



ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Παραδοτέο Γ: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Δήμος Αχαρνών, Σεπτέμβριος 2022

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	5
1.1	Συμβατικά	5
1.2	Αντικείμενο	5
2	Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων.....	6
2.1	Γενικά για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας	6
2.2	Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος.....	8
2.3	Αρχικό όραμα Δήμου Αχαρνών.....	10
2.4	Τελικό όραμα Δήμου Αχαρνών	11
2.5	Προσδιορισμός προτεραιοτήτων.....	11
2.5.1	Μεθοδολογία	11
2.5.2	Πολυκριτηριακή ανάλυση	12
2.5.3	Εφαρμογή Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων	14
3	2 ^{ος} Κύκλος Διαβούλευσης.....	16
3.1	1 ^ο Στάδιο – Διαβούλευση με φορείς Δήμου Αχαρνών- Διαδικτυακή έρευνα	19
3.2	2 ^ο Στάδιο – Διαβούλευση πολιτών Δήμου Αχαρνών- Διαδικτυακή έρευνα	20
4	Ανάπτυξη Έξυπνων στόχων και προσδιορισμός αποτελεσματικών δυνατών μέτρων	31
4.1	Διαμόρφωση επικρατέστερου σεναρίου στρατηγικής για την κινητικότητα.....	31
4.2	Ανάπτυξη έξυπνων στόχων.....	31
4.2.1	Εισαγωγή στους έξυπνους στόχους	31
4.2.2	Μεθοδολογική προσέγγιση.....	34
4.2.3	Παράδειγμα ανάπτυξης στόχων από ΣΒΑΚ άλλης πόλης- η περίπτωση του Malmö 34	
4.2.4	Έξυπνοι στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών σε ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας.	37
4.3	Προσδιορισμός προσχεδίου των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων αστικής κινητικότητας.....	39
4.4	Οριστικό Σενάριο	39
4.4.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Οριστικού Σεναρίου	39
4.4.1.1	Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση.....	41
4.4.1.2	Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης	44
4.4.1.3	Διαχείριση Στάθμευσης	47
4.4.1.4	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.....	48
4.4.1.5	Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων 51	
4.4.1.6	Μεταφορές Εμπορευμάτων.....	52



4.4.1.7	Κατανάλωση Ενέργειας	53
4.4.1.8	Πρώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα.....	53
4.5	Επισκόπηση καλών πρακτικών	54
4.5.1	Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών- Καλές πρακτικές	55
4.5.2	Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης - Καλές πρακτικές.....	56
4.5.3	Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων – Καλές πρακτικές.....	57
4.5.4	Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας	58
4.5.5	Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης – Καλές πρακτικές.....	60
4.5.6	Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Καλές πρακτικές.....	61
4.5.7	Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών – Καλές πρακτικές	62
4.6	Προσδιορισμός Προσχεδίου μέτρων	64
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.....		80
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.....		81
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ		82



ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1: ΟΡΑΜΑΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΠΟΛΕΩΝ ΣΕ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΗ	8
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ.....	10
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.3: ΒΗΜΑΤΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΗΡ.....	13
ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4: ΚΛΙΜΑΚΑ ΣΧΕΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗΣ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ	14
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ.....	65

ΛΙΣΤΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 2-1: ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΣΤΑΔΙΟ (ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ) ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	6
ΕΙΚΟΝΑ 2-2: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ.....	9
ΕΙΚΟΝΑ 2-3: ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΦΙΛΟΣΟΦΙΑΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ.....	12
ΕΙΚΟΝΑ 2-4: ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ	13
ΕΙΚΟΝΑ 2-5: ΣΚΑΡΙΦΗΜΑ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΙΚΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ	14
ΕΙΚΟΝΑ 2-6: ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΣΥΝΙΣΤΩΣΕΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	15
ΕΙΚΟΝΑ 3-1: ΑΝΑΡΤΗΣΗ ΣΤΑ ΤΟΠΙΚΑ ΜΕΣΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ 2Η ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ..	16
ΕΙΚΟΝΑ 3-2: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΦΥΛΟΥ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ.....	20
ΕΙΚΟΝΑ 3-3: ΕΝΤΟΠΙΟΤΗΤΑ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	21
ΕΙΚΟΝΑ 3-4: ΗΛΙΚΙΑΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	21
ΕΙΚΟΝΑ 3-5: ΕΠΙΠΕΔΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ.....	21
ΕΙΚΟΝΑ 3-6: ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	22
ΕΙΚΟΝΑ 3-7: ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΠΟΥ ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ΟΙ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΙ ΠΩΣ ΘΑ ΕΧΕΙ ΤΟ ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΑΧΑΡΝΩΝ	23
ΕΙΚΟΝΑ 3-8: ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΠΟΥ ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ΟΙ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΙ ΠΩΣ ΘΑ ΕΧΕΙ ΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΉΠΙΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΑΧΑΡΝΩΝ...	25
ΕΙΚΟΝΑ 3-9: ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΠΟΥ ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ΟΙ ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΙ ΠΩΣ ΘΑ ΕΧΕΙ ΤΟ ΣΕΝΑΡΙΟ ΕΚΤΕΤΑΜΕΝΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΑΧΑΡΝΩΝ	27
ΕΙΚΟΝΑ 3-10: ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΣΤΕΡΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ.....	28
ΕΙΚΟΝΑ 3-11: ΚΡΙΤΗΡΙΑ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΥ ΘΕΩΡΟΥΝ ΟΙ ΠΟΛΙΤΕΣ ΟΤΙ ΠΩΣ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΔΟΘΕΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΣΤΟ ΙΔΑΝΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ (ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΠΟ 1-ΧΑΜΗΛΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ ΕΩΣ 7 ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ)	29



ΕΙΚΟΝΑ 4-1: ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΞΗΓΗΣΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ.....	32
ΕΙΚΟΝΑ 4-2: ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΠΕΞΗΓΗΣΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ.....	33
ΕΙΚΟΝΑ 4-3: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ	34
ΕΙΚΟΝΑ 4-4: ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΞΥΠΝΩΝ ΣΤΟΧΩΝ- MALMÖ	36
ΕΙΚΟΝΑ 4-5: ΞΕΥΠΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ.....	38
ΕΙΚΟΝΑ 4-6: ΠΡΟΤΑΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΑΧΑΡΝΩΝ	44
ΕΙΚΟΝΑ 4-7: ΤΡΑΜ ΧΑΜΗΛΟΥ ΔΑΠΕΔΟΥ, ZAGREB, ΚΡΟΑΤΙΑ (ΠΗΓΗ: CIVITAS)	55
ΕΙΚΟΝΑ 4-8: ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΚΑΙ ΠΕΖΟΥΣ, ΚΑΥΝΑΣ, ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ (ΠΗΓΗ: ELTIS). ..	56
ΕΙΚΟΝΑ 4-9: ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ (ΠΗΓΗ: ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΔΗΜΟΥ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ WWW.DIMOSKARDITSAS.GOV.GR)	58
ΕΙΚΟΝΑ 4-10: ΌΡΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ, GRAZ, ΑΥΣΤΡΙΑ (ΠΗΓΗ: ELTIS).....	59
ΕΙΚΟΝΑ 4-11: ΤΜΗΜΑ ΧΑΡΤΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ (ΠΗΓΗ: WWW.CITYOFATHENS.GR)	61
ΕΙΚΟΝΑ 4-12 ΧΑΡΤΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ, GHEENT, ΒΕΛΓΙΟ (ΠΗΓΗ: HTTPS://STAD.GENT/EN).....	62
ΕΙΚΟΝΑ 4-13: ΑΣΤΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, STOCKHOLM, ΣΟΥΗΔΙΑ (ΠΗΓΗ: ELTIS)	64



1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών περιλαμβάνει στο σύνολό του 4 παραδοτέα, καθένα εκ των οποίων περιλαμβάνει επιμέρους τμήματα.

- Παραδοτέο 1: Παρουσίαση και ανάλυση μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ
- Παραδοτέο 2: Οργάνωση Διαδικασιών Ανάπτυξης ΣΒΑΚ, Ορισμού Εμπλεκόμενων Φορέων και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης
- Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων
- Παραδοτέο 4: Ανάπτυξη και Αξιολόγηση Πακέτου Μέτρων

Το παρόν Παραδοτέο αποτελεί το τρίτο εκ των τεσσάρων Παραδοτέων του έργου «ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (Σ.Β.Α.Κ.) ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ». Σε αυτό περιλαμβάνεται η ανάπτυξη κοινού οράματος για την κινητικότητα, τα πρακτικά/αποτελέσματα της δεύτερης διαβούλευσης, ο προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα και η ανάπτυξη 'έξυπνων' στόχων..

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

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Αχαρνών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προκύπτουν από τις οδηγίες του κύριου παρατηρητηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης για θέματα αστικής κινητικότητας (παρατηρητήριο Eltis), τις Κατευθύνσεις του Πράσινου ταμείου και συμμορφώνεται με το περιεχόμενο του Νόμου 4784/21.

Η εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών πραγματοποιείται σύμφωνα με τη μεθοδολογία και τα επιμέρους βήματα και εργαλεία που προτείνουν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι κατευθύνσεις του Πράσινου Ταμείου.

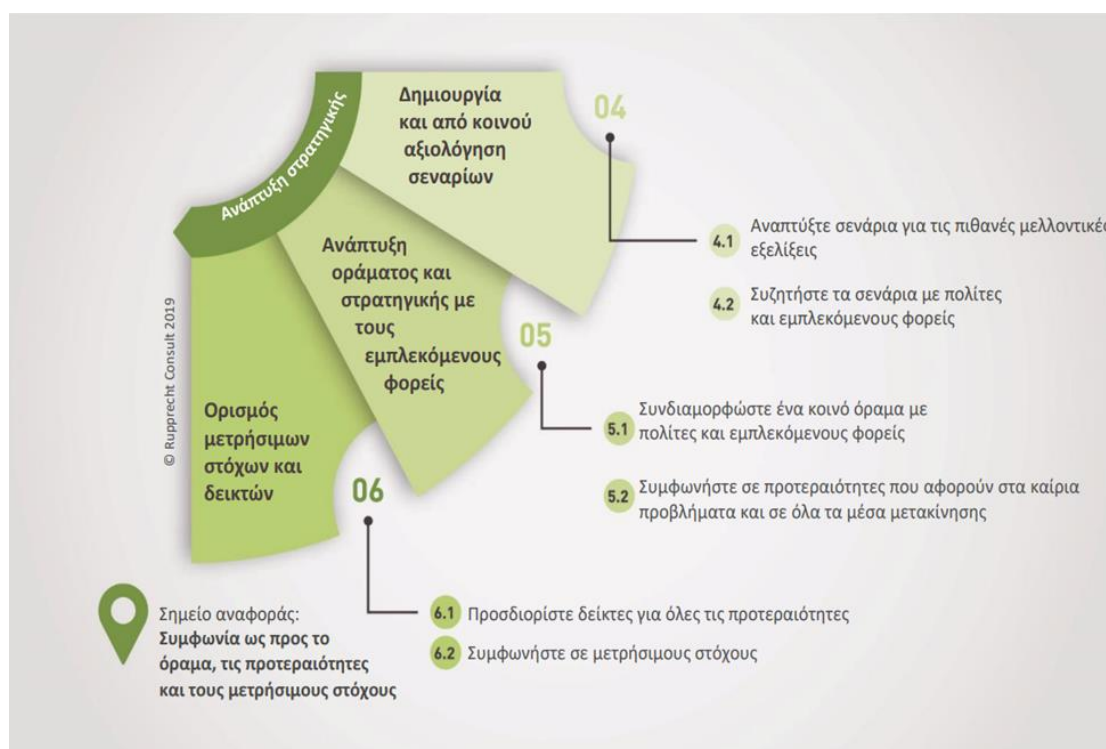
1.2 Αντικείμενο

Το 3ο Παραδοτέο στοχεύει στην ανάπτυξη κοινού οράματος το οποίο θα θέσει τη βάση προσδιορισμού των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ. Στόχος του 2^{ου} κύκλου διαβούλευσης του ΣΒΑΚ, που περιλαμβάνεται στο παρόν τεύχος, είναι η οριστικοποίηση της Στρατηγικής του ΣΒΑΚ, δηλαδή η γνωμοδότηση επί του οραματικού στόχου, η ιεράρχηση των προτεραιοτήτων-πολιτικών για την κινητικότητα και η επιλογή του επιθυμητού εναλλακτικού σεναρίου-κατεύθυνσης, όπως αυτά προέκυψαν σε προηγούμενες δραστηριότητες.

2 Ανάπτυξη οράματος και προσδιορισμός προτεραιοτήτων

2.1 Γενικά για τη διατύπωση οράματος κινητικότητας

Η ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα αποτελεί ένα βασικό βήμα του ΣΒΑΚ καθώς το κοινό όραμα συνιστά τη βάση για τον προσδιορισμό των στρατηγικών στόχων που θα εξειδικευτούν κατά το επόμενο βήμα εκπόνησης. Αποτελεί ένα σημαντικό ορόσημο της όλης διαδικασίας, σηματοδοτώντας τη μετάβαση από τη συλλογή δεδομένων και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, στη σύνθεση των διαφόρων αποτελεσμάτων για τη χάραξη μιας στρατηγικής.



Εικόνα 2-1: Το δεύτερο Στάδιο (Ανάπτυξη Στρατηγικής) του Σχεδιασμού Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το όραμα του Δήμου για την κινητικότητα διατυπώνει συνοπτικά τους απώτερους στόχους που θα κληθεί να εξυπηρετήσει το Σχέδιο, ενώ ταυτόχρονα εμπνέει και παρακινεί τους πολίτες, τον Δήμο και τους εμπλεκόμενους φορείς προς αυτήν την κατεύθυνση. Επιπλέον, βοηθά τα εμπλεκόμενα μέρη να αποκλείουν δράσεις, μέτρα, και πρακτικές που δε συμβάλλουν τελικά στο όραμα, διευκολύνοντας έτσι τη λήψη αποφάσεων και την αξιοποίηση των πόρων με έναν τρόπο πιο αποτελεσματικό. Σκοπός είναι ανάδειξη του Δήμου ως ένα προορισμό ενισχυμένης μητροπολιτικής, αλλά και διεθνούς εμβέλειας χωρίς να απειλείται η φυσιογνωμία της περιοχής.

Υιοθετώντας τους κανόνες που διέπουν γενικότερα τη μεθοδολογία ανάπτυξης μιας στρατηγικής, το όραμα θα πρέπει εκτός από το να αποτελεί πηγή έμπνευσης, να έχει και τα παρακάτω χαρακτηριστικά:



1. Δε θα πρέπει να αποτελεί «εύκολο στόχο», αλλά να απαιτεί προσπάθεια για την εκπλήρωσή του. Ωστόσο από την άλλη πλευρά, δεν πρέπει να είναι τόσο μακρινό που τελικά να μην είναι εφικτό.
2. Αντιπροσωπεύει ένα «προτιμώμενο μέλλον». Μεταξύ των διαφορετικών τρόπων που θα μπορούσε να εξελιχθεί ο Δήμος, το όραμα περιγράφει το μέλλον αυτό στο οποίο φιλοδοξούν περισσότερο οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες και το οποίο πιστεύουν ότι θα φέρει το μεγαλύτερο όφελος για τον Δήμο συνολικά.
3. Για να είναι επιτυχημένο, θα πρέπει να ευθυγραμμίζει τις ανάγκες και επιδιώξεις των επιμέρους μερών προς ένα τελικό στόχο. Σε στιγμές διαφωνίας, ένα ισχυρό όραμα βοηθά στον παραμερισμό τυχόν διαφορών και στην εκ νέου σύμπλευση προς τον κοινό στόχο.
4. Θα πρέπει να διατυπώνεται με σαφή, συνοπτικό τρόπο ώστε να μπορεί να γίνει κατανοητό από όλους, χωρίς εκφράσεις που ενέχουν υπερβολή ή δεν έχουν ιδιαίτερη σημασία.

Το όραμα του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Αχαρνών, όπως αποσκοπεί στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας και της ελκυστικότητας της πόλης για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και συνεπώς της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Σε αυτό, συμπεριλαμβάνονται δύο άξονες:

1. η ανάδειξη φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης στο εσωτερικό της πόλης.
2. η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών περιήγησης στον τοπικό πολιτισμό, στην ιστορία και στο τοπίο.

Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι όσον αφορά την διατύπωση του οράματος κινητικότητας, δεν υπάρχει «καλή» πρακτική ή προδιαγραφή σχετικά με το θέμα, την πληρότητά ή την έκτασή του. Αντίθετα, το όραμα κινητικότητας διαμορφώνεται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε Δήμου και αντικατοπτρίζει το μοντέλο ανάπτυξης που επιλέγει να ακολουθήσει στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

Το όραμα κινητικότητας αποτελεί τον απώτερο στόχο (οραματικός στρατηγικός στόχος) μιας κοινωνίας, πάνω στον οποίο αναπτύσσονται οι επί μέρους στρατηγικοί στόχοι και τα μέτρα του ΣΒΑΚ. Το όραμα δείχνει τον τελικό προορισμό της συνολικής προσπάθειας σχεδιασμού και υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Παραδείγματα οραματικών στόχων κινητικότητας από ΣΒΑΚ σε Ευρώπη και Ελλάδα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Μάλμε, Σουηδία

MALMÖ 2030, «Το βάδισμα, η ποδηλασία και οι δημόσια συγκοινωνία είναι η πρώτη επιλογή μετακίνησης για όλους όσους εργάζονται, ζουν και επισκέπτονται την πόλη Μάλμε. Αυτές οι επιλογές μετακίνησης, σε συνδυασμό με περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις αυτοκίνητων & εμπορευματικές μετακινήσεις, είναι η βάση του συστήματος κινητικότητας για μια συνεκτική (πυκνή) και βιώσιμη πόλη – ένα σύστημα κινητικότητας σχεδιασμένο για την πόλη και για τους ανθρώπους της»

Λεμεσός, Κύπρος



«Η Λεμεσός να γίνει μια προσβάσιμη, ασφαλής, λειτουργική και φιλική πόλη για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της, με ελκυστικές, πράσινες και ήσυχες γειτονίες, ζωντανό αστικό κέντρο, πολυάριθμους, ευρύχωρους και θαυμάσιους ανοικτούς δημόσιους χώρους και υπόδειγμα βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας, δημιουργώντας μια πληθώρα οικονομικών επιχειρηματικών, εκπαιδευτικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών ευκαιριών»
Ηγουμενίτσα, Ελλάδα
«Σε τι είδους πόλη θέλουμε να ζήσουμε και με ποιον τρόπο θα ξεχωρίζει η πόλη μας από τις υπόλοιπες; Οικονομική Ανάπτυξη, Ποιότητα ζωής, Καινοτομία, Περιβάλλον»
Βουδαπέστη, Ουγγαρία
«Η Βουδαπέστη είναι μια ζωντανή ελκυστική πρωτεύουσα με ένα μοναδικό χαρακτήρα και είναι ένα σεβαστό μέλος του Ευρωπαϊκού δικτύου πόλεων, ως ένα καινοτόμο οικονομικό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας»
Τρίκαλα, Ελλάδα
«Τα Τρίκαλα να αναδειχθούν σε πόλη πρότυπο προσβασιμότητας, ασφάλειας και άνεσης για όλους του μετακινούμενους πολίτες και επισκέπτες. Η ανάγκη διαμόρφωσης μια τέτοιας πόλης, απαιτεί την καθιέρωση νέων προτύπων, επενδύοντας στην παιδεία, την ευαισθητοποίηση και την ενεργή συμμετοχή των πολιτών και αξιοποιώντας τις εμπειρίες και τις γνώσεις του εργατικού δυναμικού στον τομέα των νέων τεχνολογιών.»
Περιφέρεια CAMBRIDGESHIRE, Αγγλία
«Δημιουργία Πόλεων όπου οι άνθρωποι θέλουν να ζουν και να εργάζονται. Τώρα και στο μέλλον»
Μάντσεστερ, Ηνωμένο Βασίλειο
«Συνδέσεις παγκόσμιας εμβέλειας που υποστηρίζουν μακροπρόθεσμα και βιώσιμα την οικονομική ανάπτυξη και την πρόσβαση σε ευκαιρίες για όλους»
Βαρκελώνη, Ισπανία
«Μια πόλη με γειτονίες παραγωγικές, με ανθρώπινη ταχύτητα εντός μιας διασυνδεδεμένης μητροπολιτικής περιοχής υψηλής ταχύτητας. Μια πόλη διασυνδεδεμένη, οικολογική, αναδιαμορφωμένη, ενεργειακά αυτόνομη που στοχεύει σε μηδενικές εκπομπές αερίων»

Πίνακας 2.1: Οραματικοί στόχοι πόλεων σε Ελλάδα και Ευρώπη

2.2 Μεθοδολογία ανάπτυξης κοινού οράματος

Το όραμα παρέχει μία ποιοτική περιγραφή του επιθυμητού μελλοντικού αστικού περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη του μπορεί να προκύψει μέσα από την απάντηση σε δύο (2) βασικά ερωτήματα:

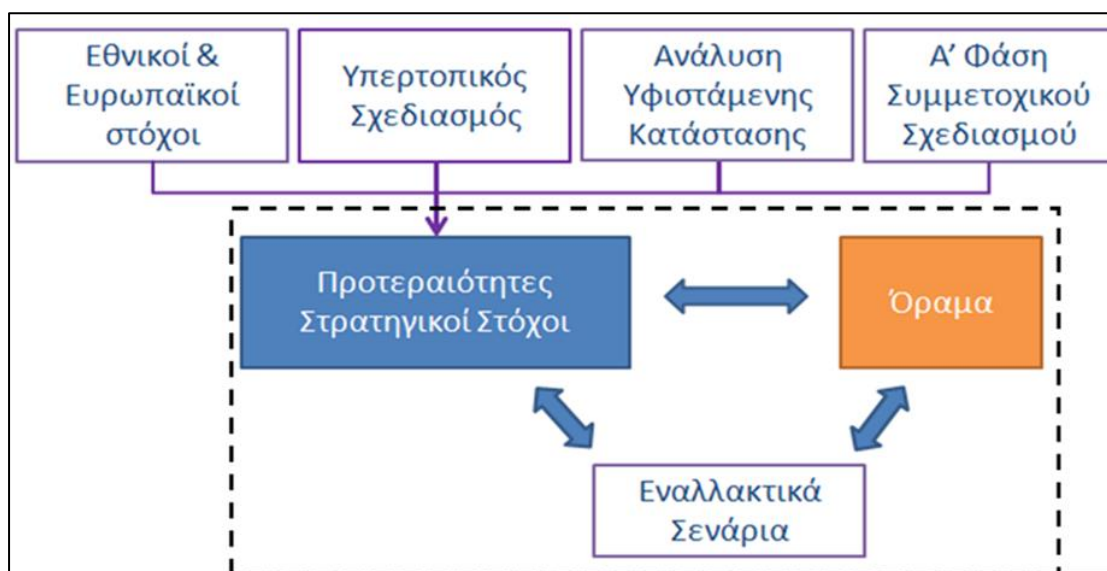
- Σε τι είδους αστικό περιβάλλον θέλουμε να ζήσουμε;
- Πώς θα διαφοροποιείται αυτό από τις υπόλοιπες περιοχές;

Τα κρίσιμα αυτά ερωτήματα, προκειμένου να αναδείξουν ένα κοινό όραμα, απαντώνται κατά κύριο λόγο μέσα από τις συμμετοχικές διαδικασίες με τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες. Το όραμα καλείται να συμβαδίζει με τα συμπεράσματα που

προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και από το σενάριο τάσεων (μηδενικό σενάριο). Τα εναλλακτικά σενάρια βοηθούν στη διατύπωση ενός οράματος που να είναι εφικτό για τον χρονικό ορίζοντα που επιλέγεται, ενώ συμβάλλουν στον προσδιορισμό του τρόπου με τον οποίο θα εκπληρωθεί.

Επιπλέον, καθώς η κινητικότητα εντάσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο της αστικής και κοινωνικής ανάπτυξης, το κοινό όραμα αναπτύσσεται με τέτοιο τρόπο ούτως ώστε να λαμβάνει υπόψη πολιτικές που εξυπηρετούν ευρωπαϊκούς, εθνικούς στόχους και που άπτονται και άλλων θεμάτων του αστικού περιβάλλοντος και της κοινωνίας όπως τον πολεοδομικό, χωροταξικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την κοινωνική ένταξη, την ισότητα των φύλων, την ποιότητα ζωής, την υγεία και την ασφάλεια.

Όλα τα παραπάνω μέρη συνδέονται διαγραμματικά μεταξύ τους σύμφωνα με την ακόλουθη εικόνα:



Εικόνα 2-2: Μεθοδολογία ανάπτυξης του οράματος

Οι στρατηγικοί άξονες που προσδιορίστηκαν για το δήμο της Αχαρνών ύστερα από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης είναι οι εξής:

Στρατηγικός άξονας 1: Διασφάλιση προσβασιμότητας μέσω ανάπτυξης λειτουργικών και ασφαλών δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης

Στρατηγικός άξονας 2: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες

Στρατηγικός άξονας 3: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού, με γνώμονα το βιώσιμο σχεδιασμό και την οδική ασφάλεια

Στρατηγικός άξονας 4: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.



