



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ-ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ
Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Ταχ. Δ/ση : Αχαρνών 464 & Αγ. Αναργύρων
Νέα Χαλκηδόνα, ΤΚ 14343
Πληροφ.: Σγουράκη Ελένη
Τηλ. : 210-25 89 917 εσ. (202)
Fax : 210 25 89 915

Ημερομηνία : 10.7.2025

Αρ. πρωτ. : 19650

ΠΡΟΣ: Τον κ. Πρόεδρο Δ.Σ.

ΘΕΜΑ: Έγκριση του εκπονηθέντος Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ως παραδοτέο της Υπηρεσίας με τίτλο: «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας»

ΣΧΕΤ. :

Κύριε Πρόεδρε,
Παρακαλούμε σε πρώτη προσεχή συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου να εισάγετε το ανωτέρω θέμα για λήψη σχετικής απόφασης.
Για ενημέρωση του Δημοτικού Συμβουλίου, σας θέτουμε υπόψιν τα κάτωθι:

1. Τις διατάξεις του Ν. 4412/2016 για τις «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/ΕΕ και 2014/25/ΕΕ)» (Α 147).
2. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης-Πρόγραμμα Καλλικράτης» (ΦΕΚ 87/Α/07-06-2010) και του Ν.4555/2018 (πρόγραμμα ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ), όπως ισχύουν,
3. Το Ν. 3584/2007 «Κύρωση του Κώδικα Κατάστασης Δημοτικών & Κοινοτικών Υπαλλήλων (ΦΕΚ 143/Α/28-06-2007).
4. Τις διατάξεις του Ν. 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α'/16-3-2021) «Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα- Μικροκινητικότητα- Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις».
5. Τον Ο.Ε.Υ. του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας (ΦΕΚ 352/Β/09-02-2017).
6. Τις με αριθ. 114.9/2016 και 118.1.2017 αποφάσεις του Πράσινου Ταμείου
7. Την υπ' αριθμ. 101/2022 Μελέτη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

8. Την υπ' αριθμ. 497/2022 (αρ.πρωτ: 19570/25-8-2022) Απόφαση Αντιδημάρχου Οικονομικών Υπηρεσιών «Έγκριση Δαπάνης Πολυετούς Υποχρέωσης (ΑΔΑ: ΡΘ4Π46ΜΩ0Ι-Θ3Λ).
9. Τη βεβαίωση Π.Ο.Υ πολυετούς υποχρέωσης (αρ.πρωτ: 19572/25-8-2022) (ΑΔΑ: ΡΒΑΘ46ΜΩ0Ι-ΞΥΑ).
10. Την απόφαση (Α.Α.Υ 382/2022) με αρ. πρωτ. 19573/25-8-2022 (ΑΔΑΜ: 22REQ011143118, ΑΔΑ: 9ΕΗ746ΜΩ0Ι-ΨΚΛ) για την ανάληψη υποχρέωσης/έγκριση δέσμευσης πίστωσης για το οικονομικό έτος 2022 και έλαβε α/α 382 καταχώρησης στο μητρώο δεσμεύσεων/ Βιβλίο εγκρίσεων & Εντολών Πληρωμής του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.
11. Το γεγονός ότι η συγκεκριμένη υπό διενέργεια δαπάνη έχει αναληφθεί νόμιμα με την αριθμ.19573/25-08-2022 απόφαση ανάληψης υποχρεώσεων.
 1. Την με αριθμ. πρωτ. 6306/27-04-2021 Πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την Απευθείας Ανάθεση της υπηρεσίας
 2. Την υπ' αριθμ. 1100 Απόφαση Δημάρχου με Α.Π. 6481/29-4-21 (ΑΔΑΜ 21 ΑWRD008554507 2021-05-01) κατακύρωση και ανάθεση της υπηρεσίας στην εταιρεία Γ.ΚΩΤΣΟΓΙΑΝΝΗΣ & ΣΙΑ Ε.Ε - ALDES με στοιχεία επικοινωνίας, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ΤΡΟΙΑΣ 18, Τ.Κ. 11257 ΚΥΨΕΛΗ, Πόλη: ΑΘΗΝΑ, με Α.Φ.Μ: 998810797 και ΔΟΥ : Δ' ΑΘΗΝΩΝ έναντι του ποσού των 19.900,00 ευρώ , χωρίς Φ.Π.Α.
 3. Τη υπ' αρ. πρωτ. 6483/29-4- 2021 συναφθείσα Σύμβαση (ΑΔΑΜ: 21SYMV008554477 2021-05-01) και την υπ' αριθμ. 15748/05-09-2022 (ΑΔΑΜ: 22SYMV011191179) Τροποποίηση αυτής .
 4. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 16197/11-08-2021 εμπρόθεσμη υποβολή του 1^{ου} Παραδοτέου.
 5. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 26615/09-12-2021 Απόφαση Νο.2585 για τη Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Καισαριανής.
 6. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 28073/29-12-2021 εμπρόθεσμη υποβολή του 2^{ου} Παραδοτέου.
 7. Την από 14-02-2022 Βεβαίωση Παραλαβής των Παραδοτέων 1 & 2 τη υπηρεσίας από την Επιβλέπουσα Υπηρεσία.
 8. Τις τεχνικές προδιαγραφές – συγγραφή υποχρεώσεων (Α.Μ. 101/2022) που συντάχθηκαν από την Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δ.Ν.Φ.-Ν.Χ., και εγκρίθηκαν με την 506/2022 απόφαση αντιδημάρχου (ΑΔΑ: ΨΤ2Δ46ΜΩ0Ι-ΟΔ2) για την υπηρεσία με τίτλο «ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΝΕΑΣ ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑΣ – ΝΕΑΣ ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ».
 9. Την υπ' αρ. 26565/11-11-2022 πρόσκληση υποβολής προσφοράς (22PROC011596003).
 10. Την προσφορά 27588/21-11-2022 του Αναδόχου.
 11. Την 724/2022 (αρ.πρωτ: 28508/29-11-2022) Απόφαση Αντιδημάρχου κατακύρωσης αποτελέσματος.
 12. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 30863/19-12-2022 Σύμβαση «Παροχής Υπηρεσιών Συμβούλου για την Εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας».
 13. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 13168/25-5-2023 Έγκριση παράτασης χρόνου περαίωσης της παροχής υπηρεσιών «Παροχή Υπηρεσιών Συμβούλου για την Εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας».
 14. Την υπ' αριθμ. πρωτ.944/10-08-2023 εμπρόθεσμη υποβολή του Α' Παραδοτέου.
 15. Την από 12-09-2023 Βεβαίωση Παραλαβής του Α' Παραδοτέου της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας.

16. Την υπ' αριθμ. πρωτ.1498/18-12-2023 εμπρόθεσμη υποβολή του Β' Παραδοτέου.
17. Την από 22-12-2023 Βεβαίωση Παραλαβής του Β' Παραδοτέου της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας.
18. Την υπ' αριθμ. πρωτ.499/19-04-2024 εμπρόθεσμη υποβολή του Γ' Παραδοτέου.
19. Την υπ' αριθμ.962/07-08-2024 εμπρόθεσμη υποβολή του Δ' Παραδοτέου
20. Την από 28-11-2024 Βεβαίωση Παραλαβής του Γ' & Δ' Παραδοτέου της Επιβλέπουσας Υπηρεσίας.
21. Τη διεξαγωγή της από 05-07-2023 Έρευνας Ερωτηματολογίων σχετικά με τις προτιμήσεις μετακίνησης των κατοίκων του Δήμου.
22. Την από 13-12-2023 διεξαγωγή της 1^{ης} Διαβούλευσης
23. Την από 10-4-2024 διεξαγωγή της 2^{ης} Διαβούλευσης
24. Την από 10-7-2024 διεξαγωγή της 3^{ης} Διαβούλευσης
25. Τη διεξαγωγή της Έρευνας Ερωτηματολογίων σχετικά με την αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων του Σχέδιο Δράσης όπως κοινοποιήθηκε στους φορείς μέσω της ιστοσελίδας του Δήμου το Σεπτέμβριο του 2024 με θέμα «Πρόσκληση συμμετοχής στην έρευνα ερωτηματολογίων του ΣΒΑΚ Δ.Ν.Φ.Ν.Χ.»
26. Την υπ' αριθμ. πρωτ. 1214/21-01-2025 κοινοποίηση του Σχεδίου Δράσης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) Νέας Φιλαδέλφειας-Νέας Χαλκηδόνας.

και επειδή,

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

Τα ΣΒΑΚ είναι ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ σχέδια που στοχεύουν στον περιορισμό των ΙΧ αυτοκινήτων και στην αύξηση των μετακινήσεων με περπάτημα, ποδήλατο, συγκοινωνία και κοινόχρηστα μέσα μετακίνησης. Καταρτίζονται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Β) Στα πλαίσια της εκπόνησης του σχεδίου μελετήθηκαν εναλλακτικά σενάρια για όλους τους τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

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

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

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

Μέσω της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης και κατόπιν ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, των τάσεων, εξελίξεων, προβλημάτων και ευκαιριών της εξεταζόμενης περιοχής μελέτης, επιλέχτηκαν τα βέλτιστα όλων των σεναρίων, εμπλουτίστηκαν με νέες προτάσεις και έτσι διαμορφώθηκε το Τελικό Σενάριο και καθορίστηκαν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το Τελικό Σενάριο συνοδεύεται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και περιλαμβάνει αναλυτική παρουσίαση όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Μετά το πέρας της Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, διαμόρφωσε το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας- Νέας Χαλκηδόνας, με

βάση την οριστική διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων και του Τελικού Σεναρίου.

Γ) Στο συνημμένο τεύχος που συνοδεύει την παρούσα εισήγηση περιγράφεται παρακάτω το Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ.

Πακέτο μέτρων 1: Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μεταφοράς

Σύνδεση με στόχους	1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου 1.3. Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές 6.1. Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της Δημόσιας/Δημοτικής Συγκοινωνίας 9.1. Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας 9.2. Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις 9.3. Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος
	Γενική περιγραφή
	Το συγκεκριμένο πακέτο επικεντρώνεται στην ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας και της δημοτικής συγκοινωνίας στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αλλά και στη συνδεσιμότητα με τους όμορους Δήμους. Αφορά αφενός στη δημιουργία Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας εντός του Δήμου με ενδεικτικά προτεινόμενα δρομολόγια και περιλαμβάνει μέτρα προκειμένου αυτή η νέα υπηρεσία να υποστηρίζεται από νέες τεχνολογίες ώστε να είναι ελκυστική (μικρά και ευέλικτα οχήματα- ασφαλείς στάσεις), φιλική στο περιβάλλον (μη ρυπογόνα οχήματα), συνεπής (υποστήριξη με δίκτυο τηλεματικής), διαθέσιμη συνδυαστικά με άλλα μέσα (ταξί, συνδυασμός με υποδομές στάθμευσης ή υποδομές ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων) καθώς και ευέλικτη (με διαθεσιμότητα βάση ζήτησης). Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μείωσης των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου. Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.



Εικόνα 1: Λεωφορείο mini bus συστήματος DRT (προτείνεται και η ενσωμάτωση μικρών ηλεκτρικών λεωφορείων)



Εικόνα 2: Μικρό ηλεκτρικό λεωφορείο Ρεθύμνου



Εικόνα 3: Μικρό λεωφορείο κατά παραγγελία



Εικόνα 4: Σύστημα τηλεματικής δημόσιας συγκοινωνίας

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους	
1.1 Δημιουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	Η επαναλειτουργία της Δημοτικής Συγκοινωνίας η οποία θα λειτουργεί ολοκληρωμένα θα βελτιώσει τις ενδοδημοτικές μετακινήσεις των πολιτών στο Δήμο και θα μειώσει τη χρήση ιδιωτικών μέσων μετακίνησης για μικρές αποστάσεις. Η δημοτική συγκοινωνία αυτή θα λειτουργεί συνδυαστικά και συμπληρωματικά των υφιστάμενων γραμμών του ΟΑΣΑ, ενώ το δίκτυο είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει και τον μελλοντικό σταθμό της γραμμής 4 του μετρό.
1.2 Δημιουργία Συγκοινωνίας με βάση τη ζήτηση (αφορά σε ευέλικτη υπηρεσία που εξυπηρετεί σύμφωνα με τις πραγματικές ανάγκες των επιβατών πόρτα-πόρτα)	Το μέτρο αυτό περιλαμβάνει την εισαγωγή μίας νέας υπηρεσίας ON – DEMAND μετακίνησης, δηλαδή εξυπηρέτησης των βασικών περιοχών του Δήμου με βάση τη ζήτηση. Η υπηρεσία αυτή μπορεί να λειτουργεί με οχήματα δημόσια ή ιδιωτικά (δημοτικός στόλος λεωφορείων, μικρά λεωφορεία – mini bus, ταξί που δραστηριοποιούνται στο δήμο κ.α.) και η εξυπηρέτηση μπορεί γίνεται είτε μετά από συνεννόηση μεταξύ μετακινούμενου & διαθέσιμου παρόχου.
1.3 Αύξηση της συχνότητας/ βελτίωση της εξυπηρέτησης των λεωφορειακών γραμμών ΟΑΣΑ	Για την ενίσχυση της ποιότητας της αστικής συγκοινωνίας κρίνεται σκόπιμο να αυξηθεί η συχνότητα των γραμμών λεωφορείων και να συντονιστεί ο χρόνος απόκρισής τους. Ενδεικτικά η αύξηση συχνότητας μπορεί να αφορά στις περιοχές που προκύπτει ότι δεν έχουν επαρκή κάλυψη δημόσιας συγκοινωνίας. Η αύξηση της συχνότητας μπορεί να αφορά μόνο τις ώρες αιχμής (08.00 -10.00 πρωί, 13.00-15.00 μεσημέρι) ή να είναι στοχευμένη για εξυπηρέτηση μαθητών ή άλλων ειδικών ομάδων.
1.4 Εγκατάσταση συστήματος τηλεματικής σε όλες τις στάσεις και ανάπτυξη ψηφιακών εφαρμογών ΜΜΜ	Η τεχνολογία μπορεί να καθορίσει την επιλογή κάποιου μετακινούμενου να χρησιμοποιήσει ή όχι τη δημόσια συγκοινωνία. Τα συστήματα τηλεματικής με συνδυασμό πλατφόρμας διαδρομής (real-time) επιτρέπουν στο (δυναμικό) χρήστη να γνωρίζει εάν και πότε εξυπηρετεί μία διαδρομή, να γνωρίζει πότε διέρχεται ένα λεωφορείο από συγκεκριμένο σημείο και το χρόνο που θα βρίσκεται στον προορισμό του. Έτσι ενισχύεται η πιθανότητα να χρησιμοποιήσει τη συγκοινωνία αντί του προσωπικού αυτοκινήτου/ μοτοσυκλέτας Επίσης η ενσωμάτωση στην στάση ψηφιακών εφαρμογών (π.χ QR-CODE)

	διευκολύνει τους χρήστες να ενημερώνονται για τις διαδρομές και τους χρόνους.
1.5 Χωροθέτηση θέσεων αναμονής ταξί (πιάτσες)	Η ενίσχυση των μετακινήσεων με ταξί μπορεί να αποτελέσει μία σημαντική εναλλακτική μετακίνησης σε σχέση με το ΙΧ αυτοκίνητο ή τη μοτοσυκλέτα με όφελος για το δημόσιο χώρο καθώς αποφεύγεται η αναζήτηση στάθμευσης και μειώνεται ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων στην πόλη. Η χωροθέτηση θέσεων αναμονής (πιάτσες) ταξί σε κεντρικά σημεία της πόλης, η συνδυαστική χωροθέτησή τους κοντά σε σημεία μετεπιβίβασης είτε σε λεωφορείο είτε σε κοινόχρηστα μέσα μπορεί να βοηθήσει σημαντικά την αποσυμφόρηση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Πακέτο μέτρων 2: Προώθηση των ήπιων τρόπων μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο)

Σύνδεση με στόχους

- 2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων οδών
- 2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση
- 2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
- 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
- 4.1. Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδισιμότητας
- 4.2. Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.)
- 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
- 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
- 7.3. Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

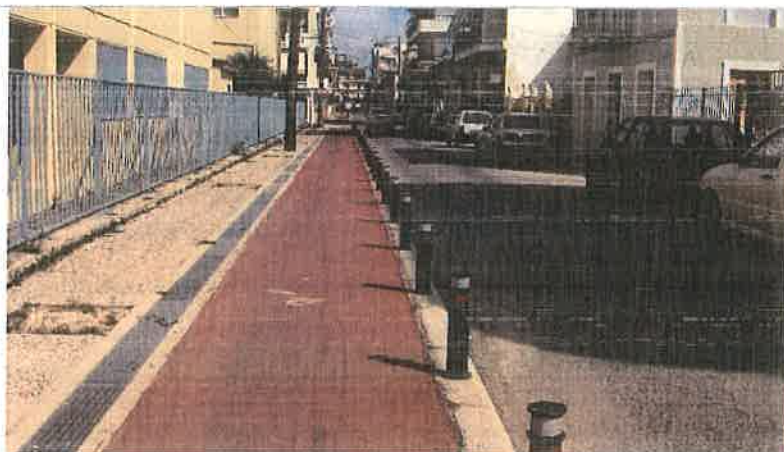
Γενική περιγραφή

Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται έργα-παρεμβάσεις που στόχο έχουν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια του πεζού, του ποδηλάτη και των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων αλλά κυρίως να ενισχύσουν την παρουσία τους στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας.

Επιδιώκεται συνολικά επιπλέον η βελτίωση των προσβασιμότητας σε διάφορα σημεία του Δήμου. Αυτό θα οδηγήσει στην αύξηση της ελκυστικότητας του ποδηλάτου και του περπατήματος, με συνέπεια τη μείωση της χρήσης ΙΧ για μετακινήσεις εντός της πόλης αλλά και εν γένει για μετακινήσεις σε όμορους Δήμους. Παράλληλα το συγκεκριμένο πακέτο μέτρων θα συμβάλει στη συνολική βελτίωση της αισθητικής του Δήμου.

Κύριος στόχος είναι η μείωση της εξάρτησης των κατοίκων από το αυτοκίνητο για καθημερινές μετακινήσεις, η οποία θα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση των διαφόρων προβλημάτων όπως τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και αστικού θορύβου και τη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας.

Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 5: Παραδείγματα αποκλειστικής υποδομής ποδηλάτου με υπερύψωση σε σχέση με το οδόστρωμα.



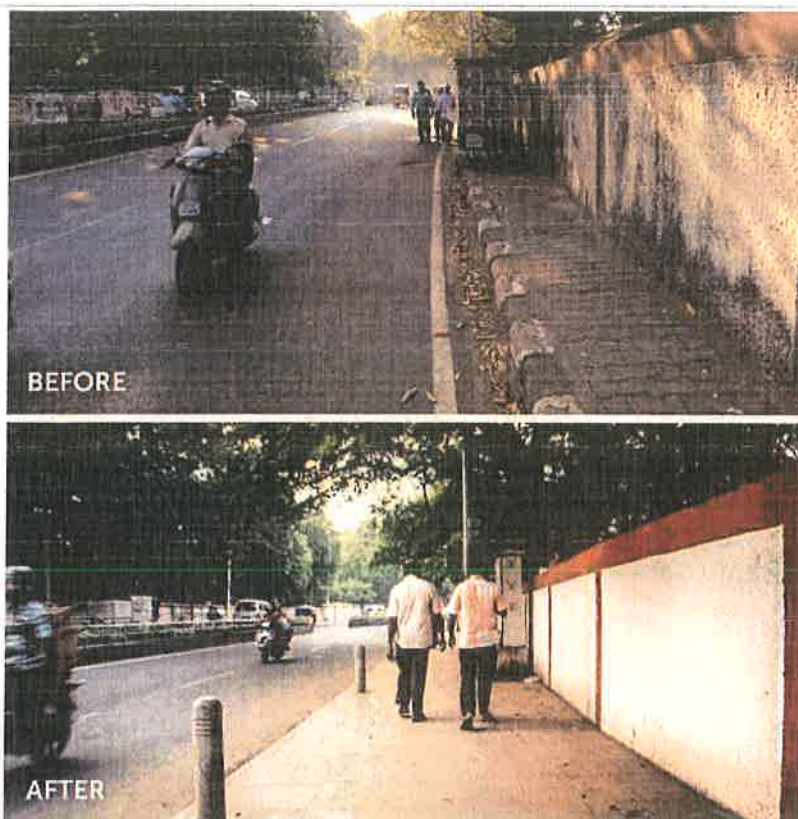
Εικόνα 6: Παραδείγματα προσωρινών πεζοδρομήσεων με έργα μικρής κλίμακας και χαμηλού κόστους.



Εικόνα 7: Παραδείγματα διαβάσεων πεζών που συμβάλουν στην ασφαλή και άνετη μετακίνηση των πεζών.



Εικόνα 8: Λωρίδα ποδηλάτου μικτής χρήσης και με όριο ταχύτητας 30 km/h για ασφαλή συνύπαρξη οχημάτων και ποδηλάτων.



Εικόνα 9: Διαπλάτυνση πεζοδρομίου πριν και μετά

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

2.1 Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών μικτής χρήσης

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

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

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

Οι ποδηλατικές υποδομές μικτής χρήσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Σημειώνεται, μάλιστα, ότι στην περίπτωση του Δήμου όπου παρατηρείται απουσία υποδομών ποδηλάτου εκτός του Άλσους, η

	δημιουργία διαδρομών μικτής χρήσης θα ήταν μια ιδιαίτερα αποτελεσματική λύση για την προώθηση του μέσου, λαμβάνοντας υπόψη τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του τοπικού οδικού δικτύου.
2.2 Δημιουργία αποκλειστικών ποδηλατικών υποδομών και λωρίδων ποδηλάτων για τη σύνδεση σημαντικών πόλων έλξης & μητροπολιτικού δικτύου	Όπως καθίσταται σαφές από το μέτρο 2.1, η ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου προϋποθέτει μια σειρά από πρόσθετες ενέργειες και μέτρα όπως υποδομές, αλλαγή νοοτροπίας των μετακινήσεων, κίνητρα χρήσης του μέσου κ.α.. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν διαδρομές αποκλειστικής χρήσης (διάδρομοι/λωρίδες) για το ποδήλατο σε κύριες οδούς της πόλης με στόχο την ασφαλή κίνηση του ποδηλάτου και την παράλληλη ανάπλαση των οδών που διέρχονται. Για τη διαμόρφωση των νέων αυτών υποδομών αξιοποιείται χώρος που σήμερα γίνεται στάση ή και στάθμευση οχημάτων (νόμιμη ή παράνομη) και αποκαθίσταται παράλληλα και ο διάδρομος κίνησης των πεζών. Οι ποδηλατικές υποδομές αποκλειστικής χρήσης βοηθούν στην σαφή οριοθέτηση της κίνησης και στάθμευσης – κατά περίπτωση- των μέσων, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Σε γενικές γραμμές στόχος είναι η ενίσχυση του απολύτως ελλειπούς (υφιστάμενου) δικτύου κίνησης ποδηλάτου που περιορίζεται μονάχα στο εσωτερικού του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας με την κατάλληλη υποδομή που θα εξασφαλίζει με ενιαίο και ασφαλή τρόπο την κίνηση στο σύνολο του Δήμου. Σημαντικό πλεονέκτημα για το εν λόγω εγχείρημα αποτελεί ο υφιστάμενος σχεδιασμός σύμφωνα με τον οποίο η χάραξη του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλάτου και της Ποδηλατικής Αττικής Οδού (Άγιοι Ανάργυροι – Λαύριο) διατρέχουν τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην σύνδεσή του μέσω ποδηλάτου τόσο με τους όμορους Δήμους όσο και με άλλους Δήμους που βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση.
2.3 Δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών διασύνδεσης με όμορους Δήμους	Η ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου είναι απαραίτητη για την μείωση των αρνητικών εξωτερικοτήτων που δημιουργούνται από την χρήση των ΙΧ αυτοκινήτων. Ωστόσο, για να καταφέρει η χρήση ποδηλάτου να ανταγωνιστεί την χρήση του ΙΧ χρειάζεται η δημιουργία ενός επαρκούς υποβάθρου που να επιτρέπει την διασύνδεση περιοχών μεταξύ όμορων δήμων με ασφάλεια και άνεση. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν ποδηλατικές υποδομές μεγαλύτερης έκτασης μεταξύ περιοχών που ανήκουν σε διαφορετικούς δήμους. Στην περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας με υπερτοπικό χαρακτήρα πέριξ του οποίου εντοπίζονται αρκετοί σημαντικοί πόλοι έλξης, ο σχεδιασμός

	διαδημοτικών διαδρομών ποδηλάτου είναι απαραίτητος για την ενδυνάμωση του μέσου και τον περιορισμό της χρήσης ΙΧ για μικρές αποστάσεις. Σημειώνεται ότι για τον σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων ιδιαίτερα σημαντικό είναι να λαμβάνονται υπόψη ήδη θεσμοθετημένες αντίστοιχες προσπάθειες όπως είναι το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου, το προτεινόμενο δίκτυο του ΟΡΣΑ κ.α. Το μέτρο αυτό θα μπορούσε να δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών που θα συνδέει το Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας με την Νέα Ιωνία, τους Αγ. Αναργύρους, το Περιστέρι, τα Πατήσια, τη Μεταμόρφωση κ.ά.
2.4 Διαπλάτυνση πεζοδρομίων με οργάνωση της παρόδιας στάθμευσης σε βασικές οδούς	Η ενίσχυση του περπατήματος απαιτεί ασφαλείς και ελκυστικές υποδομές τόσο στο κέντρο όσο και στις γειτονιές ώστε να επιλέγεται το περπάτημα έναντι των μηχανοκίνητων μέσων ή να συνδυάζεται με άλλα μέσα. Σε αυτό το πλαίσιο επιχειρείται μέσα από αυτό το μέτρο να διαμορφωθούν στις πράσινες διαδρομές, στις οδούς που θα φιλοξενούν διαδρομές μικτής χρήσης ποδηλάτου – αυτοκινήτου (cycle streets) αλλά και σε άλλες τοπικές οδούς σε γειτονιές και πέριξ σχολικών συγκροτημάτων διάδρομοι κίνησης πεζών – πεζοδρόμια με πλάτος 2,10μ. (με αστικό εξοπλισμό) ή 1,5μ. καθαρής ελεύθερης όδευσης πεζών εκατέρωθεν είτε στη μία πλευρά της οδού κατ' ελάχιστον. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η παρουσία πεζού- ποδηλάτη ενώ παράλληλα δεν αφαιρείται ζωτικός χώρος κυκλοφορίας των άλλων μέσων αλλά αντίθετα οριοθετείται και περιορίζεται η άναρχη στάθμευση. Για να γίνει αυτό απαιτείται κατάλληλη διαμόρφωση (ανάπλαση) των οδών, η ενίσχυση της ασφάλειας των διασταυρώσεων καθώς και σαφής οριοθέτηση του χώρου κίνησης των πεζών, της στάθμευσης κ.α. Οι απλές διαμορφώσεις πεζοδρομίων και η οριοθέτηση της επιτρεπόμενης ή μη στάθμευσης βοηθούν στην ανάδειξη του δρόμου ως ήπιας κυκλοφορίας, στη βελτίωση του δημόσιου χώρου, στην προσθήκη πρασίνου και στη βελτίωση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας. Το εν λόγω μέτρο προτείνεται να εφαρμοστεί, κατά προτεραιότητα στην περιοχή προστασίας Α, η οποία βρίσκεται πέριξ της κεντρικής «πλατείας» (τομή Λ. Δεκελείας & Σάρδων – Προύσης) και στην οδό Πίνδου και έπειτα σταδιακά να εξαπλωθεί στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου.
2.5 Πύκνωση διαβάσεων πεζών – ανάπτυξη υπερυψωμένων διαβάσεων πεζών – εγκατάσταση εξυπνων διαβάσεων σε κρίσιμα σημεία διάσχισης πεζών στο σύνολο του οδικού δικτύου	Οι διαβάσεις πεζών αποτελούν βασική υποδομή εξυπηρέτησης του περπατήματος και προϋπόθεση ασφάλειας για τη διάσχιση οδών. Μαζί με τα πεζοδρόμια αποτελούν τις κρίσιμες υποδομές ενίσχυσης του περπατήματος. Οι νέες διαβάσεις πεζών θα πρέπει να χωροθετηθούν κατά προτεραιότητα σε όλες τις οδούς υπό ανάπλαση (πράσινες

	διαδρομές, διαδρομές μεικτής χρήσης ποδηλάτου- αυτοκινήτου, διαδρομές αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτων καθώς και έμπροσθεν όλων των στάσεων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, πλησίον των χώρων ενοικίασης κοινοχρήστων μέσων, γύρω από πλατείες, σχολεία, εκκλησίες, κτίρια υπηρεσιών κ.α.). Το σύνολο των νέων και υφιστάμενων διαβάσεων πεζών θα πρέπει να συνοδεύεται από παρεμβάσεις ενίσχυσης προσβασιμότητας (πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, κίνδυνος Β και πλακίδια όδευσης τυφλών κ.α.).
2.6 Κατασκευή υποδομών για ενίσχυση της προσβασιμότητας ατόμων μειωμένης κινητικότητας	Στο σύνολο των οδών υπό ανάπλαση όπως προκύπτουν από όλα τα μέτρα είναι απαραίτητη η κατασκευή υποδομών για την ενίσχυση της προσβασιμότητας. Οδούσεις τυφλών και ράμπες ΑΜΕΑ θα πρέπει να τοποθετούνται σε όλες τις διαδρομές που παρουσιάζονται στα παραπάνω και στα επόμενα μέτρα, καθώς και όπου αλλού κρίνεται εφικτό στο πλαίσιο ολοκληρωμένων ή μεμονωμένων παρεμβάσεων.
2.7 Αφαίρεση εμποδίων από το δίκτυο μετακίνησης (εξοπλισμού ή σήμανσης ή υποδομής που επηρεάζει την ορατότητα και την προσβασιμότητα των πεζών και οχημάτων)	Το μέτρο αυτό αφορά στο ήδη διαμορφωμένο δίκτυο της πόλης και των οικισμών και στοχεύει στη βραχυπρόθεσμη αποκατάσταση αστοχιών (εμπόδια στον άξονα κίνησης πεζών όπως ιστοί σήμανσης, στύλοι οδο φωτισμού, δένδροστοιχίες, κλίμακες παρακείμενων ιδιοκτησιών, εμπορεύματα, ζαρντινιέρες, κάδοι απορριμμάτων κ.α.).
2.8 Αναβάθμιση – ανάδειξη κρίσιμων τοπόσημων περιοχής (βελτίωση δημόσιου χώρου και δικτύου σύνδεσης με γειτονιές)	Ο Δήμος Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας έχει να επιδείξει πληθώρα πολύτιμων χώρων ιστορικού, πολιτιστικού κ.α. ενδιαφέροντος. Είναι κρίσιμο λοιπόν, στο πλαίσιο αυτού του μέτρου να υπάρχει σύνδεση αυτών των χώρων, ή γενικότερα σημαντικών χώρων – υπερτοπικών πόλων έλξης μέσα στην περιοχή παρέμβασης, με ήπια μέσα ή συνδυασμό ήπιων μέσων μετακίνησης. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται εργασίες ανάδειξης περιφερειακά των χώρων και ειδικές διαδρομές προσέγγισής τους. Ταυτόχρονα σημαντικοί δημόσιοι χώροι του Δήμου, όπως ο κοινόχρηστος χώρος του Ιερού Ναού Κοιμήσεως Θεοτόκου και του Κλειστού Γυμναστηρίου, ο κοινόχρηστος χώρος στα σχολεία 1 ^ο Ενιαίο Λύκειο Νέας Φιλαδέλφειας και 2 ^ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Φιλαδέλφειας και η Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως είναι απαραίτητο να αναπλαστούν και να αναδειχθούν βελτιώνοντας το βιωτικό επίπεδο των κατοίκων.

