	12,5%	8,2%	5,5%	2,5%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 6: Ηλικιακή Κατανομή του Μόνιμου Πληθυσμού του Δήμου Αχαρνών (2011)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, ίδια επεξεργασία

Κατανομή νοικοκυριών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων και τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο στόλος των επιβατικών οχημάτων Ι.Χ. που κυκλοφορούν στη χώρα έχει υπερτετραπλασιαστεί από το 1985, αν και παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς

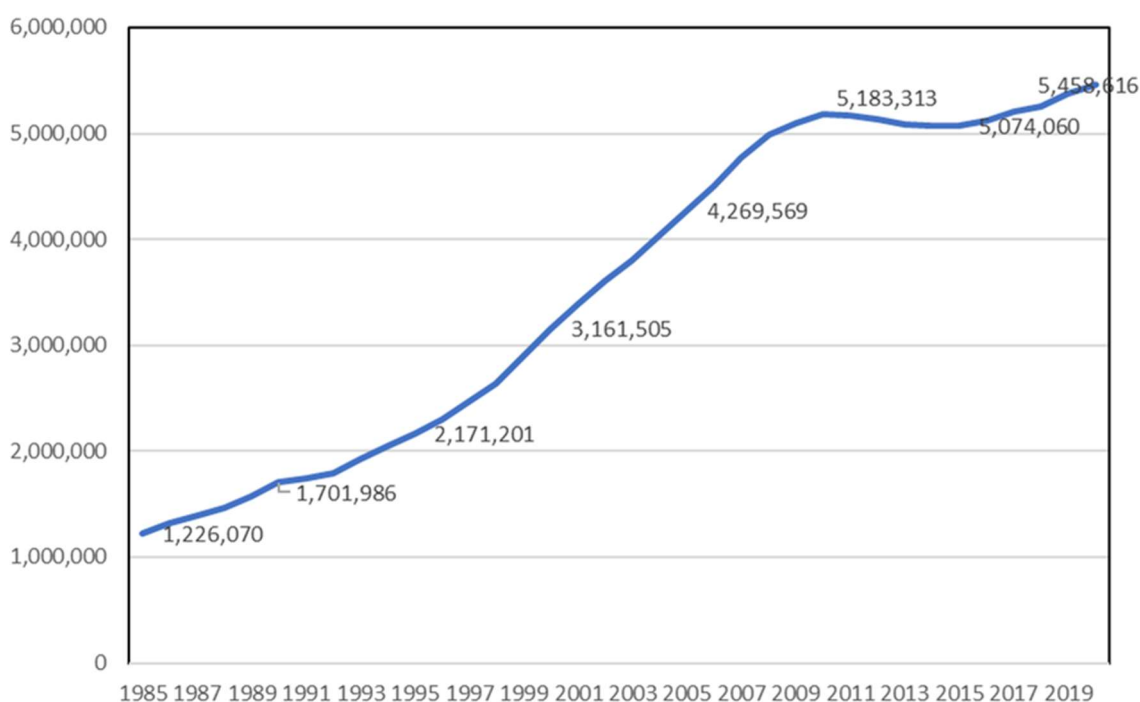


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015. Πιο αναλυτικά, το 2020 κυκλοφορούσαν 5.458.616 επιβατικά οχήματα Ι.Χ. στην Ελλάδα, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο διάγραμμα 7.

Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ., το 2011 υπήρχαν 42.396 αυτοκίνητα στο Δήμο Αχαρνών. Το μεγαλύτερο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου (47,7%) διαθέτει 1 αυτοκίνητο και ακολουθεί το 27,5% των νοικοκυριών που διαθέτει 2 αυτοκίνητα, ενώ το 18,3% των νοικοκυριών δεν έχει κανένα αυτοκίνητο στη διάθεσή του.

Διάγραμμα 7: Εξέλιξη του στόλου επιβατικών οχημάτων Ι.Χ. στην Ελλάδα για το διάστημα 1985 -200



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 20: Πλήθος νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους (2011)

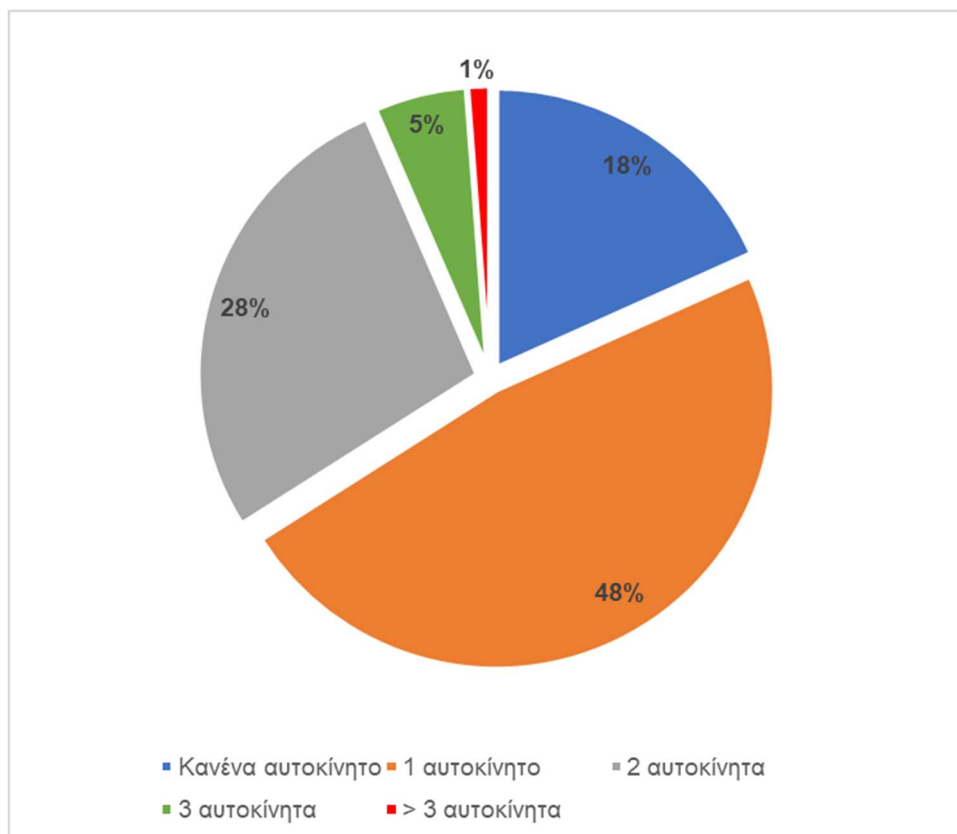
Σύνολο Νοικοκυριών/ Κατοικιών	Νοικοκυριά με κανένα αυτοκίνητο	Νοικοκυριά με 1 αυτοκίνητο	Νοικοκυριά με 2 αυτοκίνητα	Νοικοκυριά με 3 αυτοκίνητα	Νοικοκυριά με περισσότερα από 3 αυτοκίνητα
36.373	6.295	16.372	9.435	1.834	413
100%	18,3%	47,7%	27,5%	5,3%	1,2%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 8: Ποσοστιαία Κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών ανάλογα με τον αριθμό των αυτοκινήτων που έχουν στη διάθεσή τους (2011)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Αντιθέτως, όσον αφορά στις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης, το μεγαλύτερο ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών (48,3%) δεν διαθέτει καμία θέση στάθμευσης. Ακολούθως, το 38,3% των νοικοκυριών έχει στη διάθεσή του 1 θέση στάθμευσης, ενώ το υπόλοιπο 13,4% έχει στη διάθεσή του περισσότερες θέσεις στάθμευσης.

Πίνακας 21: Πλήθος νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών ανάλογα με τις θέσεις στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους (2011)

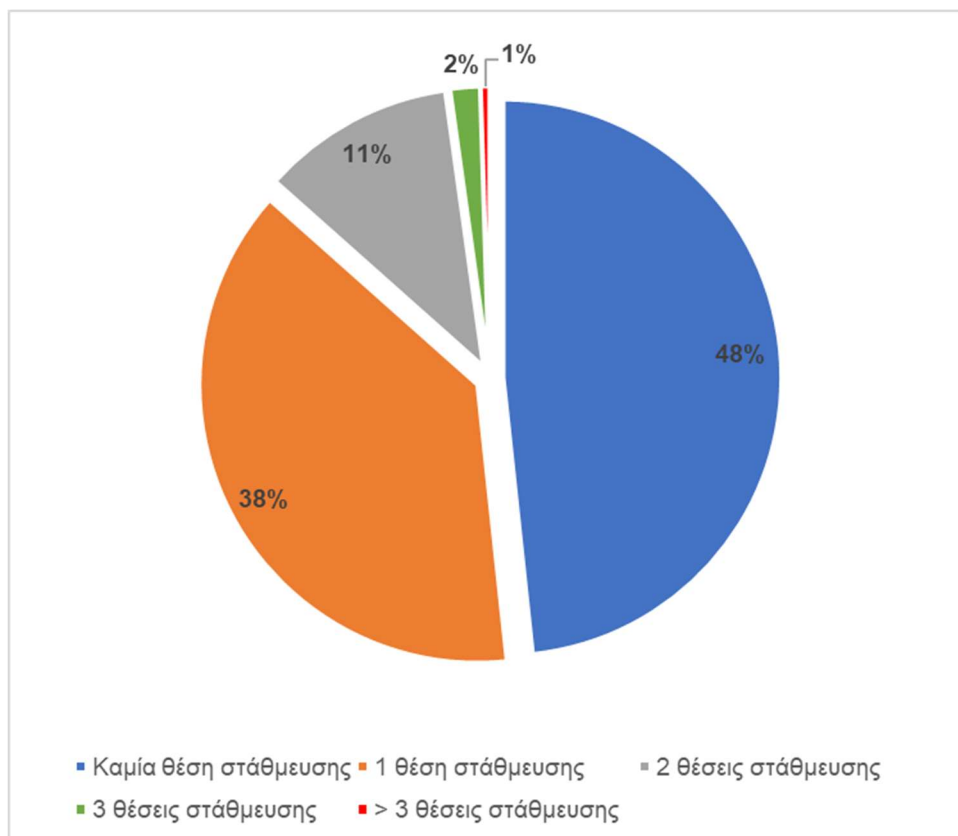
Σύνολο Νοικοκυριών/ Κατοικιών	Νοικοκυριά με καμία θέση στάθμευσης	Νοικοκυριά με 1 θέση στάθμευσης	Νοικοκυριά με 2 θέσεις στάθμευσης	Νοικοκυριά με 3 θέσεις στάθμευσης	Νοικοκυριά με περισσότερες από 3 θέσεις στάθμευσης
34.349	16.594	13.140	3.860	587	168
100%	48,3%	38,3%	11,2%	1,7%	0,5%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Διάγραμμα 9: Ποσοστιαία Κατανομή του πλήθους των νοικοκυριών του Δήμου Αχαρνών ανάλογα με τις θέσεις στάθμευσης που έχουν στη διάθεσή τους (2011)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011), η πλειοψηφία των μόνιμων κατοίκων (54,2%) του Δήμου Αχαρνών δεν αποτελεί ενεργό οικονομικά πληθυσμό. Οι εργαζόμενοι ανέρχονται στο 36% των μόνιμων κατοίκων, και οι άνεργοι στο 7,8%.

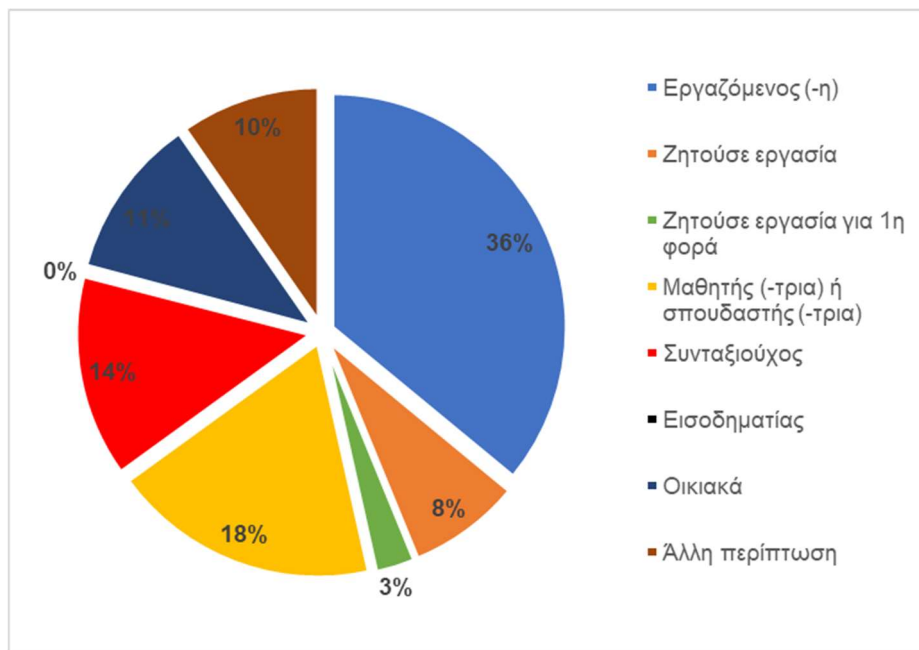
Πίνακας 22: Μόνιμος πληθυσμός Δήμου Αχαρνών ανά κατάσταση απασχόλησης - Οικονομικά ενεργός και μη πληθυσμός (2011)

Σύνολο	Εργαζόμενος (-η)	Ζητούσε εργασία	Ζητούσε εργασία για 1 ^η φορά	Μαθητής (-τρια) ή σπουδαστής (-τρια)	Συνταξιούχος	Εισοδηματίας	Οικιακά	Άλλη περίπτωση
106.943	38.480	8.373	2.877	19.806	14.954	146	11.986	10.321
100%	36,0%	7,8%	2,7%	18,5%	14,0%	0,1%	11,2%	9,7%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 10: Μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Αχαρνών ανά κατάσταση απασχόλησης

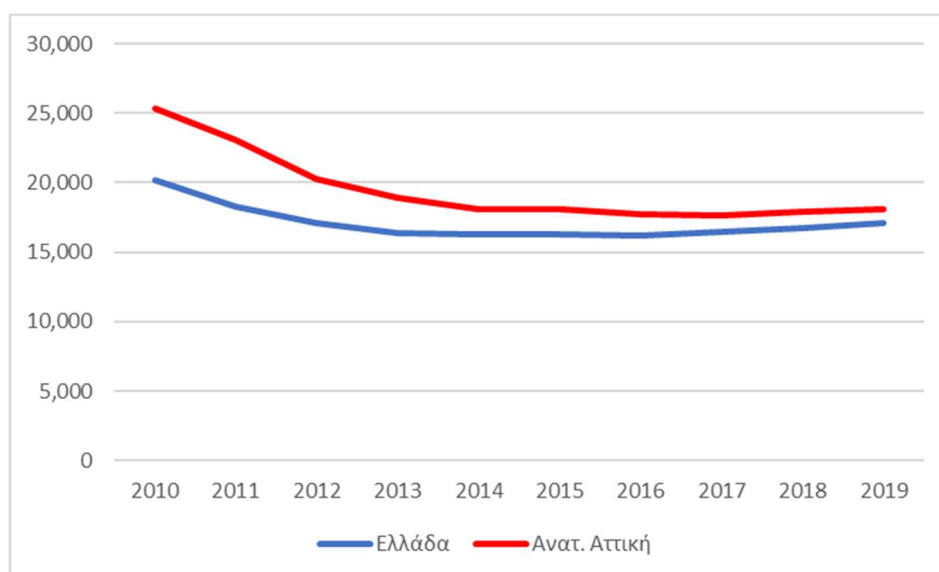


Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Οικονομική εξέλιξη

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (προσωρινά στοιχεία για τα έτη 2010-2019) το κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στην Π.Ε. Ανατολικής Αττικής σημείωσε σημαντική μείωση, μεγαλύτερη από την μείωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στο σύνολο της Ελλάδας, αν και παραμένει ακόμα υψηλότερο από τον αντίστοιχο μέσο όρο της Ελλάδας. Πιο αναλυτικά, η εκτίμηση για τη διαχρονική εξέλιξη του κατά κεφαλή ΑΕΠ στην Π.Ε. Ανατολικής Αττικής παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα 11.

Διάγραμμα 11: Εξέλιξη του κατά κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2010-2019



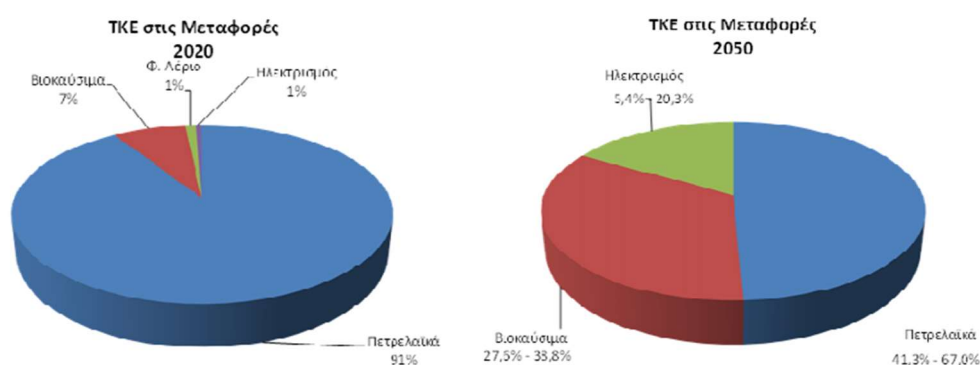
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφή πληθυσμού 2011, Ιδία επεξεργασία

Τεχνολογική εξέλιξη - Ηλεκτρικά αυτοκίνητα

Η περιβαλλοντική νομοθεσία που ισχύει στην ΕΕ έχει ορίσει πολύ χαμηλά όρια για τις εκπομπές ρύπων από τις μεταφορές πιο αναλυτικά, για την περίοδο 2020-2050 προβλέπεται μείωση του ρυθμού αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας στο 4%, ενώ η συνολική ετήσια κατανάλωση θα βρίσκεται σε επίπεδα λίγο μεγαλύτερα (της τάξης του 10%) από του 2012, σύμφωνα με εκτιμήσεις της εξέλιξης του Ελληνικού Ενεργειακού Συστήματος του Υ.Π.Ε.Κ.Α. Η αντίστοιχη αύξηση της προηγούμενης εικοσαετίας (1990-2010) ήταν της τάξης του 46%. Οι προβλέψεις αυτές προκύπτουν από διαφορετικά σενάρια σχετικά με την υλοποίηση νέων ενεργειακών πολιτικών, που εκτιμούν ότι η συνολική κατανάλωση ενέργειας έως το 2050 θα αυξηθεί αλλά ταυτόχρονα ανακατανέμονται οι επιμέρους καταναλώσεις ανά ενεργειακό προϊόν. Αυτό οφείλεται τόσο στην τεχνολογική πρόοδο όσο και στις κατευθύνσεις που διαφοροποιούν σημαντικά τα τωρινά δεδομένα σχετικά με τη συμμετοχή του κάθε ενεργειακού προϊόντος στην συνολική κατανάλωση ενέργεια.

Αναλυτικότερα, προβλέπεται μείωση 16% - 33% στο μερίδιο κατανάλωσης των πετρελαϊκών προϊόντων σε σχέση με το 2020, ενώ το μερίδιο του φυσικού αερίου αναμένεται να αυξηθεί κατά 59% - 74% σε σχέση με το 2020, καθώς και της ηλεκτρικής ενέργειας όπως φαίνεται και στο ακόλουθο διάγραμμα 12. Στον τομέα των μεταφορών, προβλέπεται σημαντική αύξηση της κατανάλωσης βιοκαυσίμων νέας γενιάς και ηλεκτρικής ενέργειας, με παράλληλη μείωση της εξάρτησης από τα πετρελαϊκά προϊόντα, τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορικές μεταφορές.

Διάγραμμα 12: Κατανομή καταναλωθείσας ενέργειας (Τόνοι Καυσίμου Ενέργειας) στις μεταφορές στο σύνολο της χώρας ανά είδος καυσίμου το 2020 και το 2050



Σε αυτό το πλαίσιο, η αυτοκινητοβιομηχανία κατευθύνεται πλέον ταχύτατα προς την αντικατάσταση των κινητήρων εσωτερικής καύσης από την ηλεκτροκίνηση που περιλαμβάνει τα αμιγώς ηλεκτρικά BEVs (Battery Electric Vehicles) και τα επαναφορτιζόμενα υβριδικά αυτοκίνητα PHEVs (Plug in Hybrid Electric Vehicles). Σε αυτό συμβάλλει η τεχνολογική εξέλιξη που επιτρέπει την κατασκευή ηλεκτρικών αυτοκινήτων με μεγάλη αυτονομία αλλά και το ανερχόμενο ενδιαφέρον των καταναλωτών για τα



ηλεκτρικά οχήματα που έχουν πλέον πολύ περισσότερες επιλογές από το σύνολο σχεδόν των κατασκευαστών αυτοκινήτων.

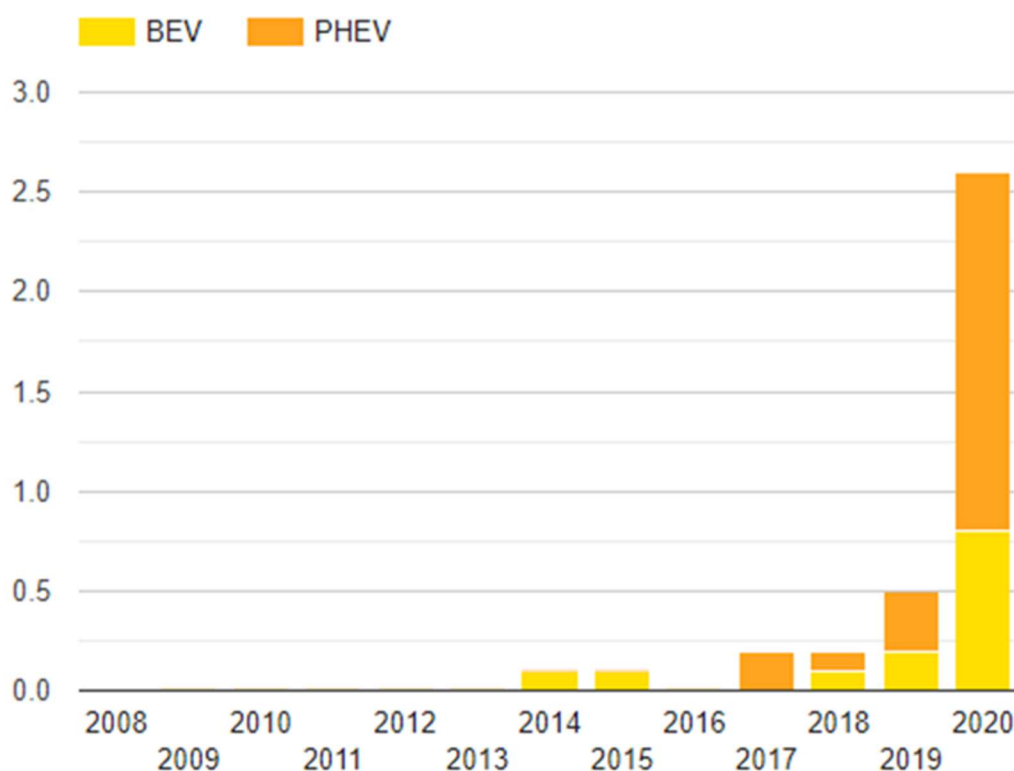
Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα αποτελούν πλέον πραγματικότητα και οικονομικά ρεαλιστική επιλογή σε όλο μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, ενώ εκτιμάται ότι η τιμή τους θα εξισωθεί με των συμβατικών οχημάτων έως το 2027. Καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες εστιάζουν στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων, οι προβλέψεις σχετικά με την αύξηση των πωλήσεων ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι αισιόδοξες. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι παρά τη μείωση των πωλήσεων οχημάτων (εξαιτίας των συνεπειών της πανδημίας του Covid-19), το 2020 πωλήθηκαν 3,24 εκατ. ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα παγκοσμίως σημειώνοντας αύξηση 41% σε σχέση με το 2019. Σύμφωνα με έκθεση της International Energy Agency (Global EV Outlook 2021) εκτιμάται ότι το 2030 και το 2040 θα κυκλοφορούν περίπου 145-230 και 300 εκατ. επιβατικά οχήματα παγκοσμίως αντίστοιχα, αναλόγως του αν οι κυβερνήσεις συνεχίσουν να ενθαρρύνουν την αγορά οχημάτων χαμηλών ρύπων.

Στην Ευρώπη πωλήθηκαν 1,4 εκατ. ηλεκτρικά επιβατικά οχήματα το 2020 (καθιστώντας την τη μεγαλύτερη αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων παγκοσμίως), ενώ η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι πωλήσεις των ηλεκτρικών οχημάτων έφθασαν το 75% των συνολικών πωλήσεων καινούριων επιβατικών οχημάτων στη Νορβηγία. Σε μεγάλο βαθμό αυτό οφείλεται στις κρατικές επιδοτήσεις που ισχύουν σε πολλές χώρες της Ευρώπης, καθώς και στην περιβαλλοντική νομοθεσία που επιβάλλει σημαντική μείωση των εκπομπών CO₂ στους κατασκευαστές αυτοκινήτων.

Το ποσοστό των πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα είναι ακόμα αρκετά χαμηλό, αν και τα τελευταία χρόνια έχει παρουσιάσει σημαντική αύξηση. Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στο ακόλουθο διάγραμμα 13, το μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων από 0,06% το 2016, ανέβηκε στο 2,15% το 2021 και πωλήθηκαν περίπου 3.213 ηλεκτρικά οχήματα στην Ελλάδα. Βασικό εργαλείο για την επίτευξη του στόχου τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου το 2030, είναι η θέσπιση οικονομικών κινήτρων που αποσκοπεί στην προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Σε αυτό το πλαίσιο, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας σύμφωνα με την ΚΥΑ 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208 Β 2016), ενώ στην ίδια λογική υπεγράφη και η ΚΥΑ 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019 για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και πιο πρόσφατα η ΚΥΑ 77472/520, ΦΕΚ 3323 Β/7.8.2020 για την ενίσχυση της αγοράς αμιγώς ηλεκτρικού ή υβριδικού ηλεκτρικού οχήματος εξωτερικής φόρτισης (με όριο εκπομπών CO₂ τα 50g/km), συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, τρικύκλων και ποδηλάτων.

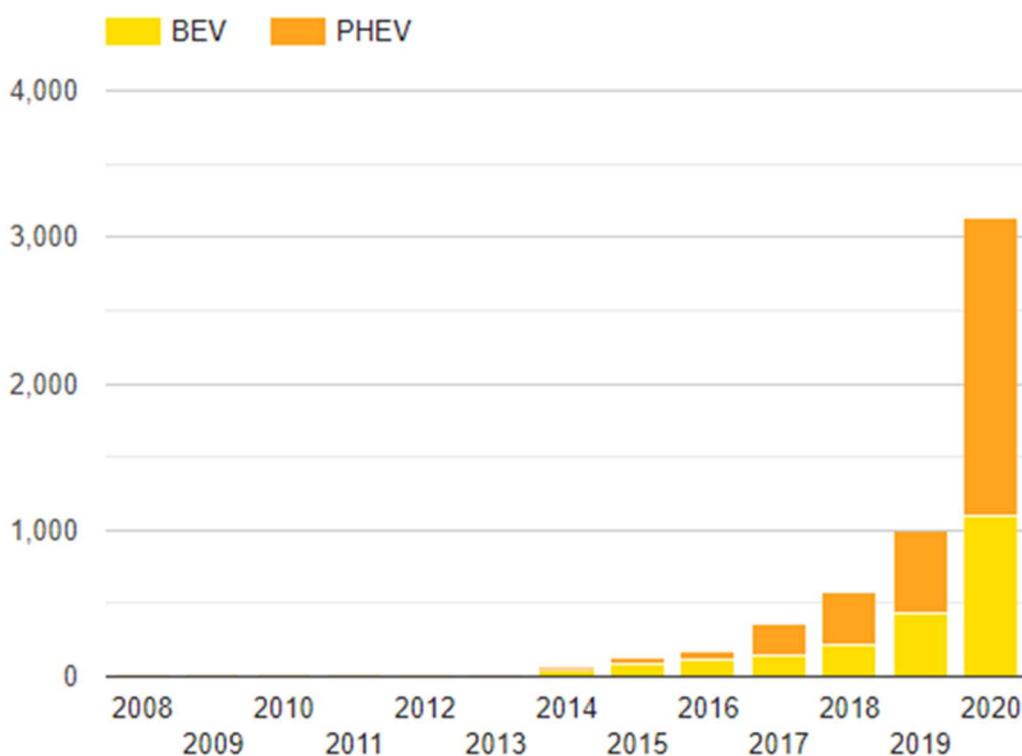


Διάγραμμα 13: Μερίδιο αγοράς (%) ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα (2008 - 2020)



Πηγή: European Alternative Fuels Observatory (EAFO)

Διάγραμμα 14: Συνολικές πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα (2008 - 2020)



Πηγή: European Alternative Fuels Observatory (EAFO)

6.2 Καταγραφή μετακινήσεων (Μετρήσεις κυκλοφορίας)

24ωρες Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων

Στα πλαίσια της Σύμβασης πραγματοποιήθηκαν 24ωρες κυκλοφοριακές μετρήσεις με αυτόματους μετρητές κυκλοφορίας σε εικοσιπέντε (25) διατομές στο ευρύτερο οδικό δίκτυο του Δήμου Αχαρνών. Οι μετρήσεις διεξήχθησαν από την Τρίτη 2/11/2021 έως και την Πέμπτη 11/11/2021. Η διάρκεια μέτρησης στις 2 από τις 25 διατομές ήταν 1 πλήρη εβδομάδα σε 20 διατομές η διάρκεια ήταν 3 πλήρη 24ωρα ενώ σε 3 διατομές η διάρκεια μέτρησης ήταν 2 πλήρη 24ωρα.

Για τη διενέργεια των μετρήσεων χρησιμοποιήθηκαν εικοσιεννέα (29) αυτόματοι μετρητές πνευματικού σωλήνα. Πιο συγκεκριμένα χρησιμοποιήθηκαν εικοσιπέντε (25) μετρητές τύπου Metrocount 5600 και τέσσερις (4) μετρητές Metrocount 5900 βρετανικής κατασκευής. Οι εν λόγω μετρητές έχουν τη δυνατότητα να καταγράφουν του κυκλοφοριακό φόρτο ταυτόχρονα ανά κατεύθυνση καθώς και να κατηγοριοποιούν τα οχήματα ανάλογα με το πλήθος και την απόσταση των αξόνων σε δεκατέσσερις (14) κατηγορίες. Η εγκατάσταση των αυτόματων μετρητών γίνεται από έμπειρο συνεργείο αποτελούμενο από τουλάχιστον 2 άτομα ένας εκ των οποίων είναι μηχανικός, σε ευθύγραμμα τμήματα της οδού όπου η ροή των οχημάτων είναι ομαλή και ανεμπόδιση (μακριά από φωτεινούς. Σηματοδότες, STOP κλπ.) χωρίς έντονες κατά μήκος κλίσεις και τηρούμενων όλων των μέτρων ασφαλείας. Τέλος σημειώνεται ότι πραγματοποιούνταν τακτικοί έλεγχοι ορθής λειτουργίας των μετρητών από το συνεργείο εγκατάστασης, ώστε να διασφαλιστεί η ποιότητα των αποτελεσμάτων.

Στη Φωτογραφία που ακολουθεί απεικονίζεται εγκατεστημένος ένας Αυτόματος Μετρητής Κυκλοφορίας

Εικόνα 15: Αυτόματος Μετρητής Κυκλοφορίας





Τα πρωτογενή δεδομένα, αφότου εξήχθησαν από τα μηχανήματα, επεξεργάστηκαν με ειδικό λογισμικό (MTE V5.02) και στη συνέχεια εισήχθησαν σε υπολογιστικά φύλλα excel όπου παρουσιάζονται ο κυκλοφοριακός φόρτος, η σύνθεση κυκλοφορίας ανά ώρα και ανά ημέρα για κάθε κατεύθυνση ξεχωριστά, η μετατροπή των οχημάτων σε Μονάδες επιβατικών αυτοκινήτων (ΜΕΑ), ιστογράμματα συνολικού ημερήσιου κυκλοφοριακού φόρτου και διαγράμματα ωριαίας διακύμανσης.