Πίνακας 2.2: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Στρατηγικοί άξονες	Στρατηγικοί Στόχοι
Στρατηγικός άξονας 1: Διασφάλιση προσβασιμότητας μέσω ανάπτυξης λειτουργικών και ασφαλών δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης	<ol style="list-style-type: none">1. Αύξηση του μεριδίου της πεζή μετακίνησης για μετακινήσεις εντός της πόλης.2. Αύξηση του μεριδίου του ποδηλάτου για μετακινήσεις εντός της πόλης.3. Ενοποίηση σημείων ενδιαφέροντος της πόλης μέσω υποδομών πεζής και ποδηλατικής εξυπηρέτησης για την εξασφάλιση του απαιτούμενου επιπέδου προσβασιμότητας.4. Διασφάλιση ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων με έμφαση στα άτομα με προβλήματα κινητικότητας5. Εξασφάλιση συνθηκών οδικής ασφάλειας για πεζούς και ποδηλάτες στο δίκτυο του Δήμου.
Στρατηγικός άξονας 2: Βελτίωση εξυπηρέτησης μετακινήσεων από δημόσιες συγκοινωνίες	<ol style="list-style-type: none">1. Αύξηση του μεριδίου χρήσης ΜΜΜ από κατοίκους και επισκέπτες/τουρίστες για μετακινήσεις εντός της πόλης.2. Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους
Στρατηγικός άξονας 3: Διαχείριση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της στάθμευσης εντός και εκτός οδού, με γνώμονα το βιώσιμο σχεδιασμό και την οδική ασφάλεια	<ol style="list-style-type: none">1. Εύρυθμη λειτουργία του συστήματος μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους2. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.3. Αναβάθμιση των συνθηκών οδικής ασφάλειας στο δίκτυο της πόλης.4. Αποτελεσματική διαχείριση της στάθμευσης και καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων θέσεων που προσφέρονται παρά την οδό.
Στρατηγικός άξονας 4: Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής.	<ol style="list-style-type: none">1. Προώθηση της ηλεκτροκίνησης.

2.3 Αρχικό όραμα Δήμου Αχαρνών

«Όραμα του Δήμου Αχαρνών είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ζωής για όλους τους πολίτες του, με έμφαση στην ασφάλεια των μετακινήσεών τους μέσα από την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πιο συγκεκριμένα τη χρήση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, ΜΜΜ).».

Η αρχική διατύπωση του οράματος τέθηκε υπό διαβούλευση στο δίκτυο φορέων και τους πολίτες μέσω των διαδικασιών της 2^{ης} Διαβούλευσης. Στο κεφάλαιο 3 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα των διαδικασιών που συντέλεσαν στην οριστική διαμόρφωση του οράματος, συνεκτιμώντας την συνεισφορά όλων των εμπλεκόμενων μερών (Δήμου, δικτύου φορέων) και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.



2.4 Τελικό όραμα Δήμου Αχαρνών

Όπως παρουσιάζεται εκτενώς στο κεφάλαιο 3, τόσο οι φορείς όσο και η πλειοψηφία των πολιτών γνωμοδότησαν θετικά επί του αρχικού οράματος (τονίζοντας ωστόσο την επιτακτική ανάγκη της εφαρμογής του) και συνεπώς η μορφή του διατηρείται αυτούσια:

«Όραμα του Δήμου Αχαρνών είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου ζωής για όλους τους πολίτες του, με έμφαση στην ασφάλεια των μετακινήσεων τους μέσα από την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πιο συγκεκριμένα τη χρήση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, MMM).»

2.5 Προσδιορισμός προτεραιοτήτων

2.5.1 Μεθοδολογία

Φιλοσοφία βαθμολόγησης κριτηρίων

Στην παράγραφο αυτή θα επιχειρηθεί να αναλυθεί η φιλοσοφία που χρησιμοποιήθηκε για τη βαθμολόγηση της βαρύτητας των κριτηρίων των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας. Επίσης, αναλύεται κάθε προτεραιότητα με βάση το περιεχόμενο κάθε κριτηρίου μέσω των διαδικασιών δυαδικών συγκρίσεων.

Η φιλοσοφία βασίστηκε στον σταθμισμένο συνδυασμό των παραγόντων που καθόρισαν την αναγνώριση των πραγματικών αναγκών κινητικότητας της περιοχής και εν συνεχεία των αξόνων στρατηγικής και των εξειδικευμένων στόχων που τους περιγράφουν. Οι παράγοντες αυτοί περιλαμβάνουν:

- ✓ **Αποτελέσματα ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας** μέσω των διαδικτυακών ερευνών, των μετρήσεων φόρτων και σύνθεσης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, των μετρήσεων επιβατικής κίνησης των αστικών συγκοινωνιών και των αυτοψιών των υποδομών πεζών και ποδηλάτων.
- ✓ **Αξιολόγηση κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού** που έχουν εκπονηθεί κατά σειρά σε ευρωπαϊκό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Από τα κείμενα αυτά προκύπτουν οι αντίστοιχες προτεραιότητες σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης.
- ✓ **Εμπειρία των μελών της ομάδας έργου** από την εκπόνηση αντίστοιχων μελετών σε πόλεις με παρόμοια χαρακτηριστικά.
- ✓ **Τα αποτελέσματα του συμμετοχικού σχεδιασμού** και της ανάλυσης των τοποθετήσεων των φορέων κατά τη διάρκεια της Α' Διαβούλευσης, των τοποθετήσεων τους που αφορούσαν την αναγνώριση προβλημάτων του συστήματος κινητικότητας της πόλης καθώς και της συμπλήρωσης έντυπου βαθμολόγησης των κριτηρίων και των αξόνων από τους φορείς.
- ✓ **Τις κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής**, καθώς η εκάστοτε διοίκηση διαμορφώνει συγκεκριμένους άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί σε κάθε τομέα διακυβέρνησης, συνεπώς το ίδιο συμβαίνει και στον τομέα της κινητικότητας.



Εικόνα 2-3: Παράγοντες διαμόρφωσης φιλοσοφίας βαθμολόγησης κατά σειρά βαρύτητας

2.5.2 Πολυκριτηριακή ανάλυση

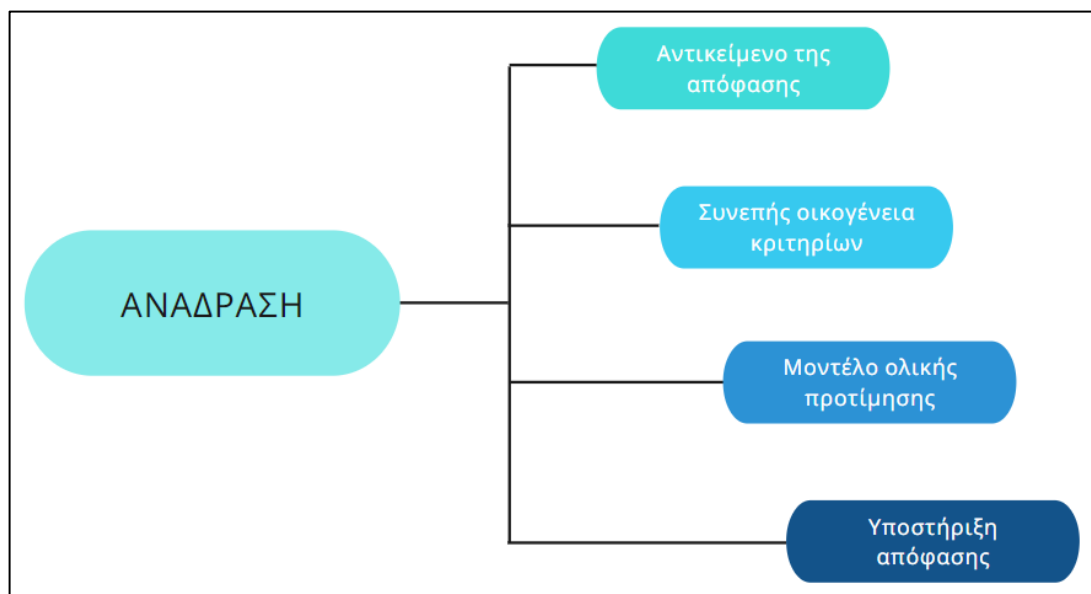
Η πολυκριτηριακή ανάλυση αποφάσεων αποτελεί ένα εργαλείο επιχειρησιακής έρευνας, το οποίο στοχεύει στην επίλυση πολύπλοκων και ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων λήψης αποφάσεων που δεν είναι δυνατό να πραγματοποιείται μέσω μιας μονόπλευρης και μονοδιάστατης ανάλυσης.

Κατά τη διαδικασία αξιολόγησης των παραμέτρων ενός προβλήματος και των κριτηρίων - παραγόντων που επηρεάζουν τη λήψη της κατάλληλης απόφασης, γεννάται ένα ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα, αυτό της σύνθεσης του συνόλου των παραμέτρων για την υιοθέτηση μιας ρεαλιστικής προσέγγισης που θα οδηγήσει στη λήψη ορθολογικών αποφάσεων. Η αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού αποτελεί το βασικό αντικείμενο της πολυκριτηριακής ανάλυσης αποφάσεων με βασικό χαρακτηριστικό γνώρισμα την πραγματοποίηση της αναγκαίας σύνθεσης υπό το πρίσμα της πολιτικής λήψης των αποφάσεων και του συστήματος προτιμήσεων και αξιών, το οποίο συνειδητά ή ασυνείδητα χρησιμοποιεί ο αποφασίζων.

Βάσει των ιδιοτεροτήτων που παρουσιάζουν τα προβλήματα λήψης αποφάσεων με πολλαπλά κριτήρια, η πολυκριτηριακή ανάλυση έχει τους ακόλουθους τρεις βασικούς στόχους:

- Την ανάλυση της ανταγωνιστικής φύσης των κριτηρίων.
- Τη μοντελοποίηση των προτιμήσεων του αποφασίζοντος.
- Τον εντοπισμό ικανοποιητικών λύσεων.

Για την επίτευξη αυτών των στόχων διαμορφώθηκε ένα μεθοδολογικό πλαίσιο τεσσάρων σταδίων μεταξύ των οποίων είναι δυνατή η δυνατότητα αναδράσεων.



Εικόνα 2-4: Μεθοδολογικό πλαίσιο Πολυκριτηριακής Ανάλυσης

Η Ιεραρχική Ανάλυση Αποφάσεων είναι μια τεχνική η οποία αναπτύχθηκε στο Wharton School of Business. Η ανάπτυξη της μεθόδου ήταν προϊόν προβληματισμού σχετικά με την έλλειψη μιας πρακτικής και εύκολα εφαρμόσιμης μεθόδου για τον καθορισμό προτεραιοτήτων και τη λήψη αποφάσεων.

Πρόκειται για μια τεχνική αντιμετώπισης περίπλοκων προβλημάτων απόφασης, βασισμένη στα μαθηματικά αλλά και στην ανθρώπινη ψυχολογία σε ένα αποτελεσματικό πλαίσιο επίλυσης πολυκριτηρίων προβλημάτων. Η μεθοδολογία της βασίζεται σε μια ομάδα αξιωμάτων, τα οποία:

- οριοθετούν με σαφήνεια το πεδίο ενός προβλήματος,
- αναπαριστούν τη δομή του,
- ποσοτικοποιούν τις πληροφορίες του,
- συσχετίζουν τα επιμέρους στοιχεία του προβλήματος με απώτερους στόχους και αξιολογούν εναλλακτικές λύσεις.

Τα βήματα για την εφαρμογή της AHP φαίνονται στην παρακάτω Πίνακα:

Πίνακας 2.3: Βήματα υλοποίησης AHP

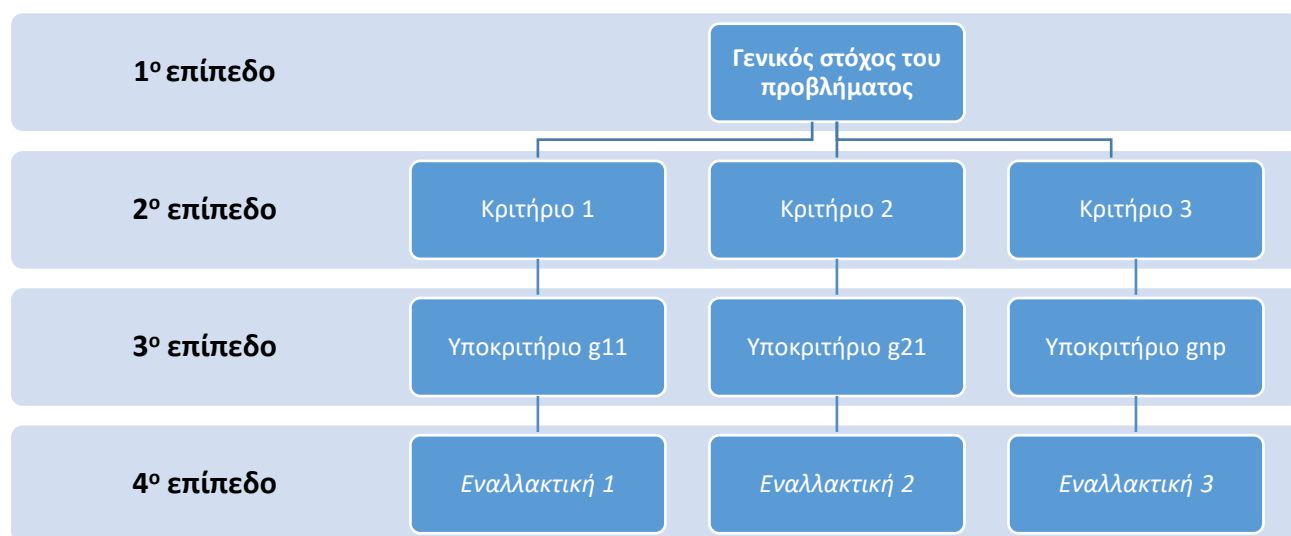
Βήματα AHP
• Προσδιορισμός κριτηρίων
• Καθορισμός δεικτών για κάθε κριτήριο
• Απόδοση συγκριτικής/σχετικής σημαντικότητας ανά ζεύγη
• Επιλογή εναλλακτικών
• Εκτίμηση συνεπειών = Ποσοτικοποίηση μέτρων
• Σύγκριση απόδοσης εναλλακτικών για κάθε κριτήριο

Η μέθοδος αντιμετωπίζει το πρόβλημα της κατανομής των βαρών (weights) σε ένα σύνολο από δραστηριότητες, σύμφωνα με τον βαθμό σημαντικότητάς τους. Για τον σκοπό αυτόν πραγματοποιούνται δυαδικές συγκρίσεις και αναπτύσσεται μία κλίμακα



προτίμησης μεταξύ των δραστηριοτήτων με βάση τις εκτιμήσεις των αποφασιζόντων. Αυτή η διαδικασία καταλήγει στη δημιουργία ενός πίνακα βαρών κι ενός πίνακα εκτιμήσεων για κάθε κριτήριο.

Το αρχικό πρόβλημα διασπάται σε επιμέρους τμήματα ή μεταβλητές, οι μεταβλητές ταξινομούνται ιεραρχικά δίνοντας αριθμητικές τιμές στις εκτιμήσεις της σχετικής σημαντικότητας και τέλος, γίνεται η σύνθεση των εκτιμήσεων προκειμένου να προσδιοριστεί ποια μεταβλητή έχει τη μεγαλύτερη προτεραιότητα – επιρροή στο αποτέλεσμα.



Εικόνα 2-5: Σκαρίφημα Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου

2.5.3 Εφαρμογή Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου για την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων

Πίνακας 2.4: Κλίμακα σχετικής προτίμησης κριτηρίων

Κλίμακα Σχετικής προτίμησης		
Ένταση της σχετικής σημασίας	Ορισμός	Επεξήγηση
1	Ίδια σημασία	Τα δύο σχέδια συνεισφέρουν ισότιμα στο κριτήριο
3	Ασθενής προτίμηση του ενός ως προς το άλλο	Η εμπειρία και η κρίση δίνουν ελαφρά προτίμηση στο ένα σχέδιο
5	Αισθητή ή δυνατή σημασία	Η εμπειρία και η κρίση δίνουν ισχυρή προτίμηση στο ένα σχέδιο
7	Πολύ δυνατή σημασία	Το ένα σχέδιο είναι ισχυρά επιθυμητό και η διαφορά του αποδεικνύεται στην πράξη
9	Απόλυτη σημασία	Η προφανής προτίμηση του ενός σχεδίου επιβεβαιώνεται σαφώς
2,4,6,8	Ενδιάμεσες τιμές μεταξύ των δύο κρίσεων	Όταν απαιτείται συμβιβασμός
Αντίστροφοι θετικοί αριθμοί	Αν το σχέδιο i έχει έναν από τους παραπάνω αριθμούς όταν συγκρίνεται με το σχέδιο j, τότε το σχέδιο j έχει τον αντίστροφο αριθμό όταν συγκρίνεται με το i.	



Τα 7 κριτήρια που αποτελούν και τις βασικές συνιστώσες των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι:



Εικόνα 2-6: Κριτήρια και βασικές συνιστώσες του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το αποτέλεσμα της πολυκριτηριακής ανάλυσης είναι η τελική βαθμολόγηση των προτεραιοτήτων κινητικότητας του ΣΒΑΚ προκειμένου να επιτευχθεί η ιεράρχησή τους. Η ιεράρχηση έχει ως εξής:

1. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας (βαθμολογία 0,31)
2. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (βαθμολογία 0,22)
3. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης (βαθμολογία 0,16)
4. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων (βαθμολογία 0,13)
5. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας (βαθμολογία 0,12)
6. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης (βαθμολογία 0,12)
7. Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών (βαθμολογία 0,03)

Η συγκεκριμένη ιεράρχηση μέσω της πολυκριτηριακής ανάλυσης, σε συνδυασμό με τα αποτελέσματα της διαδικτυακής διαβούλευσης για την ανάδειξη του προτιμητέου σεναρίου κινητικότητας θα διαμορφώσουν κατά αντιστοιχία και το περιεχόμενο των μέτρων του προσχεδίου του ΣΒΑΚ και στη συνέχεια του Σχεδίου Δράσης. Τα μέτρα θα πρέπει να εφαρμοστούν κατά αντίστοιχη σειρά προτεραιότητας με την παραπάνω ιεράρχηση.

3 2^{ος} Κύκλος Διαβούλευσης

Για τις ανάγκες προετοιμασίας της 2^{ης} θεματικής διαβούλευσης για το Σ.Β.Α.Κ. του Δήμου Αχαρνών, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες ενέργειες:

- Διαμόρφωση του «Εργαλείου Τοποθέτησης Φορέων» προκειμένου να διευκολυνθεί η συμμετοχή τους. Η Ομάδα Εργασίας, λαμβάνοντας υπόψιν τον χαμηλό βαθμό εξοικείωσης της τοπικής κοινωνίας (και γενικότερα της ελληνικής κοινωνίας) στις μεθόδους συμμετοχικού σχεδιασμού, διαμόρφωσε το εν λόγω εργαλείο με λεπτομερείς οδηγίες και ερωτήσεις που οδηγούν προοδευτικά στο ζητούμενο αποτέλεσμα. Ο κάθε εκπρόσωπος, έχοντας συμπληρώσει ή απλώς εξετάσει το έντυπο εντός του διαθέσιμου χρονικού διαστήματος προετοιμασίας, θα είναι σε θέση να παράσχει στοχευμένα όσα στοιχεία εκφράζουν τον φορέα ή την κοινωνική ομάδα που εκπροσωπεί.
- Αποστολή της πρόσκλησης σε φορείς μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου για συμμετοχή στη διαβούλευση. Η πρόσκληση περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Α.
- Δημοσίευση της πρόσκλησης και περιγραφή της διαδικασίας 2^{ης} Διαβούλευσης σε τοπικά – και όχι μόνο – ηλεκτρονικά μέσα ενημέρωσης

Εικόνα 3-1: Ανάρτηση στα τοπικά μέσα σχετικά με τη 2η Θεματική Διαβούλευση

ΑΡΧΙΚΗ
ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ
ΦΟΡΕΣ Τ.Α.
ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ
Ε-ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

22 ΙΟΥΛΙΟΥ, 2022

2η Θεματική Διαβούλευση για την
εκπόνηση του ΣΒΑΚ του Δήμου
Αχαρνών

58
ΠΡΟΣΦΩΝΕΣ

Δημοσίευση στο Twitter
Email
Δημοσίευση στο Facebook



Ο Δήμος Αχαρνών διοργανώνει τη 2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου.

Η 2η Διαβούλευση πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή των δημοτών στην επιλογή του (ιδανικότερου) σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης. Θεμελιώδης στόχος του ΣΒΑΚ είναι να διαμορφώσει ένα σύστημα που από τη μία θέτει στο επίκεντρο την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) και από την άλλη να περιορίσει την αλόγιστη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

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

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών, καλούνται οι πολίτες που κατοικούν στο Δήμο, να συμπληρώσουν το παρακάτω ερωτηματολόγιο, το οποίο δομείται ως εξής:

- Παρουσίαση των τριών εναλλακτικών σεναρίων και αξιολόγηση από τους πολίτες
- Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων και επιλογή του καταλληλότερου κατά την άποψη του κάθε πολίτη
- Σκοριασμός του αρχικού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών – Παράθεση απόψεων/σκέψεων τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.

Μπορείτε να βρείτε το ερωτηματολόγιο στον σύνδεσμο:

<https://forms.gle/ywstL1znkFidNPkq8>

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝ

ΕΤΙΚΕΤΕΣ

ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ ΣΒΑΚ

Αρχική > ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ > ΑΝΑΓΝΩΣΤΕΣ > 2η θεματική διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δ. Αχαρνών. Ελάτε να...

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΚΑΡΤΕΣ **ΑΧΑΡΝΕΣ**

Συμμετέχουμε όλοι! 2η Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ του Δ. Αχαρνών. Ελάτε να αλλάξουμε την πόλη μας

26 Ιουλίου 2022

λογιστικό φοροτεχνικό γραφείο
CGT ACCOUNTING
Καλλιόπη Τσιμπουράκη
Λογιστρία-Φοροτεχνικός Α' τάξεως
Σωτήρη Πέτρουλα 38, 13341
τηλ. 210 2472 222
cgtthefas@gmail.com

Facebook Twitter Pinterest YouTube

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Advertisement

ΚΑΡΤΕΡΗΣ ΦΑΝΟΒΑΦΗΣ
ΜΑΥΡΑΛΟΥ 25 - ΑΝΘ. ΛΙΘΟΣΙΑ
ΤΗΛ: 2102480532

Advertisement

Ο Δήμος Αχαρνών διοργανώνει τη **2^η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** του Δήμου. Η 2^η Διαβούλευση πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή των δημοτών στην επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης. Θεμελιώδης στόχος του ΣΒΑΚ είναι να διαμορφώσει ένα σύστημα που από τη μία θέτει στο επίκεντρο την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) και από την άλλη να περιορίσει την αλόγιστη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

ΑΡΧΙΚΗ ΔΗΜΟΣΕΣ > Ε > ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ > Η ΠΟΛΗ > ΔΡΑΣΕΙΣ > ΑΝΟΙΚΤΟ

2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών

Αρχική / 2η Θεματική Διαβούλευση

21 Ιουλ. 2022

2η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών

Ο Δήμος Αχαρνών διοργανώνει τη 2^η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου. Η 2^η Διαβούλευση πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή των δημοτών στην επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης. Θεμελιώδης στόχος του ΣΒΑΚ είναι να διαμορφώσει ένα σύστημα που από τη μία θέτει στο επίκεντρο την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) και από την άλλη να περιορίσει την αλόγιστη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου.

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

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών, καλείστε ως πολίτες που κατοικείτε στον Δήμο, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο, το οποίο δομείται ως εξής:

1. Παρουσίαση των τριών εναλλακτικών σεναρίων και αξιολόγηση από τους πολίτες
2. Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων και επιλογή του καταλληλότερου κατά την άποψη του κάθε πολίτη
3. Σχολιασμός του αρχικού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών - Παράθεση απόψεων/σφαλίων τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.

Μπορείτε να βρείτε το ερωτηματολόγιο στον σύνδεσμο:
<https://forms.gle/YwSLtznKf0dNPKq8>
Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά για το χρόνο σας!

Η ηλεκτρονική φόρμα τοποθέτησης πολιτών και φορέων στο πλαίσιο της 2^{ης} Διαβούλευσης, δέχθηκε τοποθετήσεις για διάρκεια περίπου 2 μηνών. Συνολικά υπήρξαν 42 τοποθετήσεις πολιτών του Δήμου και 6 τοποθετήσεις εκπροσώπων φορέα.