Ορίζοντας 5ετίας

- Δημιουργία ποδηλατικών υποδομών: Μήκος: 9,20 Km
 - ο Διαδρομή 1: Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θωδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου - Μυκηνών - Εθν. Αντιστάσεως
 - ο Διαδρομή 2: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Σμύρνης – Ειρήνης – Ν. Τρυπιά
 - ο Διαδρομή 3: Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου - Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)

- ο Διαδρομή 4: Μήδειας – πάροδος Πίνδου – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)

• Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων: Αριθμός 3

- ο Ιερός Ναός Κοιμήσεως Θεοτόκου και Κλειστό Γυμναστήριο
- ο Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως
- ο Κοινόχρηστος χώρων στα σχολεία 1^ο Ενιαίο Λύκειο Νέας Φιλαδέλφειας και 2^ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Φιλαδέλφειας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [7]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

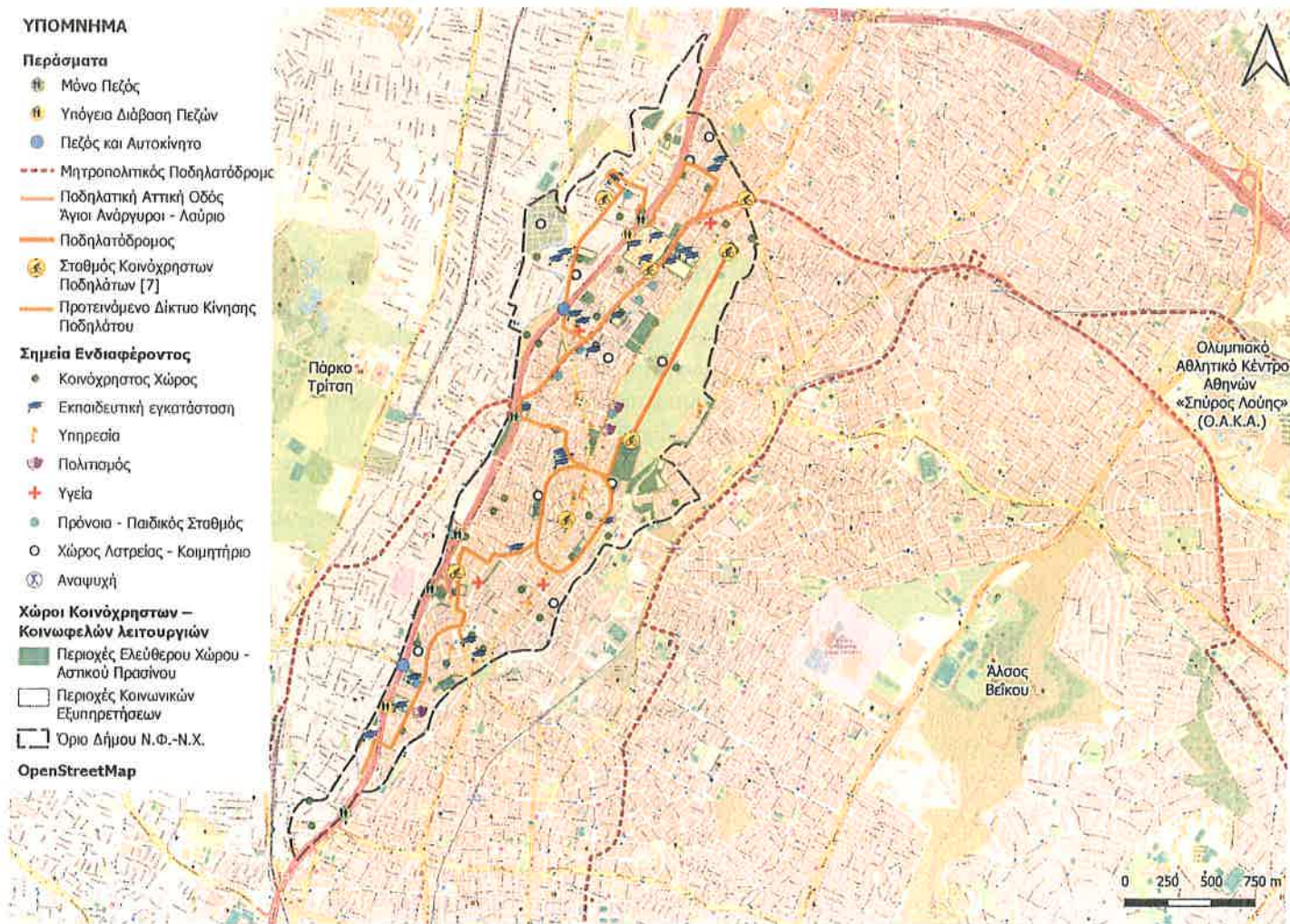
Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υγηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



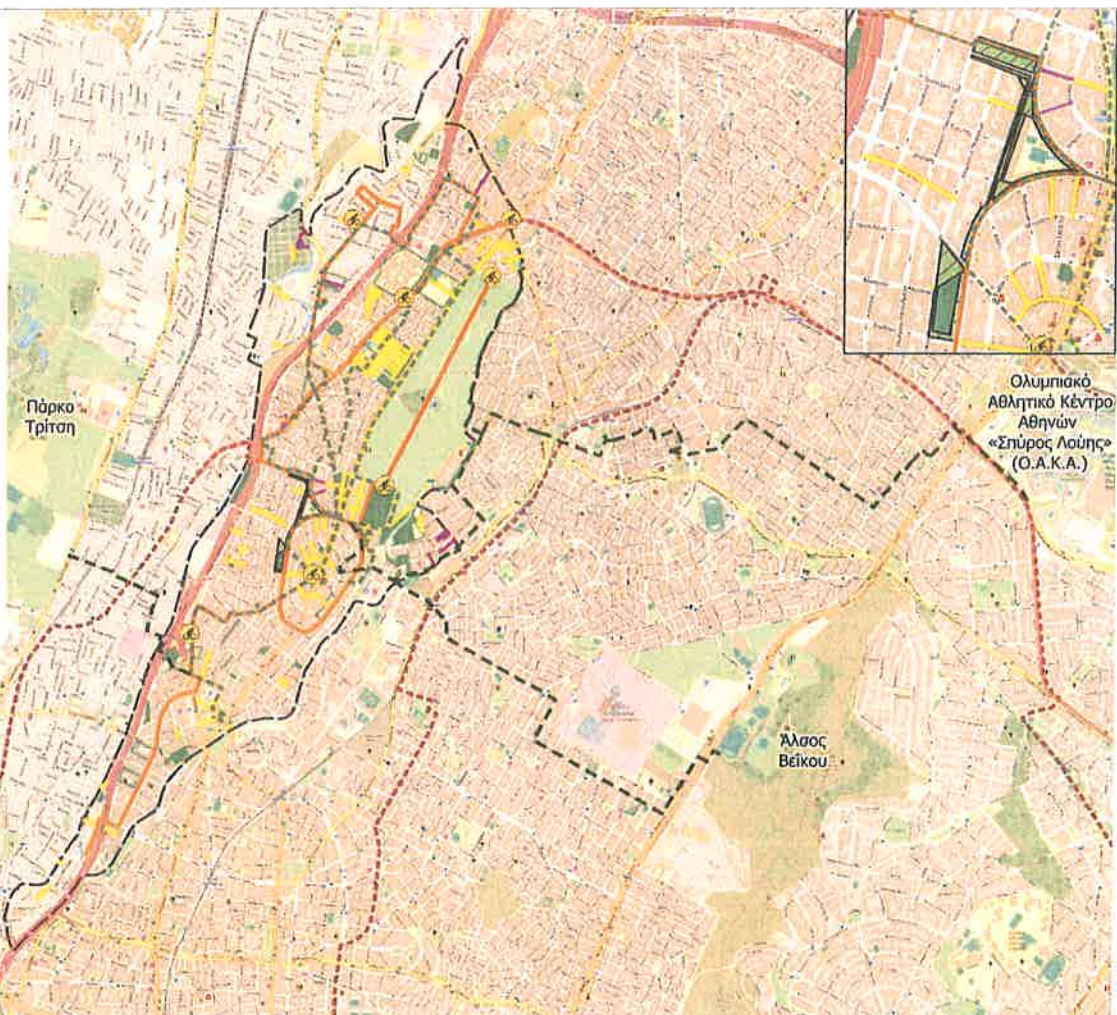
Εικόνα 10: Προτεινόμενο ποδηλατικό δίκτυο – Ορίζοντας Βετίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
- Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Πράσινη Διαδρομή
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [7]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Προσίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

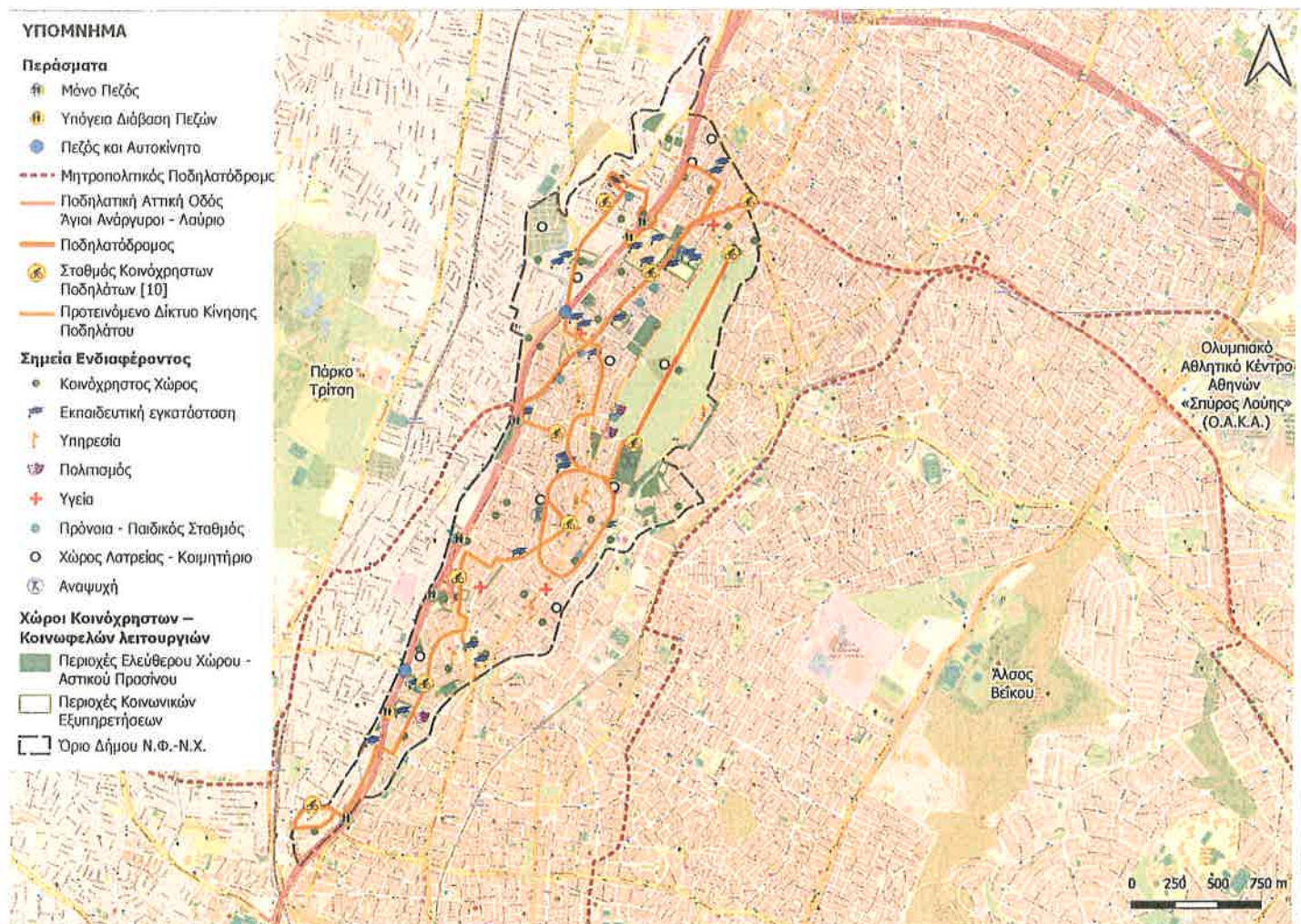


Εικόνα 11: Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων – Ορίζοντας 5ετίας

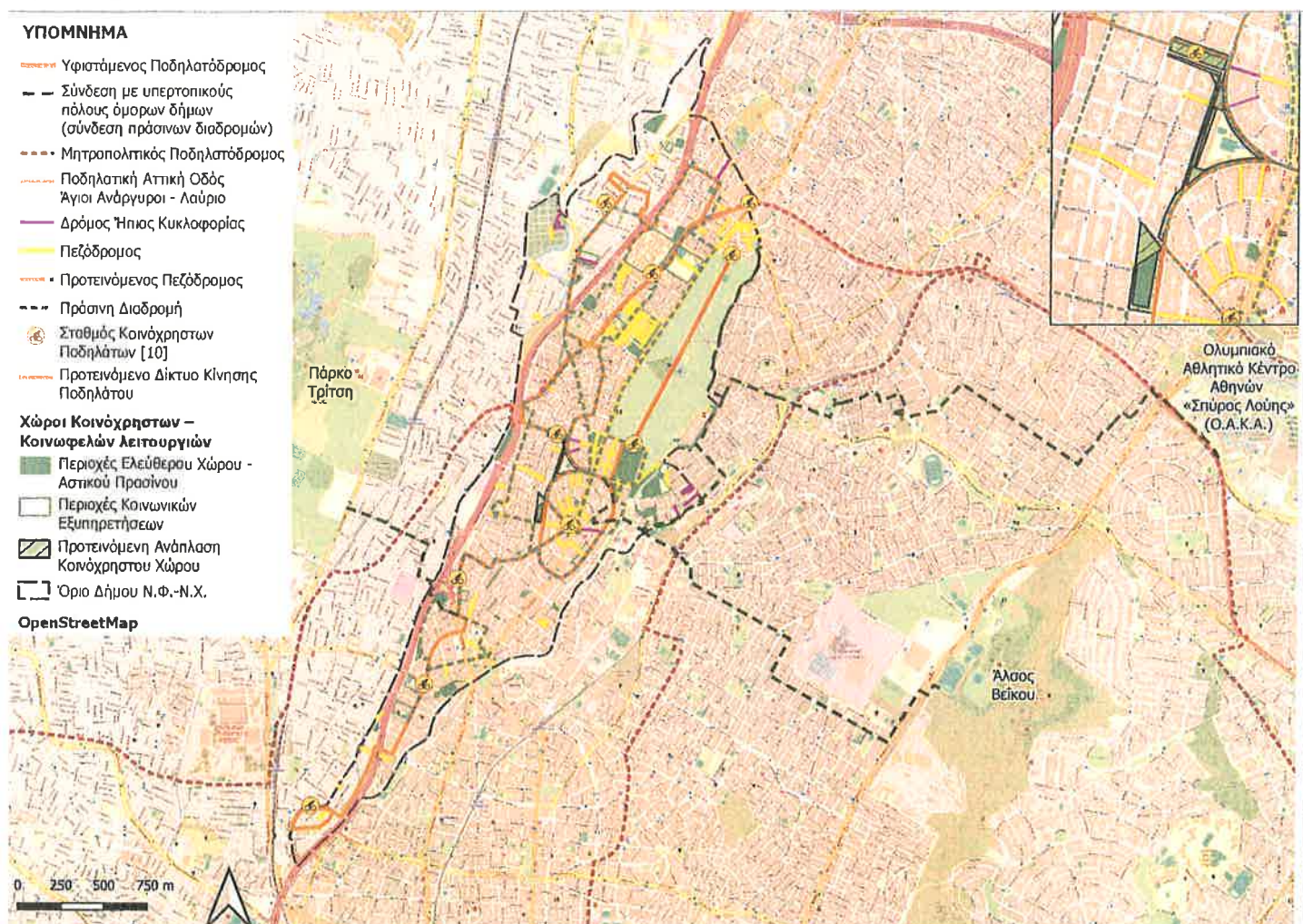
Ορίζοντας 10ετίας

Μήκος: 11,51 Km (αύξηση κατά 2,31 km)

- ο Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισσού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Θοδωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου – Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης
- ο Διαδρομή 2: Ειρήνης – Σμύρνης – Φωκών – Ν. Τρυπιά – Βρυούλων – Σάρδεων
- ο Διαδρομή 3: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Μήδειας – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
- ο Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου – Μαρμαρά – Ν. Πλαστήρα – Σκρα – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- ο Διαδρομή 5: Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Κασσάνδρας – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)



Εικόνα 12: Προτεινόμενο ποδηλατικό δίκτυο – Ορίζοντας 10ετίας



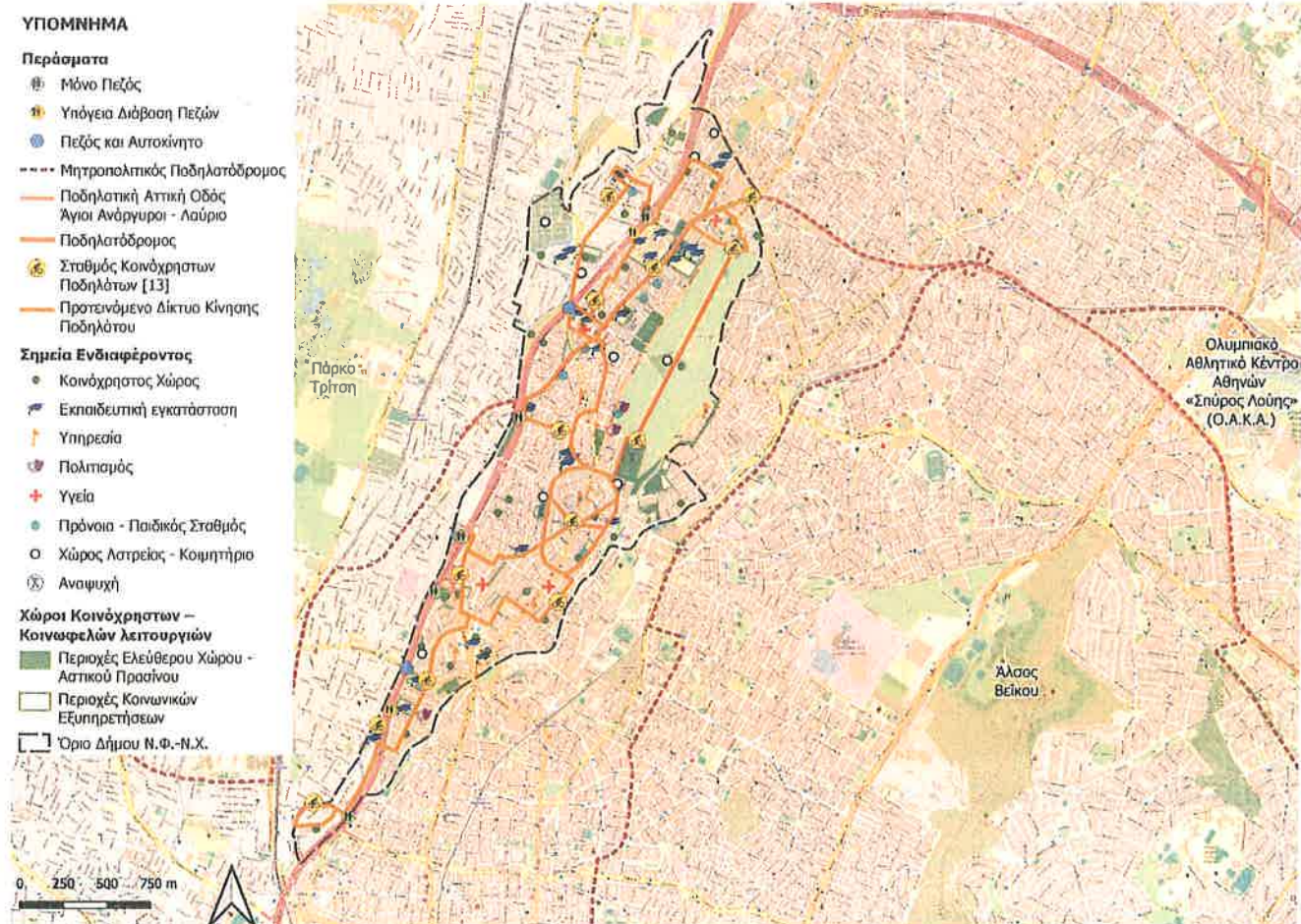
Εικόνα 13: Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

Μήκος: 14,61 km, αύξηση κατά 3,01 km

- Διαδρομή 1: Γεωργίου Καραϊσκάκη – Ρήγα Φερραίου – Λάμπρου Κατσώνη – Θέμιδος – Περισσού – Κ. Παλαμά – Ανδρέα Κάλβου – Τσουντα – Οθωρή Πεταλά – Δερβενακίων – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Προύσης – Αγίας Τριάδος
- Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Αγίας Ευφημίας – Ειρήνης – Σμύρνης – Φωκίων – Ν. Τρυπιά – Βρυούλων – Σάρδεων – Προύσης
- Διαδρομή 3: Άλσος Ν. Φιλαδέλφειας – Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκίων – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Μήδειας – Πίνδου – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Νικηταρά – Ιπποκράτους – Π. Μελά – Αναξαγόρα – Μάνας Στρατιώτου – Θεσσαλονίκης (σύνδεση με υφιστάμενο ποδηλατόδρομο)
- Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Θεσσαλονίκης – Λαυρίου – Μαρμαρά
 - Παρακλάδι α: Τρωάδος - Θεσσαλονίκης

- Παρακλάδι β: Ν. Πλαστήρα – Σκρα – Χίου – Ρόδου – Νάξου – Λ. Δεκελείας - Ατρέως (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)
- ο Διαδρομή 5: Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Κασσάνδρας – Ν. Πλαστήρα (σύνδεση με Μητροπολιτικό δίκτυο & δίκτυο «Ποδηλατική Αττική Οδός»)



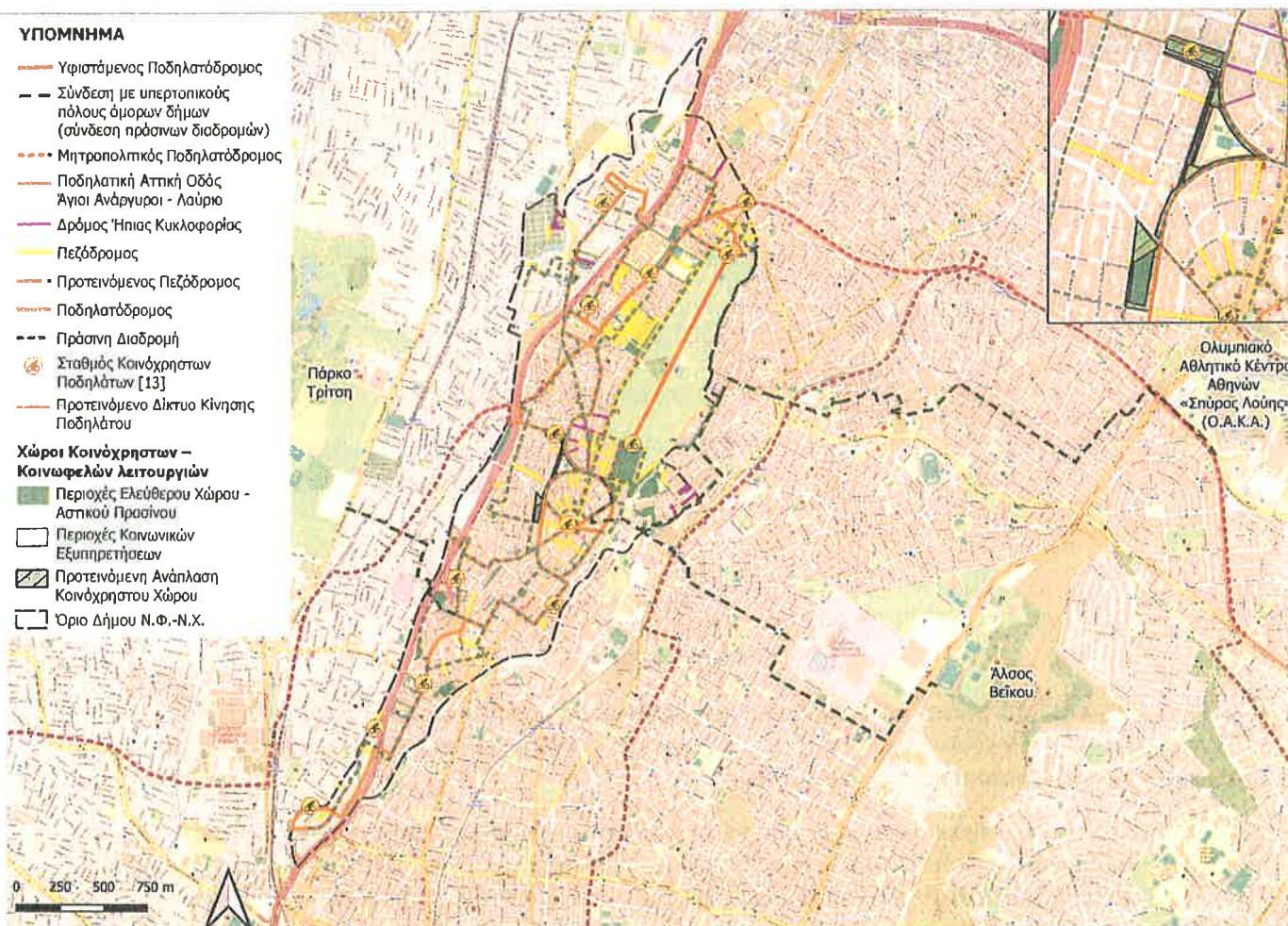
Εικόνα 14: Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου – ορίζοντας 15ετίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σύνδεση με υπεραστικούς ήλους άμρων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [13]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Χώροι Κοινόχρηστων - Κοινοφελών λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 15: Ανάπλαση Κοινόχρηστων Χώρων - Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 3: Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών

Σύνδεση με στόχους

- 1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
- 5.1 Εισαγωγή εναλλακτικών και κοινόχρηστων μέσων μετακίνησης
- 5.2 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
- 6.1. Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο
- 6.2 Αύξηση καινοτόμων μέσων μετακίνησης (car-sharing, dockless bike sharing system, e-scooters κτλ.)