Ο διαχωρισμός των οχημάτων και οι συντελεστές ΜΕΑ που χρησιμοποιήθηκαν παρουσιάζονται παρακάτω:

- Δίκυκλα: 0,5 ΜΕΑ
- Επιβατικά ΙΧ και Ημιφορτηγά: 1 ΜΕΑ
- 2Αξονικά Φορτηγά και Λεωφορεία: 2 ΜΕΑ
- 3+Αξονικά Φορτηγά: 3 ΜΕΑ

Οι θέσεις και τα αποτελέσματα των μετρήσεων παρουσιάζονται συνοπτικά στον Πίνακα 23 που ακολουθεί και αναλυτικά στο Παράρτημα 4.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 23: Αποτελέσματα μετρήσεων και Σύνθεση κυκλοφορίας από τα Αυτόματα Καταγραφικά Μηχανήματα

Κωδ. Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων	Σύνθεση κυκλοφορίας				Πρωινή Αιχμή	Μεσ/νή Αιχμή	Βραδινή Αιχμή
					Δίκυκλα	Επιβατικά ΙΧ & Ημιφορτηγά	2Αξονικά Φορτηγά και Λεωφορεία	3+Αξονικά Φορτηγά			
ATC-01	Δημοκρατίας	Μεταξύ των οδών Κ. Παλαμά και Δημ.Γούναρη	Προς Αχαρνές	8,810	10%	87%	2%	1%	565	532	452
			Προς Αγ. Αναργύρους	10,735	9%	88%	2%	2%	632	671	799
ATC-02	Φιλαδελφείας	Μεταξύ των οδών Κ. Παλαμά και Μακεδονομάχων	Προς Αχαρνές	13,631	12%	85%	1%	1%	789	945	823
			Προς Ν. Φιλαδέλφεια	14,130	11%	87%	1%	1%	782	828	998
ATC-03	Αχαρνών	Μεταξύ των οδών Ελευθ.Φυτά και Ανεξαρτησίας	Προς Αχαρνές	7,385	6%	90%	3%	2%	471	479	512
			Προς Φυλή	6,846	5%	90%	4%	2%	410	419	438
ATC-04	Παν. Γρηγορούσσης	Μεταξύ των οδών Λιοσίων και Εθν.Αντίστασης	Προς Αχαρνές	5,534	9%	88%	1%	1%	367	329	313
			Προς Ζεφύρι	5,458	7%	89%	2%	1%	329	360	393
ATC-05	Αθηνών	Μεταξύ των οδών Νικ. Λαδά και Αθ. Μπόσδα	Προς Αχαρνές	11,222	7%	91%	1%	1%	730	735	708
			Προς Αγ. Αναργύρους	12,588	6%	91%	1%	1%	1007	763	785
ATC-06	Φιλαδελφείας	Μεταξύ των οδών Αγ.Παρασκευής και Αθ. Μπόσδα	Προς Αχαρνές	9,311	9%	89%	2%	1%	645	573	563
			Προς Ν. Φιλαδέλφεια	10,298	9%	89%	1%	1%	739	602	730
ATC-07	Λ. Ιωνίας	Μεταξύ των οδών Αγ.Παρασκευής και Αθ. Μπόσδα	Προς Αχαρνές	4,956	11%	86%	1%	2%	247	347	308
			Προς Μεταμόρφωση	6,502	11%	86%	1%	1%	557	381	438
ATC-08	Αριστοτέλους	Μεταξύ των οδών Δ. Δέδε και Εθν.Αντίστασης	Προς Δ. Δέδε	8,275	5%	92%	2%	1%	569	521	512
			Προς Εθν. Αντίστασης	11,711	6%	92%	2%	1%	802	662	758



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Κωδ. Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων	Σύνθεση κυκλοφορίας				Πρωινή Αιχμή	Μεσ/νή Αιχμή	Βραδινή Αιχμή
					Δίκυκλα	Επιβατικά ΙΧ & Ημιφορτηγά	2Αξονικά Φορτηγά και Λεωφορεία	3+Αξονικά Φορτηγά			
ATC-09	Πάρνηθος	Μεταξύ των οδών Μητρομάρα και Δ. Δέδε	Προς Δ. Δέδε	11,832	7%	91%	2%	0%	693	745	837
ATC-10	Αγ. Κωνσταντίνου	Μεταξύ των οδών Βουλγαροκτόνου και Κωνσταντινουπόλεως	Προς Βουλγαροκτόνου	6,513	9%	87%	3%	1%	487	386	360
			Προς Κωνσταντινουπόλεως	1,181	6%	84%	8%	1%	116	67	64
ATC-11	Σπ. Βρεττού	Μεταξύ των οδών Καραμανλή και Αριστοτέλους	Προς Αριστοτέλους	3,000	9%	85%	1%	4%	171	201	176
			Προς Καραμανλή	2,063	12%	82%	3%	3%	206	123	78
ATC-12	Τατοΐου	Όριο Δήμου Αχαρνών - Μεταμόρφωσης	Προς Αχαρνές	12,410	6%	89%	2%	4%	707	736	637
			Προς Μεταμόρφωση	13,002	5%	90%	2%	3%	854	803	668
ATC-13	Αιγαίου Πελάγους	Όριο Δήμου Αχαρνών - Φυλής	Προς Αχαρνές	6,070	6%	90%	1%	2%	391	376	428
			Προς Φυλή	6,380	5%	89%	3%	3%	419	411	443
ATC-14	Αριστοτέλους	Μεταξύ των οδών Αγ. Τριάδος και Πάρνηθος	Προς Πάρνηθος	7,928	9%	89%	2%	1%	429	510	570
			Προς Αγ. Τριάδας	8,684	8%	89%	2%	2%	588	557	503
ATC-15	Λ. Κύμης	Μεταξύ των οδών Δεκελείας και Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας	Προς Θρακομακεδόνες	21,965	5%	90%	3%	2%	1448	1434	1351
			Προς Εθν. Οδό	19,819	3%	92%	3%	2%	1399	1455	838
ATC-16	Δεκελείας	Μεταξύ των οδών Καραμανλή και Τατοΐου	Προς Καραμανλή	7,041	8%	86%	3%	4%	419	528	466
			Προς Τατοΐου	7,514	7%	86%	4%	3%	655	482	323
ATC-17	Πάρνηθος		Προς Πάρνηθα	12,266	6%	91%	2%	1%	762	778	860



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Κωδ. Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Κατεύθυνση	Μέσος Ημερήσιος Φόρτος Οχημάτων	Σύνθεση κυκλοφορίας				Πρωινή Αιχμή	Μεσ/νή Αιχμή	Βραδινή Αιχμή
					Δίκυκλα	Επιβατικά ΙΧ & Ημιφορτηγά	2Αξονικά Φορτηγά και Λεωφορεία	3+Αξονικά Φορτηγά			
		Μεταξύ των οδών Θρακομακεδόνων και Λαθείας	Προς Αχαρνές (Κέντρο)	10,818	7%	90%	2%	1%	772	664	705
ATC-18	Λ. Καραμανλή	Μεταξύ των οδών Θρακομακεδόνων και Αγ. Τριάδας	Προς Θρακομακεδόνων	12,304	6%	89%	3%	3%	601	784	836
			Προς Αγ. Τριάδας	12,275	7%	89%	3%	2%	818	717	692
ATC-19	Τατοΐου	Μεταξύ των οδών Λ. Κύμης και Ερυθραίας	Προς Λ.Κύμης	1,773	6%	90%	3%	1%	128	116	115
			Προς Ερυθραίας	2,413	5%	92%	2%	1%	301	172	115
ATC-20	Ερυθραίας	Μεταξύ των οδών Τατοΐου και Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας	Προς Τατοΐου	1,634	4%	93%	2%	1%	161	97	105
			Προς Εθν. Οδό	2,108	3%	94%	2%	1%	234	146	131
ATC-21	Λ. Κύμης	Μεταξύ Ολυμπιακού Χωριού και Αναψυχής	Προς Αναψυχής (Θρακομακεδόνες)	7,937	5%	91%	2%	2%	429	505	606
			Προς Ολυμπιακό Χωριό	7,505	6%	90%	2%	2%	664	492	344
ATC-22	Θρακομακεδόνων	Μεταξύ των οδών Καραμανλή και Στροφής προς Θρακομακεδόνες	Προς Θρακομακεδόνες	7,849	6%	91%	2%	1%	513	512	480
			Προς Αχαρνές (Κέντρο)	7,625	6%	91%	2%	1%	710	407	549
ATC-23	Πάρνηθος	Βόρεια της Λ. Καραμανλή	Προς Πάρνηθα	2,279	6%	92%	1%	0%	102	162	145
			Προς Αχαρνές (Κέντρο)	2,437	5%	91%	3%	0%	60	101	155
ATC-24	Μαρμάρων	Βόρεια του σηματοδοτούμενου κόμβου με την οδό Αναγεννήσεως	Προς Αχαρνές	8,718	11%	86%	1%	2%	389	596	458
			Προς Αναγεννήσεως	9,907	10%	86%	1%	2%	737	551	737
ATC-25	Παράπλευρη Οδός Ε.Ο.	Ανατολικά της οδού Ιωνίας	Προς Αχαρνές	3,889	10%	86%	2%	2%	229	246	358
			Προς Μεταμόρφωση	3,379	11%	85%	2%	2%	259	232	158

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων

Για να σχηματισθεί μια πλήρης εικόνα σχετικά με την κατανομή των κυκλοφοριακών φόρτων στο βασικό ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου Αχαρνών πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων σε εικοσιεπτά (27) κρίσιμες διασταυρώσεις οι οποίες καθορίστηκαν σε συνεννόηση με την αναθέτουσα αρχή. Οι μετρήσεις διεξήχθησαν από Τρίτη 2/11/2021 έως και την Πέμπτη 11/11/2021 κατά το χρονικό διάστημα 07:00 – 10:00 το πρωί.

Οι μετρήσεις έγιναν από παρατηρητές με τη χρήση μηχανικών καταμετρητών χειρός (Tally) (Εικόνα 16) και με τη συμπλήρωση ειδικών εντύπων, που τους χορηγήθηκαν από τον ανάδοχο.

Εικόνα 16: Μηχανικός Καταμετρητής Χειρός (Tally)



Οι παρατηρητές κατέγραφαν Μονάδες Επιβατικών αυτοκινήτων (Μ.Ε.Α) με τους εξής συντελεστές:

- Δίκυκλα: 0,5 ΜΕΑ
- Ελαφρά Οχήματα (ΙΧ και Ημιφορτηγά): 1 ΜΕΑ
- Διαξονικά Φορτηγά - Σχολικά - Μικρά Λεωφορεία: 2 ΜΕΑ
- 3+Αξονικά Φορτηγά - Αστικά Λεωφορεία: 3 ΜΕΑ

Πριν την πραγματοποίηση των μετρήσεων έγινε αναγνώριση σε κάθε διασταύρωση ώστε να προσδιοριστούν οι κινήσεις καθώς και να αποτυπωθεί το σκαρίφημα του κόμβου.

Στον πίνακα 24 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι θέσεις και η ημερομηνία των μετρήσεων για κάθε κόμβο.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 24: Θέσεις και Ημερομηνία μέτρησης στρεφουσών κινήσεων σε κόμβους

A/A	Κωδικός Σταθμού	Διασταύρωση	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
1	K-01	Λ. Δημοκρατίας # Κωστή Παλαμά	Τρίτη, 09 Νοεμβρίου 2021
2	K-02	Αγ.Παρασκευής # Φιλαδελφείας	Πέμπτη, 11 Νοεμβρίου 2021
3	K-03	Λ. Δημοκρατίας # Αττική Οδός Νότια	Δευτέρα, 08 Νοεμβρίου 2021
4	K-04	Λ. Δημοκρατίας # Αττική Οδός Βόρεια	Δευτέρα, 08 Νοεμβρίου 2021
5	K-05	Δημοκρατίας # Νίκ.Λαδά	Τρίτη, 08 Νοεμβρίου 2022
6	K-06	Λιοσίων # Ελευθ.Φυτά	Τετάρτη, 10 Νοεμβρίου 2021
7	K-07	Λιοσίων # Μαρκ. Βαμβακάρη	Τρίτη, 02 Νοεμβρίου 2021
8	K-08	Λιοσίων # Αρχαίου Θεάτρου	Τρίτη, 02 Νοεμβρίου 2021
9	K-09	Αριστοτέλους # Εθν.Αντίστασης	Τρίτη, 02 Νοεμβρίου 2021
10	K-10	Αγ. Διονυσίου # Εθν. Αντίστασης	Τρίτη, 02 Νοεμβρίου 2021
11	K-11	Αριστοτέλους # Δεκελείας	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
12	K-12	Αριστοτέλους # Παπαδημητρίου	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
13	K-13	Αριστοτέλους # Αγ. Κωνσταντίνου	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
14	K-14	Τατοΐου # Λεωφ.Καραμανλή	Τρίτη, 09 Νοεμβρίου 2021
15	K-15	Αριστοτέλους # Πάρνηθος	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
16	K-16	Αριστοτέλους # Αγ.Τριάδος	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
17	K-17	Δεκελείας # Λεωφ.Καραμανλή	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
18	K-18	Πάρνηθος # Λαθείας	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
19	K-19	Αγ. Τριάδος # Λαθείας	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
20	K-20	Δεκελείας # Τατοΐου	Τετάρτη, 03 Νοεμβρίου 2021
21	K-21	Λεωφ.Κύμης # Ιβίσκου	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
22	K-22	Θρακομακεδόνων # Λεωφ. Καραμανλή	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
23	K-23	Λεωφ.Κύμης, Σελεύκου # Αντιόχου, Μίχα	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
24	K-24	Παύλου Μελά # Αρχελάου	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
25	K-25	Χλόης # Τατοΐου	Πέμπτη, 04 Νοεμβρίου 2021
26	K-26	Αναπαύσεως # Αγίου Διονυσίου	Τρίτη, 02 Νοεμβρίου 2021
27	K-27	Αριστοτέλους, Κύπρου # Σπ. Βρεττού, Κων/λεως	Πέμπτη, 11 Νοεμβρίου 2021

Τα πρωτογενή δεδομένα των μετρήσεων εισήχθησαν σε υπολογιστικά φύλλα excel ανά κίνηση και ανά χρονικό διάστημα και υπολογίστηκε ο μέσος ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος. Παρακάτω παρουσιάζεται το έντυπο που χρησιμοποιήθηκε από τους παρατηρητές. Τα αναλυτικά αποτελέσματα των μετρήσεων παρουσιάζονται στο Παράρτημα 5.

Οι κυκλοφοριακοί Φόρτοι των κόμβων καθώς και των διατομών που μετρήθηκαν παρουσιάζονται και στα σχέδια Α-3α και Α-3β.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 17: Έντυπο Μέτρησης Στρεφουσών Κινήσεων

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΣΕ Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (Μ.Ε.Α.)

ΚΩΔ.
ΚΟΜΒΟΥ:

K-01

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ:

Δημοκρατίας # Κωστή Παλαμά

ΗΜ/ΝΙΑ:

9/11/2021

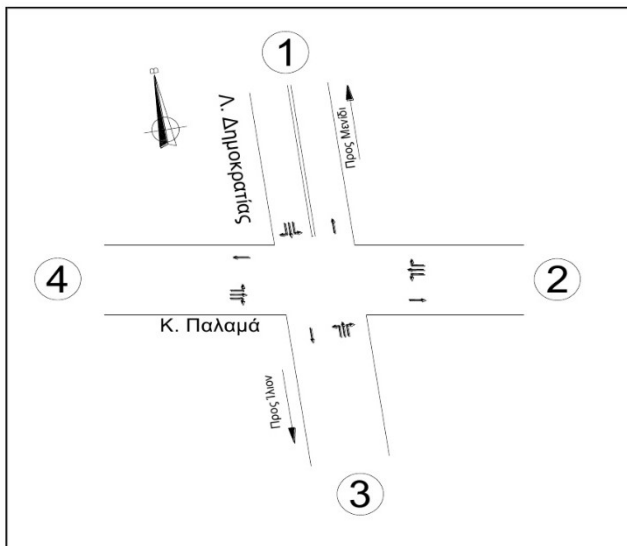
ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΗΣ:

A
2-1
3-1
4-1

B
1-2
3-2
4-2

Γ
1-3
2-3
4-3

Δ
1-4
2-4
3-4



	ΚΙΝ:	ΚΙΝ:	ΚΙΝ:	ΚΙΝ:	ΚΙΝ:	ΚΙΝ:
ΩΡΑ	Μ.Ε.Α.	Μ.Ε.Α.	Μ.Ε.Α.	Μ.Ε.Α.	Μ.Ε.Α.	Μ.Ε.Α.
07:00-07:30						
07:30-08:00						
08:00-08:30						
08:30-09:00						
09:00-09:30						
09:30-10:00						

ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΜΕΑ: ΔΙΚΥΚΛΑ 0,5, ΙΧ - ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ: 1, ΔΙΑΞΟΝΙΚΑ - ΣΧΟΛΙΚΑ, ΛΟΙΠΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ: 2, 3+ΑΞΟΝΙΚΑ - ΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ: 3



6.3 Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού Παρά την Οδό

Γενικά

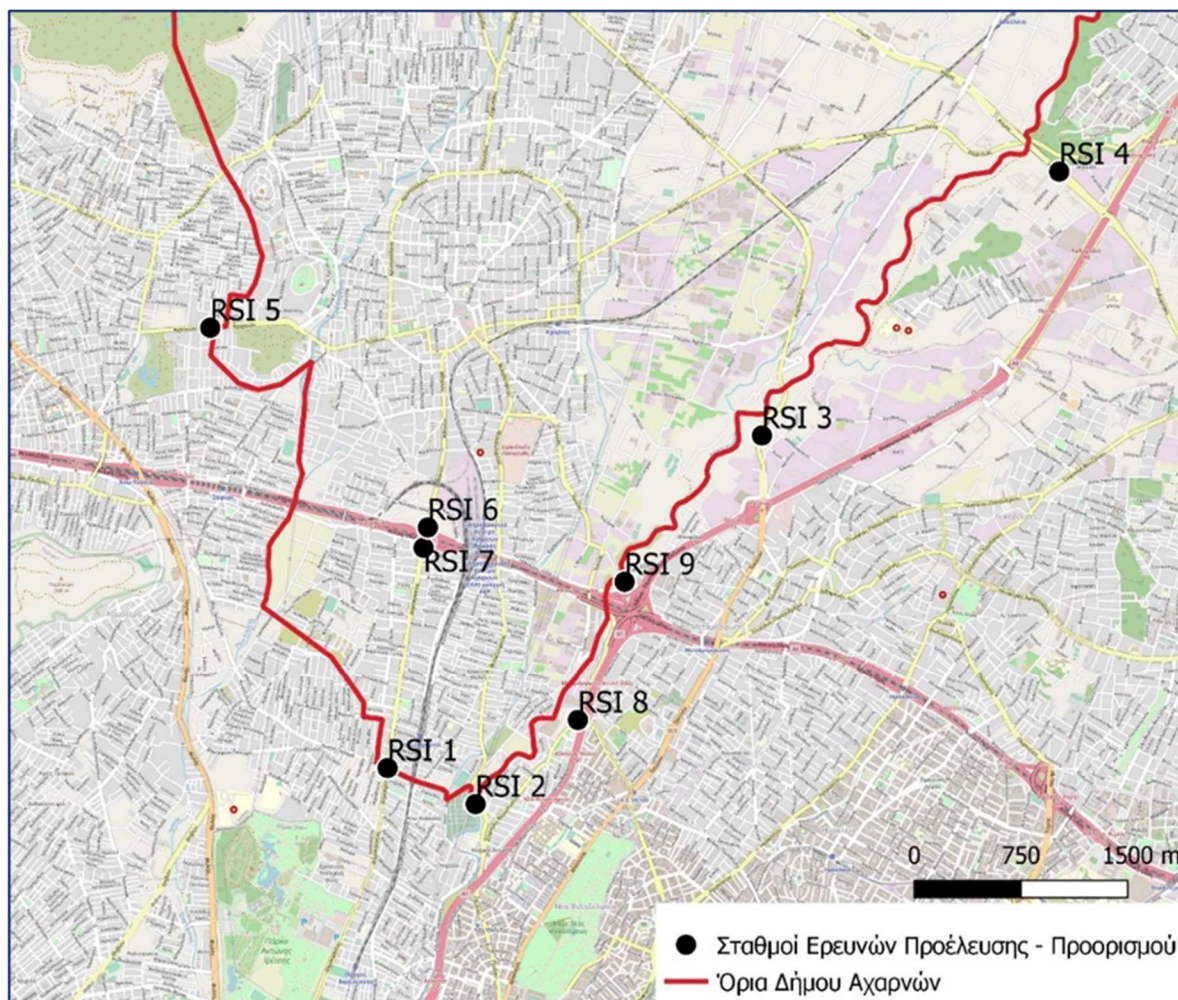
Η διεξαγωγή των ερευνών προέλευσης προορισμού των οχημάτων, πραγματοποιήθηκε σε συνεργασία με τον Δήμο Αχαρνών, τηρουμένων όλων των μέτρων πρόληψης κατά της διασποράς της λοίμωξης Covid – 19 (χρήση μάσκας, τήρηση αποστάσεων, κτλ). Κατά την διάρκεια διεξαγωγής των ερευνών τηρήθηκαν όλα τα απαραίτητα μέτρα ασφάλειας, σε συνεργασία με την αστυνομία.

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι ροές μετακινήσεων των οχημάτων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης του Δήμου Αχαρνών πραγματοποιήθηκαν έρευνες Προέλευσης – Προορισμού (Π-Π). Οι έρευνες είχαν διάρκεια τριών ωρών και πραγματοποιήθηκαν κατά τις πρωινές ώρες 07:00 – 10:00. Συνολικά πραγματοποιήθηκαν έρευνες προέλευσης – προορισμού σε 9 σταθμούς στα όρια της περιοχής μελέτης. Στον Πίνακα 25 και την Εικόνα 1 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι θέσεις και οι ημερομηνίες που πραγματοποιήθηκαν οι Έρευνες Προέλευσης – Προορισμού στους σταθμούς.

Πίνακας 25: Σταθμοί έρευνας Προέλευσης - Προορισμού

A/A	Κωδικός Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Ημερομηνία
1	RSS-1	Λεωφόρος Δημοκρατίας	Στο σημ. κόμβο με οδό Κ. Παλαμά	09/11/2021
2	RSS-2	Λεωφόρος Φιλαδελφείας	Στο ύψος νεκροταφείου Κόκκινου Μύλου	12/11/2021
3	RSS-3	Λεωφόρος Τατοΐου	Στο σημ. κόμβο με Λ. Κ. Καραμανλή	09/11/2021
4	RSS-4	Λ. Κύμης	Στο σημ. κόμβο του Α/Κ ΠΑΘΕ Καλυφτάκη	10/11/2021
5	RSS-5	Αχαρνών	Μεταξύ των οδών Μιλτιάδου & Αχαρνέων Ιππέων	10/11/2021
6	RSS-6	Λ. Δημοκρατίας	Στο βόρειο σκέλος του κόμβου 7 της Αττικής Οδού	08/11/2021
7	RSS-7	Λ. Δημοκρατίας	Στο νότιο σκέλος του κόμβου 7 της Αττικής Οδού	08/11/2021
8	RSS-8	Μαρμάρων	Στο ύψος του Α/Κ Αναγεννήσεως ΠΑΘΕ	11/11/2021
9	RSS-9	Δυτική Παράπλευρη Οδός ΠΑΘΕ	Μεταξύ Α/Κ Μεταμόρφωσης & Ιωνίας	11/11/2021

Εικόνα 18: Θέσεις ερευνών Προέλευσης – Προορισμού στον Δήμο Αχαρνών



Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με την χρήση κατάλληλου ερωτηματολογίου, το οποίο αναπτύχθηκε από την ομάδα μελέτης. Το ερωτηματολόγιο της έρευνας παρουσιάζεται στην Εικόνα 19, ενώ στην συνέχεια παρουσιάζονται εικόνες από τους σταθμούς ερευνών, κατά την διάρκεια πραγματοποίησης των συνεντεύξεων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Εικόνα 19: Ερωτηματολόγιο Ερευνών Π-Π

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Αχαρνών Pr-356

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ

ΣΤΑΘΜΟΣ RSS: _____ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ____/____/21

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ☐ 1 ☐ 2 (1: ΠΡΟΣ ΑΧΑΡΝΕΣ, 2: ΑΠΟ ΑΧΑΡΝΕΣ) ΩΡΑ ΕΝΑΡΞΗΣ: ____:____

ΑΠΟΓΡΑΦΕΑΣ: _____ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΕΛΙΔΑΣ: _____

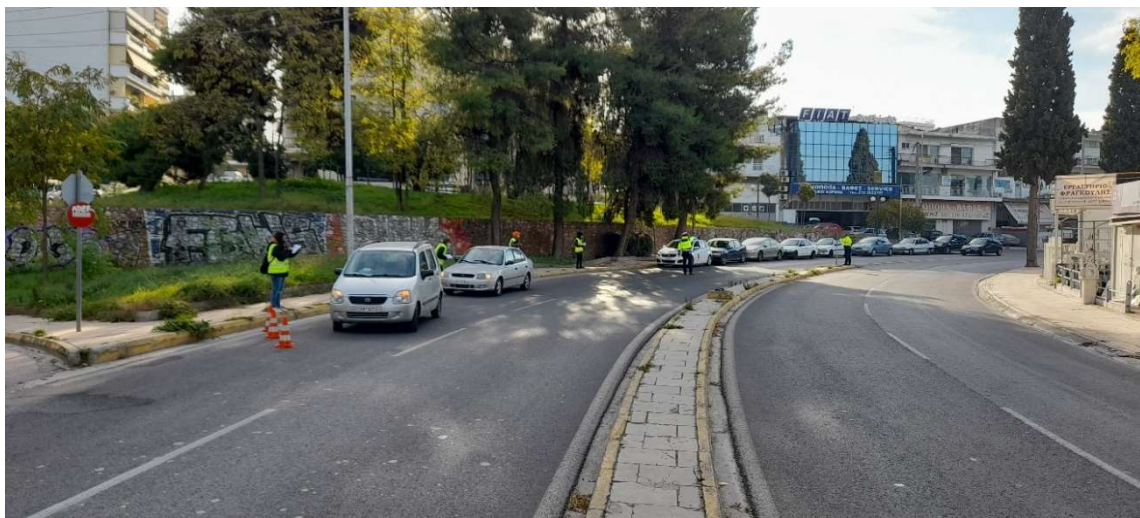
Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΤΟΜΩΝ ΣΤΟ ΟΧΗΜΑ (ΜΑΖΙ ΜΕ ΤΟΝ ΟΔΗΓΟ)	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΤΟΠΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ		ΣΚΟΠΟΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ			ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ							
			Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ Πόλη ή Οικισμός, Επαρχία ή Νομός ή Ξένη Χώρα ΕΚΤΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ	Διασταύρωση οδών ή Γνωστό Σημείο ή Δημοτική Κοινότητα ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ Πόλη ή Οικισμός, Επαρχία ή Νομός ή Ξένη Χώρα ΕΚΤΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ	ΣΤΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ	ΑΛΛΟΥ	ΕΡΓΑΣΙΑ - ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΥΠΟΧΡΕΥΣΕΙΣ	ΑΙΔΥΛΥΧΗ	ΑΛΛΟΙ ΣΚΟΠΟΙ (ΑΡΑΣΤΗΡΕΥΣΗ, ΠΡΟΣΕΚΥΨΗ, ΦΟΡΕΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ)	1 ΕΓΩ 2 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	1 ΕΓΩ 3 ΦΟΡΕΣ ΤΗΝ ΕΒΔΟΜΑΔΑ	ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΑΠΟ 1 ΦΟΡΑ ΤΟ ΜΗΝΑ		
1	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
2	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
3	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
4	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
5	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
6	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
7	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
8	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
9	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4
10	1	2	3	4	5	1	2	3	1	2	3	4	5	1	2	3	4

Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικές φωτογραφίες από τις έρευνες.

Εικόνα 20: Σταθμός Έρευνας RSI 1



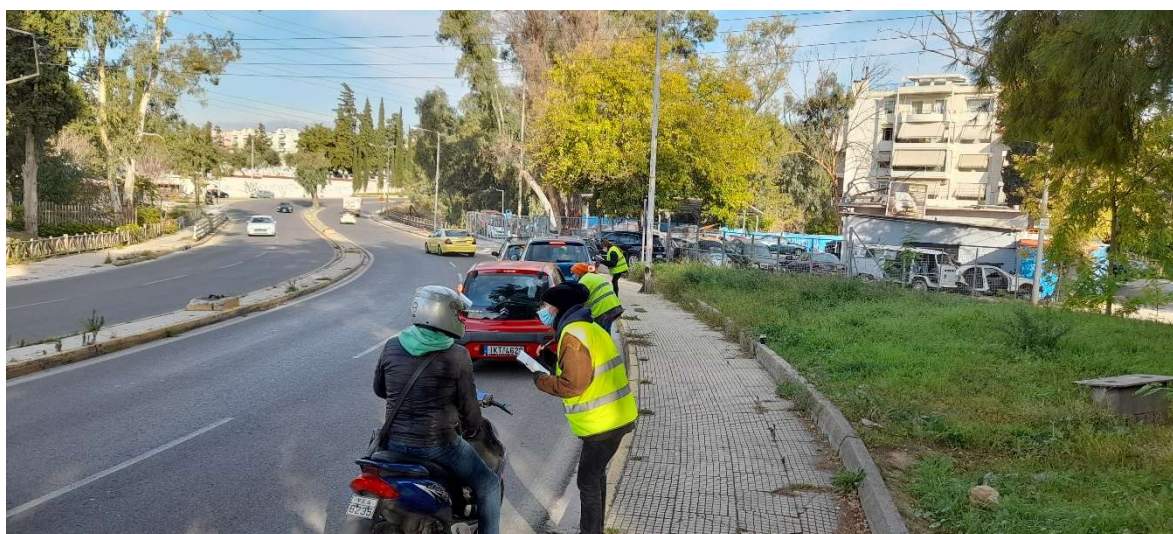
Εικόνα 21: Σταθμός Έρευνας RSI 2



Εικόνα 22: Σταθμός Έρευνας RSI 2



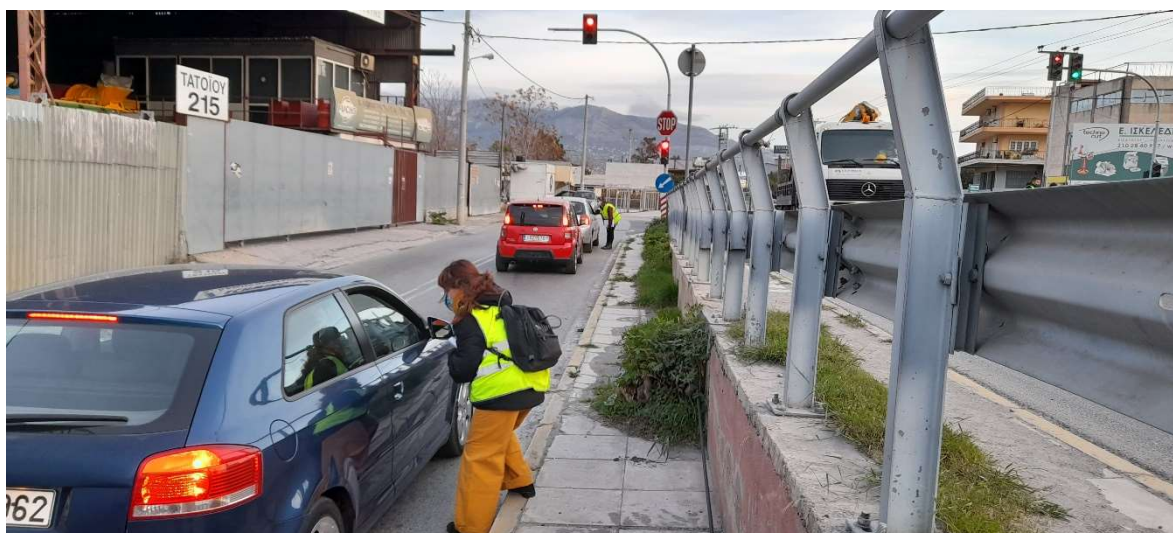
Εικόνα 23: Σταθμός Έρευνας RSI 2



Εικόνα 24: Σταθμός Έρευνας RSI 3



Εικόνα 25: Σταθμός Έρευνας RSI 3



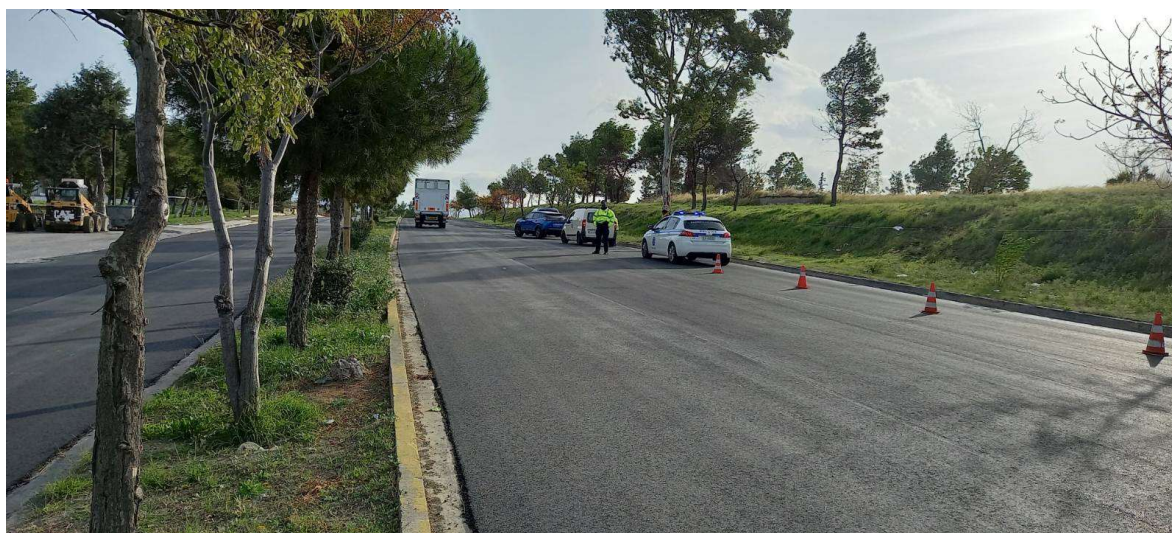
Εικόνα 26: Σταθμός Έρευνας RSI 4



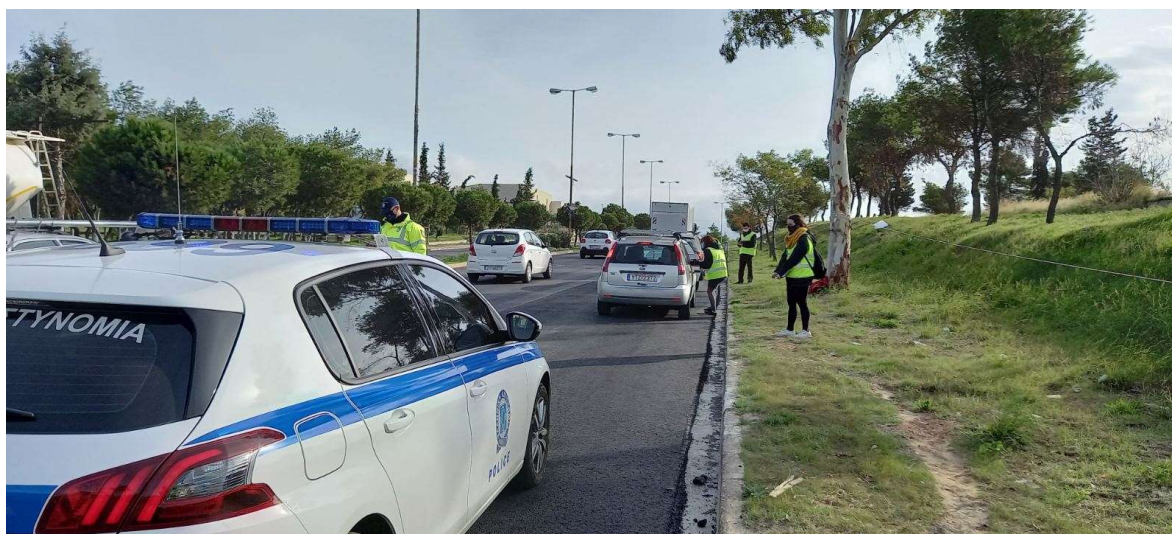
Εικόνα 27: Σταθμός Έρευνας RSI 4



Εικόνα 28: Σταθμός Έρευνας RSI 5



Εικόνα 29: Σταθμός Έρευνας RSI 5



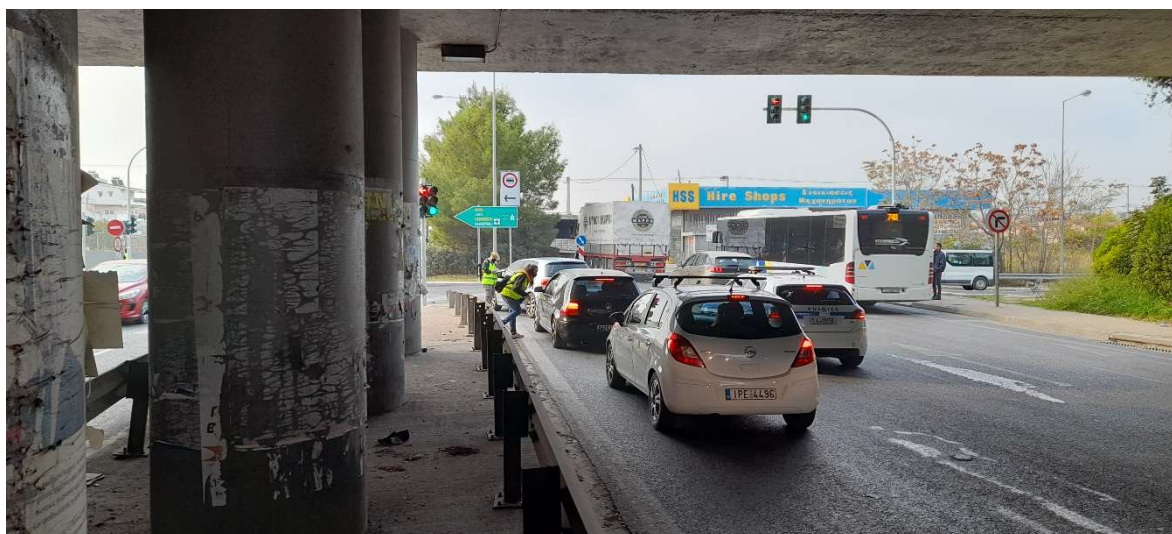
Εικόνα 30: Σταθμός Έρευνας RSI 6



Εικόνα 31: Σταθμός Έρευνας RSI 6



Εικόνα 32: Σταθμός Έρευνας RSI 6



Εικόνα 33: Σταθμός Έρευνας RSI 7



Εικόνα 34: Σταθμός Έρευνας RSI 8



Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στις 8, 9, 10, 11 και 12 Νοεμβρίου 2021 και συνολικά συλλέχθηκαν 3.356 έγκυρα ερωτηματολόγια Π-Π, εκ των οποίων τα 1114 αφορούν διαμπερή μετακινήσεις, τα 2.229 μετακινήσεις που έχουν το ένα τους άκρο εντός του Δήμου Αχαρνών, ενώ τα υπόλοιπα 13 ερωτηματολόγια αφορούν μετακινήσεις με προέλευση και προορισμό εντός του Δήμου Αχαρνών. Ο αριθμός συνεντεύξεων ανά τύπο οχήματος είναι:

- Δίκυκλα: 102
- ΙΧ. Επιβατικά: 2.759
- Ταξί: 10
- Ημιφορτηγά: 363
- Φορτηγά: 122



Η μέση πληρότητα των οχημάτων ανέρχεται στο 1,2. Αναλυτικά στο Παράρτημα 6 παρουσιάζονται σε πίνακα τα συλλεχθέντα ερωτηματολόγια.