Η δομή της ηλεκτρονικής φόρμας περιλαμβάνει :

- 1) Σύντομη εισαγωγή, με περιγραφή του σχεδίου και της σημασίας του συμμετοχικού σχεδιασμού
- 2) Σύντομα δημογραφικά χαρακτηριστικά του ερωτώμενου
- 3) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Απραξίας:
 - Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του Σεναρίου Απραξίας στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τη γνώμη του ερωτώμενου για το Σενάριο Απραξίας
- 4) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων:



- Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τη γνώμη του ερωτώμενου για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων:
- 5) Κάρτα με στοιχεία για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων:
- Ερώτηση για τον βαθμό συμβολής του σεναρίου στην βελτίωση της κινητικότητας
 - Ερώτηση για τη γνώμη του ερωτώμενου για το Ριζοσπαστικό Σενάριο
- 6) Σύγκριση σεναρίων
- Ερώτηση για το σενάριο που προτιμά το ερωτώμενος
 - Δυνατότητα για επιλογή «Κανένα από τα παραπάνω»
 - Δυνατότητα ανοικτής τοποθέτησης για προτάσεις/σχόλια
- 7) Ιεράρχηση πολιτικών προτεραιοτήτων
- 8) Παρουσίαση αρχικού οράματος και σχολιασμός αυτού



3.1 1^ο Στάδιο – Διαβούλευση με φορείς Δήμου Αχαρνών- Διαδικτυακή έρευνα

Στη διαδικτυακή έρευνα τοποθετήθηκαν εκπρόσωποι από τους παρακάτω έξι φορείς:

- 6^{ος} Πυροσβεστικός Σταθμός Αθηνών – Ολυμπιακό χωριό
- Δήμος Αχαρνών
- Τεχνομηχανολογική
- Ο Άγιος Κωνσταντίνος – Άνω Αχαρνές
- Στέλιος Φωτόπουλος και συνεργάτες ΕΠΕ
- Αραπος Ηρακλής ΑΕ - Veler

Το ερωτηματολόγιο των φορέων παρουσιάζεται στο Παράρτημα Β.

Σχετικά με το Σενάριο Απραξίας, το 85% των φορέων πιστεύει ότι θα έχει αρνητικά/πολύ αρνητικά αποτελέσματα, καθώς θα επιδεινωθούν τα προβλήματα.

Όσον αφορά στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων, 86% των φορέων θεωρεί ότι θα έχει θετικά αποτελέσματα, ενώ 14% ότι θα έχει πολύ αρνητικά.

Όσον αφορά στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων, το 58% θεωρεί ότι θα έχει θετικά/πολύ θετικά αποτελέσματα, ενώ το 29% δεν εξέφερε γνώμη.

Συγκρίνοντας τα τρία σενάρια, το 71% των φορέων κρίνει ότι το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων είναι το ιδανικό για τον Δήμο Αχαρνών.

Ως προς τα κριτήρια αξιολόγησης των πολιτικών, η ιεράρχησή ήταν:

1. Οδική ασφάλεια
2. Υγεία πολιτών
3. Αποσυμφόρηση οδών
4. Προσβασιμότητα
5. Ποιότητα αέρα,
6. Αστική ανάπτυξη
7. Νέες Τεχνολογίες

Ως προς την ιεράρχηση των πολιτικών, η κατάταξη είναι η παρακάτω:

1. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας,
2. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης,
3. Βελτίωση αστικής συγκοινωνίας,
4. Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών,
5. Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης,
6. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτου,

7. Βελτίωση διαχείρισης κυκλοφορίας,

Τέλος σχετικά με το αρχικό όραμα, οι φορείς συμφωνούν στην πλειοψηφία τους.

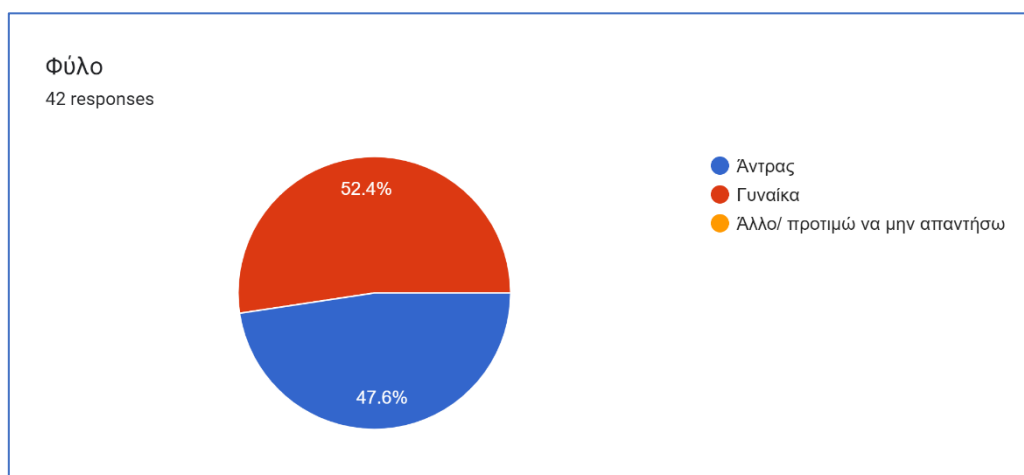
3.2 2^ο Στάδιο – Διαβούλευση πολιτών Δήμου Αχαρνών- Διαδικτυακή έρευνα

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

Συνολικά, ύστερα από παραμονή δύο μηνών του ερωτηματολογίου στον ιστότοπο του ΣΒΑΚ, συμπληρώθηκαν 42 ερωτηματολόγια από πολίτες. Το ερωτηματολόγιο παρουσιάζεται στο Παράρτημα Γ.

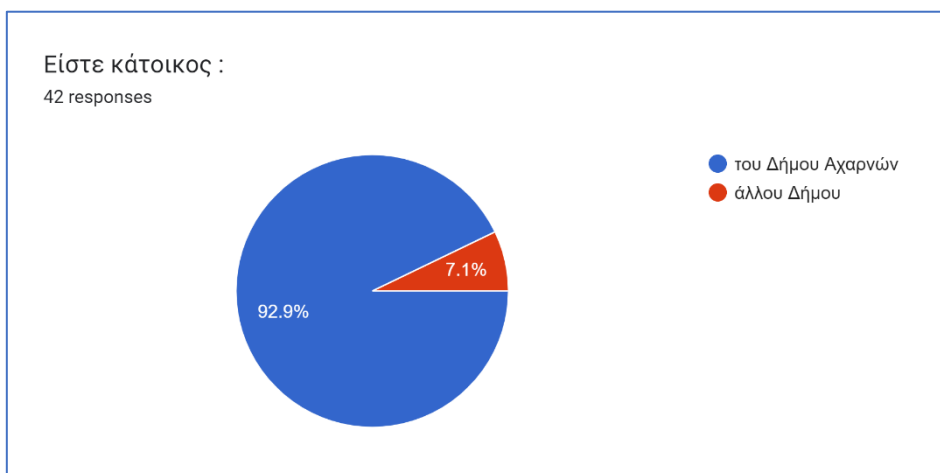
• Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Από το διάγραμμα της «Ποσοστιαίας κατανομή φύλου ερωτώμενων», παρατηρείται ότι οι γυναίκες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι περισσότερες. Από τους ερωτώμενους, το 92,9% είναι κάτοικοι του Δήμου Αχαρνών ενώ το υπόλοιπο 7,1 % διαμένει σε άλλο δήμο.



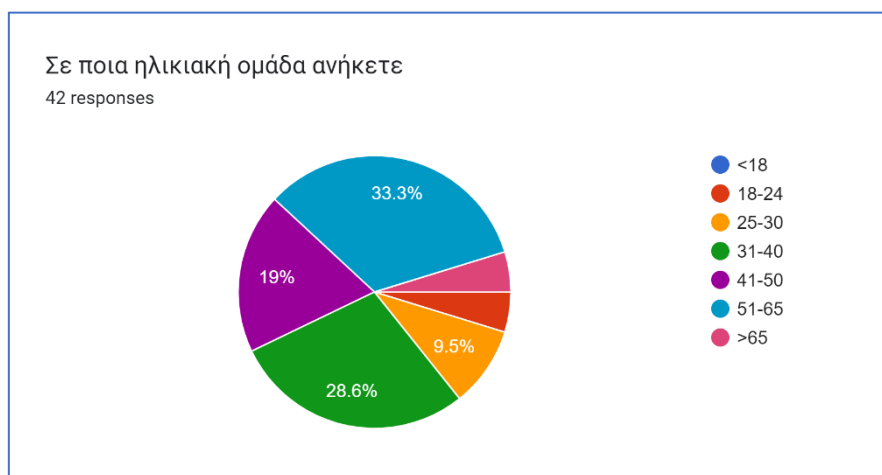
Εικόνα 3-2: Ποσοστιαία κατανομή φύλου ερωτώμενων

Από το διάγραμμα της «Ποσοστιαίας κατανομή φύλου ερωτώμενων», παρατηρείται ότι οι άνδρες πολίτες που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο είναι ελάχιστα περισσότεροι. Από τους ερωτώμενους, το 93% είναι κάτοικοι του Δήμου Αχαρνών ενώ μόλις 7% διαμένει σε άλλο Δήμο.



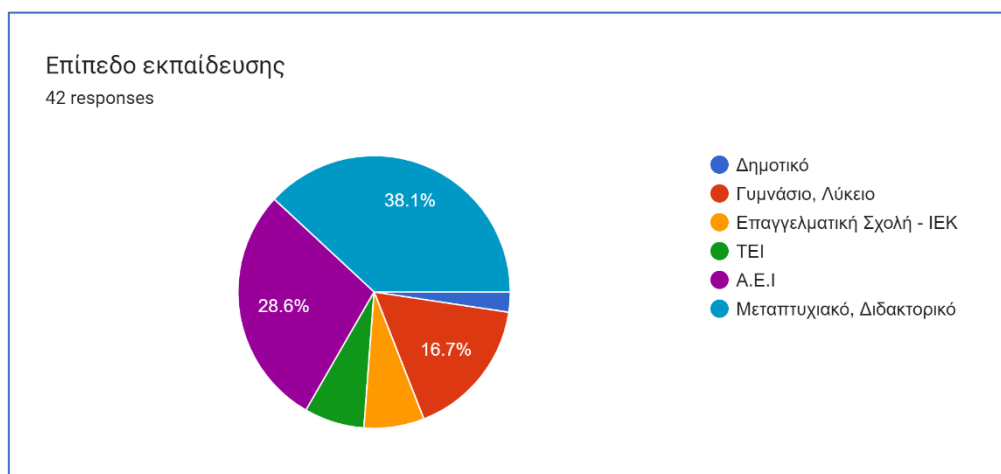
Εικόνα 3-3: Εντοπιότητα ερωτώμενων

- Ηλικιακή κατανομή**



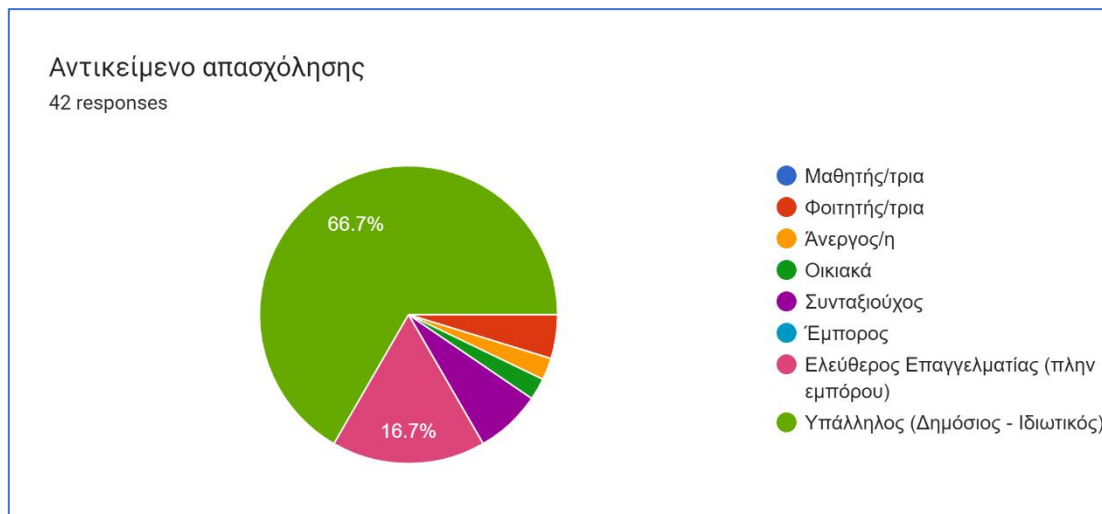
Εικόνα 3-4: Ηλικιακή κατανομή δείγματος

- Επίπεδο εκπαίδευσης**



Εικόνα 3-5: Επίπεδο εκπαίδευσης

• **Αντικείμενο απασχόλησης**



Εικόνα 3-6: Αντικείμενο απασχόλησης

Αξιολόγηση Σεναρίου Απραξίας

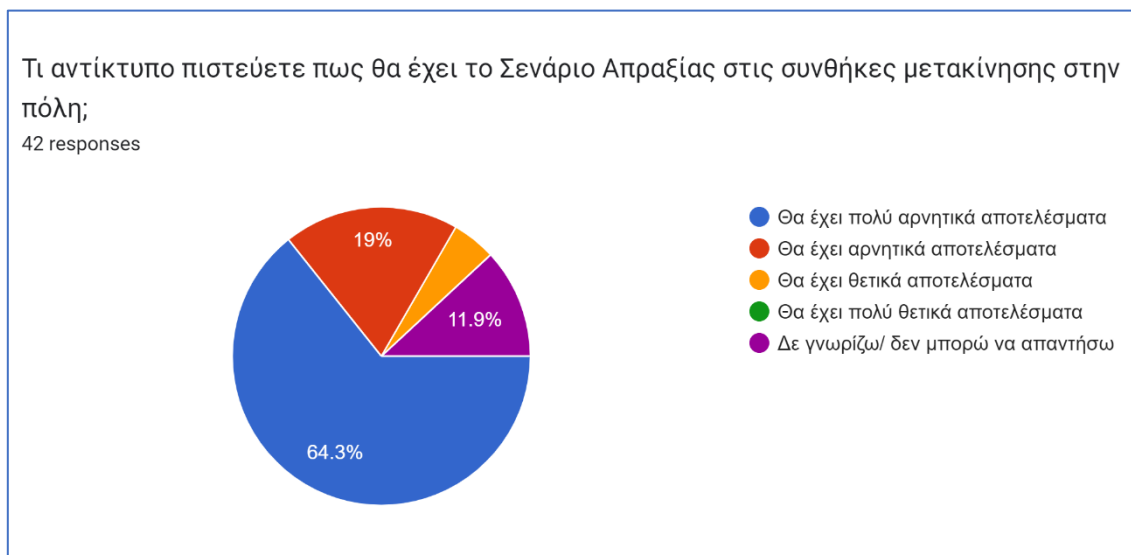
Το Σενάριο Απραξίας αποτυπώνει την εξέλιξη των τάσεων αν δεν υλοποιηθούν μέτρα και πολιτικές για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, και συνεχιστεί η υφιστάμενη πρακτική σε έργα και υποδομές.

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

Πιο αναλυτικά, στο Σενάριο Απραξίας αναμένονται:

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

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται τα ποσοστά πολιτών ανάλογα με τη γνώμη τους σχετικά με τον αντίκτυπο που θεωρούν ότι θα έχει το Σενάριο Απραξίας στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη.



Εικόνα 3-7: Αντίκτυπος που πιστεύουν οι ερωτώμενοι πως θα έχει το Μηδενικό Σενάριο στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη των Αχαρνών

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Απραξίας

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να μας παραθέσουν τις απόψεις τους για το Μηδενικό Σενάριο. Συνοψίζονται τα παρακάτω σχόλια πολιτών:

- Όλες οι παραπάνω αναφερόμενες συνέπειες γίνονται ακόμη πιο έντονες αν ληφθεί υπόψη ότι όλος ο σχεδιασμός των δρόμων κλπ δεν είναι για έντονη κυκλοφορία όπως στο κέντρο της Αθήνας
- Είναι το χειρότερο σενάριο. Πρόκειται για την τακτική που εφαρμόζεται στο Δήμο μας πάρα πολλά χρόνια. Εντροπία στο μεγαλείο της. Ελπίζω να σταματήσει καθώς μόνο υποβάθμιση σε όλους τους τομείς μπορεί να φέρει.
- Πρέπει να το αποφύγουμε με όποιο τρόπο μπορούμε
- Θα δυσκολέψει την καθημερινότητα μας
- Ο δήμος μας έχει μεγάλες ανάγκες, από συντήρηση οδοστρώματος μέχρι αγωγούς ομβρίων υδάτων (για να κυκλοφορούμε ασφαλείς). Δεν θα βοηθήσει, επειδή δεν προβλέπεται να γίνει κάτι.

Αξιολόγηση Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων

Τα βασικά σημεία του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων είναι ότι τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά μεγέθη του Δήμου Αχαρνών προβάλλονται στους τρεις χρονικούς ορίζοντες (2027, 2032 και 2037), με τους τωρινούς ρυθμούς μεταβολής τους, με τις αναμενόμενες, σχετικά μικρού μεγέθους παρεμβάσεις στις οδικές υποδομές εστιάζοντας κυρίως στην καλύτερη διαχείρισή τους. Επιπλέον των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά και Ρυμοτομικά Σχέδια παρεμβάσεων, εφαρμόζονται χαμηλού κόστους τοπικές

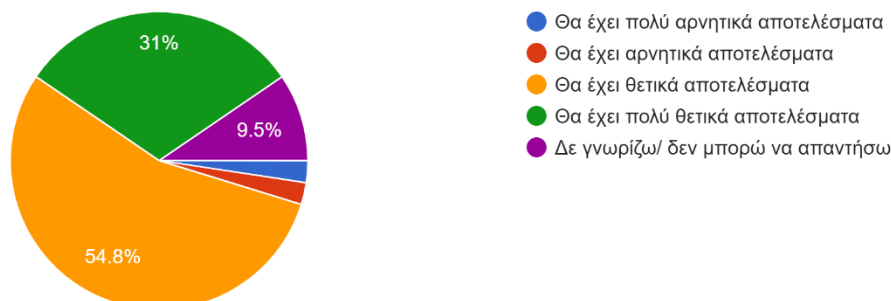
διαμορφώσεις/ αναπλάσεις που αποσκοπούν στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών. Έτσι, παρά την αναμενόμενη αύξηση του μεγέθους του στόλου των οχημάτων Ι.Χ., συνολικά επιτυγχάνεται μικρή βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης στο οδικό δίκτυο του Δήμου Αχαρνών.

Πιο συγκεκριμένα στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως σε όλη την περιοχή του Δήμου Αχαρνών
- Πεζοδρομήσεις - Ηπιοποιήσεις τμημάτων του τοπικού οδικού δικτύου με ταυτόχρονη μείωση των ορίων ταχύτητας που αποσκοπούν στον έλεγχο της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αρχικά σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, προκειμένου να περιοριστεί η παράνομη στάθμευση. Σε όλα τα πεζοδρόμια που πραγματοποιούνται αναπλάσεις κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις και πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Τοποθέτηση φύτευσης ή/ και κιγκλιδωμάτων στο κράσπεδο των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης (επί των πεζοδρομίων).
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από τις κεντρικές περιοχές του δήμου καθώς και σε σημεία που παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για στάθμευση.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πρωτίστως για τους κατοίκους της περιοχής αλλά και για τους επισκέπτες (με ανώτατη χρονική διάρκεια στάθμευσης).
- Σχεδιασμός και δημιουργία δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Ποδηλατοδρόμων.
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με τη λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλει στη σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πυκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και ανανέωση του στόλου οχημάτων, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται τα ποσοστά πολιτών ανάλογα με τη γνώμη τους σχετικά με τον αντίκτυπο που θεωρούν ότι θα έχει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη. Το 86% θεωρεί ότι το Σενάριο αυτό θα έχει θετικά/πολύ θετικά αποτελέσματα.

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;
42 responses



Εικόνα 3-8: Αντίκτυπος που πιστεύουν οι ερωτώμενοι πως θα έχει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη των Αχαρνών

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να μας παραθέσουν τις απόψεις τους για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων. Συνοψίζονται τα παρακάτω σχόλια πολιτών:

- Σε γενικές γραμμές οι παρεμβάσεις θεωρούνται επιβεβλημένες. Επίσης καλό θα ήταν να υπάρχει χάρτης σε μεγαλύτερη ανάλυση για να διαμορφώνουμε άποψη ευκολότερα.
- προωθεί την πράσινη ανάπτυξη της πόλης
- Εννοείται ότι αν επιτευχθούν όλες αυτές οι αλλαγές θα αλλάξει όχι μόνο η πόλη μας, αλλά και οι άνθρωποί της. Οι κάτοικοι θα σέβονται τον Δήμο που τους παρέχει τα αυτονόητα.
- Θεωρώ ότι σαν αρχικό πλάνο με σκοπό τις περαιτέρω παρεμβάσεις θα επέφερε θετικά αποτελέσματα στον δήμο μας.
- Σαφώς αυτό που πρέπει να εντάξουμε σε τέτοιου είδους αλλαγές είναι και ευαισθητοποίηση των πολιτών σε θέματα κινητικότητας και αναγκαστικά για το πρώτο διάστημα λειτουργίας των παραπάνω θα πρέπει η δημοτική αστυνομία να αναλάβει το έργο της παρακολούθησης μη συμμόρφωσης. Ημερίδες για την πράσινη κινητικότητα θα πρέπει να διοργανώνονται σε όλα τα σχολεία του δήμου καθώς επίσης και στις κεντρικές πλατείες για την ενημέρωση των δημοτών. Η νέα γενιά είναι εδώ και ενεργή! Θα βρεθούν αρκετοί εθελοντές να βοηθήσουν στην επικοινωνία των παραπάνω.
- Δεν είναι υλοποιήσιμο. Με όσα βλέπω καθημερινά (αυτοκίνητα παρκαρισμένα πάνω σε πεζοδρόμια ή διπλό παρκαρισμένα δεν βλέπω να υπάρχει ελπίδα, αν δεν αλλάξει η οδηγική παιδεία και ο τρόπος σκέψης των κατοίκων
- Ως κάτοικος Θρακομακεδόνων, θεωρώ ότι θα είχε πολύ θετικό αποτύπωμα (τόσο από ποιότητα ζωής όσο και από ασφάλεια/αστυνόμευση) η μετατροπή των δευτερευουσών οδών των Θρακομακεδόνων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (μόνο είσοδος/κάτοικοι - όχι διέλευση)

Αξιολόγηση Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Εκτός των προτάσεων του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προτείνονται επιπλέον μέτρα που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. στο κέντρο του Δήμου Αχαρνών και στην μαζική επιλογή ήπιων εναλλακτικών μέσων και Μ.Μ.Μ. για την καθημερινή μετακίνηση των πολιτών. Προϋπόθεση για την υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο και στο αστικό τοπίο συνολικά αποτελεί η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών.

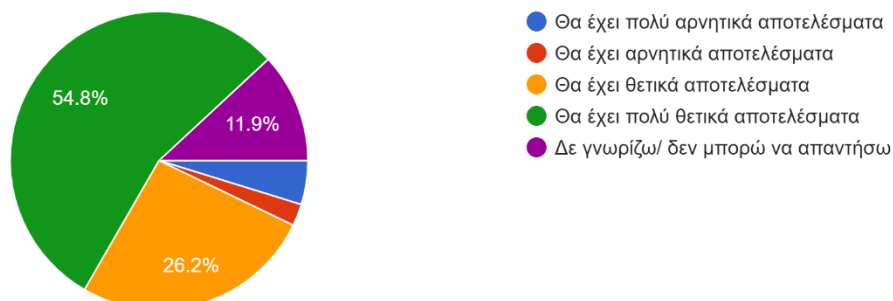
Ειδικότερα, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις του συνόλου του δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών και πραγματική μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου, που αποσκοπούν στην αποτροπή χρήσης οχημάτων Ι.Χ..
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου των Αχαρνών και δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατόδρομων. Στο σύνολο των πεζοδρομίων κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από το κέντρο του Δήμου των Αχαρνών, στους οποίους έχουν πρόσβαση τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες και έχουν τοποθετηθεί φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για τους κατοίκους της περιοχής που δε διαθέτουν θέσεις στάθμευσης στο ακίνητό τους.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Κατασκευή διευρυμένου δικτύου πράσινων διαδρομών και δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με την λειτουργία συστήματος κοινοχρήστων και σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλλει στην σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πύκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων με μεγαλύτερο στόλο που αποτελείται από μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά λεωφορεία, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής. Δημιουργία περιβαλλοντικού δακτυλίου και παροχή κινήτρων στους προμηθευτές για αντικατάσταση των ρυπογόνων βαρέων οχημάτων τους με μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά οχήματα.