Γενική περιγραφή

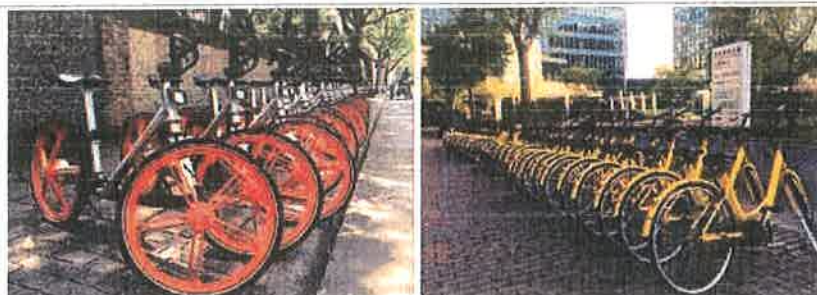
Στο συγκεκριμένο πακέτο μέτρων περιλαμβάνονται μέτρα που ενισχύουν τα κοινόχρηστα μέσα έναντι της ιδιωτικής μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Στόχος είναι η δημιουργία νέων υπηρεσιών για την κυκλοφορία μέσων κοινής χρήσης, δηλαδή car-pooling και bike-sharing

Στόχος είναι η διεύρυνση των εναλλακτικών ως προς την επιλογή του μέσου μετακίνησης. Παράλληλα επιδιώκεται η αύξηση της πληρότητας εντός των ΙΧ από το 1.0-1.2 που είναι σήμερα στο 1.5-2.0 μετακινούμενους ανά όχημα. Αυτό θα έχει ιδιαίτερα θετικό αντίκτυπο στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας που δαπανάται για τις μετακινήσεις και στη αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Σημειώνεται ότι με την ενίσχυση των μέσων κοινής χρήσης αυξάνεται κατά κανόνα η χρήση ποδηλάτου στην πόλη με άμεσο αντίκτυπο τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Με την εφαρμογή αυτού του πακέτου δίνεται μια ελκυστική εναλλακτική στους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας που βασίζεται στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 16: Κοινόχρηστο (dockless) σύστημα μικροκινητικότητας με e-scooter. Τα e-scooter μπορούν να εξυπηρετήσουν μετακινήσεις μικρού μήκους (last mile transport)



Εικόνα 17: Κοινόχρηστο σύστημα ποδηλάτων



Εικόνα 18: Παράδειγμα λειτουργίας συστήματος συνεπιβατισμού

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

3.1 Ανάπτυξη συστήματος μικροκινητικότητας (ΕΠΗΟ)

Σύστημα μικροκινητικότητας είναι το σύστημα που παρέχει δωρεάν ή έναντι αντιτίμου τη δυνατότητα στο κοινό να χρησιμοποιήσει ένα μέσο μικροκινητικότητας (π.χ. πατίνι) για να μετακινηθεί για μικρό χρονικό διάστημα σε κοντινές αποστάσεις. Τα οχήματα βρίσκονται σε συγκεκριμένες θέσεις ή αφήνονται ελεύθερα στο δίκτυο (dockless). Το σύστημα αποτελείται από τα οχήματα και την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου καθώς και τις θέσεις εναπόθεσης. Το μέτρο αυτό λειτουργεί συμπληρωματικά με το μέτρο 3.2 και μπορούν να έχουν κοινά σημεία εναπόθεσης. Σημειώνεται ότι τα κοινόχρηστα οχήματα (πατίνια ή ποδήλατα) μπορούν να κυκλοφορούν στις ποδηλατικές υποδομές και αποτελούν μία ελκυστική εναλλακτική χρήσης μοτοσυκλέτας.

3.2 Ανάπτυξη συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων (bike sharing)

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

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

	Το σύστημα αποτελείται από τα ποδήλατα, την πλατφόρμα διεπαφής κοινού- παρόχου, τις θέσεις στάθμευσης (πρόσδεση ή απλή εναπόθεση).
3.3 Ανάπτυξη συστήματος car pooling με την αξιοποίηση κινητών τηλεφώνων	Car pooling ή συνεπιβατισμός είναι ο συνδυασμός μετά από συνεννόηση των μετακινούμενων που πηγαίνουν προς τον ίδιο προορισμό με σχετικά κοινή αφετηρία. Το σύστημα αυτό μπορεί να εφαρμοστεί για χώρους όπου συγκεντρώνονται πολλοί εργαζόμενοι (Δημόσιες Υπηρεσίες, Άλσος, καταστήματα υπεραγορών κ.α.). Κατά κανόνα απαιτεί την δήλωση ενδιαφέροντος των μετακινούμενων σε πλατφόρμα εκδήλωσης ενδιαφέροντος, η οποία κάνει αυτόματα το «ταίριασμα» των μετακινούμενων.
3.4 Εφαρμογές διαχείρισης κυκλοφορίας και αποτροπής παράνομης στάθμευσης	Η τεχνολογία αποτελεί ένα απαραίτητο εργαλείο το οποίο διευκολύνει την διαχείριση της κυκλοφορίας. Αυτό γίνεται μέσα από εφαρμογές παρακολούθησης σύμφωνα με τις οποίες σε ώρες αιχμής δίνουν προτεραιότητα σε οχήματα της δημόσιας συγκοινωνίας ή σε περιπτώσεις τροχαίου συμβάντος εκτρέπουν την κυκλοφορία. Επίσης είναι ένα μέσο με το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί η παράνομη στάθμευση μέσω εγκατάστασης αισθητήρων
Ορίζοντας 5ετία Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 7	

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

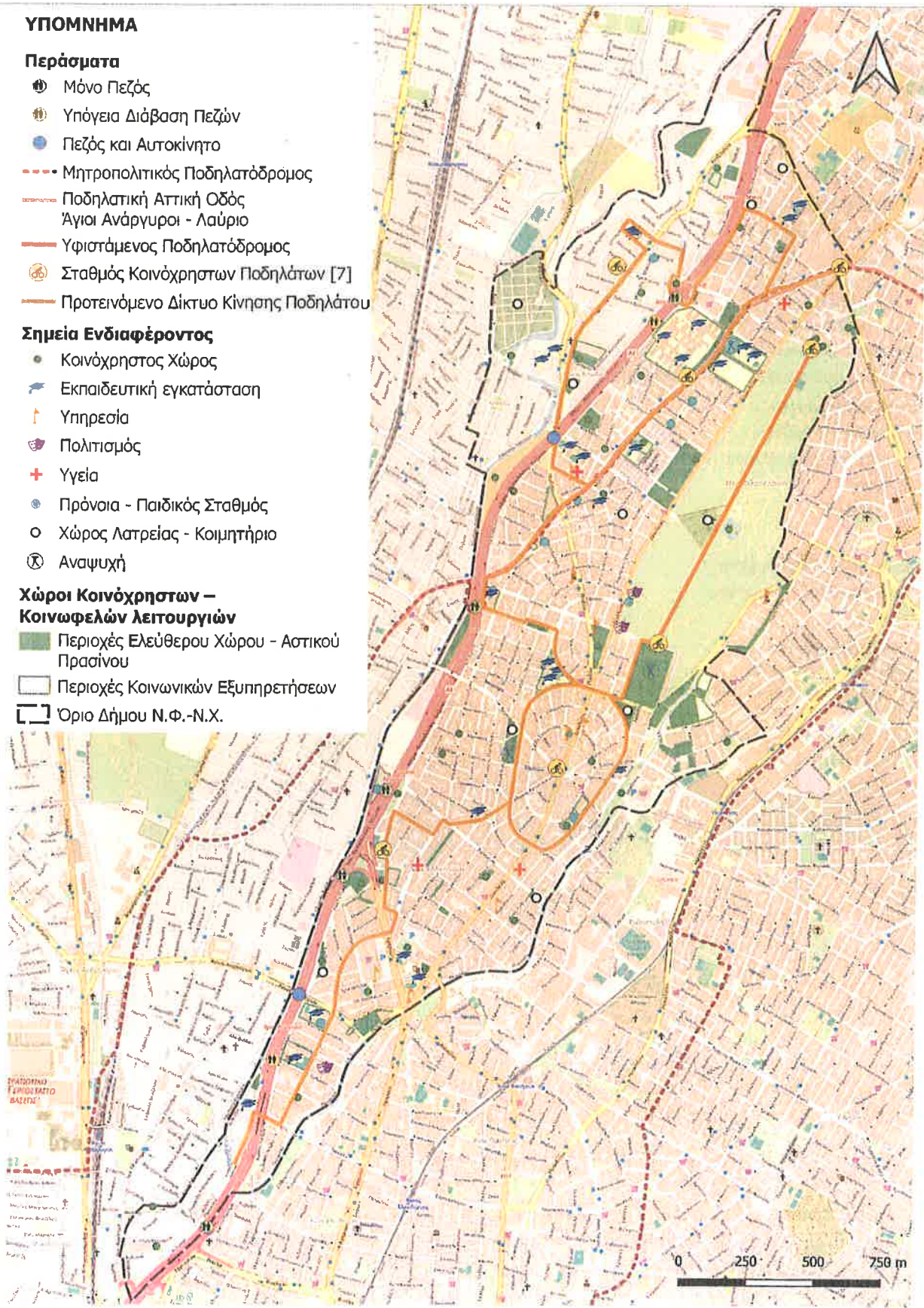
- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [7]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 19: Προτεινόμενες θέσεις bike -sharing – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 10 αύξηση κατά 3

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

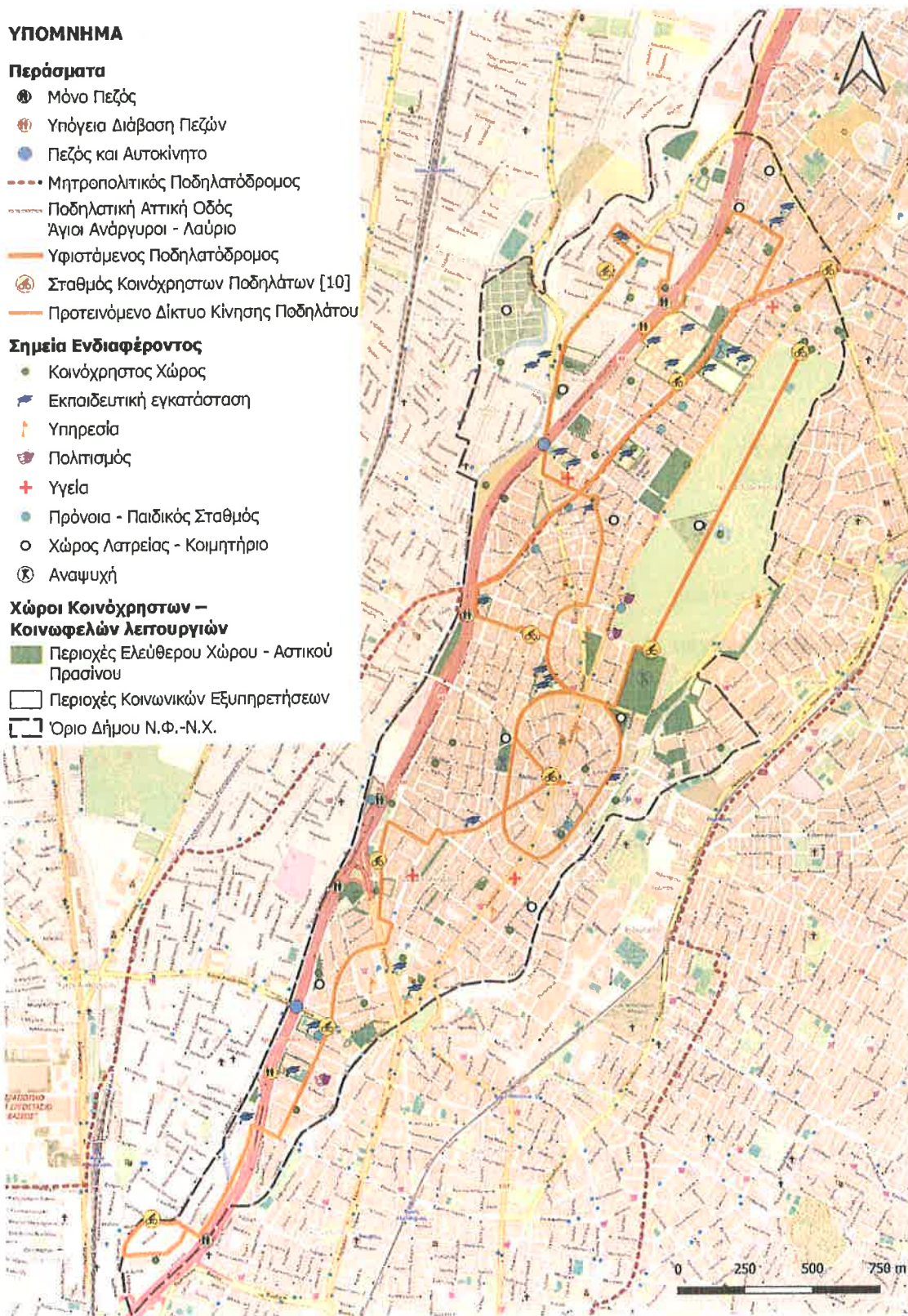
- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [10]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού
Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 20: Προτεινόμενες θέσεις bike -sharing – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Εγκατάσταση σταθμών bike-sharing, Αριθμός: 13 αύξηση κατά 3

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- Μητροπολιτικός Ποδηλατόδρομος
- Ποδηλατική Αττική Οδός
Άγιοι Ανάργυροι - Λαύριο
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Σταθμός Κοινόχρηστων Ποδηλάτων [13]
- Προτεινόμενο Δίκτυο Κίνησης Ποδηλάτου

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υπηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού
Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 21: Προτεινόμενες θέσεις bike -sharing – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 4: Επικοινωνία-Πρώθηση-Ευαισθητοποίηση

Σύνδεση με στόχους

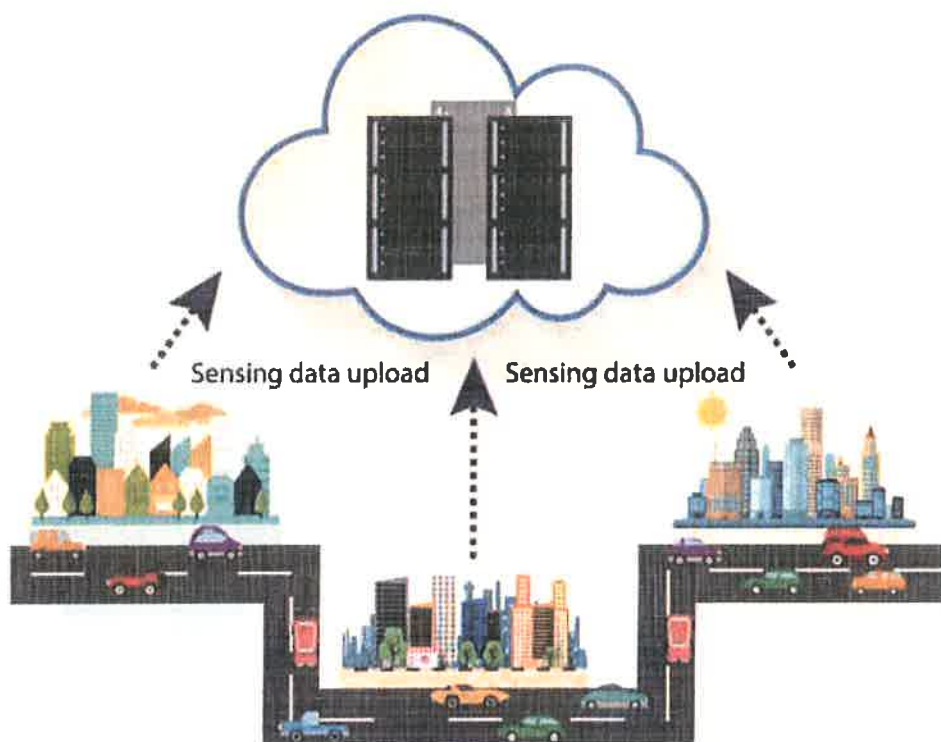
8.1. Υιοθέτηση παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής.

Γενική περιγραφή

Προϋπόθεση για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινούνται οι κάτοικοι και οι επισκέπτες σε ένα τόπο είναι η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και η ταυτόχρονη επικοινωνία του στόχου και της αναγκαιότητας για αλλαγές.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός και η συμμετοχή του κοινού γενικότερα αποτελούν μία σύγχρονη προσέγγιση γύρω από τα ζητήματα του πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Πλέον, μελετητές, φορείς και δημοτικές αρχές, οφείλουν να λαμβάνουν υπόψη τη γνώμη και τους ενδεχόμενους προβληματισμούς και προτάσεις των πολιτών με σκοπό την διαμόρφωση σχεδίων με ευρεία αποδοχή, που κατ' επέκταση θα σημάνει και την ευκολότερη υλοποίησή τους.

Η υλοποίηση του συνόλου των μέτρων του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη διοργάνωση επικοινωνιακών εκδηλώσεων για την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινούμενων καθώς και τη συνεχή καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών για τα ζητήματα μετακινήσεων, είτε αυτά αφορούν προβλήματα και νέες ανάγκες είτε νέες προτάσεις και ιδέες.



Εικόνα 22: Εργαλεία crowdsensing για συγκέντρωση δεδομένων κινητικότητας και μετέπειτα επεξεργασία

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

4.1 Διοργάνωση εκδηλώσεων σε σχολεία για την ευαισθητοποίηση των μαθητών

Για να αλλάξει ο τρόπος που μετακινείται ο πολίτης και να γίνει ουσιαστική στροφή προς βιώσιμα μέσα είναι κρίσιμο να πραγματοποιούνται- πριν ή παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής – εκδηλώσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων σχετικά με το ρόλο των επιλογών τους (με ποιο μέσο μετακινούνται)

	και τις επιπτώσεις σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο. Κρίσιμες ομάδες πληθυσμού για εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης είναι οι μαθητές- φοιτητές, οι γονείς/ κηδεμόνες μαθητών, οι επαγγελματίες οδηγοί (τροφοδοσία, delivery, δημοτικά οχήματα, απορριμματοφόρα, λεωφορεία) και οι διάφοροι σύλλογοι/ φορείς της πόλης. Είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται συχνά τέτοιες εκδηλώσεις ευαισθητοποίησης με συνεργασία του δήμου και τοπικών φορέων και ιδιαίτερα σε κρίσιμες χρονικές περιόδους του έτους (ενδεικτικά 4 κατ' έτος - έναρξη σχολικών μαθημάτων, έναρξη εορταστικής περιόδου, θερινή αιχμή κ.α.).
4.2 Εργαστήρια κυκλοφοριακής αγωγής και οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς	Το μέτρο αυτό αφορά στη συστηματική οργάνωση εργαστηρίων εκμάθησης οικολογικής οδήγησης σε επαγγελματίες οδηγούς αλλά και κυκλοφοριακής αγωγής, καθώς αρκετά μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων εντός των αστικών περιοχών αποτελείται από εμπορευματικές μεταφορές.
4.3 Δημιουργία φόρουμ κατοίκων για την κινητικότητα (εργαστήρια συν-σχεδιασμού, ηλεκτρονικές πλατφόρμες κ.ά.)	Με δεδομένο ότι το ΣΒΑΚ μπορεί να αναθεωρείται ανά 5ετία, είναι χρήσιμο να υπάρχει μία ομάδα ατόμων και φορέων που να προωθούν τη συζήτηση για την κινητικότητα και τις μεταφορές. Το ρόλο αυτό μπορεί να λάβει το συσταθέν Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας με την προϋπόθεση ανανέωσης της συνεργασίας των φορέων και του Δήμου. Επίσης, μέσω των εργαστηρίων μπορούν οι πολίτες να έχουν λόγο στις μελέτες εφαρμογής των επιμέρους έργων υποδομής του ΣΒΑΚ Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, όπως ενδεικτικά τις μελέτες που θα αφορούν τις αναπλάσεις για ενσωμάτωση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης, ποδηλατόδρομων, νέων πάρκων- κοινοχρήστων χώρων κ.α
4.4 Χρήση εργαλείων τεχνολογίας για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις	Το μέτρο αυτό αφορά στην υποστήριξη της συστηματικής καταγραφής των καθημερινών μετακινήσεων και των καθημερινών προβλημάτων που εντοπίζονται στο Δήμο και βασίζεται στη συνδρομή της τεχνολογίας για ακούσια ή εκούσια καταγραφή των δεδομένων (κυκλοφορίας, σύνθεσης, τροχαίων συμβάντων, ζητημάτων δικτύου κυκλοφορίας). Σκοπός είναι να υπάρξει μία βάση δεδομένων που θα μπορεί ο δήμος να γνωρίζει ανά πάσα στιγμή το που εντοπίζονται προβλήματα στο δίκτυο κυκλοφορίας και εν γένει στο μεταφορικό σύστημα και να επεμβαίνει για τις διορθώσεις. Η είσοδος των στοιχείων σε αυτή τη βάση δεδομένων μπορεί να γίνεται με επιλογή των δημοτών σε πλατφόρμα για προβλήματα (ενδ. Οδοφωτισμός, εμπόδια ορατότητας, λακκούβες, έλλειψη πεζοδρομίου, εντοπισμός προβληματικής διασταύρωσης κ.α.), είτε ακούσια για ζητήματα φόρτων μέσα από ήδη υφιστάμενα εργαλεία (π.χ. google street map) ή και σύγχρονα εργαλεία (ITS).

4.5 Δημιουργία διαδραστικών χαρτών Interactive GIS για την ενημέρωση κατοίκων και επισκεπτών για τις μετακινήσεις, με πληροφορίες για τις αποστάσεις και τους χρόνους μεταξύ σημαντικών πόλων έλξης, διαθέσιμων μέσων μεταφοράς κ.α.

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία διαδραστικού διαδικτυακού χάρτη με όλη την πληροφορία που χρειάζεται να έχει ένας επισκέπτης με χαρακτηριστικά μετακινούμενου με ήπια μέσα. Το περιβάλλον αυτό μπορεί να απευθύνεται σε κατοίκους του Δήμου, επισκέπτες από την υπόλοιπη Ελλάδα, αλλά και επισκέπτες από το εξωτερικό.

Πακέτο μέτρων 5: Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και εναλλακτικών καυσίμων

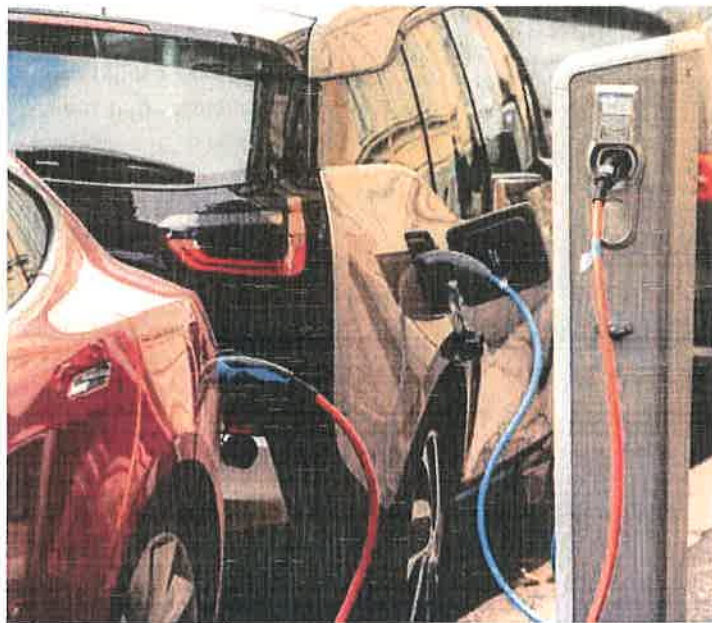
Σύνδεση με στόχους

- 1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου
- 1.2 Διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την χρήση ηλεκτρικών οχημάτων
- 1.3 Μείωση του κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μετακινούμενους με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης
- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2. Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές

Γενική περιγραφή

Η ηλεκτροκίνηση μπορεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη μείωση του αστικού θορύβου. Για να αυξηθεί το ποσοστό των ηλεκτρικών οχημάτων ως προς τα συνολικά (δηλ. ο βαθμός διείσδυσης) είναι αναγκαία η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Το παρόν πακέτο μέτρο έχει άμεση συσχέτιση με την υλοποίηση ΣΦΗΟ για την περαιτέρω εξειδίκευση του προτεινόμενου σχεδιασμού.

Στόχος είναι η μείωση των κυκλοφορούντων ΙΧ αυτοκινήτων στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας και η αντικατάσταση του υφιστάμενου στόλου οχημάτων (και δη αυτοκινήτων) με μη ρυπογόνα οχήματα.



Εικόνα 23: Σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στο πεζοδρόμιο. Υποστηρίζει θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης παρά την οδό.



Εικόνα 24: Ηλεκτρικό απορριμματοφόρο όχημα

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

5.1 Δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων μικρών οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας

Το μέτρο αφορά στην ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας με σύγχρονα, μικρά, ευέλικτα και ηλεκτρικά οχήματα. Με δεδομένη τη γεωμετρία του αστικού οδικού δικτύου της πόλης είναι κρίσιμο να κυκλοφορούν μικρά οχήματα τα οποία θα είναι φιλικά στο περιβάλλον και θα συμβάλλουν στη μείωση της συμφόρησης, τη μείωση των εκπομπών CO₂ και του αστικού θορύβου.

Αντίστοιχα στο πλαίσιο αυτού του μέτρου εντάσσεται και ο εξηλεκτρισμός του στόλου των υφιστάμενων δημοτικών οχημάτων.

5.2 Εφαρμογή του σχεδίου χωροθέτησης σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης απαιτεί την χωροθέτηση σταθμών φόρτισης όλων των τύπων ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Για τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, ο οποίος έχει εκπονήσει ΣΦΗΟ, το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή του. Επιπλέον, εντάσσεται η κατά προτεραιότητα τοποθέτηση βασικού και συμπληρωματικού εξοπλισμού για σταθμούς δημόσιας χρήσης. Σε αυτό, προβλέπεται η χωροθέτηση σταθμών φόρτισης για ΙΧ αυτοκίνητα, λεωφορεία, μοτοσυκλέτες, ΕΠΗΟ και ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς και για ειδικούς τύπους οχημάτων (τροφοδοσία, TAXI, οχήματα ΑΜΕΑ κ.α.). Επίσης ειδική μέριμνα θα πρέπει να υπάρχει για φορτιστές λεωφορείων της δημόσιας συγκοινωνίας.

Το σύνολο των σταθμών φόρτισης Η/Ο δεν θα πρέπει να παρεμποδίζει την κυκλοφορία ευάλωτων ομάδων πληθυσμού (πεζών, ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων, ποδηλάτων κ.α.).

Σύνδεση με στόχους

5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων

5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου

6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο

7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων

7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου

7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

Γενική περιγραφή

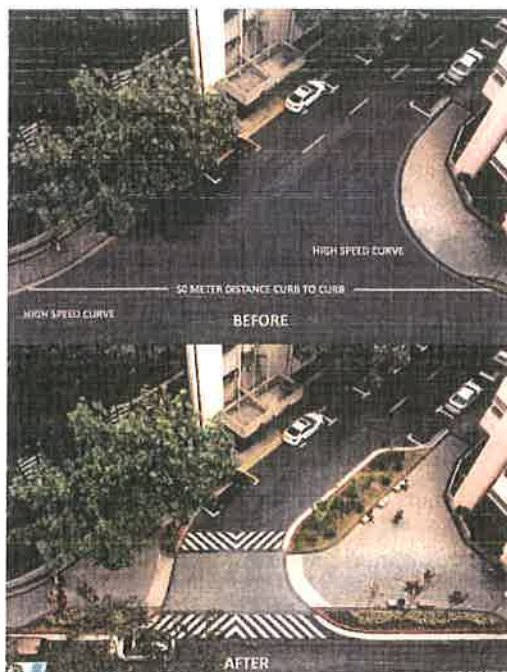
Το πακέτο μέτρων 6 περιλαμβάνει μέτρα τα οποία στοχεύουν αφενός στη μείωση της των κυκλοφορόντων οχημάτων εντός της πόλης με άμεσο στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη μείωση των τροχαίων συμβάντων.

Καθοριστικής σημασίας μέτρο είναι η μείωση του ορίου ταχύτητας στο σύνολο των γειτονιών και η δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας όπου εφαρμόζεται χαμηλό όριο ταχύτητας 20-30 km/h (ή και χαμηλότερο σε περιπτώσεις). Επίσης η βελτίωση των διασταυρώσεων αποτελεί σημαντικό μέτρο για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Υπάρχουν ποικίλοι τρόποι με τους οποίους μπορεί μια διασταύρωση να αναδιαμορφωθεί ώστε να είναι περισσότερο ασφαλής για όλους τους χρήστες. Ένας τρόπος είναι η προέκταση των γωνιών των εκατέρωθεν οικοδομικών τετραγώνων ώστε να περιοριστεί ο χρόνος προσπέλασης των πεζών. Στην ίδια φιλοσοφία εντάσσεται και το μέτρο για την αύξηση του χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες.

Επίσης ιδιαίτερα σημαντικό μέτρο είναι η ενίσχυση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, αλλά και η δημιουργία παρακαμπτήριων οδών για την προστασία των γειτονιών.



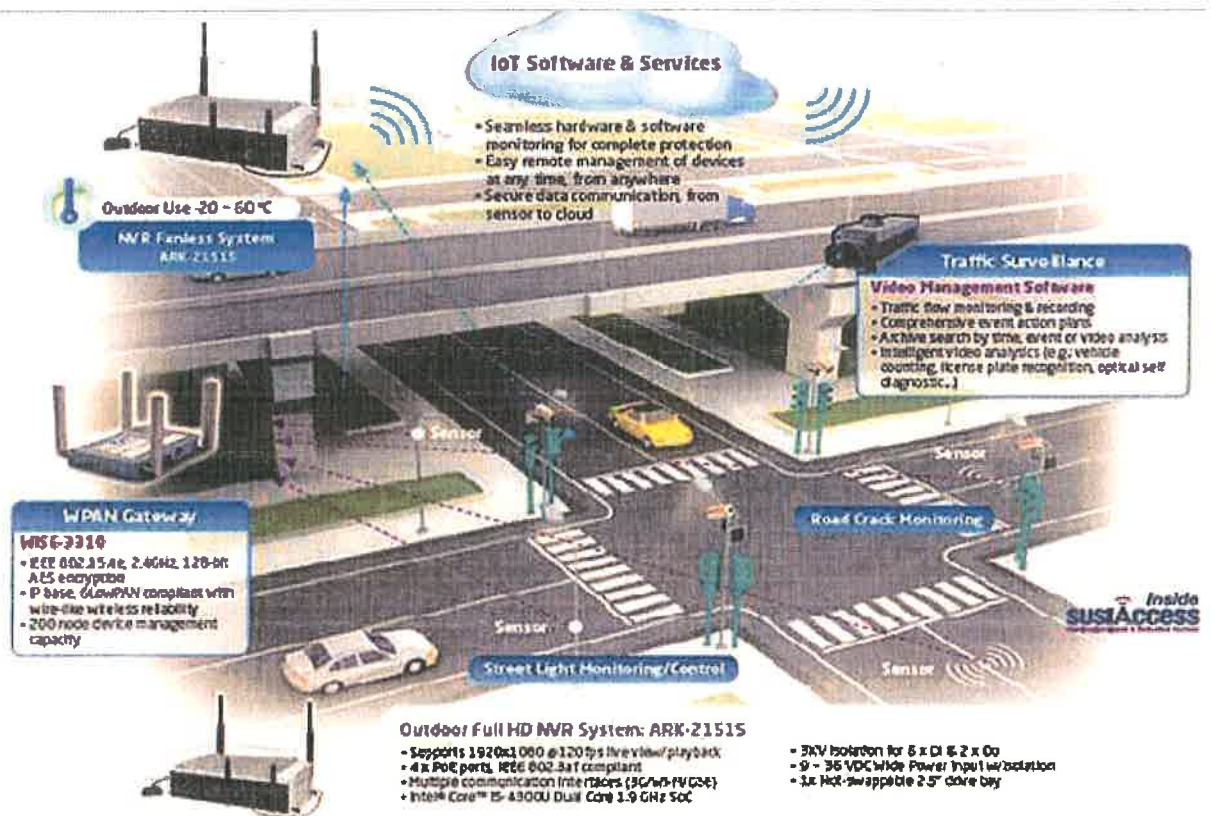
Εικόνα 25: Οδός ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h και (ελεγχόμενη) παρόδια στάθμευση. Το συγκεκριμένο οδικό περιβάλλον επιτρέπει την αρμονική συνύπαρξη πεζού, ποδηλάτη και οχημάτων.



Εικόνα 26: Παράδειγμα βελτίωσης κόμβου για την αύξηση της ασφάλειας ευάλωτων χρηστών και ομαλότερης συνύπαρξης μεταξύ ανθρώπων και οχημάτων



Εικόνα 27: Αλλαγή-μείωση ορίων ταχύτητας με χρήση ανάλογης σήμανσης



Εικόνα 28: Παράδειγμα ευφυούς συστήματος μεταφορών για παρακολούθηση ροής οχημάτων, έλεγχο της ποιότητας του οδοστρώματος και παρακολούθηση λειτουργίας φωτεινών σηματοδοτών.

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

6.1 Αλλαγή/μείωση ορίων ταχύτητας στο κύριο και τοπικό οδικό δίκτυο

Η μείωση των ορίων ταχύτητας είναι, άμεσα συνδεδεμένη με την βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, ενώ πρόκειται για ένα μέτρο που, αναμφισβήτητα, θέτει σε προτεραιότητα τους ευάλωτους χρήστες της οδού (πεζοί, ποδηλάτες, ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων όπως παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα με κινητικές δυσκολίες). Ταυτόχρονα, αρκετά είναι και τα περιβαλλοντικά της οφέλη στο αστικό περιβάλλον, αφού συμβάλει στον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης.

Η εφαρμογή του εν λόγω μέτρου είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική είτε σε συγκεκριμένες ζώνες υψηλού κινδύνου είτε κατά μήκος μια ολόκληρης αστικής περιοχής. Η μέση ταχύτητα που προτείνεται ανέρχεται στα 30 χλμ./ώρα εντός του αστικού ιστού από το σύνηθες όριο των 50 χλμ./ώρα που εφαρμόζονταν μέχρι πρότινος. Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η καθέρωση των 20χλμ./ώρα σε όλο το τοπικό δίκτυο και δει στις γειτονίες και 30 χλμ./ώρα στις οδούς ήπιας κυκλοφορίας που τις περιβάλλουν. Επιπλέον, για τις συλλεκτήριες αρτηρίες προβλέπονται τα 40χλμ./ώρα και για τις δευτερεύουσες τα 50χλμ./ώρα.

Σημειώνεται ότι αν και το συγκεκριμένο μέτρο πραγματοποιείται εύκολα και γρήγορα με κανονιστική

	απόφαση, ιδιαίτερη σημασία έχει και η αντίστοιχη διαμόρφωση του περιβάλλοντος κίνησης. Ο σχεδιασμός, δηλαδή, πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να μην ευνοεί την ανάπτυξη μεγαλύτερων ταχυτήτων, το οποίο μπορεί να επιτευχθεί με συμπληρωματικά μέτρα όπως στενές λωρίδες κυκλοφορίας, τοπική ανύψωση του οδοστρώματος, φύτευση κ.α. Αξίζει να αναφερθεί ότι καθιστώντας τις συνθήκες κίνησης των οχημάτων λιγότερο ευνοϊκές είναι αρκετά πιθανή η στρόφη σε άλλους, ηπιότερους, τρόπους μετακίνησης.
6.2 Αναβάθμιση κύριων και δευτερευουσών διασταυρώσεων για ενίσχυση της οδικής ασφάλειας	Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα οδικής ασφάλειας είναι η διαμόρφωση ή η απουσία διαμόρφωσης των συμβολών των οδών μεταξύ τους. Υπάρχουν σε όλο τον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αλλά και σε επιμέρους γειτονιές σημεία που χρήζουν ανασχεδιασμού σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές οδικής ασφάλειας. Η αναβάθμιση των διασταυρώσεων θα ενισχύσει την ασφάλεια για όλους τους μετακινούμενους και θα συμβάλλει στην ανασυγκρότηση του δημόσιου χώρου.
6.3 Ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης προς όφελος των ευάλωτων χρηστών της οδού	Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση συμβάλλει καθοριστικά στην ενίσχυση της οδικής ασφάλειας. Πολλές φορές οι ήδη ισχύουσες ρυθμίσεις δεν σημαίνονται κατάλληλα με αποτέλεσμα να μην είναι διακριτές για όλους τους μετακινούμενους. Η πυκνωση της σήμανσης για ισχύουσες ρυθμίσεις– με ιδιαίτερη έμφαση στην οριζόντια- και η ενίσχυση της σήμανσης σε κάθε νέα παρέμβαση που αφορά πεζούς, ποδηλάτες, μοτοσυκλετιστές, οδηγούς οχημάτων τροφοδοσίας, λεωφορεία και μεγάλα οχήματα κ.α., αλλά και σχετικά με την επιτρεπόμενη ή μη στάθμευση είναι κρίσιμη τόσο για την οριοθετημένη κίνηση όλων και την ασφαλή συνύπαρξή τους όπου προβλέπεται όσο και για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.
6.4 Διαμόρφωση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας προστατευμένων με μικρούς δακτυλίους	Αυτό το μέτρο εφαρμόζεται παράλληλα με άλλα μέτρα του ΣΒΑΚ, όπως με την δημιουργία superblocs και την δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας. Το παρόν μέτρο καταπιάνεται με την τοποθέτηση σήμανσης για την αποφυγή διαμπερών ροών σε συγκεκριμένες γειτονιές και οδούς, αλλά και την αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας των μετακινούμενων.
6.5 Αύξηση/συγχρονισμός χρόνου πρασίνου για τους πεζούς στους φωτεινούς σηματοδότες	Ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο παρέμβασης για την επίτευξη όλων των στόχων του ΣΒΑΚ. Με την εφαρμογή του μέτρου δίνεται προτεραιότητα στους πεζούς, έναντι των οχημάτων και προωθείται η πεζή μετακίνηση. Πρόκειται για μια οικονομικά ρεαλιστική λύση, η οποία δεν απαιτεί ιδιαίτερο κόστος και μπορεί να υλοποιηθεί σε σύντομο χρονικό διάστημα, Ωστόσο, απαιτείται μεγάλο διάστημα για την εκπόνηση των σχετικών μελετών και εγκρίσεων.

- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: 1310,46 στρ.

- ο Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας – Βρυούλων
- ο Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης – Προύσης
- ο Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας
- ο Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Σάρδεων
- ο Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων
- ο Περιοχή 6: Εφέσου – Πίνδου
- ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
- ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών – Δεκελείας
- ο Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας – Σύλλης
- ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
- ο Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
- ο Περιοχή 12: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' – Δεκελείας
- ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων – Τρυπιά
- ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 15: Ειρήνης – Λ. Δεκελείας – Σαλαμίνας – Πίστews – ρέμα Ποδονίφτη
- ο Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου
- ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων – Θεσσαλονίκης
- ο Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας – Τρωάδος
- ο Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιαπωνίδη – Ν. Πλαστήρα – Μωραϊτίνη
- ο Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφούλη Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 21: Κρεσταινής – Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφούλη Θεμιστοκλή
- ο Περιοχή 22: Σοφούλη Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης – Κρεσταινής
- ο Περιοχή 23: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Αναγεννήσεως – Δεκελείας
- ο Περιοχή 24: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- ο Περιοχή 25: Μαρίνου Αντύπα – Θεωρή Πεταλά – Τσουντά – Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 26: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θεωρή Πεταλά

- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 9

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

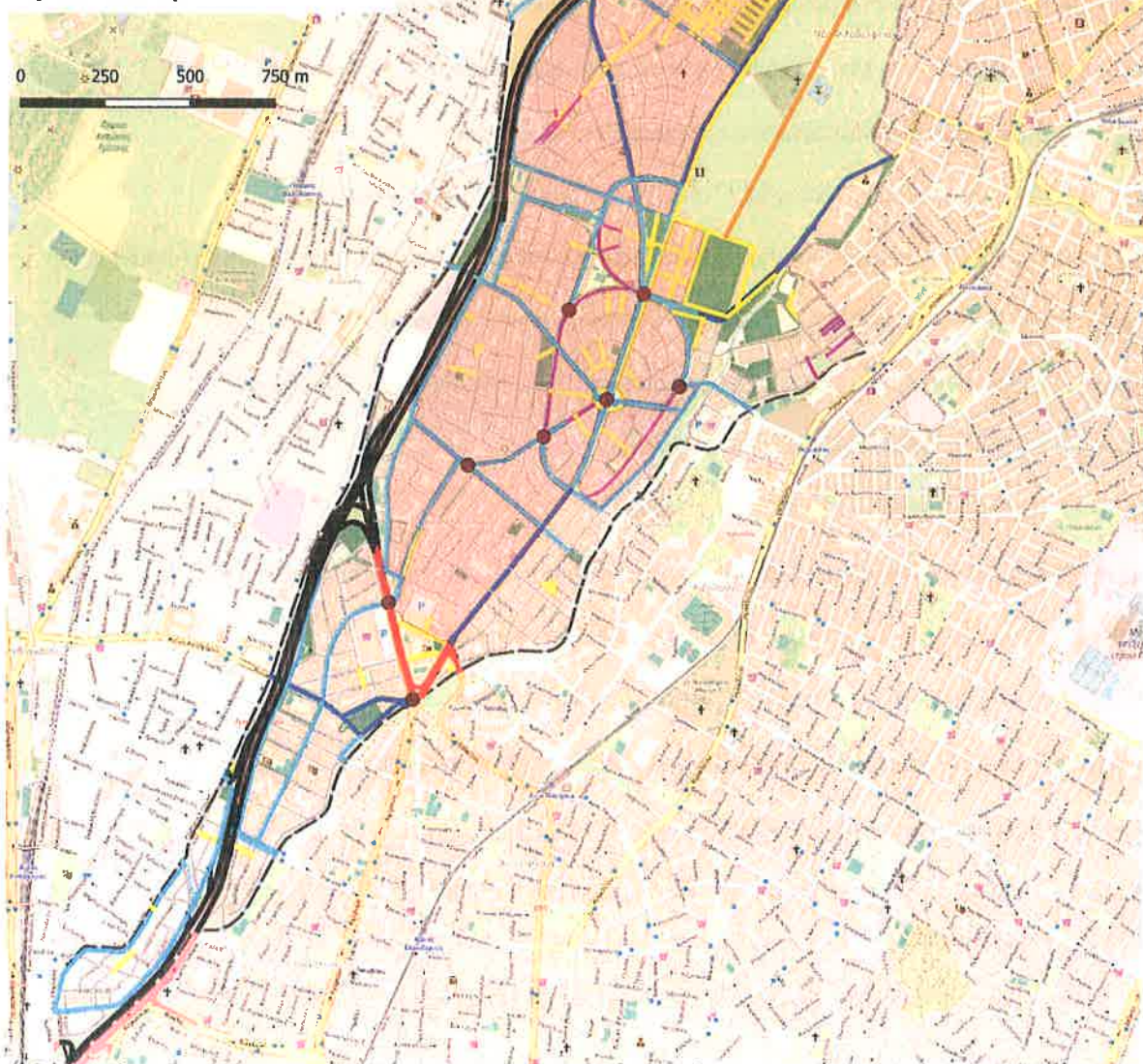
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [9]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γετονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 29: Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων - Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: 1468,13 στρ.
 - ο Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - ο Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - ο Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - ο Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - ο Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης
 - ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
 - ο Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
 - ο Περιοχή 12: Σαλαμίνας - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε΄ - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
 - ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - ο Περιοχή 15: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνας – Πίστews
 - ο Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
 - ο Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
 - ο Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασηνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
 - ο Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή -
 - ο Περιοχή 21: Κρεσταινής – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
 - ο Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταινής
 - ο Περιοχή 23: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 24: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Ρεθύμνης – Σερίφου – Άρτης – Ν. Πλαστήρα – Δεκελείας
 - ο Περιοχή 25: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
 - ο Περιοχή 26: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
 - ο Περιοχή 27: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά
 - ο Περιοχή 28: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 11

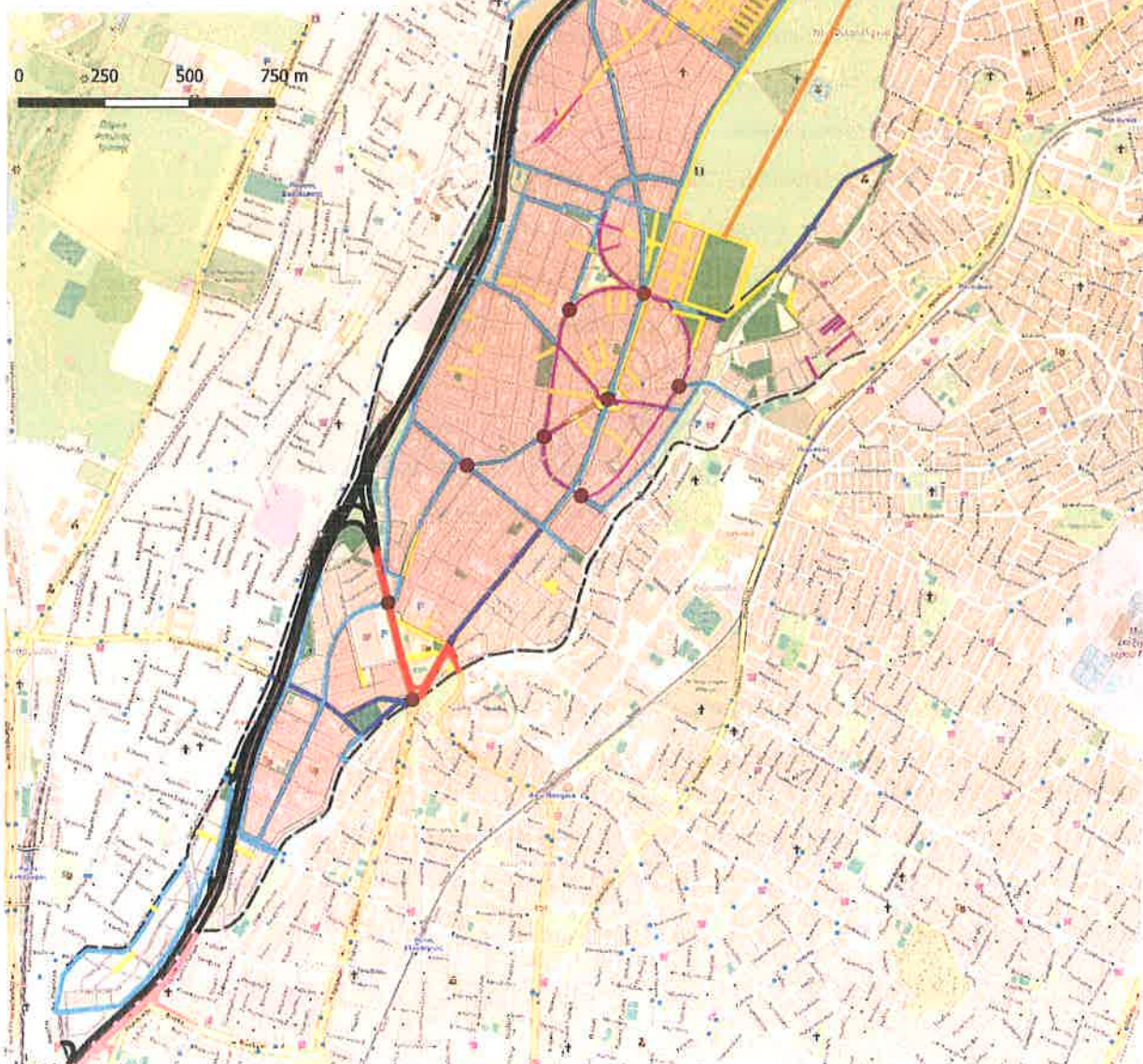
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [11]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 30: Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων - Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας με ανώτατο όριο ταχύτητας 30χλμ/ώρα: 1310,46 στρ.
 - ο Περιοχή 1: Τρυπιά – Εφέσου – Δεκελείας - Βρυούλων
 - ο Περιοχή 2: Δεκελείας – Φωκών – Σμύρνης - Προύσης
 - ο Περιοχή 3: Προύσης – Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Ειρήνης - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 4: Δεκελείας – Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Σάρδεων
 - ο Περιοχή 5: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως - Βρυούλων
 - ο Περιοχή 6: Εφέσου - Πίνδου
 - ο Περιοχή 7: Εφέσου – Πίνδου – Δεκελείας – Αφών Γεωργιάδη
 - ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καππαδοκίας – Φωκών - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 9: Σμύρνης – Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Ιωνίας - Σύλλης
 - ο Περιοχή 10: Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Δεκελείας
 - ο Περιοχή 11: Σαλαμίνας – Στρ. Μακρυγιάννη – Κ. Βάρναλη - Δωδεκανήσου
 - ο Περιοχή 12: Σαλαμίνας - Στρ. Μακρυγιάννη – Γρηγορίου Ε' - Δεκελείας
 - ο Περιοχή 13: Εθν. Αντιστάσεως – Μιαούλη – Σαλαμίνας – Αντιόχειας – Βρυούλων - Τρυπιά
 - ο Περιοχή 14: Βρυούλων – Τρυπιά – Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - ο Περιοχή 15: Μαιάνδρου – Βρυούλων – Αντιόχειας – Θεσσαλονίκης – Τυάνων
 - ο Περιοχή 16: Τυάνων – Εφέσου - Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως - Φλαβιανών - Μαιάνδρου
 - ο Περιοχή 17: Πίνδου – Εφέσου – Τυάνων - Θεσσαλονίκης
 - ο Περιοχή 18: Πίνδου – Εφέσου – Δεκελείας - Τρωάδος
 - ο Περιοχή 19: Δεκελείας – Τρωάδος – Θεσσαλονίκης – Ιασωνίδη – Ν. Πλαστήρα - Μωραϊτίνη
 - ο Περιοχή 20: Θεσσαλονίκης – Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή -
 - ο Περιοχή 21: Κρεσταινής – Θεσσαλονίκης - Διονυσίου Σολωμού – Σοφοκλή Θεμιστοκλή
 - ο Περιοχή 22: Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης - Κρεσταινής
 - ο Περιοχή 23: Αναξαγόρα – Θεσσαλονίκης
 - ο Περιοχή 24: Αναξαγόρα - Σοφοκλή Θεμιστοκλή – Φιλαδέλφειας – Μακεδονομάχων – Παλαιών Πατρών Γερμανού Ζαΐμη – Ρήγα Φεραίου – Φιλίππου – Ερατοσθένους – Κίρκης – Καϊτατζόγλου Σ.
 - ο Περιοχή 25: Λέσβου – Ψηλάντου – Λ. Κατσώνη – Παρθενώνος – Παπαφλέσσα – Ταμπάξη – Μπουμπουλίνας
 - ο Περιοχή 26: Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Λαχανά - Δεκελείας

- ο Περιοχή 27: Σκρα – Θεσσαλονίκης – Αναγεννήσεως – Δεκελείας
- ο Περιοχή 28: Δεκελείας – Ε. Βενιζέλου – Χίου
- ο Περιοχή 29: Πατριάρχου Κωνσταντίνου – Κιουτάχειας – Παραδείσου
- ο Περιοχή 30: Λυκούργου – Μαραθώνος - Τρικάλων – Λεύκης – Κηφισού – Παπαναστασίου Αλέξανδρου – Ιωνίας
- ο Περιοχή 31: Παπαναστασίου Αλέξανδρου – Επικλέους – ρέμα Ποδονίφτη
- ο Περιοχή 32: ρέμα Ποδονίφτη – Πάρκο Ιωνίας – Ιωνίας – Ειρήνης – Δεκελείας - Σαλαμίνος – Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνος – Δεκελείας – Χαλκίδος - Περισσού
- ο Περιοχή 33: Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Περισσού
- ο Περιοχή 34: Αχαρνών – Αγίων Αναργύρων – Οδυσσέως – Δερβενακίων – Μεσσήνης – 700 Θεσπιέων – Γρηγορίου Λαμπράκη – Χρυσσαλίδος
- ο Περιοχή 35: 700 Θεσπιέων – Κ. Παλαμά – Παπαφλέσσα – Αχαρνών – Δερβενακίων
- ο Περιοχή 36: Οδυσσέως – Περισσού – Τσουντά – Θοδωρή Πεταλά
- ο Περιοχή 37: Μαρίνου Αντύπα - Θοδωρή Πεταλά – Τσουντά - Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 38: Τσουντά – Περισσού – Κ. Παλαμά
- ο Περιοχή 39: Κ. Παλαμά – Κηφισού
- ο Περιοχή 40: Σπύρου Σκλαβενίτη – Περισσού – Αυλώνος – Λ. Κατσώνη

• Αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων, Αριθμός: 15

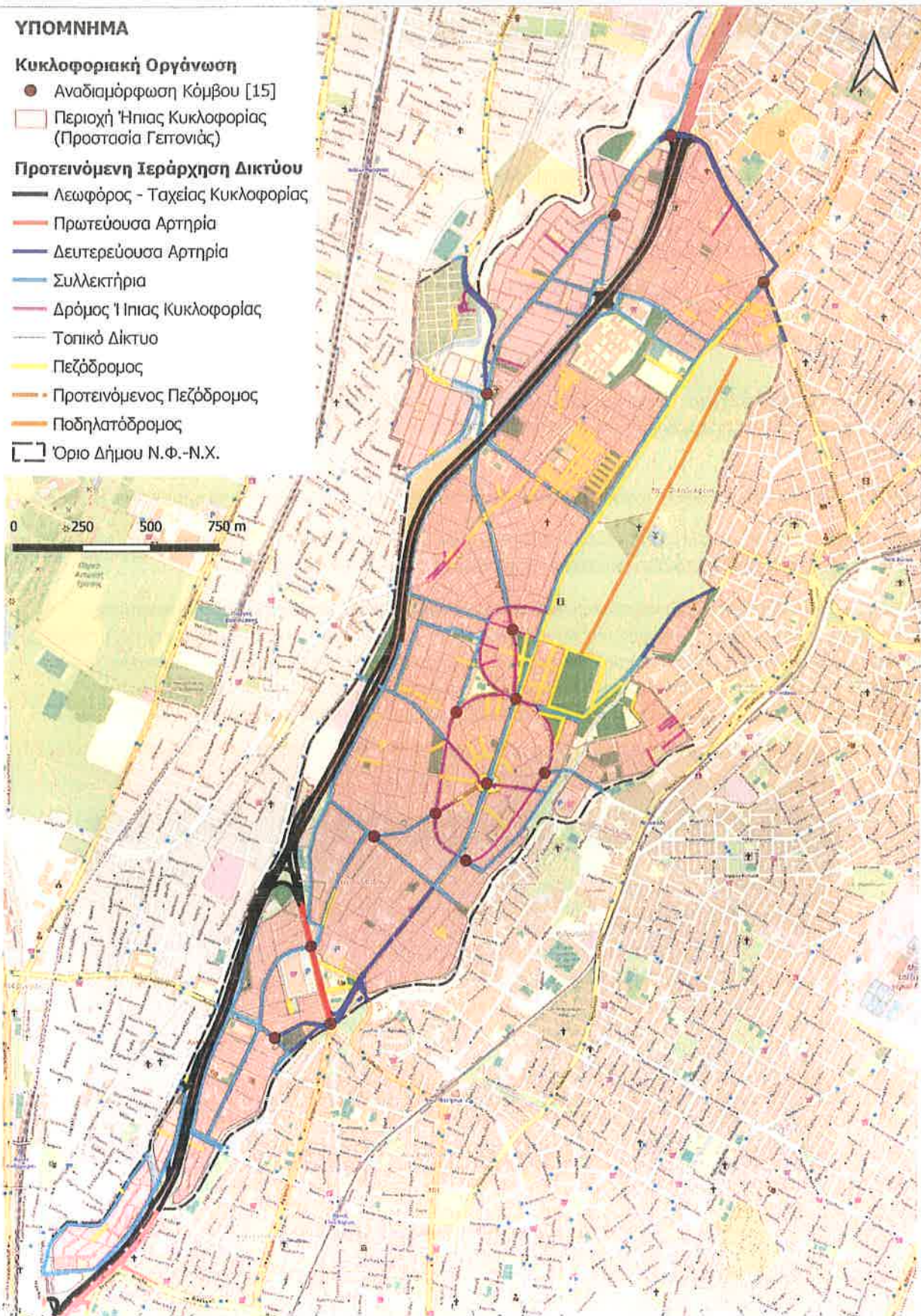
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [15]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γεγονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 31: Προτεινόμενες περιοχές ήπιας κυκλοφορίας και αναδιαμόρφωση διασταυρώσεων - Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 7: Οργάνωση της στάθμευσης

Σύνδεση με στόχους

2.3 Απελευθέρωση δημόσιου χώρου από τη στάθμευση

6.1 Ανάπτυξη ευφύων συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο

7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου

9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις

9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

Γενική περιγραφή

Το 7^ο πακέτο μέτρων στοχεύει στη μείωση της ποσότητας των σταθμευμένων οχημάτων παρά την οδό ώστε να απελευθερωθεί δημόσιος χώρος, ο οποίος μετέπειτα θα αξιοποιηθεί για τη δημιουργία υποδομών για τον πεζό και το ποδήλατο.

Απουσιάζουν επαρκείς προβλέψεις για στάθμευση ΑμεΑ, μοτοσυκλετών, ποδηλάτων, οχημάτων τροφοδοσίας.

Με τα μέτρα αυτού του πακέτου επιχειρείται ο συνδυασμός στάθμευσης και μετεπιβίβασης με την νέα Δημοτική Αστική Συγκοινωνία, μέσα από την κατασκευή περιφερειακών χώρων park n ride.

Παράλληλα η πολιτική στάθμευσης επεκτείνεται με την οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης μέσα από τις αναπλάσεις καθώς και με δημιουργία έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (για κεντρικές οδούς) και αξιοποίηση κενών χώρων για δημιουργία επιπλέον θέσεων εκτός οδού. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων θα μπορούσε να εξεταστεί και η δημιουργία κάρτας κατοίκου που θα προβλέπει τη δωρεάν στάθμευση για ένα όχημα ανά νοικοκυριό στο πλαίσιο εφαρμογής Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης.



Εικόνα 32: Παράδειγμα χώρου Park n Ride για μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο στο λεωφορείο

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

7.1 Κατασκευή περιφερειακών χώρων στάθμευσης

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία μεγάλων χώρων στάθμευσης εντός του δήμου σε θέσεις που να εξυπηρετούν ακτινικά το κέντρο με τη βοήθεια των συμπληρωματικών μέσων (λεωφορεία, ποδήλατα, μέσα μικροκινητικότητας) για ενίσχυση

	της διατροφικότητας και μείωση του όγκου των κυκλοφορούντων οχημάτων εντός του ευαίσθητου αστικού ιστού.
7.2 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης (e-parking)	Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος ελέγχου της στάθμευσης μπορεί να συνεισφέρει στην αποσυμφόρηση κεντρικών οδών ή περιοχών γειτονιάς από ιδιωτικά οχήματα, επιφέροντας με αυτόν τον τρόπο αλλαγές στην φιλοσοφία των μετακινήσεων και προάγοντας ένα ολοκληρωμένο, βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον σύστημα κινητικότητας. Στόχος είναι η βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών αλλά και της καθημερινής ζωής των κατοίκων, παρέχοντας υποδομές που αναβαθμίζουν το αστικό περιβάλλον. Επιπλέον, μπορεί να διασφαλιστεί η στάθμευση των κατοίκων με την παροχή προνομίων ελεύθερης στάθμευσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα, αλλά και η εξυπηρέτηση της βραχυχρόνιας στάθμευσης. Το μέτρο αυτό οδηγεί στην Ελεγχόμενη προσβασιμότητα οχημάτων στο κέντρο της πόλης και τελικά στην ενθάρρυνση για συνετή χρήση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το ποδήλατο. Μάλιστα, μία ορθή και δίκαιη τιμολόγηση μπορεί να αποφέρει ορισμένα έσοδα στο Δήμο, τα οποία πρέπει να διοχετευθούν σε έργα και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας. Τονίζεται πως η ελεγχόμενη στάθμευση πρέπει να συνδυαστεί και με τη δημιουργία περιμετρικών χώρων στάθμευσης. Σημειώνεται ότι για τα επιμέρους οδικά τμήματα που θα εφαρμόζεται η ελεγχόμενη στάθμευση κρίνεται σκόπιμο το 5% των συνολικά παρεχόμενων θέσεων να αφορά σε μοτοσυκλέτες. Απαραίτητο στοιχείο του σχεδιασμού πρέπει να αποτελεί, επίσης η διασφάλιση της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ στο εν λόγω σύστημα αλλά και ο συνδυασμός με άλλα μέτρα στην κατεύθυνση των βιώσιμων μεταφορών (π.χ: Πρόβλεψη για χώρους στάθμευσης οχημάτων φορτοεκφόρτωσης και χώρους στάθμευσης ή φόρτισης μοτοποδηλάτων). Οι προτεινόμενες περιοχές ΣΕΣ χωροθετούνται σε άξονες αυξημένης εμπορικότητας ή ευρύτερα σε σημεία που υπάρχει μεγάλη ζήτηση για την καλύτερη διαχείριση των διαθέσιμων χώρων. Σε γενικές γραμμές, επικεντρώνεται σε άξονες όπου προβλέπονται παρεμβάσεις ενίσχυσης άλλων μέσων (πχ Λεωφορειολωρίδες, δρόμοι για ενίσχυση πεζοδρομίων ή δρόμοι που εισάγονται ποδηλατόδρομοι), ή / και σε άξονες όπου σήμερα έχουμε υψηλή παραβατικότητα παράνομη παρά την οδό- σε διπλό στίχο κ.α. Επιπλέον, αρκετά βοηθητική θα ήταν και η εγκιβωτισμένη εφαρμογή του μέτρου σε περιοχές που έχουν ήδη θέσεις στάθμευσης παρά την οδό, μιας και στα σημεία αυτά είναι πιο ευνοϊκές οι συνθήκες. Συμπερασματικά, το μέτρο αυτό αφορά στην εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε νευραλγικά σημεία του δήμου όπου (θα) φιλοξενείται οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό καθώς και σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, και αφορά στον αυτοματοποιημένο έλεγχό τους με έξυπνο σύστημα e-parking. Τα συστήματα e- parking συμπεριλαμβάνουν αισθητήρες

σε κάθε θέση στάθμευσης για στάθμευση παρά την οδό και στην είσοδο/ έξοδο για χώρους και παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες μέσω εφαρμογής για τη διαθεσιμότητα ή μη θέσεων. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη αναζήτηση διαθέσιμων θέσεων και μειώνεται η συμφόρηση στα τοπικά κέντρα.

Σημειώνεται ότι με την ενσωμάτωση των έξυπνων τεχνολογιών στο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να αυξηθεί δραστικά η αποτελεσματικότητά του. Με αυτήν, μπορεί να επιτευχθεί ακριβής αίσθηση και πρόβλεψη της πληρότητας του χώρου των αυτοκινήτων σε πραγματικό χρόνο και καθοδήγηση κατοίκων και επισκεπτών στο διαθέσιμο σημείο στάθμευσης. Συνεπώς βελτιστοποιείται η αξιοποίηση των διαθέσιμων χώρων ενώ παράλληλα απλοποιείται αισθητά η εμπειρία στάθμευσης με αποτέλεσμα να εξοικονομείται χρόνος για τον οδηγό και φυσικά να μειώνονται οι εκπεμπόμενοι ρύποι. Αισθητά είναι και τα οφέλη στην ευρύτερη λειτουργία του συγκοινωνιακού συστήματος αφού με την αξιοποίηση των έξυπνων συστημάτων ενισχύεται η ελεύθερη ροή στην κυκλοφορία της πόλης.

Ταυτόχρονα, με την χρήση αντίστοιχων τεχνολογιών μπορούν να διατεθούν χρήσιμα στατιστικά δεδομένα για την κίνηση στο κέντρο της πόλης σε επίπεδο ωραρίου, ημερών και μηνών προτίμησης από τους πολίτες καθώς και δεδομένα για το μέσο χρόνο παραμονής. Με βάση τα δεδομένα αυτά η δημοτική αρχή αλλά και οι εμπορικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης, μπορούν να κάνουν έξυπνες προωθητικές ενέργειες για την τόνωση της κίνησης ή την καλύτερη εξυπηρέτηση των καταναλωτών στις ώρες αιχμής.

Για την περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας αναφέρεται ότι ιδιαίτερη σημασία θα είχε η καθιέρωση ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή του Δήμου (γραμμικό κέντρο εκατέρωθεν της Λ. Δεκελείας και πέριξ του Γηπέδου της Α.Ε.Κ.) και σταδιακά να επεκταθεί στις ευρύτερες περιοχές τους. Ουσιαστικά, προτείνεται η οριοθέτηση θέσεων στάθμευσης για κατοίκους και επισκέπτες οι οποίες θα λειτουργούν επί πληρωμή έναντι ετησίου και ωριαίου κομίστρου, αντίστοιχα. Επιπλέον, δεδομένων των αυξημένων ροών στην περιοχή κατά τις ημέρες των αγώνων, προτείνεται η διερεύνηση δημιουργίας πρόσθετων οργανωμένων χώρων στάθμευσης πέριξ του Γηπέδου, οι οποίοι θα χρησιμοποιούνται γενικά από τους κατοίκους ή τους επισκέπτες αλλά τις ημέρες των αγώνων θα εκκενώνονται προκειμένου να δημιουργηθούν επιπλέον θέσεις για την εξυπηρέτηση των φιλάθλων. Με αυτόν τον τρόπο η λειτουργία του Γηπέδου αντί να επιφέρει περαιτέρω επιβάρυνση στο κυκλοφοριακό σύστημα της περιοχής θα μπορέσει να χρησιμοποιηθεί ως κίνητρο για την κατασκευή νέων χώρων στάθμευσης. Έτσι ο Δήμος θα παρουσιάσει στους κατοίκους και τους επισκέπτες ένα ενιαίο και οργανωμένο πλαίσιο διαχείρισης στάθμευσης, που θα αυξήσει σημαντικά τη λειτουργικότητα του συστήματος μεταφορών.

7.3 Τοποθέτηση ειδικών θέσεων στάθμευσης ποδηλάτου-οχημάτων μικροκινητικότητας και μοτοποδηλάτων στο κέντρο και στους βασικούς προορισμούς	Η στάθμευση αποτελεί βασική παράμετρο για την ενίσχυση της χρήσης ενός μέσου. Σήμερα στον Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας δεν εντοπίζονται θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου ή οχημάτων μικροκινητικότητας ως εκ τούτου οι λίγοι χρήστες αυτών αναγκάζονται να δένουν τα οχήματα τους σε δένδρα, στύλους οδοφωτισμού ή προστατευτικά κιγκλιδώματα εμποδίζοντας συχνά τη διέλευση πεζών και ΑμεΑ. Κρίνεται σκόπιμο να τοποθετηθούν ειδικές θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου (ανοικτού και κλειστού τύπου) για ασφαλή φύλαξη των ποδηλάτων. Η τοποθέτησή τους μπορεί να γίνει σε κοινόχρηστους δημόσιους χώρους και σε ιδιωτικούς χώρους με μεγάλη προσέλευση.
7.4 Δημιουργία θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ	Το μέτρο αφορά στη χωροθέτηση κοινόχρηστων θέσεων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑμεΑ) ώστε να αρθούν οι κοινωνικοί αποκλεισμοί στο πλαίσιο δημιουργίας περιεκτικών πόλεων. Σύμφωνα με τη νομοθεσία το 5% των νόμιμων διαθέσιμων θέσεων θα πρέπει να αναφέρεται σε θέσεις για ΑμεΑ.

Ορίζοντας 5ετίας

- Δημιουργία περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης,
 - ο Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - ο Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - ο Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - ο Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - ο Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - ο Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - ο Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - ο Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - ο Περιοχή 9: Αφών Γεωργιάδη – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - ο Περιοχή 10: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - ο Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - ο Περιοχή 12: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Περικλέους - Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας
 - ο Περιοχή 13: Σάρδεων - Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - ο Περιοχή 14: Δαβάκη – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Βρουύλων - Ν. Τρυπιά
 - ο Περιοχή 15: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους
 - ο Περιοχή 16: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας

- Περιοχή 27: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισσού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης
- Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνας
- Περιοχή 19: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

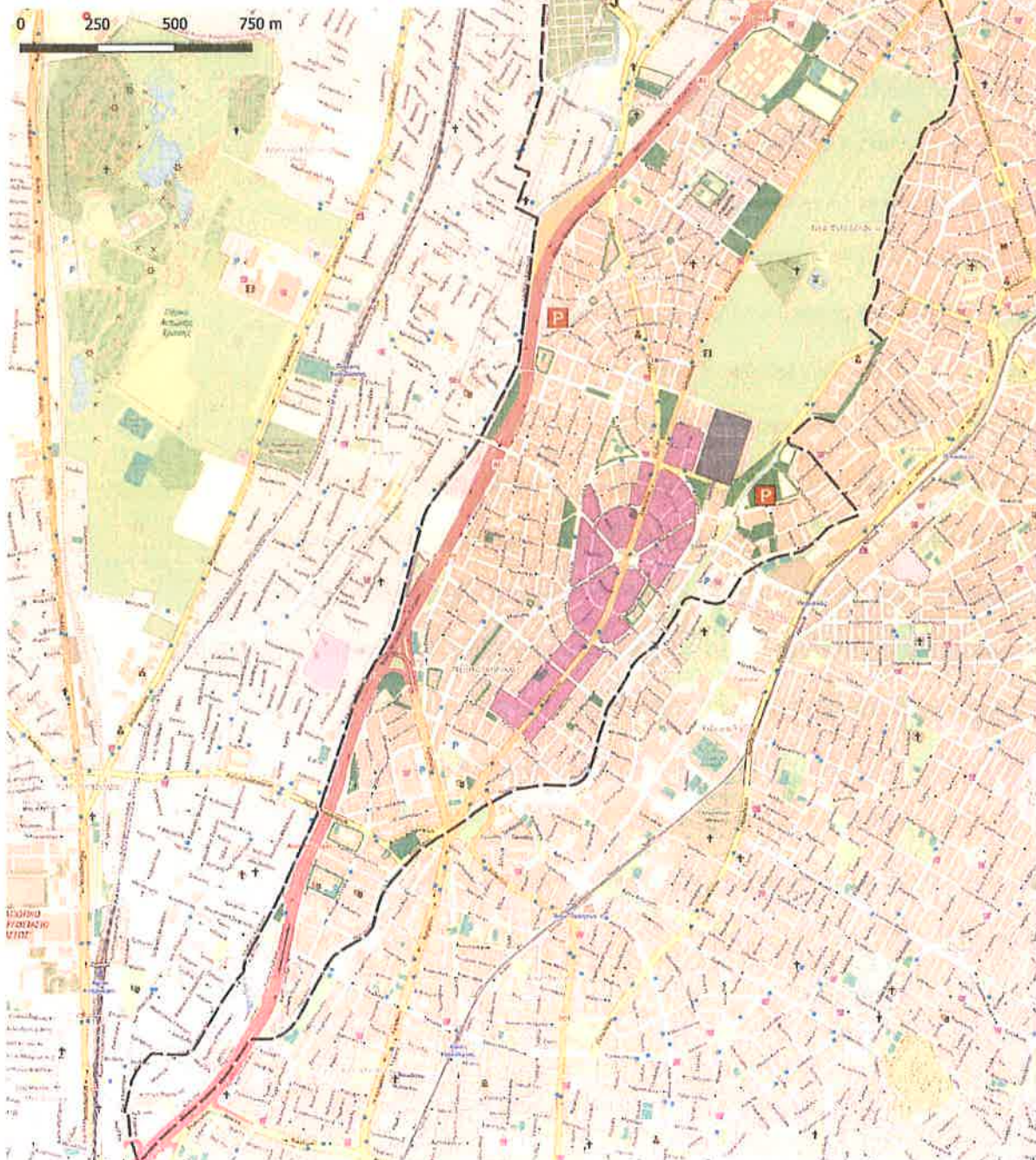
Στάθμευση

-  Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης
-  Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 33: Προτεινόμενη διαχείριση στάθμευσης – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Πύκνωση περιοχών ελεγχόμενης στάθμευσης,
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Μερσίνης – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών
 - Περιοχή 10: Αφών Γεωργιάδη – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 13: Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 14: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Αρκαδίου - Θεμιστοκλέους – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 15: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου - Θεμιστοκλέους
 - Περιοχή 16: Κρήτης – Οδυσσέα Ελύτη – Κ. Βάρναλη - Περικλέους – Γρηγορίου Ε' - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 17: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Μαραθώνος – Κρήτης
 - Περιοχή 18: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Μαραθώνος - Σαλαμίνας
 - Περιοχή 19: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Μαραθώνος
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

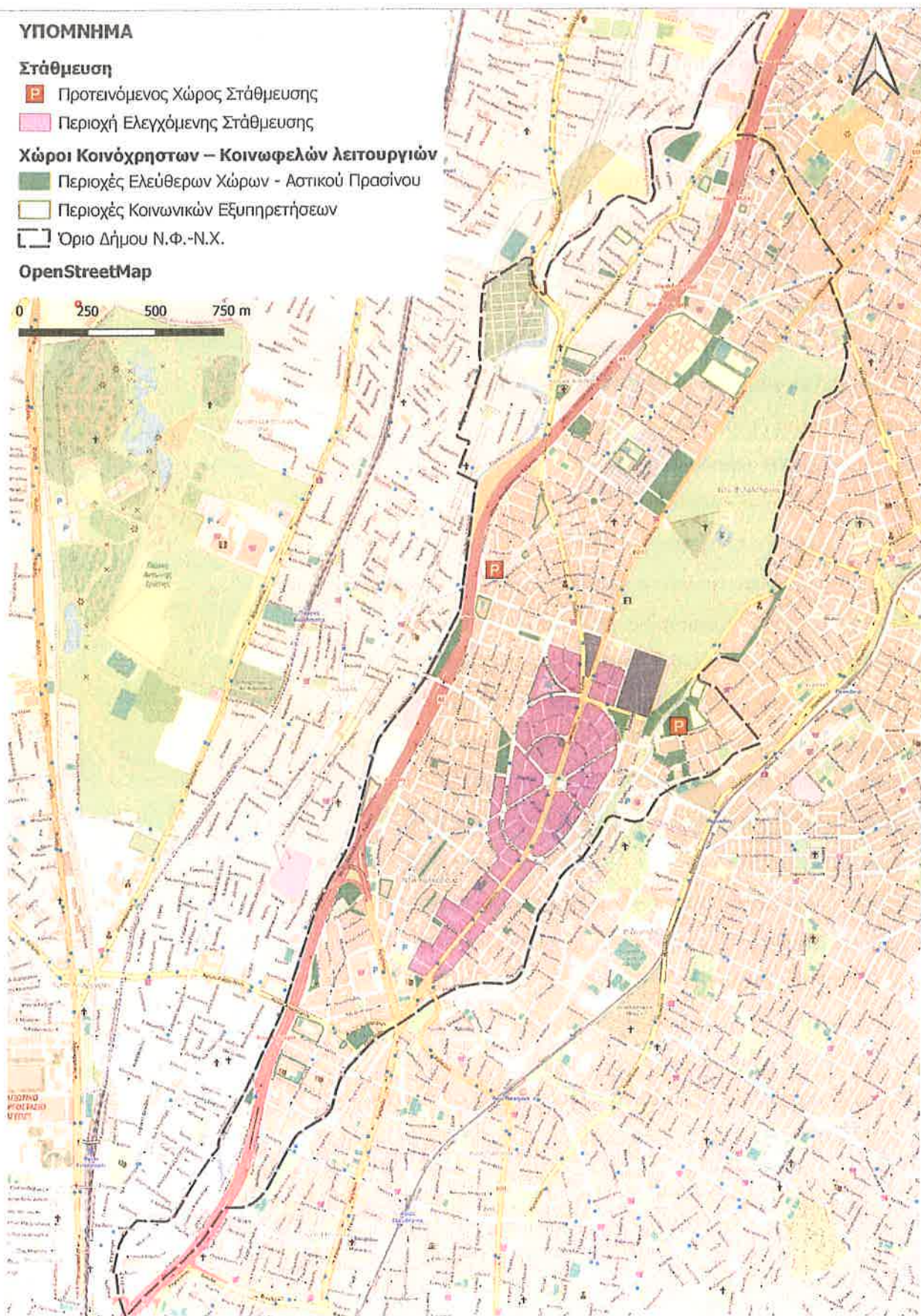
-  Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης
-  Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

-  Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου
-  Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
-  Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap

0 250 500 750 m



Εικόνα 34: Προτεινόμενη διαχείριση στάθμευσης – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Προτεινόμενη περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης, Έκταση: 425,09 στρ.,
 - Περιοχή 1: Σάββα Σταματιάδη – Λ. Δεκελείας - Βρούλων
 - Περιοχή 2: Βρούλων – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 3: Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 4: Λ. Δεκελείας – Σμύρνης - Φαναρίου
 - Περιοχή 5: Φαναρίου – Σμύρνης – Αγίας Τριάδος
 - Περιοχή 6: Σμύρνης – Αγίας Τριάδος – Λ. Δεκελείας - Φώκων
 - Περιοχή 7: Ν. Τρυπιά – Βρούλων - Σάββα Σταματιάδη - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 8: Αττάλειας – Καπαδοκίας – Φωκών – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 9: Εφέσου – Λ. Δεκελείας - Πίνδου
 - Περιοχή 10: Πίνδου – Εφέσου - Μουδανίων
 - Περιοχή 11: Εφέσου – Μουδανίων - Πίνδου
 - Περιοχή 12: Εφέσου – Καισαρείας – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 13: Καισαρείας – Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Γ. Παπανδρέου - Δαβάκη
 - Περιοχή 14: Δαβάκη - Γ. Παπανδρέου – Βρυούλων - Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 15: Βρυούλων - Ν. Τρυπιά – Σάρδεων - Γ. Παπανδρέου
 - Περιοχή 16: Σάρδεων - Γ. Παπανδρέου – Αμισού – Ν. Τρυπιά
 - Περιοχή 17: Ν. Τρυπιά – Εθν. Αντιστάσεως – Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 18: Σαλαμίνας – Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Περικλέους
 - Περιοχή 19: Κρήτης – Περικλέους – Γρηγορίου Ε΄ - Λ. Δεκελείας
 - Περιοχή 20: Λ. Δεκελείας – Χαλκίδος – Περισοπού – Αγίας Ευφημίας - Κρήτης
 - Περιοχή 21: Λ. Δεκελείας – Κρήτης - Αγίας Ευφημίας - Σαλαμίνας
 - Περιοχή 22: Σαλαμίνας - Λ. Δεκελείας – Ειρήνης - Αγίας Ευφημίας
 - Περιοχή 23: Ειρήνης - Σμύρνης – Φαναρίου – ρέμα Ποδονίφτη
 - Περιοχή 24: Σμύρνης – Φαναρίου – Ιωνίας - Σύλλης
 - Περιοχή 25: Σμύρνης – Σύλλης – Ιωνίας – Φωκών
- Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων για τη δημιουργία χώρων στάθμευσης, Αριθμός: 2
 - Χώρος Μπριτάνια
 - Ο.Τ. 243, όπισθεν Σκλαβενίτη

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Στάθμευση

 Προτεινόμενος Χώρος Στάθμευσης

 Περιοχή Ελεγχόμενης Στάθμευσης

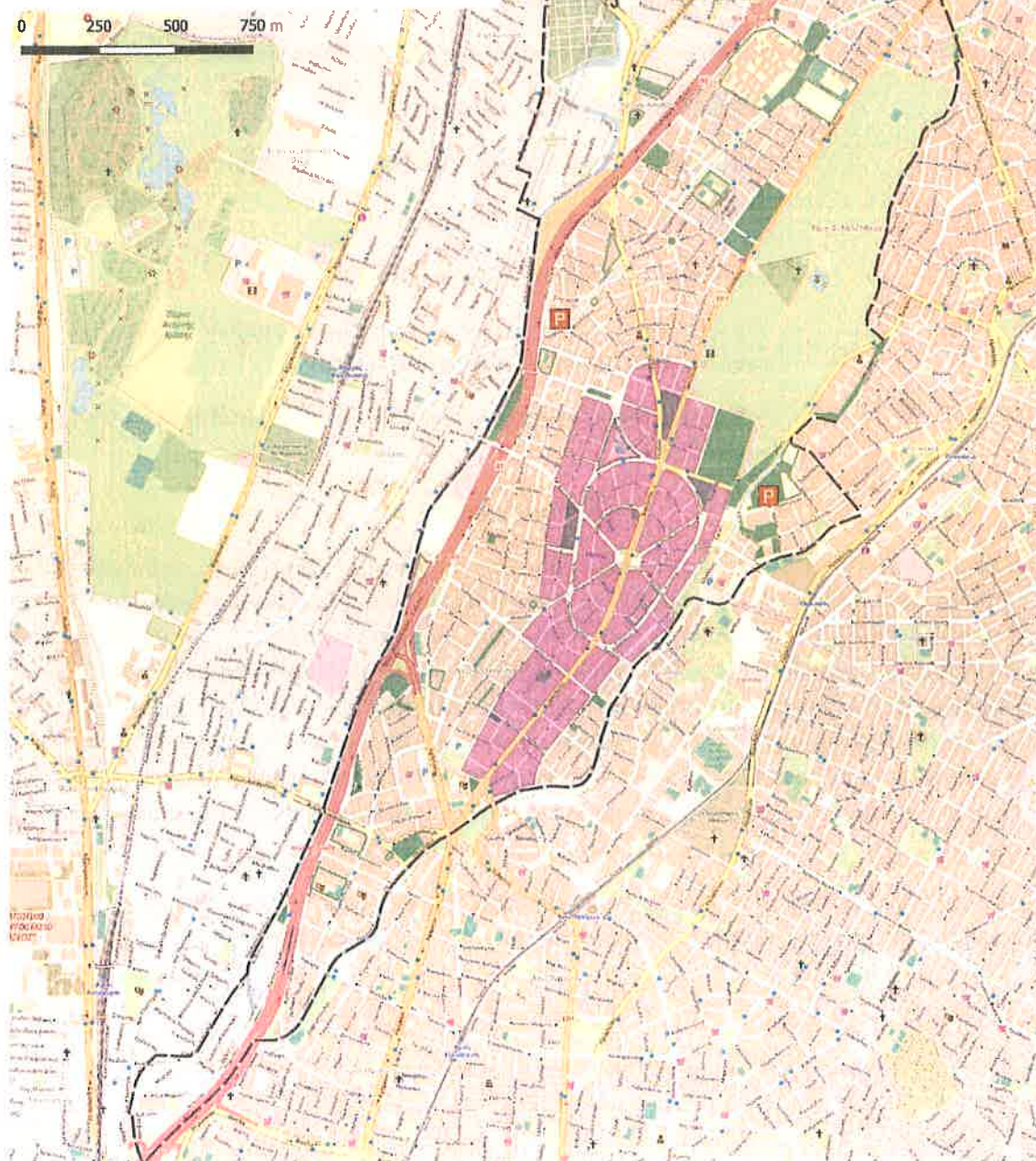
Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών λειτουργιών

 Περιοχές Ελεύθερων Χώρων - Αστικού Πρασίνου

 Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων

 Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 35: Προτεινόμενη διαχείριση στάθμευσης – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 8: Εξασφάλιση της προσβασιμότητας, ασφάλειας και προστασίας στο δίκτυο μεταφορών για όλους τους χρήστες

Σύνδεση με στόχους

- 2.1 Αύξηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας
- 2.2 Αύξηση πεζοδρομημένων περιοχών
- 2.4 Αύξηση πράσινων διαδρομών που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
- 3.3 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων
- 4.1 Βελτίωση της περπατησιμότητας/ βαδησιμότητας
- 5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου
- 7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων
- 7.3 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)
- 9.3 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων από τη λειτουργία του συστήματος

Γενική περιγραφή

Το 8ο πακέτο μέτρων στοχεύει στην αξιοποίηση του δημόσιου χώρου για βελτίωση της ποιότητας του αστικού τοπίου και αύξηση του πρασίνου. Σε αυτό περιλαμβάνεται η δημιουργία πράσινων διαδρομών διασύνδεσης πόλων έλξης, χώρων αναψυχής και πλατειών στον Δήμο, καθώς και μικρών πάρκων επί της οδού (parklet). Δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων και στην ανάδειξη των διαφόρων τοπικών κέντρων καθώς και στην προστασία των περιοχών γύρω από σχολεία. Βαρύνουσας σημασίας είναι η επικαιροποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού ώστε να υπάρχει σύμπνοια των νέων παρεμβάσεων με το σχέδιο πόλης. Επίσης σημαντικά μέτρα αποτελούν τόσο η επικαιροποίηση της κυκλοφοριακής μελέτης όσο και η πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την περιοχή πλησίον του σταθμού της μελλοντικής γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ.

Πρόκειται για ένα σύνολο μέτρων που επιχειρεί να αλλάξει τη φυσιογνωμία της πόλης μέσα από συνδυασμένες παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πολεοδομικής αναβάθμισης.



Εικόνα 36: Παράδειγμα τοπικού αστικού δρόμου με πράσινη υποδομή σε γειτονιά της Αθήνας



Εικόνα 37: Βελτίωση τοπικού κέντρου με απελευθέρωση δημόσιου χώρου και προσθήκη πρασίνου



Εικόνα 38: Παράδειγμα Parklet σε αστικό δρόμο με μείωση του χώρου για παρόδια στάθμευση



Εικόνα 39: Παράδειγμα μιας τυπικής πράσινης διαδρομής



Εικόνα 40: Παρεμβάσεις γύρω από σχολική ζώνη για αύξηση οδικής ασφάλειας



Εικόνα 41: Παράδειγμα ανάπλασης κοινόχρηστου χώρου

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

8.1 Δημιουργία πράσινων διαδρομών για ενθάρρυνση των ενεργών μετακινήσεων

Τα κέντρα των πόλεων και των γειτονιών σήμερα έχουν αυξημένη παρουσία αυτοκινήτου, άναρχη στάθμευση και απουσία ουσιαστικού δημόσιου χώρου. Στόχος αυτού του μέτρου είναι να ενισχυθεί η ταυτότητα των γειτονιών και των κέντρων τους με

δημιουργία δικτύου ενεργών μετακινήσεων που θα επιτρέψουν στους κατοίκους αφενός να ζήσουν και να αλληλεπιδράσουν περισσότερο με την πόλη και τον συνάνθρωπο και αφετέρου να μπορούν να φτάσουν στον προορισμό τους μέσω ενός δικτύου βιώσιμων εναλλακτικών μέσων αντί του ΙΧ αυτοκινήτου.

Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης κίνησης στο εσωτερικό του Δήμου με ενεργούς τρόπους μετακίνησης προϋποθέτει και την δημιουργία των κατάλληλων δικτύων, τα οποία θα είναι εξοπλισμένα με τις αντίστοιχες υποδομές. Ζητούμενο είναι ο μετακινούμενος να έχει την ευκαιρία ελεύθερης και μη διακοπτόμενης μετακίνησης με ήπιες μορφές μετακίνησης στον Δήμο, προκειμένου να ελαττώσει την χρήση του ΙΧ. Στην λογική αυτή δημιουργούνται πράσινες διαδρομές, οι οποίες αποτελούν τον βασικό κορμό των εναλλακτικών μετακινήσεων για την πόλη και συνδέουν σημαντικές χρήσεις και πόλους έλξης, όπως σχολεία, αθλητικοί χώροι, πράσινοι χώροι, κεντρική περιοχή, αξιοθέατα κτλ. Στόχος είναι οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες να μπορούν, ακολουθώντας τις εν λόγω διαδρομές, να έχουν πρόσβαση στα σημεία αυτά μετακινούμενοι αποκλειστικά με ήπια μέσα (περπάτημα, ποδήλατο, μικροκινητικότητα, μη ρυπογόνα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας).

Οι πράσινες διαδρομές δεν χαρακτηρίζονται από ενιαία διαμόρφωση, αντιθέτως το εκάστοτε τμήμα μελετάται ξεχωριστά. Επί της ουσίας, κατά μήκος των συγκεκριμένων διαδρομών προτείνονται παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν στην διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών κίνησης και θα διαμορφώσουν ένα ασφαλές, φιλικό και ελκυστικό περιβάλλον για τον μετακινούμενο. Οι παρεμβάσεις αυτές περιλαμβάνουν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αλλά και αισθητικές αναβαθμίσεις των εν λόγω οδικών τμημάτων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι μπορεί να περιλαμβάνουν ενίσχυση σήμανσης (οριζόντιας και κατακόρυφης), μείωση του ορίου ταχύτητας, ολικές αναπλάσεις οδικών τμημάτων, απομάκρυνση ορισμένων θέσεων στάθμευσης ή οριοθέτηση και εγκιβωτισμός των νόμιμων, ενίσχυση φύτευσης, βελτιώσεις στα υφιστάμενα πεζοδρόμια (αναδιαμόρφωση/ ανακατασκευή/ διαπλάτυνση), τμηματικές ή εκτενείς πεζοδρομήσεις (car free zones), ειδική μέριμνα για υποδομή ποδηλάτου ή συνύπαρξη με πεζούς ή άλλα οχήματα, εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού πχ παγκάκια, στάσεις για ποδήλατα κ.α.

Στο πλαίσιο βελτίωσης της ενεργής προσβασιμότητας του Δήμου, οι παρεμβάσεις που εστιάζουν στο δίκτυο κίνησης των πεζών στοχεύουν στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην απόδοση περισσότερου ελεύθερου χώρου κίνησης. Φυσικά, στα εν λόγω έργα τίθενται σε προτεραιότητα όλες οι ευάλωτες κατηγορίες μετακινούμενων (παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα μειωμένης κινητικότητας) και για τον λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει η κατάλληλη μέριμνα για ίσες ευκαιρίες μετακίνησης σε όλο το δίκτυο. Συνεπώς, απαραίτητη προϋπόθεση θεωρείται ο εξοπλισμός του με όλες τις απαραίτητες υποδομές βάσει προδιαγραφών (ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.α.).

Πρόκειται για ιδιαίτερα κρίσιμα μέτρα παρέμβασης σε επίπεδο υποδομών, ενώ η εφαρμογή τους είναι οικονομικά ρεαλιστική με την προϋπόθεση της προσεκτικής εφαρμογής σε κομβικές οδούς μέσω έργων ανάπλασης.

Τελικά, προτείνεται μια σειρά παρεμβάσεων προς υλοποίηση, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις ανάγκες του εκάστοτε τμήματος του προτεινόμενου δικτύου. Τονίζεται ότι σε περιπτώσεις που τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών δεν επιτρέπουν την υλοποίηση δραστικών παρεμβάσεων όπως π.χ. η διαπλάτυνση των υπαρχόντων πεζοδρομίων που αναφέρθηκε στα παραπάνω, προτείνονται εναλλακτικές παρεμβάσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται η μετατροπή οδών χαμηλού πλάτους με υφιστάμενα πεζοδρόμια ανεπαρκούς πλάτους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας ή πεζόδρομους, δηλαδή σε οδούς με προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών. Στην πρώτη περίπτωση απαιτείται να γίνουν κατάλληλες διαμορφώσεις ώστε να εξασφαλίζεται εκτός από την χρήση του πεζόδρομου, η διέλευση των οχημάτων με χαμηλή ταχύτητα ή και η στάθμευση. Η επιλογή της κατάλληλης παρέμβασης για κάθε περιοχή προϋποθέτει βεβαίως την διενέργεια των απαραίτητων μελετών εφαρμογής.

Για τη δημιουργία των διαδρομών αυτών χρησιμοποιήθηκαν εργαλεία ανάλυσης του λογισμικού GIS και πιο συγκεκριμένα ο αλγόριθμος «shortest path algorithm» ο οποίος λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις των σημείων ενδιαφέροντος της περιοχής, υποδεικνύει τις συντομότερες διαδρομές (μικρότερες χιλιομετρικές αποστάσεις) για την σύνδεσή τους, χρησιμοποιώντας το οδικό δίκτυο της περιοχής. Σημειώνεται ότι κατά τις επεξεργασίες εξαιρέθηκαν οι κεντρικοί άξονες (πρωτεύουσες αρτηρίες) από το δίκτυο της πόλης προκειμένου να περιοριστούν τα σημεία τομής με τα ΙΧ. Επιπλέον, σημειώνεται ότι η τελική μορφή των εν λόγω διαδρομών διαμορφώθηκε αφού πραγματοποιήθηκε και χειροκίνητος έλεγχος για την διόρθωση τυχόν αστοχιών και την επίτευξη της μέγιστης δυνατής λειτουργικότητας του δικτύου. Επίσης, έγινε και έλεγχος των στοιχείων του δικτύου πχ χρήση πεζοδρομίου, στάθμευση που εντοπίστηκαν στην υφιστάμενη κατάσταση.

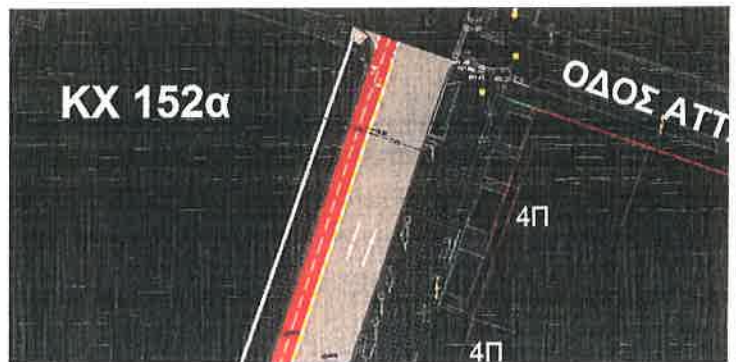
Αξίζει να αναφερθεί ότι εκτός από τις διαδρομές που προτείνονται για τις μετακινήσεις εντός του Δήμου, προβλέπεται και η δημιουργία πιο εκτεταμένων δικτύων τα οποία θα επιτρέπουν την σύνδεση τόσο με όμορους Δήμους όσο και με σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους σε αυτούς. Χαρακτηριστικά για την περίπτωση του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, τέτοιες διαδρομές θα επέτρεπαν την σύνδεση του Άλσους Νέας Φιλαδέλφειας με το Πάρκο Τρίτση (μέσω του δικτύου ενεργών μετακινήσεων επί της Λ. Κωνσταντίνου), το Ο.Α.Κ.Α. (μέσω των πράσινων διαδρομών του Δήμου Νέας Ιωνίας) και του Άλσους Βεΐκου (μέσω αντίστοιχων δικτύων του Δήμου Γαλατσίου).

Βασικό στοιχείο των εν λόγω διαδρομών προτείνεται να είναι και οι παραρεμάτιες περιοχές του Δήμου (π.χ. Ρέμα Γιαμπουρλά,

Ποδονίφτη κλπ). Πρόκειται για περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους οι οποίες μπορούν να αναδειχθούν μέσω των πράσινων διαδρομών, αναβαθμίζοντας συνολικά την περιοχή. Βασική προϋπόθεση είναι η δημιουργία χώρου για ενεργές μετακινήσεις. Ζητούμενο είναι οι περιοχές αυτές να είναι προσβάσιμες σε όλους και να υπάρχουν ορισμένα πλατώματα στα οποία ο μετακινούμενος θα μπορεί να στέκεται. Επιπλέον, κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση πρόσθετου αστικού εξοπλισμού για λειτουργικούς λόγους αλλά και για λόγους αναψυχής όπως είναι ο αστικός φωτισμός, τα παγκάκια κ.α.

Δημιουργείται, λοιπόν, ένα διευρυμένο δίκτυο βιώσιμων μετακινήσεων για την διασύνδεση σημαντικών πόλων έλξης της περιοχής, το οποίο αποτελείται από πράσινες διαδρομές, περιπατητικές διαδρομές, πεζόδρομους κτλ.. Σε αυτές μπορούν να εφαρμόζονται λύσεις συνύπαρξης (όπως κοινή χρήση λωρίδων) ή να δημιουργούνται διαδρομές αποκλειστικής κίνησης για κάθε μέσο, όπου αυτό επιτρέπεται με βάση τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά.

Ενδεικτικά, για το τμήμα της Λεωφ. Δεκελείας (από οδό Αττάλειας έως Πατριάρχου) παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα χάραξη ποδηλατοδρόμου από την μια πλευρά (κατεύθυνση προς Αθήνα) με πλάτος οδοστρώματος 7 μ. (3,5 μ. ανά λωρίδα κίνησης), διαχωρισμένο ποδηλατόδρομο διπλής κατεύθυνσης συνολικού πλάτους 2,5 μ. και χώρισμα 0,30 μ. Καταργείται η στάθμευση εκατέρωθεν της Λεωφόρου και προστίθενται ράμπες ΑμεΑ, οδεύσεις τυφλών και διαβάσεις πεζών.



8.2 Σχολικοί δακτύλιο: Παρεμβάσεις ανάπλασης και κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων και άλλων χρήσεων που συγκεντρώνουν ευάλωτους χρήστες

Το μέτρο αυτό αφορά στη ενίσχυση της προστασίας των περιοχών γύρω από «ευαίσθητες» περιοχές του Δήμου, δηλαδή περιοχές που ελκύουν ευάλωτες ομάδες μετακινούμενων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα σχολεία του Δήμου.

Στόχος, είναι η δημιουργία μιας ζώνης ασφάλειας περιμετρικά τους για την προστασία των μετακινούμενων, η οποία επιτυγχάνεται με την δημιουργία ενός δακτυλίου προστασίας. Αυτός, περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, παρεμβάσεις ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας, πύκνωση των διαβάσεων πεζών, αναπλάσεις για βελτίωση βαδισιμότητας περιοχής και άλλα μέτρα ήπιας κυκλοφορίας (σαμαράκια,

	υπερυψωμένες διαβάσεις- διασταυρώσεις, οφιοειδής διάταξη, διαβάσεις με φιδάκι κατεύθυνσης κ.α.). Η εν λόγω πρόταση προβλέπει συνολικές παρεμβάσεις γύρω από όλες τις εγκαταστάσεις σχολικών συγκροτημάτων του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, σε μια ακτίνα 250μ, στο πλαίσιο ενίσχυσης της οδικής ασφάλειας των μετακινούμενων. Η υλοποίηση ήπιων παρεμβάσεων καθώς και οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτελούν αποτελεσματικούς τρόπους για τη διαμόρφωση ήπιων συνθηκών μετακίνησης και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας, κυρίως των ευάλωτων χρηστών. Η σημασία του έργου είναι ιδιαίτερα κρίσιμη όταν πρόκειται για περιοχές σαν και αυτές, όπου καθημερινά ελκύουν μεγάλο αριθμό μετακινούμενων. Στο πλαίσιό τους, προτείνεται επιπλέον και η τοποθέτηση πρόσθετου αστικού εξοπλισμού όπως είναι οι φωτεινοί σηματοδότες για την κίνηση πεζών, προκειμένου να διασφαλίζεται η ομαλή πρόσβαση στους εν λόγω χώρους. Το μέτρο αυτό ενδείκνυται μιας και δεν επιφέρει έντονες επιβαρύνσεις ή αλλαγές στις κυκλοφοριακές συνθήκες, όπως ενδεχομένως θα έκανε μια πεζοδρόμηση, και έχει ευρεία κοινωνική αποδοχή. Φυσικά, ιδιαίτερη χρήσιμη θα ήταν η εφαρμογή έξυπνων τεχνολογιών για την μέγιστη προστασία των μετακινούμενων. Σημειώνεται ότι στην περίπτωση των σχολείων, αντίστοιχες παρεμβάσεις καλύπτονται και με το ανάλογο νομοθετικό πλαίσιο με τίτλο «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050, ΦΕΚ 2302Β/2013)
8.3 Αναβάθμιση-Επικαιροποίηση σχεδιασμού χρήσεων γης (έμφαση στη μίξη χρήσεων)	Το μέτρο αφορά στην επικαιροποίηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης με στόχο να βελτιωθούν τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων (θεσμοθέτηση νέας ιεράρχησης, νέοι πεζόδρομοι, περιοχές προστασίας κ.α.) και να αναβαθμιστεί η ποιότητα ζωής με έμφαση στην ανάμιξη χρήσεων γης, τη μετακίνηση χρήσεων για διαμόρφωση ελεύθερων δημόσιων χώρων. Η επικαιροποίηση του σχεδιασμού πραγματοποιείται με αναθεώρηση του ΓΠΣ και προσδιορισμό νέων χρήσεων, νέας ιεράρχησης και νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων στάθμευσης καθώς και με χρήση νεότερων πολεοδομικών εργαλείων (π.χ. ΒΑΑ) με στόχο το συνδυασμό ευρύτερων αναβαθμίσεων πολεοδομικών ενοτήτων.
8.4 Προστασία και ανάδειξη ιστορικού κέντρου	Οι περιοχές προστασίας κέντρου στοχεύουν στην απομάκρυνση των ΙΧ από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης με σκοπό την αισθητική αλλά και την περιβαλλοντική του αναβάθμιση. Για την μέγιστη δυνατή προστασία του Δήμου αλλά και την βέλτιστη αξιοποίηση των δομικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του ορίστηκαν οι περιοχές της «Κεντρικής Πλατείας» και η «Ευρύτερη

Κεντρική Περιοχή (Περιοχή Α). Η πρώτη αφορά την κεντρική «πλατεία» του Δήμου η οποία δημιουργείται νοητά από την τομή των Λ. Δεκελείας, Σάρδεων και Προύσης ενώ η δεύτερη αφορά την ευρύτερη περιοχή της και πιο συγκεκριμένα το ελλειψοειδές που σχηματίζεται από τις οδούς Φώκων, Σμύρνης, Ν. Τρυπιά και Εφέσου. Στις περιοχές αυτές προτείνεται η εφαρμογή ορίου ταχύτητας 20χλμ/ώρα αλλά και η διερεύνηση πεζοδρόμησης οδικών τμημάτων με σκοπό την σταδιακή δημιουργία ενός πλήρως πεζοδρομημένου κέντρου. Σημειώνεται ότι ενδείκνυται να επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων μόνο σε κατοίκους, σε οχήματα τροφοδοσίας και σε μεμονωμένα λεωφορεία. Οι μετακινήσεις στο εσωτερικό τους προβλέπεται να γίνονται με μέσα ενεργής κινητικότητας και κυρίως με τα πόδια.

Στο σύνολο των περιοχών προστασίας ιδιαίτερα σημαντική είναι η υλοποίηση πρόσθετων διαμορφώσεων / παρεμβάσεων όπως αυτές που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι οποίες αποσκοπούν τόσο στην κυκλοφοριακή όσο και στην αισθητική αναβάθμισή τους. Ενδεικτικά, προτείνεται η δημιουργία επεκτάσεων πεζοδρομίων μήκους 2 μέτρων ανά 4 σταθμευμένα οχήματα προκειμένου να ενισχυθεί η φύτευση και ο αστικός εξοπλισμός. Φυσικά, στις περιοχές προστασίας κέντρου οι ρυθμίσεις αυτές αυξάνονται προκειμένου να δοθεί ακόμα μεγαλύτερη προτεραιότητα στις ενεργές μετακινήσεις και να απομακρυνθούν τα μηχανοκίνητα οχήματα από αυτές.

Προτείνεται, μάλιστα, η εκπόνηση Ειδικής κυκλοφοριακής μελέτης με στόχο την διερεύνηση της εφαρμογής πρόσθετων περιοριστικών μέτρων. Ζητούμενο είναι να περιοριστούν οι διερχόμενες κινήσεις από την κεντρική πλατεία και το σύνολο της περιοχής Α να λειτουργήσει ως περιοχή ήπιας κυκλοφορίας στην οποία η στάθμευση θα επιτρέπεται μόνο σε κατοίκους. Ταυτόχρονα στην περιοχή της κεντρικής πλατείας σκοπός είναι η καθολική απαγόρευση της στάθμευσης για όλους, προκειμένου να αποδοθεί το σύνολο του χώρου στις ενεργές μετακινήσεις.

Στην λογική αυτή στην «Κεντρική Πλατεία» κρίνεται απαραίτητη η πλήρης πλακόστρωση του οδικού δικτύου και η μείωση του πλάτους διέλευσης οχημάτων στα 3,20μ. με πρόσθετη εγκατάσταση «εμποδίων» για τα οχήματα, όπως είναι η επέκταση της φύτευσης. Επιπλέον στην περιοχή αυτή, όπως φαίνεται και στις σχετικές απεικονίσεις, προβλέπεται και η αντικατάσταση των υφιστάμενων κρασπέδων για την ασφαλή κίνηση των μετακινούμενων. Τέλος, για την λειτουργικότητα της διάβασης και την διασφάλιση της ορατότητας στην κεντρική διασταύρωση προτείνεται η μετατόπιση της πιάτσας Ταξί στην Λ. Δεκελείας προς τον βορρά.

Στην «Ευρύτερη Κεντρική Περιοχή (Περιοχή Α)» προτείνεται η αξιοποίηση κατασκευών επέκτασης πεζοδρομίου σε όλες τις γωνίες των δρόμων, σε μήκος τουλάχιστον 5 μέτρων από την διασταύρωση ώστε τα σταθμευμένα οχήματα να μην εμποδίζουν την ορατότητά της και να διασφαλιστεί πρόσθετος χώρος για τους

	πεζούς. Επιπλέον, και σε αυτή την περιοχή προβλέπεται η στένωση του χώρου κίνησης των οχημάτων για την προτεραιοποίηση των πεζών.
8.5 Δημιουργία Superblocks	Στο πλαίσιο της πρόσφατης προσπάθειας των πόλεων να ξεφύγει από την κυριαρχία του αυτοκινήτου, επιστρατεύεται η προσέγγιση των superblocks (υπέρ-οικοδομικά τετράγωνα). Τα superblocks είναι νέα αστικά κύτταρα τα οποία στην περιφέρειά τους επιτρέπουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ενώ στους ενδιάμεσους δρόμους επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων, δίκυκλων, φορτηγών μόνο αν οι οδηγοί τους είναι κάτοικοι, ή αν προμηθεύουν τοπικές επιχειρήσεις, και σε πολύ μειωμένη ταχύτητα, της τάξης των 10 χλμ/ώρα. Η νέα ριζοσπαστική στρατηγική, που εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στην Βαρκελώνη, μπορεί να περιορίσει την αυτοκινητιστική κυκλοφορία σε μια σειρά από μεγάλους δρόμους, μειώνοντας δραστικά τη ρύπανση και μετατρέποντας τους μικρότερους δρόμους σε «χώρους του πολίτη» για τον πολιτισμό, την ψυχαγωγία και την κοινότητα.
8.6 Δημιουργία Parklets	Τα μικρά πάρκα τύπου parklet αναπτύσσονται επί της οδού (συνήθως επί της ασφάλτου ή σε άλλο οριοθετημένο χώρο στάθμευσης) σε χώρο 2 * 5μ. δηλαδή όσο περίπου καταλαμβάνει μία θέση στάθμευσης και φιλοξενούν πράσινο ή/και τραπεζοκαθίσματα. Στοχεύουν στην αύξηση του αστικού πρασίνου με ευέλικτο τρόπο καθώς μπορούν να καταργούνται, να μετακινούνται ή να αλλάζουν ρόλο. Ενδεικτικά η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει σε οδούς που έχουν οριοθετημένη στάθμευση παρά την οδό μπροστά από δραστηριότητες όπως καφέ/ εστιατόρια ή επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου ή και σε τυχαία σημεία.
8.7 Πρόβλεψη επιπρόσθετων μέτρων για την μελλοντική λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ	Η μελλοντική λειτουργία του σταθμού της γραμμής 4 στο Δήμο Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο σύστημα μεταφορών του. Η προτεινόμενη χωροθέτηση του σταθμού στην παρούσα φάση είναι στο Πάρκο Μικρασιατών. Το μέτρο αυτό στοχεύει στην εστίαση των αρνητικών επιπτώσεων που θα επιφέρει ο νέος σταθμός, οι οποίες αφορούν ζητήματα στάθμευσης. Από υφιστάμενα παραδείγματα, η ανάγκη στάθμευσης πλησίον των σταθμών του μετρό είναι αυξημένη οπότε παρατηρούνται φαινόμενα άναρχης και παράνομης στάθμευσης. Θα απαιτηθεί λοιπόν, ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός της κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής αλλά και ενδεχομένως μέτρα τροχονομικής επιτήρησης.
8.8 Αντικατάσταση υλικών ασφαλτόστρωσης στις οδούς του Δήμου	Το μέτρο αυτό διατρέχει το σύνολο της περιόδου εφαρμογής των λοιπών μέτρων του ΣΒΑΚ και αφορά στην αντικατάσταση των υλικών ασφαλτόστρωσης στο σύνολο των οδών που πρόκειται να

αναπλαστούν για να φιλοξενήσουν υποδομές βιώσιμης κινητικότητας. Δίνει έμφαση σε υλικά με υψηλή ανθεκτικότητα στη θερμοκρασία και την υγρασία και στοχεύει στη χρήση υλικών με φωτοκαταλυτικές ιδιότητες ώστε – ταυτόχρονα με την πύκνωση πρασίνου, τη μείωση του διατιθέμενου χώρου για κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων και την ευρύτερη ανάπλαση – να μειωθεί το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και το μικροκλίμα στις επιμέρους γειτονιές και το κέντρο.

Ορίζοντας 5ετίας

- Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών: Μήκος: 11,20 km
 - Διαδρομή 1: Χρυσανθίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου – Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων
 - Παρακλάδι α: πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας – Σμύρνης – Λυκούργου – Ιωνίας – Προύσης
 - Παρακλάδι β: Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι Λ. Δεκελείας
 - Διαδρομή 2: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιαπωνίδη – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 3: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Φωκών) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταινής – Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Διαδρομή 4: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου – Πίνδου
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 11,09 km
- Δημιουργία περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2453,10 στρ.
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

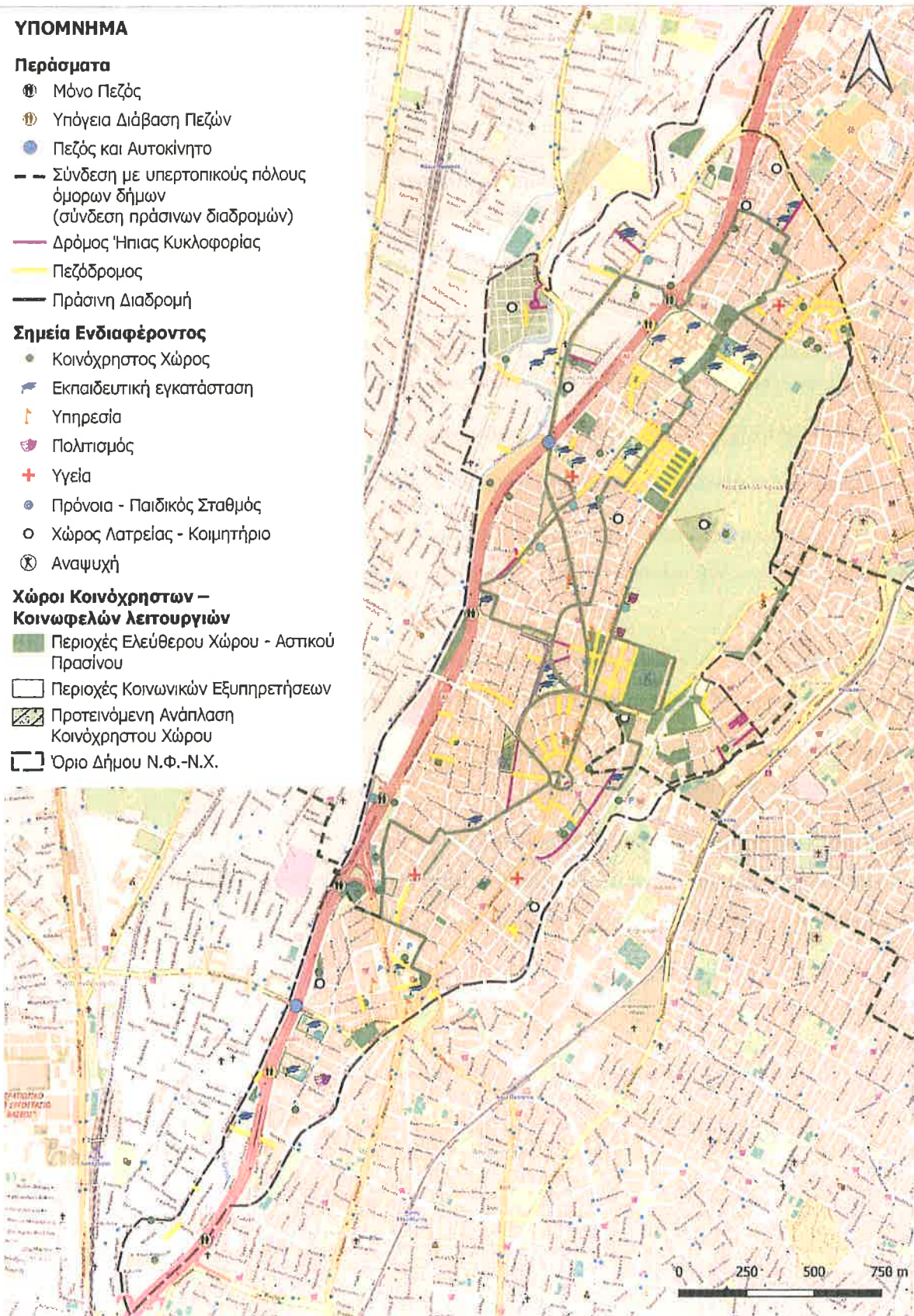
- ① Μόνο Πεζός
- ② Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- - Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υγηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- ⊗ Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- ▨ Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



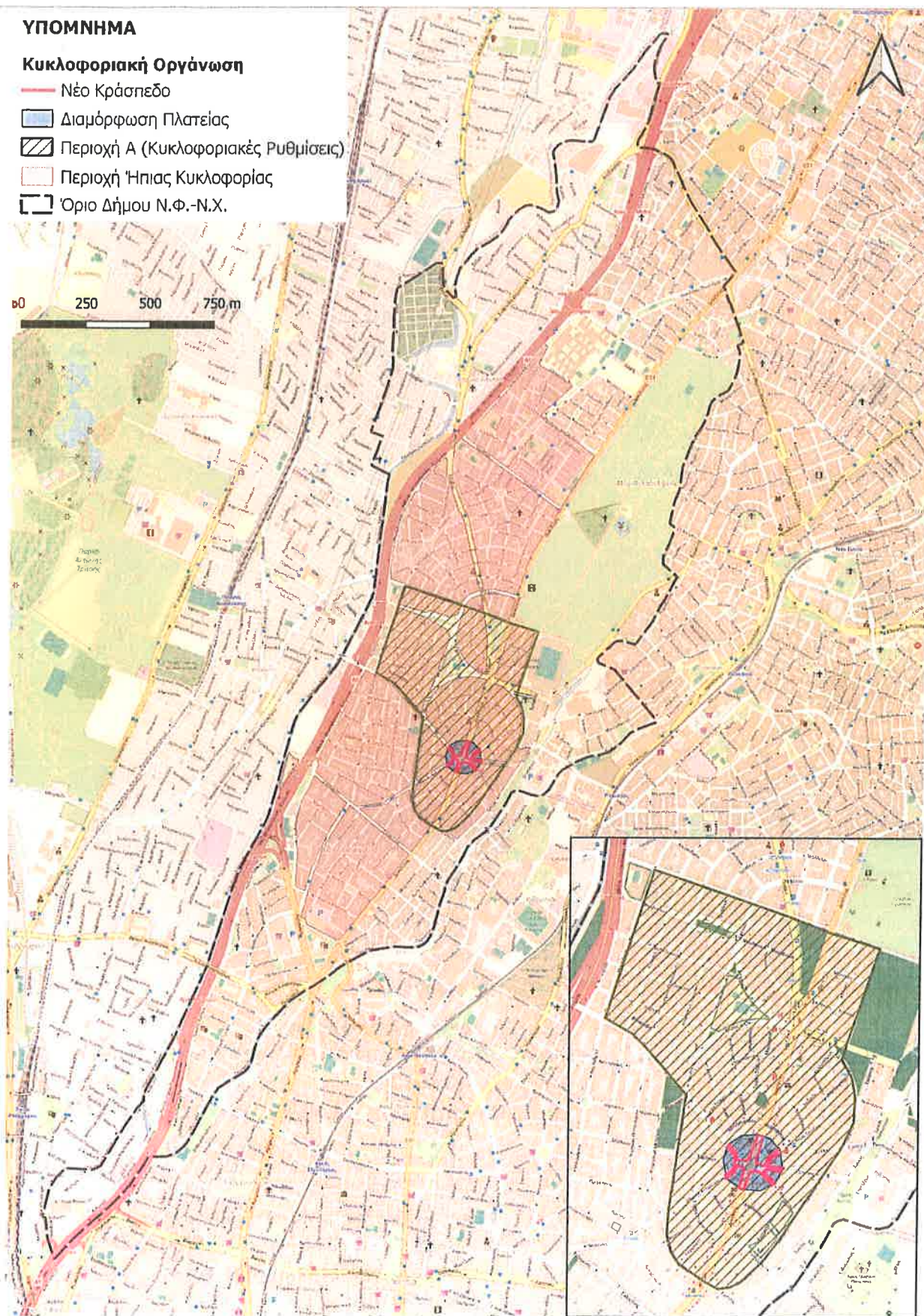
Εικόνα 42: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών- Ορίζοντας 5ετίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

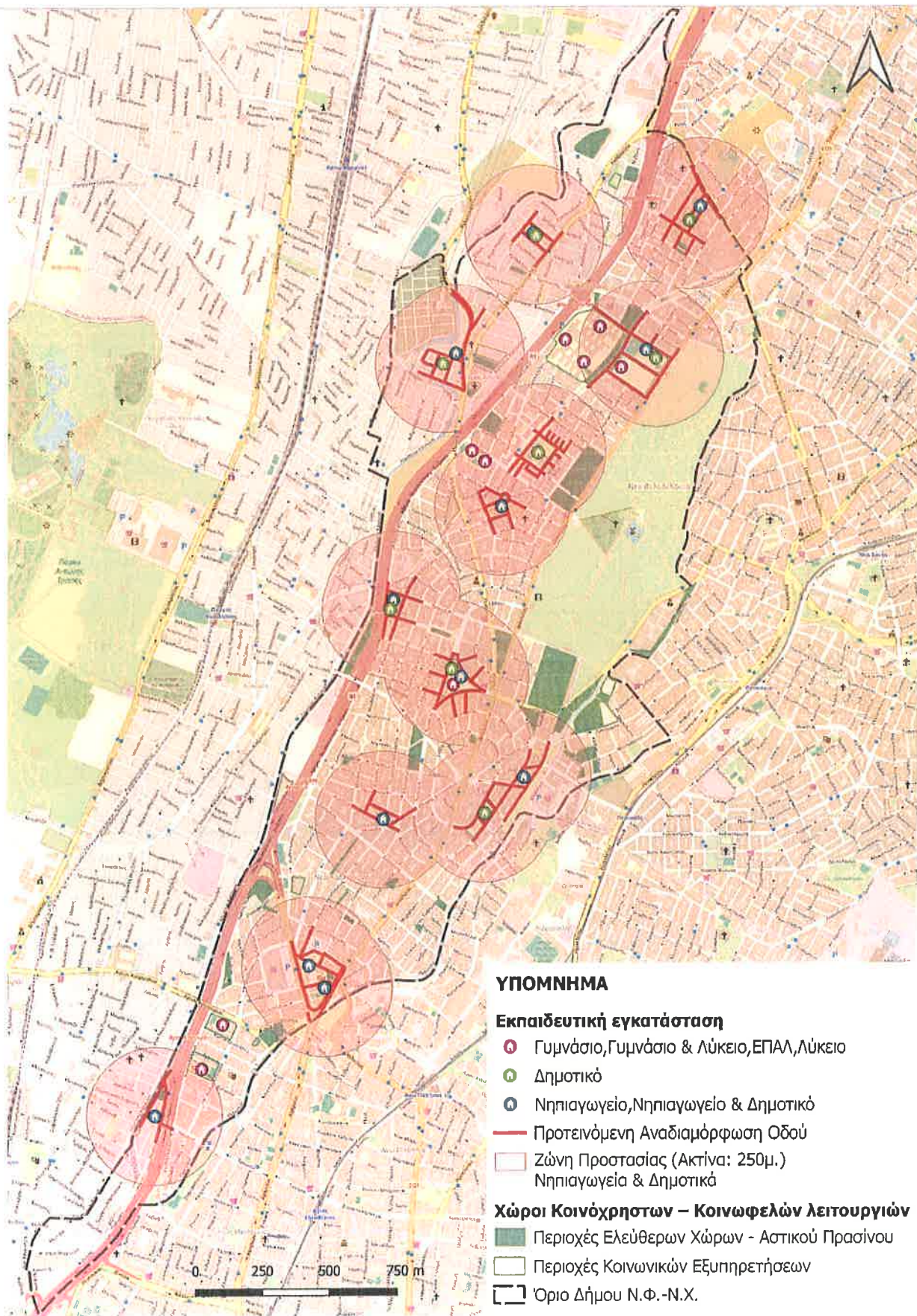
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- ▨ Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

0 250 500 750 m



Εικόνα 43: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας ιστορικού κέντρου - Ορίζοντας 5ετίας



Εικόνα 44: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων – Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

- Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών: Μήκος: 15,28 km
 - Διαδρομή 1: Οοδωρή Πεταλά
 - Παρακλάδι α: Δερβενακίων – Μιχάλη Καραόλη – Σουλίου – Κ. Παλαμά
 - Παρακλάδι β: Χρυσασλλίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου – Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων – πεζόδρομοι Λ. Δεκελείας – Αττάλειας – πεζόδρομοι πέριξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία»
 - Διαδρομή 3: Μαιάνδρου – Ανδριανού – Ιωαννίνων – Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά – Ειρήνης – Σμύρνης – Προύσης – Ιωνίας – Λυκούργου – Σμύρνης – πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας
 - Διαδρομή 4: πεζόδρομοι πέριξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιαπωνίδα – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 5: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Αττάλειας) – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταινής – Σοφούλη Θεμιστοκλή
 - Διαδρομή 6: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Πίνδου
 - Παρακλάδι β: Θεσσαλονίκης – Τράδως – πάροδος Τράδως – Κυκλάδων – Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης
- Οδοί προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων, Μήκος: 21,02 km, αύξηση κατά 9,93 km
- Πύκνωση περιοχών προστασίας εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων (Ακτίνα: 250μ.), Έκταση: 2673,70 στρ. (αύξηση κατά 220 στρ.)
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- ⊙ Μόνο Πεζός
- ⊙ Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- - - Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους
όμορων δήμων
(σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- ⚡ Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- ⚡ Υψηλεσία
- ⚡ Πολιτισμός
- ⚡ Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- ⊗ Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινωφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού
Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- Προτεινόμενη Ανάπλαση
Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



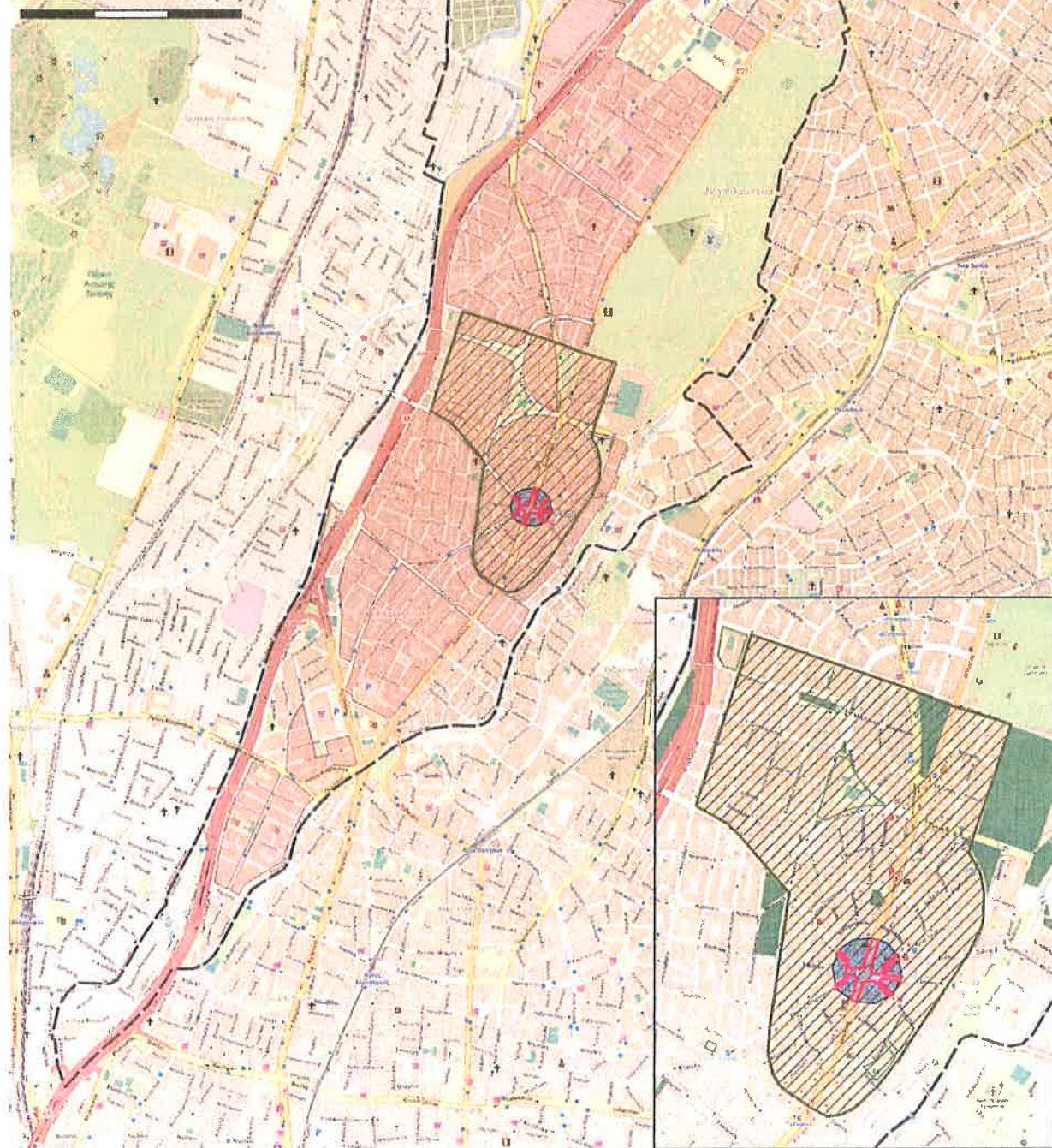
Εικόνα 45: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών- Ορίζοντας 10ετίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

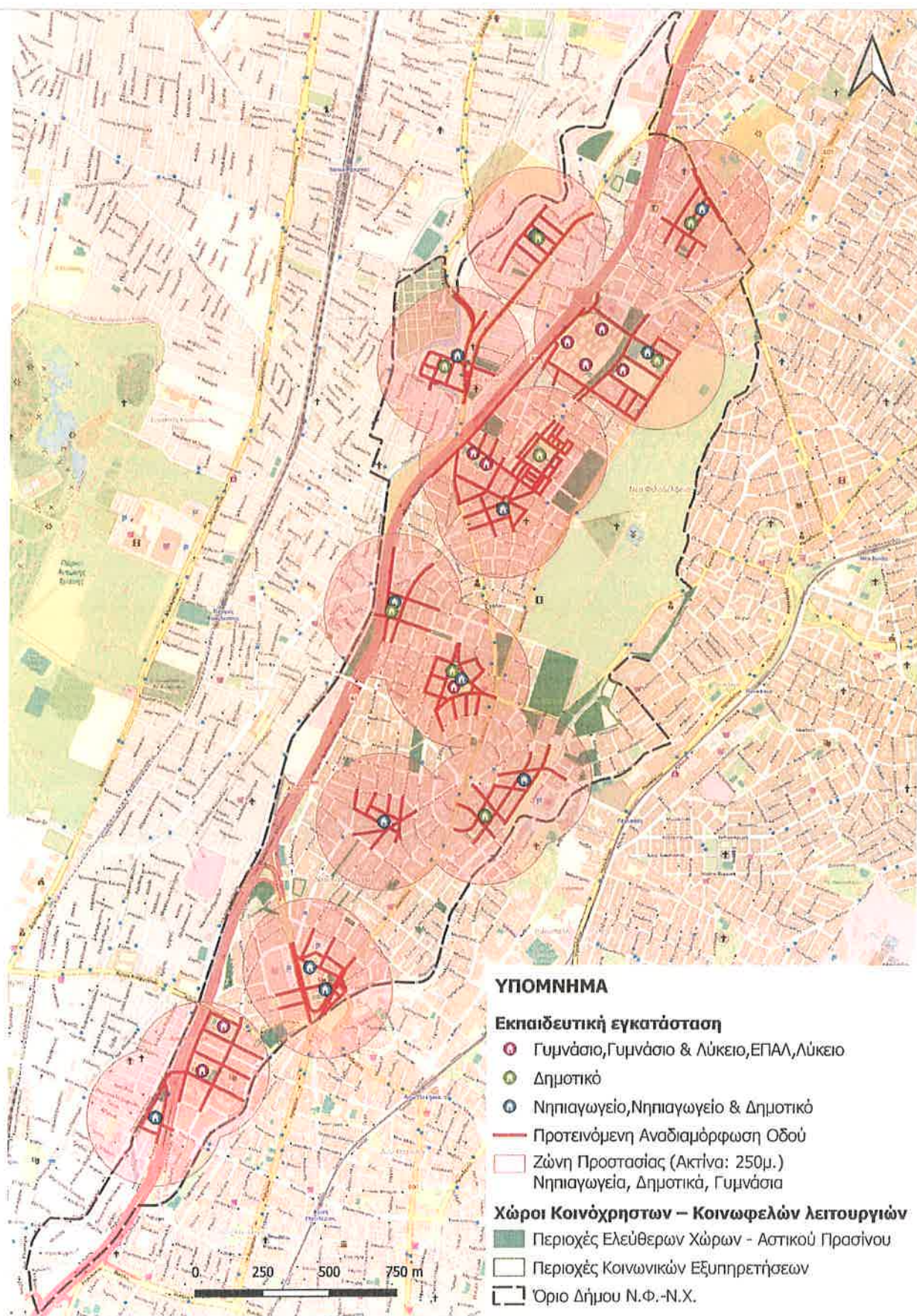
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- ▨ Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

0 250 500 750 m



Εικόνα 46: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας ιστορικού κέντρου – Ορίζοντας 10ετίας



Εικόνα 47: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων – Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Επέκταση δικτύου πράσινων διαδρομών: Μήκος: 19,73 km
 - Διαδρομή 1: Ρήγα Φερραίου – Γεωργίου Καραϊσκάκη – Κηφισού – Ανδρέα Κάλβου – Κ. Παλαμά – Θεοδοκοπούλου – Θοδωρή Πεταλά
 - Παρακλάδι α: Δερβενακίων – Μιχάλη Καραόλη – Σουλίου – Κ. Παλαμά
 - Παρακλάδι β: Χρυσαλλίδος – Λ. Δεκελείας – Γρηγορίου Ε' – Περικλέους – Ε. Βενιζέλου – Θεμιστοκλέους – Αγίας Ευφημίας – Ειρήνης
 - Διαδρομή 2: Κ. Βάρναλη – Δωδεκανήσου
 - Παρακλάδι α: Κ. Παλαμά έως πάρκο κυκλοφοριακής αγωγής
 - Παρακλάδι β: Μυκηνών – Στρ. Μακρυγιάννη – Σαλαμίνας – Μιαούλη – Εθν. Αντιστάσεως – Βρυούλων – Ν. Τρυπιά – Φώκων – Καππαδοκίας – Αττάλειας – πεζόδρομοι περίξ Γηπέδου Α.Ε.Κ. «Αγία Σοφία»
 - Διαδρομή 3: Μαιάνδρου – Ανδριανού – Ιωαννίνων – Σάρδεων – Κοιμήσεως Θεοτόκου – Εθν. Αντιστάσεως – Ν. Τρυπιά – Ειρήνης – Σμύρνης – Προύσης – Ιωνίας – Λυκούργου
 - Παρακλάδι α: Σμύρνης – πεζόδρομοι πάρκου Αγίας Τριάδας
 - Παρακλάδι β: Αγίας Τριάδος – Μυριοφύτου – Χατζηγεωργίου
 - Διαδρομή 4: πεζόδρομοι περίξ κεντρικής πλατείας – Λ. Δεκελείας – πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (νότια Φωκών) – Εφέσου – Αγίου Ιωάννη – Μουταλάσκη – Ιασού – Τρωάδος – Ιφιγενείας – Γράμμου – Ευριπίδου – 25^{ης} Μαρτίου – Ιασωνίδα – Ν. Πλαστήρα
 - Διαδρομή 5: πεζόδρομος Λ. Δεκελείας (βόρεια Φωκών) – πεζόδρομοι Ρόδου – πεζόδρομοι Πλατείας προσκόπων – Χίου – Σκρα – Ν. Πλαστήρα – Άρτης – Νέστου – Κασσάνδρας – Σερίφου – Ρεθύμνης – Θεσσαλονίκης – πεζογέφυρα Ν. Φιλαδέλφειας – Κρεσταίνης – Σοφούλη Θεμιστοκλή – Πάροδος Παπανικολή – Παπανικολή – Ανδρούτσου – Λέσβου – Παπαφλέσσα
 - Διαδρομή 6: Πλατεία Κωνσταντινουπόλεως – Φλαβιανών – Μαιάνδρου – Τυάνων – Λαυρίου – Σαράντα Εκκλησιών – Μήδειας – πάροδος Πίνδου
 - Παρακλάδι α: Πίνδου
 - Παρακλάδι β: Θεσσαλονίκης – Τράδως – πάροδος Τράδως – Κυκλάδων – Βυτίνης – Στρ. Αλεξ. Παπάγου – Σαραντόγλου – Θεσσαλονίκης
- Περιοχή Α: Τρυπιά – Φωκών – Σμύρνης – Ν. Τρυπιά, Έκταση: 183,41 στρ.
- Περιοχή Διαμόρφωσης Κεντρικής Πλατείας
 - Έκταση: 13,93 στρ.
 - Νέα Κράσπεδα: 713,50μ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Περάσματα

- Μόνο Πεζός
- Υπόγεια Διάβαση Πεζών
- Πεζός και Αυτοκίνητο
- — Σύνδεση με υπερτοπικούς πόλους όμορων δήμων (σύνδεση πράσινων διαδρομών)
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Πράσινη Διαδρομή

Σημεία Ενδιαφέροντος

- Κοινόχρηστος Χώρος
- Εκπαιδευτική εγκατάσταση
- Υγηρεσία
- Πολιτισμός
- Υγεία
- Πρόνοια - Παιδικός Σταθμός
- Χώρος Λατρείας - Κοιμητήριο
- ⊗ Αναψυχή

Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών

- Περιοχές Ελεύθερου Χώρου - Αστικού Πρασίνου
- Περιοχές Κοινωνικών Εξυπηρετήσεων
- ▨ Προτεινόμενη Ανάπλαση Κοινόχρηστου Χώρου
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



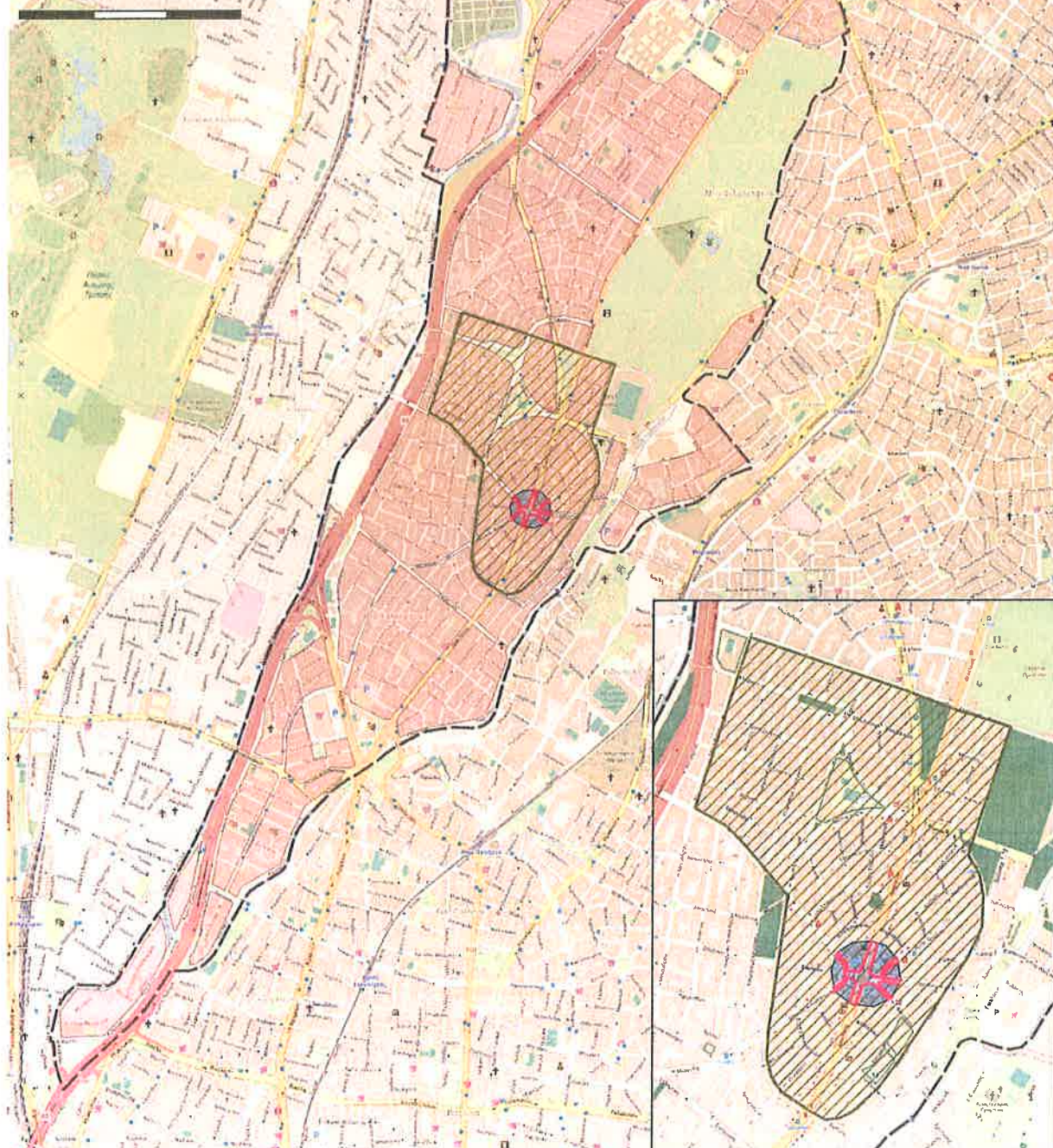
Εικόνα 48: Προτεινόμενο δίκτυο πράσινων διαδρομών- Ορίζοντας 15ετίας

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

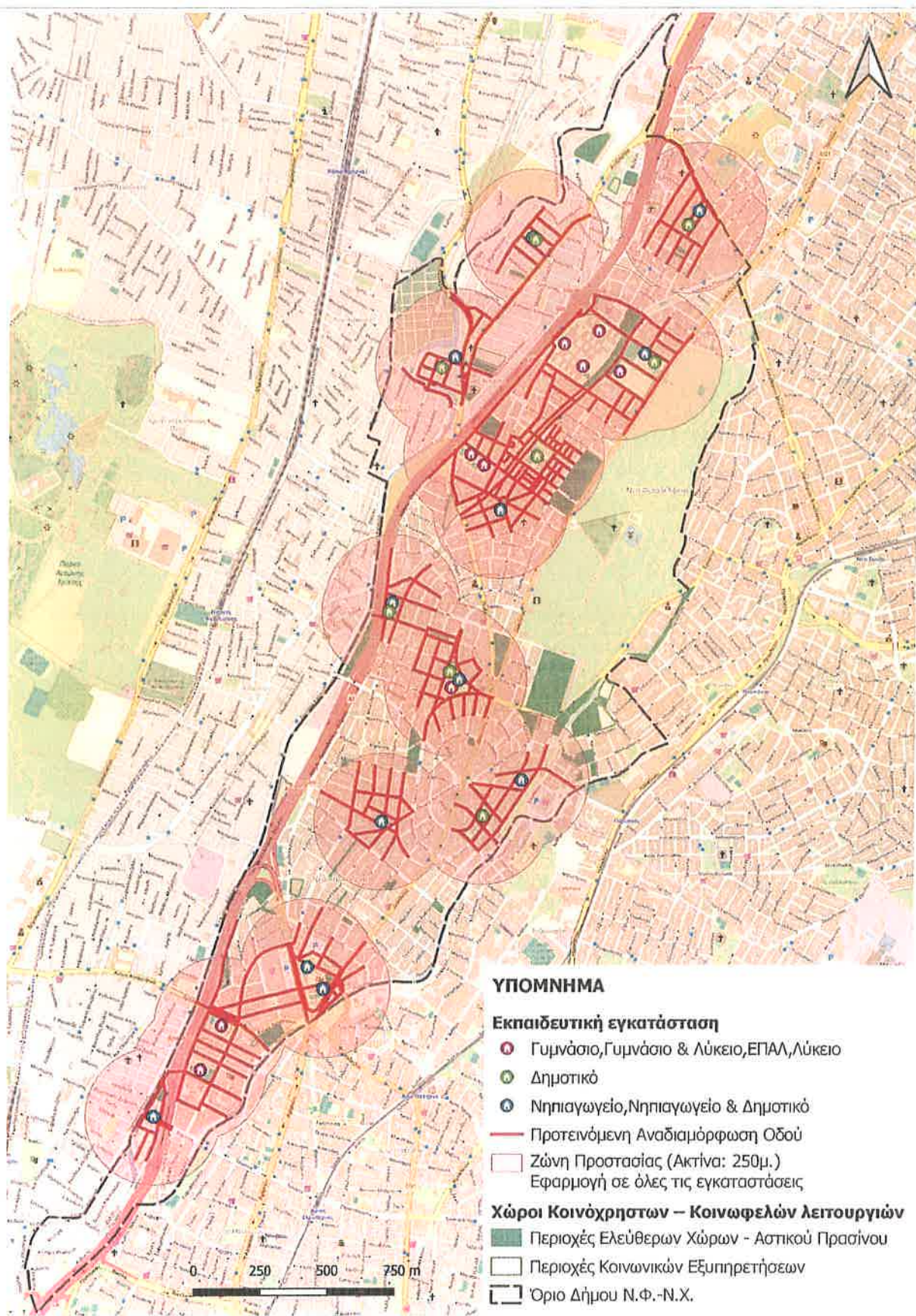
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Νέο Κράσπεδο
- Διαμόρφωση Πλατείας
- ▨ Περιοχή Α (Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις)
- ipia_kykloforia_rizo15
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

0 250 500 750 m



Εικόνα 49: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας ιστορικού κέντρου – Ορίζοντας 15ετίας



Εικόνα 50: Προτεινόμενες περιοχές προστασίας σχολικών εγκαταστάσεων – Ορίζοντας 15ετίας

Πακέτο μέτρων 9: Διαχείριση της πρόσβασης των οχημάτων διανομής

Σύνδεση με στόχους

- 3.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- 3.2 Μείωση της έντασης του ήχου στο κέντρο και στις γειτονιές
- 9.2 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
- 10.1 Διαμόρφωση ενός έξυπνου και συνεργατικού συστήματος τροφοδοσίας

Γενική περιγραφή

Το 9^ο πακέτο μέτρων αφορά στις μετακινήσεις των επαγγελματιών και στη διαχείριση της αστικής τροφοδοσίας. Οι μεταφορές εμπορευμάτων είναι ενδεχομένως μία από τις σημαντικότερες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε μία πόλη, αποτελώντας ένα κρίσιμο ποσοστό των αστικών μετακινήσεων. Μπορεί το ΣΒΑΚ να απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε επιβατικές μεταφορές και χρήση του δημόσιου χώρου από πολίτες, ωστόσο δεν παραμερίζει την σπουδαιότητα των εμπορευματικών μεταφορών και την αναγκαιότητα για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο σύστημα τροφοδοσίας αλλά και την ενίσχυση των επιχειρήσεων που εμπλέκονται σε δραστηριότητες διανομής προϊόντων εφόσον στρέφονται σε πιο ήπια μέσα. Σε αυτό το πακέτο μέτρων περιλαμβάνεται η διαμόρφωση μικρών κέντρων αστικής εφοδιαστικής, ο καθορισμός ωραρίου τροφοδοσίας για την πόλη, η λειτουργία συστήματος ελέγχου και διαχείρισης της τροφοδοσίας με τη βοήθεια της τεχνολογίας καθώς και η παροχή κινήτρων σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και πραγματοποιούν μεταφορές με μη ρυπογόνα μέσα.

Ενδεικτικά προτείνεται η εφαρμογή ωραρίων φορτοεκφόρτωσης σε κεντρικές οδούς του Δήμου που φιλοξενούν χρήσεις εστίασης και αναψυχής, όπως είναι η Λεωφ. Δεκελείας.



Εικόνα 51: Θέσπιση ωραρίου φορτοεκφορτώσεων σε αστικά κέντρα με ύπαρξη κατάλληλης σήμανσης



Εικόνα 52: Μικρό κέντρο εφοδιαστικής αλυσίδας



Εικόνα 53: Ποδηλατικές μονάδες μεταφοράς προϊόντων (cargo bikes) χρησιμοποιούμενες από μεγάλες εταιρίες

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

9.1 Δημιουργία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας

Το μέτρο αυτό αφορά στη δημιουργία ενός συνολικού συστήματος τροφοδοσίας το οποίο θα έχει καθορισμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης στις κρίσιμες οδούς του δήμου εξοπλισμένες με σήμανση και αισθητήρες που θα επιτρέπουν τον έλεγχο της κατάληψής τους από άλλα οχήματα καθώς και το χρόνο αναμονής σε αυτές. Το σύστημα αυτό μπορεί να είναι εξοπλισμένο με άλλες πληροφορίες σχετικά με το ωράριο τροφοδοσίας, τις περιοχές εφαρμογής του, τη θέση των κέντρων εφοδιαστικής, προτάσεις για επιχειρήσεις κ.α.

9.2 Κίνητρα (οικονομικά κ.α.) σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, επιχειρήσεις που κάνουν διανομές χυμών με ποδήλατα (cargo) ή ηλεκτροκίνητα οχήματα,

Για την αλλαγή της νοοτροπίας στις μετακινήσεις και δη στις εμπορευματικές είναι κρίσιμο να δίδονται κίνητρα στις επιχειρήσεις για αλλαγή του μοντέλου των μεταφορών. Το μέτρο αυτό προωθεί την διαμόρφωση κινήτρων προς τις επιχειρήσεις

επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος	για να τις ενθαρρύνει να επιλέξουν διαφορετικά μέσα για την παράδοση εμπορευμάτων (π.χ. αντί μηχανής που κάνει διανομή μικρών δεμάτων ή ταχυδιανομών φαγητού – χρήση ηλεκτρικού ποδηλάτου ή οχήματος μικροκινητικότητας, ή αντί συμβατικού αυτοκινήτου τύπου βαν – χρήση μικρού ηλεκτροκίνητου οχήματος ή ποδηλάτου φορτίου). Τα κίνητρα μπορούν να αφορούν σε μείωση των δημοτικών τελών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σε επιχειρήσεις που αποδεδειγμένα αλλάζουν τον τρόπο διανομής εμπορευμάτων, οικονομική ενίσχυση (εφάπαξ ενίσχυση), παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης ήπιων μέσων μετακίνησης ή και ελεύθερη πρόσβαση πράσινων οχημάτων ανεξαρτήτως ωραρίου και περιορισμών τροφοδοσίας
9.3 Θέσπιση δυναμικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης	Το ωράριο φορτοεκφόρτωσης είναι μία ρύθμιση που ισχύει κατά κανόνα στους πεζόδρομους της πόλης, αφήνοντας το σύνολο της υπόλοιπης αστικής περιοχής χωρίς ρύθμιση, με αποτέλεσμα η αστική τροφοδοσία δημιουργεί περαιτέρω επιβάρυνση κατά τις ώρες αιχμής. Το μέτρο αυτό προωθεί τη δημιουργία ενός ενιαίου ωραρίου τροφοδοσίας για όλη την εμπορική περιοχή της πόλης (ενδ. 06.00-09.30 πρωί και 15.30-17.00 απόγευμα και 01.30-3.30 βράδυ) το οποίο θα σημαίνεται κατάλληλα στο σύνολο της πόλης ενώ οι θέσεις τροφοδοσίας θα ελέγχονται με κατάλληλο σύστημα (βλ. μέτρο παραπάνω). Οι πεζόδρομοι μπορούν να έχουν διαφορετικό ωράριο τροφοδοσίας ενώ αντίστοιχα ειδικότερες ρυθμίσεις μπορούν να ισχύουν για παροδικές πεζοδρομήσεις σε οδούς μπροστά από σχολικά συγκροτήματα.
9.4 Διαχείριση κυκλοφορίας βαρέων οχημάτων – προσδιορισμός επιτρεπόμενου δικτύου κίνησης και ζωνών απαγόρευσης	Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται σημαντική πτυχή της οικονομίας. Ωστόσο, λόγω του λειτουργικού μεγέθους των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για αυτού του είδους μεταφορών (π.χ. ελλιπής επιτάχυνση/επιβράδυνση, μειωμένη ικανότητα ελιγμών) και των φυσικών τους προδιαγραφών-χαρακτηριστικών (π.χ. μήκος, όγκος) των βαρέων οχημάτων, δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στη γύρω κυκλοφορία. Αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις περιλαμβάνουν την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη μείωση της κυκλοφοριακής ασφάλειας, την αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Οι αρνητικές επιπτώσεις από τα βαρέα οχήματα θα ενταθούν στις κεντρικές αρτηρίες, λόγω της παρουσίας φωτεινών σηματοδοτών, όπου τα βαρέα οχήματα θα πρέπει να επιβραδύνουν, να σταματήσουν στους φωτεινούς σηματοδότες και μετά να επιταχύνουν ξανά. Λαμβάνοντας υπόψη τις αρνητικές επιπτώσεις των βαρέων οχημάτων στη γύρω κυκλοφορία, θα πρέπει να δημιουργηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές διαχείρισης για να αντιμετωπισθεί επιτυχώς η αύξηση του αριθμού των βαρέων οχημάτων και να επιτευχθεί η αποτελεσματική κυκλοφορία τους. Το μέτρο αυτό είναι συνυφασμένο με μια σειρά από στρατηγικές οι οποίες

ενδεικτικά μπορούν να ορίσουν α) το ωράριο όπου τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, β) σε ποιες οδούς της πόλης τα βαρέα οχήματα μπορούν να κινηθούν, γ) ποιες κατηγορίες βαρέων οχημάτων μπορούν να κινηθούν σε συγκεκριμένους τύπους οδών κτλ.

Πακέτο μέτρων 10: Μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων

Σύνδεση με στόχους

5.2 Αύξηση ενεργών μετακινήσεων

5.3 Μείωση χρήσης αυτοκινήτου

6.1 Ανάπτυξη ευφυών συστημάτων τεχνολογιών (ITS) για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των μετακινήσεων στο Δήμο

7.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων

7.2 Βελτίωση των υποδομών του οδικού δικτύου

7.3 Λύση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)

Γενική περιγραφή

Το τελευταίο πακέτο μέτρων περιλαμβάνει μέτρα τα οποία στοχεύουν στην μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων. Τέτοια μέτρα είναι η οριοθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και η προστασία των γειτονιών με στόχο την αποφυγή διαμπερών ροών. Η ολοκληρωμένη δημιουργία τέτοιων περιοχών υλοποιείται μέσω της αναδιοργάνωσης του οδικού δικτύου.



Εικόνα 54: Υλοποίηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας και μονοδρομήσεων οδών

Παρουσίαση μέτρων και περιγραφή τους

10.1 Αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου

Το μέτρο αυτό αφορά στην αναδιοργάνωση της υφιστάμενης ιεράρχησης του δικτύου ώστε να προστατεύεται ο δήμος του Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας από υψηλή κυκλοφορία οχημάτων, να οριοθετούνται οι γειτονιές και να μη διέρχεται μεγάλος όγκος οχημάτων από οδούς με φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά και υψηλή πυκνότητα πεζών.

Η κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου είναι το πρώτο βήμα για την έρευνα της περιβαλλοντικής αντοχής του αστικού χώρου. Εστιάζεται στην κατανομή των αποδεκτών φόρτων για την κάθε πολεοδομική ενότητα ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί, αποθαρρύνοντας τις υπερβάλλουσες κυκλοφοριακές πιέσεις από το τοπικό επίπεδο των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών (κυρίως περιοχών κατοικίας) και αποτρέποντας τις διαμπερείς ροές αυτοκινήτων. Η λειτουργική ιεράρχηση των οδών του αστικού δικτύου είναι η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες

ανάλογα με τον βαθμό της βασικής λειτουργίας (κινητικότητας ή πρόσβασης) που επιτελούν:

- «Ελεύθερη λεωφόρος». Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα και βρίσκονται εκτός οικιστικού ιστού.

- «Πρωτεύουσα αρτηρία». Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα. Στόχος είναι να βρίσκονται εκτός γειτονιών και να συνδέουν υπερτοπικούς πόλους μεταξύ τους.

- «Δευτερεύουσα αρτηρία». Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο.

- «Συλλεκτήρια οδός». Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες.

«Τοπική οδός». Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

Η ιεράρχηση του δικτύου συνιστά, εν γένει, θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, με αποτέλεσμα η αναδιοργάνωσή της να επιδρά καθοριστικά στην αποτελεσματικότητά του. Φυσικά, για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ. Σε αυτό το μέτρο περιλαμβάνονται και κρίσιμες διανοίξεις νέων οδικών τμημάτων, σε περίπτωση που κρίνονται απαραίτητες, με σκοπό την βέλτιστη λειτουργία του δικτύου αλλά και την εξυπηρέτηση των μετακινούμενων. Η νέα ιεράρχηση οφείλει να θεσμοθετηθεί με αλλαγή του υφιστάμενου πολεοδομικού σχεδιασμού (αναθεώρηση ΓΠΣ) και οι νέες λειτουργίες των οδών να επιβεβαιωθούν με αλλαγή των γεωμετρικών τους στοιχείων κατά τις σύγχρονες προδιαγραφές.

	Αξίζει να αναφερθεί ότι η αποτελεσματικότητα του μέτρου της αναδιαμόρφωσης της ιεράρχησης αυξάνεται σημαντικά όταν χρησιμοποιείται για την καλύτερη αξιοποίηση του αστικού χώρου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η λειτουργία των υποβιβασμένων οδικών αρτηριών στην κατεύθυνση της δημιουργίας δικτύων ενεργών μετακινήσεων και ευρύτερα στην διαμόρφωση ενός περιβάλλοντος κίνησης ασφαλούς και ελκυστικού για τον χρήστη μη μηχανοκίνητων μέσων. Στο πλαίσιο αυτό, οι εν λόγω οδοί μπορεί να αποτελέσουν τμήματα των προτεινόμενων πράσινων διαδρομών, η αξία των οποίων θα αναλυθεί στα παρακάτω. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε Δήμους όπως αυτός της Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, τους οποίους διατρέχουν μεγάλες οδικές αρτηρίες υπερτοπικής σημασίας, η αναδιαμόρφωση της ιεράρχησης έχει ορισμένους περιορισμούς. Στην συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για την Εθνική Οδό (Λεωφ. Κηφισού), η οποία διατρέχει το δυτικό τμήμα του Δήμου αποτελώντας ένα «ξένο σώμα» γι' αυτόν και επί της ουσίας ένας φράγμα για τις μετακινήσεις από και προς το βορειοδυτικό του τμήμα. Το γεγονός ότι η εν λόγω αρτηρία δεν ανήκει στο σύστημα Ιεράρχησης του Δήμου σημαίνει ότι βρίσκεται εκτός της περιοχής επιρροής του και συνεπώς δεν μπορεί να αλλάξει κατηγορία. Επομένως, η πρόταση για μια νέα ιεράρχηση πρέπει να διαμορφώνεται με βάση αυτό το δεδομένο προκειμένου να είναι αποτελεσματική για το σύνολο των μετακινούμενων αλλά και πρακτικά εφαρμόσιμη.
10.2 Επικαιροποίηση Κυκλοφοριακής Μελέτης με τις κατευθύνσεις των ανωτέρω πακέτων μέτρων (Μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.)	Το μέτρο αυτό είναι ένα από τα πιο σημαντικά μέτρα για την υλοποίηση όλων των παραπάνω πακέτων μέτρων καθώς μέσω της επικαιροποίησης της κυκλοφοριακής μελέτης θα καθοριστούν με σαφήνεια μονοδρομήσεις/ αντιδρομήσεις οδών σε γειτονιές για αποφυγή διαμπερών ροών, παρακαμπτήριες περιμετρικά των γειτονιών, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας λαμβάνοντας υπόψη τα νέα δίκτυα ήπιας κινητικότητας και τις περιοχές προστασίας, διαδρομές πεζού- ποδηλάτη, νέες υπηρεσίες MMM κ.α.
10.3 Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης κινητικότητας (ITS) πχ φωτεινοί σηματοδότες, αυτόνομα οχήματα, δημόσια συγκοινωνία κτλ.	Τα συστήματα ευφυών μεταφορών (ITS) προς εφαρμογή στις πόλεις έχουν ως στόχο την υλοποίηση ολοκληρωμένων, σύνθετων και ενοποιημένων εφαρμογών ITS με σκοπό τη βέλτιστη συνδυαστική διαχείριση των οδικών δικτύων και δικτύων MMM σε αστικό και περιαστικό επίπεδο. Το μέτρο αυτό αφορά στην προμήθεια, εγκατάσταση και λειτουργία συστημάτων που θα βοηθήσουν το δήμο να καταγράφει δεδομένα κυκλοφορίας, να εντοπίζει και να διαχειρίζεται συμβάντα και να δίνει συγκεντρωτικά πληροφορίες προς του χρήστες του μεταφορικού δικτύου.

Τα συστήματα αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν:

- Συστήματα πληροφόρησης με Πινακίδες Μεταβλητών Μηνυμάτων (Variable Message Signs – VMS). Η πληροφόρηση μπορεί να περιλαμβάνει χρόνο διαδρομής, πρόταση για επιλογή διαδρομής, ειδοποίηση συμβάντος / καθυστερήσεων, ειδοποίηση για ακραία καιρικά φαινόμενα ή άλλα έκτακτα γεγονότα (π.χ. πορείες – αποκλεισμοί κεντρικών δρόμων) κ.λ.π.
- Συστήματα καταγραφής 24/7 του όγκου της κυκλοφορίας σε δεδομένα σημεία της πόλης ή σε εισόδους σημαντικών γειτονιών, με επικοινωνία άλλων συστημάτων που θα αφορούν σε λήψη απόφασης για έκτακτες ρυθμίσεις αποσυμφόρησης.

Ορίζοντας 5ετίας

- Νέα ιεράρχηση:
 - ο Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
 - ο Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Αγίων Αναργύρων (από Αχαρνών έως Γρηγορίου Ε'), Χαλκίδος
 - ο Δευτερεύουσες αρτηρίες: Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Οδυσσέως, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Σκρα), Π. Κωνσταντίου (βορειοανατολικά Σμύρνης), Λ. Φιλαδέλφειας, Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Αναξαγόρα (από Ζακύνθου έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
 - ο Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (από Μάνας Στρατιώτου έως Ζακύνθου), Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Σταματιάδη έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θοδωρή Πεταλά, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νειγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκίων, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκίων έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Αφών Γεωργιάδη
 - ο Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-), Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Τυάνων (από Εφεσού έως Πίνδου), Φωκίων,

Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Σταματιάδη
έως Σάρδεων), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

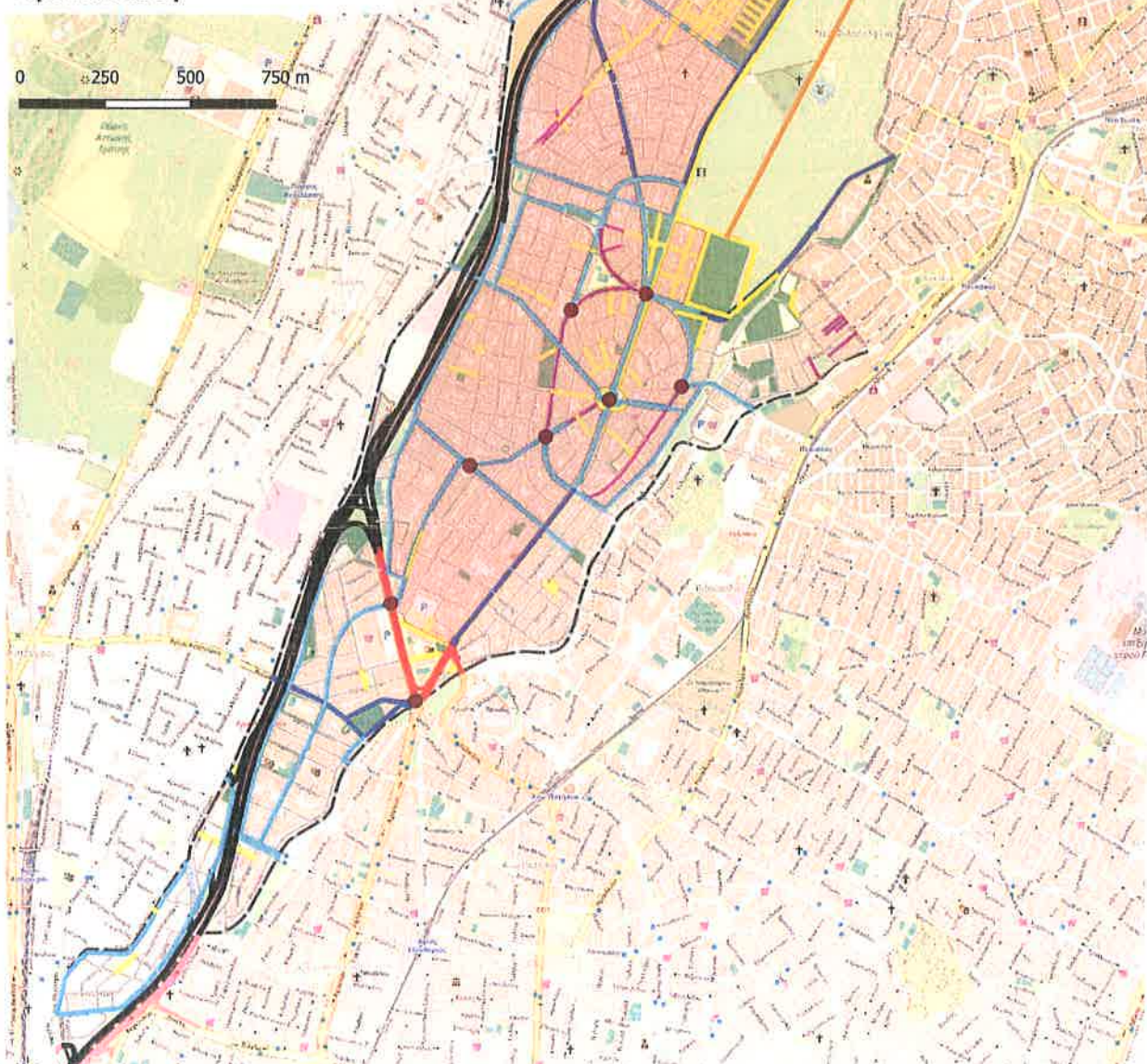
Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [9]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.

OpenStreetMap



Εικόνα 55: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου - Ορίζοντας 5ετίας

Ορίζοντας 10ετίας

• Νέα Ιεράρχηση:

- Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών, Λ. Αγίων Αναργύρων, Χαλκίδος
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων (δυτικά Αχαρνών), Οδυσσέως, Λ. Δεκελείας (από Σαλαμίνας έως Χαλκίδος & από Αναγεννήσεως έως Σκρα), Π. Κωνσταντίου (από Σμύρνης έως Ταύρου), Λ. Φιλαδέλφειας, Μαρμάρων (νότια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (από Ζακύνθου έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
- Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων (βόρεια Ε.Ο.), Αναξαγόρα (νότια Ζακύνθου), Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου, Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Καισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θωδωρή Πεταλά, Αγίων Αναργύρων, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νεϊγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας), Εφέσου (βόρεια Κωνσταντινουπόλεως), Αφών Γεωργιάδη
- Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-), Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφέσου έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφέσου (νότια Κωνσταντινουπόλεως), Τυάνων (από Εφέσου έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σταματιάδη), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
- Πεζοδρόμηση: Εθνικής Αντιστάσεως (από Σταματιάδη έως Σάρδεων) – με την προϋπόθεση να έχει γίνει τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου όπως απαιτείται. Μέχρι την πάροδο της πρώτης 5ετίας θα λειτουργεί ως ήπιας κυκλοφορίας και πιλοτικά ως πεζόδρομος απογευματινές και βραδινές ώρες.

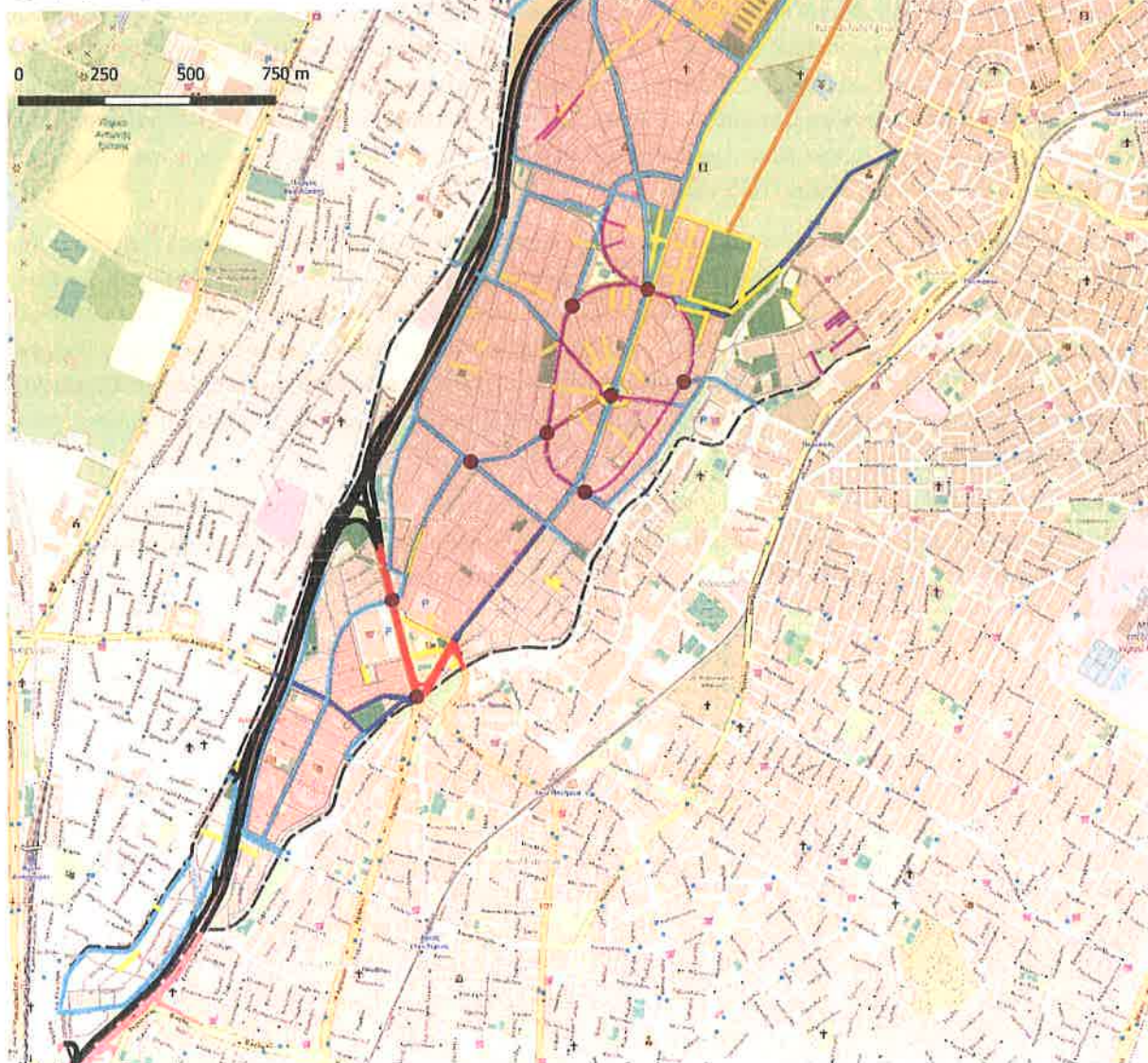
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [11]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 56: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου- Ορίζοντας 10ετίας

Ορίζοντας 15ετίας

- Νέα Ιεράρχηση:

- ο Λεωφόροι / Οδοί Ταχείας Κυκλοφορίας: Εθνική Οδός (Αθηνών – Θεσσαλονίκης)
- ο Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λ. Αχαρνών
- ο Δευτερεύουσες αρτηρίες: Αγίων Αναργύρων, Περισσού (από Οδυσσέως έως Λ. Αχαρνών), Αγίων Αναργύρων, Χαλκίδος, Λ. Δεκελείας (νότια Σαλαμίνας & βόρεια Ε. Βενιζέλου), Π. Κωνσταντίου (βόρεια Κιουταχείας), Λ. Φιλαδέλφειας, Αναξαγόρα (από Θεσπρωτίας έως Μαρμάρων), Αναγεννήσεως, Ε. Βενιζέλου
- ο Συλλεκτήριες οδοί: Μαρμάρων, Αναξαγόρα, Σοφοκλή Θεμιστοκλή, Κρεσταινής, Μάνας Στρατιώτου (από Θεσσαλονίκης έως Αναξαγόρα), Θεσσαλονίκης (βόρεια Σολωμού Διονυσίου), Σολωμού Διονυσίου (ανατολικά Σ. Θεμιστοκλή), πάροδος Παπανικολή, Πίνδου (από πάροδο Παπανικολή έως Εφέσου), Λάμπρου Κατσώνη (από Κολοκοτρώνη έως Χρυσοστόμου), Υψηλάντου, Σκρα, Λαχανά, Τρωάδως, Θεσσαλονίκης (από Σκρα έως Τυάνων), Τυάνων, Φλαβιανών (ανατολικά Μαιάνδρου), βόρεια Πλατείας Κωνσταντινουπόλεως, Μαιάνδρου (νότια Φλαβιανών), Κιαισαρίας, Αντιόχειας, Δωδεκανήσου, Βρυούλων (από Λ. Κατσώνη έως Τρυπιά), Σαλαμίνας, Εθνικής Αντιστάσεως (από Τρυπιά έως Κ. Κανάρη), Μιαούλη, Στρατηγού Μακρυγιάννη, Κ. Βάρναλη (από Δωδεκανήσου έως Στρατηγού Μακρυγιάννη), Δερβενακίων, Θεωρή Πεταλά, Αγίων Αναργύρων, Οδυσσέως, Περισσού (από Οδυσσέως έως Νειγύ), Κ. Παλαμά (από Παπαφλέσσα έως Τσουντα), Τσουντα, Περισσού, Αυλώνος, Λάμπρου Κατσώνη, Δεκελείας (από Ε. Βενιζέλου έως Σαλαμίνας), Φωκών, Πατριάρχου Κωνσταντίνου (από Φωκών έως Κιουτάχειας), Παπαναστασίου Αλεξάνδρου, Σύλλης, Ιωνίας (από Σύλλης έως Ειρήνης), Ειρήνης, Προύσης (από Σμύρνης έως Ιωνίας)
- ο Οδοί Ήπιας Κυκλοφορίας: Πελασγών, Νικηταρά, Στρ. Μακρυγιάννη (Βόρεια Πάρκου Μακρυγιάννη), Λαυρίου (από Αλεξάνδρου έως Ανθέων -δυτικά πάρκου- & από Αλεξάνδρου έως Κλημανόγλου -ανατολικά πάρκου-). Ανθέων (από Σελευκείας έως Λαυρίου), τέσσερεις πάροδοι Λεύκης, πάροδος Μονεμβασιάς (οδός νότια Πλατείας Ειρήνης), Μουδανίων (από Εφεσού έως Νίκαιας), Νικομήδειας, Εφεσού, Πίνδου (από Εφεσού έως Δεκελείας), Αφών Γεωργιάδη. Τυάνων (από Εφεσού έως Πίνδου), Φωκών, Σμύρνης, Ειρήνης, Νικολάου Τρυπιά, Βρυούλων (από Τρυπιά έως Σάρδεων), Εθν. Αντιστάσεων (από Τρυπιά έως Σταματιάδη), Σάρδεων (από Βρυούλων έως Αγίας Τριάδας), Προύσης (από Δεκελείας έως Σμύρνης)
- ο Πεζοδρόμηση: Εθνικής Αντιστάσεως (από Σταματιάδη έως Σάρδεων) – με την προϋπόθεση να έχει γίνει τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου όπως απαιτείται.

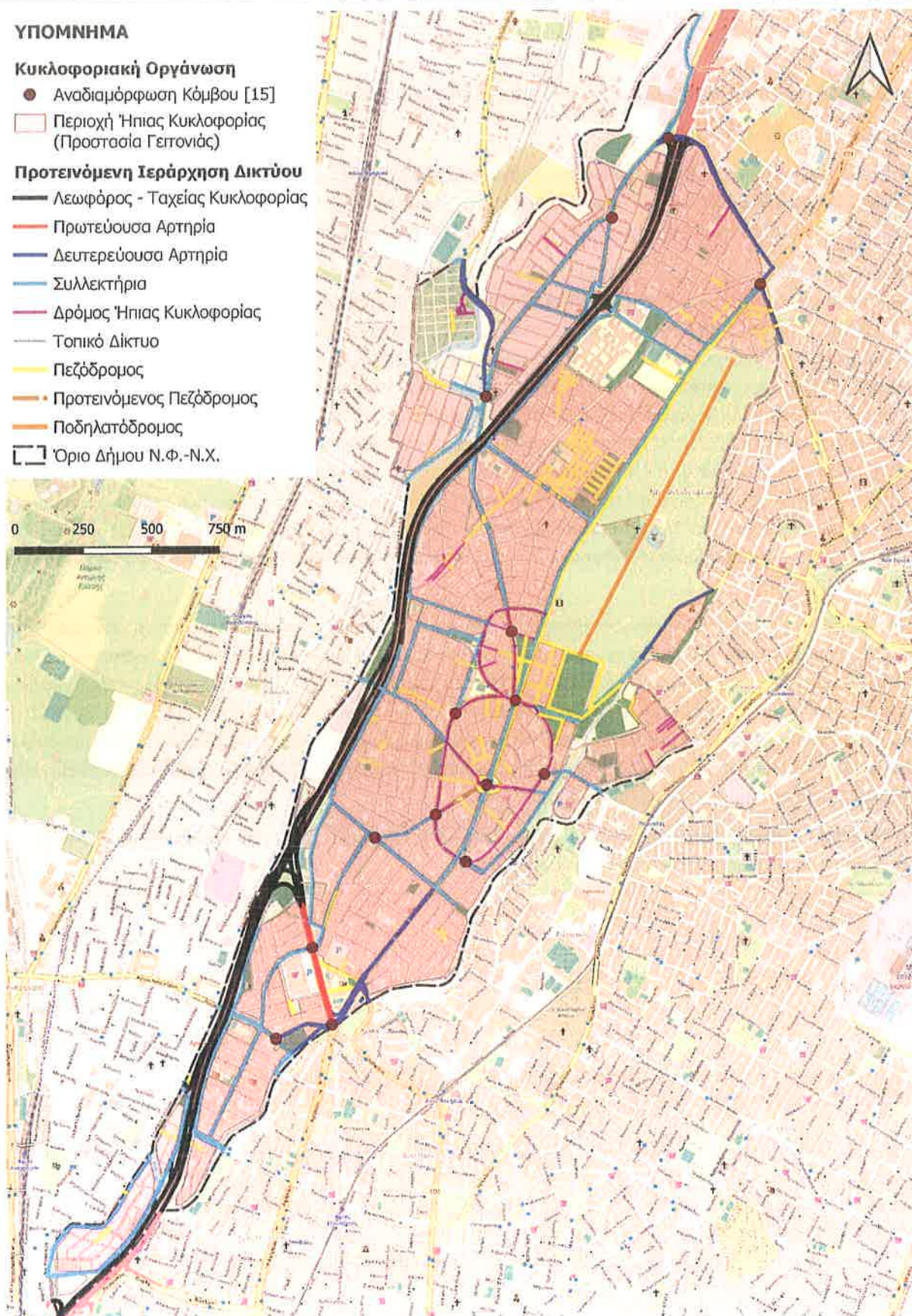
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κυκλοφοριακή Οργάνωση

- Αναδιαμόρφωση Κόμβου [15]
- Περιοχή Ήπιας Κυκλοφορίας (Προστασία Γειτονιάς)

Προτεινόμενη Ιεράρχηση Δικτύου

- Λεωφόρος - Ταχείας Κυκλοφορίας
- Πρωτεύουσα Αρτηρία
- Δευτερεύουσα Αρτηρία
- Συλλεκτήρια
- Δρόμος Ήπιας Κυκλοφορίας
- Τοπικό Δίκτυο
- Πεζόδρομος
- Προτεινόμενος Πεζόδρομος
- Ποδηλατόδρομος
- Όριο Δήμου Ν.Φ.-Ν.Χ.



Εικόνα 57: Προτεινόμενη αναδιοργάνωση ιεράρχησης οδικού δικτύου – Ορίζοντας 15ετίας

Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα ανωτέρω αναλυτικά εκτεθέντα, καλείτε το Δ.Σ. όπως προβεί σε λήψη σχετικής απόφασης έγκρισης του εκπονηθέντος Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας, σύμφωνα με την Υπηρεσία με τίτλο **«Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας»** .

Η Αντιδήμαρχος Δ.Τ.Υ.

Δήμου Νέας Φιλαδέλφειας – Νέας Χαλκηδόνας

ΠΑΠΑΛΟΥΚΑ ΕΥΤΥΧΙΑ



ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ