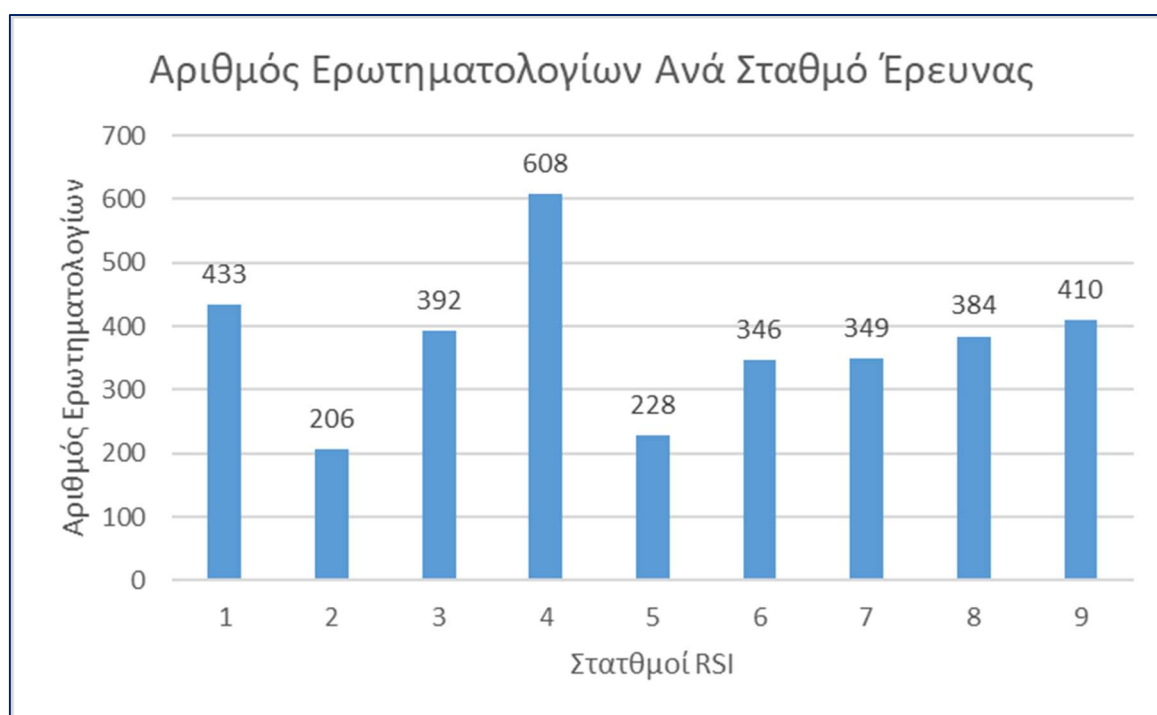
Οι μετακινήσεις που πραγματοποιούνται στον Δήμο Αχαρνών και οι οποίες καταγράφηκαν στους 9 σταθμούς που βρίσκονται στον Δήμο Αχαρνών μπορούν να διακριθούν στις ακόλουθες κύριες κατηγορίες με βάση τα άκρα αυτών (Προέλευση & Προορισμό):

Διαμπερείς Μετακινήσεις: Έχουν ως προέλευση και προορισμό της μετακίνησης τους των ορίων του Δήμου Αχαρνών, αλλά διέρχονται από το οδικό δίκτυο του Δήμου.

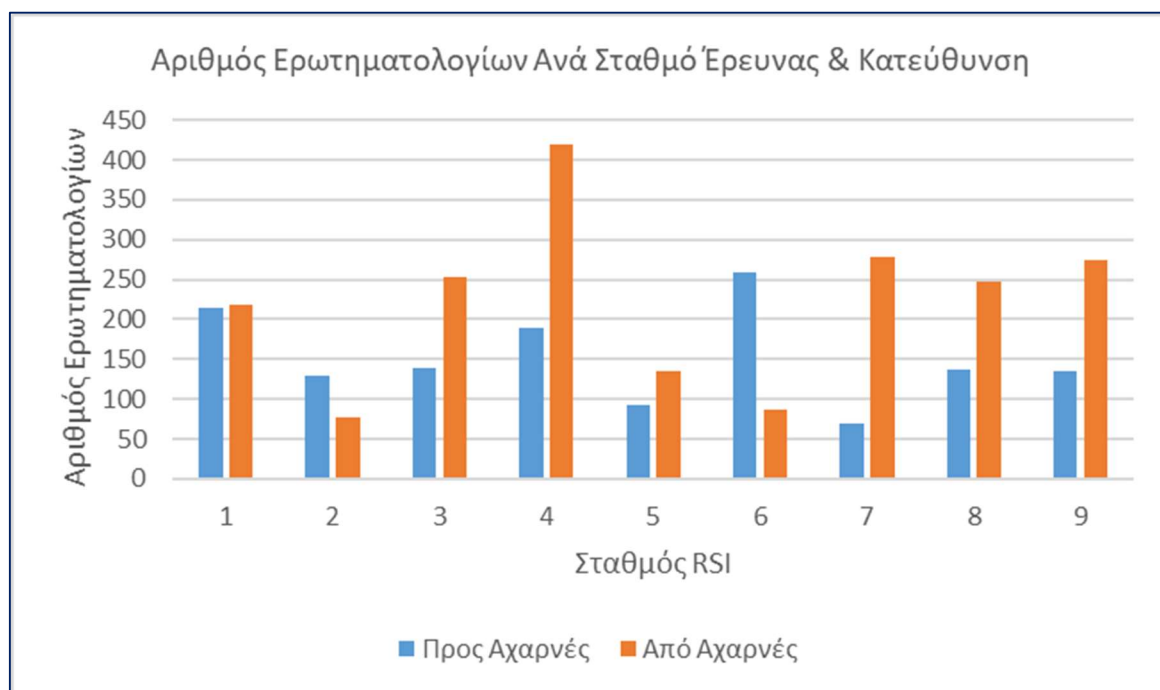
Μετακινήσεις με Προέλευση ή Προορισμό εντός του Δήμου Αχαρνών: Οι μετακινήσεις οι οποίες έχουν ως προέλευση ή προορισμό εντός των ορίων του Δήμου.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν παρουσιάζονται οι αριθμοί των συλλεχθέντων ερωτηματολογίων ανά σταθμό έρευνας.

Διάγραμμα 15: Αριθμός έγκυρων ερωτηματολογίων ανά σταθμό έρευνας



Διάγραμμα 16: Αριθμός ερωτηματολογίων ανά σταθμό έρευνας & Κατεύθυνση



Στο παραπάνω διάγραμμα παρουσιάζεται η αναλογία των ερωτηματολογίων, που συλλέχθηκαν στους σταθμούς έρευνας, μεταξύ των οχημάτων που κινούνται με κατεύθυνση προς και από Αχαρνές. Το 59% των ερωτώμενων που συμμετείχαν στην έρευνα αναχώρησαν από τον Δήμο Αχαρνών (κατεύθυνση από Αχαρνές).

Ανάλυση χαρακτηριστικών των μετακινήσεων

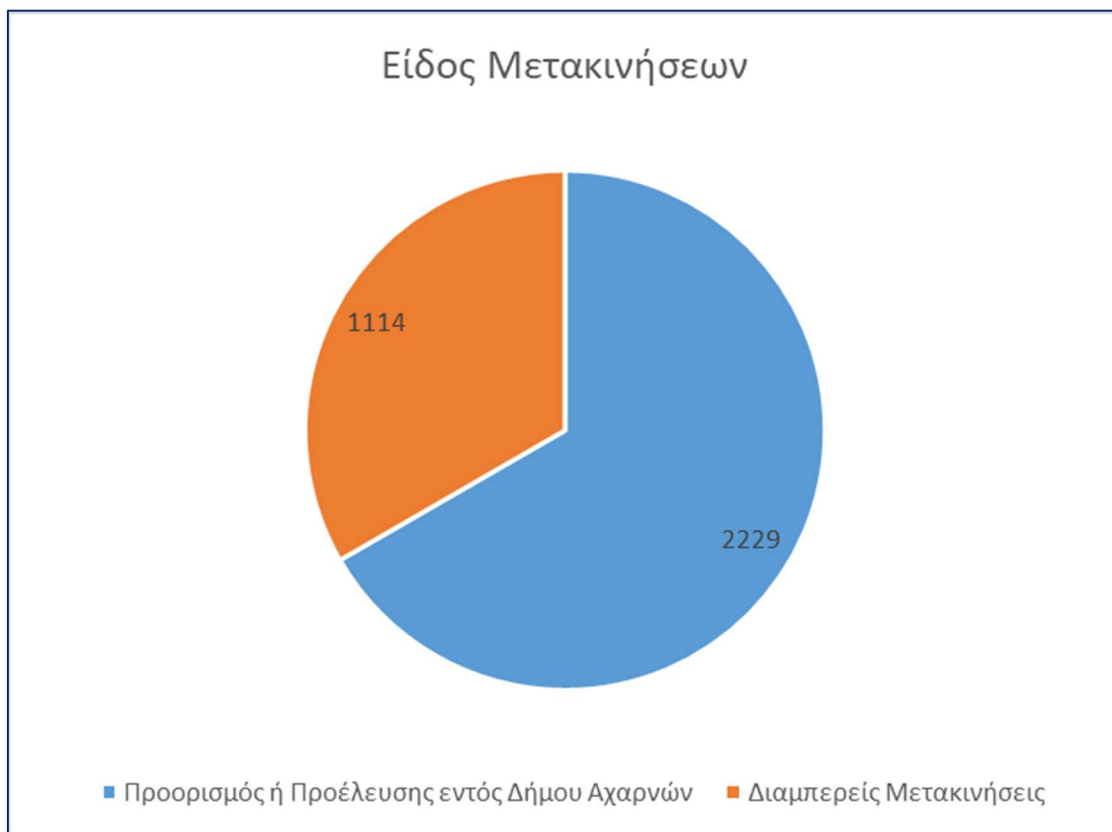
Οι μετακινήσεις που πραγματοποιούνται στον Δήμο Αχαρνών και οι οποίες καταγράφηκαν στους 9 σταθμούς που βρίσκονται στον Δήμο Αχαρνών μπορούν να διακριθούν στις ακόλουθες κύριες κατηγορίες με βάση τα άκρα αυτών (Προέλευση & Προορισμό):

Διαμπερείς Μετακινήσεις: Έχουν ως προέλευση και προορισμό της μετακίνησης τους των ορίων του Δήμου Αχαρνών, αλλά διέρχονται από το οδικό δίκτυο του Δήμου.

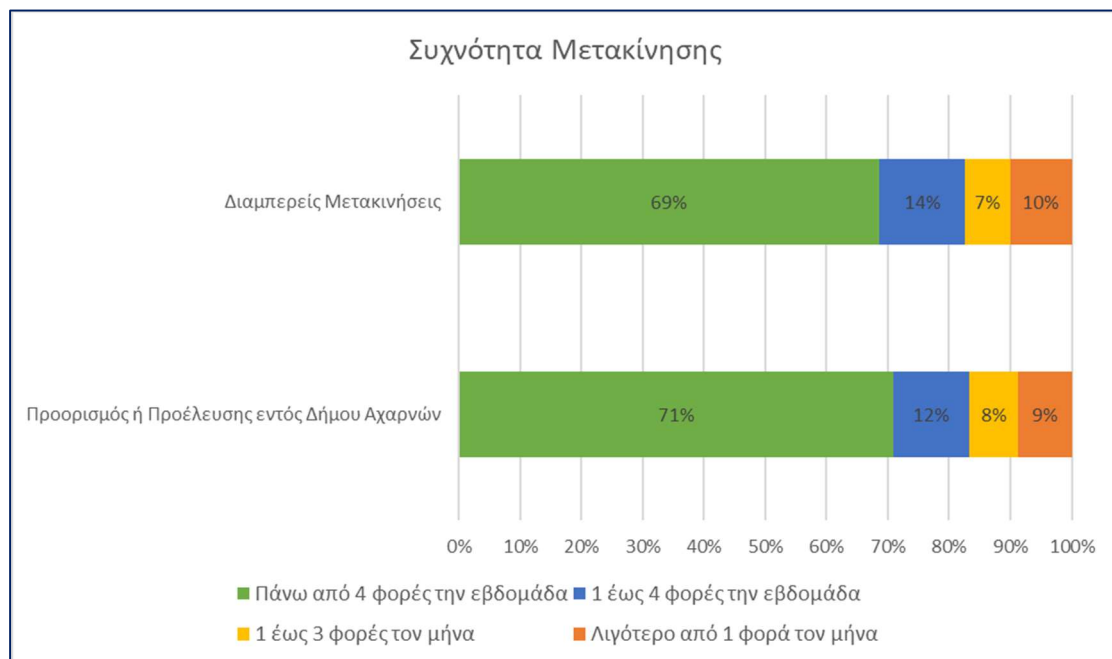
Μετακινήσεις με Προέλευση ή Προορισμό εντός του Δήμου Αχαρνών: Οι μετακινήσεις οι οποίες έχουν ως προέλευση ή προορισμό εντός των ορίων του Δήμου.

Τα διαγράμματα τα οποία ακολουθούν αναλύουν τα περεταίρω χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, διαχωρίζοντας τες σε διαμπερές και μετακινήσεις των οποίων το ένα άκρο βρίσκεται εντός του Δήμου Αχαρνών. Επομένως η περεταίρω ανάλυση αφορά αποκλειστικά τα 3,343 έγκυρα ερωτηματολόγια των δύο αυτών κατηγοριών μετακινήσεων. Από αυτά 1 στα 3 αφορούν διαμπερείς μετακινήσεις (1114 μετακινήσεις) και 2/3 αφορούν μετακινήσεις που ο προορισμός ή η προέλευση τους βρίσκεται εντός του Δήμου Αχαρνών.

Διάγραμμα 17: Αριθμός ερωτηματολογίων ανά είδος μετακίνησης



Διάγραμμα 18: Συχνότητα μετακίνησης επιβατών ανά είδος μετακίνησης

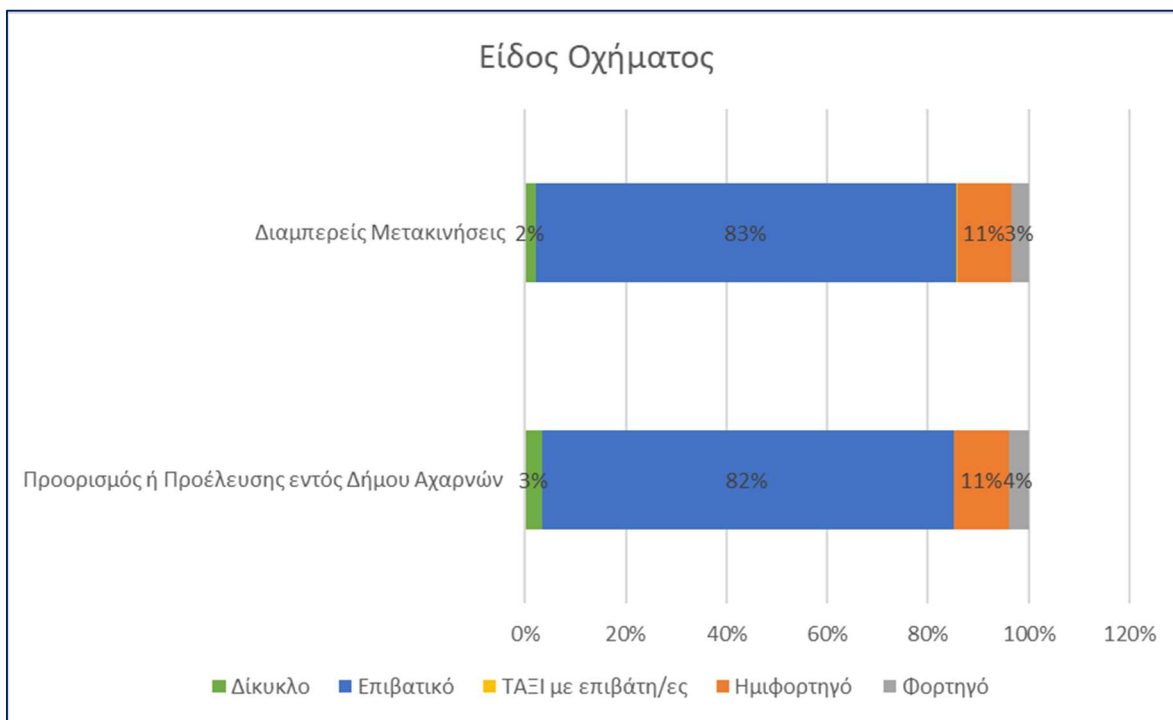


Το 70% των μετακινούμενων δηλώσαν πως πραγματοποιούν την συγκεκριμένη μετακίνηση

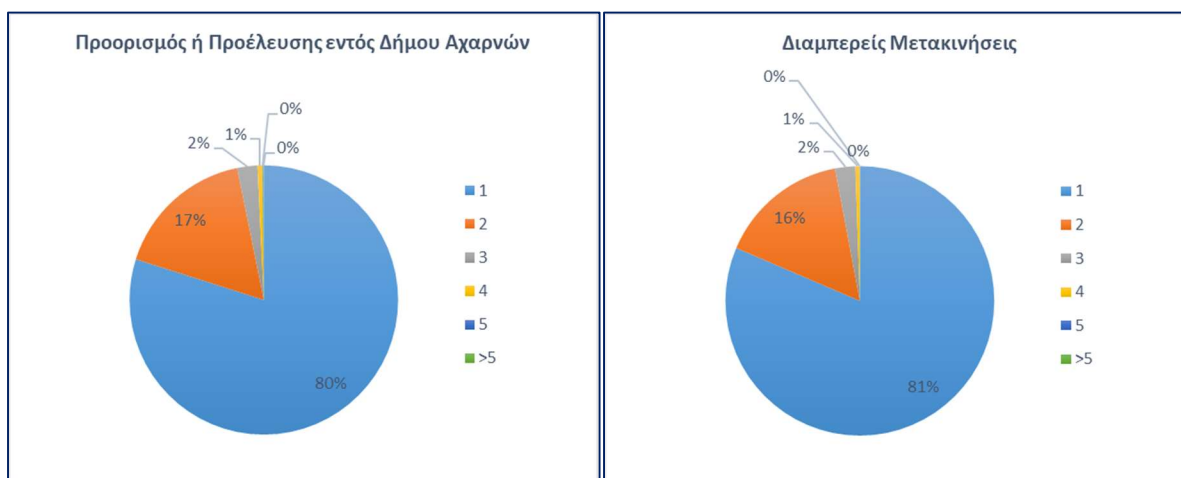


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

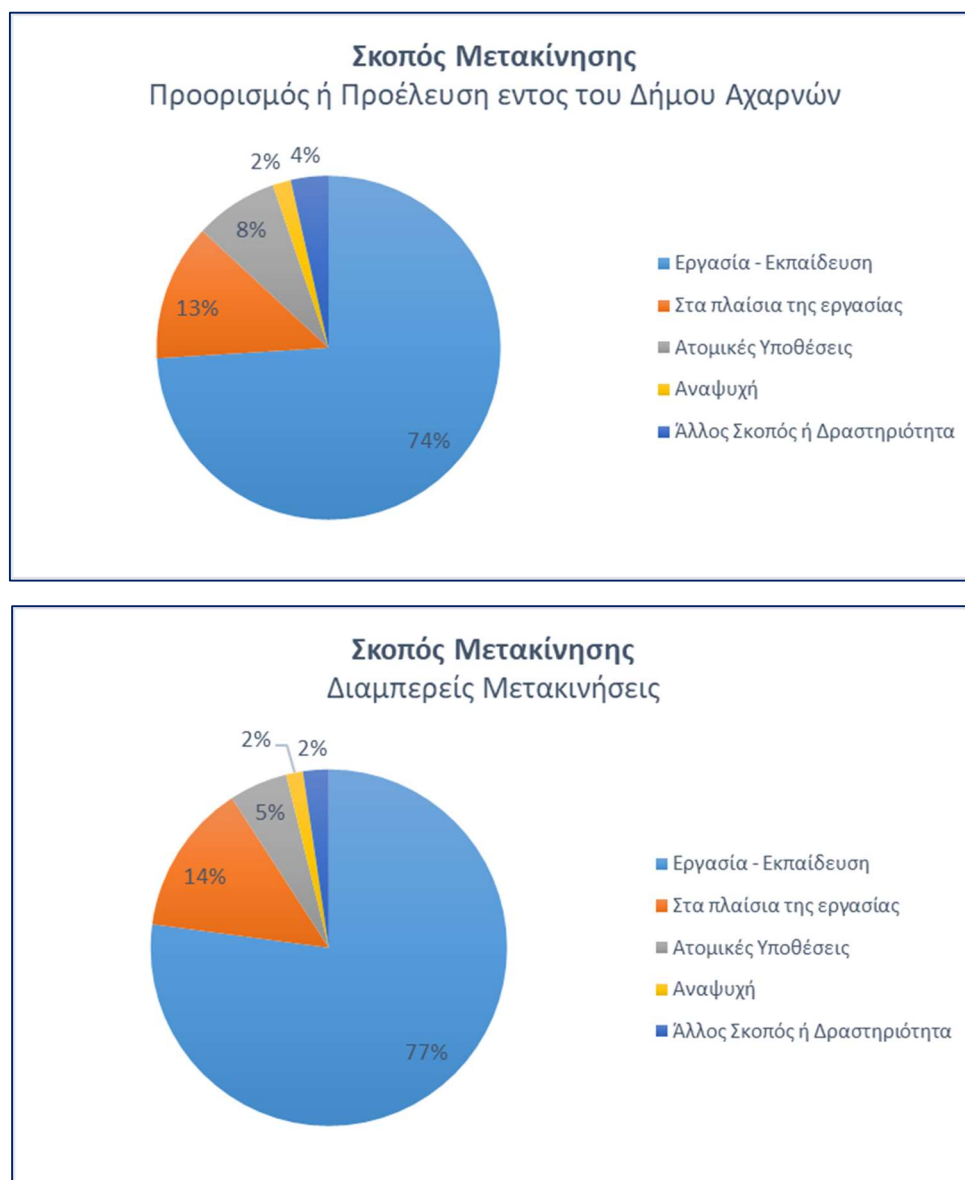
Διάγραμμα 19: Είδος οχήματος ανά είδος μετακίνησης



Διάγραμμα 20: Αριθμός Επιβατών ανά είδος μετακίνησης

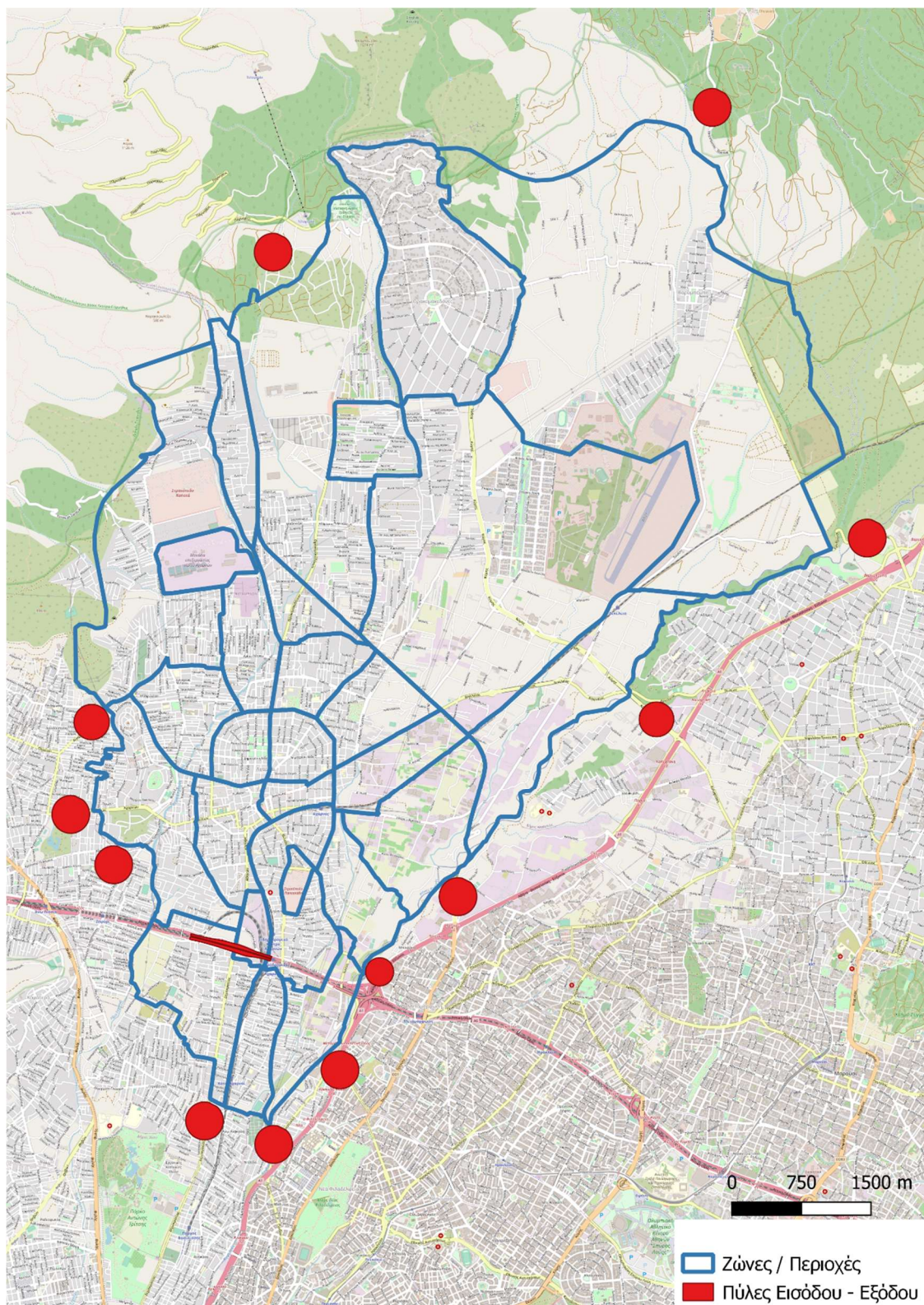


Διάγραμμα 21: Σκοπός μετακίνησης επιβατών ανά είδος μετακίνησης



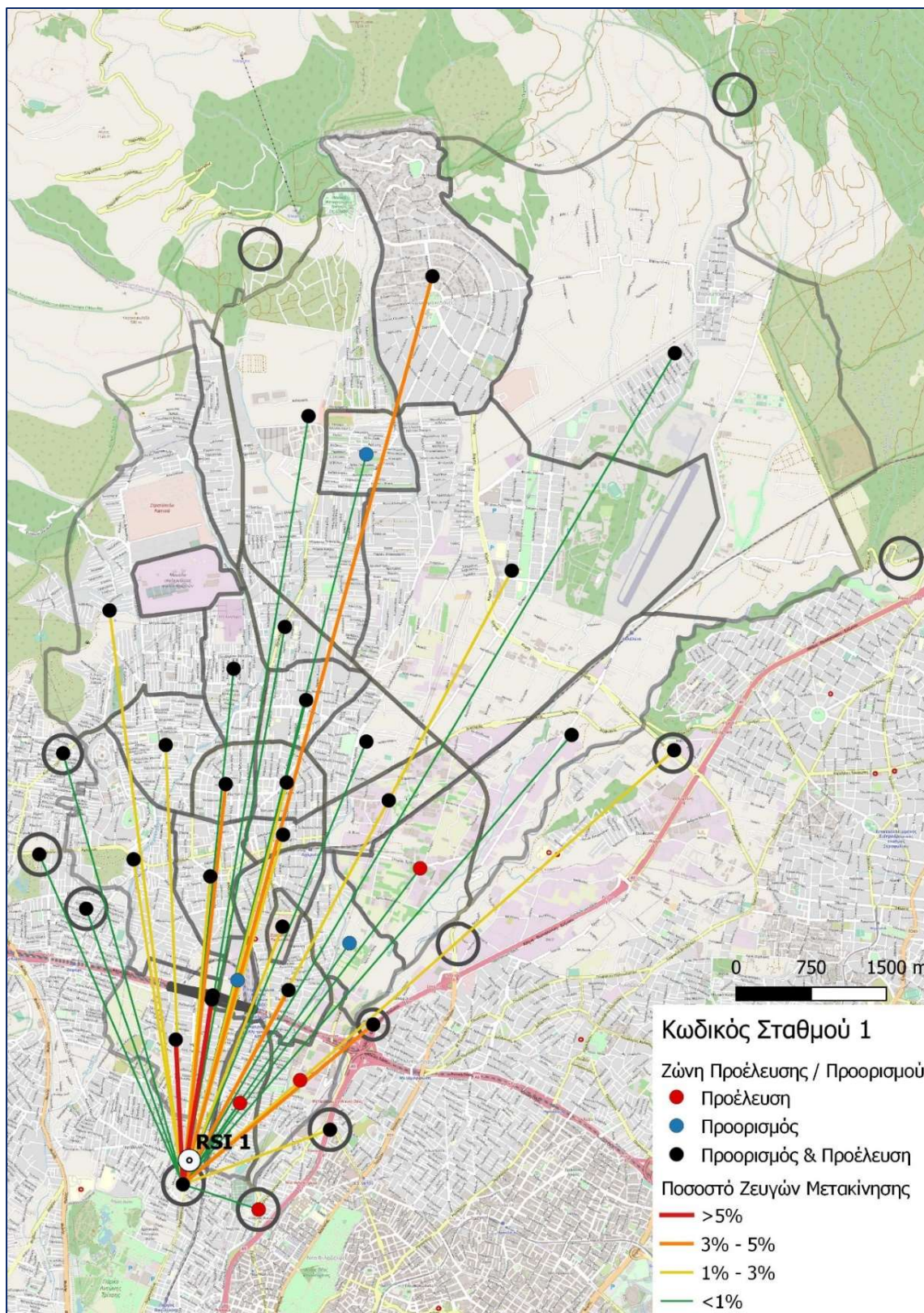
Για την περεταίρω χωρική ανάλυση των μετακινήσεων που καταγράφηκαν καθώς και την κατανομή αυτών στον δήμο Αχαρνών αναλύθηκαν οι μετακινήσεις ανά περιοχή του δήμου Αχαρνών. Για τον λόγο αυτό, στην Εικόνα 35 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι περιοχές – ζώνες στις οποίες χωρίστηκε ο δήμος καθώς και οι πύλες εισόδου – εξόδου από αυτόν. Οι περιοχές – ζώνες αυτές είναι ίδιες με τις ζώνες που είχε χωριστεί ο δήμος για την μελέτη ανάπτυξης μετρό.

Εικόνα 35: Ζώνες Δήμου Αχαρνών

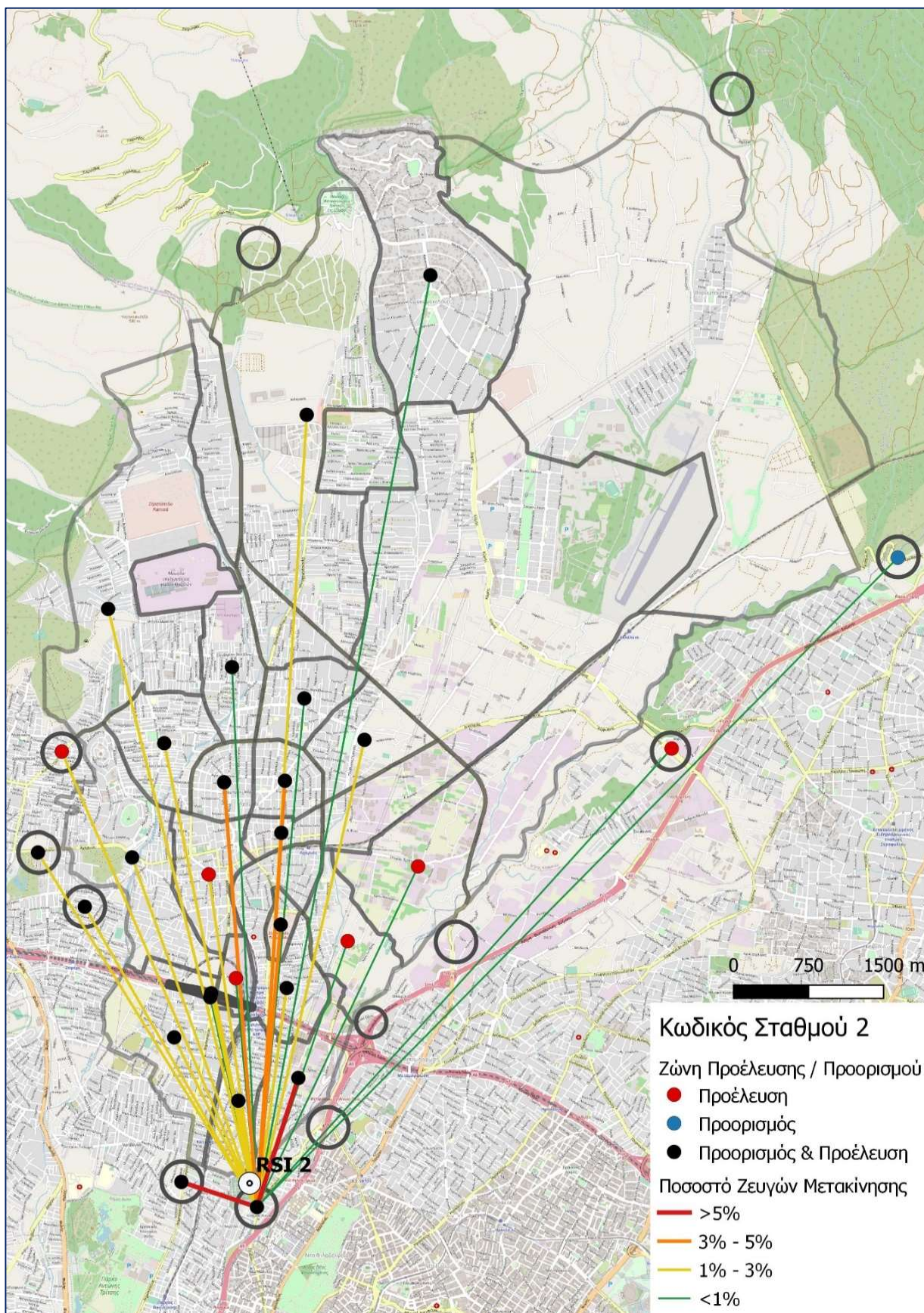


Σε συνέχεια των παραπάνω, παρουσιάζεται η κατανομή των μετακινήσεων που καταγράφηκαν στην έρευνα προέλευσης – προορισμού με βάση τη ζώνη προέλευσης τους και τον καταμερισμό τους ανά ζώνη προορισμού.