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται τα ποσοστά πολιτών ανάλογα με τη γνώμη τους σχετικά με τον αντίκτυπο που θεωρούν ότι θα έχει το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη. Σχεδόν το 81% θεωρεί ότι το Σενάριο αυτό θα έχει θετικά/πολύ θετικά αποτελέσματα.

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;

42 responses



Εικόνα 3-9: Αντίκτυπος που πιστεύουν οι ερωτώμενοι πως θα έχει το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη των Αχαρνών

Παρατηρήσεις Πολιτών για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Στη συνέχεια οι πολίτες είχαν την επιλογή να μας παραθέσουν τις απόψεις τους για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων. Συνοψίζονται τα παρακάτω σχόλια πολιτών:

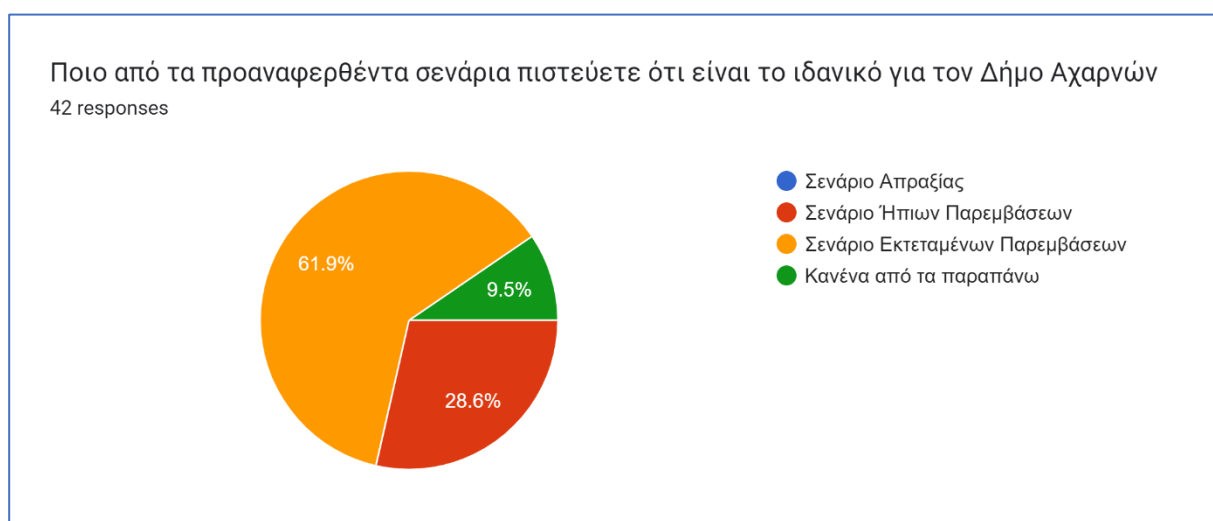
- Δεν πιστεύω ότι υπάρχει πολίτης που δε θα ήθελε αυτό το σενάριο όσο ουτοπικό κι αν είναι. Μακάρι να μπορούσε να εφαρμοστεί κατά γράμμα και χωρίς χρονοτριβές και παρεκκλίσεις. Ταυτόχρονα θα έπρεπε να απαιτήσουμε μέσο σταθερής τροχιάς στο Δήμο μας το οποίο θα έλυne επιπλέον προβλήματα.
- Στο σενάριο αυτό θεωρώ ότι βασικό ρόλο θα αποτελέσει η πύκνωση δρομολογίων προαστιακού σιδηροδρόμου προς Αθήνα και Πειραιά ή/και η δημιουργία σταθμού μετρό στο δήμο μας. Σε κάθε περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει κάλυψη από γραμμές λεωφορείων σε όλο τον δήμο, με συνεχή δρομολόγια που θα μεταφέρουν τους πολίτες στους σταθμούς αυτούς. Ιδίως κατά τις ώρες αιχμής.
- Είναι απαραίτητο να προβούμε σε αυτές τις παρεμβάσεις. Χρειάζομαι ένα τέταρτο για να βρω χώρο στάθμευσης κοντά στην εργασία μου (Παγκάλου & Πάρνηθος). Χρειάζομαι αυτοκίνητο στις μετακινήσεις μου λόγω παιδιού (για το σχολείο & το κέντρο μελέτης) & βάρους σακιδίου μου (για τη δουλειά - laptop/βιβλία/τετράδια). Αν γνωρίζω πως θα βρω να παρκάρω και, σε περίπτωση βροχής, δε θα φτάσει το νερό στα γόνατά μου, φυσικά θα πάω σε δημοτικό χώρο στάθμευσης (με κάποιο κόστος). Το ίδιο ισχύει και για τους συναδέλφους/καθηγητές.
- Θεωρώ επιβεβλημένη τη δημιουργία κυκλικών κόμβων, μικρών και μεγαλύτερων παντού!!! Βάσει ευρωπαϊκών προδιαγραφών και στατιστικών αποτελεσμάτων, αποτελούν πλέον την απόλυτη προτεραιότητα στην οδική ασφάλεια, σε ολόκληρο τον κόσμο! Συνδυαστικά, με τοποθέτηση καμερών ελέγχου ταχύτητας σε κομβικά σημεία (πχ: Λ. Κύμης, Αγ. Διονυσίου και Καραμανλή Αχαρνές, Αρχέλαου Θρακομακεδόνες, κ.λπ) θα έχουμε σοβαρές πιθανότητες να αφυπνίσουμε συνειδήσεις και να σώσουμε τα παιδιά μας.
- Ως κάτοικος Θρακομακεδόνων, θεωρώ ότι θα είχε πολύ θετικό αποτύπωμα (τόσο από ποιότητα ζωής όσο και από ασφάλεια/αστυνόμευση) η μετατροπή των δευτερευουσών οδών των Θρακομακεδόνων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (μόνο είσοδος/κάτοικοι - όχι

διέλευση) Θα μπορούσε το αποτέλεσμα να επιτευχθεί με μερική φύτευση (όπως πεζόδρομοι Αθήνας- δημιουργία "S")

- Χρειάζεται προσοχή για έχει κοινωνική αποδοχή

Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

Η διαδικτυακή διαβούλευση για την ανάδειξη του μελλοντικού σεναρίου κινητικότητας για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών, ανέδειξε την προτίμηση των πολιτών στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων, που στοχεύει στην ελαχιστοποίηση της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. στο κέντρο του Δήμου Αχαρνών και στην μαζική επιλογή ήπιων εναλλακτικών μέσων και Μ.Μ.Μ. για την καθημερινή μετακίνηση των πολιτών, με ποσοστό 61,9 %.

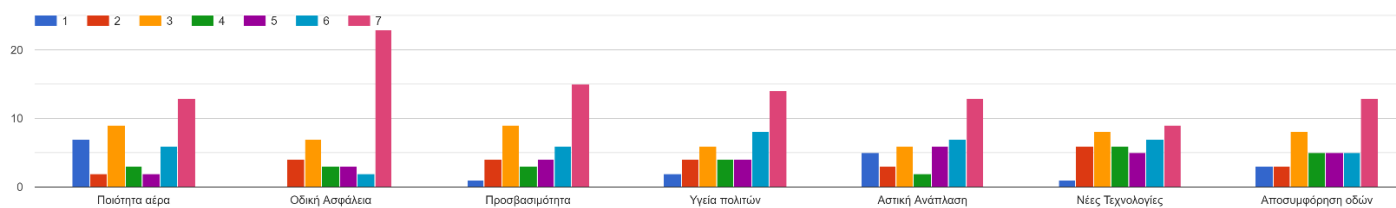


Εικόνα 3-10: Επιλογή επικρατέστερου σεναρίου

Παράλληλα, στο σημείο αυτό χρειάζεται να συνυπολογιστούν και οι προτεραιότητες των κριτηρίων – χαρακτηριστικών του Ιδανικού Σεναρίου. Η ιεράρχηση που οι πολίτες έδωσαν προτεραιότητα περιλαμβάνει:

1. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
2. Βελτίωση της προσβασιμότητας
3. Βελτίωση της υγείας των πολιτών
4. Αποσυμφόρηση των οδών
5. Αστική ανάπτυξη
6. Βελτίωση της ποιότητας αέρα
7. Ενίσχυση των υποδομών με νέες τεχνολογίες

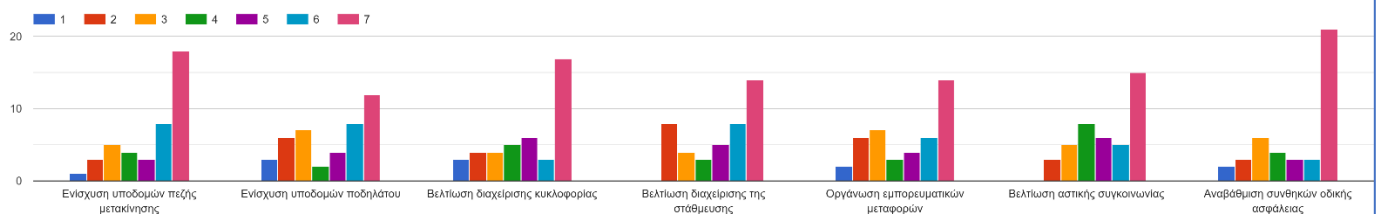
Σε ποια από τα παρακάτω κριτήρια-χαρακτηριστικά θεωρείτε πως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στο ιδανικό Σενάριο; Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7 (πολύ μεγάλη προτεραιότητα). Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε διαφορετική τιμή.



Εικόνα 3-11: Κριτήρια - χαρακτηριστικά που θεωρούν οι πολίτες ότι πως πρέπει να δοθεί προτεραιότητα στο ιδανικό σενάριο (Κλίμακα από 1-χαμηλή προτεραιότητα έως 7 πολύ μεγάλη προτεραιότητα)

Όπως φαίνεται και παρακάτω, οι πολιτικές που αφορούν σε παρεμβάσεις αναβάθμισης συνθηκών και ενίσχυσης υποδομών πεζής μετακίνησης έχουν μεγαλύτερη σημασία συγκριτικά με την οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών, η οποία ωστόσο κρίνεται από τους πολίτες αρκετά σημαντική επίσης.

Σε ποιες πολιτικές θεωρείτε ότι πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση για την επίτευξη των παραπάνω κριτηρίων-χαρακτηριστικών στο ιδανικό Σενάριο; Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7 (πολύ μεγάλη προτεραιότητα). Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε διαφορετική τιμή.



Παρατηρήσεις Πολιτών για το Όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Στην προσπάθεια να διαμορφωθεί το όραμα, οι ερωτώμενοι μπορούσαν να παραθέσουν προτάσεις / σχόλια σχετικά με το αρχικό όραμα που τους παρατέθηκε. Η πλειοψηφία των πολιτών συμφωνεί με το αρχικό όραμα, ενώ κάποιες παρατηρήσεις/σχόλια τους συνοψίζονται παρακάτω:

- Η πόλη μας έχει άμεση ανάγκη από διαμόρφωση πεζοδρομίων και πεζοδρόμων και αποφόρτιση του κέντρου από την τεράστια κυκλοφορία οχημάτων.
- Σύνδεση με ΜΕΤΡΟ, μέσω Λ. Κύμης
- Θα είναι μια πολύ θετική εξέλιξη
- Θα πρέπει να δημιουργηθούν υποδομές για ασφαλείς μετακινήσεις με το ποδήλατο που να συνδέονται με σταθμούς Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Για π.χ. σύνδεση του Δημαρχείου με το ΣΚΑ και το σταθμό Κάτω Αχαρναί με ποδηλατοδρόμο παραπλεύρως της Φιλαδελφείας και της Λεωφ. Δημοκρατίας, ποδηλατόδρομοι σε άλλες κεντρικές αρτηρίες (Δεκελείας, Αριστοτελους κλπ.)



- Αυτός πρέπει να είναι ο στόχος. Νομίζω ότι έτσι και οι πολίτες θα σεβαστούν το δήμο τον άνθρωπο και θα εξαλειφθεί η εγκληματικότητα.
- Θεωρώ ότι το όραμα αυτό είναι όλες οι παρεμβάσεις που χρειάζεται να γίνουν ώστε να αποκτήσουμε ένα δίκτυο μετακινήσεων επιπέδου ευρωπαϊκής πόλης
- Περιμένουμε με ανυπομονησία την υλοποίηση του οράματος

4 Ανάπτυξη Έξυπνων στόχων και προσδιορισμός αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

4.1 Διαμόρφωση επικρατέστερου σεναρίου στρατηγικής για την κινητικότητα

Έπειτα από τις διαδικασίες διαβούλευσης, όπως αυτές περιγράφηκαν παραπάνω προκρίθηκε τόσο από τους φορείς όσο και από τους πολίτες η επιλογή του Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων. Τα προτεινόμενα σενάρια κινητικότητάς (απραξίας, ήπιο και ριζοσπαστικό) έχουν περιγράψει αναλυτικά στο Παραδοτέο 2.

Το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων (Οριστικό Σενάριο) έχει ως στόχο να συνδυάσει την ενίσχυση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημόσιας συγκοινωνίας, των φιλικών προς το περιβάλλον καυσίμων και την οδική ασφάλεια τόσο τον ευάλωτων χρηστών της οδού, όσο και των ΙΧ. Οι παραπάνω στόχοι δύνανται να υλοποιηθούν μέσα από παράλληλα μέτρα περιορισμού του όγκου και της ταχύτητας των ιδιωτικών οχημάτων στο κέντρο της πόλης.

Στην κατεύθυνση αυτή συμβάλλει και η προσπάθεια προώθησης της ηλεκτροκίνησης η οποία αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Κατά τον τρόπο αυτό επιχειρείται μείωση του στόλου των παλαιών οχημάτων, εκσυγχρονισμό του με νέα φιλικά προς το περιβάλλον και εισαγωγή τεχνολογιών που βελτιώνουν το επίπεδο οδικής ασφάλειας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Οι γενικές αρχές που προτείνεται να ακολουθηθούν στο Σενάριο περιγράφονται στην ενότητα 4.4.

4.2 Ανάπτυξη έξυπνων στόχων

4.2.1 Εισαγωγή στους έξυπνους στόχους

Οι στόχοι οι οποίοι αναπτύσσονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προκειμένου να μπορέσουν να χαρακτηριστούν ως «έξυπνοι» (ο όρος SMART ο οποίος προτείνεται από τις οδηγίες του ELTIS αποτελεί ακρωνύμιο και διαμορφώνεται από τα αρχικά των όρων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound) θα πρέπει να συγκεντρώνουν μια σειρά από χαρακτηριστικά.

Ειδικότερα οι στόχοι θα πρέπει να είναι:

Συγκεκριμένοι

- Οι στόχοι θα πρέπει να είναι ξεκάθαροι ως προς τι επιδιώκουν να επιτύχουν και να αναφέρονται σε συγκεκριμένες συνιστώσες κινητικότητας. Θα ήταν επίσης σκόπιμο να υπάρχει δυνατότητα σύνδεσης μεταξύ στόχων και προτεινόμενων μέτρων ή πακέτων μέτρων.

Μετρήσιμοι

- Προκειμένου να επιτυγχάνεται η διαρκής παρακολούθηση και αξιολόγηση της πορείας επίτευξης του στόχου ενός ΣΒΑΚ, θα πρέπει κατά αρχάς να είναι κατανοητός και συνάμα εύκολο να μετρηθεί από το φορέα εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ με βάση τους διαθέσιμους ανθρώπινους και οικονομικούς πόρους αλλά και τη διαθέσιμη, στο παρόν και μέλλον, υλικοτεχνική υποδομή.

Εφικτοί

- Θα πρέπει να βασίζονται στις υφιστάμενες συνθήκες κινητικότητας της περιοχής αλλά και να λαμβάνουν υπόψη ένα ευρύ φάσμα στοιχείων που δεν συνδέονται άμεσα με τις μεταφορές, όπως τα φυσικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά μιας πόλης, αλλά μπορεί να καθορίσουν σε σημαντικό βαθμό τις επιλογές κινητικότητας των κατοίκων άρα και την πορεία υιοθέτησης ενός μέτρου. Τέτοια μπορεί να είναι ο βαθμός ευαισθητοποίησης της κοινωνίας απέναντι στα θέματα βιωσιμότητας, η τοπική κουλτούρα σε θέματα κινητικότητας αλλά και η τεχνογνωσία και οι τεχνικές δυνατότητες του φορέα υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Σχετικοί

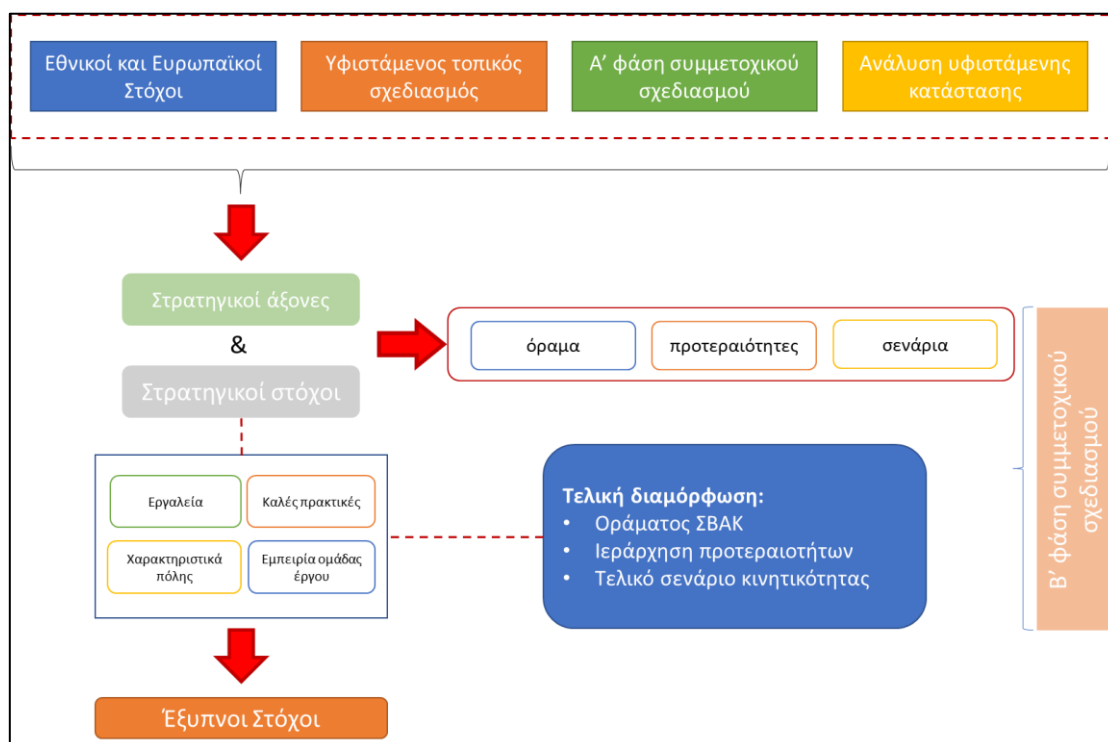
- Οι στόχοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στις επιδιωκόμενες κοινωνικές, περιβαλλοντικές και οικονομικές βελτιώσεις μέσα από την αναβάθμιση του συστήματος κινητικότητας της πόλης. Οι συγκεκριμένες επιδιώξεις έχουν αναδειχθεί μέσα από τις διαδικασίες του συμμετοχικού σχεδιασμού και τη διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, τις οδηγίες και κατευθύνσεις της δημοτικής αρχής αλλά και τις εισηγήσεις των εμπειρογνομόνων.

Χρονικά ρεαλιστικοί

- Ο παράγοντας του χρονικού προγραμματισμού είναι καθοριστικός για την αξιολόγηση της επίτευξης ενός στόχου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να υπάρχει τμηματική ποσοτικοποίηση σε βραχυπρόσθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ώστε να είναι ευκολότερη η παρακολούθησή τους και να διαπιστώνονται γρηγορότερα οι αποκλίσεις. Με τον τρόπο αυτό ενεργοποιούνται αμεσότερα οι διαδικασίες αναθεώρησης και επανασχεδιασμού.

Εικόνα 4-1: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

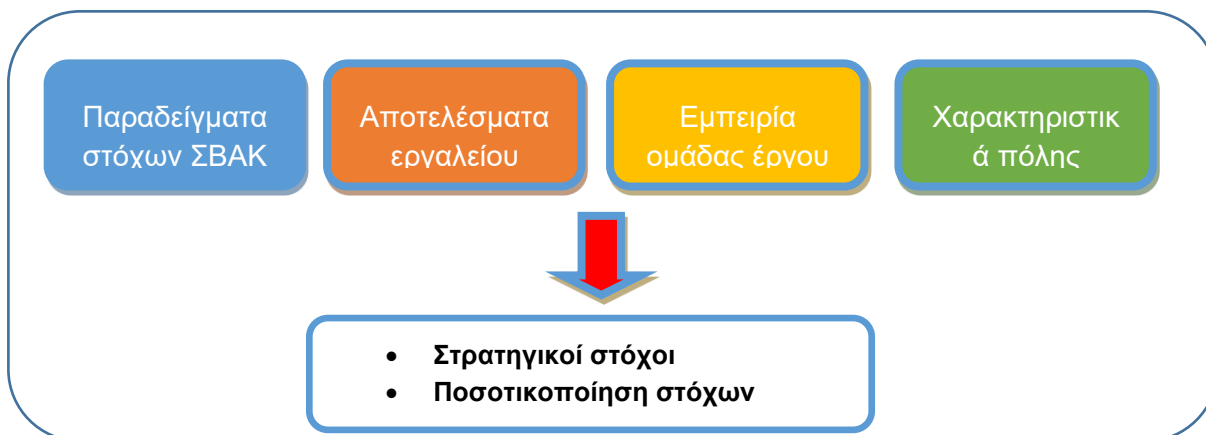
Η Εικόνα 4-2 παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά των έξυπνων στόχων.



Εικόνα 4-2: Διάγραμμα επεξήγησης χαρακτηριστικών έξυπνων στόχων

Προκειμένου η ποσοτικοποίηση των στρατηγικών στόχων να γίνει με όρους ρεαλισμού και επαρκούς τεκμηρίωσης, πραγματοποιήθηκε συνδυασμός προσεγγίσεων που αφορά:

- τη διερεύνηση πρακτικών στοχοθεσίας και ποσοτικοποίησης τους από περιπτώσεις άλλων ΣΒΑΚ που έχουν εκπονηθεί στον ευρωπαϊκό χώρο
- τα αποτελέσματα του ευρωπαϊκού εργαλείου Urban Transport Roadmap για την εκτίμηση των αποτελεσμάτων εφαρμογής πολιτικών κινητικότητας στο σύστημα μετακινήσεων που αναδείχθηκαν μέσω της ανάδειξης του προτιμητέου σεναρίου
- από τις εκτιμήσεις της ομάδας έργου βασιζόμενη στα αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης, στο περιβάλλον και τις προοπτικές της πόλης και στα μελλοντικά αποτελέσματα των υπό διαμόρφωση μέτρων αστικής κινητικότητας



Εικόνα 4-3: Διαδικασία ποσοτικοποίησης στρατηγικών στόχων

4.2.2 Μεθοδολογική προσέγγιση

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση της τους άξονες στρατηγικής και τους στρατηγικούς στόχους στους οποίους αυτοί εξειδικεύονται, την ευρύτερη στρατηγική για την κινητικότητα, όπως αυτή οριστικοποιήθηκε στο πλαίσιο της Β' διαβούλευσης, καθώς επίσης και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων όπως αυτή διαμορφώθηκε από τη διαδικασία της πολυκριτηριακής ανάλυσης.

Η ουσία της μεθοδολογικής προσέγγισης είναι η περεταίρω εξειδίκευση των στρατηγικών στόχων σε έξυπνους στόχους βάσει της στρατηγικής της κινητικότητας. Η διαδικασία ακολουθεί την αντίστροφη πορεία από αυτή που είχε αρχικώς ακολουθηθεί για να δομηθεί σε πρώτη φάση το πρωταρχικό όραμα: αντί να δομείται ένα όραμα από τους στρατηγικούς στόχους, πλέον η ολοκληρωμένη στρατηγική (όραμα, κατεύθυνση και προτεραιότητες) είναι η βάση της ανάπτυξης των έξυπνων στόχων οι οποίοι συνδέονται με τους αρχικούς στρατηγικούς στόχους. Σημειώνεται ότι κατά αυτόν τον τρόπο ένας στρατηγικός στόχος μπορεί να απαρτίζεται από παραπάνω του ενός έξυπνων στόχων.

Οι τέσσερις βασικοί άξονες που έχουν διαμορφωθεί για το ΣΒΑΚ του Δήμου Αχαρνών είναι:

1. Διασφάλιση προσβασιμότητας μέσω ανάπτυξης λειτουργικών και ασφαλών δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης
2. Ενίσχυση της λειτουργικότητας των ΜΜΜ και του ρόλου τους στις καθημερινές μετακινήσεις
3. Οργάνωση κυκλοφορίας και στάθμευσης με γνώμονα τον βιώσιμο σχεδιασμό και την οδική ασφάλεια
4. Περιβαλλοντική ανάπτυξη και ανάδειξη πράσινου χαρακτήρα της περιοχής

Οι πολιτικές προτεραιότητας ιεραρχήθηκαν με βάση την πολυκριτηριακή ανάλυση και συγκεκριμένα με την αναλυτική ιεραρχική μέθοδο (ΑΗΡ). Τα αποτελέσματα της μεθόδου ιεράρχησης έχουν ως εξής:

1. Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης
2. Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
3. Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
4. Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας
5. Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
6. Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
7. Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών

4.2.3 Παράδειγμα ανάπτυξης στόχων από ΣΒΑΚ άλλης πόλης- η περίπτωση του Malmö

Το Malmö είναι μία πόλη της Σουηδίας με περίπου 300.000 κατοίκους. Εκπόνησε Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας το 2006 για το οποίο και βραβεύθηκε. Το ΣΒΑΚ της πόλης έχει ιδιαίτερα ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα με ειδικό σχεδιασμό για δημόσιους χώρους, πράσινες διαδρομές και βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών του. Ως βασική του παράμετρο περιλαμβάνει τη διαχείριση της στάθμευσης των ΙΧ αυτοκινήτων και τη διαχείριση του συστήματος τροφοδοσίας.



Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται συνοπτικά οι άξονες στρατηγικής, οι στρατηγικοί στόχοι αλλά και οι έξυπνοι στόχοι που τέθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ της πόλης.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

	Άξονας στρατηγικής	Στρατηγικοί στόχοι	Έξυπνοι στόχοι - Ποσοτικές εκτιμήσεις		
ΜΑΛΜΟ	Εκτίμηση ζήτησης επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης εντός της περιοχής του Μάλμε	<ul style="list-style-type: none"> Δημογραφικές εξελίξεις 			
	Βέλτιστη διαχείριση διαδρομών μόνιμων κατοίκων	<ul style="list-style-type: none"> Ευαισθητοποίηση στην κατεύθυνση βιώσιμης κινητικότητας Ενίσχυση ελκυστικότητας υποδομής πεζής μετακίνησης και ποδηλάτου Αξιόπιστες δημόσιες συγκοινωνίες Απεξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ 	Έτος βάσης 2013: <ul style="list-style-type: none"> Αυτοκίνητο: 40% MMM: 21% Ποδήλατο: 22% Πεζή: 15% 	Εκτίμηση 2020: <ul style="list-style-type: none"> Αυτοκίνητο: 36% MMM: 23% Ποδήλατο: 26% Πεζή: 15% 	Εκτίμηση 2030: <ul style="list-style-type: none"> Αυτοκίνητο: 30% MMM: 25% Ποδήλατο: 30% Πεζή: 15%
	Αειφόρος σύνδεση	<ul style="list-style-type: none"> Ενίσχυση διαπεριφερειακής συνεργασίας Πράσινες διαδρομές για τις μετακινήσεις εργαζομένων Ενίσχυση ποδηλάτου Ενίσχυση δημοσίων συγκοινωνιών Σταθμοί διατροφικής σύνδεσης μέσων μεταφοράς Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού 	Εκτός δήμου <ul style="list-style-type: none"> Αυτοκίνητο: 62% MMM: 33% Ποδήλατο: 3% 	Εκτός δήμου <ul style="list-style-type: none"> Αυτοκίνητο: 57% MMM: 39% Ποδήλατο: 4% 	Εκτός δήμου <ul style="list-style-type: none"> Αυτοκίνητο: 50% MMM: 45% Ποδήλατο: 5%
	Βιώσιμες εμπορευματικές μεταφορές	<ul style="list-style-type: none"> Συνεργασία για αυξημένη οργάνωση της πληροφόρησης για την εμπορευματική κίνηση Αστική εφοδιαστική αλυσίδα για ελκυστικό περιβάλλον 			

Εικόνα 4-4: Ανάπτυξη έξυπνων στόχων- Malmö



4.2.4 Έξυπνοι στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών σε ορίζοντα 5ετίας και 10ετίας.

Οι έξυπνοι στόχοι που παρουσιάζονται στην παρούσα ενότητα σχετίζονται άμεσα με τους δείκτες παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, οι οποίοι θα αναλυθούν στο επόμενο παραδοτέο.

Η διαδικασία διαμόρφωσης των έξυπνων στόχων για το ΣΒΑΚ έχει ως βάση τις προτεραιότητες που συνθέτουν και την ευρύτερη στρατηγική του ΣΒΑΚ. Λαμβάνοντας υπόψη την συνολική εικόνα του οράματος προκύπτει μια πρωταρχική εκτίμηση των στρατηγικών στόχων και στόχων υλοποίησής του ΣΒΑΚ Αχαρνών.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι «έξυπνοι στόχοι» που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.



Εικόνα 4-5: Έξυπνοι στόχοι

ΣΤΟΧΟΙ	Ορίζοντας υλοποίησης		
	5ετία	10ετία	15ετία
Προτεραιότητα 1 - Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας			
Σ 1.1: Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 60%	Μείωση κατά 75%
Σ 1.2: Μείωση αριθμού ατυχημάτων στα οποία εμπλέκονται πεζοί	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 60%	Μείωση κατά 75%
Προτεραιότητα 2 - Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών			
Σ 2.1: Αναβάθμιση ποιότητας υποδομών (βελτίωση ασφάλειας/άνεσης στάσεων) αστικών συγκοινωνιών	Αναβάθμιση στο 30% των υποδομών	Αναβάθμιση στο 50% των υποδομών	Αναβάθμιση στο 75% των υποδομών
Σ 2.2: Αύξηση της περιοχής εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας	Αύξηση κατά 10%	Αύξηση κατά 30%	Αύξηση κατά 50%
Προτεραιότητα 3 - Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης			
Σ 3.1: Αναβάθμιση πεζοδρομίων σε πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1.5μ	Αναβάθμιση στο 50% των πεζοδρομίων	Αναβάθμιση στο 80% των πεζοδρομίων	Αναβάθμιση στο 100% των πεζοδρομίων
Σ 3.2: Αύξηση έκτασης πεζοδρόμων	Αύξηση κατά 20% του συνολικού μήκους πεζοδρόμων	Αύξηση κατά 35% του συνολικού μήκους πεζοδρόμων	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρόμων
Προτεραιότητα 4- Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων			
Σ 4.1: Αύξηση δικτύου ποδηλατοδρόμων και οδών φιλικών προς τη χρήση ποδηλάτου	Αύξηση του δικτύου κατά 10%	Αύξηση του δικτύου κατά 20%	Αύξηση του δικτύου κατά 30%
Σ 4.2: Αύξηση αριθμού θέσεων στάθμευσης ποδηλάτων	Αύξηση αριθμού θέσεων κατά 20%	Αύξηση αριθμού θέσεων κατά 40%	Αύξηση αριθμού θέσεων κατά 60%
Προτεραιότητα 5- Βελτίωση διαχείρισης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας			
Σ 5.1: Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας σε οδούς που παρουσιάζουν υψηλούς φόρτους	Μείωση κατά 20%	Μείωση κατά 35%	Μείωση κατά 50%
Σ 5.2: Αύξηση ποσοστού μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με MMM ή άλλα εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης	Αύξηση κατά 5%	Αύξηση κατά 10%	Αύξηση κατά 20%
Προτεραιότητα 6- Βελτίωση διαχείρισης στάθμευσης			
Σ 6.1: Μείωση ποσοστού παράνομης στάθμευσης	Μείωση κατά 40%	Μείωση κατά 80%	Μείωση κατά 100%
Σ 6.2: Θεσμοθέτηση ελεγχόμενης στάθμευσης (ποσοστό εφαρμογής στο Δήμο)	Ελεγχόμενη στάθμευση στο 50% του Δήμου	Ελεγχόμενη στάθμευση στο 100% του Δήμου	Ελεγχόμενη στάθμευση στο 100% του Δήμου
Προτεραιότητα 7- Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών			
Σ 7.1: Ανάπτυξη έξυπνου συστήματος διαχείρισης τροφοδοσίας	Λειτουργία σε πιλοτική φάση	Κανονική λειτουργία	Κανονική λειτουργία

4.3 Προσδιορισμός προσχεδίου των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων αστικής κινητικότητας

Το προσχέδιο μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών διαμορφώθηκε ως το παράγωγο της συνολικής διαδικασίας εκπόνησης που ακολουθήθηκε στο έργο, σε συμφωνία με τις Ευρωπαϊκές και Εθνικές Οδηγίες.

Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται η παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, έτσι όπως έχουν προκύψει από την διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη τις εξής παραμέτρους:

- Οραματικός Στόχος του ΣΒΑΚ Αχαρνών
- Στρατηγικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Αχαρνών
- Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας
- Αποτελέσματα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης
- Συμπεράσματα, παρατηρήσεις, προτροπές εκτιμήσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες στα πλαίσια του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζονται τα προτεινόμενα μέτρα ανά στρατηγική κατεύθυνση, ενώ παρατίθενται και οι χάρτες ενδεικτικής χωροθέτησης αυτών.

4.4 Οριστικό Σενάριο

4.4.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Οριστικού Σεναρίου

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

Ειδικότερα, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως σε όλη την περιοχή του Δήμου Αχαρνών
- Τοποθέτηση φύτευσης ή/ και κιγκλιδωμάτων στο κράσπεδο των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης (επί των πεζοδρομίων) και κατά συνέπεια για την βελτίωση της οδικής ασφάλειας των πεζών (που αναγκάζονται να βαδίζουν επί του ενεργού οδοστρώματος) και των οχημάτων (που έχουν μειωμένη ορατότητα, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).
- Ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις του συνόλου του δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών και πραγματική μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου, που αποσκοπούν στην αποτροπή χρήσης οχημάτων Ι.Χ.. Η μείωση των ορίων ταχύτητας επιτυγχάνεται με σημαντική στένωση οδικών τμημάτων με παράλληλη



διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τοποθέτηση εμποδίων που αναγκάζουν τα οχήματα να αλλάζουν κατευθύνσεις (woonerf), τοποθέτηση κυβόλιθων και κατάλληλη σήμανση.

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

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

4.4.1.1 Οδικό Δίκτυο και Κυκλοφοριακή Οργάνωση

Το Οριστικό Σενάριο θέτει ως προτεραιότητα την παροχή αξιόπιστων εναλλακτικών μορφών μετακίνησης έναντι της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. για τις μετακινήσεις των πολιτών στο Δήμο των Αχαρνών. Σε αυτό το πλαίσιο, στο Σενάριο αυτό περιλαμβάνεται το σύνολο των μέτρων που περιλαμβάνει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων, ενώ επιπλέον προβλέπονται σημαντικές αλλαγές στις οδικές υποδομές προκειμένου να βελτιωθούν σημαντικά οι συνθήκες ασφάλειας και κυκλοφορίας για τα ήπια μέσα μεταφοράς και η χρήση οχημάτων Ι.Χ. να είναι η λιγότερο συμφέρουσα επιλογή. Τα μέτρα εκτεταμένων ηπιοποιήσεων και πεζοδρομήσεων που εφαρμόζονται στο σύνολο των συλλεκτήριων και τοπικών οδών έχουν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης και την απελευθέρωση χώρου για την μετακίνηση πεζών και ποδηλατιστών.

Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Σεναρίου παρουσιάζεται αναλυτικά στο Σχέδιο Ο.2.1.

Παρακάτω περιγράφονται οι παρεμβάσεις που προβλέπονται στα πλαίσια του Οριστικού Σεναρίου.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στο ιεραρχημένο δίκτυο (Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες αρτηρίες), με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να μην υπάρχει πάνω σε αυτά δυνατότητα παράνομης στάθμευσης. Λύσεις που μπορούν να δοθούν είναι στο άκρο των πεζοδρομίων να υπάρχει π.χ. φύτευση, κολονάκια, κιγκλιδώματα, κλπ..
- ❖ Ανάπλαση των αξόνων Λ. Αθηνών (από την οδό Νικολάου Λαδά έως την οδό Φ. Δέδε) και Φιλαδελφείας (από την οδό Κωστή Παλαμά έως την οδό Μπόσδα) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης και διαβάσεις πεζών. Οι εν λόγω άξονες αποτελούν τις κύριες οδούς εισόδου στον δήμο από τον νότο με υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και κατά μήκος του παρατηρούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης εξαιτίας των χρήσεων γης που έχουν αναπτυχθεί και του πλάτους του καταστρώματος. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Πεζοδρόμηση της οδού Αρχαίου Θεάτρου στο τμήμα της από την οδό Λιοσίων έως την οδό Εθν. Αντιστάσεως με παράλληλη ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου.
- ❖ Μετατροπή της κεντρικής περιοχής του δήμου που περικλείεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως- Αριστοτέλους – Αρχαίου Θεάτρου – Φ. Δέδε – Λ. Αθηνών σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας με παράλληλη αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας που γίνεται στην κατεύθυνση νότου – βορά και ανατολής – δύσης κυρίως μέσω των οδών Οδυσσέως – Πάρνηθος και Δεκελείας – Φιλαδελφείας. Στην περιοχή προτείνονται να γίνουν αναπλάσεις, ηπιοποιήσεις, πεζοδρομήσεις και δίκτυο ποδηλατοδρόμων που θα αποφασιστούν στα πλαίσια ξεχωριστής μελέτης.
- ❖ Δημιουργία του μητροπολιτικού πάρκου Λαθείας έκτασης 32 στρεμμάτων επί της οδού Πλήθωνος Γεμιστού σύμφωνα με την σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.
- ❖ Ανάπλαση της οδού Κων. Καραμανλή (από την οδό Δεκελείας έως την οδό Μποσκίζας) με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση της στάθμευσης, κατασκευή διαχωριστικής νησίδας και διαβάσεων πεζών. Στη διασταύρωση με την οδό Θρακομακεδόνων έχει

σχεδιαστεί κυκλικός κόμβος. Με τη μελέτη διευθετούνται και οι προσβάσεις (είσοδοι - έξοδοι) σε επιχειρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού και σήμερα λειτουργούν ανεξέλεγκτα. Σχετική μελέτη έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου.

- ❖ Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών για όλους τους οικισμούς του Δήμου Αχαρνών, η βέλτιστη πρόταση μονοδρομήσεων θα προσδιοριστεί στο πλαίσιο ξεχωριστής μελέτης η οποία θα επικαιροποιήσει και τις υφιστάμενες μονοδρομήσεις.
- ❖ Μείωση του ορίου ταχύτητας στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
- ❖ Προτείνεται η αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ❖ Στα σημεία του οδικού δικτύου όπου παρατηρείται παράνομη στάθμευση προτείνεται όπου είναι εφικτό η διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Με την ανακατασκευή των υφιστάμενων πεζοδρομίων προτείνεται να βελτιωθούν και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους με στόχο να γίνει πιο ελκυστική η πεζή μετακίνηση. Ιδιαίτερη πρόβλεψη θα γίνει για τις ευάλωτες ομάδες και πιο συγκεκριμένα σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ❖ Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ❖ Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοί:
 - Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,
 - Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,
 - Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,
 - Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου,
- ❖ Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο, ιεραρχημένο και τοπικό.
- ❖ Οι συλλεκτήριες οδοί του οδικού δικτύου καθώς και οι τοπικές μετατρέπονται σε ήπιας κυκλοφορίας. Η επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας (των 30km/h), τις περιοχές κατοικίας αφενός βελτιώνει το επίπεδο οδικής ασφάλειας και αφετέρου τις προστατεύει περιβαλλοντικά (χαμηλοί ρύποι και χαμηλά επίπεδα θορύβου).
- ❖ Επέκταση του δικτύου πράσινων διαδρομών όπως περιγράφεται παρακάτω. Προτεραιότητα θα δοθεί σε περιοχές πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
- ❖ Παρεμβάσεις στο τοπικό δίκτυο σύμφωνα με τις πρόσφατες οδηγίες «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019) για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
- ❖ Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάσει της απόφασης με Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών

παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.

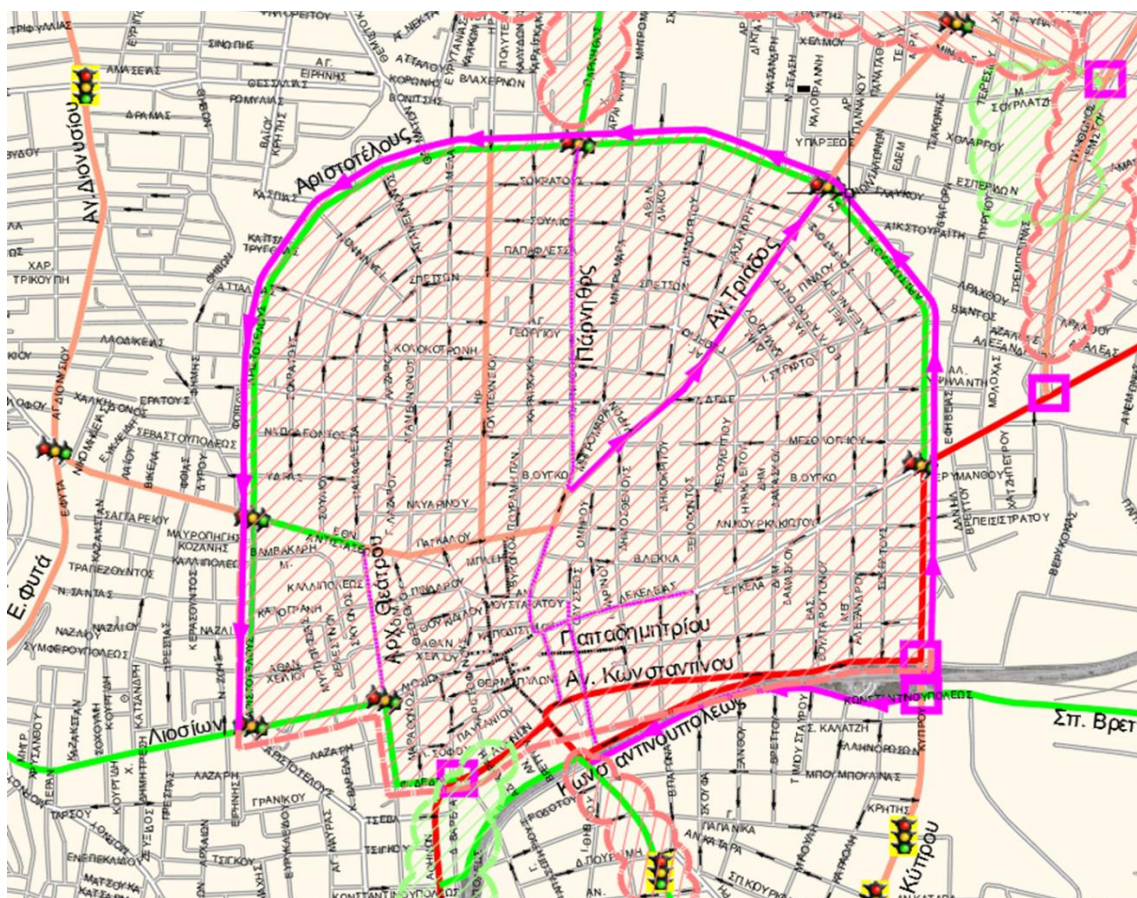
- ❖ Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία.

Ορίζοντας 10ετίας / 15+ετίας

- ❖ Ολοκλήρωση της αναβάθμισης των αξόνων Λ. Αθηνών - Φιλαδελφείας σε ολόκληρο το μήκος τους καθώς και αναβάθμιση της Λ. Δημοκρατίας που αποτελεί τη συνέχεια της Λ. Αθηνών έτσι ώστε να αποκτήσουν παρόμοια χαρακτηριστικά,
- ❖ Ανάπλαση των οδών Πλήθωνος Γεμιστού και Λαθείας σε ολόκληρο το μήκος τους με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, με σταθερό κατάστρωμα οδοστρώματος σε ολόκληρο το μήκος τους που θα «αγκαλιάζουν» το μητροπολιτικό πάρκο Λαθείας,
- ❖ Επέκταση πεζοδρομήσεων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στο σύνολο του οδικού δικτύου του δήμου, όπως περιγράφεται στο κεφάλαιο του Δικτύου Πράσινων Διαδρομών,
- ❖ Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους
- ❖ Αναβάθμιση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Κων. Καραμανλή και Τατοΐου από το σημείο που η διατομή της οδού αλλάζει από τετράιχνη διαχωρισμένου οδοστρώματος σε δίιχνη (περίπου στο ύψος της οδού Τσαμαλή) μέχρι τον κόμβο της Μεταμόρφωσης. Η προτεινόμενη παρέμβαση αποτελεί διαδημοτικό έργο που όμως θα συμβάλει σημαντικά στην βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην αποσυμφόρηση του άξονα.
- ❖ Ανάπλαση του άξονα που αποτελείται από τις οδούς Πάρνηθος (από την οδό Αριστοτέλους έως την οδό Θρακομακεδόνων) – Θρακομακεδόνων – Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου – Ορφέως – Μουσών – Βαρυμπόμπης – Χλόης με επέκταση πεζοδρομίων, οριοθέτηση στάθμευσης και ποδηλατοδρόμου που θα συνδέει το κέντρο του δήμου με τις δημοτικές ενότητες Θρακομακεδόνων και Βαρυμπόμπης και στην συνέχεια με την περιοχή των πρώην βασιλικών κτημάτων στο Τατόι.

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

Εικόνα 4-6: Πρόταση κυκλοφοριακής οργάνωσης στην πόλη των Αχαρνών



4.4.1.2 Διαμορφώσεις Κόμβων και Προγράμματα Σηματοδότησης

Προτείνονται οι παρακάτω παρεμβάσεις για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας.

Ορίζοντας 5ετίας

- ❖ Για τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται η μετατροπή των παρακάτω κόμβων σε κυκλικούς σύμφωνα με σχετική μελέτη που έχει εκπονηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου:
 - Αχαρνών – Ε. Φυτά,
 - Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα,
 - Καραμανλή – Θρακομακεδόνων,
 - Αγ. Τριάδος – Ασπ. Πιτσιλού,
- ❖ Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο τη βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας,
 - Θρακομακεδόνων – Γαλήνης,
 - Τατοΐου – Ερυθραίας,
 - Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως,
 - Ιωνίας – Αθ. Μπόσδα ,
 - Αγίου Πέτρου – Βαίου Κρήτης

- ❖ Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts). Ο σχεδιασμός θα πρέπει να περιλαμβάνει και ανάλογη αρχιτεκτονική ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου, που θα τονίζει τα αστικά χαρακτηριστικά του κόμβου.
- ❖ Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα. Επίσης, προτείνεται ρύθμιση στο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου, ανάλογα με την περίοδο αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας. Τα νέα προγράμματα λειτουργίας θα προκύψουν στο πλαίσιο νέα μελέτης όπου θα βασίζονται σε πρόσφατες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και θα καθοριστούν και τυχόν αλλαγές στη γεωμετρία του κόμβου.
- ❖ Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.
- ❖ Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.
- ❖ Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται- έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών
- ❖ Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών σε κόμβους του οδικού δικτύου όπου παρατηρούνται χαμηλά επίπεδα εξυπηρέτησης και κυρίως οδικής ασφάλειας με στόχο την ασφαλή κίνηση οχημάτων και πεζών. Οι κόμβοι αυτοί είναι:
 - Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως,
 - Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας,
 - Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά,
 - Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού,
 - Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους,
 - Αθηνών – Φ. Δέδε,
 - Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης,
 - Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Λαθείας – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού,
 - Καραμανλή – Ιβίσκου,
 - Καραμανλή – Αγ. Τριάδος,
 - Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου,
 - Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως,
 - Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζα,
 - Π. Μελά – Αρχελάου,
 - Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου,

- ❖ Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση των οδών Αγ. Τριάδος και Κωνσταντινουπόλεως και την πεζοδρόμηση της οδού Πάρνηθος
- ❖ Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 50% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών με παρεμβάσεις όπως τοποθέτηση απαραίτητων πεζοφάνων, δημιουργία διαβάσεων πεζών, ραμπών ΑΜΕΑ, οδεύσεων τυφλών, εφαρμογή ηχητικών συστημάτων και «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες για ενημέρωση των τυφλών στα φανάρια κλπ. Επίσης, ανάλογα με τη γεωμετρία των κόμβων προτείνονται μέτρα για τη διασφάλιση της ορατότητας των οδηγών όπως διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης κλπ. Τέλος, οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές επιφέρουν την ανάγκη ρύθμισης των φωτεινών σηματοδοτών.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Για την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας και του επιπέδου εξυπηρέτησης, προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις:
 - Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζας,
 - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων,
 - Λ. Κύμης – Ορτανσίας,
 - Λ. Κύμης – Ιβίσκου,
 - Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλι,
 - Λ. Κύμης – Πατουλίδου,
 - Λ. Κύμης – Σπύρου Λούη,
 - Λ. Κύμης – Αναψυχής,
 - Αναψυχής – Ορφέως,
 - Τατοΐου – Χλόης
- ❖ Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70% και κατά 100% στους ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας αντίστοιχα.
- ❖ Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπως απαιτείται- για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.
- ❖ Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το πού βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε» για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.
- ❖ Επανασχεδιασμός των κόμβων με βάση τις αλλαγές που προτείνονται στην κυκλοφοριακή οργάνωση από την μονοδρόμηση της οδού Αριστοτέλους.
- ❖ Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των πεζοδρομίων στο 100% των ισόπεδων κόμβων μειωμένης οδικής ασφάλειας, με στόχο αφενός την εξασφάλιση της λειτουργικότητας των κόμβων και αφετέρου την ασφαλή διέλευση πεζών.

4.4.1.3 Διαχείριση Στάθμευσης

Ορίζοντας 5ετίας

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

- ❖ Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.
- ❖ Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες), με την συνδρομή των συλλόγων ταξί του δήμου, έτσι ώστε να βρεθεί η βέλτιστη λύση για την στάθμευση των ταξί.
- ❖ Πρόβλεψη θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ, σε ποσοστό τουλάχιστον 2% των συνολικών θέσεων στάθμευσης, σε όλα τα οδικά τμήματα στα οποία γίνεται ανάπλαση. Σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μ.Μ.Μ. το ποσοστό των θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ πρέπει να είναι υψηλότερο.
- ❖ Εκπόνηση και εφαρμογή του σχεδίου εγκατάστασης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους. Περίπου το 10% του συνόλου των θέσεων των δημοτικών χώρων στάθμευσης προορίζονται για ηλεκτρικά οχήματα και διαθέτουν και τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τη φόρτισή τους. Στις ίδιες τοποθεσίες λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ορίζοντες 10ετίας/ 15+ετίας

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

4.4.1.4 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Τα παρακάτω προτείνονται σχετικά με τη βελτίωση των υπηρεσιών των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Ορίζοντας 5ετίας

Προαστιακός

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

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

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

Δημοτική Συγκοινωνία

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

Ορίζοντας 10ετία

Προαστιακός

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



Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

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

Δημοτική Συγκοινωνία

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

Ορίζοντας 15+ετίας

Προαστιακός

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

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

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

Δημοτική Συγκοινωνία

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

4.4.1.5 Διαμορφώσεις Δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Κοινόχρηστων Χώρων

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

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

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

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

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

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

Ο στόχος της παρούσης θεματικής είναι η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών. Στο Οριστικό Σενάριο προτείνεται η επέκταση του συνολικού μήκους του δικτύου πράσινων διαδρομών κατά 50%.

Ορίζοντας 5ετίας

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

- ❖ Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (Γ.Π.Σ., Ρυμοτομικό, κλπ.).
- ❖ Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.

Ορίζοντας 10ετίας

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

Ορίζοντας 15+ετίας

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

4.4.1.6 Μεταφορές Εμπορευμάτων

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

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

4.4.1.7 Κατανάλωση Ενέργειας

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

- ❖ Εκπόνηση Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) και εφαρμογή των προτάσεων του.
- ❖ Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
- ❖ Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών:
 - Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από το σύνολο των εμπλεκόμενων φορέων στη διαχείριση του δημοτικού στόλου οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση 10% στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
 - Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
 - Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης.
 - Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
 - Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
 - Προώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.
- ❖ Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία και στο 100% για τη 10ετία.

4.4.1.8 Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

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

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

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

4.5 Επισκόπηση καλών πρακτικών

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζεται ένα εγχειρίδιο καλών πρακτικών (Best Practices) σε θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας και αστικής διαχείρισης, ώστε να προκύψει μία τράπεζα πληροφοριών ανά θεματική, από όπου θα είναι δυνατή η άντληση πληροφοριών είτε για θέματα σχετικά με τη διαχείριση, αξιολόγηση και ανατροφοδότηση του ΣΒΑΚ είτε για θέματα δικτύωσης και συνεργειών αναφορικά με την βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την ανασκόπηση καλών πρακτικών από ευρωπαϊκές πόλεις παρόμοιων χαρακτηριστικών με την περιοχή μελέτης (όπου είναι εφικτό), οι οποίες εφάρμοσαν μέτρα κινητικότητας και έχουν αποτιμήσει τα αποτελέσματα από την εφαρμογή τους. Μέσω της μελέτης καλών πρακτικών, επιδιώκεται η λήψη εμπειρίας από περιοχές, όπου τα μέτρα έχουν εφαρμοστεί, πάνω σε θέματα υλοποίησης, χρηματοδότησης, αποδοχής από τους μετακινούμενους και ενδεχόμενων προβλημάτων κατά την εφαρμογή τους. Τα μέτρα που θα μελετηθούν, μπορούν να αποτελούν, είτε μέτρα που λήφθηκαν στο πλαίσιο ενός ΣΒΑΚ, είτε μεμονωμένα μέτρα στον τομέα της κινητικότητας.

Για τις ανάγκες αυτής της δραστηριότητας αξιοποιήθηκαν μελέτες περιπτώσεων (Case Studies) από την σχετική βιβλιογραφία και τα δίκτυα πόλεων π.χ. ELTIS, CIVITAS και άλλες διαδικτυακές (π.χ. ιστοσελίδες δήμων) ή μη διαδικτυακές πηγές.

Στους παρακάτω πίνακες περιλαμβάνονται οι καλές πρακτικές εφαρμογής μέτρων. Οι πίνακες παρέχουν έναν αριθμό παραδειγμάτων από διάφορες πόλεις του κόσμου και κυρίως της Ευρώπης, και με διαφορετικό πληθυσμό, αποδεικνύοντας ότι ο καλός σχεδιασμός είναι δυνατόν να προσεγγιστεί σε διαφορετικά πλαίσια.

Οι καλές πρακτικές παρουσιάζονται παρακάτω ανά τις εξής θεματικές ενότητες:

- Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών
- Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης
- Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων
- Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας
- Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης
- Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας

- Οργάνωση εμπορευματικών μεταφορών

4.5.1 Βελτίωση δημόσιων αστικών συγκοινωνιών- Καλές πρακτικές

Zagreb, Κροατία

Το Zagreb είναι μια σύγχρονη πόλη με περίπου 800.000 κατοίκους. Το σύστημα μεταφορών του Ζάγκρεμπ διαχειρίζεται μεταξύ 1,5 και 2 εκατομμύρια μετακινήσεις καθημερινά. Η βάση του συστήματος της πόλης είναι το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών (τραμ, λεωφορεία, τελεφερίκ και προαστιακός), αλλά μεγάλο μέρος των μετακινήσεων γίνεται με ιδιωτικά αυτοκίνητα. Ένας από τους λόγους που συμβαίνει αυτό είναι το γεγονός ότι το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης (περισσότερα από 200 km ποδηλατόδρομων) είναι ασυνάρτητο, παρόλο που η γεωγραφική θέση της πόλης παρέχει σημαντικές δυνατότητες. Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ELAN στο οποίο συμμετείχε το Zagreb δραστηριοποιήθηκε σε τρία βασικά πεδία: βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών, καθιέρωση διαλόγου με τους πολίτες, βελτίωση και προώθηση του περπατήματος και του ποδηλάτου

Η πόλη εφάρμοσε νέο σύστημα ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων σε τραμ και λεωφορεία και ξεκίνησε μια μελέτη για έναν τερματικό σταθμό επιβατών διατροφικών μεταφορών που επιβεβαίωσε ότι έγινε ευπρόσδεκτος από τους πολίτες. Η πόλη προσπάθησε επίσης να κάνει τις δημόσιες συγκοινωνίες πιο καθαρές και πιο ενεργειακά αποδοτικές. Από την αρχή του έργου στα τέλη του 2008, το Zagreb έχει εισαγάγει 70 ενεργειακά αποδοτικά τραμ χαμηλού δαπέδου, 100 λεωφορεία χαμηλού δαπέδου με βιοντίζελ και 60 λεωφορεία με φυσικό αέριο. Επιπλέον, οι στάσεις των δημόσιων συγκοινωνιών εξοπλίστηκαν με ένδειξη πληροφορίας σχετικά με τις ώρες άφιξης των οχημάτων, τα οχήματα εφοδιάστηκαν με συστήματα ασφαλείας και το σύστημα προτεραιότητας των δημόσιων συγκοινωνιών επιδείχθηκε στο διάδρομο ELAN.



Εικόνα 4-7: Τραμ χαμηλού δαπέδου, Zagreb, Κροατία (Πηγή: Civitas)

4.5.2 Ενίσχυση υποδομών πεζής μετακίνησης - Καλές πρακτικές

Kaunas, Λιθουανία

Η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Λιθουανίας με περισσότερους από 250.000 κατοίκους φιλοξενεί περίπου 35.000 μαθητές, οι οποίοι δημιουργούν μια ζωντανή ατμόσφαιρα στην πόλη και συμβάλλουν στην πολιτιστική σκηνή. Οι πολιτιστικές δραστηριότητες και το ιστορικό κέντρο της πόλης προσελκύουν περίπου 250.000 τουρίστες κάθε χρόνο, αριθμός που πιθανότατα θα αυξηθεί, καθώς το Kaunas επιλέχθηκε ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2022.

Το Kaunas είναι πρωτοπόρος των ΣΒΑΚ στη Λιθουανία, καθώς η πόλη συμμετέχει σε έργα κινητικότητας της ΕΕ από το 2007. Με βάση αυτές τις εμπειρίες, το Kaunas εντάχθηκε στην Πρωτοβουλία CIVITAS, ένα δίκτυο πόλεων αφιερωμένο στις καθαρότερες και καλύτερες μεταφορές στην Ευρώπη. Έκτοτε, το Kaunas συμμετείχε σε δύο έργα για τη διερεύνηση του σχεδιασμού των SUMP. Μετά από πολλά χρόνια συμμετοχής της λιθουανικής πόλης σε διάφορες ευρωπαϊκές πρωτοβουλίες, η απόφαση να δημιουργηθεί και να υλοποιηθεί ένα ΣΒΑΚ ανέδειξε τη φιλοδοξία της πόλης να παρέχει καθαρές, προσβάσιμες και φιλικές προς το περιβάλλον μεταφορές για όλους.

Το ΣΒΑΚ του Kaunas υποστήριξε, μεταξύ άλλων, τους πεζούς με την ανάπλαση της κεντρικής λεωφόρου μήκους 1,5 χιλιομέτρου μέσω του κέντρου της πόλης, πεζοδρομώντας τους παράπλευρους δρόμους και καταργώντας το χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων. Παράλληλα, εγκαταστάθηκαν 160 παγκάκια για προς χρήση των, ενώ οι ποδηλάτες επωφελήθηκαν από τη δημιουργία δώδεκα εγκαταστάσεων στάθμευσης/φύλαξης ποδηλάτων στις διάφορες περιοχές της πόλης.



Εικόνα 4-8: Υποδομές για ποδήλατα και πεζούς, Kaunas, Λιθουανία (Πηγή: Elltis).



4.5.3 Ενίσχυση υποδομών ποδηλάτων – Καλές πρακτικές

Καρδίτσα, Ελλάδα

Η Καρδίτσα την τελευταία δεκαετία απέκτησε ένα σύγχρονο και ιδιαίτερα εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Σήμερα στο Δήμο Καρδίτσας το δομημένο δίκτυο των ποδηλατοδρόμων έχει μήκος 7300 μ. στον αστικό ιστό και 10500 μ. στον περιαστικό.

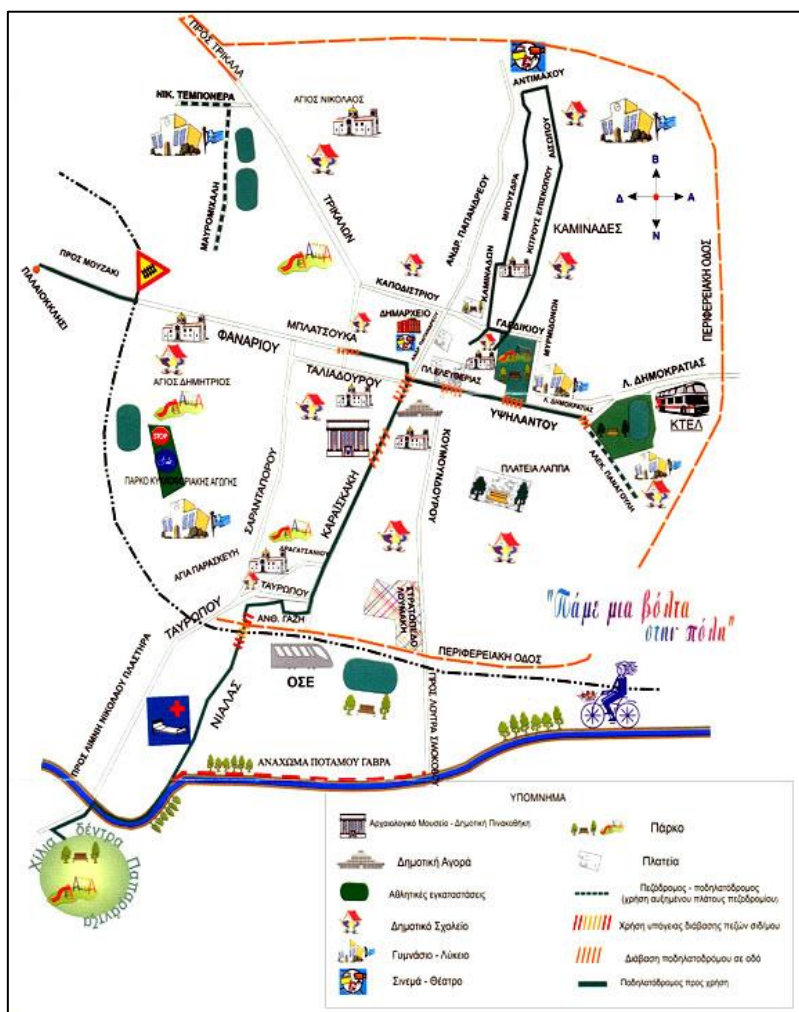
Οι βάσεις για την ανάπτυξη του δικτύου τέθηκαν από το 2000, όταν ξεκίνησε μια εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των δημοτών γενικά και της εκπαιδευτικής κοινότητας ειδικότερα, σχετικά με ένα μελλοντικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, την αναγκαιότητα του, τον τρόπο υλοποίησης του, τις ομάδες δημοτών που θα εξυπηρετήσει κυρίως κλπ

Το πρώτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων άρχισε να κατασκευάζεται το 2003. Το συνολικό του μήκος ήταν 2700 μέτρα και η κατασκευή έγινε στο επίπεδο του πεζοδρομίου, ενώ προβλέφθηκε φωτισμός και φύτευση στο πεζοδρόμιο και τοποθετήθηκαν μεταλλικά κολωνάκια στην άκρη του ποδηλατοδρόμου προς την μεριά του οδοστρώματος. Το 2004 δημοπρατείται το έργο του Περιαστικού Ποδηλατοδρόμου που συνδέει τον αστικό ποδηλατόδρομο με το περιαστικό άλσος της Παπαράντζας. Το συνολικό μήκος της διαδρομής είναι 3,5 χιλιόμετρα.

Το 2005 το δίκτυο επεκτάθηκε συνδέοντας το κέντρο της πόλης με το θερινό κινηματογράφο που βρίσκεται στην περιοχή των Καμινάδων, με δύο δρόμους παράλληλους μεταξύ τους, τις οδούς Καμινάδων-Μπούσδρα και Κίτρους Επισκόπου συνολικού μήκους 2 χιλιομέτρων.

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε την ύπαρξη ποδηλατοδρόμου που συνδέει την πόλη με το Δημοτικό διαμέρισμα του Παλαιοκλησίου μήκους 7 χιλιομέτρων.

Πρόσφατα επεκτάθηκε το αστικό δίκτυο ποδηλατόδρομου κατά επιπλέον 2600 μέτρα.



Εικόνα 4-9: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων Δήμου Καρδίτσας (Πηγή: Ιστοσελίδα Δήμου Καρδίτσας

www.dimoskarditsas.gov.gr)

4.5.4 Αναβάθμιση συνθηκών οδικής ασφάλειας

Graz, Αυστρία

Το Graz ήταν η πρώτη πόλη στην Ευρώπη που εισήγαγε το 1992 όρια ταχύτητας για ολόκληρη την πόλη: 30 km/h (18,75 mph) σε όλες τις κατοικημένες περιοχές / παράπλευρους δρόμους και 50 km/h (31,25 mph) για όλους τους δρόμους προτεραιότητας με σκοπό την αύξηση της οδικής ασφάλειας, τη μείωση της ρύπανσης και του θορύβου.

Μετά από μια επιτυχημένη διετή δοκιμή σε δύο περιοχές των 30 χλμ./ώρα το Graz έγινε η πρώτη πόλη στην Ευρώπη που εφάρμοσε όριο ταχύτητας 30/50 χλμ/ώρα για ολόκληρη την περιοχή της πόλης.

Το όριο ταχύτητας 30 km/h τέθηκε σε ισχύ σε όλους της παράδρομους, μπροστά από σχολεία, νοσοκομεία, καλύπτοντας έτσι περίπου το 80% ολόκληρης της πόλης, ενώ όριο ταχύτητας 50 km/h (31,25 mph) εφαρμόστηκε σε όλους τους δρόμους προτεραιότητας (υψηλότερης κατάταξης) - για αύξηση της οδικής ασφάλειας, μείωση της ρύπανσης και του θορύβου.

Για τους δρόμους προτεραιότητας, μια ομάδα παρακολούθησης κυκλοφορίας-ασφάλειας (πόλη-ειδικοί, αστυνομία, συμβούλιο οδικής ασφάλειας, σύμβουλοι) εντόπισε επικίνδυνα σημεία και βρήκε λύσεις. Αυτές περιλάμβαναν αλλαγές σε προγράμματα για φανάρια, ανακατασκευή δρόμων ή/και φωτεινών σηματοδοτών, ανακατασκευή δρόμων ή/και διασταυρώσεων, πρόσθετα όρια ταχύτητας κ.λπ.

Πρέπει να αναφερθεί ότι πριν από την εφαρμογή αυτού του μέτρου πραγματοποιήθηκε μια εκτενής (δημόσια) εκστρατεία ευαισθητοποίησης που επικεντρώθηκε σε διαφορετικά επίπεδα: πολιτικούς και υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, άτομα που έχουν επιρροή (όπως δημοσιογράφοι) και στο το ευρύ κοινό .

Η πόλη του Graz στόχευσε σε υψηλότερη κυκλοφοριακή ασφάλεια για τα άτομα που χρησιμοποιούν μη μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς. Η στρατηγική επικεντρώθηκε στη μείωση της ταχύτητας των επιβατικών αυτοκινήτων, καθώς αποτελούν τον κύριο κίνδυνο για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Όπου θεσπίστηκε όριο ταχύτητας 30 km/h, ο αριθμός και η σοβαρότητα των τροχαίων ατυχημάτων μειώθηκαν. Οι χαμηλότερες ταχύτητες φέρνουν σημαντική βελτίωση στις συνθήκες οδικής ασφάλειας για ποδηλάτες και πεζούς. Στην αρχή όταν εισήχθη το όριο ταχύτητας μειώθηκαν περίπου κατά 25% τα σοβαρά ατυχήματα. Αργότερα, όταν η επιβολή δεν ήταν πλέον τόσο αυστηρή, ο αριθμός των ατυχημάτων αυξήθηκε ξανά. Γενικά πρέπει να αναφερθεί ότι περίπου το 80% όλων των ατυχημάτων συμβαίνουν σε δρόμους της πόλης όπου επιτρέπονται τα 50 km/h (που είναι μόνο το 20% του συνολικού οδικού δικτύου).



Εικόνα 4-10: Όρια ταχύτητας, Graz, Αυστρία (Πηγή: Eltis).

4.5.5 Βελτίωση διαχείρισης της στάθμευσης – Καλές πρακτικές

Δήμος Αθηναίων, Ελλάδα

Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) εφαρμόζεται στον Δήμο Αθηναίων από το 2006. Η λειτουργία του Σ.Ε.Σ. περιλαμβάνει 12 συνολικά ζώνες (περιοχές) μέσα στα όρια του Δήμου Αθηναίων και 4 βασικές κατηγορίες θέσεων στάθμευσης για οχήματα (επισκεπτών, μόνιμων κατοίκων, ειδικών θέσεων και δίκυκλων).

Οι προσφερόμενες παρά την οδό θέσεις στάθμευσης ανέρχονται σε 11.314 θέσεις:

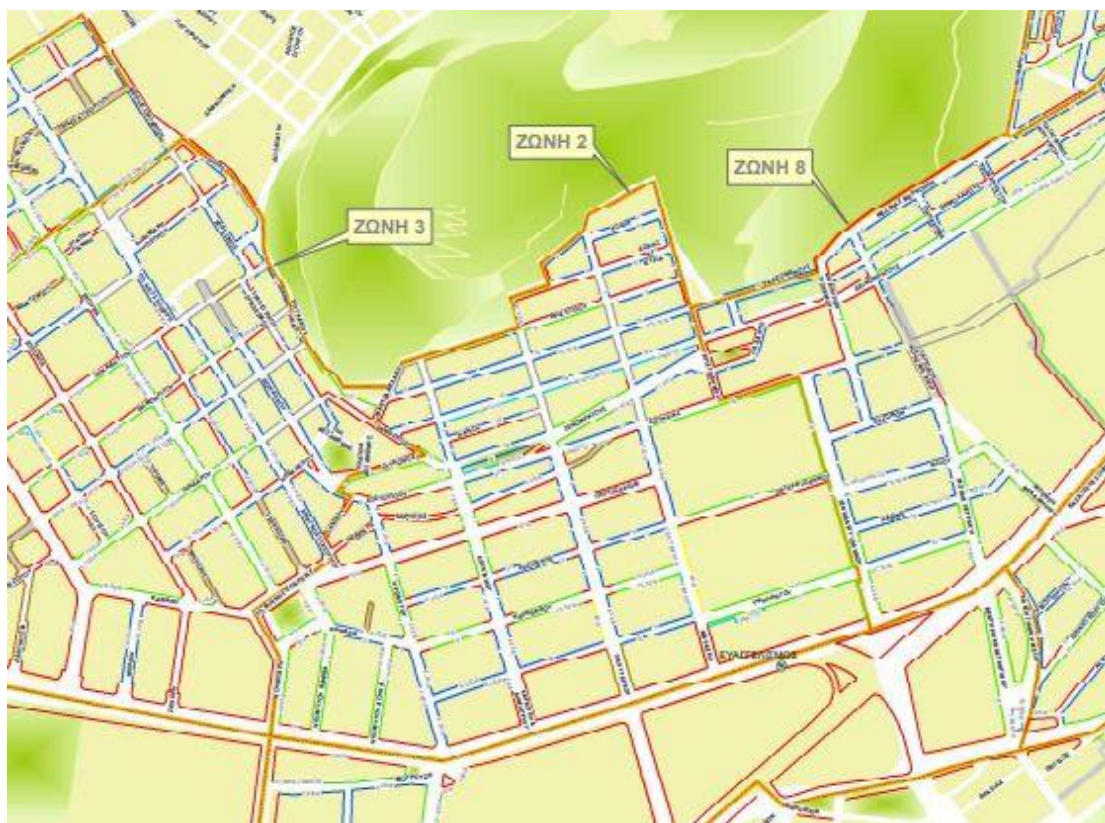
- Θέσεις κατοίκων: 5.177 (κόστος κάρτας μόνιμου κατοίκου: 10 € ετησίως)
- Θέσεις επισκεπτών: 3.463 (κόστος: 1η ώρα: 1 €, 2η ώρα: +1 €, 3η ώρα: +4 €)
- Ειδικές θέσεις: 1000
- Θέσεις δίκυκλων: 1.604

Οι θέσεις κατοίκων (μπλε διαγράμμιση) και ειδικές θέσεις έχουν ισχύ όλο το 24ωρο, όλες τις μέρες. Οι μόνιμοι κάτοικοι προμηθεύονται ειδικό σήμα (κάρτα μόνιμου κατοίκου) από τον Δήμο και το οποίο πρέπει να επικολλήσουν σε εμφανές σημείο του παρμπρίζ του αυτοκινήτου τους.

Οι θέσεις επισκεπτών (λευκή διαγράμμιση) ισχύουν τις εργάσιμες ημέρες το διάστημα 09:00-21:00 και το Σάββατο το διάστημα 09:00-16:00, με μέγιστη διάρκεια επιτρεπόμενης στάθμευσης τις 3 ώρες. Η χρέωση του τέλους στάθμευσης είναι: 0,50€ για κάθε 30' έως τις 2 ώρες, 4€ για 2,5 ώρες, 6€ για 3 ώρες. Η πληρωμή του τέλους στάθμευσης γίνεται με τη χρήση: ξυστών καρτών προπληρωμένου χρόνου στάθμευσης, ή κινητού τηλεφώνου. Οι κάρτες διατίθενται από τριτοπωλητές (περίπου κλπ.).

Η πληρωμή γίνεται με τη χρήση πιστωτικής ή χρεωστικής κάρτας. Στους παραβάτες επιβάλλεται πρόστιμο (στάθμευση σε θέση μόνιμου κατοίκου χωρίς την επίδειξη της κάρτας: 40 ευρώ, στάθμευση σε θέση επισκέπτη χωρίς την καταβολή του προβλεπόμενου τέλους στάθμευσης ή έχοντας υπερβεί τον χρόνο στάθμευσης του καταβληθέντος τέλους ή τον μέγιστο χρόνο δυνατότητας στάθμευσης: 10 ευρώ).

Η αστυνόμευση και η διαχείριση των κλήσεων-προστίμων γίνονται από τη Διεύθυνση Δημοτικής Αστυνομίας του Δήμου Αθηναίων.



Εικόνα 4-11: Τμήμα χάρτη ελεγχόμενης στάθμευσης Δήμου Αθηναίων (πηγή: www.cityofathens.gr)

4.5.6 Βελτίωση διαχείρισης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας – Καλές πρακτικές

Ghent, Βέλγιο

Το Σχέδιο Κυκλοφοριακής Οργάνωσης της Ghent είχε απώτερο στόχο να αποφορτιστεί το κέντρο της πόλης από τη συνεχή κίνηση και έτσι η πρόσβαση στο κέντρο να είναι πιο γρήγορη.

Από τις 3 Απριλίου 2017 η κυκλοφορία εντός και εκτός πόλης έχει αλλάξει. Το έχει ως στόχο:

τη βελτίωση της βιωσιμότητας για τους πολίτες και τους επισκέπτες της πόλης

την προσβασιμότητα για ποδηλάτες, λεωφορεία και τραμ και αυτοκίνητα με προορισμό το κέντρο της πόλης

Οι πολίτες μπορούν να ελέγξουν τη διαδρομή τους μέσω ενός διαδικτυακού εργαλείου. Για να αποτρέψει τα αυτοκίνητα να διασχίζουν άσκοπα το κέντρο της πόλης, το Σχέδιο χωρίζει την πόλη σε 6 ζώνες και μια μεγάλη πεζοδρομημένη ζώνη χωρίς αυτοκίνητα.

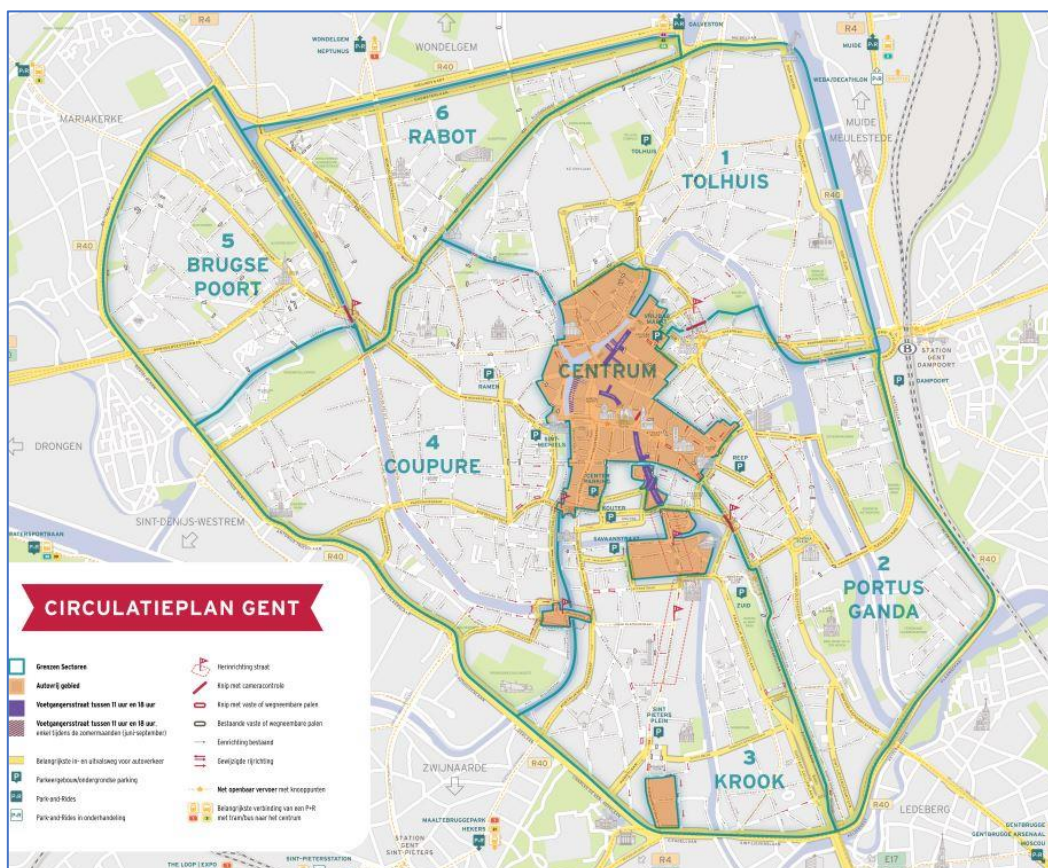
Η νέα ροή κυκλοφορίας έχει αλλάξει, καθώς:

όποιος θέλει να μετακινηθεί από τη μία ζώνη στην άλλη, πρέπει να κάνει χρήση του εσωτερικού δακτυλίου της πόλης

κάποιοι δρόμοι θα αλλάξουν κατεύθυνση ή θα απαγορευτεί η είσοδος σε αυτούς για αυτοκίνητα (όχι για λεωφορεία και ταξί)

Η πόλη επωφελείται από το Σχέδιο Κυκλοφοριακής Οργάνωσης ως εξής:

- Το κέντρο της πόλης παραμένει προσβάσιμο και ωφελούνται οι πεζοί, οι ποδηλάτες και τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά και τα αυτοκίνητα που πρέπει οπωσδήποτε να βρίσκονται στο κέντρο της πόλης, φτάνουν στον προορισμό τους πιο γρήγορα.
- το Σχέδιο διατηρεί το κέντρο της πόλης βιώσιμο, καθώς οι ποδηλάτες, οι πεζοί, τα τραμ και τα λεωφορεία κατάσχουν λιγότερο περιορισμένο διαθέσιμο δημόσιο χώρο από τα αυτοκίνητα



Εικόνα 4-12 Χάρτης Σχεδίου Κυκλοφοριακής Οργάνωσης, Ghent, Βέλγιο (πηγή: <https://stad.gent/en>)

4.5.7 Οργάνωση και διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών – Καλές πρακτικές

Stockholm, Σουηδία

Η πόλη της Στοκχόλμης έχει σχεδιάσει μια στρατηγική για τις εμπορευματικές μεταφορές που εντάσσεται στη συνολική στρατηγική σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας της πόλης. Για να συμπληρώσει τη Στρατηγική Αστικής Κινητικότητας που εγκρίθηκε το 2012, η πρωτεύουσα της Σουηδίας ενέκρινε μια σειρά από έξι θεματικά σχέδια που αποτελούν μαζί το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Στοκχόλμης.

Μεταξύ των έξι θεματικών σχεδίων είναι το Σχέδιο Εμπορευματικών Μεταφορών που δημοσιεύτηκε το 2014 και θέτει τις προτεραιότητες για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές κατά την περίοδο 2014-2017. Οι κύριοι στόχοι είναι:



να επιτευχθούν πιο αξιόπιστοι χρόνοι παράδοσης

να διευκολυνθεί η αποτελεσματικότερη χρήση των εμπορικών εμπορευματικών οχημάτων

να προωθηθεί η χρήση καθαρών οχημάτων

να προωθηθεί η συνεργασία παράδοσης εμπορευμάτων μεταξύ της πόλης και άλλων ενδιαφερομένων

Για την επίτευξη των στόχων τόσο της Στρατηγικής Αστικής Κινητικότητας όσο και του Σχεδίου Εμπορευματικών Μεταφορών, η Στοκχόλμη βασίζεται σε μια σειρά μέτρων, έργων και μελετών που περιλαμβάνουν την ίδρυση και χρήση ενός Κέντρου Εμπορευματικής Ενοποίησης στο κέντρο της πόλης που θα επιτρέψει την ενοποίηση των εμπορευματικών δραστηριοτήτων από φορείς εκμετάλλευσης, ιδιοκτήτες ακινήτων και μεταφορείς. Ένα άλλο μέτρο που ενσωματώνεται στο Σχέδιο Εμπορευματικών Μεταφορών είναι η παράδοση εκτός αιχμής για την αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών και της αξιοπιστίας του χρόνου, χωρίς να διακυβεύεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ένα περαιτέρω μέτρο επικεντρώνεται στην αύξηση του αριθμού των ζωνών φορτοεκφόρτωσης βαρέων οχημάτων. Η Στοκχόλμη δοκίμασε επίσης αισθητήρες ζώνης φόρτωσης για να επιτευχθεί η καλύτερη χρήση αυτών των ζωνών φορτοεκφόρτωσης και κατά συνέπεια πιο αξιόπιστοι χρόνοι παράδοσης.

Επιπλέον παράλληλα με το Σχέδιο Εμπορευματικών Μεταφορών, στη βελτίωση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών στη Στοκχόλμη συμβάλλει η στρατηγική για οχήματα χαμηλών εκπομπών και εναλλακτικά καύσιμα για τα εμπορευματικά οχήματα.

Αρκετά μέτρα του Σχεδίου Εμπορευματικών Μεταφορών έχουν δώσει αποτελέσματα. Η εμπορευματική ενοποίηση για παράδειγμα αναπτύσσεται με την κατασκευή και τη χρήση τόσο ενός Κέντρου Εμπορευματικής Ενοποίησης όσο και ενός Κέντρου Κατασκευαστικής Ενοποίησης στην περιοχή του Royal Seaport που βρίσκεται υπό ανακατασκευή.

Το Κέντρο Εμπορευματικής Ενοποίησης αναμένεται να είναι ιδιαίτερα επιτυχημένο καθώς θα είναι οικονομικά βιώσιμο, χωρίς δημόσιες επιδοτήσεις, και συνδυάζει επίσης λιανική και απορρίμματα μέσω ενός πρωτότυπου συστήματος αντίστροφης εφοδιαστικής.

Η χρήση καθαρών οχημάτων προχωρά επίσης, ιδίως χάρη στη χρήση καθαρών οχημάτων μόνο για πιλοτικές δραστηριότητες και τη μετατόπιση από την οδική κυκλοφορία στις πλωτές οδούς. Καθώς η Στοκχόλμη είναι χτισμένη σε νησιά, η πόλη ενθαρρύνει τη μεταφορά δομικών υλικών, καυσίμων, κατασκευαστικών μαζών και απορριμμάτων στις πλωτές οδούς.



Εικόνα 4-13: Αστικές εμπορευματικές μεταφορές, Stockholm, Σουηδία (πηγή: Eltis)

4.6 Προσδιορισμός Προσχεδίου μέτρων

Το προσχέδιο μέτρων του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών διαμορφώθηκε ως το παράγωγο της συνολικής διαδικασίας εκπόνησης που ακολουθήθηκε στο έργο, σε συμφωνία με τις Ευρωπαϊκές και Εθνικές Οδηγίες.

Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται η παρουσίαση του προσχεδίου μέτρων του ΣΒΑΚ, έτσι όπως έχουν προκύψει από την διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη τις εξής παραμέτρους:

- Οραματικός Στόχος του ΣΒΑΚ Αχαρνών
- Στρατηγικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Αχαρνών
- Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας
- Αποτελέσματα της ανάλυσης υφιστάμενης κατάστασης
- Συμπεράσματα, παρατηρήσεις, προτροπές εκτιμήσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες στα πλαίσια του Συμμετοχικού Σχεδιασμού.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα προτεινόμενα μέτρα ανά στρατηγική κατεύθυνση. Η ενδεικτική χωροθέτηση των μέτρων παρουσιάζεται στα Σχέδια Ο 2.1 και Ο 1.2.



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

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



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις	Παρεμβάσεις στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων βάση της απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013) με εφαρμογή από τον ορίζοντα 5ετίας.	✓		
Πεζοδρομήσεις-Ηπιοποιήσεις	Επέκταση των πεζοδρόμων στην κεντρική περιοχή του δήμου και πιο συγκεκριμένα προτείνεται να πεζοδρομηθούν οι οδοί: <ul style="list-style-type: none">• Πάρνηθος σε δύο τμήματα από την οδό Δεκελείας έως την οδό Παγκάλου και από την οδό Αγ. Τριάδος έως την οδό Αριστοτέλους,• Δεκελείας από την οδό Ξενοφώντος έως την οδό Πάρνηθος,• Οδυσσέως από την οδό Κωνσταντινουπόλεως έως την οδό Μουστακάτου,• Σακελαρίου από την οδό Δεκελείας έως την οδό Αγίου Κωνσταντίνου	✓		
Μονοδρομήσεις / Επανασχεδιασμός οδών	Μονοδρόμηση οδών του ιεραρχημένου δικτύου όπως η Αριστοτέλους με κατεύθυνση ανατολή - δύση.		✓	
Μονοδρομήσεις- καθορισμός προτεραιοτήτων	Μονοδρομήσεις και καθορισμός προτεραιοτήτων στο σύνολο σχεδόν των τοπικών οδών του Δήμου.	✓		
Όρια Ταχύτητας	Μείωση του ορίου ταχύτητας, στο πρωτεύον και στο δευτερεύον δίκτυο με στόχο τα 40km/h και τα 30km/h στις συλλεκτρίες και τις τοπικές οδούς.			



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Όρια Ταχύτητας	Μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο.	✓		
Οριοθέτηση στάθμευσης	Οριοθέτηση της παρόδιας στάθμευσης στις οδούς που επιτρέπεται με τον εγκιβωτισμό τους, με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.	50%	100%	
Οδική Ασφάλεια	Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας της Λ. Κύμης με την μετατροπή των ισόπεδων σηματοδοτούμενων κόμβων σε κυκλικούς κόμβους	50%	100%	
Κοινόχρηστα Ποδήλατα	Υλοποίηση συστήματος «κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης» συνδυαστικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς.	✓		
ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ – ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (γενικά)		5ετία	10ετία	15ετία
Επανασχεδιασμός κόμβων	Επανασχεδιασμός κόμβων σε μη ασφαλή σημεία του δικτύου, με διαμόρφωση όπου επιτρέπουν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά κυκλικού κόμβου (roundabout) ή κομβίδια κυκλικής κίνησης (Mini Roundabouts)(ποσοστό επί του συνόλου).	50%	100%	100%
Φωτεινοί Σηματοδότες	Επαναπρογραμματισμός όλων των φωτεινών σηματοδοτών έτσι ώστε να επιτευχθεί η βέλτιστη λειτουργία με βάση τα νέα κυκλοφοριακά δεδομένα.	✓		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, προτείνεται η τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων.	✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Τοποθέτηση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλους τους φωτεινούς σηματοδότες.	✓		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων).		✓	✓



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Φωτεινοί Σηματοδότες	<p>Τοποθέτηση νέων φωτεινών σηματοδοτών στους παρακάτω κόμβους του οδικού δικτύου:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Κ. Παλαμά – Κωνσταντινουπόλεως, - Κ. Παλαμά – Φιλαδελφείας, - Ιωνίας – Βόρειου παράδρομου Εθνικής Οδού – Ν. Λαδά, - Ιωνίας – Νότιου παράδρομου Εθνικής Οδού, - Κωνσταντινουπόλεως – Κύπρου – Σπ. Βρεττού, - Κωνσταντινουπόλεως – Αριστοτέλους, - Αθηνών – Φ. Δέδε, - Λιοσίων – Παναγίας Γρηγορούσης, - Δεκελείας – Πλήθωνος Γεμιστού, - Λαθείας – Πλήθωνος Γεμιστού, - Καραμανλή – Πλήθωνος Γεμιστού, - Καραμανλή – Ιβίσκου, - Καραμανλή – Αγ. Τριάδος, - Πάρνηθος – Ελ. Βενιζέλου, - Αγίου Διονυσίου – Αναπαύσεως, - Αγίου Διονυσίου – Ελ. Βενιζέλου, - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων, - Θρακομακεδόνων – Μπόσκιζας, - Π. Μελά – Αρχελάου, - Π. Μελά – Μεγ. Αλεξάνδρου, 	50%	100%	



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Φωτεινοί Σηματοδότες	Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών.	✓		
Επανασχεδιασμός κόμβων	Γεωμετρικός επανασχεδιασμός των παρακάτω υφιστάμενων κυκλικών κόμβων με στόχο την βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας, <ul style="list-style-type: none">- Θρακομακεδόνων – Γαλήνης,- Τατοΐου – Ερυθραίας,- Αναπαύσεως – Εθν. Αντιστάσεως,- Ιωνίας – Αθ. Μποσδά,- Αγίου Πέτρου – Βάιου Κρήτης	✓		



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Επανασχεδιασμός κόμβων	<p>Προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία κυκλικών κόμβων στις εξής διασταυρώσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Αχαρνών – Ε. Φυτά, - Φιλαδελφείας – Αθ. Μπόσδα, - Καραμανλή – Θρακομακεδόνων, - Αγ. Τριάδος – Ασο. Πιτσιλίου, - Καραμανλή – Πάρνηθος – Μπόσκιζας, - Πάρνηθος – Θρακομακεδόνων, - Λ. Κύμης – Ορτανσίας, - Λ. Κύμης – Ιβίσκου, - Λ. Κύμης – Κ. Καχιασβίλη, - Λ. Κύμης – Πατουλίδου, - Λ. Κύμης – Σπ. Λούη, - Λ. Κύμης – Αναψυχής, - Αναψυχής – Ορφέως, - Τατοΐου – Χλόης 	50%	100%	30%
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ		5ετία	10ετία	15ετία
Προαστιακός Σιδηρόδρομος Προαστιακός Σιδηρόδρομος Προαστιακός Σιδηρόδρομος Προαστιακός Σιδηρόδρομος	Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.	✓		



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

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



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Δημοτική Συγκοινωνία	Διερεύνηση για την λειτουργία νέων γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Ανανέωση στόλου των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση ηλεκτρικά (ποσοστό επί του συνόλου).	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων.	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Διεύρυνση ωραρίου των δρομολογίων του Προαστιακού.	✓	✓	✓
Δημοτική Συγκοινωνία	Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.	100 %	100%	100%
Δημοτική Συγκοινωνία	Προσθήκη μικρών σύγχρονων αυτοματοποιημένων λεωφορείων στο στόλο στα οποία οι πελάτες μπορούν να κάνουν κράτηση μέσω εφαρμογής έξυπνων συστημάτων			✓
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλο-φορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ		5ετία	10ετία	15ετία
Ολοκληρωμένο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κοινόχρηστοι χώροι, κεντρικά σημεία Δήμου, γειτονίες, τις πεζοπορικές διαδρομές-μονοπάτια-ακρογιαλιές- παραλίες της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων	70%	100%	100%



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
		✓	✓	✓
Νέες πλατείες, πάρκα τσέπης και αστικές κερκίδες	Δημιουργία νέων πλατειών, πάρκων τσέπης και αστικών κερκίδων	✓	✓	✓
Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων	Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, που έχουν πλάτος < 1,5μ., ώστε να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (κατ' ελάχιστον στη μία πλευρά του οδικού τμήματος).	50%	80%	100%
Οδικό περιβάλλον	Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα	✓	✓	✓
Συστήμα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Υλοποίηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing)	✓	✓	✓
Πεζόδρομοι	Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).	✓		
Δίκτυο Ποδηλατοδρόμων	Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και ένωση του δικτύου του δήμου με τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων γειτονικών δήμων	✓	✓	



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Συντήρηση υλοποιημένων υποδομών	Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.).			✓
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ		5ετία	10ετία	15ετία
Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης	Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο, εκτός από την περίπτωση οριοθέτησης των θέσεων με εγκιβωτισμό.	50%	100%	100%
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Εφαρμογή του ΣΕΣ στην κεντρική περιοχή του Δήμου με αξιοποίηση έξυπνων συστημάτων (smart systems).	✓		
Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης	Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή της πόλης ακόμη και σε περιοχές κατοικίας καθώς και στα κέντρα των υπόλοιπων δημοτικών ενοτήτων.		✓	✓
Χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ	Σε όλον το Δήμο, με έμφαση σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς	✓		
Χώροι στάθμευσης εκτός οδού (parking).	Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στην περίμετρο του κέντρου του Δήμου και στους σταθμούς του προαστιακού.	✓		
Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού / υπεραστικού οδικού δικτύου.	✓		



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Αχαρνών

Παραδοτέο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος, Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων

Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
		10%	20%	30%
Φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων – ποδηλάτων	Σημεία - θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στους δημοτικούς χώρους στάθμευσης (ποσοστό επί του συνόλου).	10%	20%	30%
Απαγόρευση στάθμευσης	Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων σε δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.	✓		
Αστυνόμευση	Εντατικοποίηση της αστυνόμευσης της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.	✓		
Χωροθέτηση χώρων στάθμευσης δίκυκλων	Παρά την οδό και εκτός οδού, ενσωμάτωση στο ΣΕΣ.	✓		
Ιδιωτικές θέσεις στάθμευσης	Διασφάλιση μέσω συστηματικών ελέγχων της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις.	✓		
Χωροθέτηση στάσης ταξί	Επανεξέταση της χωροθέτησης περιοχών στάσης ταξί (πιάτσες).	✓		
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ		5ετία	10ετία	15ετία
Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων	Ωράριο εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, ανά κατηγορία επιχειρήσεων τροφοδοσίας και σύμφωνα με τον τύπο των φορηγών (τονάζ), αλλά και με τους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης	✓		



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Φορτοεκφορτώσεις με οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	Ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις να επιτρέπεται η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο	✓		
Φορτοεκφορτώσεις με μεγάλα οχήματα	Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο	✓		
Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	Πρόβλεψη θέσεων φορτοεκφόρτωσης στις περιοχές εφαρμογής του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)	✓		
Κέντρο διανομής εμπορευμάτων	Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	✓		
Ευφυή Συστήματα Μεταφορών	Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφύων Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).		✓	✓
Επιβράβευση επιχειρήσεων	Επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.		✓	✓
ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ		5ετία	10ετία	15ετία
Εφαρμογή ΣΔΑΕΚ	Μείωση των εκπομπών CO2 μέσω της εφαρμογής των προτεινόμενων Δράσεων του υπό εκπόνηση ΣΔΑΕΚ .	70%	100%	150%



Πίνακας 4.1: Στρατηγικοί άξονες και στόχοι ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	Περιγραφή	Εκτεταμένων Παρεμβάσεων		
Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων	Αντικατάσταση στόλου δημοτικών οχημάτων με σύγχρονα, φιλικά προς το περιβάλλον και χαμηλής κατανάλωσης οχήματα (ηλεκτρικά, υβριδικά).	50%	100%	100%
Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	Υλοποίηση του υπό εκπόνηση Σχέδιου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)	✓	✓	✓
Μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	Υλοποίηση των κατευθύνσεων του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού για τη δραστική μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος των μεταφορών	✓		
ΠΡΟΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ		5ετία	10ετία	15ετία
Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Υλοποίηση μέτρων σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών,	✓	✓	✓



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΑΧΑΡΝΩΝ
Διεύθυνση Προγραμματισμού
Οργάνωσης και Πληροφορικής

Δ/ση: Φιλαδελφείας 87 & Μπόσδα
ΤΚ: Τ.Κ. 13673, Αχαρνές
Τηλ: 2132072484



Βαθμό προτεραιότητας: «ΕΠΕΙΓΟΝ»
Χρόνο διατήρησης του εγγράφου στο αρχείο: (διηνεκές)

Αποδέκτες

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΔΕΚΤΩΝ
ΔΙΚΤΥΟ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΒΑΚ
ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

ΘΕΜΑ: Πρόσκληση συμμετοχής στην «2η θεματική διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Αχαρνών

Αξιότιμοι συμπολίτες,

Ο Δήμος Αχαρνών διοργανώνει τη 2^η Θεματική Διαβούλευση για την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου.

Η 2^η Διαβούλευση με τους φορείς πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή σας στην επιλογή του ιδανικότερου Σεναρίου για τις ανάγκες του Δήμου, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης.

Η διαβούλευση πραγματοποιείται με τη συμπλήρωση του διαδικτυακού ερωτηματολογίου που σας αποστέλλουμε.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών, καλείστε ως φορέας που εμπλέκεται είτε άμεσα είτε έμμεσα στο μεταφορικό δίκτυο του Δήμου, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο, το οποίο δομείται ως εξής:

1. Παρουσίαση των τριών εναλλακτικών σεναρίων και αξιολόγηση από τους φορείς
2. Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων και επιλογή του καταλληλότερου κατά την άποψη του κάθε εκπροσώπου φορέα
3. Σχολιασμός του αρχικού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών - Παράθεση απόψεων/σχολίων τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.

Το ερωτηματολόγιο βρίσκεται ακολουθώντας τον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://forms.gle/S5P4KYxVPyXHFuTK6>

Σας ευχαριστούμε προκαταβολικά για το χρόνο σας!

Ο ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ

ΧΡΥΣΑΝΘΟΣ ΚΟΝΤΑΡΗΣ



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

2η Διαβούλευση- Σενάρια κινητικότητας- Ερωτηματολόγιο Φορέων

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

Στο προηγούμενο στάδιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών, εντοπίστηκαν μέσω επιτόπιων μετρήσεων, απογραφών στάθμευσης και συμπλήρωσης ερωτηματολογίων από φορείς και πολίτες τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Δήμος σχετικά με τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών.

Η 2η Διαβούλευση με τους πολίτες πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή σας στην επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου κινητικότητας για τις ανάγκες του Δήμου Αχαρνών, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης.

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών, καλείστε ως πολίτης που κατοικεί στον Δήμο, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο, το οποίο δομείται ως εξής:

Παρουσίαση των τριών εναλλακτικών σεναρίων και αξιολόγηση από τους πολίτες Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων και επιλογή του καταλληλότερου κατά την άποψη του κάθε πολίτη Σχολιασμός του αρχικού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών - Παράθεση απόψεων/σχολίων τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.



Προστασία Προσωπικών Δεδομένων (GDPR)

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων σας έχει πρωταρχική σημασία. Για το λόγο αυτό λαμβάνουμε τα κατάλληλα μέτρα για να προστατέψουμε τα προσωπικά δεδομένα που επεξεργαζόμαστε και να διασφαλίσουμε ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που τίθενται από το νομικό πλαίσιο, δηλαδή τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία των Προσωπικών Δεδομένων (General Data Protection Regulation – GDPR). Υποβάλλοντας το ερωτηματολόγιο αποδέχεστε την επεξεργασία των δεδομένων αυτών.

Στοιχεία Φορέα και Εκπροσώπου

Τα στοιχεία θα χρησιμοποιηθούν για να μπορούμε να είμαστε σε θέση να σας στείλουμε υλικό ενημέρωσης καθώς και να έχετε την ευκαιρία να προσκαλεστείτε στις προγραμματισμένες ανοικτές συνεδριάσεις-Διαβουλεύσεις που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Όνομα Φορέα *

Your answer

Εκπρόσωπος Φορέα *

Your answer

Τηλέφωνο Επικοινωνίας (Φορέα ή εκπροσώπου)

Your answer

email Επικοινωνίας

Your answer

Σενάριο Απραξίας

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

Πιο αναλυτικά, στο Σενάριο Απραξίας αναμένονται:

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

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Απραξίας στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;

*

- ☐ Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- ☐ Δε γνωρίζω/ δεν μπορώ να απαντήσω

Πείτε μας την άποψή σας για το Σενάριο Απραξίας

Your answer

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

Πιο συγκεκριμένα στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως σε όλη την περιοχή του Δήμου Αχαρνών
- Πεζοδρομήσεις - Ηπιοποιήσεις τμημάτων του τοπικού οδικού δικτύου με ταυτόχρονη μείωση των ορίων ταχύτητας που αποσκοπούν στον έλεγχο της διαμετρικής κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αρχικά σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, προκειμένου να περιοριστεί η παράνομη στάθμευση. Σε όλα τα πεζοδρόμια που πραγματοποιούνται αναπλάσεις κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις και πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Τοποθέτηση φύτευσης ή/ και κιγκλιδωμάτων στο κράσπεδο των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης (επί των πεζοδρομίων).
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από τις κεντρικές περιοχές του δήμου καθώς και σε σημεία που παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για στάθμευση.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πρωτίστως για τους κατοίκους της περιοχής αλλά και για τους επισκέπτες (με ανώτατη χρονική διάρκεια στάθμευσης).
- Σχεδιασμός και δημιουργία δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Ποδηλατοδρόμων.
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με τη λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλει στη σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πυκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και ανανέωση του στόλου οχημάτων, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.

Παρεμβάσεις - Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

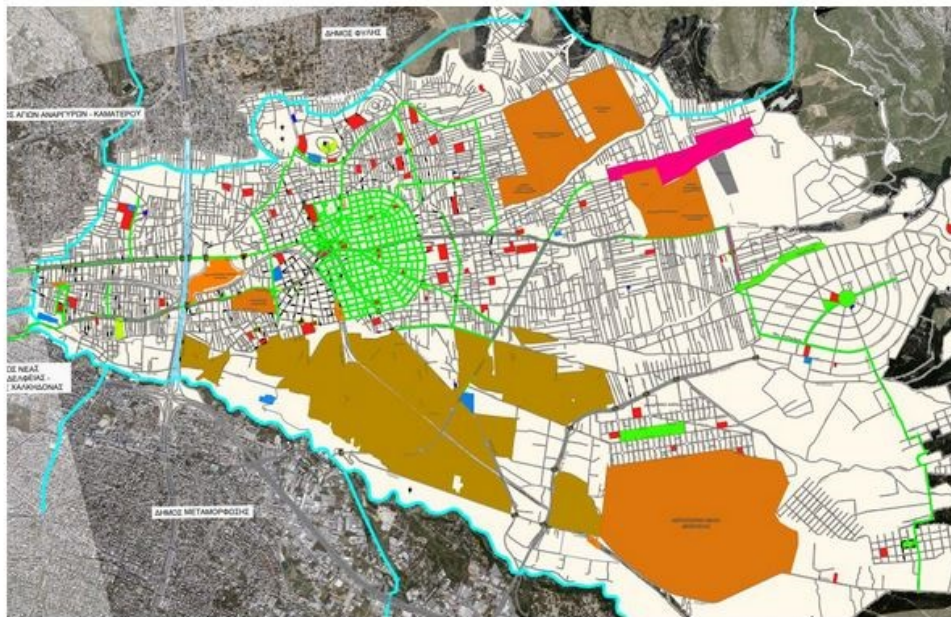


Υπόμνημα Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΣΤΟ ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ
-  ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ ΠΕΖΩΝ
-  ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ

Πράσινες Διαδρομές - Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων



Υπόμνημα Πράσινων Διαδρομών - Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ
	ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
	ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ
	ΧΩΡΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
	ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
	ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ
	ΕΜΠΟΡΙΟ
	ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη; *

- ☐ Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- ☐ Δε γνωρίζω/ δεν μπορώ να απαντήσω

Πείτε μας την άποψή σας για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

Your answer

Εκτός των προτάσεων του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προτείνονται επιπλέον μέτρα που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. στο κέντρο του Δήμου Αχαρνών και στην μαζική επιλογή ήπιων εναλλακτικών μέσων και Μ.Μ.Μ. για την καθημερινή μετακίνηση των πολιτών. Προϋπόθεση για την υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο

και στο αστικό τοπίο συνολικά αποτελεί η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών.

Ειδικότερα, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις του συνόλου του δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών και πραγματική μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου, που αποσκοπούν στην αποτροπή χρήσης οχημάτων Ι.Χ..
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου των Αχαρνών και δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατόδρομων. Στο σύνολο των πεζοδρομίων κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από το κέντρο του Δήμου των Αχαρνών, στους οποίους έχουν πρόσβαση τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες και έχουν τοποθετηθεί φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για τους κατοίκους της περιοχής που δε διαθέτουν θέσεις στάθμευσης στο ακίνητό τους.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Κατασκευή διευρυμένου δικτύου πράσινων διαδρομών και δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με την λειτουργία συστήματος κοινοχρήστων και σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλλει στην σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πύκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων με μεγαλύτερο στόλο που αποτελείται από μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά λεωφορεία, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής. Δημιουργία περιβαλλοντικού δακτυλίου και παροχή κινήτρων στους προμηθευτές για αντικατάσταση των ρυπογόνων βαρέων οχημάτων τους με μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά οχήματα.

Παρεμβάσεις - Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων



Υπόμνημα Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΣΤΟ ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ
-  ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ ΠΕΖΩΝ
-  ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη; *

- ☐ Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- ☐ Δε γνωρίζω/ δεν μπορώ να απαντήσω

Πείτε μας την άποψή σας για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Your answer

Σύγκριση Σεναρίων

Ποιο από τα προαναφερθέντα σενάρια πιστεύετε ότι είναι το ιδανικό για τον Δήμο Αχαρνών *

- ☐ Σενάριο Απραξίας
- ☐ Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων
- ☐ Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων
- ☐ Κανένα από τα παραπάνω

Προσθήκες προτάσεων/ σχολίων σχετικά με το σενάριο που επιλέξατε

Στην προσπάθεια να διαμορφωθεί από εσάς το ιδανικό σενάριο, στο σημείο αυτό * μπορείτε να προσθέσετε τις δικές σας προτάσεις/σχόλια σχετικά με το Σενάριο που εσείς επιλέξατε στο προηγούμενο μέρος της έρευνας. Πείτε μας τι άλλο θα θέλατε να συμπεριληφθεί στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης.

Your answer

Προτεραιότητες

Σε ποια από τα παρακάτω κριτήρια-χαρακτηριστικά θεωρείτε πως πρέπει να δοθεί *
προτεραιότητα στο ιδανικό Σενάριο; Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7
(πολύ μεγάλη προτεραιότητα). Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε
διαφορετική τιμή.

[illegible]

Σε ποιες πολιτικές θεωρείτε ότι πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση για την επίτευξη των παραπάνω κριτηρίων-χαρακτηριστικών στο ιδανικό Σενάριο; Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7 (πολύ μεγάλη προτεραιότητα). Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε διαφορετική τιμή.

[illegible]

Αρχικό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Στόχος είναι η δημιουργία του τελικού οράματος για την κινητικότητα στον Δήμο που θα αντανακλά κατά το δυνατόν τις ανάγκες όλων των ενδιαφερομένων.
Παρακαλούμε σχολιάστε το ακόλουθο αρχικό όραμα για την κινητικότητα και παραθέστε τη δική σας άποψη/προσθήκες/αλλαγές βάσει και των όσων διαβάσατε και συμπληρώσατε στις προηγούμενες ενότητες.

Αρχικό όραμα: Όραμα του Δήμου Αχαρνών είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου *
ζωής για όλους τους πολίτες του, με έμφαση στην ασφάλεια των μετακινήσεών τους
μέσα από την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πιο συγκεκριμένα
τη χρήση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, MMM).

Your answer



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

2η Διαβούλευση- Σενάρια κινητικότητας- Ερωτηματολόγιο Πολιτών

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ

Στο προηγούμενο στάδιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αχαρνών, εντοπίστηκαν μέσω επιτόπιων μετρήσεων, απογραφών στάθμευσης και συμπλήρωσης ερωτηματολογίων από φορείς και πολίτες τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Δήμος σχετικά με τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών. Η 2η Διαβούλευση με τους πολίτες πραγματοποιείται με στόχο την ενεργή συμμετοχή σας στην επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου κινητικότητας για τις ανάγκες του Δήμου Αχαρνών, το οποίο θα αποτελέσει τον οδηγό για τη διαμόρφωση του μελλοντικού συστήματος κινητικότητας της πόλης. Στο πλαίσιο της εκπόνησης του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών, καλείστε ως πολίτης που κατοικεί στον Δήμο, να συμπληρώσετε το παρακάτω ερωτηματολόγιο, το οποίο δομείται ως εξής:

Παρουσίαση των τριών εναλλακτικών σεναρίων και αξιολόγηση από τους πολίτες Σύγκριση των χαρακτηριστικών των σεναρίων και επιλογή του καταλληλότερου κατά την άποψη του κάθε πολίτη Σχολιασμός του αρχικού οράματος του ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών - Παράθεση απόψεων/σχολίων τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά τη διαμόρφωση του τελικού οράματος.



Προστασία Προσωπικών Δεδομένων (GDPR)

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων σας έχει πρωταρχική σημασία. Για το λόγο αυτό λαμβάνουμε τα κατάλληλα μέτρα για να προστατέψουμε τα προσωπικά δεδομένα που επεξεργαζόμαστε και να διασφαλίσουμε ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που τίθενται από το νομικό πλαίσιο, δηλαδή τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία των Προσωπικών Δεδομένων (General Data Protection Regulation – GDPR). Υποβάλλοντας το ερωτηματολόγιο αποδέχεστε την επεξεργασία των δεδομένων αυτών.

Κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά

Φύλο *

- ☐ Άντρας
- ☐ Γυναίκα
- ☐ Άλλο/ προτιμώ να μην απαντήσω

Σε ποια ηλικιακή ομάδα ανήκετε *

- ☐ <18
- ☐ 18-24
- ☐ 25-30
- ☐ 31-40
- ☐ 41-50
- ☐ 51-65
- ☐ >65

Μηνιαίο καθαρό οικογενειακό εισόδημα

- ☐ < 500 €
- ☐ 500 € - 1.000 €
- ☐ 1.000 € - 2.000 €
- ☐ 2.000€ - 3.000€
- ☐ >3.000 €

Επίπεδο εκπαίδευσης *

- ☐ Δημοτικό
- ☐ Γυμνάσιο, Λύκειο
- ☐ Επαγγελματική Σχολή - ΙΕΚ
- ☐ ΤΕΙ
- ☐ Α.Ε.Ι
- ☐ Μεταπτυχιακό, Διδακτορικό
- ☐ Other: _____

Αντικείμενο απασχόλησης *

- ☐ Μαθητής/τρια
- ☐ Φοιτητής/τρια
- ☐ Άνεργος/η
- ☐ Οικιακά
- ☐ Συνταξιούχος
- ☐ Έμπορος
- ☐ Ελεύθερος Επαγγελματίας (πλην εμπορού)
- ☐ Υπάλληλος (Δημόσιος - Ιδιωτικός)

Είστε κάτοικος: *

- ☐ του Δήμου Αχαρνών
- ☐ άλλου Δήμου

Σενάριο Απραξίας

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

Πιο αναλυτικά, στο Σενάριο Απραξίας αναμένονται:

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

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Απραξίας στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη;

*

- ☐ Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- ☐ Δε γνωρίζω/ δεν μπορώ να απαντήσω

Πείτε μας την άποψή σας για το Σενάριο Απραξίας

Your answer

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

Πιο συγκεκριμένα στο Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως σε όλη την περιοχή του Δήμου Αχαρνών
- Πεζοδρομήσεις - Ηπιοποιήσεις τμημάτων του τοπικού οδικού δικτύου με ταυτόχρονη μείωση των ορίων ταχύτητας που αποσκοπούν στον έλεγχο της διαμετρικής κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αρχικά σε τμήματα του κύριου οδικού δικτύου, προκειμένου να περιοριστεί η παράνομη στάθμευση. Σε όλα τα πεζοδρόμια που πραγματοποιούνται αναπλάσεις κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις και πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Τοποθέτηση φύτευσης ή/ και κιγκλιδωμάτων στο κράσπεδο των πεζοδρομίων του ιεραρχημένου οδικού δικτύου του Δήμου Αχαρνών για τον έλεγχο της παράνομης στάθμευσης (επί των πεζοδρομίων).
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από τις κεντρικές περιοχές του δήμου καθώς και σε σημεία που παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για στάθμευση.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης πρωτίστως για τους κατοίκους της περιοχής αλλά και για τους επισκέπτες (με ανώτατη χρονική διάρκεια στάθμευσης).
- Σχεδιασμός και δημιουργία δικτύου Πράσινων Διαδρομών και Ποδηλατοδρόμων.
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με τη λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλει στη σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πυκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και ανανέωση του στόλου οχημάτων, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής.

Παρεμβάσεις - Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

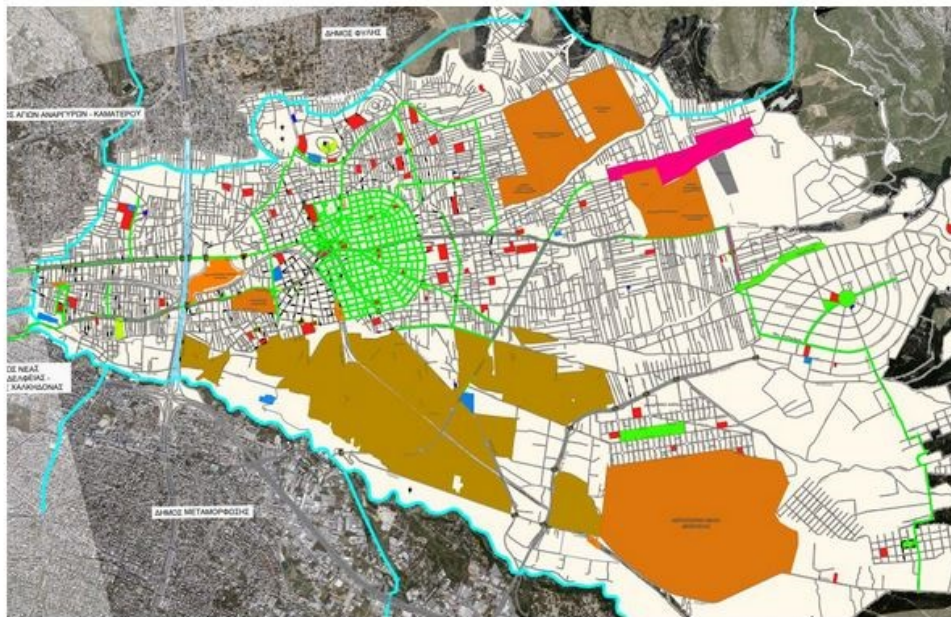


Υπόμνημα Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΣΤΟ ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ
-  ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ ΠΕΖΩΝ
-  ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ

Πράσινες Διαδρομές - Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων



Υπόμνημα Πράσινων Διαδρομών - Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ	
	ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ
	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ
	ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ
	ΘΡΗΣΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ
	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
	ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ
	ΧΩΡΟΙ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
	ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ
	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ
	ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ
	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
	ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ
	ΕΜΠΟΡΙΟ
	ΑΝΑΨΥΧΗ ΕΣΤΙΑΣΗ
	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη; *

- ☐ Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- ☐ Δε γνωρίζω/ δεν μπορώ να απαντήσω

Πείτε μας την άποψή σας για το Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων

Your answer

Εκτός των προτάσεων του Σεναρίου Ήπιων Παρεμβάσεων, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προτείνονται επιπλέον μέτρα που αποσκοπούν στην ελαχιστοποίηση της χρήσης οχημάτων Ι.Χ. στο κέντρο του Δήμου Αχαρνών και στην μαζική επιλογή ήπιων εναλλακτικών μέσων και Μ.Μ.Μ. για την καθημερινή μετακίνηση των πολιτών. Προϋπόθεση για την υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο

και στο αστικό τοπίο συνολικά αποτελεί η κατασκευή των απαραίτητων υποδομών.

Ειδικότερα, στο Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων προβλέπονται:

- Ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις του συνόλου του δικτύου συλλεκτήριων και τοπικών οδών και πραγματική μείωση των ορίων ταχύτητας στα 30km/h σε όλο το οδικό δίκτυο του Δήμου, που αποσκοπούν στην αποτροπή χρήσης οχημάτων Ι.Χ..
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στο σύνολο σχεδόν του οδικού δικτύου των Αχαρνών και δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατόδρομων. Στο σύνολο των πεζοδρομίων κατασκευάζονται ράμπες και οδεύσεις τυφλών για την κίνηση των ΑΜΕΑ όπως προβλέπουν οι σχετικές προδιαγραφές.
- Κατασκευή και λειτουργία επιπλέον οργανωμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης σε περιοχές γύρω από το κέντρο του Δήμου των Αχαρνών, στους οποίους έχουν πρόσβαση τόσο οι κάτοικοι όσο και οι επισκέπτες και έχουν τοποθετηθεί φορτιστές ηλεκτρικών οχημάτων.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, για την εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης αποκλειστικά για τους κατοίκους της περιοχής που δε διαθέτουν θέσεις στάθμευσης στο ακίνητό τους.
- Διαπλάτυνση των τμημάτων των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις διασταυρώσεις πριν και μετά από τις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, έτσι ώστε να υπάρχει η απαραίτητη ορατότητα στις διασταυρώσεις και να ελαχιστοποιείται το χρονικό διάστημα που χρειάζονται οι πεζοί για να διασχίσουν έναν δρόμο.
- Κατασκευή διευρυμένου δικτύου πράσινων διαδρομών και δικτύου ποδηλατοδρόμων με υψομετρική διαφοροποίηση για την ασφαλή μετακίνηση των ποδηλατιστών. Ο συνδυασμός των ποδηλατοδρόμων με την λειτουργία συστήματος κοινοχρήστων και σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αναμένεται να συμβάλλει στην σημαντική αύξηση της χρήσης του ποδήλατου ως εναλλακτικό μέσο μετακίνησης.
- Σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών και του επιπέδου εξυπηρέτησης των Μ.Μ.Μ. που περιλαμβάνουν επέκταση του ωραρίου και πύκνωση των δρομολογίων, χρήση συστημάτων τηλεματικής για τη βελτίωση της αξιοπιστίας τους, μείωση του κόστους του εισιτηρίου και αντικατάσταση του στόλου των οχημάτων με μεγαλύτερο στόλο που αποτελείται από μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά λεωφορεία, έτσι ώστε τα Μ.Μ.Μ. να αποτελέσουν ανταγωνιστική επιλογή στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Δημιουργία και συμφωνία πλαισίου λειτουργίας μεταφορών εμπορευμάτων ώστε να ελαχιστοποιείται η κίνηση βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής. Δημιουργία περιβαλλοντικού δακτυλίου και παροχή κινήτρων στους προμηθευτές για αντικατάσταση των ρυπογόνων βαρέων οχημάτων τους με μικρότερου μεγέθους ηλεκτρικά οχήματα.

Παρεμβάσεις - Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων



Υπόμνημα Σεναρίου Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΕΠΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΟΔΟΥ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΣΤΟ ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ
-  ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΥΚΛΙΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΝΕΑΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΚΟΜΒΟΣ ΒΑΣΕΙ ΕΚΠΟΝΗΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΟΡΙΟ ΔΗΜΟΥ ΑΧΑΡΝΩΝ
-  ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΣ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ
-  ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΣ ΚΟΜΒΟΣ
-  ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣ ΠΕΖΩΝ
-  ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ

Τι αντίκτυπο πιστεύετε πως θα έχει το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων στις συνθήκες μετακίνησης στην πόλη; *

- ☐ Θα έχει πολύ αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει αρνητικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει θετικά αποτελέσματα
- ☐ Θα έχει πολύ θετικά αποτελέσματα
- ☐ Δε γνωρίζω/ δεν μπορώ να απαντήσω

Πείτε μας την άποψή σας για το Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων

Your answer

Σύγκριση Σεναρίων

Ποιο από τα προαναφερθέντα σενάρια πιστεύετε ότι είναι το ιδανικό για τον Δήμο Αχαρνών *

- ☐ Σενάριο Απραξίας
- ☐ Σενάριο Ήπιων Παρεμβάσεων
- ☐ Σενάριο Εκτεταμένων Παρεμβάσεων
- ☐ Κανένα από τα παραπάνω

Προσθήκες προτάσεων/ σχολίων σχετικά με το σενάριο που επιλέξατε

Στην προσπάθεια να διαμορφωθεί από εσάς το ιδανικό σενάριο, στο σημείο αυτό * μπορείτε να προσθέσετε τις δικές σας προτάσεις/σχόλια σχετικά με το Σενάριο που εσείς επιλέξατε στο προηγούμενο μέρος της έρευνας. Πείτε μας τι άλλο θα θέλατε να συμπεριληφθεί στο μελλοντικό σύστημα μετακινήσεων της πόλης.

Your answer

Προτεραιότητες

Σε ποια από τα παρακάτω κριτήρια-χαρακτηριστικά θεωρείτε πως πρέπει να δοθεί *
προτεραιότητα στο ιδανικό Σενάριο; Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7
(πολύ μεγάλη προτεραιότητα). Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε
διαφορετική τιμή.

[illegible]

Σε ποιες πολιτικές θεωρείτε ότι πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση για την επίτευξη των παραπάνω κριτηρίων-χαρακτηριστικών στο ιδανικό Σενάριο; Κλίμακα από 1 (χαμηλή προτεραιότητα) έως 7 (πολύ μεγάλη προτεραιότητα). Κάθε πεδίο θα πρέπει να αντιστοιχίζεται σε διαφορετική τιμή.

[illegible]

Αρχικό Όραμα ΣΒΑΚ Δήμου Αχαρνών

Στόχος είναι η δημιουργία του τελικού οράματος για την κινητικότητα στον Δήμο που θα αντανακλά κατά το δυνατόν τις ανάγκες όλων των ενδιαφερομένων.
Παρακαλούμε σχολιάστε το ακόλουθο αρχικό όραμα για την κινητικότητα και παραθέστε τη δική σας άποψη/προσθήκες/αλλαγές βάσει και των όσων διαβάσατε και συμπληρώσατε στις προηγούμενες ενότητες.

Αρχικό όραμα: Όραμα του Δήμου Αχαρνών είναι η εξασφάλιση υψηλού επιπέδου *
ζωής για όλους τους πολίτες του, με έμφαση στην ασφάλεια των μετακινήσεών τους
μέσα από την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και πιο συγκεκριμένα
τη χρήση των εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο, MMM).

Your answer