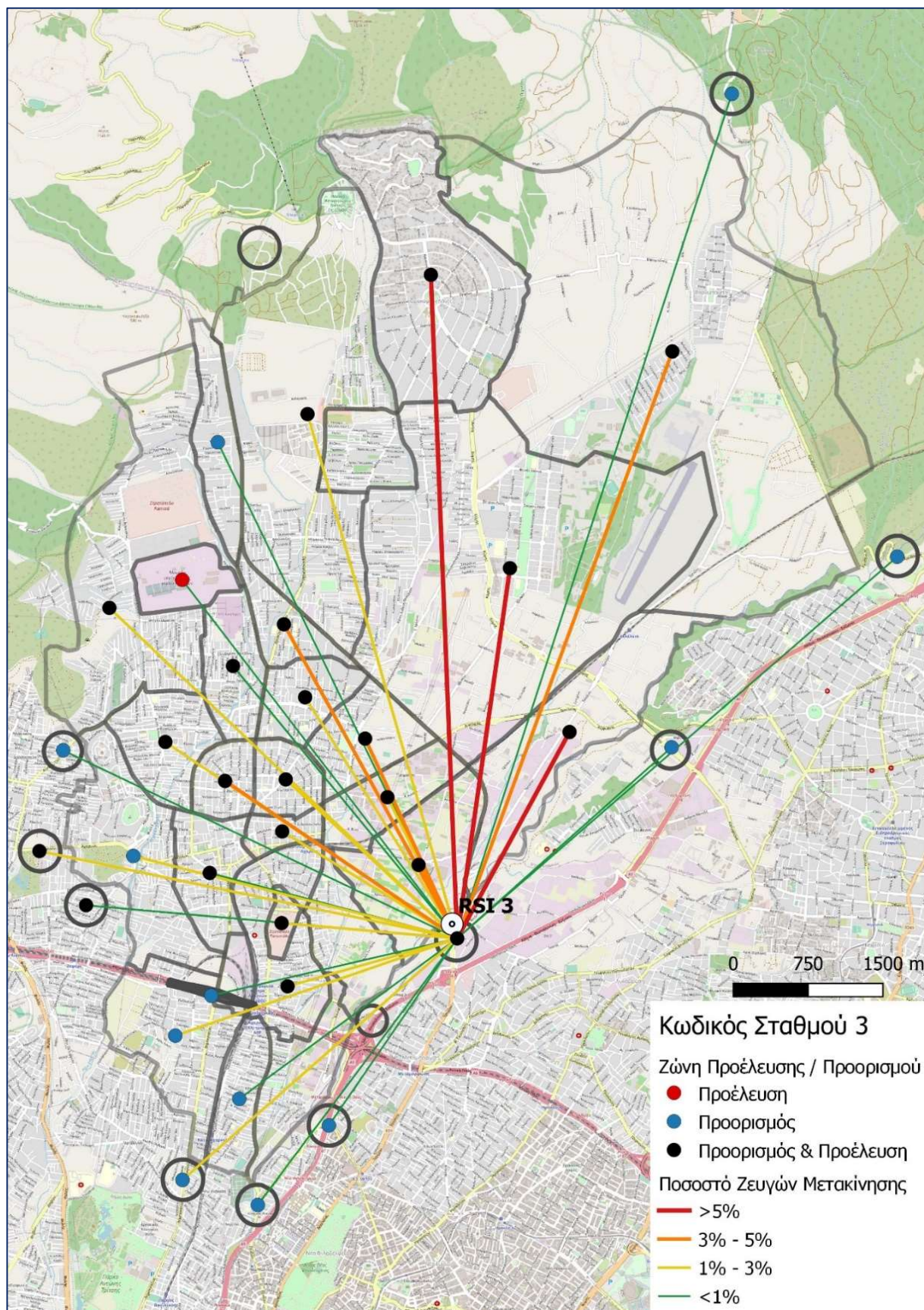
Εικόνα 36: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 1



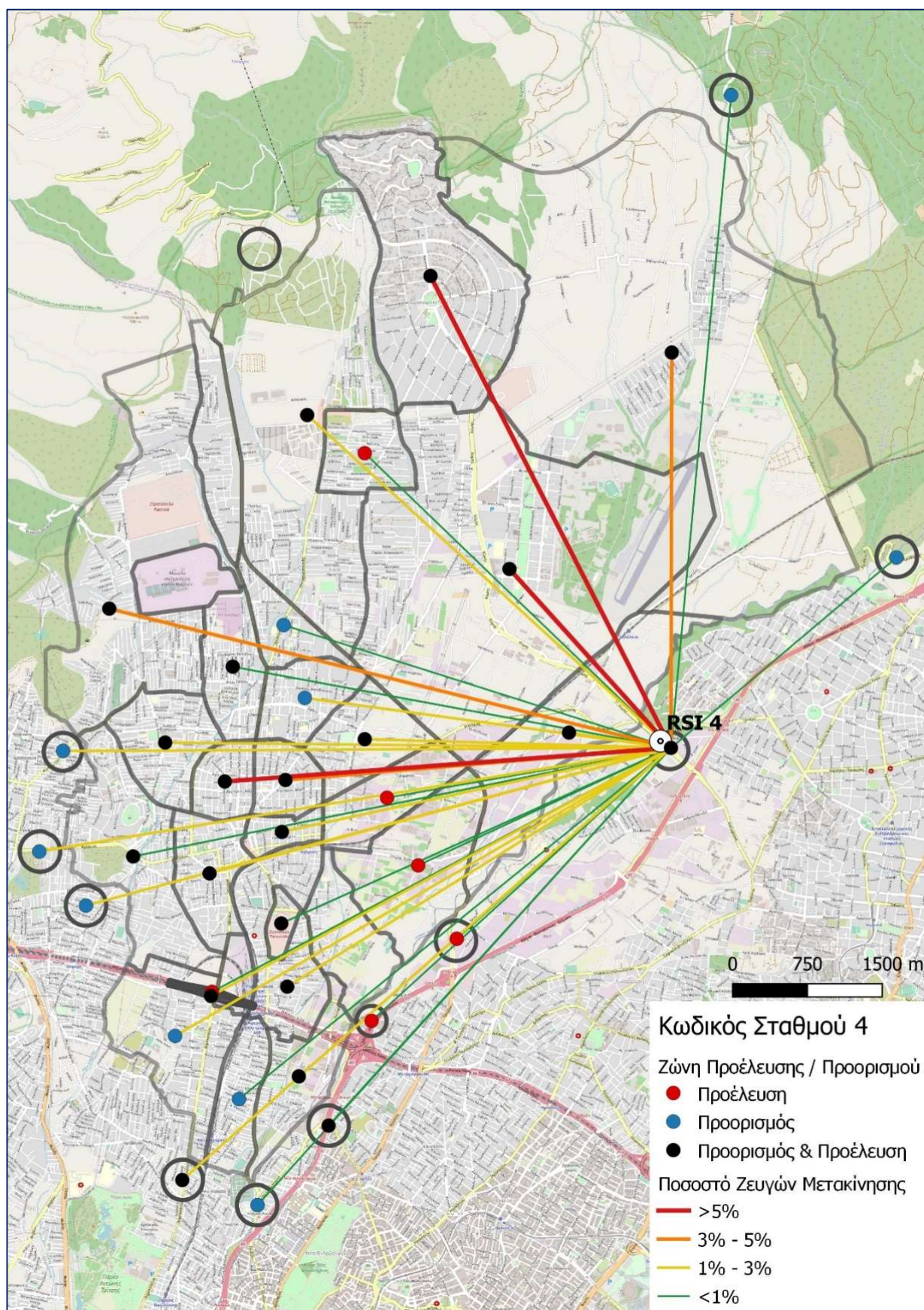
Εικόνα 37: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 2



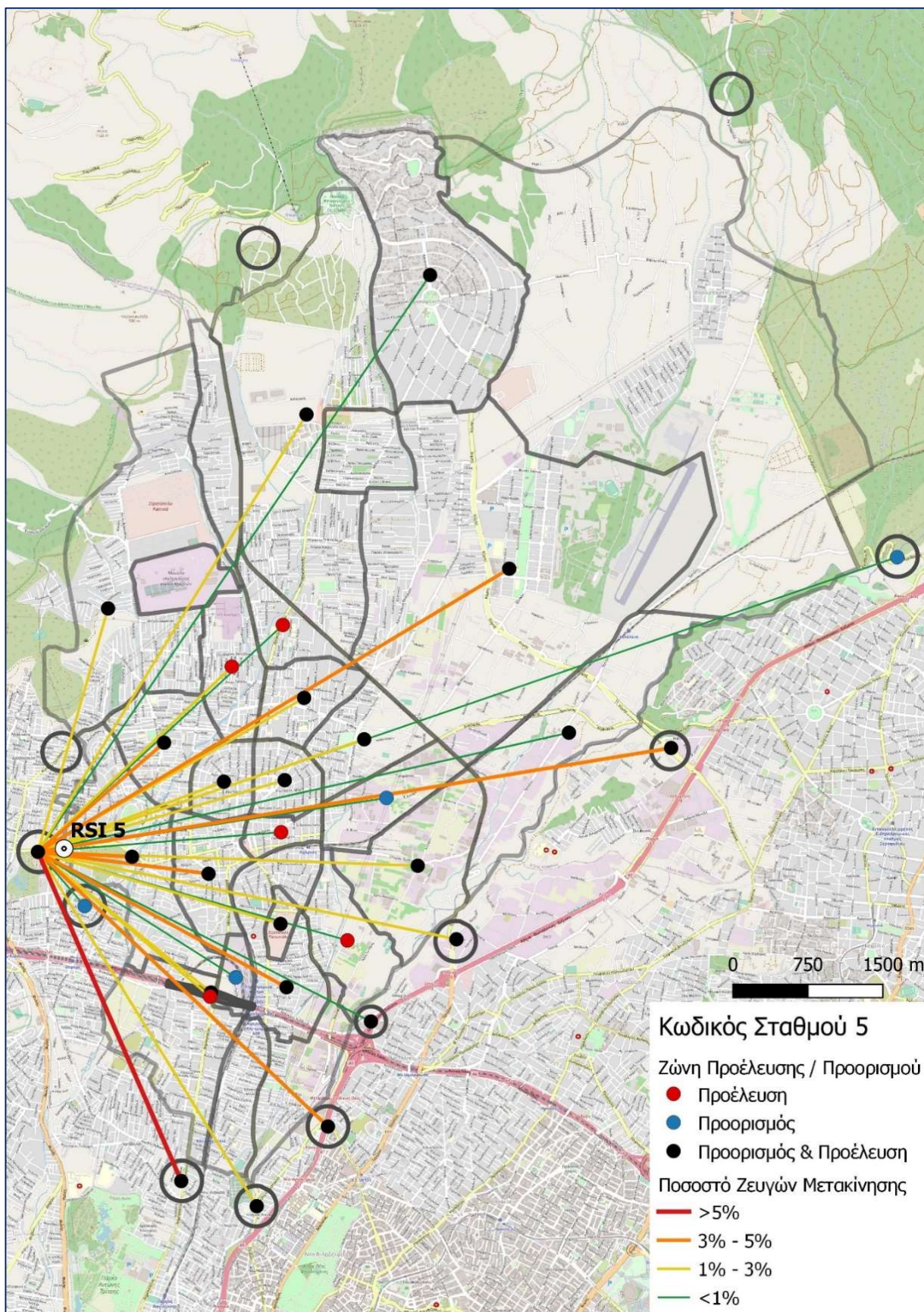
Εικόνα 38: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 3



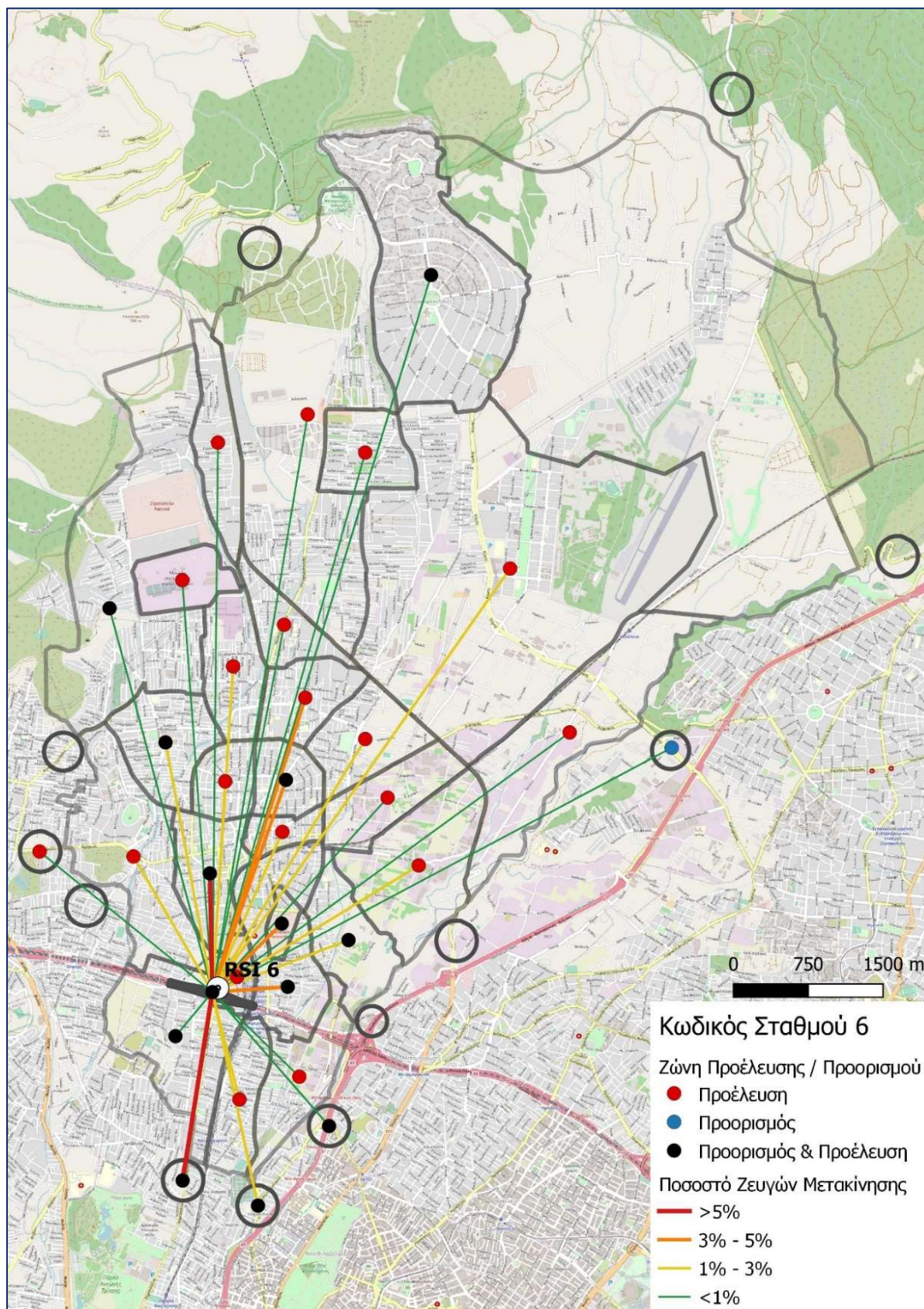
Εικόνα 39: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 4



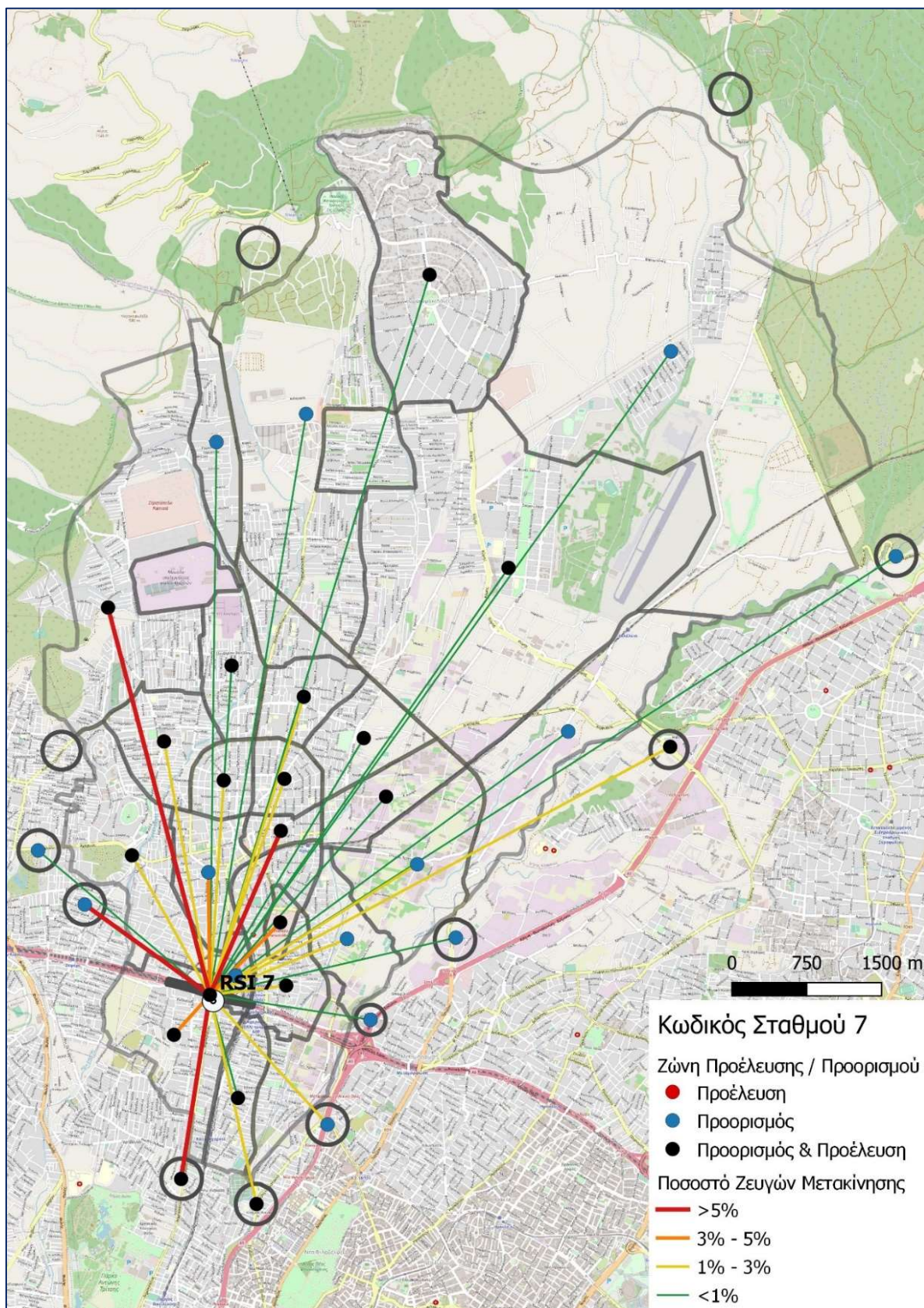
Εικόνα 40: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 5



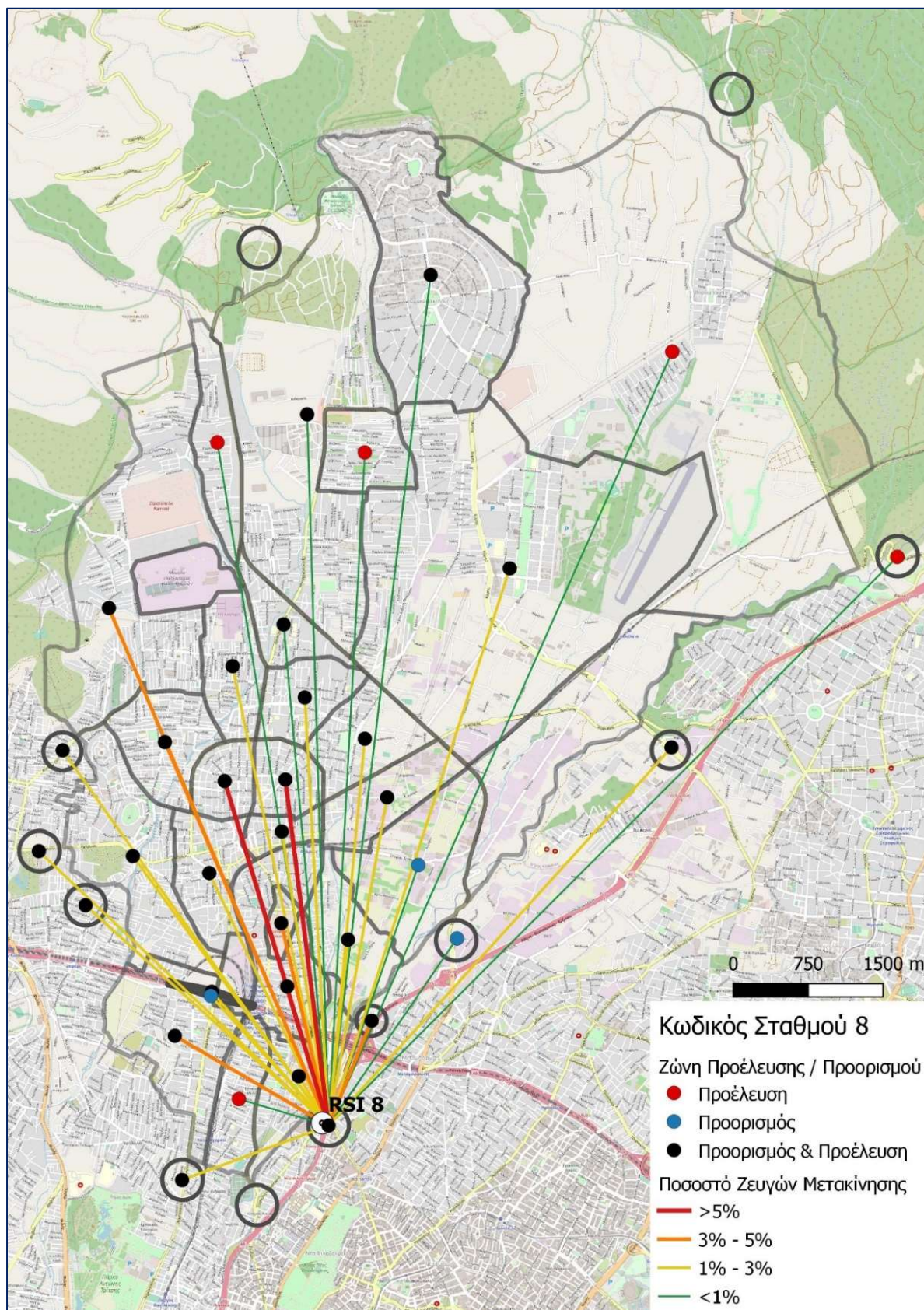
Εικόνα 41: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 6



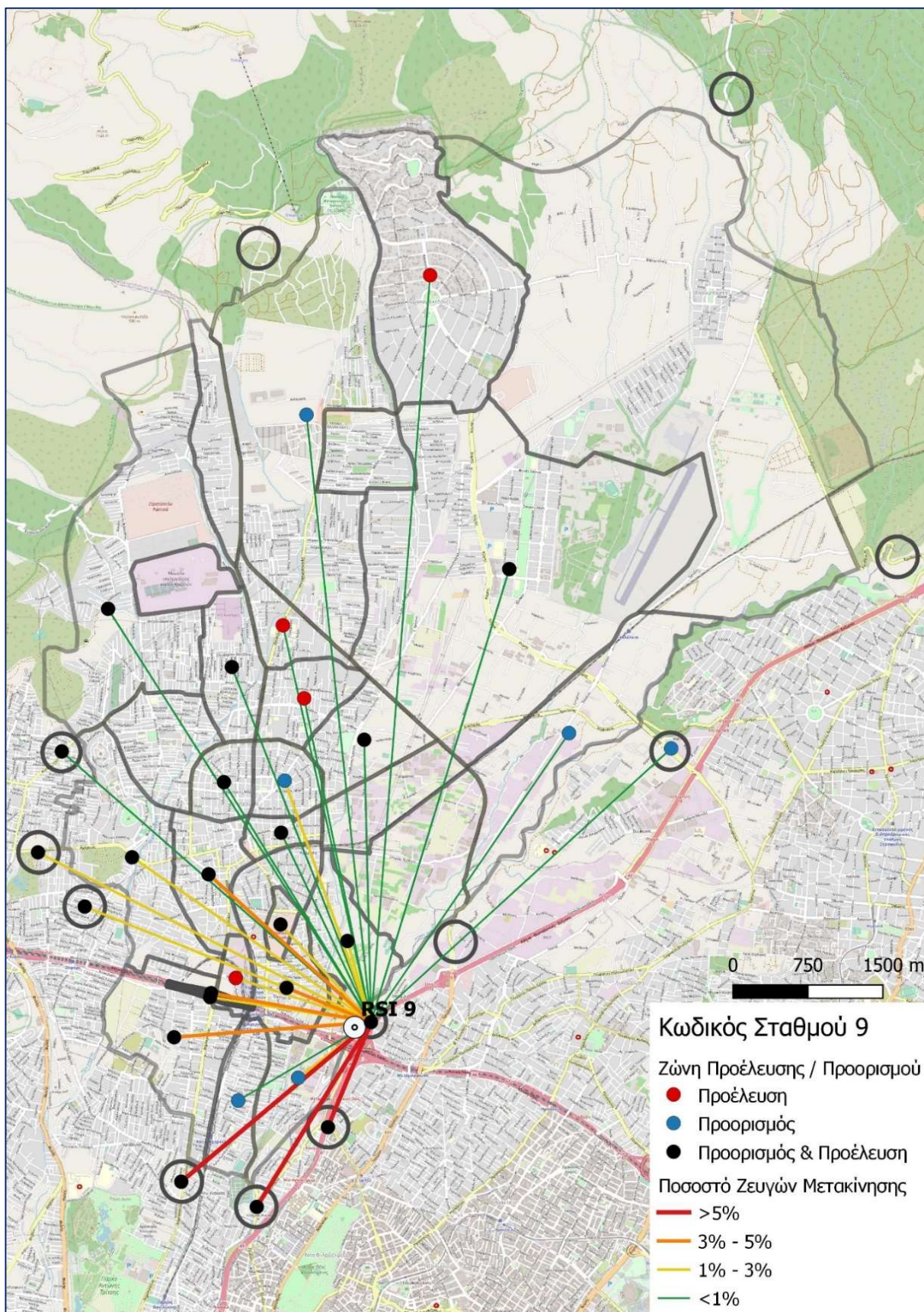
Εικόνα 42: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 7



Εικόνα 43: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 8



Εικόνα 44: Ζεύγη μετακινήσεων στον σταθμό έρευνας RSI 9





Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από τις διαμπερείς κινήσεις ανά κωδικό σταθμού.

Πίνακας 26: Διαμπερείς κινήσεις βάση της έρευνας Προέλευσης - Προορισμού

Κωδικός Σταθμού	Οδός	Περιγραφή	Σύνολο Ερωτηματολογίων	Ποσοστό Διαμπερών Μετακινήσεων
1	Λεωφόρος Δημοκρατίας	Στο σημ. κόμβο με οδό Κ. Παλαμά	433	43,0%
2	Λεωφόρος Φιλαδελφείας	Στο ύψος νεκροταφείου Κόκκινου Μύλου	206	26,2%
3	Λεωφόρος Τατοΐου	Στο σημ. κόμβο με Λ. Κ. Καραμανλή	392	8,7%
4	Λεωφόρος Κύμης	Στο σημ. κόμβο του Α/Κ ΠΑΘΕ Καλυφτάκη	598	12,4%
5	Αχαρνών	Μεταξύ των οδών Μιλτιάδου & Αχαρνέων Ιππέων	228	44,7%
6	Λεωφόρος Δημοκρατίας	Στο βόρειο σκέλος του κόμβου 7 της Αττικής Οδού	345	49,3%
7	Λεωφόρος Δημοκρατίας	Στο νότιο σκέλος του κόμβου 7 της Αττικής Οδού	349	41,5%
8	Μαρμάρων	Στο ύψος του Α/Κ Αναγεννήσεως ΠΑΘΕ	384	21,6%
9	Δυτική Παράπλευρη Οδός ΠΑΘΕ	Μεταξύ Α/Κ Μεταμόρφωσης & Ιωνίας	408	65,2%

Με βάση τον πίνακα και τις αναλυτικές εικόνες με τα ζεύγη μετακινήσεων ανά σταθμό RSS που παρουσιάστηκαν παραπάνω προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο σταθμός με το μεγαλύτερο ποσοστό διαμπερούς κίνησης είναι ο 9 στη Δυτική Παράπλευρη οδός του ΠΑΘΕ που όμως οι διαμπερείς κινήσεις του σταθμού αυτού διατρέχουν για μικρό μήκος το δικτύου του δήμου Αχαρνών,
- Οι σταθμοί 6 και 7 (είσοδοι στην Αττική οδό) είναι οι επόμενοι με τα μεγαλύτερα ποσοστά διαμπερών κινήσεων πράγμα που είναι αναμενόμενο μιας και η αττική οδός αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης,
- Οι σταθμοί 1 και 5 έχουν και αυτοί υψηλά ποσοστά διαμπερών κινήσεων κυρίως προς και από την Αττική οδό,
- Οι υπόλοιποι σταθμοί έχουν μικρά ποσοστά διαμπερών κινήσεων κάτω από 26% και αποτελούν τις κύριες εισόδους για τον δήμο Αχαρνών,

6.4 Έρευνες των μετακινήσεων με συνεντεύξεις

Πραγματοποιήθηκαν έρευνες ερωτηματολογίου στους κατοίκους του Δήμου Αχαρνών και συνολικά συλλέχθηκαν 105 έγκυρα ερωτηματολόγια.

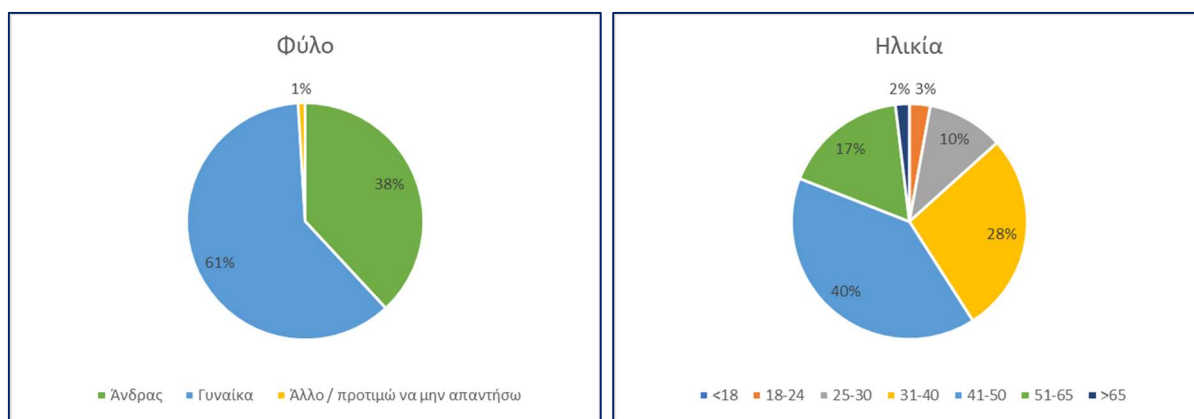
Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται στα διαγράμματα 22-24 παρακάτω. Αρχικά γίνεται μία σύντομη ανάλυση του δημογραφικού προφίλ των συμμετεχόντων και στη συνέχεια αναλύονται οι απαντήσεις τους.

Λίγο περισσότεροι από τους μισούς (61%) συμμετέχοντες στην έρευνα είναι άνδρες. Επίσης, το 40% των κατοίκων που συμμετείχαν στην έρευνα ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα 41-50 ετών, και το 28%, 17% και 10% ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες 31-40 ετών, 51-65 ετών και 25-30 ετών αντίστοιχα.

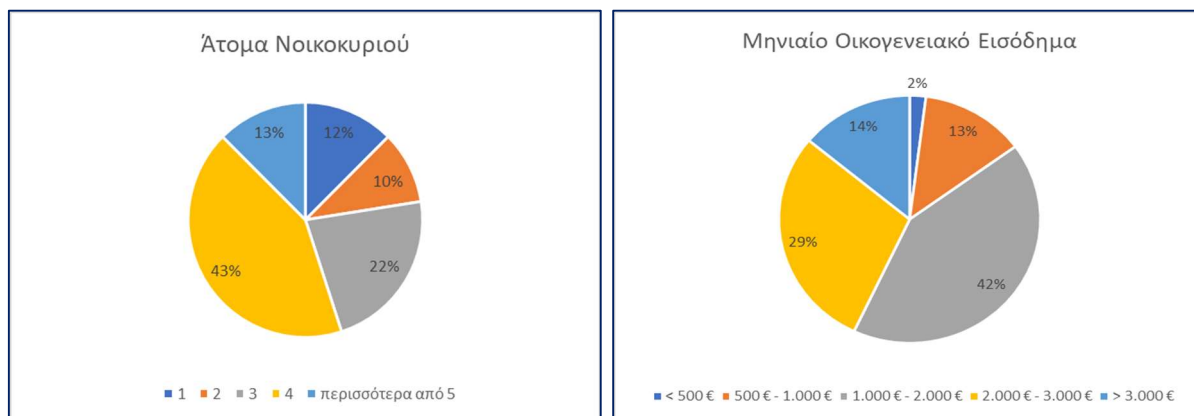
Το 43% των ερωτώμενων δήλωσε πως το νοικοκυριό τους αποτελείται από 4 συνολικά άτομα, ενώ ακολουθούν τα νοικοκυριά με 3, 5 ή περισσότερα, 2 και ένα άτομο, με ποσοστά 22%, 13%, 12% και 10% αντίστοιχα. Όσον αφορά το μηνιαίο οικογενειακό εισόδημα, το 42% των ερωτώμενων διαθέτουν οικογενειακό εισόδημα μεταξύ 1.000 και 2.000 €, ενώ ακολουθούν με 29% εκείνοι με εισόδημα 2.000 έως 3.000 €.

Όσον αφορά το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτώμενων περίπου ένας στους δυο είναι απόφοιτος Α.Ε.Ι. ή ΤΕΙ και ένας στους πέντε κάτοχος μεταπτυχιακού ή διδακτορικού διπλώματος. Ακόμα, περισσότεροι από τους μισούς ερωτώμενους (64%) είναι υπάλληλοι (δημόσιοι ή ιδιωτικοί), το 17% ελεύθεροι επαγγελματίες, το 6% άνεργοι και το 5% φοιτητές.

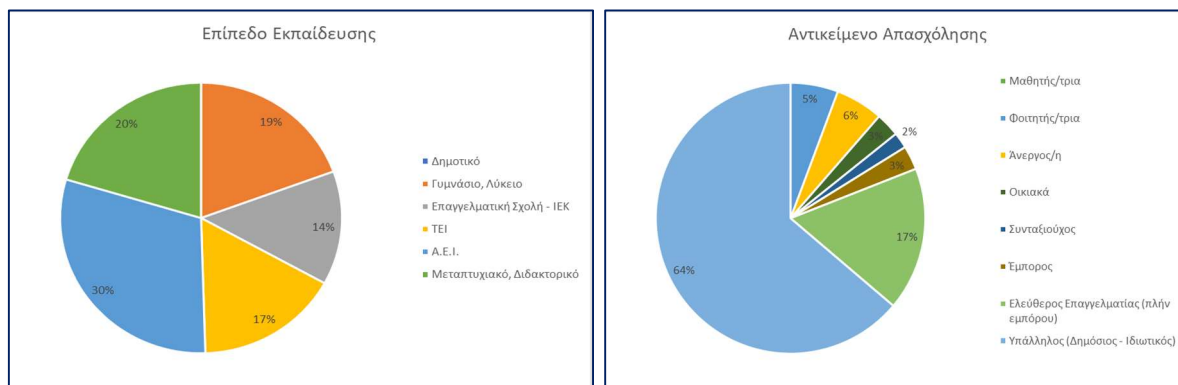
Διάγραμμα 22: Κατανομή απαντήσεων ανά φύλο και ηλικία



Διάγραμμα 23: Κατανομή απαντήσεων ανά άτομο νοικοκυριού και οικογενειακό εισόδημα



Διάγραμμα 24: Κατανομή απαντήσεων ανά επίπεδο εκπαίδευσης και αντικείμενο απασχόλησης



Στα διαγράμματα 25-29 που ακολουθούν παρουσιάζεται η ανάλυση των απαντήσεων των ερωτώμενων σχετικά με τις συνήθειες, τις συνθήκες αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις τους.

Περίπου οι μισοί από τους συμμετέχοντες στην έρευνα διαθέτουν δύο αυτοκίνητο στο νοικοκυριό τους, ενώ περίπου ένα στα τρία νοικοκυριά διαθέτει ένα όχημα. Όπως ήταν αναμενόμενο την μερίδα του λέοντος κατέχουν τα βενζινοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα οχήματα.

Όσον αφορά τον χώρο στάθμευσης των οχημάτων ανάλογα με την κατηγορία μετακίνησης, παρατηρείται πως η μεγάλη πλειοψηφία των μετακινούμενων επιλέγει να σταθμεύει παρά την οδό χωρίς χρέωση, ενώ σχετικά σημαντικά ποσοστά εμφανίζει η στάθμευση σε ιδιωτικό χώρο, όταν ο σκοπός είναι η εργασία, καθώς και η στάθμευση σε ιδιωτικό parking κατά την παραμονή στο σπίτι.

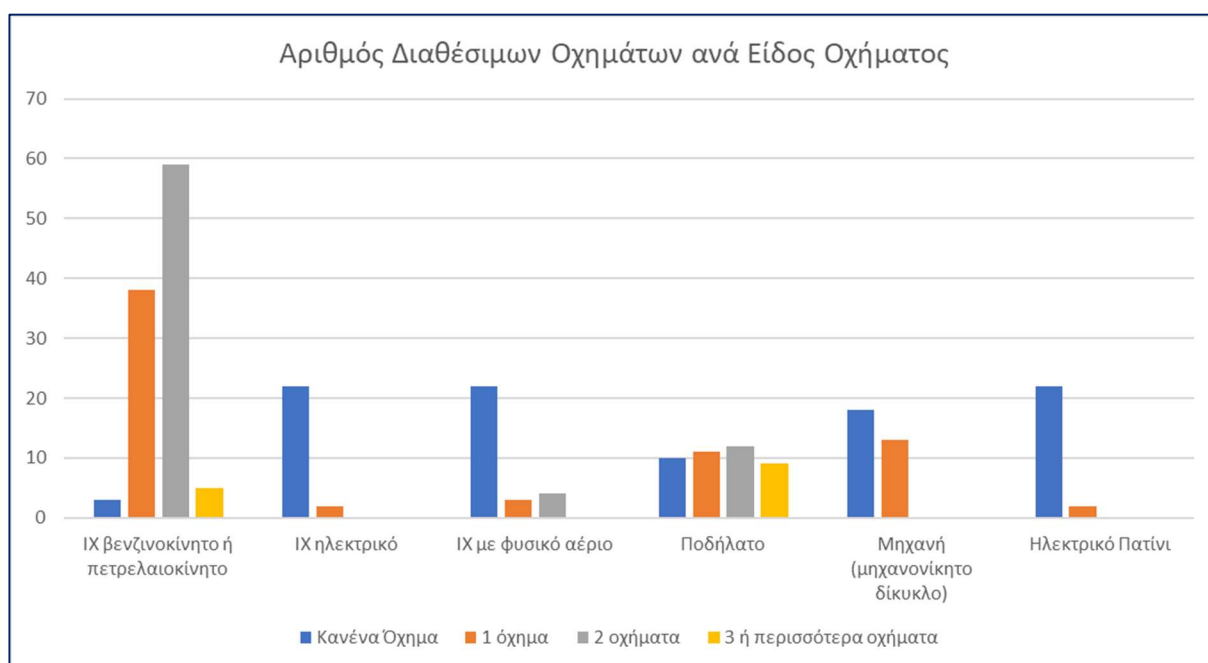
Σχετικά με τον λόγο για τον οποίον οι μετακινούμενοι επιλέγουν τον εκάστοτε τρόπο μετακίνησης, έπειτα από την ανάλυση των ερωτηματολογίων, φάνηκε πως ανεξαρτήτου σκοπού μετακίνησης, ο σημαντικότερος παράγοντας επιλογής μέσου είναι η ταχύτητα μετακίνησης, η άνεση και η ασφάλεια, η χρονική αξιοπιστία, η εξοικονόμηση χρημάτων καθώς και η μη ύπαρξη εναλλακτικής λύσης.



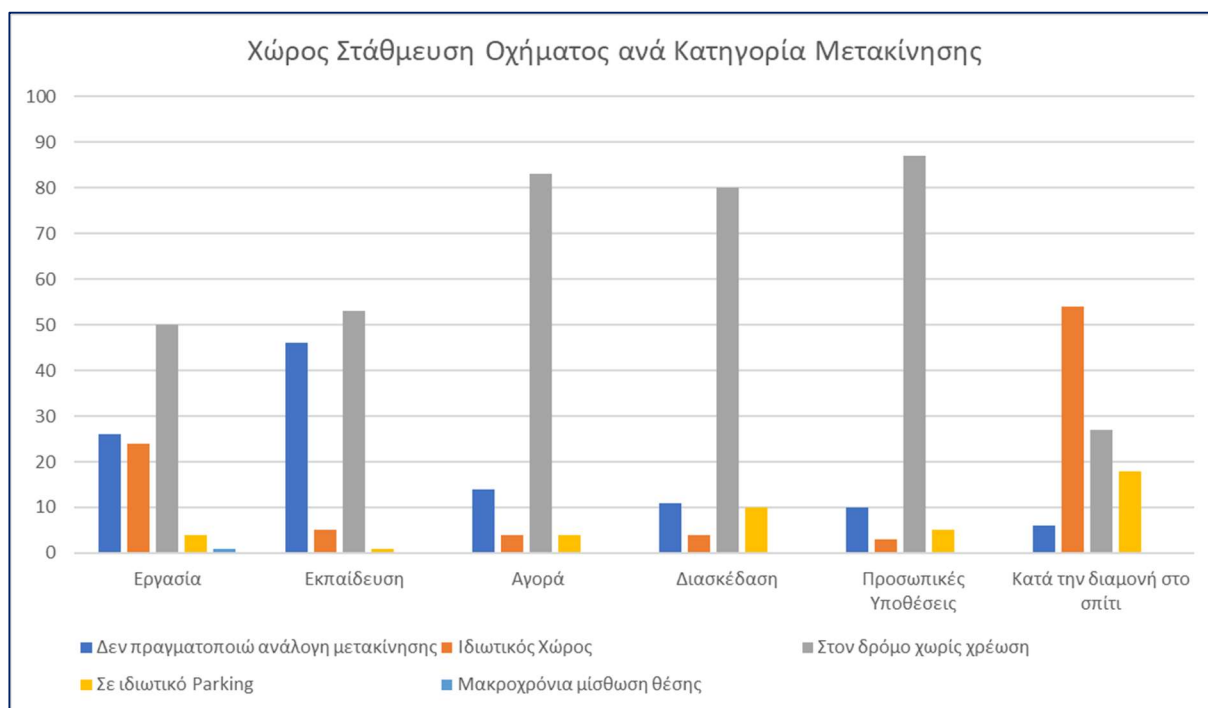
Όσον αφορά την συχνότητα μετακίνησης για εργασία η πλειοψηφία των ερωτώμενων δήλωσε πως είναι καθημερινή, ενώ η συχνότητα μειώνεται όταν ο σκοπός είναι οι αγορές (2-3 φορές την εβδομάδα) και η διασκέδαση (μία φορά την εβδομάδα).

Οι κάτοικοι του Δήμου Αχαρνών ερωτώμενοι σχετικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις τους, δήλωσαν πως τα σημαντικότερα εξ αυτών αποτελούν η ασφάλεια πεζών και ποδηλατών, οι επικίνδυνες διαβάσεις, η έλλειψη χώρου πρασίνου και αναψυχής καθώς και ποδηλατόδρομων και η μη επαρκής εξυπηρέτηση από το υφιστάμενο σύστημα ΜΜΜ.

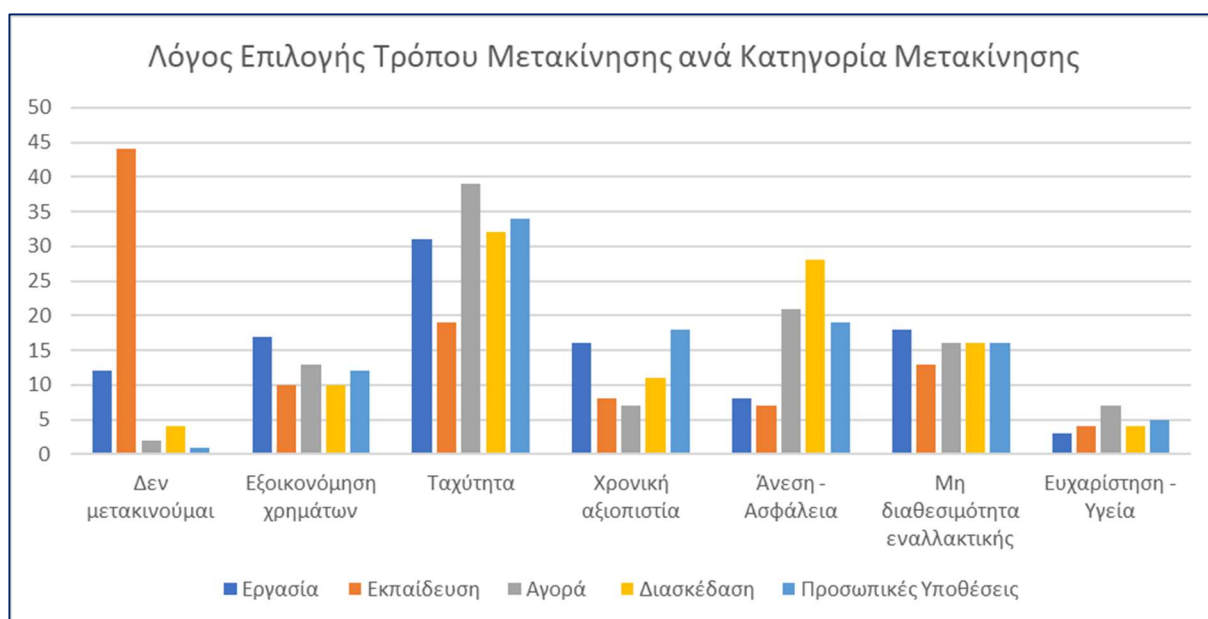
Διάγραμμα 25: Αριθμός Διαθέσιμων Οχημάτων ανά Είδος Οχήματος



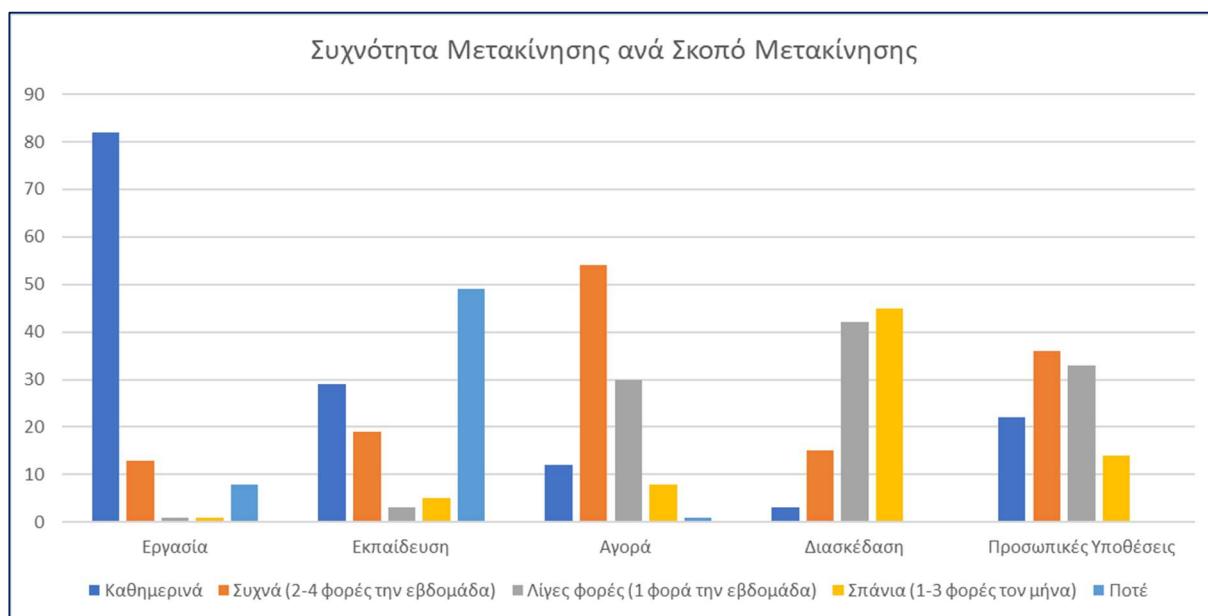
Διάγραμμα 26: Χώρος Στάθμευσης Οχήματος ανά Κατηγορία Μετακίνησης



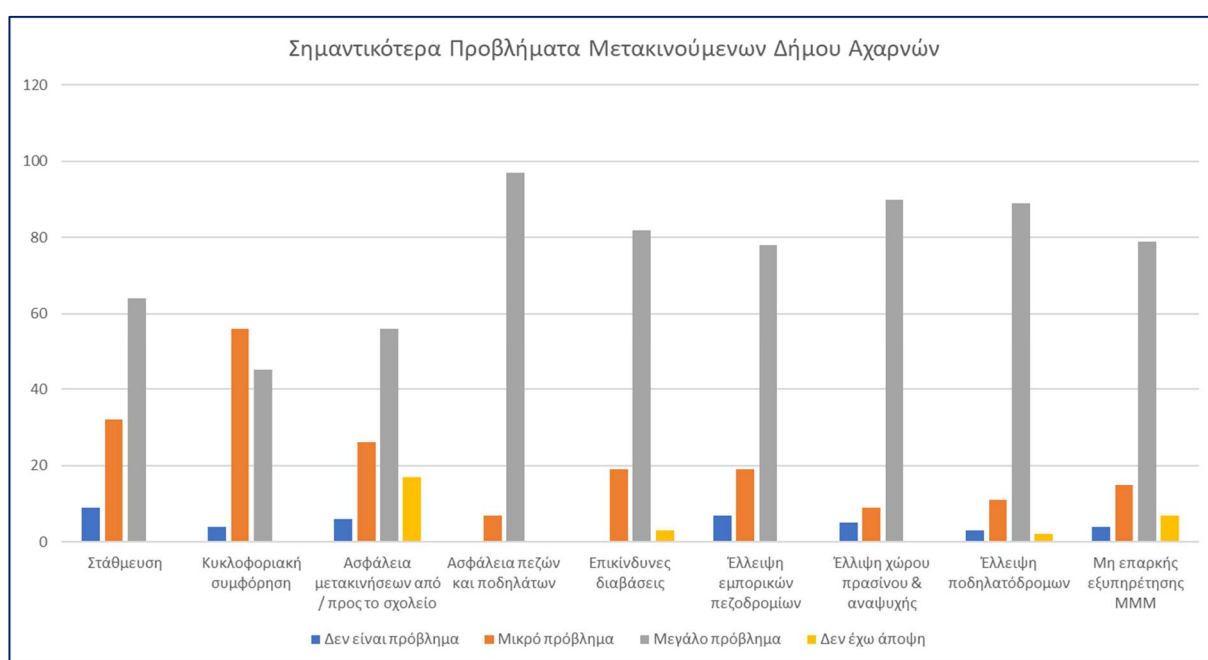
Διάγραμμα 27: Λόγος Επιλογής Τρόπου Μετακίνησης ανά Κατηγορία Μετακίνησης



Διάγραμμα 28: Συχνότητα Μετακίνησης ανά Σκοπό Μετακίνησης



Διάγραμμα 29: Σημαντικότερα Προβλήματα των μετακινούμενων του Δήμου Αχαρνών



Συνοπτικά οι απόψεις των πολιτών στην ερώτηση «Αν θεωρείτε πως για τα προβλήματα που επισημάνατε παραπάνω, υπάρχει κάτι περισσότερο που μπορείτε να περιγράψετε, παρακαλούμε σχολιάστε» παρουσιάζονται παρακάτω:

- Έλλειψη πεζοδρομίων/ πεζοδρόμια με ελλιπές πλάτος ή σε κακή κατάσταση/
- Έλλειψη πεζοδρόμων - Δημιουργία αστικού κέντρου με πεζοδρόμους



- Έλλειψη χώρων στάθμευσης στην κεντρική περιοχή
- Βαρέα οχήματα εντός αστικού ιστού
- Έλλειψη φωτεινών σηματοδοτών πέριξ των σχολείων
- Έλλειψη φωτεινών σηματοδοτών σε κεντρικές διασταυρώσεις (πχ Καραμανλή, έλλειψη πεζοφάνταρου στην Ελ.Βενιζέλου και Ταυγέτου)
- Έλλειψη ποδηλατοδρόμων και υποδομών για ποδήλατα (θέσεις στάθμευσης/φύλαξης ποδηλάτων)
- Κακή ποιότητα οδοστρώματος
- Έλλειψη χώρων πρασίνου αναψυχής
- Ελλιπές δίκτυο ΜΜΜ/ μη επαρκής σύνδεση με Μετρό/ χρειάζεται βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων ΜΜΜ
- Έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση και πρόβλημα στάθμευσης (παράνομης) στο κέντρο
- Έλλειψη αστυνόμευσης

Τέλος συνοπτικά οι απόψεις των πολιτών στην ερώτηση «Ποια είναι τα θετικά (λειτουργικά, αξιόπιστα) χαρακτηριστικά του δικτύου μεταφορών του Δήμου Αχαρνών που επηρεάζουν θετικά τις μετακινήσεις σας» είναι:

- ✓ Προαστιακός (λίγα τα δρομολόγια ωστόσο)
- ✓ Μέσα σταθερής τροχιάς (τρένο)
- ✓ Νέες διαβάσεις πεζών
- ✓ Υπάρχουν αρκετές λεωφορειακές γραμμές (εξυπηρετούν όμως κυρίως τους ίδιους κεντρικούς δρόμους).

Το έντυπο που χρησιμοποιήθηκε παρουσιάζεται στο Παράρτημα 1.

6.5 Απογραφή Στάθμευσης

Οι αυτοψίες για την απογραφή της προσφοράς και της ζήτησης για στάθμευση πραγματοποιήθηκαν την Παρασκευή 17 Δεκεμβρίου 2021, μεταξύ 9:00 και 13:00 και για τη νυχτερινή περίοδο (02:00-5:00) η απογραφή πραγματοποιήθηκε στις 12 Ιανουαρίου 2022.

Η διαδικασία απογραφής της στάθμευσης αποτελείται από τα ακόλουθα βήματα:

- Διαμόρφωση του υποβάθρου (ονομασία οδών, αρίθμηση πλευρών Ο.Τ.)
- Καταγραφή του υφιστάμενου καθεστώτος στάθμευσης (ειδικές θέσεις, απαγόρευση) και υπολογισμός της προσφοράς στάθμευσης ανά πλευρά Ο.Τ.
- Απογραφή της ζήτησης για στάθμευση (νόμιμες και παράνομες θέσεις)

Για την πληρέστερη απογραφή της στάθμευσης διατρήθηκε και βιντεοσκοπήθηκε όλο το δίκτυο της περιοχής απογραφής από ειδικό συνεργείο τόσο για την πρωινή όσο και για την νυχτερινή απογραφή. Η βιντεοληψία έγινε με την χρήση ειδικά διαμορφωμένου οχήματος που φαίνεται στην εικόνα 45.

Εικόνα 45: Το όχημα που χρησιμοποιήθηκε για την βιντεοσκόπηση



Συνολικά πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις σε 454 πλευρές από 158 Ο.Τ. Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή στην οποία πραγματοποιήθηκε αναλυτική καταγραφή της προσφοράς και της ζήτησης στάθμευσης περικλείεται από τις οδούς Αριστοτέλους, Ξενοφώντος, Αθ. Μπόσδα και Αρχαίου Θεάτρου. Συνολικά, καταγράφηκαν 1.998 και 1.562 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό και εκτός οδού αντίστοιχα, ενώ η ζήτηση για παρόδια στάθμευση κατά την ημερήσια απογραφή φθάνει τις περίπου 1.832 θέσεις στάθμευσης. δηλαδή περίπου το 92%. Παράλληλα όμως, και κυρίως στην κεντρική περιοχή εντοπίστηκαν 248 παράνομες σταθμεύσεις (από τις 1.832). Συνεπώς, στην ευρύτερη περιοχή μελέτη δεν εντοπίστηκε έλλειψη θέσεων στάθμευσης.

Πίνακας 27: Συνοπτικά αποτελέσματα απογραφής προσφοράς - ζήτησης της στάθμευσης

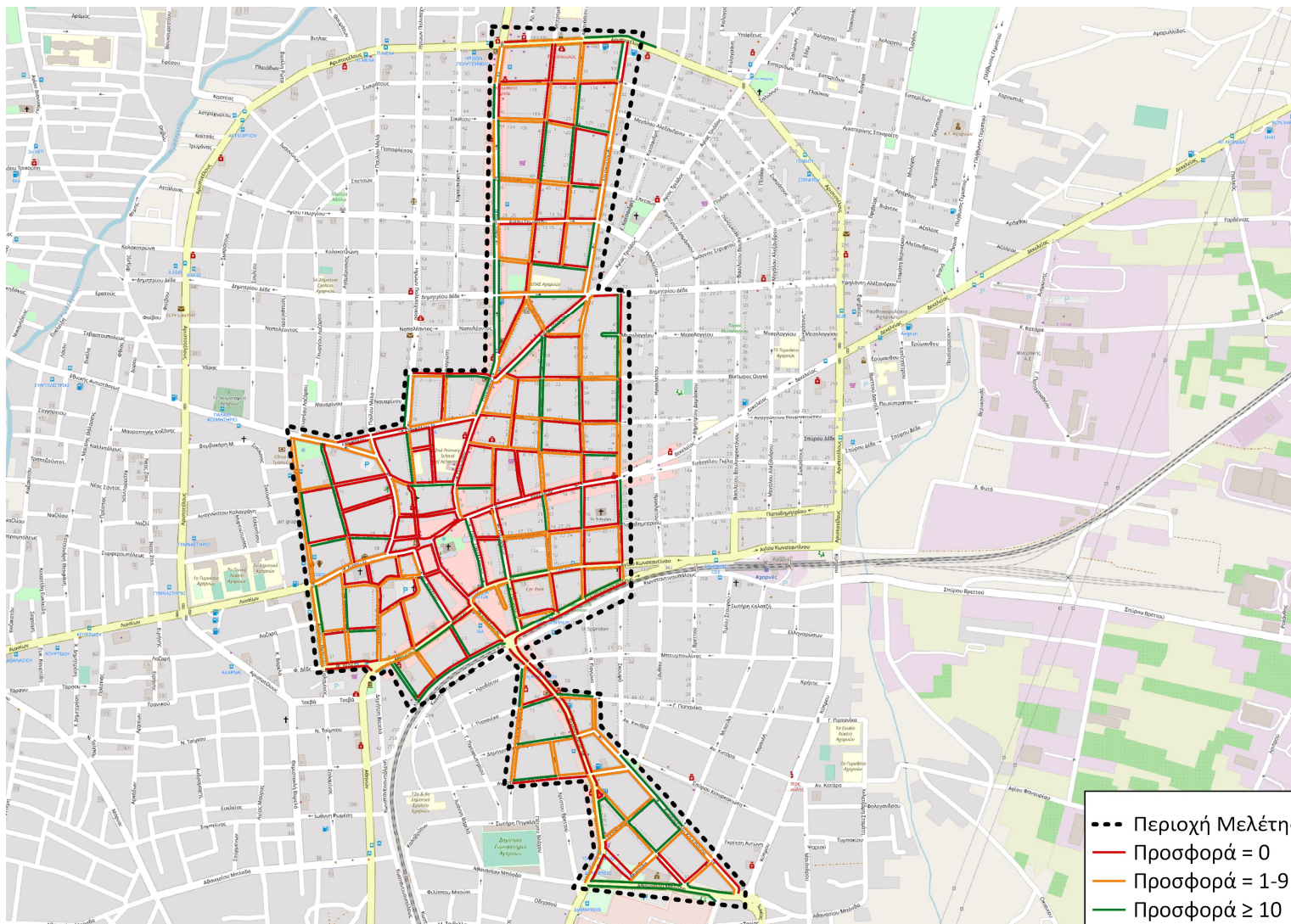
Περιοχή Μελέτης	Θέσεις Χωρίς Περιορισμό		Παράνομες Σταθμεύσεις	Σύνολο Σταθμεύσεων		Ισοζύγιο Στάθμευσης
	Προσφορά	Κατάληψη		Ημερήσιες	Νυκτερινές	
Αχαρνές	1.998	1.832	248	1.832	1.377	+166

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι σαν νόμιμες θεωρήθηκαν οι θέσεις βάση της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης.

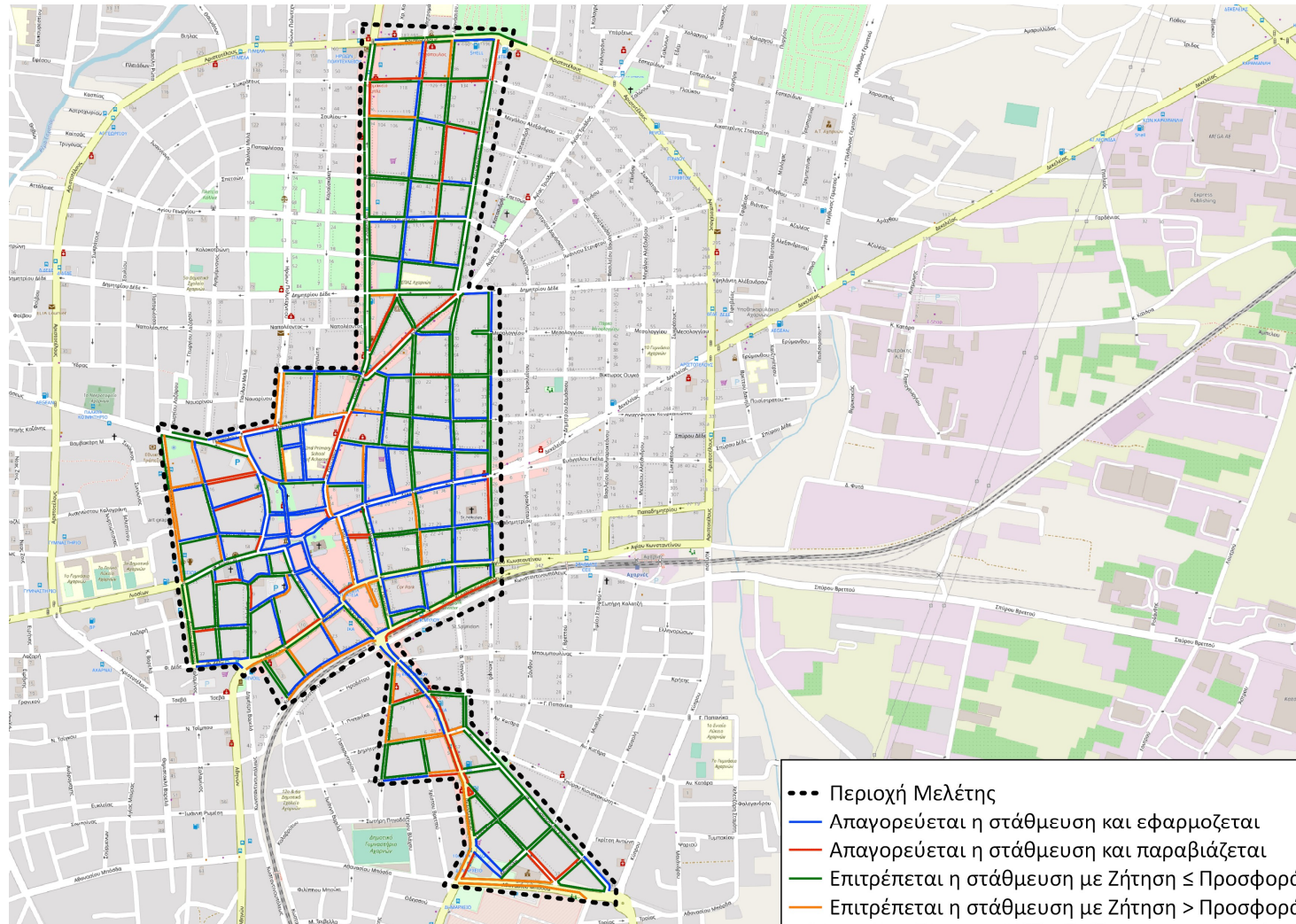
Στις εικόνες 46 και 47 που ακολουθούν παρουσιάζονται η προσφορά νόμιμων στάθμευσης παρά την οδό και οι οδοί όπου παρατηρούνται παράνομες σταθμεύσεις για την εξεταζόμενη περιοχή.

Η αναλυτική παρουσίαση των αποτελεσμάτων της απογραφής προσφοράς και ζήτησης ανά Οικοδομικά Τετράγωνα (Ο.Τ.) γίνεται στο Παράρτημα 7 και στο σχέδιο Α-4.

Εικόνα 46: Προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης ανά πλευρά Ο.Τ.



Εικόνα 47: Ζήτηση/Προσφορά θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά την πρωινή απογραφή

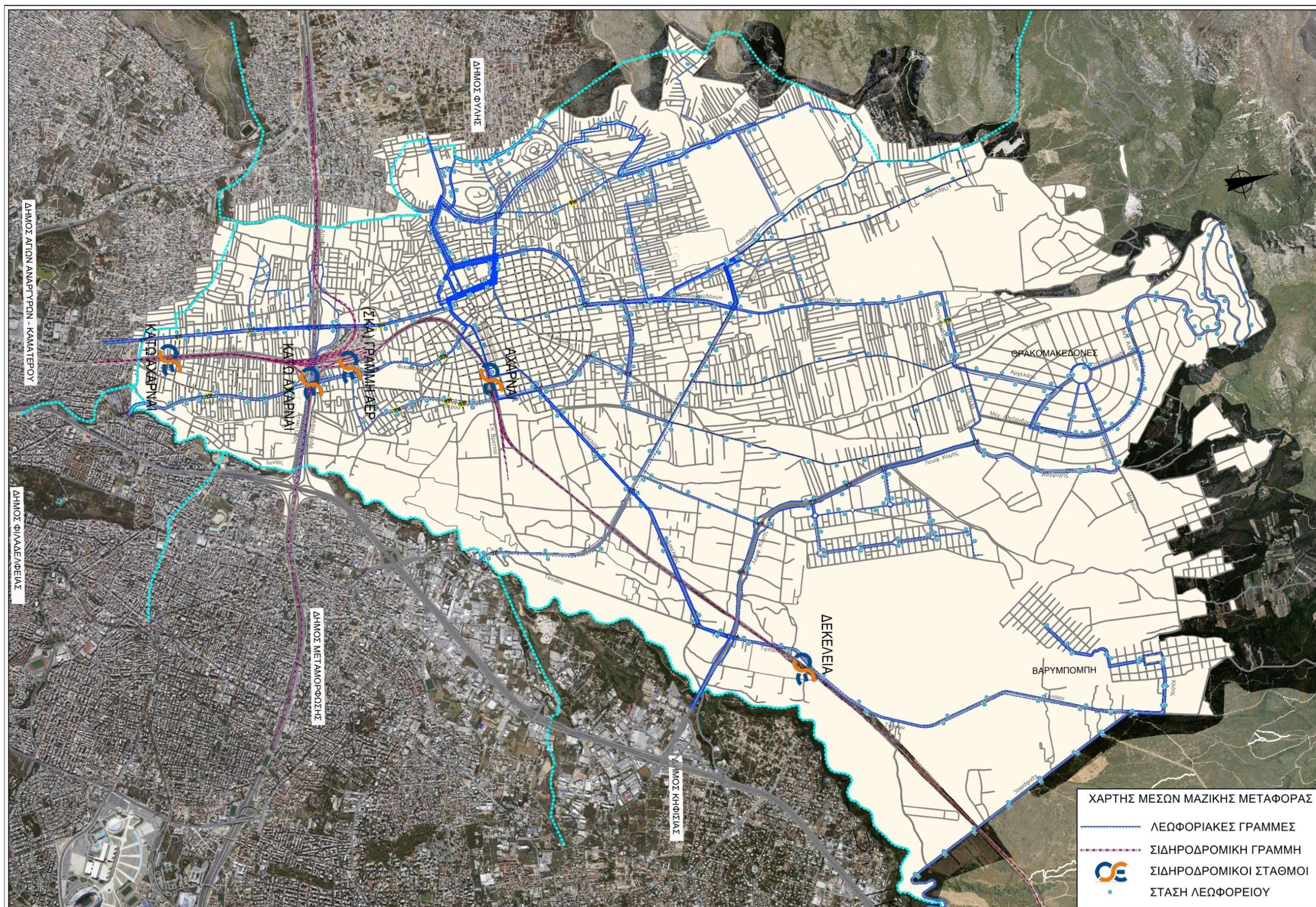




6.6 Καταγραφή του Συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Σε ότι αφορά στις δημόσιες συγκοινωνίες που εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή, πέρα από λεωφορεία, σημαντικό ρόλο στην εξυπηρέτηση της περιοχής διαδραματίζει ο προαστιακός σιδηρόδρομος με τέσσερις σταθμούς εντός των ορίων του α) Δήμου ΣΚΑ, β) Κάτω Αχαρναί (επί Κωνσταντινουπόλεως), γ) Κ. Αχαρναί (επί Αττικής Οδού) και δ) Δεκέλεια. Το δίκτυο του μετρό βρίσκεται πολύ μακριά από το όριο του Δήμου. Σε ότι αφορά στις αστικές συγκοινωνίες με λεωφορεία του ΟΑΣΑ, ο Δήμος Αχαρνών εξυπηρετείται από 21 λεωφορειακές γραμμές, στις οποίες κατά περίπτωση εντοπίζονται προβλήματα κυρίως ως προς τη συχνότητα των δρομολογίων. Συμπληρωματικά στον Δήμο λειτουργεί πλέον και μια γραμμή Δημοτικής Συγκοινωνίας. Στον χάρτη Α5 έχουν αποτυπωθεί οι σταθμοί του προαστιακού σιδηρόδρομου, οι λεωφορειακές γραμμές και οι στάσεις τους. Ακόμη στον ίδιο χάρτη έχει προσδιοριστεί η περιοχή κάλυψης των μέσων μαζικής μεταφοράς παίρνοντας σαν όριο τα 250 μέτρα από κάθε στάση του ΟΑΣΑ και τα 500 μέτρα από τους σταθμούς του προαστιακού. Βλέποντας το χάρτη Α5 η κάλυψη από τα μέσα μαζικής μεταφοράς κρίνεται ικανοποιητική παρακάτω θα παρουσιαστούν και λειτουργικά χαρακτηριστικά τους.

Διάγραμμα 30: Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στο Δ. Αχαρνών





Μέσα Σταθερής Τροχιάς

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος διέρχεται από την περιοχή του Έργου και συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με διάφορες περιοχές της Αττικής και όχι μόνο, οι γραμμές του Προαστιακού που διέρχονται από τον Δήμο Αχαρνών:

- Πειραιάς-Κιάτο
- Πειραιάς-Αεροδρόμιο
- Αθήνα Χαλκίδα

Πιο συγκεκριμένα ο Προαστιακός συνδέει μέσω των 3 γραμμών του με τις παρακάτω περιοχές

Γραμμή Πειραιάς-Κιάτο συνδέει με: Πειραιά, Λεύκα, Ρέντη, Ταύρο, Ρουφ, Κέντρο Αθήνων, Αγ. Ανάργυρους, Πύργο Βασιλίσσης, Ζεφύρι, Άνω Λιόσια, Ασπρόπυργο, Μαγούλα, Νέα Πέραμος, Μέγαρο, Κινέτα, Αγ. Θεόδωρους, Κόρινθος, Ζευγολατιό, Κιάτο (μέσω σταθμών ΣΚΑ και Κ. Αχαρναί επί ΑττικήςΟδού).

Γραμμή Αθήνα-Χαλκίδα συνδέει με : Κέντρο Αθήνας, Αγ. Ανάργυρους, Αγ. Στέφανο, Αφίδναι, Σφενδάλη, Αυλώνα, Αγ. Θωμά, Οινόφυτα, Οινόη, Δήλεσι, Αγ. Γεώργιος, Καλοχώρι, Αυλίδα, Χαλκίδα (μέσω σταθμών Κ. Αχαρναί (επί Κωνσταντινουπόλεως) και Δεκέλεια)

Γραμμή Πειραιάς-Αεροδρόμιο συνδέει με: Πειραιά, Λεύκα, Ρέντης, Ταύρο, Ρουφ, Κέντρο Αθήνα¹, Αγ. Ανάργυρους, Πύργο Βασιλίσσης, Άνω Λιόσια, Μεταμόρφωση, Ηράκλειο, Νερατζιώτισσα, Κηφισίας, Πεντέλης, Δουκ. Πλακεντίας, Παλλήνη, Κάντζα, Κορωπί, Αεροδρόμιο (μέσω σταθμών ΣΚΑ και Κ. Αχαρναί επί ΑττικήςΟδού).

Αναλυτικότερα στοιχεία για τα δρομολόγια του Προαστιακού παρουσιάζονται στον Πίνακα 27 που ακολουθεί.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 28: Χαρακτηριστικά των γραμμών του Προαστιακού

Γραμμή	Σταθμός	Σύνδεση με	Δρόμολόγια	Ωρ. Λειτ.	Συχνότητα	Λειτουργία
Πειραιάς-Κιάτο	Κ. Αχαρναί επί Αττικής Οδού	Ζεφύρι, Άνω Λιόσια, Ασπρόπυργος, Μαγούλα, Νέα Πέραμος, Μέγαρα, Κινέτα, Αγ. Θεόδωροι, Κόρινθος, Ζευγολατιό, Κιάτο.	18	5:44-22:44	60'	Τακτική (7 ημέρες)
Κιάτο-Πειραιάς	Κ. Αχαρναί επί Αττικής Οδού	Πύργο Βασιλίσσης, Αγ. Ανάργυροι, Αθήνα, Ρουφ, Ταύρος, Ρέντης, Λεύκα, Πειραιάς	18	5:55-22:55	60'	Τακτική (7 ημέρες)
Πειραιάς-Αεροδρόμιο	ΣΚΑ	Μεταμόρφωση, Ηράκλειο, Νερατζιώτισσα, Κηφισίας, Πεντέλης, Δουκ. Πλακεντίας, Παλλήνη, Κάντζα, Κορωπί, Αεροδρόμιο	24	6:06-21:35	30'	Τακτική (7 ημέρες)
	Κ. Αχαρναί επί Αττικής Οδού	Άνω Λιόσια, Μεταμόρφωση, Ηράκλειο, Νερατζιώτισσα, Κηφισίας, Πεντέλης, Δουκ. Πλακεντίας, Παλλήνη, Κάντζα, Κορωπί, Αεροδρόμιο	18	4:40-21:12	60'	
Αεροδρόμιο-Πειραιάς	ΣΚΑ	Άνω Λιόσια, Πύργο Βασιλίσσης, Αγ. Ανάργυροι, Αθήνα, Ρουφ, Ταύρος, Ρέντης, Λεύκα, Πειραιάς	22	6:23-21:23	30'	Τακτική (7 ημέρες)
	Κ. Αχαρναί επί Αττικής Οδού	Πύργο Βασιλίσσης, Αγ. Ανάργυροι, Αθήνα, Ρουφ, Ταύρος, Ρέντης, Λεύκα, Πειραιάς	18	6:42-23:26	60'	
Αθήνα-Χαλκίδα	ΣΚΑ	Αγ. Στέφανος, Αφίδνες, Σφενδάλη, Αυλώνας,, Αγ. Θωμάς, Οινόφυτα, Οινόη, Δήλεσι, Αγ. Γεώργιος, Καλοχώρι, Αυλίδα, Χαλκίδα	12	5:02-22:02	60'	Τακτική (7 ημέρες)
	Κ. Αχαρναί επί Κων/λεως		12	5:05-22:05	60'	
	Δεκέλεια		12	5:08-22:08	60'	
Χαλκίδα-Αθήνα	ΣΚΑ	Αγ. Ανάργυροι, Αθήνα	12	6:36-23:36	60'	Τακτική (7 ημέρες)
	Κ. Αχαρναί επί Κων/λεως		12	6:33-23:33	60'	
	Δεκέλεια		12	6:30-23:30	60'	



Λεωφορεία ΟΑΣΑ

Οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ του Δήμου Αχαρνών μπορούν να χωριστούν , στις εξής κατηγορίες :

- Γραμμές που ενώνουν το Δήμο Αχαρνών με άλλους περιφερειακούς Δήμους της Αττικής
- Γραμμές που ενώνουν το Δήμο Αχαρνών με τον Δήμο Αθηναίων
- Τοπικές Γραμμές που ενώνουν διάφορες περιοχές του Δήμου

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΑΣΑ, από τον Δήμο Αχαρνών διέρχονται 21 λεωφορειακές γραμμές, εκ των οποίων 5 γραμμές που ενώνουν τον Δήμο με τον Δήμο Αθηναίων και άλλους Δήμους (735, 755, 755B, A10 και B10), 8 Γραμμές που ενώνουν τον Δήμο με άλλους περιφερειακούς Δήμους της Αττικής (503, 504, 712, 721, 724, 733, 878, 879) και 8 τοπικές γραμμές που ενώνουν διάφορες περιοχές του Δήμου (537, 725, 726, 727, 728, 734, 740, 752). Πιο αναλυτικά:

Η γραμμή **503 Ζηρίνιο-Βαρυμπόμπη** διέρχεται από τις οδούς Αγίας Τριάδος, Πλατάνων, Χλόης και Βαρυμπόμπης. Η Γραμμή συνδέει τη Βαρυμπόμπη με την Κηφισιά και τη Νέα Ερυθραία.

Η γραμμή **504 Θρακομακεδόνες-Κηφισιά** (κυκλική) διέρχεται από τις οδούς Πλατεία Αριστοτέλους, Ολυμπίων, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Ορφέως, Περιφερειακή Οδός Θρακομακεδόνων, Σπύρου Λούη, Πύρρου Δήμα και Ν. Κακλαμανάκη. Η γραμμή συνδέει τους Θρακομακεδόνες με την Κηφισιά.

Η γραμμή **537 Αχαρναί-Βαρυμπόμπη** διέρχεται από τις Οδούς Αγ. Τριάδος, Πλατάνων, Πευκών, Χλόης, Βαρυμπόμπης, Τατοίου, Δεκελείας, Γ. Κωνσταντίνου, Δέδε, Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως και Κωνσταντινουπόλεως. Συνδέει τη Δημοτική Ενότητα Αχαρνών με τη Βαρυμπόμπη.

Η γραμμή **712 Αχαρναί- Εργατικές Πολυκατοικίες-Άνω Λιόσια** διέρχεται από τις Οδούς Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως, Παλιγγενεσίας και Κυκλάδων. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τον Δήμο των Άνω Λιοσίων.

Η γραμμή **721 Αχαρναί-Κηφισιά** διέρχεται από τις Οδούς Θρακομακεδόνων, Πάρνηθος, Αριστοτέλους, Εθν. Αντιστάσεως, Σαλαμίνας, Κωνσταντινουπόλεως και Δεκελείας. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με την Κηφισιά.

Η γραμμή **724 Αχαρναί (Μεσονύχι)- Νέα Ιωνία** διέρχεται από τις Οδούς Κων. Καραμανλή, Τατοίου και Μεσονυχίου. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τον Δήμο της Νέας Ιωνίας.

Οι γραμμές **725 και 726 Αχαρναί (Μεσονύχι)- Θρακομακεδόνες** διέρχονται από τις Οδούς Θρακομακεδόνων, Αρχελάου, Μεγ. Αλεξάνδρου, Ολυμπίων, Ορφέος, Θεσσαλονίκης, Βέροιας, Φλωρίνης, Κοζάνης, Δημοκρίτου, Μεσονυχίου και Πλατεία Αριστοτέλους. Συνδέουν τη Δημοτική Ενότητα Αχαρνών με τη Δημοτική Ενότητα Θρακομακεδόνων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Η γραμμή **727 Μεσονύχι-Αγ. Κωνσταντίνος- Αγία Παρασκευή** διέρχεται από τις Οδούς Κων. Καραμανλή, Ξενοδοχοῦπαλλήλων, Ράπτη, Ρούμελης, Μόλα, Κορίνθου, Μεσονυχίου, Αγ. Παρασκευής, Αργοναυτών και Πάρνηθος. Συνδέει διάφορες περιοχές των Δημοτικών Ενοτήτων Αχαρνών και Θρακομακεδόνων με τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Κ. Αχαρναί.

Η γραμμή **728 Αχαρναί-Αγ. Πέτρος-Αγ. Ιωάννης Πλάτωνας** διέρχεται από τις Οδούς Σαλαμίνας, Εθν. Αντιστάσεως, Αριστοτέλους, Λιοσίων, Αγ. Διονυσίου, Σαμψούντος, Αγ. Πέτρου, Πάρνηθος, Στρατηγού Καλλάρη, Νταρδίτσα, Ολυμπιάδων και Μεθάνων. Συνδέει απομακρυσμένες περιοχές του Δήμου Αχαρνών με κεντρικά σημεία του Δήμου. Συγκεκριμένα δρομολόγια μέσα στην ημέρα διαφοροποιούνται για να εξυπηρετήσουν τους μαθητές.

Η γραμμή **733 Αχαρναί- Άνω Λιόσια** διέρχεται από τις Οδούς Σαλαμίνας, Εθν. Αντιστάσεως, Λιοσίων, Μεγ. Βασιλείου, Αιγαίου Πελάγους, Ανεξαρτησίας, Πηνειού, 25ης Μαρτίου και Καραϊσκάκη. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τα Άνω Λιόσια.

Η γραμμή **734 Αχαρναί- Νοσοκομείο Άγιοι Ανάργυροι** διέρχεται από τις Οδούς Αριστοτέλους, Δέδε, Εθν. Αντιστάσεως, Κωνσταντινουπόλεως και Δεκελείας. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τον Νοσοκομείο Άγιοι Ανάργυροι.

Η γραμμή **735 Αχαρναί-Ζεφύρι-Σταθμός Κ. Πατησίων** διέρχεται από τις Οδούς Σαλαμίνας, Αριστοτέλους, Εθν. Αντιστάσεως, Λιοσίων, Μεγ. Βασιλείου και Παν. Γρηγορούσης. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τους Αγίους Αναργύρους, το Ζεφύρι, το Ίλιον αλλά και με τον Σταθμό του ΗΣΑΠ Κ. Πατήσια.

Η γραμμή **740 Ολυμπιακό χωριό-ΣΚΑ-Αχαρναί- Αγ. Άννα** διέρχεται από τις Οδούς Πύρρου Δήμα, Ν. Κακλαμανάκη, Πάροδος Λεωφ. Κύμης, Ιβίσκου, Λαθέας, Πάρνηθος Αριστοτέλους, Εθν. Αντιστάσεως, Σαλαμίνας, Φιλαδέλφειας, Δημοκρατίας και Αθηνών. Συνδέει τα Κεντρικά Σημεία του Δήμου Αχαρνών με το Ολυμπιακό χωριό.

Η γραμμή **752 Αχαρναί-Αγ. Ιωάννης-Αγ. Πέτρος** διέρχεται από τις Οδούς Σαλαμίνας, Εθν. Αντιστάσεως, Αγ. Διονυσίου, Νταρδίτσα, Αετόπετρας, Αγ. Παρασκευής και Πάρνηθος. Συνδέει απομακρυσμένες περιοχές του Δήμου Αχαρνών με κεντρικά σημεία του Δήμου. Συγκεκριμένα δρομολόγια μέσα στην ημέρα διαφοροποιούνται για να εξυπηρετήσουν τους μαθητές.

Η γραμμή **755 Αχαρναί-Κόκκινος Μύλος- Σταθμός Κ. Πατήσια** διέρχεται από τις Οδούς Θρακομακεδόνων, Πάρνηθος, Λαθείας, Αγ. Τριάδος, Αριστοτέλους, Δεκελείας, Αγ. Κωνσταντίνου, Φιλαδέλφειας και Πίνδου. Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τον Κόκκινο Μύλο και τον Σταθμό ΗΣΑΠ Κ. Πατήσια.



Η γραμμή **755β Αχαρναί-Κόκκινος Μύλος- Σταθμός Κ. Πατήσια** μέσω **Χαραυγής** διέρχεται από τις Οδούς Θρακομακεδόνων, Πάρνηθος, Λαθέος, Αγ. Τριάδος, Αριστοτέλους, Κύπρου, Ιωνίας, Θ. Παλαιολόγου, Φιλαδέλφειας και Πίνδου. Όπως και η 755 Συνδέει τον Δήμο Αχαρνών με τον Κόκκινο Μύλο και τον Σταθμό ΗΣΑΠ Κ. Πατήσια.

Η γραμμή **878 Αχαρναί-Ελευσίνα** και η γραμμή **879 Αχαρναί-Θριάσιο Νοσοκομείο – Ελευσίνα** διέρχονται από τις Οδούς Σαλαμίνας, Εθν. Αντιστάσεως, Λιοσίων και Αχαρνών. Συνδέουν τον Δήμο Αχαρνών με την Ελευσίνα, τον Ασπρόπυργο και την Φυλή και η 879 και με το Θριάσιο νοσοκομείο.

Οι γραμμές **A10 Σταθμός Λαρίσης-Αχαρναί** και **B10 Σταθμός Λαρίσης- Αχαρναί** (μέσω Αριστοτέλους) διέρχονται από τις Οδούς Πάρνηθος, Αριστοτέλους, Σαλαμίνας, Δέδε, Αθηνών, Δημοκρατίας και Θρακομακεδόνων. Συνδέουν τον Δήμο Αχαρνών με τον Σταθμό Λαρίσης, τον Δήμο Αθηναίων, το Ίλιον και τους Άγιους Ανάργυρους.

Στον Πίνακα [29](#) [28](#) που ακολουθεί παρουσιάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά των λεωφορειακών γραμμών.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 29: Χαρακτηριστικά των γραμμών του ΟΑΣΑ

Γραμμή	Ονομασία	Θέση Αφετηρίας	Μήκος (χλμ.)	Δρόμο-λόγια	Ημ/ Επιβατική Κίνηση	Διαδρομή	Ωρ. Λειτ.	Τυπική Συχνότητα	Λειτουργία
503	Ζηρίνιο-Βαρυμπόμπη	Ζηρίνιο Κηφισιά	11,669	28	450	Μετάβαση Επιστροφή	5:40-22:40	20'	Τακτική (7 ημέρες)
504	Θρακομακεδόνες-Σιδηροδρομικός Σταθμός Δεκελείας-Κηφισιά	Πλατεία Αιρστοτέλους, Θρακομακεδόνες	29,981	55	3.400	Κυκλική	5:00-23:35	15'	Τακτική (7 ημέρες)
537	Αχαρναί-Βαρυμπόμπη	Χρήστου Δέδε	13,086	18	100	Μετάβαση Επιστροφή	7:00-6:30	75'	Τακτική (7 ημέρες)
712	Αχαρναί- Εργατικές Πολυκατοικίες-Άνω Λιόσια	Χρήστου Δέδε	7,100	43		Μετάβαση Επιστροφή	5:00-23:30	50'	Τακτική (7 ημέρες)
721	Αχαρναί-Κηφισιά	Πάρνηθος (πλησίον Φλύας)	29,392	40	2.300	Κυκλική	5:45-22:45	25'	Τακτική (7 ημέρες)
724	Αχαρναί (Μεσονύχτι)- Νέα Ιωνία	Μεσονυχίου	17,486	61	3.500	Κυκλική	5:15-23:10	15'	Τακτική (7 ημέρες)
725	Αχαρναί (Μεσονύχτι)- Θρακομακεδόνες	Μεσονυχίου	6,381	15	250	Κυκλική	6:00-22:40	80'	Τακτική (7 ημέρες)
726	Αχαρναί (Μεσονύχτι)- Θρακομακεδόνες	Μεσονυχίου	23,370	14	400	Κυκλική	5:15-23:10	80'	Τακτική (7 ημέρες)
727	Μεσονύχτι-Αγ. Κωνσταντίνος- Αγία Παρασκευή	Μεσονυχίου	19,400	36	750	Κυκλική	5:00-23:00	25'	Τακτική (7 ημέρες)
728	Αχαρναί-Αγ. Πέτρος-Αγ. Ιωάννης- Πλάτωνας	Χρήστου Δέδε	6,339	41	2.000	Κυκλική/ Μετάβαση Επιστροφή	5:40 -23:30	25'	Τακτική (7 ημέρες)
733	Αχαρναί- Άνω Λιόσια	Χρήστου Δέδε	13,197	26	600	Κυκλική	7:00-19:00	40'	Τακτική (7 ημέρες)
734	Αχαρναί- Νοσοκομείο Άγιοι Ανάργυροι	Χρήστου Δέδε	19,460	13	300	Κυκλική	6:15-20:15	65'	Τακτική (7 ημέρες)



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Γραμμή	Ονομασία	Θέση Αφετηρίας	Μήκος (χλμ.)	Δρόμο-λόγια	Ημ/ Επιβατική Κίνηση	Διαδρομή	Ωρ. Λειτ.	Τυπική Συχνότητα	Λειτουργία
735	Αχαρναί-Ζεφύρι-Σταθμός Κ. Πατησίων	Χρήστου Δέδε	25,033	47	3.200	Κυκλική	5:00-23:15	20'	Τακτική (7 ημέρες)
740	Ολυμπιακό χωριό-ΣΚΑ-Αχαρναί- Αγ. Άννα	Ολυμπιακό Χωριό	20,170	46	2.550	Κυκλική	5:25-23:00	20'	Τακτική (7 ημέρες)
752	Αχαρναί-Αγ. Ιωάννης-Αγ. Πέτρος	Χρήστου Δέδε	13,215	39	1.250	Κυκλική	5:20-23:40	25'	Τακτική (7 ημέρες)
755	Αχαρναί-Κόκκινος Μύλος- Κ.Πατήσια	Μεσονυχίου	26,309	55	8.800	Κυκλική	5:00-23:25	10'	Τακτική (7 ημέρες)
755β	Αχαρναί-Κόκκινος Μύλος- Κ.Πατήσια (μέσω Χαραυγής)	Μεσονυχίου	26,152	26	1.950	Κυκλική	5:00-23:25	10'	Τακτική (7 ημέρες)
878	Αχαρναί -Ελευσίνα	Χρήστου Δέδε	24,589	43	1.800	Μετάβαση Επιστροφή	6:45-21:55	20'	Τακτική (7 ημέρες)
879	Αχαρναί -Θριάσιο Νοσοκομείο-Ελευσίνα	Χρήστου Δέδε	29,124	40	2.500	Μετάβαση Επιστροφή	6:25 -22:45	20'	Τακτική (7 ημέρες)
A10	Σταθμός Λαρίσης -Αχαρναί	Σταθμός Λαρίσης	15,502	119	8.600	Μετάβαση Επιστροφή	5:00-0:00	7'	Τακτική (7 ημέρες)
B10	Σταθμός Λαρίσης -Αχαρναί (μέσω Αριστοτέλους)	Σταθμός Λαρίσης	14,331	116	9.400	Μετάβαση Επιστροφή	5:15-23:40	8'	Τακτική (7 ημέρες)



Δημοτική Συγκοινωνία

Από τη Δευτέρα 8 Μαρτίου 2021 εκτελείται από τη Δημοτική Συγκοινωνία του Δήμου Αχαρνών η γραμμή «Ολυμπιακό Χωριό – Σταθμός Κάτω Αχαρναί», που εξυπηρετεί μετακινήσεις των πολιτών εντός του πόλης. Η γραμμή εξυπηρετείται από τρία mini bus και λειτουργεί από Δευτέρα έως Παρασκευή από τις 8 το πρωί με το τελευταίο δρομολόγιο να πραγματοποιείται αργά το απόγευμα η οποία ξεκινάει από την Οδό Πύρρου Δήμα και καταλήγει στον σιδηροδρομικό σταθμό Κάτω Αχαρναί διασχίζοντας οδούς όπως Καραμανλή, Δέδε, Παπαφλέσσα, Σαλαμίνας, Ιωνίας, Παλαιολόγου, Φιλαδέλφειας και Κωνσταντινουπόλεως.

Πιάτσες Ταξί

Συνολικά στην περιοχή μελέτης καταγράφηκε 1 νόμιμη πιάτσα για ταξί και βρίσκεται στα δεξιά της οδού: Αρχαίου Θεάτρου πριν τη γωνία με Εθν. Αντιστάσεως κινούμενοι προς Βορρά.

6.7 Καταγραφή Δεδομένων για Εναλλακτική Μετακίνηση (Στοιχεία Κυκλοφορίας Πεζών, Ποδηλάτων)

Το ανάγλυφο, το μέγεθος και η ρυμοτομία του Δήμου Αχαρνών καθιστούν τη χρήση ήπιων μέσων ιδανική επιλογή για τις μετακινήσεις. Η απουσία όμως των απαραίτητων υποδομών (π.χ. ποδηλατοδρόμοι), αποτρέπει πολλούς πολίτες από την χρήση ποδηλάτων και ηλεκτρικών πατινιών για λόγους ασφαλείας.

Πεζόδρομοι όπως έχει προαναφερθεί υπάρχουν αποσπασματικά στο εμπορικό κέντρο του δήμου ενώ οδοί ήπιας κυκλοφορίας απουσιάζουν. Οι κυριότερες ροές πεζών εντοπίζονται στο κέντρο του δήμου. Η απουσία και η κακή κατάσταση πεζοδρομίων σε μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου σε συνδυασμό με την παράνομη στάθμευση οχημάτων δε διευκολύνουν ούτε ενθαρρύνουν την πεζή μετακίνηση.

Για την εκτίμηση της κατάστασης των πεζοδρομίων της περιοχής μελέτης των Αχαρνών πραγματοποιήθηκε απογραφή κατά την οποία ελήφθησαν υπόψη τόσο οι φθορές που έχουν υποστεί οι πλάκες των πεζοδρομίων (παρουσία λακκούβων και σημείων όπου οι πλάκες είναι κατεστραμμένες) όσο και η παρουσία εμποδίων (π.χ. κολώνες, δέντρα, σκαλιά, κλπ.). Στην εικόνα 48 που ακολουθεί απεικονίζεται η κατάσταση των πεζοδρομίων όπως απογράφηκε.. Σχεδόν 55% των απογραφέντων πεζοδρομίων κρίνεται ότι δεν είναι σε καλή κατάσταση (ή δεν υπάρχει καθόλου πεζοδρόμιο).

Παράλληλα καταγράφηκε και το πλάτος των πεζοδρομίων της περιοχής μελέτης των Αχαρνών και τα αποτελέσματα φαίνονται στην εικόνα 49. Το ελάχιστο καθαρό πλάτος που κρίνεται ως επαρκές είναι 1,5 μ. Εξαιτίας όμως του ότι μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου στην περιοχή των Αχαρνών είναι στενό, περίπου το 21% των απογραφέντων πεζοδρομίων έχουν επαρκές πλάτος. Στα

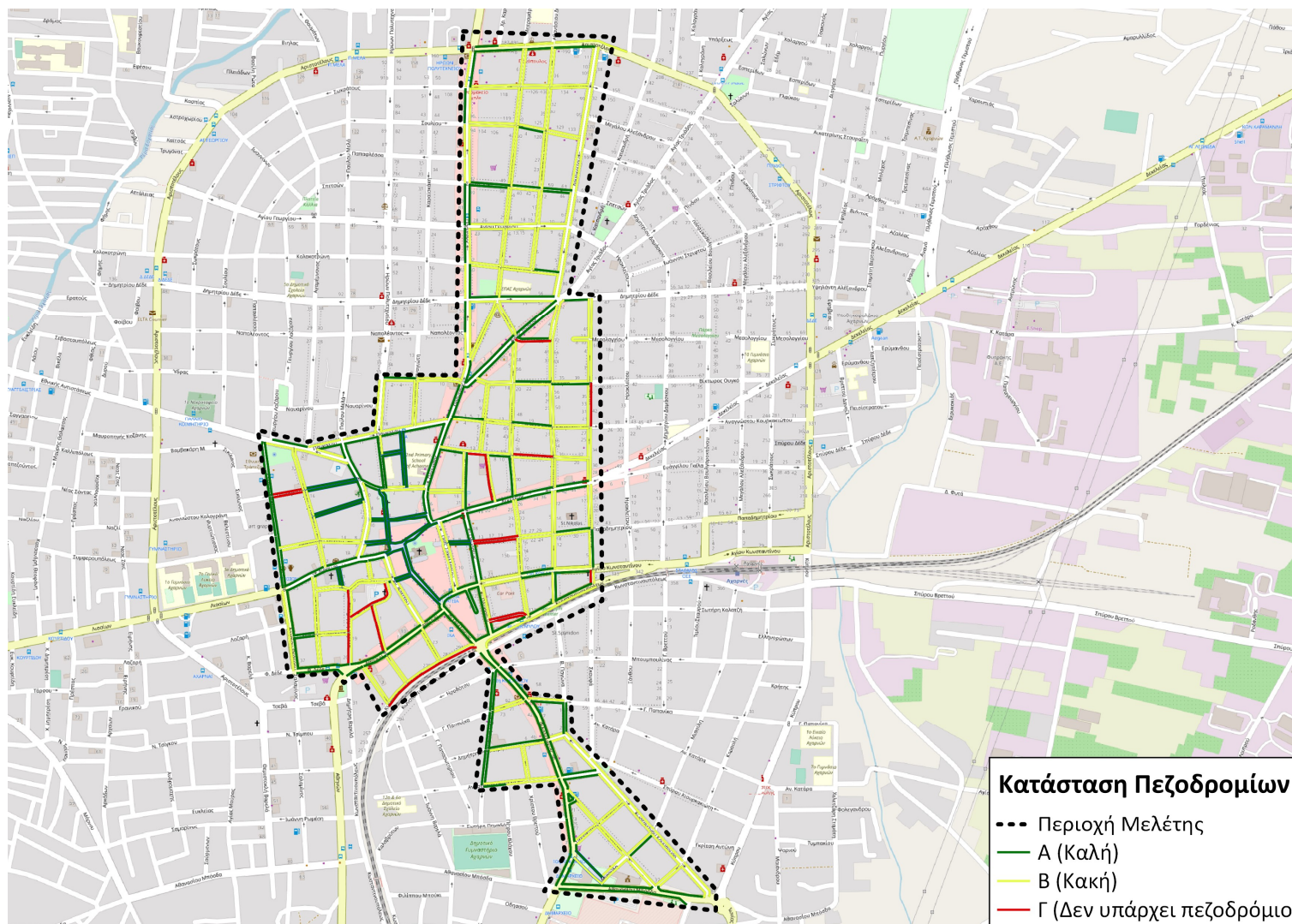


Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

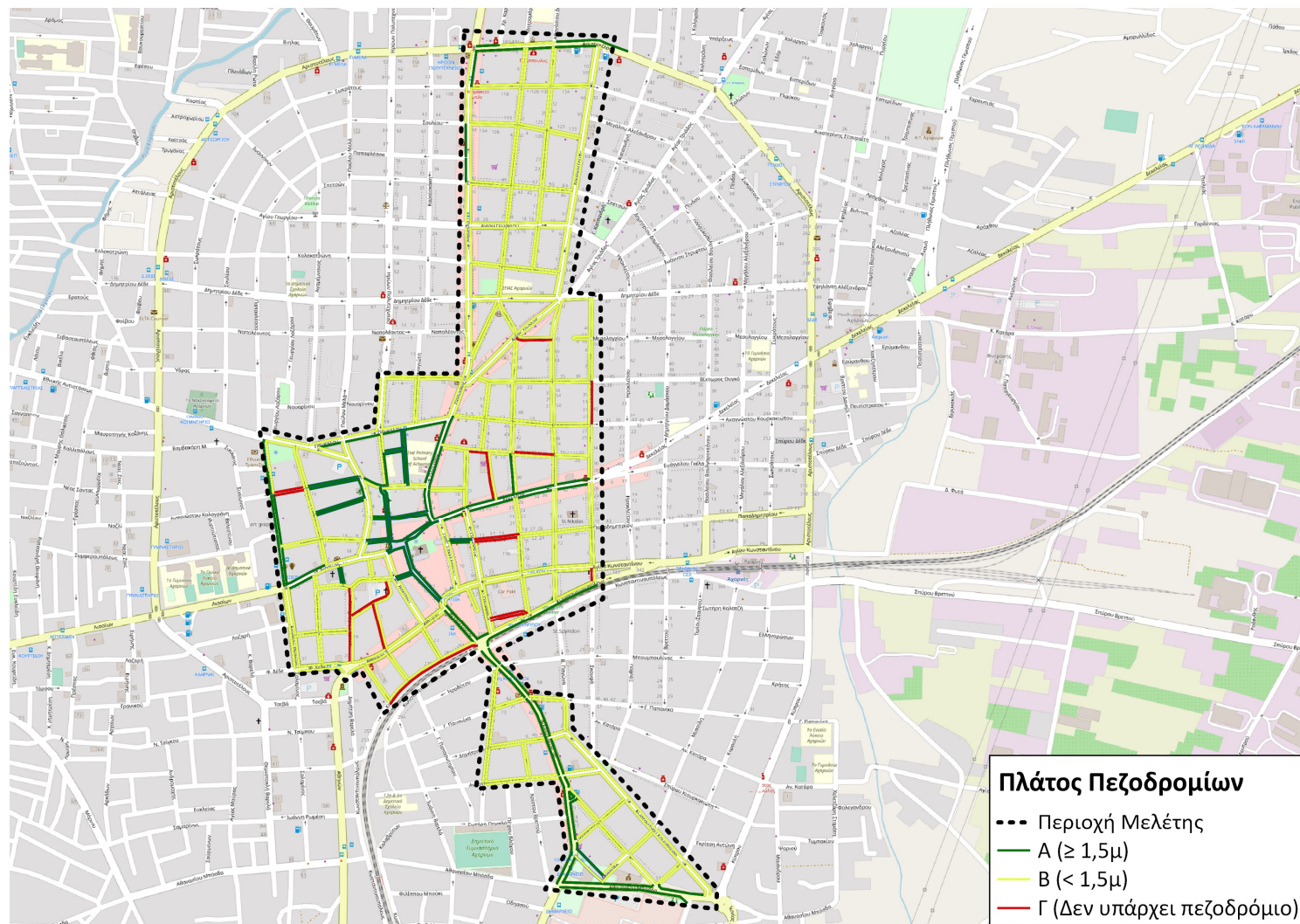
σημεία που ενώνονται μεταξύ τους με διαβάσεις πεζών, τα πεζοδρόμια πρέπει να διαμορφώνονται με ράμπες σταθερής κλίσης 6% και πλάτους > 1 μ. ώστε να συνδέονται ομαλά με το οδόστρωμα (χωρίς να υπάρχει σκαλοπάτι). Όμως, οι υφιστάμενες διαβάσεις πεζών και ράμπες για τα αναπηρικά αμαξίδια που κατεγράφησαν και βρίσκονται στο κύριο οδικό δίκτυο του Δήμου Αχαρνών δεν πληρούν τις τεχνικές προδιαγραφές.

Όσον αφορά τις ροές ποδηλάτων στο Δήμο Αχαρνών, αυτές είναι πολύ μικρές. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι η σοβαρή έλλειψη υφιστάμενων υποδομών και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται η πλειοψηφία αυτών έχει ως αποτέλεσμα την από κοινού χρήση των οδικών υποδομών των ποδηλατιστών με μηχανοκίνητα μέσα.

Εικόνα 48: Κατάσταση πεζοδρομίων εντός της περιοχής μελέτης



Εικόνα 49: Πλάτος πεζοδρομίων εντός της περιοχής μελέτης





6.8 Οδική Ασφάλεια

Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων που πραγματοποιήθηκαν από την αρμόδια τροχαία και χορηγήθηκαν από τη Γενική Αστυνομική Διεύθυνση Αττικής-Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής (Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη). Τα δεδομένα αυτά αφορούν στην περίοδο, όπως ορίζεται από τα έτη 2019-2021. Η επιλογή των πιο πρόσφατων στοιχείων σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο και συνεπώς, με τη χρήση τους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων.

Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα ανάλυση αφορά στα όλα **τροχαία συμβάντα** που καταγράφηκαν εντός του **Δήμου Αχαρνών τα έτη 2019-2021** και όχι μόνο εκείνα για τα οποία υπήρξαν **παθόντες** (νεκροί και τραυματίες, βαριά ή ελαφρά). Ενδέχεται να έχουν γίνει περισσότερα τροχαία συμβάντα στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές αλλά να μην έχουν καταγραφεί από την Τροχαία μιας και η αρμόδια τροχαία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μέρος τέτοιων περιπτώσεων.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής, για το χρονικό διάστημα 2019-2021, στον Δήμο Αχαρνών καταγράφονται 2864 τροχαία συμβάντα εκ των οποίων τα 2.223 είχαν μόνο υλικές ζημιές και τα 641 με παθόντες. Από τα 641 συμβάντα με παθόντες καταγράφηκαν 8 θάνατοι και 11 βαριά τραυματίες και 617 ελαφρά τραυματίες. Συνεπώς, στον Δήμο Αχαρνών λαμβάνουν χώρα ετησίως 955 τροχαία συμβάντα, όπου μόλις το 0,84% των οποίων είναι σοβαρά (με νεκρό ή βαριά τραυματία).

Ο μεγαλύτερος αριθμός σοβαρών συμβάντων παρατηρήθηκε έτος 2019.

Τέλος σημειώνεται ότι, στην παρούσα φάση, υπάρχουν δεδομένα χωρικής κατανομής (διευθύνσεις ή θέσεις) των τροχαίων συμβάντων με θανόντες και βαριούς τραυματίες και η χαρτογραφική απεικόνιση αυτών των συμβάντων παρουσιάζεται στη συνέχεια στην Εικόνα 50.

Πιο συγκεκριμένα τα σημεία όπου έλαβαν χώρα τα θανατηφόρα και τα τροχαία με βαριά τραυματίες το διάστημα 2019-2021 έχουν ως ακολούθως:

- Λιοσίων 101,
- Συμβολή των Οδών Αγίου Ιωάννου Ρώσσου και Αγίου Διονυσίου,
- Συμβολή των Οδών Αριστοτέλους και Κομοτηνής
- Αριστοτέλους 90 και 217
- Συμβολή των Οδών Καραμανλή και Π. Γεμιστού,
- Λεωφ. Καραμανλή 137,
- Λεωφ. Πάρνηθος 254, 266 και 101,
- Ιεροπηγής 1,
- Νικ. Λαδά ύψος γέφυρας ΣΚΑ,
- Λεωφ. Δημοκρατίας 87,



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Παράδρομος Λεωφ. Κύμης Α' Είσοδος Ολυμπιακού Χωρίου ,
- Ελ. Βενιζέλου 17,
- Συμβολή των Οδών Ιωνίας και Ταξιαρχών,
- Συμβολή των Οδών Δεκελείας και Καραολή,
- Αγ. Διονυσίου
- Δεκελείας 173
- Λεωφ. Κύμης έναντι επταλόφου,
- Συμβολή των Οδών Φιλαδελφείας και Αλαμάνας,
- Συμβολή των Οδών Μπόσδα και Μόρνου,
- Συμβολή Οδών Λεωφ. Δημοκρατίας και Κυκλάδων.

Στους Πίνακες 29 και 30 που ακολουθούν, παρουσιάζονται αναλυτικά τα σχετικά στοιχεία.

Πίνακας 30: Πλήθος τροχαίων συμβάντων & παθόντων στον Δήμο Αχαρνών, έτη 2019-2021

Δήμος Αχαρνών				
Έτος	Πλήθος τροχαίων συμβάντων	Πλήθος θανατηφόρων	Πλήθος συμβάντων με βαριά τραυματισμένους	Πλήθος συμβάντων ελαφρά τραυματισμένων
2019	1027	6	6	237
2020	916	4	2	199
2021	921	1	2	205
Σύνολο	2864	11	13	641

Πηγή στοιχείων: Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Πίνακας 31: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά επίπεδο σοβαρότητας στον Δήμο Αχαρνών, έτη 2019-2021

Δήμος Αχαρνών				
Έτος	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν βαριά τραυματία (χωρίς θάνατο)	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν ελαφρά τραυματία (χωρίς θάνατο ή βαρύ τραυματισμό)
2019	1027	6	6	237
2020	916	4	2	199
2021	921	1	5	205
Σύνολο	2864	11	13	641
Ποσοστό επί του συνόλου		0,38%	0,45%	22,38%
Συμβάντα/έτος	955	4	4	321

Πηγή στοιχείων: Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

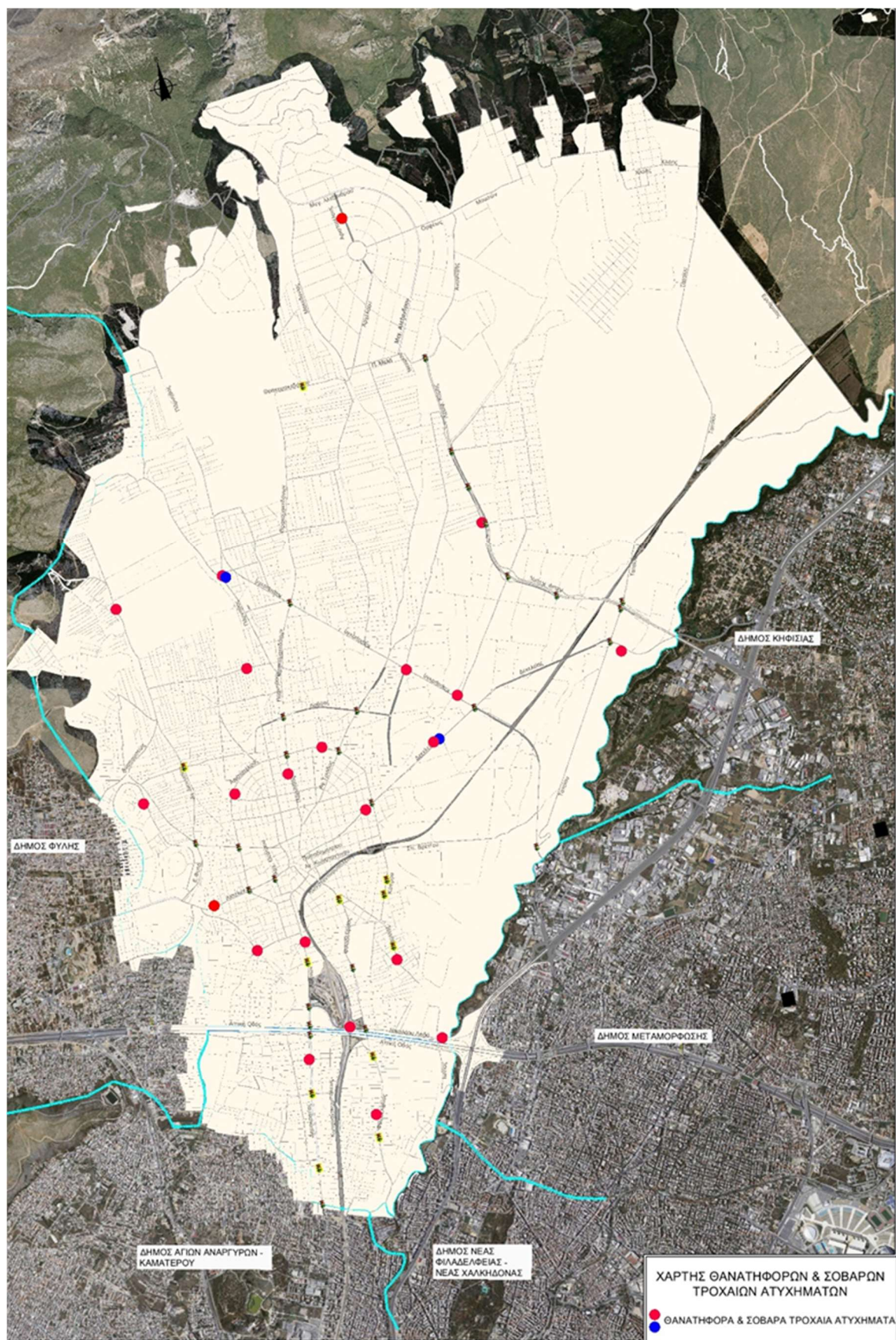


Διάγραμμα 31: Κατανομή τροχαίων συμβάντων στον Δήμο Αχαρνών



Πηγή στοιχείων: Διεύθυνση Τροχαίας Αττικής, Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Εικόνα 50: Σημεία θανατηφόρων και σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων





7 Προσδιορισμός/ Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων

7.1 Καθορισμός Σεναρίων & Παραδοχές

Γενικά

Στο παρόν κεφάλαιο αναπτύσσονται εκτενώς τα διαφορετικά σενάρια που εξετάστηκαν για τη διαχείριση της βιώσιμης κινητικότητας στον Δήμο Αχαρνών. Οι προτάσεις που γίνονται αποσκοπούν στη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων στο οδικό δίκτυο είτε με οχήματα Ι.Χ. είτε με Μ.Μ.Μ., και περιλαμβάνουν συγκεκριμένα αλληλοσυμπληρούμενα μέτρα ή/και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας.

Πιο συγκεκριμένα, τα εναλλακτικά σενάρια που σχεδιάστηκαν προβλέπουν διαφορετικούς συνδυασμούς μέτρων που εστιάζουν στη διαχείριση της στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου, στον σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στην αύξηση της χρήσης των Μ.Μ.Μ. καθώς και στον προσδιορισμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα στις περιοχές που κρίνονται λιγότερο ασφαλείς.

Τα εναλλακτικά σενάρια επιδιώκουν μια ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας λαμβάνοντας υπόψη τις προτάσεις και τις προοπτικές της συνολικότερης περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου Αχαρνών.

Σε αυτή την κατεύθυνση, προτείνονται τα ακόλουθα τρία (3) σενάρια τα οποία διαφοροποιούνται μεταξύ τους ως προς την παρεμβατικότητα των μέτρων τους:

- **Σενάριο Απραξίας (DO NOTHING)**
- **Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων**
- **Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων**

Τέλος, οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναπτύσσονται σε τρεις ορίζοντες:

- Βραχυπρόθεσμος ορίζοντας (5ετία - 2027)
- Μεσοπρόθεσμος ορίζοντας (10ετία - 2032)
- Μακροπρόθεσμος ορίζοντας (15+ετία - 2037)



7.2 Σενάριο Απραξίας (DO NOTHING)

Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου Απραξίας

Τα βασικά σημεία του Σεναρίου Απραξίας είναι ότι τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά μεγέθη του Δ. Αχαρνών προβάλλονται στους τρεις προαναφερθέντε χρονικούς ορίζοντες (2027, 2032 και 2037), με τους τωρινούς ρυθμούς μεταβολής τους, χωρίς όμως να υπάρχουν μεταβολές στις οδικές υποδομές σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση εκτός από αυτές που έχουν ήδη δρομολογηθεί. Κατά συνέπεια, στο Σενάριο Απραξίας αυξάνεται το μέγεθος του στόλου των οχημάτων Ι.Χ. και συνεπώς διογκώνονται τα προβλήματα κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης που παρατηρούνται στην υφιστάμενη κατάσταση. Πιο αναλυτικά, στο Σενάριο Απραξίας αναμένονται:

- Αύξηση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων και των θυμάτων
- Αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας
- Επιδείνωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του φαινομένου του θερμοκηπίου
- Επιδείνωση της παράνομης στάθμευσης και κατάληψης ελευθέρων χώρων
- Μείωση προς επιτέδου εξυπηρέτησης στο βασικό οδικό δίκτυο και επιδείνωση της ηχορύπανσης
- Περαιτέρω διόγκωση τω προβλημάτων κινητικότητας
- Μείωση των επιβατών στα Μ.Μ.Μ. εξαιτίας της γήρανσης του στόλου των λεωφορείων
- Έλλειψη προσβάσιμων διαδρομών (π.χ. πράσινη διαδρομή) και κατά συνέπεια σταθεροποίηση του ποσοστού των μετακινούμενων με εναλλακτικά μέσα
- Αύξηση διαμπερούς κίνησης στην κατεύθυνση ανατολής – δύσης
- Μη υλοποίηση των παρεμβάσεων που είτε σχεδιάζονται είτε προβλέπονται από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πλαίσιο ή από το Γενικό Πολεοδομικό

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται αναλυτικά οι εκτιμήσεις της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών, σχετικά με την επίτευξη των συμφωνηθέντων στόχων του ΣΒΑΚ ανά θεματική κατηγορία για κάθε έναν από τους ορίζοντες (5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας).

Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Δεν πραγματοποιούνται σημαντικές παρεμβάσεις στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δ. Αχαρνών. Δεν τροποποιείται η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου ούτε κατασκευάζονται οδικές υποδομές που προβλέπονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και άλλες μελέτες. Ως εκ τούτου, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και η κινητικότητα παραμένουν ίδιες με της υφιστάμενης κατάστασης. Επιπλέον, κατά τις ώρες αιχμής μειώνεται το επίπεδο εξυπηρέτησης στο κύριο οδικό δίκτυο, εξαιτίας της αύξησης του αριθμού των οχημάτων Ι.Χ. που κυκλοφορούν σε αυτό.

Δε δημιουργούνται καινούριοι πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας και οι μεγάλοι κυκλοφοριακοί φόρτοι που διέρχονται από τους βασικούς οδικούς άξονες του Δ. Αχαρνών όπως η Λ.



Αθηνών, Δημοκρατίας, Δεκελείας, Καραμανλή, Λιοσίων, Αριστοτέλους, Φιλαδελφείας εξακολουθούν να εμποδίζουν και να καθιστούν επικίνδυνη την κίνηση με ήπια μεταφορικά μέσα.

Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Δεδομένου ότι στο Σενάριο Απραξίας δεν τροποποιείται καθόλου το οδικό δίκτυο στο Δ. Αχαρνών, δεν κατασκευάζονται κυκλικοί κόμβοι, ούτε μεταβάλλονται οι υφιστάμενοι ισόπεδοι και ανισόπεδοι κόμβοι που υπάρχουν. Κατά συνέπεια, εκτιμάται ότι το επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας των κόμβων επιδεινώνεται.
- ❖ Τα προγράμματα λειτουργίας των σηματοδοτούμενων κόμβων που υπάρχουν στο σύνολο του Δ. Αχαρνών δεν τροποποιούνται. Επίσης, δεν τοποθετούνται σηματοδότες σε άλλους κόμβους.
- ❖ Η έλλειψη επαρκούς αριθμού πεζοφάνων και διαβάσεων πεζών παραμένει και δημιουργεί προβλήματα οδικής ασφάλειας.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Τα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν τον Δήμο Αχαρνών δε μεταβάλλονται και ο στόλος των οχημάτων δεν ανανεώνεται (δεν αγοράζονται ηλεκτρικά λεωφορεία ούτε λεωφορεία νεότερης τεχνολογίας). Η γήρανση του στόλου των λεωφορείων όμως εκτιμάται ότι θα οδηγήσει σε μείωση της επιβατικής κίνησης.
- ❖ Δεν επεκτείνεται η εφαρμογή της τηλεματικής.

Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Δεν εφαρμόζονται ηπιοποιήσεις και πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων ή κατασκευή ποδηλατοδρόμων.
- ❖ Δεν μελετάται συνολικά και συνδυαστικά ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών και ποδηλατοδρόμων στο Δ. Αχαρνών. Επιπλέον, δεν κατασκευάζονται ποδηλατόδρομοι εντός των ορίων του Δήμου και όσες μελέτες ηπιοποίησης και πεζοδρόμησης οδικών τμημάτων έχουν γίνει κατά το παρελθόν έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, χωρίς να αποσκοπούν στη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου.
- ❖ Η παντελής έλλειψη πεζοδρομίων σε αρκετά οδικά τμήματα στο Δ. Αχαρνών καθώς και η ανεπάρκεια διαθέσιμου ελεύθερου πλάτους, τουλάχιστον 1,5 μ., σε μεγάλο ποσοστό αυτών, είναι σημαντικά προβλήματα που εντοπίστηκαν κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Επιπλέον, η κατάσταση των προαναφερθέντων πεζοδρομίων κρίνεται ως κακή σε σημαντικό ποσοστό. Τα προβλήματα αυτά παραμένουν και διογκώνονται, δεδομένου ότι ο αριθμός των Ι.Χ. οχημάτων αυξάνει και συνεπώς και η κατάληψη πεζοδρομίων από παράνομη στάθμευση. Επιπλέον, εμποδίζονται το βάδισμα και η μετακίνηση με ποδήλατο, και οι πεζοί αναγκάζονται να περπατούν στο δρόμο θέτοντας σε κίνδυνο την ασφάλειά τους.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Τελικά το βάδισμα και το ποδήλατο καθίστανται ακατάλληλες επιλογές για τη μετακίνηση των πολιτών και η προσβασιμότητα του κέντρου του δήμου μειώνεται παρά το γεγονός ότι το ανάγλυφο και το μέγεθος του είναι ιδανικά για τη μετακίνηση με ήπια μέσα.

- ❖ Η έλλειψη και η κακή κατάσταση σημαντικού ποσοστού των πεζοδρομίων, σε συνδυασμό με την απουσία κατασκευής ραμπών και οδεύσεων τυφλών, καθιστούν πρακτικά αδύνατη την ασφαλή κίνηση των ΑΜΕΑ στα πεζοδρόμια.
- ❖ Οι λιγοστοί χώροι πρασίνου που υπάρχουν εντός των ορίων του Δήμου παραμένουν ως έχουν, χωρίς να συντηρούνται και χωρίς παρεμβάσεις ανάδειξής προς, κι έτσι υπάρχει ο κίνδυνος να υποβαθμισθούν περαιτέρω. Επίσης, η απόστασή από το κέντρο του δήμου και η απουσία πράσινων διαδρομών, που αναδεικνύουν τους χώρους πρασίνου συνδέοντάς τους με σημαντικούς προορισμούς, εμποδίζει την αξιοποίησή τους από τους πολίτες.

Διαχείριση Στάθμευσης

Ορίζοντες 5επρος/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Δεδομένου ότι ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων Ι.Χ. αναμένεται να αυξηθεί, αντίστοιχα εκτιμάται ότι θα αυξηθεί και η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης, ειδικά στις κεντρικές περιοχές που δέχονται έντονες πιέσεις και σήμερα. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι δεν προβλέπεται η λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης στον δήμο των Αχαρνών και ότι η λειτουργία των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης δεν αρκεί, τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης αναμένεται να ενταθούν.
- ❖ Η απουσία αποτελεσματικής αστυνόμευσης δίνει μία αίσθηση ατιμωρησίας, και ως εκ τούτου κάποιοι οδηγοί σταθμεύουν τα οχήματά τους σε σημεία που μειώνουν την ορατότητα των κινούμενων οχημάτων ή στενεύουν το διαθέσιμο χώρο στο οδόστρωμα αφού έχουν καταλάβει μία λωρίδα κυκλοφορίας. Εκτός όμως από τη δημιουργία σημαντικών καθυστερήσεων και την υποβάθμιση του επιπέδου εξυπηρέτησης του οδικού δικτύου, δημιουργούνται και σοβαρά προβλήματα οδικής ασφάλειας.
- ❖ Δεν εφαρμόζεται σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης στον δήμο Αχαρνών. Κατά συνέπεια παραμένουν και αυξάνονται τα προβλήματα έλλειψης θέσεων στάθμευσης που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι του δήμου.

Μεταφορές Εμπορευμάτων

ορίζοντες 5ετίας/ 1–ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Δεν δημιουργούνται οργανωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων σε σημεία όπου υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα. Επίσης, δεν συμφωνούνται - εφαρμόζονται ωράρια εμπορικών φορτοεκφορτώσεων εκτός των ωρών αιχμής. Έτσι, το οδικό δίκτυο επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο από την ολιγόλεπτη παράνομη στάση του αυξημένου αριθμού βαρέων οχημάτων, που σε μεγάλο βαθμό σταθμεύουν παράνομα καταλαμβάνοντας λωρίδες κυκλοφορίας και συνεπώς αυξάνουν τις καθυστερήσεις και μειώνουν το επίπεδο εξυπηρέτησης.



- ❖ Δεν εφαρμόζονται αποτρεπτικά μέτρα για την κίνηση των διερχόμενων βαρέων οχημάτων και έτσι βαρέα οχήματα διέρχονται από το κέντρο του δήμου επιβαρύνοντας σημαντικά το αστικό δίκτυο του.

Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Δεν υλοποιούνται μέτρα σχετικά με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπεμπόμενων ρύπων από τα οχήματα εκτός κατευθύνσεων που θεσμοθετούνται από την Ε.Ε. για την κυκλοφορία καινούριων οχημάτων (Euro 6 κλπ.). Δεν τοποθετούνται σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους στάθμευσης, στους οποίους η στάθμευση θα μπορούσε να συνδυαστεί με τη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων δίνοντας κίνητρο στους πολίτες να παρκάρουν τα οχήματά τους σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Ως εκ τούτου, οι πολίτες που δεν έχουν τη δυνατότητα να φορτίζουν τα οχήματά τους σε κλειστό χώρο στάθμευσης στην κατοικία τους δεν έχουν την επιλογή να αγοράσουν ηλεκτρικό όχημα και κατά συνέπεια επιβαρύνεται η διάδοση των ηλεκτρικών οχημάτων.

Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- Οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων δεν μεταβάλλονται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του συμμετοχικού σχεδιασμού αλλά παραμένουν top-down. Έτσι είτε για λόγους ελλειπών ενημέρωσης (δεν πραγματοποιούνται επιτυχημένες δράσεις για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας) είτε επειδή δε ζητείται η γνώμη τους, οι πολίτες δε συμμετέχουν στις κρίσιμες αποφάσεις που αφορούν το μέλλον της πόλης τους και τη διαμόρφωση των βασικών σημείων Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

7.3 Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

Γενικές κατευθύνσεις Ήπιου Σεναρίου

Τα βασικά σημεία του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων είναι ότι τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά μεγέθη του Δήμου Αχαρνών προβάλλονται στους τρεις προαναφερθέντες χρονικούς ορίζοντες (2027, 2032 και 2037), με τους τωρινούς ρυθμούς μεταβολής τους, με τις αναμενόμενες, σχετικά μικρού μεγέθους παρεμβάσεις στις οδικές υποδομές που εστιάζει κυρίως στην καλύτερη διαχείρισή τους. Επιπλέον των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά και Ρυμοτομικά Σχέδια παρεμβάσεων, εφαρμόζονται χαμηλού κόστους τοπικές διαμορφώσεις/ αναπλάσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών. Έτσι, παρά την αναμενόμενη αύξηση του μεγέθους του στόλου των οχημάτων Ι.Χ., συνολικά επιτυγχάνεται μικρή βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης στο οδικό δίκτυο του Δήμου Αχαρνών. Πιο συγκεκριμένα, στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων προβλέπονται:



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως σε όλη την περιοχή του Δήμου Αχαρνών
- Πεζοδρομήσεις - Ηπιοποιήσεις τμημάτων του τοπικού οδικού δικτύου με ταυτόχρονη μείωση των ορίων ταχύτητας που αποσκοπούν στον έλεγχο της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Η μείωση των ορίων ταχύτητας επιτυγχάνεται με στένωση οδικών τμημάτων, τοποθέτηση εμποδίων που αναγκάζουν τα οχήματα να αλλάζουν κατευθύνσεις (woonerf), τοποθέτηση επιπλέον φωτεινών σηματοδοτών και κατάλληλη σήμανση.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αρχικά σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, προκειμένου να περιοριστεί η παράνομη στάθμευση. Παράλληλα, μέσω της ανάπλασης των πεζοδρομίων και της βελτίωσης των γεωμετρικών χαρακτηριστικών τους διευκολύνεται η ασφαλής μετακίνηση των πεζών. Σε όλα τα πεζοδρόμια που πραγματοποιούνται αναπλάσεις κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις και πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Τοποθέτηση φύτευσης ή/ και κιγκλιδωμάτων στο κράσπεδο των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης (επί των πεζοδρομίων) και κατά συνέπεια για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πεζών (που αναγκάζονται να βαδίζουν επί του ενεργού οδοστρώματος) και των οχημάτων (που έχουν μειωμένη ορατότητα, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από τις κεντρικές περιοχές του δήμου καθώς και σε σημεία που παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για στάθμευση.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πρωτίστως για τους κατοίκους της περιοχής αλλά και για τους επισκέπτες (με ανώτατη χρονική διάρκεια στάθμευσης). Η χρήση «έξυπνων συστημάτων» εξυπηρέτησης και ελέγχου μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του ΣΕΣ και στην μείωση του λειτουργικού κόστους.
- Σχεδιασμός και δημιουργία δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Ποδηλατοδρόμων.
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με τη λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλει στη σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πύκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και



ανανέωση του στόλου οχημάτων, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.

- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτάσεις της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ, σχετικά με την επίτευξη των συμφωνηθέντων στόχων του ΣΒΑΚ ανά θεματική κατηγορία για κάθε έναν από τους ορίζοντες (5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας).

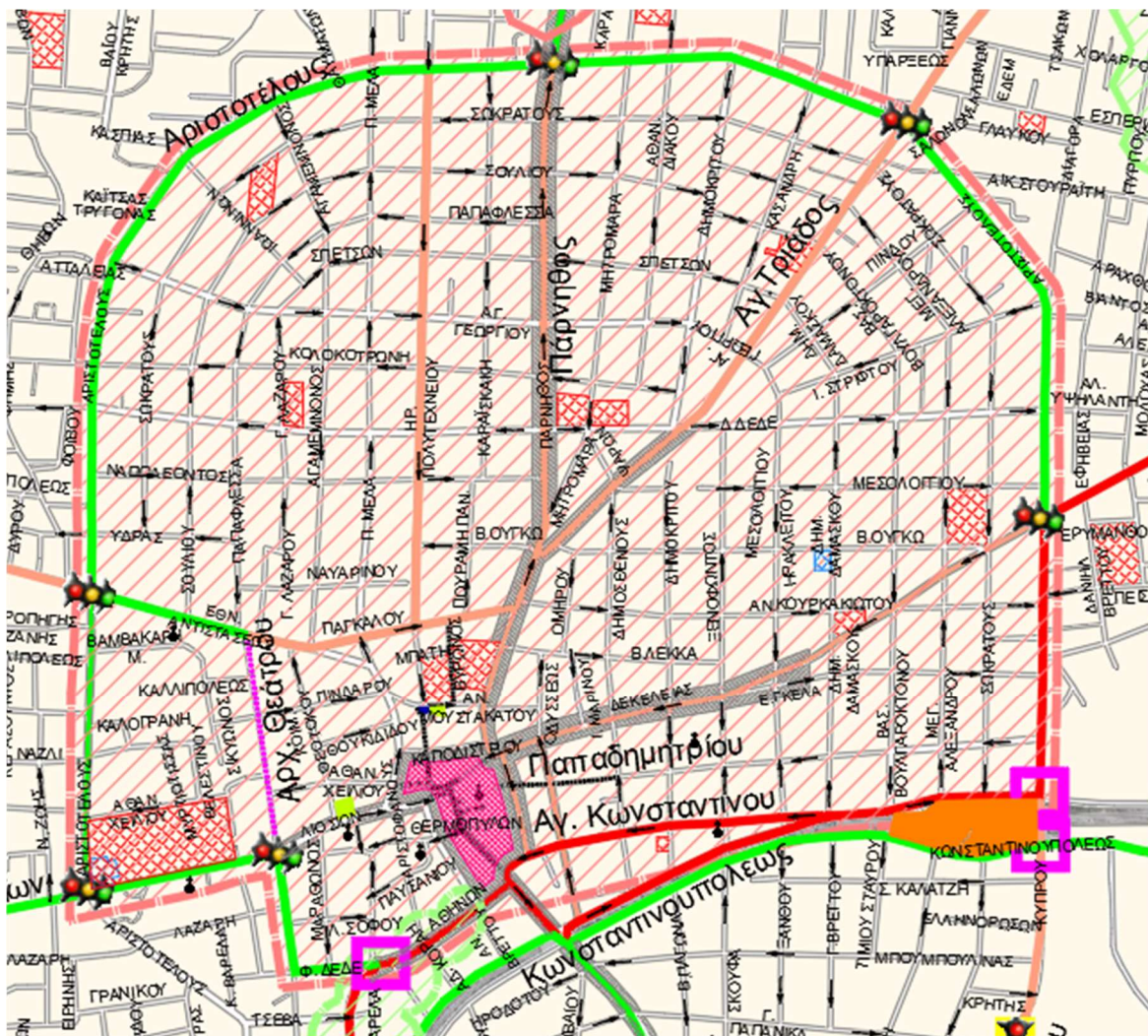
Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Ορίζοντας 5ετίας

Η πρόταση για την κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου έχει βασικό στόχο την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης, με παράλληλη δημιουργία χώρου για την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

- ❖ Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Ήπιου Σεναρίου είναι αντίστοιχο της υφιστάμενης κατάστασης (βλ. Σχέδιο Π.1.1).
- ❖ Προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο δίκτυο (Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες), με τέτοιο τρόπο έπρος ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης. Λύσεις που μπορούν να δοθούν είναι στο άκρο των πεζοδρομίων να υπάρχει π.χ. φύτευση, κολωνάκια, κιγκλιδώματα, κλπ..
- ❖ Ανάπλαση των αξόνων **Λ. Αθηνών** (από την οδό Νικολάου Λαδά έως την οδό Φ. Δέδε) και **Φιλαδελφείας** (από την οδό Κωστή Παλαμά έως την οδό Μπόσδα) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και διαβάσεις πεζών. Οι εν λόγω άξονες αποτελούν τις κύριες οδούς εισόδου στον δήμο από τον νότο με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και κατά μήκος του παρατηρούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης εξαιτίας των χρήσεων γης που έχουν αναπτυχθεί και του πλάτους του καταστρώματος. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου.
- ❖ Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου που περικλείεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως- Αριστοτέλους – Αρχαίου Θεάτρου – Φ. Δέδε – Λ. Αθηνών σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με παράλληλη αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας που γίνεται στην κατεύθυνση νότου – βορά και ανατολής – δύσης κυρίως μέσω των οδών Οδυσσέως – Πάρνηθος και Δεκελείας – Φιλαδελφείας. Στην περιοχή προτείνονται να γίνουν αναπλάσεις, ηπιοποιήσεις, πεζοδρομήσεις και δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα αποφασιστούν στα πλαίσια ξεχωριστής μελέτης.

Εικόνα 51: Περιοχή ανάπτυξης της κεντρικής περιοχής του δήμου



- ❖ Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθείας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού σύμφωνα με την σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκίζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευή διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών. Στη διασταύρωση με την οδό Θρακομακεδόνων έχει σχεδιαστεί κυκλικός κόμβος. Με τη μελέτη διευθετούνται και οι προσβάσεις (είσοδοι -έξοδοι) σε επιχειρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού και σήμερα λειτουργούν ανεξέλεγκτα. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αχαρνών, η βέλτιστη πρόταση μονοδρομήσεων θα προσδιοριστεί στο πλαίσιο ξεχωριστής μελέτης η οποία θα επικαιροποιήσει και τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις.
- ❖ Μείωση του ορίου ταχύτητας στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ❖ Προτείνεται η αύξηση πεζοδρομήσεων και ηλιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ❖ Στα σημεία του οδικού δικτύου όπου παρατηρείται παράνομη στάθμευση προτείνεται όπου είναι εφικτό η διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Με την ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων προτείνεται να βελτιωθούν και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους με στόχο να γίνει πιο ελκυστική η πεζή μετακίνηση. Ιδιαίτερη πρόβλεψη θα γίνει για τις ευάλωτες ομάδες και πιο συγκεκριμένα σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ❖ Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ❖ Παρεμβάσεις στο τοπικό προσκό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
- ❖ Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάσει της απόφασης με Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.
- ❖ Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία.

Ορίζοντας 10ετίας

- ❖ Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών - Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί τη συνέχεια της Λ. Αθηνών έτσι ώστε να αποκτήσουν παρόμοια χαρακτηριστικά,
- ❖ Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθείας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, με σταθερό κατάστρωμα οδοστρώματος σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθείας,
- ❖ Επέκταση πεζοδρομήσεων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών,
- ❖ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους,

Ορίζοντας 15+ετίας

- ❖ Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Κων. Καραμανλή και Τατοΐου από το σημείο που η διατομή της οδού αλλάζει από τετράιχνη διαχωρισμένου οδοστρώματος σε δίιχνη (περίπου στο ύψος της οδού Τσαμαλή) μέχρι τον κόμβο της Μεταμόρφωσης. Η προτεινόμενη παρέμβαση αποτελεί διαδημοτικό έργο που όμως θα συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην αποσυμφόρηση του άξονα.



- ❖ Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου που θα συνδέει το κέντρο του δήμου με τις δημοτικές ενότητες Θρακομακεδόνων και Βαρυμπόμπης και στην συνέχεια με την περιοχή των πρώην βασιλικών κτημάτων στο Τατόι.

Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται η μετατροπή των παρακάτω κόμβων σε κυκλικούς σύμφωνα με σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου:
 - Αχαρνών – Ε. Φυτά,
 - Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα,
 - Καραμανλή – Θρακομακεδόνων,
 - Αγ. Τριάδος – Ασο. Πιτσιλού,
- ❖ Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας,
 - Θρακομακεδόνων – Γαλήνης,
 - Τατοΐου – Ερυθραίας,
 - Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως,
 - Ιωνίας – Αθ. Μπόσδα ,
 - Αγίου Πέτρου – Βάιου Κρήτης
- ❖ Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts). Ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει και ανάλογη αρχιτεκτονική ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου, που θα τονίζει τα αστικά χαρακτηριστικά του κόμβου.
- ❖ Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα. Επίσης, προτείνεται ρύθμιση στο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους του ιεραρχμένου δικτύου, ανάλογα με την περίοδο αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας. Τα νέα προγράμματα λειτουργίας θα προκύψουν στο πλαίσιο νέα μελέτης όπου θα βασίζονται σε πρόσφατες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και θα καθοριστούν και τυχόν αλλαγές στη γεωμετρία του κόμβου.
- ❖ Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτικές και τις τοπικές οδούς.
- ❖ Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.
- ❖ Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ❖ Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους του οδικού δικτύου όπου παρατηρούνται χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης και κυρίως οδικής ασφάλειας με στόχο την ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Οι κόμβοι αυτοί είναι:
 - Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως,
 - Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας,
 - Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά,
 - Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους,
 - Αθηνών – Φ. Δέδε,
 - Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης,
 - Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Λαθείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Ιβίσκου,
 - Καραμανλή – Αγ. Τριάδος,
 - Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου,
 - Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως,
 - Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζα,
 - Π. Μελά – Αρχελάου,
 - Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου,

Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας

- ❖ Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις:
 - Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζα,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Λ. Κύμης – Ορτανσίας,
 - Λ. Κύμης – Ιβίσκου,
 - Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλι,
 - Λ. Κύμης – Πατουλίδου,
 - Λ. Κύμης – Σπύρου Λούη,
 - Λ. Κύμης – Αναψυχής,
 - Αναψυχής – Ορφέως,
 - Τατοΐου – Χλόης,
- ❖ Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70% και κατά 100% στους ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας αντίστοιχα.
- ❖ Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπως απαιτείται-για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.
- ❖ Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το πού βρίσκεται ο χρήστης, «φανάκια που μιλάνε» για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.



Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Όπως παρουσιάστηκε και στον χάρτη των μέσων μαζικής μεταφοράς (A5), από τη διαδρομή και τις στάσεις των λεωφορειακών γραμμών καλύπτεται σχεδόν το σύνολο της οικιστικής περιοχής του Δήμου Αχαρνών. Ακολουθούν οι προτάσεις για την ποιοτική αναβάθμιση των ΜΜΜ για τους χρονικούς ορίζοντες της 5ετίας/10ετίας/15ετίας.

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

- ❖ Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων Προαστιακού (ενδεικτικά ανά 5'-10'), αντίστοιχα με τις συχνότητες του Μετρό, μιας και ο Προαστιακός εντός του Δήμου Αχαρνών εξυπηρετεί αστικές μετακινήσεις. Εξαίρεση μπορεί να αποτελέσει ο σταθμός Δεκέλεια.
- ❖ Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού (προτείνεται επέκταση μέχρι τις 01:00).
- ❖ Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Αύξηση της συχνότητας των γραμμών, που συνδέουν τον Δήμο Αχαρνών με το κέντρο της Αθήνας και άλλους Δήμους. Η προτεινόμενη συχνότητα, τουλάχιστον για τις ώρες αιχμής, να ανέρχεται στα 5' με 10'. Ταυτόχρονα προτείνεται αύξηση της συχνότητας των τοπικών λεωφορειακών γραμμών, τουλάχιστον στο μισό από την υφιστάμενη κατάσταση για τις ώρες αιχμής και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ μια δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
- ❖ Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος ΜΜΜ είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές.
- ❖ Ανανέωση στο 25% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Επέκταση εφαρμογής τηλεματικής στο 50% των στάσεων με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.
- ❖ Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ❖ Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν τις περιοχές του Δήμου όπου σήμερα δεν καλύπτονται, συνδέοντας τις γειτονιές με το κέντρο του Δήμου και τους σταθμούς του Προαστιακού για μετεπιβίβαση.
- ❖ Αύξηση της συχνότητας της γραμμής (20' με 30').
- ❖ Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας της Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής (καθημερινή 06:30 - 23:30, Σάββατο-Κυριακή / 09:00 - 21:00)
- ❖ Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ορίζοντας 10ετίας

Προαστιακός

- ❖ Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- ❖ Ανανέωση στόλου συρμών

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του Δήμου.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 15 λεπτά.
- ❖ Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών,.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο 50% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Ορίζοντας 15+ετίας

Προαστιακός

- ❖ Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- ❖ Ανανέωση στόλου συρμών



Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, στο σύνολο των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Περεαίρω πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών όπου αυτό απαιτείται.
- ❖ Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργίας νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

Στο παρόν υποκεφάλαιο παρουσιάζεται ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστους χώρους, κεντρικά σημεία δήμου, γειτονίες, τις πεζοπορικές διαδρομές-μονοπάτια της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Στόχος του πράσινου δικτύου είναι η ανάδειξη ως «πόλοι έλξης» και «χώροι περιπάτου» των εκτάσεων του δήμου που είναι δασικές, και των (ανοιχτών) ρεμάτων. Ακόμη το Δίκτυο πράσινων διαδρομών εξασφαλίζει την προσβασιμότητα σε όλους και την δυνατότητα χρήσης από όλους. Γι' αυτό οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό προς τα άτομα ΑΜΕΑ (όπως ράμπες και οδεύσεις τυφλών), ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει, εκτός από τις απλές περιπτώσεις διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, δίκτυο ποδηλατοδρόμου, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), καθώς και σύνδεση με σχολικά συγκροτήματα και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Ακόμη προτείνεται η δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

Στις προστατευόμενες περιοχές (δασικές εκτάσεις, ρέματα), προτείνεται η άμεση εφαρμογή των παρεμβάσεων προστασίας, όπως πεζοδρομήσεις και ήπιες αναπλάσεις.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών του Δήμου Αχαρνών παρουσιάζεται αναλυτικά στο σχέδιο Π.1.2. Τα οδικά τμήματα που προτείνονται είναι ενδεικτικά και όχι περιοριστικά.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 50% του προτεινόμενου δικτύου δίνοντας προτεραιότητα σε δημοφιλής προορισμούς όπως σχολικά κτίρια, πλατείες, αθλητικοί χώροι κλπ.
- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 30% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
- ❖ Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του δήμου, σε στάσεις των Δημοσίων Μέσων Μεταφορών, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- ❖ Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (Γ.Π.Σ., Ρυμοτομικό, κλπ.).

Ορίζοντας 10ετίας

- ❖ Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
- ❖ Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων.
- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 60% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

Ορίζοντας 15+ετίας

- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 60% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
- ❖ Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα.



Διαχείριση Στάθμευσης

Όπως έχει παρατηρηθεί και στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ο Δήμος Αχαρνών παρουσιάζει έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης. Οι προτάσεις που γίνονται στα πλαίσια του ΣΒΑΚ στόχο έχουν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της στάθμευσης.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκιβωτισμό. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Έπιου Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με πεζόδρομους/ ποδηλατοδρόμους.
- ❖ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή του δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Προτεραιότητα σύμφωνα με τις αρχές του ΣΕΣ είναι η εξυπηρέτηση των κατοίκων και στη συνέχεια η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες. Το ΣΕΣ μπορεί να περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων για στάθμευση εκτός οδού, με εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης τόσο της παρά της οδού όσο και της εκτός οδού στάθμευσης.
- ❖ Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτεί αυξημένους πόρους.
- ❖ Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής).
- ❖ Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου της πόλης του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς.
- ❖ Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.
- ❖ Χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– στις έξι περιοχές κατά προτεραιότητα:
 - ❖ Κέντρο του Δήμου Αχαρνών,
 - ❖ Κέντρο των Θρακομακεδόνων,
 - ❖ Κέντρο της κοινότητας Βαρυμπόμπης,
 - ❖ Ευρύτερη περιοχή του Δημαρχείου των Αχαρνών,
 - ❖ Στις ίδιες περιοχές προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- ❖ Σημεία – θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 5% του συνόλου των θέσεων θα πρέπει να διαθέτουν οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης.
- ❖ Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
- ❖ Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
- ❖ Συστηματικοί έλεγχοι από τις αρμόδιες υπηρεσίες του δήμου έτσι ώστε να διασφαλίζετε η κατασκευή και η λειτουργία των προβλεπόμενων από τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (Ν.Ο.Κ.) των ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.
- ❖ Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.
- ❖ Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες), με την συνδρομή των συλλόγων ταξί του δήμου, έτσι ώστε να βρεθεί η βέλτιστη λύση για την στάθμευση των ταξί.

Ορίζοντας 10ετίας

- ❖ Αύξηση των σημείων - θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 10% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης.

Ορίζοντας 15+ετίας

- ❖ Αύξηση των σημείων - θέσεων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 30% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης.

Μεταφορές Εμπορευμάτων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης.
- ❖ Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο.
- ❖ Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους.
- ❖ Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ).
- ❖ Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).
- ❖ Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.



Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Εκπόνηση Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) και εφαρμογή των προτάσεων του.
- ❖ Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 30% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 15ετία.
- ❖ Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
- ❖ Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών:
 - Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση του δημοτικού στόλου οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση 10% στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
 - Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
 - Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης.
 - Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
 - Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
 - Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.

Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:

- ❖ Εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού για την ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
- ❖ Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
- ❖ Δημιουργία Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής στο Δήμο Αχαρνών.
- ❖ Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
- ❖ Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
- ❖ Ενημέρωση / ευαισθητοποίηση για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.



- ❖ Ενημέρωση – Σεμινάρια κυκλοφοριακής αγωγής και πρόληψης τροχαίων ατυχημάτων στους εργαζόμενους στο Δήμο και στο ευρύτερο κοινό
- ❖ Διενέργεια σεμιναρίων στην ασφαλή οδήγηση στους οδηγούς των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- ❖ Συνεργασία με την αρμόδια Δ/νση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.
- ❖ Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων ατυχημάτων
- ❖ Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης
- ❖ Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – Πυροσβεστικής

7.4 Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Εκτός των προτάσεων του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προτείνονται επιπλέον μέτρα που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. στο κέντρο του Δήμου Αχαρνών και στην μαζική επιλογή ήπιων εναλλακτικών μέσων και Μ.Μ.Μ. για την καθημερινή μετακίνηση των πολιτών. Έτσι, παρά την αναμενόμενη αύξηση του μεγέθους του ΑΕΠ/κάτοικο και του στόλου των οχημάτων Ι.Χ., η αλλαγή νοοτροπίας των πολιτών συνεπάγεται σημαντική βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης στο οδικό δίκτυο του Δήμου Αχαρνών. Προϋπόθεση για την υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο και στο αστικό τοπίο συνολικά αποτελεί η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ειδικότερα, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις του συνόλου του δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών και πραγματική μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου, που αποσκοπούν στην αποτροπή χρήσης οχημάτων Ι.Χ.. Η μείωση των ορίων ταχύτητας επιτυγχάνεται με σημαντική στένωση οδικών τμημάτων με παράλληλη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τοποθέτηση εμποδίων που αναγκάζουν τα οχήματα να αλλάζουν κατευθύνσεις (woonerf), τοποθέτηση κυβόλιθων και κατάλληλη σήμανση.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου των Αχαρνών και δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατόδρομων. Παράλληλα, μέσω της ανάπλασης των πεζοδρομίων και της βελτίωσης των τεχνικών χαρακτηριστικών τους διευκολύνεται η ασφαλής μετακίνηση των πεζών. Στο σύνολο των πεζοδρομίων κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων
Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από το κέντρο του Δήμου των Αχαρνών, στους οποίους έχουν πρόσβαση τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες και έχουν τοποθετηθεί φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για τους κατοίκους της περιοχής που δε διαθέτουν θέσεις στάθμευσης στο ακίνητό τους. Η χρήση «έξυπνων συστημάτων» εξυπηρέτησης και ελέγχου μπορεί να συμβάλλει σημαντικά στην αύξηση της αποτελεσματικότητας του ΣΕΣ και στην μείωση του λειτουργικού κόστους του.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις και πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Κατασκευή διευρυμένου δικτύου πράσινων διαδρομών και δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με την λειτουργία συστήματος κοινοχρήστων και σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλλει στην σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πύκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων με μεγαλύτερο στόλο που αποτελείται από μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά λεωφορεία, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής. Δημιουργία περιβαλλοντικού δακτυλίου και παροχή κινήτρων στους προμηθευτές για αντικατάσταση των ρυπογόνων βαρέων οχημάτων τους με μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά οχήματα.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτάσεις της ομάδας εργασίας του ΣΒΑΚ Δ. Αχαρνών, σχετικά με την επίτευξη των συμφωνηθέντων στόχων του ΣΒΑΚ ανά θεματική κατηγορία για κάθε έναν από τους ορίζοντες (5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας).

Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων θέτει ως προτεραιότητα την παροχή αξιόπιστων εναλλακτικών μορφών μετακίνησης έναντι της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. για τις μετακινήσεις των πολιτών στο Δήμο των Αχαρνών. Σε αυτό το πλαίσιο, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που περιγράφονται στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων, ενώ επιπλέον προβλέπονται σημαντικές αλλαγές στις οδικές υποδομές προκειμένου να βελτιωθούν σημαντικά οι συνθήκες ασφάλειας και κυκλοφορίας για τα ήπια μέσα μεταφοράς και η χρήση οχημάτων Ι.Χ. να



είναι η λιγότερο συμφέρουσα επιλογή. Τα μέτρα εκτεταμένων ηπιοποιήσεων και πεζοδρομήσεων που εφαρμόζονται στο σύνολο των συλλεκτήριων και τοπικών οδών έχουν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης και την απελευθέρωση χώρου για την μετακίνηση πεζών και ποδηλατιστών.

Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων παρουσιάζεται αναλυτικά στο Σχέδιο Π.2.1.

Παρακάτω περιγράφονται οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στα πλαίσια του Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων επιπλέον όσων προτείνονται στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων.

Ορίζοντας 5ετίας

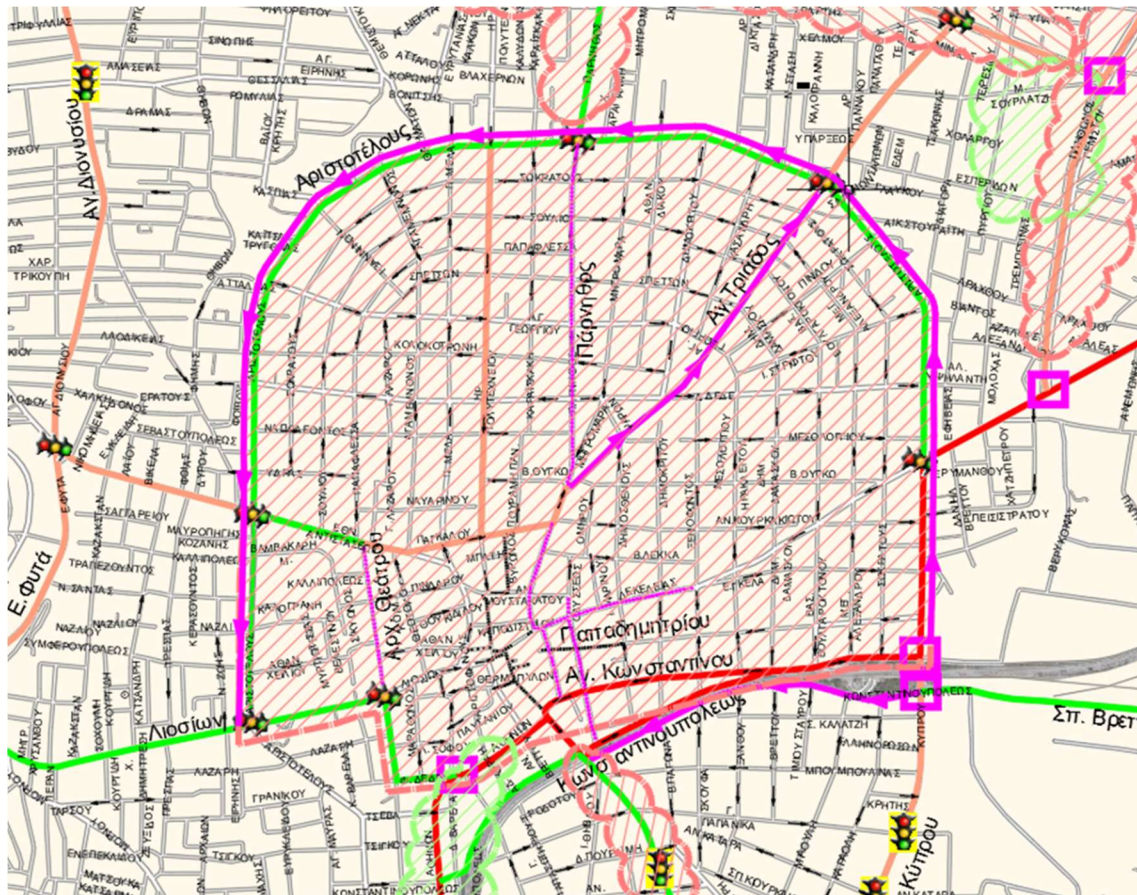
- ❖ Προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων, όπως και στο ήπιο σενάριο αλλά πιο εντατικά, στο ιεραρχημένο δίκτυο (Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες), με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης. Λύσεις που μπορούν να δοθούν είναι στο άκρο των πεζοδρομίων να υπάρχει π.χ. φύτευση, κολονάκια, κιγκλιδώματα, κλπ..
- ❖ Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνετε να πεζοδρομηθούν οι οδοί:
 - Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,
 - Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,
 - Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,
 - Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου,
- ❖ Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, ιεραρχημένο και τοπικό.
- ❖ Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας. Η επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας (των 30km/h), τις περιοχές κατοικίας αφενός βελτιώνει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και αφετέρου τις προστατεύει περιβαλλοντικά (χαμηλοί ρύποι και χαμηλά επίπεδα θορύβου).
- ❖ Επέκταση του δικτύου πράσινων διαδρομών όπως περιγράφεται παρακάτω. Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων αθλητικών εγκαταστάσεων/αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.

Ορίζοντας 10ετίας / 15+ετίας

- ❖ Στα πλαίσια της ευρύτερης διεύρυνσης του δικτύου πράσινων διαδρομών και για την απλοποίηση των κινήσεων στο δίκτυο της πόλης της Χαλκίδας προτείνεται να εξεταστεί η μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου όπως η οδός Αριστοτέλους σε ολόκληρο το μήκος της με κατεύθυνση την οδό Αχαρνών. Το παραπάνω μέτρο θα πρέπει να γίνει υπό τον έλεγχο μιας κυκλοφοριακής μελέτης που θα εξετάζει εναλλακτικά σενάρια για την βέλτιστη κυκλοφοριακή οργάνωση του ευρύτερου οδικού δικτύου. Το μέτρο συνοδεύεται από

αρχιτεκτονική ανάπλαση και διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία ποδηλατοδρόμου επί της Αριστοτέλους.

Εικόνα 52: Πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης στην πόλη της Χαλκίδας



Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Πέραν των σημειακών παρεμβάσεων σε συγκεκριμένους κόμβους που παρουσιάζουν μειωμένο επίπεδο εξυπηρέτησης, προτείνονται ορισμένες γενικές κατευθύνσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στο σύνολο των κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας. Σε αυτό το πλαίσιο προτείνονται:

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση των οδών Αλ. Τριάντος και Κωνσταντινουπόλεως και την πεζοδρόμηση της οδού Πάρνηθος
- ❖ Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 50% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών με παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση απαραίτητων πεζοφάνων, δημιουργία διαβάσεων πεζών, ραμπών ΑΜΕΑ, οδεύσεων τυφλών, εφαρμογή



ηχητικών συστημάτων και «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες για ενημέρωση των τυφλών στα φανάρια κλπ. Επίσης, ανάλογα με τη γεωμετρία των κόμβων προτείνονται μέτρα για τη διασφάλιση της ορατότητας των οδηγών όπως διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης κλπ. Τέλος, οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές επιφέρουν την ανάγκη ρύθμισης των φωτεινών σηματοδοτών.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση της οδού Αριστοτέλους.
- ❖ Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 100% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών.

Διαχείριση Στάθμευσης

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Υλοποίηση του 70% των παρεμβάσεων που προτείνονται στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων σε ορίζοντα 15ετίας και αποσκοπούν στην πλήρη εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και τη χωροθέτηση της νόμιμης στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα, αυτές οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, κλπ. στο οδικό δίκτυο και των ηπιοποιήσεις στο δίκτυο συλλεκτήριων και τοπικών οδών.
- ❖ Πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σε ποσοστό τουλάχιστον 2% των συνολικών θέσεων στάθμευσης, σε όλα τα οδικά τμήματα στα οποία γίνεται ανάπτυξη. Σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μ.Μ.Μ. το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ πρέπει να είναι υψηλότερο.
- ❖ Εκπόνηση και εφαρμογή του σχεδίου εγκατάστασης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους. Περίπου το 10% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους. Στις ίδιες τοποθεσίες λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.
- ❖ Περίπου το 20% και 30% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους για τους ορίζοντές της 10ετίας και 15ετίας αντίστοιχα.



Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Ισχύουν γενικά οι προτάσεις του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων σε συντομότερο χρονικό διάστημα.

Πιο συγκεκριμένα:

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

- ❖ Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων του Προαστιακού (ενδεικτικά ανά 5'-10'), αντιστοιχεί με τις συχνότητες του Μετρό, μιας και ο Προαστιακός εντός του Δήμου Αχαρνών εξυπηρετεί αστικές μετακινήσεις. Εξάιρεση μπορεί να αποτελέσει ο σταθμός Δεκέλεια.
- ❖ Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού (προτείνεται επέκταση μέχρι τις 01:00).
- ❖ Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Αύξηση της συχνότητας των γραμμών, που συνδέουν το Δήμο Αχαρνών με το κέντρο της Αθήνας και άλλους Δήμους. Η προτεινόμενη συχνότητα, τουλάχιστον για τις ώρες αιχμής, να ανέρχεται στα 5' με 10'. Ταυτόχρονα προτείνεται αύξηση της συχνότητας των τοπικών λεωφορειακών γραμμών, τουλάχιστον στο μισό από την υφιστάμενη κατάσταση για τις ώρες αιχμής και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ μια δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
- ❖ Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος ΜΜΜ είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων φιλικών προς το περιβάλλον, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές.
- ❖ Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο 70% των στάσεων με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 50% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.
- ❖ Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).
- ❖ Δημιουργία υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.



Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν τις περιοχές του Δήμου όπου σήμερα δεν καλύπτονται, συνδέοντας τις γειτονιές με το κέντρο του Δήμου και τους σταθμούς του Προαστιακού για μετεπιβίβαση.
- ❖ Αύξηση της συχνότητας της γραμμής (20' με 30').
- ❖ Διεύρυνση του ωραρίου λειτουργίας της Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής (καθημερινή 06:30 - 23:30, Σάββατο-Κυριακή / 09:00 - 21:00)
- ❖ Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.

Ορίζοντας 10ετίας

Προαστιακός

- ❖ Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- ❖ Ανανέωση στόλου συρμών

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Ανανέωση στο 50% του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο σύνολο των στάσεων του Δήμου.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 15 λεπτά.
- ❖ Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών,.
- ❖ Εφαρμογή τηλεματικής στο 100% των στάσεων της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Ορίζοντας 15+ετίας

Προαστιακός

- ❖ Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
- ❖ Ανανέωση στόλου συρμών



Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- ❖ Ανανέωση στο σύνολο του στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά.
- ❖ Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
- ❖ Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, στο σύνολο των στάσεων εντός του δήμου.

Δημοτική Συγκοινωνία

- ❖ Περεταίρω πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών όπου αυτό απαιτείται.
- ❖ Διερεύνηση δυνατότητας λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών,.
- ❖ Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων.

Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

Όπως αναφέρθηκε και στο σενάριο ήπιων παρεμβάσεων ο στόχος είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών. Στο σενάριο εκτεταμένων παρεμβάσεων προτείνεται η επέκταση του συνολικού μήκους του δικτύου πράσινων διαδρομών κατά 50%.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων του Δήμου Αχαρνών με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων σε ορίζοντα 5ετίας και όχι 10ετίας όπως προβλέπεται στο ήπιο σενάριο.
- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 50% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος) και να είναι προσβάσιμα σε όλες τις κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες (ΑΜΕΑ, παιδιά, ηλικιωμένους, κλπ.).
- ❖ Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) 10 σημείων αρχικά στο κέντρο των Αχαρνών και στη συνέχεια σε όλο τον δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του δήμου, σε στάσεις των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, στα σχολικά συγκροτήματα, στους σταθμούς του Προαστιακού, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- ❖ Δημιουργία 4 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.



Ορίζοντας 10ετίας

- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 80% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Επέκταση και πύκνωση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).
- ❖ Δημιουργία 6 πάρκων τσέπης ή αστικών κερκίδων.

Ορίζοντας 15+ετίας

- ❖ Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 100% του συνόλου των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).
- ❖ Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
- ❖ Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα.
- ❖ Δημιουργία 10 πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων.

Μεταφορές Εμπορευμάτων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Υλοποίηση όσων προτείνονται στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων σχετικά με την εφαρμογή του τρόπου και του ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων.

Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Υλοποίηση όσων προτείνονται στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων και εφαρμογή των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ.

- ❖ Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.

Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

Υλοποίηση όσων προτείνονται στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.



7.5 Συγκριτικός (Συνοπτικός) Πίνακας Εναλλακτικών Σεναρίων

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

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

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών
Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Πίνακας 32: Εναλλακτικά Σενάρια ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ		5/10/15ετία	5ετία	10ετία	15ετία	5ετία	10ετία	15ετία
Αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή πεζοδρομίων	Αναδιαμόρφωση / ανακατασκευή / διαπλάτυνση των πεζοδρομίων σε πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες με στόχο αποτροπή της παράνομης στάθμευσης.	✗	30%	60%	100%	50%	100%	
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις	Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθέας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού	✗	✓			✓		
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθέας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων σταθερό κατάστρωμα σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθέας,	✗	30%	60%	100%	50%	100%	
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Αναβάθμιση των αξόνων Λ. Δημοκρατίας – Αθηνών και Φιλαδελφείας με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και όδευση τυφλών. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.	✗	100%			100%		
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών και Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί την συνέχεια της Λ. Αθηνών	✗		60%	100%		100%	
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου που περικλείεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως- Αριστοτέλους – Αρχαίου Θεάτρου – Φ. Δέδε – Λ. Αθηνών σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας	✗	30%	60%	100%	50%	100%	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια					
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων	
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκιζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευής διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών	✗	✓			✓	
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου	✗	30%	60%	100%	50%	100%
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Καραμανλή και Τατοΐου από την οδό Δεκελείας έως τον κόμβο της Μεταμόρφωσης με σταθερή τετράιχνη διατομή με διαχωριστική νησίδα.	✗		✓			✓
Αναπλάσεις/ Αναβαθμίσεις/ Επανασχεδιασμός οδών	Παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.	✗	✓			✓	
Πεζοδρομήσεις- Ηπιοποιήσεις	Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας.	✗				✓	
Πεζοδρομήσεις- Ηπιοποιήσεις	Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου	✗	50%	100%		100%	
Πεζοδρομήσεις- Ηπιοποιήσεις	Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάση της απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.	✗	✓			✓	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις	Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοι: <ul style="list-style-type: none">• Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,• Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,• Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,• Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου	✗				✓		
Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	Μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου όπως η Αριστοτέλους με κατεύθυνση ανατολή - δύση.	✗					✓	
Μονοδρομήσεις–καθορισμός προτεραιοτήτων	Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών του Δήμου.	✗	✓			✓		
Όρια Ταχύτητας	Μείωση του ορίου ταχύτητας, στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	✗	✓					
Όρια Ταχύτητας	Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο.	✗				✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Οριοθέτηση στάθμευσης	Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.	✗	30%	60%	100%	50%	100%	
Οδική Ασφάλεια	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους	✗	30%	60%	100%	50%	100%	
Κοινόχρηστα Ποδήλατα	Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.	✗	✓			✓		
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ – ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (γενικά)		5/10/15ΕΤΙΑ	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Επανασχεδιασμός κόμβων	Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts)(ποσοστό επί του συνόλου).	✗	40%	70%	100%	50%	100%	100%
Φωτεινοί Σηματοδότες	Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα.	✗	✓			✓		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων.	✗	✓			✓		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.	✗	✓			✓		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων).	✗		✓	✓		✓	✓



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια					
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων	
Φωτεινοί Σηματοδότες	<p>Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών στους παρακάτω κόμβους του οδικού δικτύου:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως, - Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας, - Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά, - Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού, - Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού, - Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους, - Αθηνών – Φ. Δέδε, - Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης, - Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού, - Λαθείας – Πλήθωνος Γεμιστού, - Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού, - Καραμανλή – Ιβίσκου, - Καραμανλή – Αγ. Τριάδος, - Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου, - Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως, - Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου, - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων, - Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζας, - Π. Μελά – Αρχελάου, - Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου, 	×	30%	60%	100%	50%	100%
Φωτεινοί Σηματοδότες	<p>Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.</p>	×	✓			✓	



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Επανασχεδιασμός κόμβων	Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, <ul style="list-style-type: none"> - Θρακομακεδόνων – Γαλήνης, - Τατοΐου – Ερυθραίας, - Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως, - Ιωνίας – Αθ. Μποσδά, - Αγίου Πέτρου – Βάιου Κρήτης 	✗	✓			✓		
Επανασχεδιασμός κόμβων	Προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις: <ul style="list-style-type: none"> - •Αχαρνών – Ε. Φυτά, - Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα, - Καραμανλή – Θρακομακεδόνων, - Αγ. Τριάδος – Ασο. Πιτσιλού, - Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζας, - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων, - Λ. Κύμης – Ορτανσίας, - Λ. Κύμης – Ιβίσκου, - Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλη, - Λ. Κύμης – Πατουλίδου, - Λ. Κύμης – Σπ. Λούη, - Λ. Κύμης – Αναψυχής, - Αναψυχής – Ορφέως, - Τατοΐου – Χλόης, 	✗	30%	60%	100%	50%	100%	30%
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ		5/10/15ετία	5ετία	10ετία	15ετία	5ετία	10ετία	15ετία
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.	✗	✓			✓		
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού.	✗	✓			✓		
Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Ανανέωση στόλου συρμών.	✗		✓	✓		✓	✓
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Ανανέωση στόλου των οχημάτων του ΟΑΣΑ με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά (ποσοστό επί του συνόλου).	✗	25%	50%	100%	50%	100%	100%
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Επανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Αύξηση της συχνότητας και βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορειακών γραμμών.	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Επέκταση εφαρμογής τηλεματικής στις στάσεις με ακρίβεια στην παρεχόμενη πληροφορία (ποσοστό επί του συνόλου).	✗	50%	100%	100%	70%	100%	100%
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Επανασχεδιασμός των υφιστάμενων στάσεων, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι ασφαλείς, φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές (ποσοστό επί του συνόλου).	✗	30%	70%	100%	50%	100%	100%
Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ	Επιπλέον κίνητρα για την επιλογή των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μέσω εφαρμογής συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση τους.	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Ανανέωση στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά (ποσοστό επί του συνόλου).	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Δημοτική Συγκοινωνία	Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού.	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.	✗	50%	100%	100%	100%	100%	100%
Δημοτική Συγκοινωνία	Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων	✗						✓
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ		5/10/15ΕΤΙΑ	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστοι χώροι, κεντρικά σημεία Δήμου, γειτονιές, τις πεζοπορικές διαδρομές- μονοπάτια-ακρογιαλιές-παραλίες της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων	✗	30%	50%	100%	70%	100%	100%
Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	Δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, που έχουν πλάτος < 1,5μ., ώστε να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).	✗	30%	50%	100%	50%	80%	100%
Οδικό περιβάλλον	Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Πεζόδρομοι	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).	✗	✓			✓		
Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	✗		✓	✓	✓	✓	
Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.).	✗			✓			✓
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ		5/10/15ετία	5ετία	10ετία	15ετία	5ετία	10ετία	15ετία
Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκιβωτισμό.	✗	40%	70%	100%	50%	100%	100%



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Εφαρμογή του ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου με αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων (smart systems).	✗	✓			✓		
Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή της πόλης ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.	✗					✓	✓
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον το Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς	✗	✓			✓		
Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking).	Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού.	✗	✓			✓		
Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.	✗	✓			✓		
Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	Σημεία - θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης (ποσοστό επί του συνόλου).	✗	5%	10%	20%	10%	20%	30%
Απαγόρευση στάθμευσης	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων σε δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.	✗	✓			✓		
Αστυνόμευση	Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.	✗	✓			✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✗	✓			✓		
Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Διασφάλιση μέσω συστηματικών ελέγχων της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.	✗	✓			✓		
Χωροθέτηση στάσης ταξί	Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες).	✗	✓			✓		
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		5/10/15ΕΤΙΑ	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ	5ΕΤΙΑ	10ΕΤΙΑ	15ΕΤΙΑ
Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης	✗	✓			✓		
Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	✗	✓			✓		
Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο	✗	✓			✓		
Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	✗	✓			✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο Β: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Σενάρια						
		Απραξίας	Ήπιων Παρεμβάσεων			Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	✗	✓			✓		
Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).	✗		✓	✓		✓	✓
Επιβράβευση επιχειρήσεων	Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.	✗		✓	✓		✓	✓
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ		5/10/15ετία	5ετία	10ετία	15ετία	5ετία	10ετία	15ετία
Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ	Μείωση των εκπομπών CO ₂ μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ .	✗	50%	70%	100%	70%	100%	150%
Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά).	✗	30%	70%	100%	50%	100%	100%
Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	✗	✓			✓		
ΠΡΩΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ		5/10/15ετία	5ετία	10ετία	15ετία	5ετία	10ετία	15ετία
Πρωώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την πρωώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών,	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓



7.6 Συμπεράσματα

Τα σενάρια που έχουμε παρουσιάσει στα προηγούμενα κεφάλαια των ήπιων και των εκτεταμένων παρεμβάσεων αποτελούν ολοκληρωμένες λύσεις διαχείρισης της κινητικότητας στο Δήμο Αχαρνών. Στόχος τους είναι να αυξήσουν την κινητικότητα στο Δήμο μειώνοντας την χρήση του ΙΧ και παράλληλα να προωθήσουν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και τις ήπιες μορφές μετακίνησης όπως την πεζή μετακίνηση και το ποδήλατο. Στην επόμενη φάση της μελέτης θα επιλεγεί το τελικό σενάριο διαχείρισης της κινητικότητας στο δήμο. Το κυκλοφοριακό μοντέλο που αναπτύχθηκε στα πλαίσια της της παρούσας μελέτης θα εξετάσει και το τελικό σχέδιο που θα υιοθετήσει ο Δήμος.

Αθήνα, Ιανουάριος 2022

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων

Γιώργος Λυμπερόπουλος

Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος