

ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

Α' ΣΤΑΔΙΟ



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

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2019

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1 Συμβατικά	1
1.2 Αντικείμενο της μελέτης.....	1
1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη	3
1.4 Εργασίες συλλογής στοιχείων	5
1.5 Ομάδα μελέτης.....	6
2. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ / ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	7
2.1 Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/υποστήριξη του ΣΒΑΚ....	7
2.2 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων & 1 ^η Διαβούλευση	9
2.2.1 Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς.....	9
2.2.2 1 ^η Διαβούλευση.....	11
2.3 Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής	15
2.4 Καθορισμός περιοχής παρέμβασης	22
2.5 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής του ΟΤΑ με το Δίκτυο Φορέων	30
2.6 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο	31
2.7 Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης και αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρωπίνου δυναμικού και πόρων	54
2.8 Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος	62
2.8.1 Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.....	62
2.8.2 Κατανομή και αξιοποίηση των απαιτούμενων πόρων.....	63
3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ, ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ.....	68
3.1 Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ...	68
3.2 Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης εμπλεκόμενων φορέων.....	76
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	83
4.1 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης.....	83
4.1.1 Πληθυσμιακά στοιχεία	83
4.1.2 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης	86
4.1.3 Υφιστάμενες χρήσεις γης	87
4.1.3.1 Γενικά	87
4.1.3.2 Βιομηχανικός Τομέας.....	92
4.1.3.3 Χώροι Πρασίνου	92
4.1.3.4 Εγκαταστάσεις Εκπαίδευσης (σύνολο 48).....	93
4.1.3.5 Εγκαταστάσεις Αθλητισμού (σύνολο 32)	94
4.1.3.6 Υποδομών Πολιτισμού (σύνολο 22)	95
4.1.3.7 Δημόσιες/ Δημοτικές Υπηρεσίες (σύνολο 20)	95
4.1.3.8 Υπηρεσίες Υγείας και Πρόνοιας (σύνολο 31)	96
4.1.3.9 Υποδομές/ Εγκαταστάσεις Αναψυχής (σύνολο 17)	97

4.1.3.10	Λοιπές Υποδομές (σύνολο 2)	98
4.1.3.11	Λαϊκές Αγορές (σύνολο 4)	98
4.1.4	Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (5χλμ. ακτίνα)	98
4.1.5	Ιεράρχηση οδικού δικτύου	98
4.1.6	Δίκτυο ποδηλατοδρόμων	101
4.1.7	Δημόσια Συγκοινωνία	105
4.1.8	Πλάτος πεζοδρομίων	107
4.1.9	Αξιολόγηση πεζοδρομίων	112
4.1.10	Κύρια χαρακτηριστικά και βασικά προβλήματα σε γειτονίες του Δήμου Κηφισιάς	117
4.2	Μετρήσεις και έρευνες για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης	121
4.2.1	Στοιχεία Στάθμευσης	121
4.2.1.1	Απογραφή Εναλλαγής Στάθμευσης	121
4.2.1.2	Χαρακτηριστικά Στάθμευσης	122
4.2.1.3	Δείκτης Εναλλαγής Στάθμευσης	124
4.2.1.4	Μέση Διάρκεια Στάθμευσης	124
4.2.1.5	Συσσώρευση Στάθμευσης – Ωρα Αιχμής	126
4.2.1.6	Ωριαία Διακύμανση της Ζήτησης – Ισοζύγιο Στάθμευσης	128
4.2.1.7	Ανάλυση της “Πρωινής”, “Βραδυνης” και “Συνεχούς” Παρουσίας Οχημάτων	130
4.2.1.8	Νυχτερινή Απογραφή Στάθμευσης	132
4.2.1.9	Δημόσιοι χώροι στάθμευσης	133
4.2.1.10	Ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης	133
4.2.2	Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων	133
4.2.2.1	Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας (2019)	133
4.2.2.2	Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας	136
4.2.2.3	Σύγκριση Κυκλοφοριακών Φόρτων Μετρήσεων 2019 με παλαιότερες μετρήσεις	138
4.2.3	Έρευνα Ερωτηματολογίων για το Σύστημα των Μεταφορών	144
4.2.4	Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων (Ατυχημάτων)	154
4.2.5	Η έννοια της βαδισιμότητας - Walkability	158
4.3	Συμπεράσματα από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης	173
4.3.1	Σύνοψη υφιστάμενης κατάστασης	173
4.3.2	Εντοπισμός Προβλημάτων Υφιστάμενης Κατάστασης	179
4.3.3	Υποβολή σχετικών χαρτών	195
5.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ	196
5.1	Διατύπωση Οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς	196
5.2	Δεύτερη (2 ^η) διαβούλευση και κύκλος επικοινωνίας με φορείς	204
5.3	Έκθεση προτεραιοτήτων για την κινητικότητα	204
5.4	Έκθεση «ΕΞΥΠΝΩΝ» μετρήσιμων στόχων	208
5.5	Έγκριση Οράματος, Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων	212
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	213
Παράρτημα Ι: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ	214

Παράρτημα II:	215
α) ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	215
β) ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ, ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ 2019 ΜΕ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ.....	215
Παράρτημα III:	216
α) ΤΥΠΟΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ	216
β) ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	216
Παράρτημα IV: 1 ^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	217

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την από 20/08/2019 υπογεγραμμένη σύμβαση (αρ. πρωτ. 31405) ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Κηφισιάς Γεώργιο Θωμάκο - που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο - στην ένωση των οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ ΑΝΝΑ», η εκπόνηση της μελέτης με τίτλο **«Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς»**.

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της εν λόγω συνολικής μελέτης και αφορά στο Α' Στάδιο (Καταγραφή/ Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών ΣΒΑΚ)**.

1.2 Αντικείμενο της μελέτης

Το αντικείμενο της Μελέτης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς προσδιορίζεται - με βάση τις "ΟΔΗΓΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΕΝΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ", που έχει εκδώσει η European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - από τα ακόλουθα βήματα:

1. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και συλλογή όλων των απαραίτητων δεδομένων που θα καθορίσουν τις ελλείψεις της πόλης, τα προβλήματα, που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα, αλλά και τις ευκαιρίες, που υπάρχουν και δεν πρέπει να μείνουν ανεκμετάλλετες.
2. Ανάλυση των πλεονεκτημάτων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των κινδύνων
3. Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα
4. Ιεράρχηση προτεραιοτήτων
5. Καθορισμός μετρήσιμων στόχων
6. Ανάπτυξη και αξιολόγηση σεναρίων βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας/επιλογή του βέλτιστου σεναρίου
7. Προσδιορισμός κατάλληλων ενεργειών και μέτρων. Σύνταξη χρονοδιαγράμματος υλοποίησης και προϋπολογισμού βέλτιστου σεναρίου.
8. Σύνταξη ΣΒΑΚ με ανάθεση ευθυνών, κατανομή χρηματοδότησης, ετοιμασία του σχεδίου δράσης και του εκτιμώμενου προϋπολογισμού, ενσωμάτωση παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου και τελική υιοθέτηση (εγκεκριμένο έγγραφο ΣΒΑΚ).
9. Καθορισμός συστήματος παρακολούθησης και εφαρμογή ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

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

Η διαδικασία της διαβούλευσης γίνεται σε τρία επίπεδα:

- α) Διαβούλευση με το κοινό μέσω ανακοινώσεων, ειδικής διαδραστικής ιστοσελίδας, δημοσίων παρουσιάσεων, social media, κλπ,
- β) Διαβούλευση με επιστημονικούς φορείς (ΤΕΕ, σύλλογος Αρχιτεκτόνων, κλπ.), φορείς διαχείρισης κυκλοφορίας (Διεύθυνση Τροχαίας, ταξί), συλλογικά όργανα (ποδηλάτες, σύλλογοι ΑΜΕΑ, κλπ.), επαγγελματικά σωματεία (π.χ. Εμπορικός Σύλλογος), κλπ. και
- γ) Συζήτηση, αναδιαμόρφωση και τελική έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο Κηφισιάς.

Η μελέτη ΣΒΑΚ εκπονείται σε τρία (3) στάδια:

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

Στο Στάδιο αυτό υλοποιείται:

- 1. η καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, με τη συλλογή δεδομένων και τον προσδιορισμό των προβλημάτων του συστήματος των Μεταφορών στον Δήμο Κηφισιάς, και
- 2. η δημιουργία κοινού οράματος για την κινητικότητα στον Δήμο Κηφισιάς.

Πιο αναλυτικά, πραγματοποιείται συλλογή στοιχείων για την υφιστάμενη κατάσταση κυκλοφορίας, στάθμευσης και εξυπηρέτησης των μετακινούμενων (αξιοποίηση υπαρχουσών σχετικών μελετών, πραγματοποίηση μετρήσεων, κλπ), ανάλυση και αξιολόγηση των στοιχείων αυτών και εντοπισμός των υφιστάμενων προβλημάτων κινητικότητας, κλπ.

Διατυπώνονται και αναλύονται τα πλεονεκτήματα, οι αδυναμίες, οι ευκαιρίες και οι κίνδυνοι (SWOT Analysis) του υφιστάμενου πλαισίου κινητικότητας (σύστημα μεταφορών) της πόλης.

Παράλληλα με τη φάση καταγραφής/ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης πραγματοποιείται η δημόσια διαβούλευση, η οποία υποστηρίζεται από κατάλληλες δράσεις δημοσιότητας και τα συμπεράσματα της συνδυάζονται με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Στα συμπεράσματα της καταγραφής/ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης και της παράλληλης δημόσιας διαβούλευσης, στηρίζεται η αρχική διατύπωση των αρχών, των (μετρήσιμων και μη) στόχων, των προτεραιοτήτων και του πλαισίου του ΣΒΑΚ. Διατυπώνεται το κοινό όραμα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς.

Το όραμα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς τίθεται σε δημόσια διαβούλευση και εγκρίνεται από το Δημοτικό Συμβούλιο.

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

Στο Στάδιο αυτό διαμορφώνονται και μελετώνται εναλλακτικά σενάρια μέτρων για την επίτευξη των (μετρήσιμων και μη) στόχων, που καθορίστηκαν στο Α' Στάδιο.

Μελετώνται εναλλακτικά σενάρια με έμφαση:

- 1. στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ,

2. στον προσδιορισμό/σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης,
3. στον προσδιορισμό/σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές (π.χ. περιοχές σχολικών συγκροτημάτων, όπου θα ληφθεί υπόψη και η Υπουργική Απόφαση «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΔΜΕΟ/Ο/3050, ΦΕΚ 2302/16-09-2013)) και με έμφαση σε μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων τόσο στο τοπικό, όσο και στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της πόλης,
4. στη διαχείριση της στάθμευσης και στα Συστήματα Ελεγχόμενης Στάθμευσης.

Εναλλακτικά σενάρια μελετώνται και για τους λοιπούς τομείς, που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα.

Τέλος, μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, επιλέγεται το βέλτιστο σενάριο και καθορίζονται οι ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το βέλτιστο σενάριο οδηγεί και στη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

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

Στο Γ' Στάδιο εξειδικεύεται περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων, λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους, και εκτιμάται το ενδεικτικό κόστος τους, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς από την υλοποίηση προηγούμενων μελετών και έργων.

Επιπλέον, προτείνεται η διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του βέλτιστου σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Επίσης, στο παρόν Στάδιο καθορίζεται το σύστημα παρακολούθησης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή των πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Στο πέρας του Γ' Σταδίου, αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', συντάσσεται το τελικό ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ τίθεται σε Δημόσια Διαβούλευση και κατόπιν αυτής αναμορφωμένο οδηγείται στο Δημοτικό Συμβούλιο προς έγκριση.

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

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

- Ν. 4277/1.8.2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 2021»
- Εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δημοτικών Ενοτήτων Κηφισιάς, Νέας Ερυθραίας και Εκάλης
- Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. περί βασικού οδικού δικτύου
- Στατιστικά στοιχεία από απογραφές της ΕΛΣΤΑΤ

- Στοιχεία τροχαίων συμβάντων για την περιοχή μελέτης από την ΕΛΣΤΑΤ για την περίοδο από 1/2012 έως 12/2017
- Λοιπές σχετικές με το ΣΒΑΚ κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες
- την υπάρχουσα ελληνική και ξένη βιβλιογραφία:
 - ❖ Γαλάνης, Α., (2011), *Συμβολή στη διαμόρφωση μεθοδολογίας ελέγχου και αξιολόγησης της οδικής ασφάλειας και κινητικότητας πεζών στο αστικό περιβάλλον*, Διδακτορική Διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
 - ❖ Μηλάκης, Δ., (2006), *Χρήσεις γης και μεταφορές. Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μακρο- και μικρο-κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης*, Διδακτορική Διατριβή στο ΕΜΠ-ΣΑΤΜ – Ομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας
 - ❖ Μπαρτζώκας Τσιόμπρας, Α., (2013), *Walk and the city: Ανάπτυξη και εφαρμογή ενός σύνθετου δείκτη "περπατησιμότητας" (walkability) με τη χρήση Γ.Σ.Π (G.I.S) στο πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου*, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
 - ❖ Agampatian, R., (2014), *Using GIS to measure walkability: A Case study in New York City*, KTH, School of Architecture and the Built Environment (ABE), Urban Planning and Environment, Geodesy and Geoinformatics, Sweden, Master Thesis
 - ❖ Abley, S. & Turner, S., (2011), *Predicting Walkability: Technical Report*, New Zealand Transport Agency
 - ❖ Joe, Cortright, (2009), *Walking the Walk How Walkability Raises Home Values in U.S. Cities*, CEOs for Cities
 - ❖ Leslie et al, (2006) *Measuring the walkability of local communities using Geographic Information Systems data*, Walk21-VII, The Next Steps, The 7th International Conference on Walking and Liveable Communities
 - ❖ Litman, T., (1999), *Traffic Calming Benefits, Costs and Equity Impacts*, Victoria Transport Policy Institute
 - ❖ Litman, T., (2003) *Sustainable Transportation Indicators*, Victoria BC: Victoria Transport Policy Institute
 - ❖ Litman, T. and David Burwell (2006), *Issues in Sustainable Transportation*, International Journal of Global Environmental Issues, Vol. 6, No. 4, pp. 331-347
 - ❖ Litman, T., (2011), *Economic value of walkability*, Victoria BC: Victoria Transport Policy Institute
 - ❖ Litman (2014), *Land Use Impacts on Transport - How Land Use Factors Affect Travel Behavior*, Victoria Transport Policy Institute, 31 August 2014
 - ❖ Maghelal, P.K., & Capp, C.J. (2011), *Walkability: A Review of Existing Pedestrian Indices*, Journal of Urban & Regional Information Systems Association, Vol.23, No2, pp.5-19
 - ❖ McCormack, G., Shiell, A., Giles-Corti, B., Begg, S., Veerman, L.J., Geelhoed, E., Amarasinghe, A., Herb Emery, J.C. (2012), *The association between sidewalk length and walking for different purposes in established neighborhoods*, International Journal of Behavioural Nutrition and Physical Activity, Vol.9:92
 - ❖ Mike, Tresidder, (2005), *Using GIS to Measure Connectivity: An Exploration of Issues*, Field Area Paper School of Urban Studies and Planning Portland State University

- ❖ Owen, N., Humpel, N., Leslie, E., Bauman, A., and Sallis, J.F., (2004), *Understanding environmental influences on walking; review and research agenda*, American Journal of Preventive Medicine, 27, pp: 67-76
- ❖ Pivo, G. & Fisher, J.D., (2010), *The Walkability Premium in Commercial Real Estate Investments*, Working Paper from Responsible Property Investing Center of University of Arizona and Benecki Center for Real Estate Studies of Indiana University
- ❖ Reid Ewing and Robert Cervero, (2010), *Travel and the Built Environment: A Meta-Analysis*, Journal of the American Planning Association, Vol. 76, No. 3, Summer, pp. 265-294
- ❖ Saelens, B. E., Sallis, J. F., Black, J. B., and Chen, D., (2003), *Neighbourhood-based differences in physical activity: An environmental scale evaluation*, American Journal of Public Health, 93 (9), pp: 1552-1558
- ❖ Southworth, M., (2005), *Designing the Walkable City*, Journal of urban planning and development, vol.131, No4, pp.246-257
- ❖ Tal, G. & Handy, S., (2012), *Measuring Nonmotorized Accessibility and Connectivity in a Robust Pedestrian Network*, Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board, Volume 2299, Issue 1, 48-56
- ❖ Transport for London, (2004), *Making London a Walkable City: The Walking Plan for London*

1.4 Εργασίες συλλογής στοιχείων

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την επικαιροποίηση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα μελέτης διεξήγαγε απογραφές και μετρήσεις των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, καθώς και έρευνες με χρήση ερωτηματολογίου για τον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών των μετακινήσεων.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν οι ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:

- Απογραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης: μονόδρομοι, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, σηματοδοτούμενοι κόμβοι, υφιστάμενα δίκτυα ποδηλατοδρόμων και οδηγών τυφλών, υφιστάμενες διαβάσεις πεζών, υφιστάμενες ράμπες ΑΜΕΑ, κλπ.
- Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε τουλάχιστον δέκα (10) διασταυρώσεις της πόλης, που καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν για μία ώρα πρωινής και μία ώρα απογευματινής αιχμής, σε δύο τουλάχιστον ημερομηνίες διαφορετικών κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών.
- Απογραφές στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης, σε πέντε (5) κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου, που καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι απογραφές έγιναν από 8:00-21:00, τόσο για μία τυπική καθημερινή, όσο και για ένα Σάββατο.
- Ωριαίες Νυχτερινές απογραφές στάθμευσης, σε δύο (2) κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου, που καθορίστηκαν από την Αναθέτουσα Αρχή σε συνεργασία με τον Ανάδοχο. Οι απογραφές διήρκεσαν μία ώρα, στο χρονικό διάστημα από 03:00 έως 05:00, τόσο για μία τυπική καθημερινή, όσο και για ένα Σάββατο.
- Απογραφή δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς: γραμμές, διαδρομές, στάσεις, αφετηρίες-τέρματα, κλπ.

- Διεξαγωγή ερευνών, μέσω συνεντεύξεων (400 ερωτηματολόγια):
 1. σε επιβάτες που μετακινούνται με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ (100 ερωτηματολόγια),
 2. σε επιβάτες που μετακινούνται με τον ΗΣΑΠ (σε σταθμούς εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς) (100 ερωτηματολόγια),
 3. σε τυχαίο δείγμα διερχομένων από την Πλατεία της Κηφισιάς (100 ερωτηματολόγια),
 4. σε χρήστες του διαδικτύου, με τη διακίνηση ερωτηματολογίου που θα στηθεί σε διαδικτυακή φιλική στον χρήστη (user friendly) πλατφόρμα (100 τουλάχιστον).

Οι έρευνες απευθύνονταν σε πολίτες που μετακινούνται για όλους τους σκοπούς (εργασία, εκπαίδευση, αναψυχή, εμπόριο κλπ) και καλύπτουν όλη την ηλικιακή πυραμίδα με ιδιαίτερη έμφαση στις ευαίσθητες ηλικιακά ομάδες (ηλικιωμένοι, παιδιά). Επίσης, επιδιώχθηκε να καταγραφούν οι ανάγκες μετακίνησης των ΑΜΕΑ, ανέργων, κλπ.

- Καταγραφή τροχαίων συμβάντων στον Δήμο Κηφισιάς

1.5 Ομάδα μελέτης

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

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), Υπεύθυνος Μελέτης
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Αθανάσιος (Θάνος) Βλαστός,	Καθηγητής ΕΜΠ, Πολεοδόμος - Συγκοινωνιολόγος
Κυριακή Μαυρογεώργη,	Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ
Χριστίνα Γονίδη,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Όλγα Ρεϊτζοπούλου,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Ευανθία Κώτση,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
Σπυρίδων Παπαγιαννάκης,	GIS Expert, MSc ΕΜΠ, Πτυχιούχος Πανεπιστημίου Πειραιώς/Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων
Φωτεινή Χωνιανάκη,	Πολιτικός Μηχανικός

2. ΕΚΚΙΝΗΣΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ / ΑΡΧΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

2.1 Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/υποστήριξη του ΣΒΑΚ

Με την υπ' αριθμόν 33924/12-09-2019 απόφαση Δημάρχου συγκροτήθηκε η Ομάδα Εργασίας για την εκπόνηση μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς. Η Ομάδα Εργασίας αποτελείται από τους:

- Μακρή Αλέξιο, Αντιδήμαρχο Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Κηφισιάς
- Γιαννιτσοπούλου Ελένη, Πολιτικό Μηχανικό, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
- Γαρουφαλίδου Φωτεινή, Τοπογράφο Μηχανικό, Αναπληρώτρια της Προϊσταμένης του Κυκλοφοριακού ως συντονίστρια και επιβλέπουσα της μελέτης του ΣΒΑΚ
- Κεντούρη Γιασεμή, Τοπογράφο Μηχανικό, Υπάλληλο του Τμήματος Σχεδίου Πόλεως
- Σουλαχάκη Αλέξανδρο, Διευθυντή του Τμήματος Μηχανογράφησης

Η απόφαση Δημάρχου παρατίθεται παρακάτω (Αρ. Αποφ. 834/12-9-2019 με Α.Π. 33924).

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

ΑΠ 33924

ΑΝΑΡΤΗΤΕΟ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
Κηφισιά 12-9-2019
Αρ. Αποφ. 834

ΘΕΜΑ: « Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για την εκπόνηση Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς»

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/07-06-2010) Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πρόγραμμα Καλλικράτης
2. Τις διατάξεις του Ν.3463/2006 (ΦΕΚ 114/Α/08-06-006) Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων
3. Τις διατάξεις του Ν.2690/1999 (ΦΕΚ 45/Α/9-03-1999) Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
4. Το Ν. 3681/2010 (ΦΕΚ 112/Α/13-7-2010) Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των Κυβερνητικών, Διοικητικών και Αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο –Πρόγραμμα Διαύγειας και άλλες διατάξεις
5. Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου μας ο οποίος δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ τεύχος Β, αρ. 1991/4 -06-2018
6. Την ανάγκη συγκρότησης μιας ομάδας εργασίας με κύριες αρμοδιότητες την προετοιμασία, τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση, της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1. Τη συγκρότηση ομάδας εργασίας με αρμοδιότητες την προετοιμασία, το σχεδιασμό την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς αποτελούμενη από τους:
 - Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Κηφισιάς
 - Ελένη Γιαννιτοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
 - ✓ Φωτεινή Γαρουφαλίδου Τοπογράφος Μηχανικός, Αναπληρώτρια της Προϊσταμένης του Κυκλοφοριακού
 - Γιασεμή Κεντούρη Τοπογράφος Μηχανικός, Υπάλληλος του Τμήματος Σχεδίου Πόλεως
 - Αλέξανδρος Σουλαχάκης Διευθυντής του Τμήματος Μηχανογράφησης
2. Αρμοδιότητες της ομάδας εργασίας είναι η προετοιμασία και η συλλογή στοιχείων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, η πρόσκληση ανάπτυξης δικτύου Φορέων και ο συντονισμός της συμμετοχής τους στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον ανάδοχο, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στο Δήμο Κηφισιάς.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΘΩΜΑΚΟΣ

Εικόνα 2.1-1: Απόφαση Δημάρχου για τη συγκρότηση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ

2.2 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων & 1^η Διαβούλευση

2.2.1 Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς

Ο Αντιδήμαρχος Κηφισιάς κάλεσε σε συνάντηση το Δίκτυο Φορέων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς, προκειμένου να πραγματοποιηθεί ενημέρωση για τη λειτουργία του ΣΒΑΚ και να γίνει καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων στη λειτουργία της πόλης, σε συνάρτηση με τις συνθήκες κινητικότητας. Συγκεκριμένα, παρέλαβαν πρόσκληση από τον Δήμαρχο οι φορείς, που φαίνονται στον παρακάτω πίνακα, ως αρμόδιοι για την παροχή ή δημιουργία μεταφορικού έργου στον Δήμο Κηφισιάς.

Πίνακας 2.2-1: Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς

A/a	ΠΑΡΑΛΗΠΤΕΣ
1	ΟΑΣΑ Α.Ε. Μετσόβου 15, Αθήνα ΤΚ 106 82 Τηλ.: 210 8200999 Email: oasa@oasa.gr
2	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Λ. Μεσογείων 191-193, Αθήνα 115 25 Τηλ.: 210 6792399, 210 6792032 Email: info@ametro.gr
3	Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. Αθηνάς 67, Αθήνα ΤΚ 105 52 Τηλ.: 214 4146400, 214 4141499 (κ. Καράς) Fax: 214 4141378, 214 4141152 Email: corporatecomm@stasy.gr
4	Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) Μάρνης 17, Αθήνα 104 33 Τηλ.: 210 5221123 Email: satataxi@satataxi.gr
5	Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (ΔΙ.Κ.Ε.Σ.Ο.) Παναγή Τσαλδάρη 15, Καλλιθέα ΤΚ 176 76 Τηλ.: 210 9215813 Email: vpanagou@patt.gov.gr
6	Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής Κατεχάκη 56, Αθήνα ΤΚ 115 25 Τηλ.: 213 2035611 Email: dioikisi@attica.gr
7	Εμπορικός Σύλλογος Κηφισιάς Περιβοίας 18, Ν. Κηφισιάς ΤΚ 145 64 Τηλ.: 210 8074389, 390 Email: info@eskifissia.org
8	Τροχαία ΚΗΦΙΣΙΑΣ Χαράς 1, Νέα Κηφισιά ΤΚ 145 64 Τηλ.: 210 6256430, 210 8002936, 210 6256443 Fax: 210 8002262
9	Δήμος Διονύσου Λ. Μαραθώνος 29 & Αθ. Διάκου, Αγ. Στέφανος ΤΚ 145 65 Τηλ.: 213 2030600, Φαξ: 213 2030630 Email: dimxseseis@dionysos.gr
10	Δήμος Πεντέλης Καλαμβόκη 2Α, Μελίσσια ΤΚ 151 27 Τηλ.: 213 2050000, Fax: 213 2050039

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

	Email: info@penteli.gov.gr
11	Δήμος Λυκόβρυσης - Πεύκης Ελ. Βενιζέλου 15Α & Ρηγ. Φεραίου 9, Πεύκη ΤΚ 151 21 Τηλ.: 210 6145100, Fax: 210 6145155 Email: info@likovrisipefki.gr , grmayor@likovrisipefki.gr
12	Δήμος Αμαρουσίου Βασ. Σοφίας 9 & Δημ. Μόσχα, Μαρούσι ΤΚ 151 24 Τηλ.: 213 2038000, Fax: 213 2038500 Email: info@maroussi.gr
13	Δήμος Μεταμόρφωσης Ι. Ράλλη και Δημαρχείου 1, ΤΚ 144 52 Τηλ.: 213 2012900 (κέντρο) Email: webmaster@metamorfossi.gr
14	Δήμος Αχαρνών Λεωφόρος Φιλαδελφείας 87 & Μπόσδα, Αχαρνές ΤΚ 136 73 Τηλ: 213 2072300-2, 210 2415300-2 Email: info@acharnes.gr
15	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ) Νίκης 4, Αθήνα ΤΚ 105 63 Τηλ.: 210 3291200

Παρακάτω παρατίθεται το κείμενο του καλέσματος του Αντιδημάρχου προς το Δίκτυο Φορέων.

2.2.2 1^η Διαβούλευση

Η 1^η Διαβούλευση - 1^η Συνάντηση του Δικτύου Φορέων πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 24 Σεπτεμβρίου 2019 στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς.

Παρακάτω παρατίθενται τα πρακτικά της 1^{ης} Διαβούλευσης - 1^{ης} Συνάντησης Δικτύου Φορέων:

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1^{ης} ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ

Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κηφισιάς

Ημερομηνία: Τρίτη, 24 Σεπτεμβρίου 2019

Ωρα έναρξης: 10.30 πμ

Τοποθεσία : Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς
(Διονύσου & Μυρσίνης 2, ΤΚ 145 62 Κηφισιά)

<u>Φορείς</u>	1. Δήμος Κηφισιάς
<u>Μεταφορικού</u>	2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
<u>Έργου:</u>	3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
	4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Κηφισιάς
	5. Τροχαία Κηφισιάς
	6. ΣΤΑ.ΣΥ.
	7. Δήμος Διονύσου

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων σχετικά με την έννοια του ΣΒΑΚ και τα στάδια εκπόνησής του, καθώς και η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των φορέων, της δημοτικής αρχής και της ομάδας έργου.

Πρακτικά συνάντησης

▪ 10.55-11.00 — Χαιρετισμός/ Άνοιγμα Συζήτησης

Αρχικά, ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών κ. Αλέξιος Μακρής, καλωσόρισε όσους προσήλθαν στη διαβούλευση. Επεσήμεινε ότι η βιώσιμη κινητικότητα αποτελείται από δύο σκέλη: ο όρος βιώσιμη συνδέεται με την ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή το ποδήλατο, το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, ενώ ο όρος κινητικότητα αναφέρεται στη μετακίνηση των ανθρώπων ως προϊόν επιλογής του μέσου, την προσβασιμότητα και τα δίκτυα μεταφορών. Τόνισε ότι ο Δήμος μέσα από ένα πρόγραμμα, που πρόκειται να ξεκινήσει, επιθυμεί να ανεξαρτητοποιηθεί από τον άνθρακα και να στηρίζεται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Ως προς το οδικό δίκτυο, αυτό είναι βεβαρημένο λόγω των επεκτάσεων των πόλεων. Ο χώρος που έχει δοθεί στο αυτοκίνητο είναι αποτέλεσμα της φιλοσοφίας της δεκαετίας του '80, όπου γινόντουσαν νέες χαράξεις στο υφιστάμενο τότε δίκτυο και ενώ αυξανόταν το πλάτος οδοστρώματος στην ουσία εγκλωβιζόταν ο πεζός. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να δοθεί έμφαση στον πεζό, ενώ όραμα για τον Δήμο αποτελεί να ενωθούν οι

ποδηλατοδρόμοι της Δημοτικής Ενότητας της Εκάλης, της Νέας Ερυθραίας και της Κηφισιάς μεταξύ τους, αλλά και με την Αθήνα.

▪ **11.00-11.35 — Τι είναι το ΣΒΑΚ ;**

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο κ. Θάνος Βλαστός, Καθηγητής του Ε.Μ.Π., ο οποίος τόνισε ότι η κινητικότητα αναφέρεται πάνω από όλα στον άνθρωπο. Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί ζήτημα της κλιματικής αλλαγής, η οποία οφείλεται στα αέρια του θερμοκηπίου. Το αυτοκίνητο, και γενικά οι μεταφορές, ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για την εκπομπή αυτών των ρύπων. Υπάρχουν επιπτώσεις στην υγεία, στον καιρό, αλλά και στη κοινωνική συνοχή, καθώς το αυτοκίνητο κατέλαβε το δημόσιο χώρο και πλέον ο κάτοικος δε ζει την πόλη του. Για παράδειγμα, στο Λονδίνο, οι δρόμοι κλείνουν για να παίζουν τα παιδιά. Είναι γεγονός ότι το συνεκτικό περιβάλλον αποτελεί προϋπόθεση για ένα ισχυρό κοινωνικό περιβάλλον. Έτσι, πέρα από το τεχνικό μέρος του ΣΒΑΚ, σημαντικό ρόλο παίζει η ενημέρωση και συμμετοχή του κοινού για τη δημιουργία ενός κοινωνικού σώματος, το οποίο θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τον σχεδιασμό και αυτό αποτελεί την ειδοποιό διαφορά μεταξύ των ΣΒΑΚ και των κυκλοφοριακών μελετών. Οι μετακινήσεις πλέον σημαίνουν διαμόρφωση χώρου μέσα από την πολεοδομική διάστασή του. Τα πεζοδρόμια σύμφωνα με τις προδιαγραφές πρέπει να έχουν πλάτος ελεύθερης διέλευσης 1,50 μέτρου, συνεπώς στην περίπτωση αστικού εξοπλισμού πάνω σε αυτά το πλάτος τους θα πρέπει να ανέρχεται στα 2,10 μέτρα. Στην Ελλάδα σπάνια εντοπίζονται τέτοια πλάτη και για τον λόγο αυτό πρέπει να στενέψει ο δρόμος και να γίνει ορθή διαχείριση της στάθμευσης. Τονίστηκε ότι θα υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των κατοίκων και της δημόσιας διοίκησης, καθώς δεν υπάρχει η κατάλληλη εκπαίδευση, ώστε να ενδιαφερθούν οι πολίτες για το κοινό καλό και όχι για το ατομικό τους συμφέρον. Στην Ευρώπη έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται πολιτικές διαμοιρασμού, όπως είναι τα κοινόχρηστα ποδήλατα, σε αντίθεση με την Ελλάδα, όπου η πληρότητα των ΙΧ είναι 1,15 και τα όρια ταχύτητας 50 km/h. Πολλοί λίγοι δρόμοι είναι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με όριο 30 km/h και αυτό δεν τηρείται τις περισσότερες φορές.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, κ. Αλέξιος Μακρής, ανέφερε ότι πράγματι η Κηφισιά είναι μια κηπούπολη, όπου τα πεζοδρόμια είναι μικρά με πολλά δέντρα και κορμούς πάνω σε αυτά με αποτέλεσμα ο πεζός να κινείται στο οδόστρωμα και να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Ως προς το κέντρο, η πεζοδρόμησή του είναι αρκετά δύσκολη λόγω των επιχειρήσεων, που συγκεντρώνονται εκεί.

Ο κ. Μαυρογεώργης, εκπρόσωπος της ανάδοχης εταιρείας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ανέφερε ότι, όπως υπάρχουν πρόστιμα για τα απορρίμματα λόγω της ελλιπούς διαχείρισης τους, έτσι θα επιβληθούν πρόστιμα για τις μετακινήσεις και τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου.

▪ **11.35-11.45 — Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ/ Site και Πλατφόρμα**

Τον λόγο πήρε ο κ. Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας και της ομάδας έργου, παρουσιάζοντας τα εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού. Αναφέρθηκε στη σημασία της συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό και τα οφέλη της συμμετοχής αυτής για τους μελετητές στα στάδια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να ενημερώνονται για τα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας, που έχει αναπτυχθεί. Στην πλατφόρμα αυτή περιγράφεται η θεωρία των ΣΒΑΚ, ενώ υπάρχει η δυνατότητα συμπλήρωσης ερωτηματολογίων ηλεκτρονικά, που αναφέρονται στους κατοίκους, στους γονείς, στους μαθητές, στους εργαζομένους εντός των ορίων του Δήμου, στους φορείς, στους χρήστες του

ΗΣΑΠ και του ΟΑΣΑ, καθώς και στους πεζούς. Ταυτόχρονα, έχει δημιουργηθεί η πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών, στην οποία ο πολίτης μπορεί είτε επώνυμα, είτε ανώνυμα να προτείνει μια ιδέα ή να παραθέσει έναν προβληματισμό σχετικά με τις μετακινήσεις στον Δήμο.

▪ **11.45-12.30 — Σύστημα Μεταφορών – Υφιστάμενη Κατάσταση στον Δήμο Κηφισιάς**

Στη συνέχεια, ο κ. Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, τόνισε ότι είναι σημαντικό να προωθηθούν αυτά τα εργαλεία στο site του Δήμου και στα social media, αν υπάρχουν, καθώς αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Ανέφερε ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο business as usual με αριθμητικά δεδομένα. Έπειτα, ανέλυσε τα χαρακτηριστικά του Δήμου και ορισμένα προβλήματα, που εντοπίζονται. Στον Δήμο κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, ενώ το κέντρο της Κηφισιάς αποτελεί κέντρο εστίασης και αναψυχής, αποτελώντας υπερτοπικό πόλο έλξης. Βασικά προβλήματα, που εντοπίζονται στον Δήμο, είναι ότι η Λεωφόρος Κηφισιάς και η Π.Α.Θ.Ε αποκόπτει τον οικιστικό ιστό, ενώ ο υψηλός φόρτος που παρουσιάζεται στο οδικό δίκτυο συνολικά, αλλά κυρίως στη Λεωφ. Κηφισιάς και την Ελ. Βενιζέλου κατακερματίζει τον αστικό ιστό, με αποτέλεσμα να μη συνδέονται οι επιμέρους περιοχές του Δήμου. Ταυτόχρονα, η μη σύνδεση της Χαριλάου Τρικούπη με τη Λεωφ. Κηφισιάς επιβαρύνει την περιοχή των Αλωνίων. Χαρακτηριστικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι το 70% της κυκλοφορίας εντός του Δήμου είναι διαμπερής. Ως προς τα πεζοδρόμια, είτε είναι ανύπαρκτα, είτε έχουν εμπόδια, αλλά έχουν δημιουργηθεί κάποιες υποδομές τόσο για τους πεζούς, όπως και για ποδηλάτα. Συγκεκριμένα, ο Δήμος διαθέτει τρεις ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι όμως δεν συνδέονται μεταξύ τους. Αυτοί θα πρέπει να ενωθούν, να έχουν μια ενιαία μορφή και να επεκταθούν ως τις σχολικές μονάδες, έτσι ώστε να υπάρχει επαφή των παιδιών με το ποδήλατο. Ιδιαίτερη αναφορά έγινε για τη σκέψη μελέτης επέκτασης της γραμμής του ΗΣΑΠ έως τον Άγιο Στέφανο, η επαναφορά της οποίας θα αποτελέσει προτεραιότητα για το ΣΒΑΚ, καθώς θα αποφορτίσει το κυκλοφοριακό ζήτημα. Παράλληλα, η δημιουργία της γραμμής 4 του μετρό, θα συμβάλει στη διάχυση της μετακίνησης προς τους κοντινούς σταθμούς μετρό. Γενικότερα, στόχος είναι η βιώσιμη μετακίνηση να γίνει μέρος της ζωής των κατοίκων.

▪ **12.30-13.20 — Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση**

Στη συνέχεια ακολούθησε συζήτηση πάνω στα θέματα, που τέθηκαν. Η Προϊσταμένη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου κα Ελένη Γιαννιτσοπούλου, επεσήμανε ότι υπάρχει διάθεση τόσο από την υπηρεσία, όσο και από τον Δήμο για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ, το οποίο αποτελεί ένα πρακτικό εργαλείο. Ωστόσο, υπάρχει εν γένει δυσπιστία των πολιτών απέναντι στη δημοτική αρχή, ενώ θα υπάρχουν συγκρούσεις και αντιδράσεις τόσο μεταξύ των πολιτών, όσο και μεταξύ του Δήμου και των πολιτών. Επιπλέον, το ΣΒΑΚ μπορεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για εξωστρέφεια και επικοινωνία με φορείς και με τους όμορους Δήμους, καθώς αποτελεί σημαντικό πρόβλημα η έλλειψη επικοινωνίας.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, κ. Αλέξιος Μακρής, τόνισε ότι σημαντικό ρόλο παίζουν τα συνοικιακά συμβούλια και τα τοπικά, όπως επίσης και οι σύλλογοι γονέων, ώστε να υπάρχει πολύπλευρη ενημέρωση. Ο Δήμος, από την άλλη πλευρά, μπορεί να δώσει κίνητρα για τη συμμετοχή.

Τον λόγο πήρε ο Αντιδήμαρχος Διονύσου κ. Γιάννης Φωτάκης, ο οποίος επεσήμανε ότι οι πολίτες δεν έχουν συνειδητοποιήσει τα οφέλη αυτών των μελετών, καθώς υπάρχει αναξιοπιστία. Για τον λόγο αυτό πρέπει να υπάρχει ένας λειτουργικός σχεδιασμός, ο οποίος

θα ενισχύσει τους θεσμούς των τοπικών συμβουλίων οργανωμένα και όχι αποσπασματικά, όπως γινόταν μέχρι σήμερα. Ουσιαστικά, πρόκειται για μια αλλαγής κουλτούρας λόγω της συνήθειας σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο. Σε αυτό θα συμβάλλουν ιδιαίτερα η εκπαιδευτική κοινότητα και οι γονείς. Για τον Δήμο Διονύσου, εκκρεμεί η μελέτη των διοδίων, με την οποία θα εκτραπεί η κυκλοφοριακή κίνηση επιβαρύνοντας τις γειτονίες και τον Δήμο υποβαθμίζοντας τον περιβαλλοντικά. Ως προς το πρόγραμμα του ΗΣΑΠ, ο Δήμος Διονύσου στρέφεται στη δημιουργία μιας γραμμής ΤΡΑΜ, που εν μέρει θα μπορέσει να αντικαταστήσει σε ένα βαθμό τη γραμμή του ΗΣΑΠ, η οποία δεν προβλέπεται να υλοποιηθεί στο άμεσο μέλλον. Ταυτόχρονα, ο Δήμος Διονύσου διαθέτει ορεινούς όγκους, που μπορούν να αξιοποιηθούν μέσω της επέκτασης του ποδηλατοδρόμου του Δήμου Κηφισιάς έως τον παλιό σταθμό του ΟΣΕ. Είναι σημαντικό λοιπόν, να πραγματοποιηθεί μια συνεργασία μεταξύ των δήμων, καθώς δεν μπορούν τα έργα να είναι αποκομμένα από τους όμορους δήμους.

Ο εκπρόσωπος της ΣΤΑ.ΣΥ., κ. Κωνσταντίνος Βλασίδης τόνισε ότι είναι πολύ ενδιαφέροντα αυτά, που ακούστηκαν, και επισήμανε τη σημασία της παιδείας για την ωρίμανση του ΣΒΑΚ με την εισαγωγή μαθημάτων στα σχολεία ως προς τις βιώσιμες μετακινήσεις και τα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης.

Ο εκπρόσωπος της Τροχαίας Υπαστυνόμος Α', κ. Ευάγγελος Πατσιάς, ανέφερε ότι ο ποδηλάτης για βόλτες και αναψυχή επιλέγει τον ποδηλατόδρομο, ενώ για μετακίνηση από και προς τη δουλειά τη Λεωφ. Κηφισιάς, η οποία έχει υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος τροχαίου συμβάντος. Ως προς την περιοχή των Αλωνίων, ανέφερε ότι μόνο αν αποφορτιστεί η Λεωφ. Κηφισιάς, δεν θα επιβαρύνεται με φόρτο. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί ότι ο άξονας της Λεωφ. Κηφισιάς διαθέτει μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, αντί για τέσσερις στον Δήμο, γεγονός που προκαλεί πολλά προβλήματα. Επίσης, έθιξε το πρόβλημα του διπλοπαρκαρίσματος σε ορισμένες περιοχές, όπως η πλατεία Ελαιών. Στη συγκεκριμένη πλατεία, προτάθηκε η επέκταση της νησίδας με το ίδιο πλάτος μέχρι την πλατεία για να αποφεύγονται τέτοια φαινόμενα. Η Τροχαία επεσήμανε ότι θα συνεισφέρει όσο μπορεί, καθώς υπάρχουν ελλείψεις πόρων και ανθρωπίνου δυναμικού, αν και τονίστηκε ότι λίγα πράγματα μπορούν να γίνουν, καθώς οι υφιστάμενοι δρόμοι έχουν υλοποιηθεί βάσει ενός παλιού μοντέλου.

Ο κ. Θάνος Βλαστός πήρε τον λόγο και πρόσθεσε ότι η κατάσταση θα επιδεινώνεται συνεχώς. Ως παράδειγμα, τέθηκαν τα ηλεκτρικά οχήματα και τα οχήματα χωρίς οδηγό, τα οποία πρόκειται να αυξήσουν την κυκλοφορία κατά 50-150%, καθώς κινούνται με λιγότερους πόρους. Από την άλλη πλευρά, αν τα οχήματα χωρίς οδηγό ακολουθούσαν πολιτικές διαμοιρασμού και με συνδυαστικά μέτρα, όπως η μείωση των ορίων ταχύτητας και η θωράκιση του κέντρου από ροές, θα υπήρχε μια μείωση κατά 60% των αέριων ρύπων. Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη, καθώς υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισης της περιοχής.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, κ. Αλέξιος Μακρής επεσήμανε ότι άλλες περιοχές υποβαθμίζονται, ενώ άλλες αναβαθμίζονται, αλλά αυτό που έχει σημασία είναι να γίνει η απαραίτητη κινητοποίηση, ώστε το ΣΒΑΚ να έχει επιτυχία. Τέλος, ευχαρίστησε όλους τους παριστάμενους για την παρουσία τους και τα χρήσιμα σχόλια που κατέθεσαν και ανανέωσε το ραντεβού για την επόμενη διαβούλευση, η οποία θα είναι ανοιχτοί στους πολίτες.

2.3 Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμετοχής

Με τον όρο μεταφορές, σε ένα αστικό περιβάλλον, όπως αυτό του Δήμου Κηφισιάς, εννοείται καθετί που αφορά στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, στη στάθμευση ή στις συγκοινωνίες. Το σύστημα των μεταφορών συνδέεται άμεσα με τις χρήσεις γης και τις δραστηριότητες, που αναπτύσσονται σε ένα αστικό κέντρο.

Οι αυξημένες απαιτήσεις, που προέκυψαν κυρίως λόγω της συγκέντρωσης πληθυσμού και της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική συχνά υποδομή και τη λανθασμένη διαχείριση της κυκλοφορίας, έχουν αναγάγει το ζήτημα των μεταφορών σε μείζον πρόβλημα για την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού.

Αποτελεί κοινό τόπο ότι σε μια σύγχρονη πόλη οι μετακινήσεις και οι υπηρεσίες πρέπει να υπηρετούν τις αρχές και τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας.

Η αστική κινητικότητα έχει άμεση συνάρτηση με την οργάνωση και λειτουργία του αστικού χώρου, καθώς και με την ποιότητα ζωής, την καθημερινότητα των κατοίκων και τις δραστηριότητες στην πόλη. Στον σχεδιασμό των μεταφορών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η ασφάλεια, η πρόσβαση σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας, οι χρήσεις γης, να καλύπτονται οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και να συνυπολογίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς.

Με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται:

- η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- η ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης,
- η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης,
- η μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κλπ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και το συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Παρακάτω παρατίθεται η Αρχική Διατύπωση Οράματος για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στον Δήμο Κηφισιάς.

ΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς αναπτύσσεται στην Α' Φάση σχεδιασμού της παρούσας σύμβασης και περιέχει τη **συνοπτική περιγραφή** της ουσιαστικής κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ ενσωματώνοντας τους κύριους στόχους για το μέλλον του Δήμου, διαμορφώνοντας την αυριανή εικόνα στον τομέα των μετακινήσεων.

Το όραμα για ένα ΣΒΑΚ - *αν και φαινομενικά αποτελεί απλά την προωθητική φράση που χρησιμοποιεί η πολιτική ηγεσία του τόπου που αναπτύσσει το σχέδιο* - **αποτελεί ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ** τη συμπύκνωση της κατεύθυνσης που οραματίζεται η ΠΟΛΗ για έναν χώρο με λιγότερα αυτοκίνητα και εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη κυκλοφορία και περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και συλλογικά/κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς.

Βασικά ερωτήματα που γεννώνται σε πόλεις, που πραγματοποιούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ, είναι τα παρακάτω, τα οποία απαντώνται εν μέρει στο παρόν τεύχος και ολοκληρώνονται με τη συμβολή Αναδόχου και Ομάδας Εργασίας στο πλαίσιο των επόμενων διαβουλεύσεων ως μέρος του έργου επικοινωνίας του ΣΒΑΚ.

Πώς αναπτύσσεται ένα όραμα;

Τι μπορεί να περιέχει ένα όραμα;

Καταγράφουμε απλά τις επιθυμίες για το μέλλον των μετακινήσεων στην πόλη μας;

Πώς το «όραμα» γίνεται κτήμα των κατοίκων της πόλης;

Σκοπό του παρόντος βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας των βημάτων του ΣΒΑΚ Κηφισιάς, καθώς και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί η οποία θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση-στόχο που από κοινού Δήμος και Φορείς φιλοδοξούν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.**

Στην ουσία, το «όραμα ενός ΣΒΑΚ» είναι η φράση εκείνη η οποία προκύπτει έπειτα από αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- της αλληλεπίδρασης πολιτών-φορέων-ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ-πολιτικής ηγεσίας,
- της συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής υπό αξιολόγηση,
- των ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- των βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

Το **όραμα** για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς διατυπώνεται αρχικά σε πilotικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στο ευρύ κοινό για την αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά έπειτα και από την ολοκληρωμένη παρουσίασή του, η οποία συνοδεύεται από τα βασικά συστατικά του στοιχεία: τις **προτεραιότητες** και τους **στόχους** που επιχειρεί να πραγματοποιήσει το ΣΒΑΚ Κηφισιάς.

Για τη σύνθεση του οράματος για το ΣΒΑΚ στον Δήμο Κηφισιάς επιχειρείται σε αρχικό στάδιο να απαντηθούν καίρια ερωτήματα, πριν ωστόσο ολοκληρωθεί η τελική διατύπωση.

Τα βασικά ζητήματα που προκύπτουν και θα κληθεί το ΣΒΑΚ Κηφισιάς να μεταβάλλει περιλαμβάνουν τα παρακάτω:

- η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- η αύξηση της οδικής ασφάλειας,
- η σύνδεση των πράσινων χώρων του Δήμου,
- η υιοθέτηση μίας σφαιρικής προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού,
- η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης,
- η μείωση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων,
- η αποφόρτιση περιοχών (γειτονιές και κέντρο πόλης) από διαμπερή κυκλοφορία,
- ο περιορισμός της παράνομης στάθμευσης,
- η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Πρωταρχική διατύπωση ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ Κηφισιάς¹

Αξιολογώντας το σύνολο των παραπάνω δεδομένων η φράση-κλειδί, η οποία μπορεί να συνοψίσει το όραμα για το ΣΒΑΚ Κηφισιά παρατίθεται παρακάτω:

«Ώρα» Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Κηφισιάς... Διαμορφώνοντας τις συνθήκες για αποδοτικές, δίκαιες και περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις!

Με στόχο:

- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς *ελκυστικό, άρτια ενταγμένο στον αστικό ιστό της μητροπολιτικής Αθήνας, προσβάσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον*, ο οποίος θα παρέχει προτεραιότητα στο *περπάτημα, στο ποδήλατο, στη δημόσια συγκοινωνία*, καθώς και στους *καινοτόμους τρόπους μετακίνησης*.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα *μειώσει* αισθητά την *εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο*, αξιοποιώντας μία *σφαιρική και ολοκληρωμένη στρατηγική* πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα αναδείξει ακόμα περισσότερο τον ρόλο των πράσινων χώρων και θα τους συνδέσει επιτυχώς, συγκροτώντας *ένα ευρύ δίκτυο πρασίνου στην περιοχή*.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, που θα αναδιαμορφώσει ριζικά το *οδικό περιβάλλον* της περιοχής με σκοπό να καταστεί *φιλόξενο και προσιτό χωρίς αποκλεισμούς* σε όλους και όλες.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, που θα στοχεύει στη *βελτίωση της δημόσιας υγείας* των κατοίκων μέσα από τη μείωση της ρύπανσης και την προώθηση της ενεργούς μετακίνησης.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα αξιοποιεί με τον κατάλληλο τρόπο την ανάπτυξη της τεχνολογίας, αποσκοπώντας στην *ανάπτυξη ενός έξυπνου και αποτελεσματικού συστήματος μετακινήσεων*.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα επιδιώκει μία *ενεργή και διαρκή επικοινωνία* με τους πολίτες, καθώς και τους επισκέπτες του.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα διαμορφώσει ένα σύστημα *αποδοτικών εμπορευματικών μετακινήσεων* με κύριο γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

¹ Η οριστικοποίηση του οράματος πραγματοποιείται μετά τη διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων.

Όλες οι παραπάνω επιμέρους αιχμές συγκροτούν το όραμα του ΣΒΑΚ Κηφισιάς, το οποίο έχει τη δυνατότητα να διαμορφώσει τις συνθήκες **για πιο ασφαλείς και άνετες μετακινήσεις**, για την **αύξηση της ελκυστικότητας** της περιοχής, για έναν **προσιτό δημόσιο χώρο** και για μια πιο **αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής**.

(Το όραμα αυτό είναι πρωταρχικό δίνοντας μια πρώτη αίσθηση των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Κηφισιάς.)

Η παραπάνω φράση-κλειδί για το όραμα αναφορικά με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Κηφισιάς είναι αυτή η οποία θέτει τη **βάση προσδιορισμού των προτεραιοτήτων, των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ**.

Ο Δήμος Κηφισιάς στο πλαίσιο της συμμετοχικής διαδικασίας για τη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) μοίρασε το Αρχικό Σύμφωνο Συμμετοχής, στους Φορείς Μεταφορικού Έργου (όπως αυτοί παρουσιάζονται στο κεφ. 2.2), το οποίο παρατίθεται ακολούθως.



ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

[ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΣ ΦΟΡΕΑΣ]

ΑΡΧΙΚΟ ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ

Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς

Οι υπογράφωντες το παρόν Σύμφωνο εκπρόσωποι φορέων, θεσμικοί κάθε βαθμίδας και μη – θεσμικοί, που είναι σχετικοί με τις μετακινήσεις πολιτών και επισκεπτών και με τις μεταφορές προϊόντων στο Δήμο Κηφισιάς, συμφωνούμε στα παρακάτω:

Κείμενο Αρχικής Συμφωνίας Συμμετοχής

1. Συμφωνούμε να δράσουμε συντονισμένα, συλλογικά και συνεργατικά για 2 χρόνια και σε συνεχή διαβούλευση με τους πολίτες και τους κοινωνικούς και οικονομικούς εταίρους του δήμου μας, ώστε οι μετακινήσεις και υπηρεσίες που σχεδιάζονται, να εξασφαλίζουν και ικανοποιούν παράλληλα και ισόρροπα τους παρακάτω δύο βασικούς άξονες – στόχους της Βιώσιμης Ανάπτυξης και της Βιώσιμης Κινητικότητας, να υπηρετούν τις Πολεοδομικές Πολιτικές και να σέβονται τις ευαισθησίες των Δημόσιων Χώρων του Δήμου Κηφισιάς:

- Εξασφάλιση της κοινωνικής βιωσιμότητας και συνοχής
- Εφαρμογή των περιβαλλοντικά και οικονομικά βέλτιστων λύσεων

2. Τον συντονισμό των δράσεών μας αναλαμβάνει ο Δήμος Κηφισιάς μέσω της Αναπλ. Της προϊσταμένης του Τμήματος Ρύθμισης Κυκλοφοριακών Φόρτων της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς, κας Φωτεινής Γαρουφαλίδου.

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

4. Ο Δήμος Κηφισιάς, μπορεί κατά τη διάρκεια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, να ζητήσει συνεργασία από επιπλέον εξωτερικούς φορείς με τους οποίους να ενισχύσει το Δίκτυο Φορέων. Περαιτέρω, μπορεί να ζητήσει τη συμβολή και γνώμη των κατά νόμο αρμοδίων υπηρεσιών.

Ειδικότερα ο σχεδιασμός, στον οποίο δεσμευόμαστε, αποβλέπει σε μετακινήσεις που θα:

- Είναι φιλικές στους χρήστες κάθε είδους, εξασφαλίζοντας ισότιμη και απρόσκοπτη προσπέλαση και προσβασιμότητα για όλους και για διαδοχικές γενεές.
- Συμβάλλουν με το βέλτιστο τρόπο στην εύρυθμη και ισορροπημένη ανάπτυξη και βιωσιμότητα του Δήμου μας, τονώνουν την ελκυστικότητά του και αναβαθμίζουν την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.
- Μέσω της χρησιμοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και της επιλογής φιλικών στο περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφορών οδηγούν στον περιορισμό της

ενεργειακής κατανάλωσης, της παραγωγής αερίων του θερμοκηπίου και κάθε είδους ρύπων και αποβλήτων και ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις ως προς το θόρυβο και τη λειτουργία των διαφόρων δραστηριοτήτων.

- Ενισχύουν την κοινωνική συνοχή και την αστική ασφάλεια, συμβάλλοντας στην κοινωνική δικαιοσύνη, στον περιορισμό των παραβατικών συμπεριφορών και των ατυχημάτων και στην προστασία της καλής υγείας των πολιτών.
- Συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη, τονώνουν την ανταγωνιστικότητα και ενισχύουν την επιχειρηματικότητα εξασφαλίζοντας τη βέλτιστη πρόσβαση σε αγαθά και υπηρεσίες.
- Βελτιστοποιούν τη σχέση κόστους – οφέλους των διαφόρων δικτύων.
- Προωθούν μορφές ήπιας κυκλοφορίας, λύσεις «βιώσιμης διαχείρισης της κινητικότητας» και συλλογικής χρήσης των μεταφορικών μέσων.
- Αξιοποιούν κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τους κοινόχρηστους χώρους προς όφελος της ποιότητας ζωής των πολιτών.

ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

[ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥ
ΦΟΡΕΑ]

Γεώργιος Θωμάκος

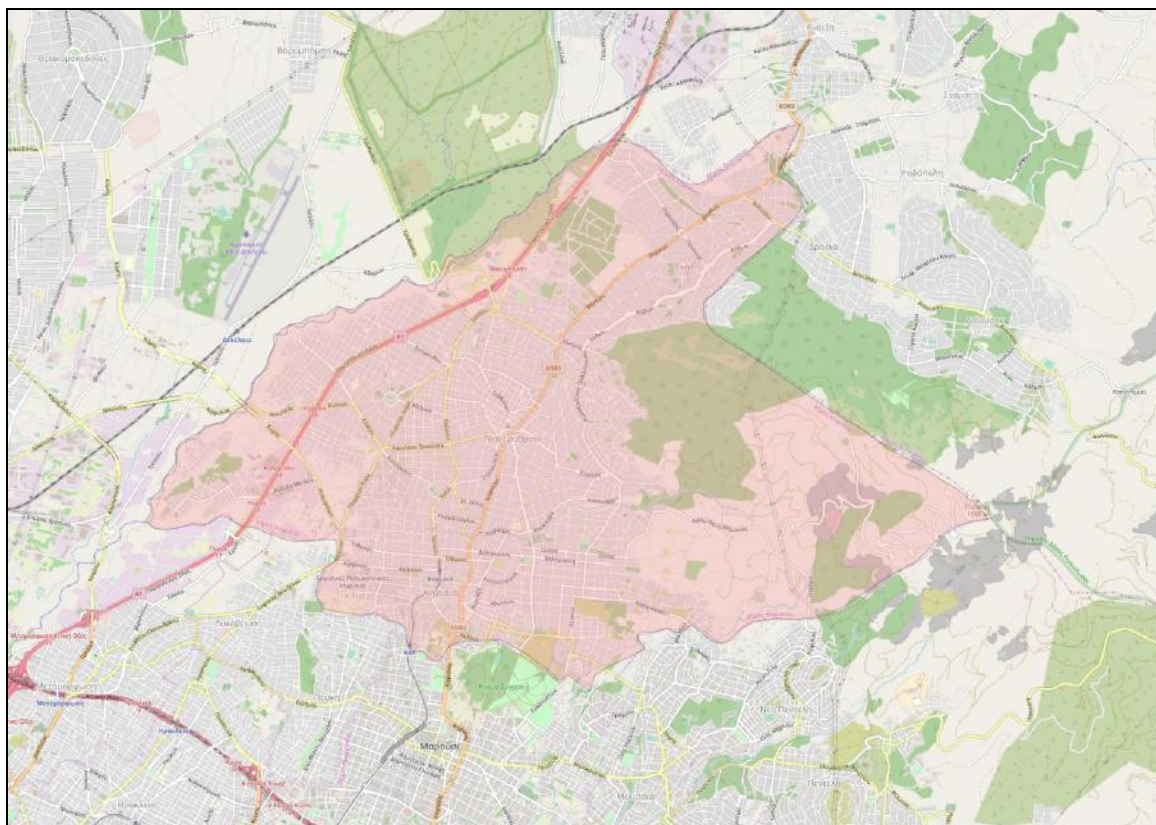
2.4 Καθορισμός περιοχής παρέμβασης

Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται το σύνολο της έκτασης του Δήμου Κηφισιάς.

Ο **Δήμος Κηφισιάς** είναι Δήμος του Βορείου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής, που προέκυψε με την εφαρμογή του Προγράμματος "Καλλικράτης" (Ν. 3852/2010 - ΦΕΚ 87/Α/2010), μέσα από τη συνένωση των παλαιότερων Καποδιστριακών Δήμων Κηφισιάς και Νέας Ερυθραίας και της Κοινότητας Εκάλης. Ο νέος Καλλικρατικός Δήμος απαρτίζεται από τρεις Δημοτικές Ενότητες (Δ.Ε.), Κηφισιάς, Νέας Ερυθραίας και Εκάλης.

Ο Δήμος έχει πληθυσμό 70.600 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛΣΤΑΤ), η συνολική του έκταση φτάνει τα 36.804 στρέμματα και έδρα του είναι η περιοχή της Κηφισιάς.

Ο υπό μελέτη Δήμος εκτείνεται στα βορειοανατολικά του λεκανοπεδίου Αττικής και συνορεύει βορειοδυτικά με τον Δήμο Αχαρνών (Μενίδι), βόρεια και βορειοανατολικά με τον Δήμο Διονύσου, νοτιοδυτικά με τους Δήμους Μεταμορφώσεως και Λυκόβρυσης-Πεύκης, νότια με τον Δήμο Αμαρουσίου, ενώ νοτιοανατολικά συνορεύει με τον Δήμο Πεντέλης (Χάρτης 2.4-1).



Χάρτης 2.4-1: Θέση του Δήμου Κηφισιάς

Η Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς καταλαμβάνει έκταση περί τα 26,0 τ.χλμ. και εκτείνεται από τον ορεινό όγκο του Πεντελικού όρους στα ανατολικά έως τον Κηφισό ποταμό στα δυτικά.

Συνορεύει:

- νότια με τους Δήμους Πεντέλης, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Αμαρουσίου και Μεταμόρφωσης,
- βόρεια με τη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας,

- δυτικά με το Δήμο Αχαρνών,
- ανατολικά με το Πεντελικό όρος.

Η Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας καταλαμβάνει έκταση περί τα 6,5 τ.χλμ. και εκτείνεται ανάμεσα στο Πεντελικό όρος (ανατολικά) και στο Δάσος Τατοΐου (δυτικά).

Συνορεύει:

- προς βορρά με τη Δημοτική Ενότητα Εκάλης και τον Δήμο Διονύσου,
- προς νότο με τη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς,
- νοτιοδυτικά με το Δήμο Αχαρνών, και
- ανατολικά με το Πεντελικό όρος.

Η Δημοτική Ενότητα Εκάλης καταλαμβάνει έκταση περί τα 4,4 τ.χλμ. και εντοπίζεται στους βορειοδυτικούς πρόποδες του Πεντελικού όρους, στη σύμπτυξή του με την Πάρνηθα και τον Κηφισό ποταμό.

Συνορεύει:

- βόρεια και βορειοδυτικά με τον Δήμο Διονύσου,
- νότια και δυτικά με τη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας, και
- ανατολικά με το Πεντελικό όρος.

Επισημαίνεται ότι η Κηφισιά αποτελεί την "κεφαλή" της Περιφερειακής Ενότητας Βορείου Τομέα Αθηνών, το Μαρούσι έχει τον ρόλο του αστικού κέντρου του συγκροτήματος, ενώ το Χαλάνδρι, το Ψυχικό, τα Βριλήσσια, η Αγία Παρασκευή, ο Δήμος Παπάγου, το Ηράκλειο, η Νέα Ιωνία, η Πεντέλη, η Πεύκη και η Μεταμόρφωση αποτελούν περιφερειακούς Δήμους.

Ο Δήμος Κηφισιάς, όπως και πολλοί από τους Δήμους των βορείων προαστίων, αποτελεί μια προέκταση του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με μητροπολιτικές λειτουργίες οι οποίες αναπτύσσονται κατά μήκος των αξόνων και παρέχει μια σχετικά καλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους του, ενσωματώνοντας γενικά περιοχές με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και διαφορετικές διαδρομές στην ιστορία συγκρότησης του αστικού ιστού και της δομής του μητροπολιτικού χώρου της Αθήνας-Αττικής.

Ο Δήμος Κηφισιάς συγκροτεί ένα "τόξο" στις παρυφές και στις ημιορεινές περιοχές του Πεντελικού όρους. Οι πρώην Δήμοι που τον αποτελούν (Κηφισιά και Νέα Ερυθραία) θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως περιαστικές περιοχές και προάστια της Αθήνας, αποτελώντας την "υπερβόρεια έξοδο" του λεκανοπεδίου, στο πλαίσιο της διαρκούς αστικοποίησης την οποία διαδέχεται η απώλεια μεγάλης έκτασης φυσικού περιβάλλοντος. Οι κάτοικοι της περιοχής αυτής χαρακτηρίζονται από υψηλές απαιτήσεις ως προς την ποιότητα ζωής, το αστικό τους περιβάλλον και, ανάλογα με τον βαθμό ιστορικότητας του κάθε Δήμου, έχουν απαιτήσεις οργάνωσης της τοπικής κοινωνικής ζωής και συμμετοχής τους σε αυτήν με στόχο τη βελτίωσή της. Οι νεότερες και σε διαδικασία συγκρότησης περιοχές, όπως είναι η Εκάλη, το Μορτερό, το Καστρί, οι Αδάμες, που δεν έχουν κοινωνική συνοχή ακόμα, παρουσιάζουν ετερογενή κοινωνική φυσιογνωμία και μειωμένο βαθμό συμμετοχής στα κοινά (Μπακογιάννης, 2012).

Η Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς περιλαμβάνει -ενδεικτικά- τις παρακάτω περιοχές:

- Νέα Κηφισιά
- Αδάμες
- Κάτω Κηφισιά
- Στροφύλι
- Κεφαλάρι
- Πολιτεία
- Κοκκιναράς
- Αλώνια, Κ.Α.Τ.
- Καλυφτάκη - Πανόραμα
- Αγία Παρασκευή - Άστυ Αιγυπτιωτών
- Εργατικές Κατοικίες
- Βαρειές
- Συνοικισμός Πελοποννησίων
- Γράμμος - Φοίνικας

Η Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας περιλαμβάνει -ενδεικτικά- τις παρακάτω περιοχές:

- Κέντρο-Νέα Ερυθραία
- Περιοχή Εθνικιστών και Αναπήρων Πολέμου
- Καστρί
- Μορτερό
- Κατσαφαρέικα ή Καστρίτσα

Η Δημοτική Ενότητα Εκάλης περιλαμβάνει -ενδεικτικά- τις παρακάτω περιοχές:

- Άνω Εκάλη
- Κάτω Εκάλη
- Αναγέννηση
- Άνω Καστρί
- Δημοσιογραφικά

Η χωροταξική θέση του Δήμου σε συνδυασμό και με το γεγονός ότι διασχίζεται, από νότο προς βορρά, από σημαντικούς υπερτοπικούς οδικούς άξονες, όπως η Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης και η Λεωφ. Κηφισίας-Ελ. Βενιζέλου-Θησέως, τον καθιστούν σημαντικό πόλο έλξης υπερτοπικών δραστηριοτήτων στο βόρειο τμήμα του λεκανοπεδίου.

Ο Δήμος διαχρονικά έχει γνωρίσει σημαντικές μεταβολές στον πληθυσμό του. Τα τελευταία 40 έτη (1971-2011) ο πληθυσμός του Δήμου παρουσιάζει σταθερά αύξηση εξαιτίας της τάσης μετεγκατάστασης από τις περιοχές του κέντρου προς τα βόρεια προάστια γενικότερα. Η αύξηση αυτή εμφανίζει υψηλούς ρυθμούς από το 1971 μέχρι το 1991 (52,6%, 27,2% ανά αντίστοιχη δεκαετία), ενώ τις δεκαετίες 1991-2001 και 2001-2011 ο θετικός ρυθμός μεταβολής μειώνεται στο 14,8% και 8,55% αντίστοιχα. Παρ' όλη τη μείωση αυτή, ο ρυθμός εξακολουθεί να είναι αρκετά υψηλός.

Σύμφωνα με στοιχεία της απογραφής του 2011 (ΕΛΣΤΑΤ) στον Δήμο Κηφισιάς, η πλειοψηφία των απασχολούμενων ασχολείται με το χονδρικό και λιανικό εμπόριο - την επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και μοτοσυκλετών (18,00%), με δραστηριότητες σχετικές

με την ανθρώπινη υγεία και την κοινωνική μέριμνα (8,00%), με την εκπαίδευση (7,50%) και με τη δημόσια διοίκηση και άμυνα-υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση (7,00%). Οι κλάδοι, στους οποίους απασχολείται το μικρότερο ποσοστό εργαζομένων είναι η μεταφορά και αποθήκευση (4,90%), οι κατασκευές (4,20%), οι δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και υπηρεσιών εστίασης (4,00%) και οι διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες (2,30%). Τέλος, δεν απασχολούνται σχεδόν καθόλου με τη γεωργία, δασοκομία και αλιεία (0,70%).

Χρήσεις Γης

Η χρήση γης, που κυριαρχεί στον Δήμο Κηφισιάς, είναι η κατοικία. Βασικές χρήσεις θεωρούνται, επίσης, το εμπόριο και οι επιχειρήσεις του δευτερογενούς τομέα. Επιπλέον, εντοπίζονται δασικές εκτάσεις και ειδικές χρήσεις μείζονος σημασίας, όπως για παράδειγμα είναι η περίθαλψη, καθώς ο Δήμος "φιλοξενεί" δύο από τα σημαντικότερα νοσοκομεία σε ολόκληρη την περιοχή της Αττικής (το Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς "Οι Άγιοι Ανάργυροι" και το Γενικό Νοσοκομείο Αττικής ΚΑΤ).

Στον Πίνακα 2.4-1, που ακολουθεί, παρατίθενται κάποια βασικά πολεοδομικά στοιχεία αναφορικά με τις εντός σχεδίου εκτάσεις του Δήμου Κηφισιάς, καθώς και τους κοινόχρηστους χώρους.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 2.4-1: Βασικά Πολεοδομικά Στοιχεία Δήμου Κηφισιάς (1)

Πολεοδομικά Στοιχεία Δήμου Κηφισιάς			
Ανάλυση Εντός Σχεδίου Εκτάσεων			
Κατηγορία	Επιφάνεια (στρέμματα)	Ποσοστό κάλυψης	Ημερομηνία καταγραφής
Σύνολο εντός σχεδίου εκτάσεων	13.500 (Κηφισιά)	82%	14/05/2015
	3.460 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015
	3.539 (Εκάλη)		04/2015
Σύνολο εντός σχεδίου εκτάσεων Καλλικρατικού Δήμου	20.499		
Οικοδομήσιμοι χώροι	10.500 (Κηφισιά)	72%	14/05/2015
	2.400 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015
	3.100 (Εκάλη)		04/2015
Σύνολο οικοδομήσιμων χώρων Καλλικρατικού Δήμου	16.000		
Κοινόχρηστοι χώροι	386 (Κηφισιά)	22%	14/05/2015
	875 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015
	958 (Εκάλη)		04/2015
Σύνολο κοινόχρηστων χώρων Καλλικρατικού Δήμου	2.219		
Κοινοφελείς χώροι	106 (Κηφισιά)	0,3%	14/05/2015
	175 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015
	14 (Εκάλη)		04/2015
Σύνολο κοινοφελών χώρων Καλλικρατικού Δήμου	295		
Υπό ένταξη περιοχή "ΠΑΝΟΡΑΜΑ"	180 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 Δήμου Κηφισιάς (Α' Φάση Επιχειρησιακού Σχεδίου, 2015)

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 2.4-1: Βασικά Πολεοδομικά Στοιχεία Δήμου Κηφισιάς (2)

Πολεοδομικά Στοιχεία Δήμου Κηφισιάς			
Ανάλυση Κοινόχρηστων Χώρων			
Κατηγορία	Επιφάνεια (στρέμματα)	Ποσοστό κάλυψης	Ημερομηνία καταγραφής
Χώροι κυκλοφορίας	3.500 (Κηφισιά)	53%	14/05/2015
	692 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015
	504 (Εκάλη)		04/2015
Οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι	183 (Νέα Ερυθραία)		07/05/2015
Χώροι αστικού πρασίνου	85 (Κηφισιά)	46%	04/2015
	439 (Εκάλη)		
Οργανωμένοι χώροι αγροτικών πάρκων, μονοπατιών, εγκαταστάσεων αναψυχής και αθλητισμού	15	1%	04/2015

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 Δήμου Κηφισιάς (Α' Φάση Επιχειρησιακού Σχεδίου, 2015)

Στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς περιοχές αμιγούς κατοικίας είναι το Κεφαλάρι, η Πολιτεία, το Στροφύλι, τα Αλώνια, η Νέα Κηφισιά και η Κάτω Κηφισιά. Το κέντρο της Κηφισιάς έχει εξελιχθεί σε εμπορικό κέντρο υπερτοπικής σημασίας και εξυπηρετεί όχι μόνο τα γειτονικά προάστια, αλλά και την ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου. Η εμπορική δραστηριότητα έχει αναπτυχθεί κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισιάς, από την οδό Ζηρίνη μέχρι την οδό Όθωνος και επεκτείνεται κυρίως σε οικοδομικά τετράγωνα προς τα ανατολικά. Οι κυριότεροι εμπορικοί δρόμοι είναι οι: Κασσαβέτη, Κυριαζή, Κολοκοτρώνη και Παναγίτσας. Μια άλλη εμπορική ζώνη έχει αρχίσει να αναπτύσσεται στη Νέα Κηφισιά, κατά μήκος της οδού Ελαιών. Επίσης, αρκετές εμπορικές χρήσεις έχουν αναπτυχθεί και στο κέντρο της Νέας Ερυθραίας, καθώς και σε τμήμα της οδού Τατοΐου. Κοντά στην πλατεία Πλατάνου, στο Κεφαλάρι και στην Πολιτεία έχουν αναπτυχθεί εγκαταστάσεις αναψυχής, που εξυπηρετούν σημαντικό αριθμό επισκεπτών από την ευρύτερη περιοχή του λεκανοπεδίου.

Η περιοχή νοτιοδυτικά της οδού Καλυφτάκη μέχρι τα διοικητικά όρια του Δήμου με τον Δήμο Λυκόβρυσης έχει χαρακτηριστεί ως Βιομηχανικό Πάρκο, με το Π.Δ. 84/84, και έχουν ήδη εγκατασταθεί εντός των ορίων της αρκετές βιομηχανικές μονάδες. Κατά μήκος της Εθνικής Οδού έχει επίσης εγκατασταθεί σημαντικός αριθμός εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων, καθώς και πολλοί αποθηκευτικοί χώροι.

Στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς υπάρχουν επίσης, αρκετοί οργανωμένοι χώροι άθλησης, όπως το Ζηρίνιο Γυμναστήριο, ο Αθλητικός Όμιλος Κηφισιάς, το Κλειστό Γυμναστήριο της Πολιτείας, ο Ιππικός Όμιλος και οι εγκαταστάσεις της ΧΑΝ.

Όσον αφορά στη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας, το 55% της έκτασης της Δημοτικής Ενότητας Ν. Ερυθραίας καταλαμβάνει η οικιστική περιοχή, με κύριες χρήσεις την κατοικία και

το εμπόριο. Συγκεκριμένα, εμπορική και άλλη (βενζινάδικα, νοσοκομεία, βιοτεχνίες) δραστηριότητα συναντάται κυρίως στη Λ. Ελ. Βενιζέλου, στη Χαρ. Τρικούπη και στην οδό Τατοΐου. Επιπλέον, στις εκτός σχεδίου περιοχές της περιλαμβάνονται ζώνες προστασίας του Κηφισού ποταμού δυτικά της Εθνικής οδού, το Πεντελικό όρος στα ανατολικά όρια της Δημοτικής Ενότητας, το τρίγωνο της Καστρίτσας (τμήματα του οποίου είναι πευκόφυτα) και η περιοχή που βρίσκεται ανατολικά της Εθνικής Οδού μέχρι τα σύνορα με τη Δημοτική Ενότητα Εκάλης.

Η Δημοτική Ενότητα Εκάλης χαρακτηρίζεται ως Κηπούπολη, με μικρά ύψη και μικρή κάλυψη και αποτελεί - με βάση το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο - θύλακα αμιγούς κατοικίας. Ως κύρια χρήση γης προβλέπεται η αμιγής κατοικία, εξαιρουμένων των ιδιωτικών κλινικών και ειδικότερα προβλέπονται: κατοικία, κτήρια κοινωνικής πρόνοιας, κτήρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι και πολιτιστικά κτήρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (Εκάλη CLUB, κ.α.). Η Δημοτική Ενότητα Εκάλης περιλαμβάνει, επίσης, αρκετές δασικές εκτάσεις και άλση (Δάσος Φασιδέρη, Άλσος οδού Μυρτιάς, κ.α.), ενώ σχεδόν όλοι οι οδικοί άξονες εντός αυτής καταλήγουν σε χώρους πρασίνου.

Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος έχει σχέση κυρίως με το κέντρο της Αθήνας (υπουργεία, κλπ). Από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και ακόμη καλύπτει τις ανάγκες μιας ευρύτερης περιοχής.

Κατά την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις περιοχές που συγκεντρώνουν ποικίλες χρήσεις γης και παρουσιάζονται μεγάλα προβλήματα κινητικότητας. Θα πρέπει, επίσης, να αξιολογηθούν με προσοχή οι ροές εισόδου/εξόδου που σχετίζονται με τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων από τις περιαστικές περιοχές και τις αυξημένες μετακινήσεις επισκεπτών, κυρίως στις κεντρικές περιοχές του Δήμου.

Οδικό δίκτυο

Η περιοχή του Δήμου Κηφισιάς διασχίζεται, από νότο προς βορρά, από σημαντικούς υπερτοπικούς οδικούς άξονες όπως η Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης και η Λεωφ. Κηφισιάς-Ελ. Βενιζέλου-Θησέως, οι οποίοι τον καθιστούν σημαντικό πόλο έλξης υπερτοπικών δραστηριοτήτων στο βόρειο τμήμα του λεκανοπεδίου.

Η οδική σύνδεση του Δήμου Κηφισιάς με την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή με όλους τους όμορους Δήμους, εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τον άξονα Λεωφ. Κηφισιάς-Λεωφ. Ελευθ. Βενιζέλου-Θησέως και τις οδούς Χαρ. Τρικούπη, Ελαιών-Ιλυσίων, Δεκελείας, Εμμ. Μπενάκη-Τατοΐου και Λεωφ. Σοφ. Βενιζέλου-Αχαρνών. Μέσω των αξόνων αυτών εξυπηρετείται μεγάλο μέρος των μετακινήσεων προς/από την Εθνική Οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης και τα προάστια βόρεια του Δήμου Κηφισιάς (π.χ. Διόνυσος).

Οι Εθνικές οδοί, που διασχίζουν τον Δήμο, είναι η Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας, η οποία έχει μήκος 3,7 χλμ. εντός του Δήμου και ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς και η ΠΑΘΕ, η οποία έχει μήκος 2,5 χλμ. εντός του Δήμου και ανήκει στη Δημοτική Ενότητα Ν. Ερυθραίας.

Οι βασικότερες οδοί (ιεραρχημένο οδικό δίκτυο/τοπικές οδοί) στη Δ.Ε. Κηφισιάς είναι η Ιλυσίων, η Ελαιών, η Γ. Λύρα, η Χαρ. Τρικούπη, η Τατοΐου, η Θεσσαλονίκης, η Λεωφ. Κηφισιάς, η Αχαρνών, η Όθωνος, η Άνδρου, η Αθηνάς, η Μπακογιάννη, η 25ης Μαρτίου, η

Αγ. Παρασκευής. Στη Δ.Ε. Ν. Ερυθραίας είναι η Ελ. Βενιζέλου, η Τατοΐου, η Χαρ. Τρικούπη, Ανδ. Παπανδρέου και η Αγίων Σαράντα. Στη Δ.Ε. Εκάλης είναι η οδός Ρόδων και η Θησέως.

Το οδικό δίκτυο του Δήμου Κηφισιάς εξυπηρετεί και ήπιες μορφές μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) μέσω του δικτύου δρόμων ήπιας κυκλοφορίας όπως π.χ. στις οδούς Κασσαβέτη, Κολοκοτρώνη κ.α. στο κέντρο της Κηφισιάς, αλλά και Ολύμπου, Θήρας, Χ. Λαδά κ.α. στην περιοχή των Αλωνίων, καθώς και των ποδηλατοδρόμων που έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια.

Ο Δήμος Κηφισιάς έχει αναπτυγμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

- Στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς, υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων που διέρχεται από τις οδούς Στροφιλίου - Εμμ. Μπενάκη - Β.Αμαλίας – Δηληγιάννη - Κασαβέτη - Λεβίδου - Κολοκοτρώνη - Πεντέλης Καποδιστρίου – Καραϊσκάκη – Γούναρη - Ρόδου - Απόλλωνος - Εθν. Στρατού, με συνολικό μήκος 4,67 χλμ.
- Στη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος διέρχεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου - Κ. Βάρναλη - Δαβάκη - Β. Ηπείρου – Παπαναστασίου – Σεφέρη - Εθνικής Αντιστάσεως - Σεβδικίου - Γρηγορίου Ε΄ - Καζαντζάκη & Λ. Αρίτα, με συνολικό μήκος 6 χλμ.
- Τέλος, στη Δημοτική Ενότητα Εκάλης ο ποδηλατόδρομος διέρχεται από την οδό Ρόδων, συνολικού μήκους 3,85 χλμ.

Σε πολλά σημεία του οδικού δικτύου έχουν υλοποιηθεί επεμβάσεις που ευνοούν την οδική ασφάλεια. Η κατασκευή υπερυψωμένων οδικών τμημάτων (woonerf) σε διασταυρώσεις οδών του Δήμου Κηφισιάς, όπως Εμμ. Μπενάκη-Πεσμαζόγλου, Μ. Μπότσαρη-Φραγκοπούλου, Ελαιών-Πατρών, κλπ, μείωσαν τις ταχύτητες των διερχομένων οχημάτων με αποτέλεσμα τη μείωση των ατυχημάτων. Επίσης, οι εν λόγω επεμβάσεις/αναπλάσεις αναβάθμισαν την αισθητική του παρόδιου χώρου. Επιπλέον, επεμβάσεις στο οδόστρωμα, καθώς και στις παράπλευρες επιφάνειες των οδών, έχουν υλοποιηθεί μπροστά από σχολικά συγκροτήματα, όπως στην οδό Όθωνος μεταξύ των οδών Θ. Μιλήσιου και Πυθαγόρα. Παράλληλα, έχει γίνει εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων μέσω τοποθέτησης κατακόρυφης σήμανσης σε περιοχές όπως η Κάτω Κηφισιά πέριξ των οδών Μ. Μπότσαρη και Γ. Λύρα, οι Αδάμες και η περιοχή πέριξ των οδών Ελ. Βενιζέλου-Χ. Τρικούπη-Κοκκιναρά-Πόντου-Παπαφλέσσα, κλπ. με σκοπό τη μείωση των διαμπερών κυκλοφοριακών φόρτων (αποφόρτιση γειτονιάς), τη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων και τη μείωση της στάθμης θορύβου.

Σχετικά με την πεζή μετακίνηση, σε διάφορα σημεία του Δήμου με εμπορικές χρήσεις όπου οι ροές πεζών είναι υψηλές, έχουν υλοποιηθεί διαμορφώσεις (πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, φυτεύσεις, μεμονωμένες πεζοδρομήσεις, κλπ.) με σκοπό την ασφαλή μετακίνηση των πεζών και την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης. Ωστόσο, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η παράνομη στάθμευση, αλλά και η πρόσβαση που έχουν πολλές φορές μηχανές στον πεζόδρομο αποτελούν προβλήματα προς αντιμετώπιση.

Στάθμευση

Σχετικά με τη στάθμευση, στο δήμο Κηφισιάς έχει εφαρμοστεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε δύο περιοχές, στην περιοχή πέριξ του εμπορικού κέντρου της Κηφισιάς (Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς) με 433 μικτές θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης και στην

περιοχή πέριξ του κέντρου της Νέας Ερυθραίας (Δημοτική Ενότητα Ν. Ερυθραίας) με 846 θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης (κατοίκων, μικτές, επισκεπτών).

Στις περιοχές πέριξ των σταθμών του ΗΣΑΠ και ιδιαίτερα του τερματικού σταθμού «ΚΗΦΙΣΙΑ», εντοπίζεται σημαντικό πρόβλημα λόγω της στάθμευσης με σκοπό τη μετεπιβίβαση στον Ηλεκτρικό (park and ride). Η έντονη στάθμευση στις εν λόγω περιοχές χαρακτηρίζεται από παραβάσεις του ΚΟΚ, όπως στάθμευση επί των πεζοδρομίων, στάθμευση στους κόμβους, κλπ., με αποτέλεσμα τη μείωση της οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα. Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης στα συγκεκριμένα σημεία αλλά και σε άλλες περιοχές του Δήμου (π.χ. οδός Ελαιών) μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων της πόλης.

Δημόσια Συγκοινωνία

Ο Δήμος Κηφισιάς εξυπηρετείται από ένα ευρύ δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:

- 21 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, οι οποίες πραγματοποιούν στάσεις στο μεγαλύτερο τμήμα του
- τη Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ, η οποία εξασφαλίζει την άμεση σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, αλλά και με το λιμάνι του Πειραιά, με δύο (2) σταθμούς εντός του Δήμου (στάση "Κηφισιά", που αποτελεί τερματικό σταθμό της γραμμής ΗΣΑΠ, με υπερτοπική σημασία και στάση "ΚΑΤ" που βρίσκεται στα όρια του Δήμου Κηφισιάς με τον Δήμο Αμαρουσίου).
- τα ΚΤΕΛ, τα οποία διέρχονται είτε από την Εθνική Οδό, είτε από την Πλατεία Κηφισιάς.

Ωστόσο, ο Δήμος δεν καλύπτεται από δίκτυο δημοτικής συγκοινωνίας.

2.5 Υπογραφή Συμφώνου Συμμετοχής του ΟΤΑ με το Δίκτυο Φορέων

Έως την υποβολή του παρόντος Παραδοτέου στο πλαίσιο του Α' Σταδίου της Μελέτης ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς το προαναφερόμενο Αρχικό Σύμφωνο Συμμετοχής δεν έχει υπογραφεί από κανέναν Φορέα Μεταφορικού Έργου.

2.6 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο

Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

1. «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 9/2016

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, τον προσδιορισμό των κυκλοφοριακών προβλημάτων, τη διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης και τη διατύπωση προτάσεων εφαρμογής της περιοχής που περικλείεται από τις οδούς Ελ. Βενιζέλου-Χαρ. Τρικούπη-Κοκκινάρα-Κ. Καραμανλή-Παλαιολόγου-Ισμήνης.

2. «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΠΕΡΙΞ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ – Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ – ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ – ΠΟΝΤΟΥ - ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ», 6/2015

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ο εντοπισμός των κυκλοφοριακών προβλημάτων και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης/ βελτίωσης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων για τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε οδούς/ οδικά τμήματα της περιοχής μελέτης.

Αφού εξήχθησαν συμπεράσματα για την περιοχή μελέτης από την καταγραφή και ανάλυση των συλλεγόμενων στοιχείων, η μελέτη πρότεινε βελτιώσεις στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της περιοχής μελέτης. Αναλυτικότερα, διατυπώθηκαν για κάθε οδό της περιοχής μελέτης διαφορετικά σενάρια και εναλλακτικές λύσεις σε σχέση με τα ακόλουθα:

- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις (μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις οδών)
- Βελτίωση του κόμβου Χαρ. Τρικούπη – Ιωνίας – Έλλης

3. «ΜΕΛΕΤΗ ΝΕΑΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΟΔΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΣΤΟ ΟΓΚΟΛΟΓΙΚΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ "ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ"», 11/2014

Σκοπός του έργου είναι η αναβάθμιση της πρόσβασης στο Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», ώστε, αφενός να ικανοποιηθεί η επιτακτική ανάγκη για την απρόσκοπτη και ασφαλή οδική εξυπηρέτηση των ασθενών, των συνοδών, των επισκεπτών και του προσωπικού του Νοσοκομείου (π.χ. στα τακτικά εξωτερικά ιατρεία), καθώς και των κατοίκων της άμεσης περιοχής και αφετέρου να αποφορτιστεί από την υπερτοπική κυκλοφορία η -νυν εκτός σχεδίου και προσεχώς εντός σχεδίου- περιοχή αμιγούς κατοικίας του Πανοράματος Κηφισιάς.

Η μελέτη οδικών έργων αποβλέπει στον καθορισμό των απαιτούμενων γεωμετρικών χαρακτηριστικών με σκοπό την ευχερή, ασφαλή και οικονομική διεξαγωγή της κυκλοφορίας. Κατά την εκπόνηση της μελέτης λαμβάνονται υπόψη οι κυκλοφοριακοί φόρτοι, οι ταχύτητες και ο χαρακτήρας της κυκλοφορίας που πρόκειται να εξυπηρετηθεί.

Η νέα χάραξη οδού πρόσβασης στο Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ» θα διέρχεται από:

- τις υφιστάμενες οδούς:
 - Ελευθερίας (από τον παράδρομο της Ν.Ε.Ο.Α.Λ. έως Τερψιχόρης)
 - Αργοναυτών (από Τερψιχόρης έως Ατλαντίδων)

- Νουφάρων (από Αργοναυτών έως Τιμίου Σταυρού)
των οποίων η χάραξη θα βελτιωθεί,
- καθώς και από τη νέα χάραξη η οποία θα συνδέει την Αργοναυτών με την οδό Νουφάρων (είσοδος Νοσοκομείου), στη νοητή προέκταση της Αργοναυτών προς Νουφάρων.

4. «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΟΥ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΝΟΥΦΑΡΩΝ & ΤΙΜΙΟΥ ΣΤΑΥΡΟΥ, ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ "ΠΑΝΟΡΑΜΑ" ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 11/2014

Η εν λόγω μελέτη αφορά στην εκπόνηση συγκοινωνιακής μελέτης, για τη βελτίωση του ισόπεδου κυκλοφοριακού κόμβου Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού στην περιοχή Πανόραμα της Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς του Δήμου Κηφισιάς.

Σκοπός της εν λόγω μελέτης είναι η βελτίωση των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών της εν λόγω συμβολής, για την ασφαλή εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών φόρτων της περιοχής.

Η συμβολή των οδών περιοχή Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού, χωροθετείται σε εκτός σχεδίου περιοχή. Η περιοχή μελέτης είναι αστικού χαρακτήρα με αραιή δόμηση.

Επιδίωξη της ομάδας μελέτης ήταν να εφαρμόσει την προτεινόμενη διατομή (συνολικού πλάτους 15μ συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρομίων) για τα οδικά τμήματα Νουφάρων και Τιμίου Σταυρού. Για την περιβαλλοντική και οικονομική εξυπηρέτηση της ενδεχόμενης λύσης χρησιμοποιήθηκε -κατά το δυνατό- το εύρος κατάληψης των υφιστάμενων οδών, γεγονός που οδηγεί στα ακόλουθα:

- στη διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού Νουφάρων βορειότερα του υφιστάμενου άξονα,
- στη διαπλάτυνση της υφιστάμενης οδού Τιμίου Σταυρού εκατέρωθεν του υφιστάμενου άξονα.

Τα γεωμετρικά στοιχεία των εφαρμοζόμενων διαγραμμίσεων είναι τα χαρακτηριστικά που ουσιαστικά προσδιορίζουν τη μορφή και «προσωπικότητά» τους. Τα γεωμετρικά αυτά στοιχεία είναι το πάχος των γραμμών, τα μήκη και οι αποστάσεις των διακεκομμένων γραμμών, η διαμόρφωση των διαβάσεων και διαγραμμίσεων αποκλεισμού, και η μορφή των συμβόλων, γραμμάτων και σχημάτων που χρησιμοποιούνται.

5. 1. «ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΓΓΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ α) ΠΕΡΙΞ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΡΟΔΩΝ ΣΤΗΝ ΕΚΑΛΗ και β) ΠΕΡΙΞ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ ΣΤΗ ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ», 2. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΙΣΟΠΕΔΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΔΑΓΚΛΗ & ΚΡΗΤΗΣ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ», 9/2014

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης είναι η μελέτη εφαρμογής σήμανσης για τις εγκεκριμένες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέραξ:

- της οδού Ρόδων στην Εκάλη, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 369/2013, 14-10-2013 (ΑΔΑ: ΒΛ1ΨΩΕΜ-ΝΔΚ) Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Κηφισιάς
- της οδού Παλαιολόγου στη Νέα Ερυθραία, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 99/2013, 22-3-2013 (ΑΔΑ:ΒΕ2ΠΩΕΜ-Λ3Ε) Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Δήμου Κηφισιάς

Σαν αποτέλεσμα, και σύμφωνα με τις προδιαγραφές για την οδική ασφάλεια προτάθηκαν μέτρα βελτίωσης/ συμπλήρωσης της υφιστάμενης σήμανσης. Αναλυτικότερα, η μελέτη πρότεινε νέα διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου Ρόδων-Ισμήνης-Κ. Παλαιολόγου-Γ. Παπανδρέου, καθώς και μέτρα σε σχέση με την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανσης όπως:

- νέες πινακίδες προς εγκατάσταση
- υφιστάμενες πινακίδες σήμανσης προς αντικατάσταση λόγω φθοράς

Το δεύτερο αντικείμενο της μελέτης είναι η «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΙΣΟΠΕΔΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗΣ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΔΑΓΚΛΗ & ΚΡΗΤΗΣ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ». Σκοπός της μελέτης είναι η βελτίωση των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών στην περιοχή της ισόπεδης διασταύρωσης των οδών Δαγκλή και Κρήτης, για την ασφαλή εξυπηρέτηση των κυκλοφοριακών φόρτων της περιοχής.

6. «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΟΥ Ν.Ε.Ο.Α.Λ. – ΑΝΩΝΥΜΗΣ ΟΔΟΥ – ΟΔΟΥ ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟΥ (ΠΡΩΗΝ ΧΑΛΚΙΔΟΣ)», 2/2014

Η εν λόγω μελέτη αφορά στη βελτίωση της παραπάνω ισόπεδης διασταύρωσης. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης διερευνήθηκαν αρκετές πιθανές διατάξεις για τη διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου «Παράπλευρου Ν.Ε.Ο.Α.Λ. – Ανώνυμης Οδού – οδού Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος)» και επιλέχθηκε τελικά η διαμόρφωση που εξασφαλίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την ασφαλή ροή της κυκλοφορίας, την επαρκή κυκλοφοριακή ικανότητα του κόμβου, το κόστος κατασκευής και την ικανοποιητική προσαρμογή του στον περιβάλλοντα χώρο. Με τις προτεινόμενες διαμορφώσεις επιτυγχάνεται διαχωρισμός των κινήσεων και μείωση της ταχύτητας των οχημάτων που εισέρχονται στον κόμβο.

7. «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΕΚΑΛΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΙΣ ΟΔΟΥΣ Λ. ΘΗΣΕΩΣ – ΙΣΜΗΝΗΣ – ΘΕΤΙΔΟΣ – Λ. ΔΙΟΝΥΣΟΥ», 7/2013

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ο εντοπισμός των κυκλοφοριακών προβλημάτων και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης/ βελτίωσης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων για τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε οδούς/ οδικά τμήματα της περιοχής μελέτης.

8. «ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 4/2013

Ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει υφιστάμενο (κατασκευασμένο) δίκτυο ποδηλατοδρόμων, συνολικού μήκους 13,71χλμ. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος:

- εντός της Δ.Ε. Κηφισιάς χωροθετείται εντός των περιοχών Στροφυλίου, Αγίου Δημητρίου, Κεφαλαρίου και Άνω Κηφισιάς, μήκους 4,67 χλμ.
- εντός της Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας χωροθετείται εντός των περιοχών Καστρί, Ευαγγελίστρια, Συνοικισμός Αναπήρων-Άγιοι Ανάργυροι, Μορτερό, Ζαφειρίου-Αγία Μαύρα, μήκους 5,37 χλμ.
- εντός της Δ.Ε. Εκάλης χωροθετείται επί της οδού Ρόδων μήκους 3,7 χλμ.

ανά δημοτική ενότητα παρουσιάζεται αναλυτικά παρακάτω.

Η εν λόγω, εγκεκριμένη από το ΔΣ, μελέτη εκπονήθηκε με βάση τους ακόλουθους στόχους:

- την ενοποίηση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων, υπό το πρίσμα του ενοποιημένου Δήμου, στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξη μιας βιώσιμης πόλης,
- τη σύνδεση των ποδηλατοδρόμων με τα σχολικά συγκροτήματα

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

- τη σύνδεση επιμέρους πόλων/ κεντρικών λειτουργιών της πόλης όπως εμπορικά κέντρα, σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, σταθμούς ΜΜΜ, κλπ., μέσω του δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, πεζοί)

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται τα οδικά τμήματα από τα οποία διέρχεται το προτεινόμενο (εγκεκριμένο) δίκτυο ποδηλατοδρόμων στον ενοποιημένο Καλλικρατικό Δήμο Κηφισιάς.

Πίνακας 2.6-1: Οδικά τμήματα εγκεκριμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων στο Δήμο Κηφισιάς

Α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
1	Ιφιγενείας	Ισμήνης	Μπακογιάννη
2	Μπακογιάννη	Ιφιγενείας	Απόλλωνος
3	Κολοκοτρώνη	Πεντέλης	Φιλαδελφείας
4	Πατρ. Μαξίμου	Δηληγιάννη	Λεβίδου
5	Λεβίδου	Πατρ. Μαξίμου	Κεφαλληνίας
6	Κεφαλληνίας	Λεβίδου	Διονύσου
7	Πεσματζόγλου	Λ. Κηφισίας	Μ. Μπότσαρη
8	Μ. Μπότσαρη προς Λύρα	Πεσματζόγλου	Γ. Λύρα
9	Χελιδονούς	Γ. Λύρα	Αιολίας
10	Αιολία	Χελιδονούς	Ελαιών
11	Κορίνθου	Ελαιών	Δειράδων
12	Δειράδων	Κορίνθου	Κηφισού
13	Κηφισού	Δειράδων	Ερυμάνθου
14	Ερυμάνθου	Κηφισού	Τατοίου
15	Περγάμου	Τατοίου	Β. Ηπείρου
16	Δειράδων	Κορίνθου	Αν. Παράδρομος Ε.Ο.
17	Φιγαλείας	Δυτ. Παράδρομο Ε.Ο.	Σφακτηρίας
18	Ιωνίας	Στροφυλίου	Αιγίνης
19	Αιγίνης	Ιωνίας	Χ. Τρικούπη
20	Αίαντος	Χ. Τρικούπη	Σκουφά
21	Σκουφά	Αίαντος	Δαβάκη
22	Δαβάκη	Σκουφά	Β. Ηπείρου
23	Εθν. Αντιστάσεως	Γ. Σεφέρη	Κερκύρας
24	Κερκύρας	Εθν. Αντιστάσεως	Δρυμπέτη
25	Δρυμπέτη	Κερκύρας	Καρασταμάτη
26	Ανδρούτσου	Γυμναστηρίου	Καστρίσης
27	Ορφέως	Ρόδων	Πλ. Δροσοπούλου
28	Πλ. Δροσοπούλου	Ορφέως	Καστρίου
29	Καστρίου	Πλ. Δροσοπούλου	Στρ. Παπάγου
30	Αγοράς	Στρ. Παπάγου	Λ. Θησέως
31	Δεκελίας	Λ. Θησέως	Κασταλίας
32	Καστάλιας	Δεκέλειας	Ερμού
33	Έρμου	Καστάλιας	Κεδρών
34	Κεδρών	Έρμου	Λ. Θησέως
35	Λ. Θησέως	Κεδρών	Γιασεμιών
36	Γιασεμιών	Λ. Θησέως	Πλ. Δροσοπούλου

Το συνολικό μήκος υποδομής του προβλεπόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων στο Δήμο της Κηφισιάς είναι περίπου 10,585χλμ.

Οι υποδομές για το ποδήλατο συνίστανται σε δημιουργία λωρίδων στο επίπεδο του πεζοδρομίου με διαπλάτυνση του σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001) σε βάρος της ασφάλτου. Εξυπηρετούν κυκλοφορία είτε μονής κατεύθυνσης με πλάτος 1,55μ ή 1,75μ, είτε διπλής με πλάτος 2,55μ. και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί).

9. «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΟΔΟΥ ΕΛΠΙΔΟΣ ΣΕ ΟΔΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ ΜΕ ΤΙΣ ΟΔΟΥΣ α) ΣΚΥΡΟΥ, β) ΣΠΟΡΑΔΩΝ, γ) ΜΕΘΩΝΗΣ», 9/2012

Η εκπόνηση μελέτης διαμόρφωσης της οδού Ελπίδος από Τατοΐου έως Γ. Λύρα σε οδό ήπιας κυκλοφορίας αποτελεί συνέχεια της Απόφασης 284^α/2010 του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς, βάσει της οποίας αποφασίστηκε να λειτουργεί ως οδός ήπιας κυκλοφορίας η οδός Ελπίδος, από Τατοΐου έως Γ. Λύρα. Στο οδικό τμήμα της Ελπίδος, από Τατοΐου έως Παραδείσου, χωροθετείται είσοδος/ έξοδος εκπαιδευτικού χώρου, ενώ στο οδικό τμήμα της Ελπίδος μεταξύ Παραδείσου και Μαινάλου χωροθετείται είσοδος/ έξοδος παιδικής χαράς (Πάρκο Γρηγορίου Ε') μεγάλης επισκεψιμότητας. Σημειώνεται ότι στην υφιστάμενη κατάσταση έχει τοποθετηθεί μόνο η σχετική κατακόρυφη σήμανση (αποσπασματικά).

Στα πλαίσια της παρούσας μελέτης διερευνήθηκαν όλες οι πιθανές διατάξεις για τις διασταυρώσεις α) Μαυρομιχάλη – Σκύρου, β) Μαυρομιχάλη – Σποράδων – Μεθώνης και γ) Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης και επιλέχθηκε τελικά η διαμόρφωση που εξασφαλίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την ασφαλή ροή της κυκλοφορίας, την επαρκή κυκλοφοριακή ικανότητα του κόμβου, το κόστος κατασκευής και την ικανοποιητική προσαρμογή του στον περιβάλλοντα χώρο.

10. «ΜΕΛΕΤΗ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ (Σ.Ε.Σ.)», 6/2012

Η εν λόγω μελέτη περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης των συστημάτων ελεγχόμενης στάθμευσης στο Κέντρο της Κηφισιάς και στο κέντρο της Ν. Ερυθραίας, τα συμπεράσματα από την ανάλυση, την αξιολόγηση, εναρμόνιση και τον έλεγχο επέκτασης των συστημάτων Ελεγχόμενης Στάθμευσης καθώς και τη διατύπωση τελικών προτάσεων.

Η πιλοτική εφαρμογή της μελέτης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Κηφισιάς έχει διαφοροποιηθεί από την αρχική μελέτη, καθώς και από την τροποποίηση αυτής τον Μάρτιο του 2010. Έτσι, σήμερα στο εμπορικό κέντρο της πόλης χωροθετείται μόνο **Μικτή Ζώνη** (λευκή διαγράμμιση) που εξυπηρετεί κατοίκους και επισκέπτες. Οι κάτοικοι προμηθεύονται από το Δήμο Κηφισιάς, σύμφωνα με την απαιτούμενη διαδικασία, τη σχετική Κάρτα Κατοίκου, ενώ οι επισκέπτες -κατά τις ώρες λειτουργίας του ΣΕΣ- πληρώνουν τέλος στάθμευσης .

Η εφαρμογή της μελέτης συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο εμπορικό κέντρο της Νέας Ερυθραίας είχε διαφοροποιηθεί από την αρχική μελέτη. Έτσι, στο εμπορικό κέντρο της πόλης χωροθετούνταν **Ζώνες Επισκεπτών** (κόκκινη διαγράμμιση), **Ζώνες Κατοίκων** (μπλε διαγράμμιση) και **Μικτή Ζώνη** (λευκή διαγράμμιση) που εξυπηρετούσαν το σύνολο των οδηγών, ανάλογα με την περιοχή που επιθυμούσαν να σταθμεύσουν.

11. «ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΥΠΟΓΕΙΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΤΟ ΠΑΡΚΟ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΞ ΤΟΥ ΙΕΡΟΥ ΝΑΟΥ ΤΟΥ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ», 6/2011

Η εν λόγω μελέτη εξετάζει τη σκοπιμότητα κατασκευής και λειτουργίας «Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου και πέριξ του Ιερού Ναού του Αγ. Δημητρίου», στο Δήμο Κηφισιάς. Αντικείμενο της μελέτης είναι να εξετάσει, να διερευνήσει και να αξιολογήσει -ποιοτικά και ποσοτικά- τις αρνητικές ή θετικές συνέπειες που αναμένεται να επιφέρει η κατασκευή του εξεταζόμενου έργου, τόσο στο φυσικό και δομημένο

περιβάλλον, όσο και στην κυκλοφοριακή λειτουργία της άμεσης και της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Επιπρόσθετα, θα εξετασθεί και η οικονομική ανταποδοτικότητα του έργου, εκτιμώντας τη διαφορά Κόστους και Οφέλους που θα προκύψει από την κατασκευή και τη λειτουργία του.

Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από την παρούσα μελέτη και τα οποία καταδεικνύουν - τόσο μέσω μιας προκαταρκτικής ποσοτικής, όσο και ποιοτικής, προσέγγισης- το σκόπιμο της κατασκευής του Νέου Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου και πέριξ του Ι.Ν του Αγ. Δημητρίου. Το οικόπεδο έχει εμβαδό περίπου 2.108 τ.μ, το οποίο οδηγεί σε έναν τριώροφο υπόγειο Σταθμό Αυτοκινήτων των 238 θέσεων στάθμευσης.

12. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΡΙΩΝ (3) ΙΣΟΠΕΔΩΝ ΚΟΜΒΩΝ: α) ΠΑΝ. ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑΣ – ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ, β) ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ-ΧΡΥΣΑΛΛΙΔΟΣ-ΣΤΡΕΙΤ-Π. ΜΕΛΑ, γ) ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ-ΑΛΚΑΙΟΥ-Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ», 6/2011

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης διερευνήθηκαν όλες οι πιθανές διατάξεις για τις διασταυρώσεις α) Παν. Ελευθερώτριας - Κοκκινάρα, β) Χελιδονούς-Χρυσάλλιδος-Στρεϊτ-Π. Μελά και γ) Αγ. Παρασκευής-Αλκαίου-Μ. Μπότσαρη και επιλέχθηκε τελικά η διαμόρφωση που εξασφαλίζει σε μεγαλύτερο βαθμό την ασφαλή ροή της κυκλοφορίας, την επαρκή κυκλοφοριακή ικανότητα του κόμβου, το κόστος κατασκευής και την ικανοποιητική προσαρμογή του στον περιβάλλοντα χώρο.

13. «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ, ΑΝΟΙΞΗΣ, ΕΚΑΛΗΣ, ΚΗΦΙΣΙΑΣ, ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ, ΡΟΔΟΠΟΛΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΜΑΤΑΣ», 6/2011

Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης έγινε επισήμανση των κυκλοφοριακών προβλημάτων κατά μήκος του οδικού άξονα που συντίθεται από τη Λ. Κηφισίας (από το νότιο άκρο του δήμου Κηφισιάς/ περιοχή νοσοκομείου ΚΑΤ και κτήματος Συγγρού), την Ελ. Βενιζέλου, τη Λ. Θησέως και τη Λ. Μαραθώνος (μέχρι το ύψος της οδού Σωκράτους στο Δήμο Αγ. Στεφάνου) και εν συνεχεία η διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπισή τους βάσει δοκιμασμένων μεθόδων διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Εξετάσθηκαν και αξιολογήθηκαν πέντε (5) σενάρια για την κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με τη χρήση του κυκλοφοριακού πρότυπου SATURN. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα εξεταζόμενα σενάρια αφορούσαν στα ακόλουθα:

Σενάριο 1

Κατασκευή και λειτουργία περιφερειακής οδού του Αγ. Στεφάνου στο βόρειο τμήμα του οικισμού, με σκοπό την αποφόρτιση του οικιστικού ιστού από την υφιστάμενη υπερτοπική - ως προς τον Άγ. Στέφανο- κυκλοφορία με προέλευση-προορισμό τη Ν.Ε.Ο.Α.Λ. Πιο συγκεκριμένα εξετάστηκε η κατασκευή νέας χάραξης, από τη θέση “Βλάχικα” στη Λ. Τραπεζούντος (Συνοικισμός Ποντίων) μέχρι τη θέση “Στροφή Αγ. Τριάδος” επί της Λ. Μαραθώνος (Αγ. Στέφανος).

Σενάριο 2

Οι αλλαγές που περιλαμβάνονται στο Σενάριο 2 αφορούν κυρίως στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και είναι οι εξής:

- Επέκταση της Γραμμής 1 των ΗΣΑΠ προς το Κρυονέρι – Άγιο Στέφανο σε συνδυασμό με τη λειτουργία τερματικού σταθμού λεωφορειακών γραμμών και χώρου στάθμευσης ΙΧ 1.000 θέσεων (περιοχή τέως 120 Ενωμένων Εργοστασίων).
- Δημιουργία νέων ενδιάμεσων σταθμών του Ο.Σ.Ε, σε συνδυασμό με την κατασκευή χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση.
- Λειτουργία Νέου Σταθμού του Προαστιακού Σιδηρόδρομου στο Κρυονέρι (π.χ. μεταξύ των οδών Πολυτεχνείου και Ανοίξεως).
- Υπογειοποίηση του τερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ (Σταθμός Κηφισιάς) και επέκταση της οδού Τατοΐου, με τρόπο τέτοιο ώστε να είναι δυνατή η άμεση σύνδεσή της με τη Λ. Γρ. Λαμπράκη (η σύνδεση αυτή σήμερα γίνεται μέσω της Όθωνος).
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης της περιοχής μελέτης από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, μέσω π.χ:
 - ❖ Επέκταση προς βορρά της γραμμής κορμού, που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τα βόρεια προάστια (βορειότερα της Εκάλης, μέχρι την οποία εκτείνεται σήμερα).
 - ❖ Πύκνωση του υφιστάμενου δικτύου τοπικών γραμμών του ΟΑΣΑ, βορειότερα της Ν. Ερυθραίας.
 - ❖ Δημιουργία Διαδημοτικής Συγκοινωνίας, η οποία θα συνδέει τους σταθμούς των μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ, Προαστιακός, ΟΣΕ) με την ευρύτερη περιοχή μελέτης, με ιδιαίτερη έμφαση σε επιλεγμένες περιοχές κάθε ΟΤΑ, όπως εμπορικά κέντρα, χρήσεις εκπαίδευσης, Δημόσιες Υπηρεσίες, κλπ. Η δυνατότητα αυτή ευνοείται από τη μετατροπή λόγω «Καλλικράτη» των 8 Δήμων/ Κοινοτήτων, σε 2.

Σενάριο 3

Σύνδεση της Λ. Κηφισιάς, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς). Η σύνδεση με τη Λ. Κηφισιάς θα γίνει ανισόπεδα στο τμήμα της μεταξύ των σηματοδοτούμενων κόμβων της Λ. Κηφισιάς με την οδό Αθηνάς και την οδό Άνδρου. Οι ράμπες σύνδεσης της Λ. Κηφισιάς με το υπόγειο τμήμα της νέας συνδετήριας οδού προβλέπεται ότι θα μειώσουν τις υφιστάμενες λωρίδες κυκλοφορίας της Λ. Κηφισιάς στο εν λόγω τμήμα από τρεις σε δύο ανά κατεύθυνση, όπως ακριβώς είναι και σήμερα βορειότερα της οδού Άνδρου.

Σενάριο 4

Το Σενάριο 4 περιλαμβάνει συμπληρωματικά, παράλληλα με τα προβλεπόμενα στο Σενάριο 3 (σύνδεση της Λ. Κηφισιάς, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χ. Τρικούπη) την κατασκευή υπόγειου οδικού τμήματος μίας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση που θα ξεκινά από την αρχή του υπόγειου τμήματος της νέας συνδετήριας οδού της Λ. Κηφισιάς με τη Χαρ. Τρικούπη (Παράκαμψη Αλωνίων), θα συνεχίζει υπογείως της Λ. Κηφισιάς και θα καταλήγει στη Λ. Ελ. Βενιζέλου (συνέχεια της Λ. Κηφισιάς) περίπου στην περιοχή διασταύρωσή της με την οδό Λουκή Ακρίτα. Το νέο υπόγειο οδικό τμήμα θα έχει μήκος περίπου τριών (3) χιλιομέτρων.

Σενάριο 5

- Μονοδρόμηση της Λ. Κηφισιάς από την οδό Ηρώδου Αττικού έως την οδό Χαρ. Τρικούπη με κατεύθυνση προς τη Χαρ. Τρικούπη.
- Μονοδρόμηση της Λ. Ελ. Βενιζέλου από την οδό Χαρ. Τρικούπη έως την οδό Αγ. Σαράντα με κατεύθυνση προς την Αγ. Σαράντα.
- Μονοδρόμηση της Λ. Τατοΐου από την οδό Αγ. Σαράντα έως την Εμμανουήλ Μπενάκη με κατεύθυνση προς την Εμμανουήλ Μπενάκη.
- Αντιδρόμηση της οδού Εμμ. Μπενάκη στο τμήμα της μεταξύ των οδών Τατοΐου και Στρέϊτ

14. ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΑΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ, 5/2011

Στόχος της μελέτης είναι η αξιολόγηση της κυκλοφοριακής λειτουργίας μετά την εφαρμογή των πρόσφατων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στον οικισμό Πελοποννησίων, στην περιοχή των Αδαμών (στην Κηφισιά), όπως αυτές έχουν μέχρι σήμερα εφαρμοστεί βάσει του Σεναρίου Άμεσης Εφαρμογής/ Στάδιο Ι, που προτείνεται στο πλαίσιο της εγκεκριμένης μελέτης με τίτλο: “Κυκλοφοριακή Μελέτη Αδαμών Κηφισιάς – Μελέτη Δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς των οικισμών Πελοποννησίων και Γράμμου-Φοίνικα” (Θ. Μαυρογεώργης, Νοέμβριος 2006).

Το αντικείμενο της μελέτης είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης (πρόσφατες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις βάσει του σεναρίου άμεσης εφαρμογής που έχει προταθεί στα πλαίσια της προαναφερθείσας μελέτης), ο εντοπισμός των κυκλοφοριακών προβλημάτων, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων. Στο πλαίσιο της παρούσης αξιολογούνται και συγκρίνονται σε επίπεδο π.χ. κυκλοφοριακών φόρτων, εξυπηρέτησης των κατοίκων, αποθάρρυνσης της υπερτοπικής κυκλοφορίας, κλπ, τα διαθέσιμα στοιχεία/ παράμετροι που αφορούν στην προηγούμενη κατάσταση και τα συλλεχθέντα στοιχεία που αφορούν στην υφιστάμενη (μετά την εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων).

15. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΠΕΡΙΞ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΤΑΤΟΪΟΥ – Π. ΜΕΛΑ – ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ – Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ, 3/2011

Η εν λόγω μελέτη αφορά στην εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή της Κηφισιάς περίξ των οδών Τατοΐου -Π. Μελά- Χελιδονούς -Χ. Τρικούπη (= περιοχή μελέτης βάσει σύμβασης). Ωστόσο, στο παρόν τεύχος περιλαμβάνεται πρόσθετα η περιοχή που εκτείνεται βόρεια της προαναφερθείσας και οριοθετείται από τις οδούς Χ. Τρικούπη -Αίαντος-Θησέως -Τατοΐου- Γ. Λύρα (= πρόσθετη περιοχή μελέτης). Συνεπώς ως “άμεση περιοχή μελέτης” θα εννοείται ολόκληρη η περιοχή που οριοθετείται από τις οδούς Γ. Λύρα-Τατοΐου -Θησέως – Αίαντος - Χ. Τρικούπη - Τατοΐου - Π. Μελά - Χελιδονούς. Αντικείμενο της παρούσας μελέτης για την εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην άμεση περιοχή μελέτης είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης και του υφιστάμενου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ο εντοπισμός των σχετικών κυκλοφοριακών προβλημάτων, καθώς και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης/ βελτίωσης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων.

16. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ-ΤΖΕΝ-ΜΟΥΣΩΝ-ΚΡΗΤΗΣ-ΙΩΝΙΑΣ-Χ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ/ ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ, 3/2011

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η επικαιροποίηση της μελέτης «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ-ΤΖΕΝ-ΜΟΥΣΩΝ-ΚΡΗΤΗΣ-ΙΩΝΙΑΣ-Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ» στο πλαίσιο διερεύνησης και υποβολής προτάσεων για τη διευθέτηση των προβλημάτων στην περιοχή μεταξύ των οδών Κηφισιάς-Τζεν-Μουσών-Κρήτης-Ιωνίας-Χ. Τρικούπη, στην Κηφισιά. Οι προτάσεις αφορούν στη δυνατότητα εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που θα βελτιώσουν την κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής, με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

17. «ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΑΙΓΙΟΥ ΣΕ ΟΔΟ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ» 2/2011

Όσον αφορά στο τμήμα της οδού Άργους, μεταξύ των οδών Ερμιόνης και Αιγαίου, που βρίσκεται στη συνοικία “Αδάμες” του Δήμου Κηφισιάς, προτείνεται η διαμόρφωση του εν λόγω οδικού τμήματος σε ήπιας κυκλοφορίας.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, η οδός Άργους, μεταξύ των οδών Ερμιόνης και Αιγαίου, παρόλο που ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο και διέρχεται από περιοχή αμιγούς κατοικίας, εξυπηρετεί σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο με προέλευση την ανισόπεδη διάβαση της οδού Ερμιόνης και προορισμό είτε τον οικισμό των Πελοποννησίων είτε τον Παράδρομο της Εθνικής Οδού. Επομένως, η πρόταση διαμόρφωσης της οδού Άργους μεταξύ των οδών Ερμιόνης και Αιγαίου σε οδό ήπιας κυκλοφορίας, έγινε με στόχο την προστασία της κατοικίας με τη μείωση των ταχυτήτων, τη μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου, την αποθάρρυνση της διέλευσης βαριάς κυκλοφορίας και την ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης. Με τον τρόπο αυτό, θα αποδοθεί χώρος στον πεζό έναντι του αυτοκινήτου.

Η βασική χάραξη του Δρόμου Ήπιας Κυκλοφορίας γίνεται πάνω σε μια τεθλασμένη γραμμή σταθερού πλάτους, ίσου με 4,00μ, από κόκκινους κυβόλιθους ή έγχρωμο σταμπωτό beton ή επίταση ή ανάλογη τεχνική λύση

Σχετικά με τον περιβάλλοντα χώρο εκατέρωθεν του προτεινόμενου δρόμου ήπιας κυκλοφορίας, στην παρούσα διατυπώνονται τέσσερα (4) εναλλακτικά σενάρια. Συνοπτικά, στο Σενάριο 1 απαγορεύεται η παρόδια στάθμευση εκατέρωθεν του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας, ενώ στα Σενάρια 2.1, 2.2 και 2.3 διαμορφώνονται και οριοθετούνται εγκιβωτισμένες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό. Τα Σενάρια 2.2 και 2.3 αποτελούν παραλλαγές του Σεναρίου 2.1 ως προς τις πλευρικές διαμορφώσεις του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας, την αναλογία χώρου πρασίνου – χώρου στάθμευσης κ.ά.

18. «ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΕΛΑΙΩΝ» 5/2010

Αντικείμενο της μελέτης είναι η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου της Πλατείας Ελαιών, έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και η οδική ασφάλεια. Στο πλαίσιο της μελέτης εξετάσθηκαν δύο εναλλακτικά σενάρια που διαφοροποιούνται μόνο ως προς τη διαμόρφωση της οδού Αιολίας (οδός πλησίον της Πλατείας Ελαιών) η οποία εξυπηρετεί την πεζή μετακίνηση μαθητών προς/ από το 3^ο Γυμνάσιο-Λύκειο της Νέας Κηφισιάς.

19. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΟΡΒΥΛΩΝ – ΨΑΡΩΝ – ΜΙΑΟΥΛΗ», 4/2010

Αντικείμενο της μελέτης είναι η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου «Ορβύλων – Ψαρών – Μιαούλη», έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και η κυκλοφοριακή του ικανότητα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης εξετάσθηκαν τρεις εναλλακτικές διαμορφώσεις που αναφέρονται σε αντίστοιχα τρία σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης των εμπλεκόμενων οδών. Σε κάθε σενάριο η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί τη βέλτιστη λύση, που εναρμονίζεται καλύτερα με τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, καθώς και με τις προτεινόμενες αλλαγές στην κυκλοφοριακή οργάνωση, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια στα οχήματα και στους πεζούς.

**20. «(ΜΕΛΕΤΗ ΔΥΟ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ)/
“ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ
ΑΘΗΝΑ”», 12/2008**

Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης σχεδιάστηκε σε στάδιο μελέτης εφαρμογής ο ποδηλατόδρομος της νυν Δ.Ε. Κηφισιάς ο οποίος χωροθετείται εντός των περιοχών Στροφυλίου, Αγίου Δημητρίου, Κεφαλαρίου και Άνω Κηφισιάς και διέρχεται από τις ακόλουθες οδούς:

1. Στροφυλίου (από Ιωνίας έως Εμμ. Μπενάκη)
2. Εμμ. Μπενάκη (από Στροφυλίου έως Στρέϊτ)
3. Στροφυλίου (από Εμμ. Μπενάκη έως Δηληγιάννη)
4. Δηληγιάννη (από Στροφυλίου έως Βασ. Αμαλίας)
5. Βασ. Αμαλίας (από Δηληγιάννη έως Αδριανού)
6. Κασσαβέτη (από λ. Κηφισίας έως Λεβίδου)
7. Λεβίδου (από Κασσαβέτη έως Κολοκοτρώνη)
8. Κολοκοτρώνη (από Λεβίδου έως Πεντέλης)
9. Πεντέλης (από Κολοκοτρώνη έως Καποδιστρίου)
10. Καποδιστρίου (από Πεντέλης έως Καραϊσκάκη)
11. Καραϊσκάκη (από Καποδιστρίου έως Γούναρη)
12. Γούναρη (από Καραϊσκάκη έως Ρόδου)
13. Ρόδου (από Γούναρη έως Απόλλωνος)
14. Απόλλωνος (από Ρόδου έως Εθ. Στρατού)
15. Εθ. Στρατού

Ο εν λόγω ποδηλατόδρομος, ο οποίος κατασκευάστηκε τη χρονική περίοδο 2009-2010, εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους 2μ. Ο ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί). Για την αποφυγή στάθμευσης πάνω στον υπερυψωμένο (στην ίδια στάθμη με το πεζοδρόμιο) ποδηλατόδρομο τοποθετήθηκαν κολωνάκια ανά 1,5μ., ωστόσο έξω από τις εισόδους/ εξόδους των εκτός οδού χώρων στάθμευσης δεν τοποθετήθηκαν κολωνάκια και έγινε κατάλληλη διαμόρφωση ράμπας για τη διέλευση των οχημάτων. Το συνολικό μήκος του ανέρχεται στα 4,67 χλμ. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος συνδέει τη Ν. Ερυθραία (περιοχή Ευαγγελίστρια) με το Άλσος της Κηφισιάς (Σταθμός ΗΣΑΠ Κηφισιάς), με το εμπορικό κέντρο του Δήμου Κηφισιάς και στη συνέχεια με το Κεφαλάρι και την Άνω Κηφισιά (έως όριο Δήμου Μελισσίων).

**21. «ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΗΣ Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ, ΣΤΟ
ΥΨΟΣ ΤΟΥ ΑΛΣΟΥΣ ΣΥΓΓΡΟΥ, ΜΕ ΤΟ ΝΟΤΙΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ
(ΠΑΡΑΚΑΜΨΗ ΑΛΩΝΙΩΝ)», 1/2009**

Η περιοχή των Αλωνίων, μεταξύ των οδών Αλωνίων, Ζηρίνη/ Κυριαζή, Άνδρου και Χ. Τρικούπη επιβαρύνεται με το σύνολο των διαμπερών ως προς τα Αλώνια οδικών μετακινήσεων προς/ από Λ. Κηφισιάς (π.χ. Αθήνα, Ν. Ερυθραία κλπ) από/ προς τη Χ. Τρικούπη (Μελίσσια, Ν. Πεντέλη κλπ). Ο υπερτοπικός αυτός φόρτος, προκειμένου να αποφύγει μεγάλες περιπορείες μέσω του ιεραρχημένου δικτύου (Κόμβος Λ. Κηφισιάς & Χ. Τρικούπη στα όρια Κηφισιάς και Ν. Ερυθραίας), λόγω της μη σύνδεσης της Λ. Κηφισιάς με τη Χ. Τρικούπη σε άλλο σημείο του οδικού δικτύου, διέρχεται του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής των Αλωνίων. Η επιβάρυνση της γειτονιάς των Αλωνίων με υπερτοπική

κυκλοφορία, ιδιαίτερα κατά την πρωινή και μεσημεριανή-απογευματινή αιχμή, δημιουργεί καθυστερήσεις, ατυχήματα, ρύπανση και τελικά οδηγεί σε:

- περιβαλλοντική υποβάθμιση
- επιβάρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου και ιδιαίτερα του φόρτου αιχμής
- μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του τοπικού οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα, ουσιαστικά τον υποβιβασμό της λειτουργικής κατηγορίας της
- δυσχέρεια στη στάθμευση
- δυσχέρεια στην κίνηση των πεζών, μείωση της οδικής ασφάλειας
- σταδιακή δημιουργία της ανάγκης κατασκευής νέων τεχνικών έργων υψηλού κόστους για να αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό αδιέξοδο
- αύξηση του μεταφορικού κόστους
- υποβάθμιση του πολεοδομικού-οικιστικού ιστού

Για όλους τους προαναφερόμενους λόγους η εν λόγω μελέτη, εξέτασε τη σκοπιμότητα υλοποίησης της εν λόγω σύνδεσης με κριτήρια κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά, ενώ επιπρόσθετα εξέτασε και την οικονομική ανταποδοτικότητα του έργου. Σύμφωνα με στοιχεία που προέκυψαν από την κυκλοφοριακή ανάλυση, ο συνολικός εκτιμώμενος Διαμπερής κυκλοφοριακός φόρτος (Διαμπερής ΕΜΗΚ, 2 κατευθύνσεις) στο υπό μελέτη έργο, το έτος λειτουργίας του (2015) θα ήταν της τάξης των 7.225 ΜΕΑ, ενώ το έτος στόχο (2035) 10.737 ΜΕΑ. Το προβλεπόμενο μήκος της σήραγγας θα είναι περί τα 0,9 χλμ.

22. «ΜΕΛΕΤΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 1/2009

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν:

1. Η αποτύπωση του πλάτους των οδών και των πεζοδρομίων, των εισόδων/ εξόδων των εκτός οδού χώρων στάθμευσης, των στάσεων λεωφορείων του ΟΑΣΑ, της υφιστάμενης κατακόρυφης σήμανσης και των λοιπών ειδικών συνθηκών που απαγορεύουν στην υφιστάμενη κατάσταση την παρά την οδό στάθμευση στο σύνολο του οδικού δικτύου του Κέντρου της Κηφισιάς (Α' ΣΤΑΔΙΟ)
2. Η σύνταξη χάρτη του Κέντρου της Κηφισιάς, ο οποίος να περιέχει όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία, τα οποία προέκυψαν από τις αποτυπώσεις (Β' ΣΤΑΔΙΟ)
3. Η διατύπωση πρότασης σχετικά με τη ζώνη και τις θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης επισκεπτών και κατοίκων του Καποδιστριακού Δήμου Κηφισιάς, για το σύνολο των οδών στην περιοχή του Κέντρου της Κηφισιάς (Γ' ΣΤΑΔΙΟ)

Το προτεινόμενο σενάριο εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή μελέτης (Κέντρο Κηφισιάς) διαμορφώθηκε με βάση:

- (Α) τα όσα προέκυψαν από την αποτύπωση κατά το ΣΤΑΔΙΟ Α' του έργου με τίτλο «Μελέτη Εφαρμογής Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του Δήμου Κηφισιάς»
- (Β) το πλαίσιο που καθορίζεται από την πολιτική του Δήμου Κηφισιάς. Προτεραιότητα δόθηκε στην κάλυψη των αναγκών των κατοίκων σε θέσεις στάθμευσης.
- (Γ) τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Ν. 3542/2007). Συγκεκριμένα λήφθηκε υπόψη ότι, σύμφωνα με το νέο ΚΟΚ, η στάθμευση απαγορεύεται:
 - Πάνω σε διαβάσεις και σε απόσταση μικρότερη από 5 μ. από αυτές
 - Σε απόσταση μικρότερη από 12μ. από τις στάσεις Μ.Μ.Μ

- Σε εισόδους/ εξόδους κόμβων και σε απόσταση μικρότερη από 10μ. από τη νοητή προέκταση της πλησιέστερης οριογραμμής του κάθετου οδοστρώματος.
 - Σε απόσταση 20μ. από φανάρια
 - Σε απόσταση μικρότερη από 12μ. από πινακίδες υποχρεωτικής διακοπής πορείας (STOP)
 - Σε απόσταση 5 μ. από την τομή οικοδομικών γραμμών ή νοητών προεκτάσεων αυτών
- (Δ) την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση σύμφωνα με τις κυκλοφοριακές μελέτες που είχαν εκπονηθεί για την περιοχή του Κέντρου, του Άλσους και την περιοχή των Αλωνίων της Κηφισιάς
- (Ε) την εγκεκριμένη μελέτη με τίτλο «Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Δήμο Κηφισιάς» (Θ. Μαυρογεώργης, 2005): ο αριθμός των προτεινόμενων θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους προκύπτει με βάση τον αριθμό των οχημάτων που καταγράφηκαν ανά οδικό τμήμα της περιοχής μελέτης κατά τη Νυχτερινή Απογραφή Στάθμευσης, σύμφωνα με την τελευταία μελέτη.

Το Μάρτιο του 2010 η μελέτη με τίτλο «Μελέτη Εφαρμογής Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του Δήμου Κηφισιάς» (12/2008), τροποποιήθηκε σε σχέση με την αρχική μελέτη εφαρμογής του 2008, με σκοπό στην περιοχή του κέντρου της Κηφισιάς, να χωροθετηθεί και Μικτή Ζώνη (επισκέπτες & κάτοικοι), εκτός από τις επιμέρους Ζώνες Κατοίκων και Ζώνες Επισκεπτών.

Η Πιλοτική Εφαρμογή του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο κέντρο της Κηφισιάς αφορούσε σε δύο φάσεις (Α & Β). Η Α΄ Φάση εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Κηφισιάς αφορούσε σε Ζώνες Επισκεπτών και Μικτές Ζώνες (κάτοικοι & επισκέπτες). Η Β΄ Φάση εφαρμογής του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Κηφισιάς αφορούσε σε Ζώνες Κατοίκων και Μικτές Ζώνες (κάτοικοι & επισκέπτες).

Τον Νοέμβριο του 2011 ψηφίστηκε από το Δ.Σ. του Δήμου Κηφισιάς η υπ' αριθμ. 471/2019 Κανονιστική Απόφαση Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Δήμο Κηφισιάς (Δ.Ε. Κηφισιάς και Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας). Στη συνέχεια τον Νοέμβριο του 2015 το Δ.Σ. του Δήμου Κηφισιάς εγκρίνει την ενεργοποίηση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) μόνο στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς, όπως αυτό λειτουργούσε με την υπ' αριθμ. 471/2011 κανονιστική απόφαση του Δ.Σ.

23. «ΠΡΑΣΙΝΗ ΚΗΦΙΣΙΑ (ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΟΔΩΝ ΣΕ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΜΕ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΛΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΩ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ Γ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ)», 12/2008

Εντός αστικών περιοχών, η καθιέρωση πεζοδρόμων κρίνεται μεν ιδιαίτερα χρήσιμη στην προσπάθεια αποθάρρυνσης της χρήσης αυτοκινήτου και την προσφορά εναλλακτικής λύσης πεζή διαδρομής, αλλά συχνά αυτό δεν είναι εφικτό είτε γιατί δεν υπάρχει τρόπος να αντικατασταθούν οι παρά την οδό θέσεις στάθμευσης που καταργούνται ή/ και γιατί ο συγκεκριμένος οδικός άξονας αποτελεί απαραίτητη συνέχεια για την ομαλή λειτουργία του ευρύτερου οδικού δικτύου.

Σε αυτές τις περιπτώσεις επιλέγεται η λύση των οδών ήπιας κυκλοφορίας (woonerf), που με την κατάλληλη γεωμετρική και λειτουργική διαμόρφωση:

- υποχρεώνει τους οδηγούς σε πολύ χαμηλές ταχύτητες, και άρα αποθαρρύνει τη διαμπερή κυκλοφορία εξυπηρετώντας κυρίως την τοπική,
- δίνει προτεραιότητα στους πεζούς οι οποίοι πλέον κινούνται σε περιβάλλον υψηλής ασφάλειας,
- διατηρεί κατά περίπτωση μέρος ή και το σύνολο των παρά την οδό θέσεων στάθμευσης,
- διατηρεί τη συνέχεια του οδικού δικτύου,
- αναβαθμίζει το οικιστικό τοπίο αφού συνοδεύεται συνήθως από παρεμβάσεις αρχιτεκτονικής ανάπλασης.

Πράγματι, όπως οι πεζόδρομοι έτσι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) συνοδεύονται από αρχιτεκτονικές οικιστικές αναπλάσεις που τους κάνουν λειτουργικά και αισθητικά καλύτερους για τον πεζό και το περιβάλλον.

Ειδικά στην περιοχή των Αλωνίων προτείνεται η διαμόρφωση της οδού Ολύμπου, σε ήπιας κυκλοφορίας. Η οδός Ολύμπου εξυπηρετεί ως επί το πλείστον διαμπερείς μετακινήσεις (έξοδος μέσω των οδών Συγγρού και Άνδρου, στη Λ. Κηφισίας), ενώ βρίσκεται σε περιοχή αμιγούς κατοικίας. Η επιλογή επομένως αυτή έγινε με στόχο την προστασία της κατοικίας, με τη μείωση των ταχυτήτων και την ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης. Έτσι θα αποδοθεί χώρος στον πεζό έναντι του αυτοκινήτου.

Αντίστοιχα και για την οδό Θήρας προτείνεται η καθιέρωση ήπιας κυκλοφορίας, από την οδό Χ. Λαδά προς τη Χ. Τρικούπη. Η επιλογή αυτή ενισχύεται από την ύπαρξη του Κέντρου Νεότητας στη συμβολή της με την οδό Καρπάθου, που αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών.

Ειδικά για την οδό Νάξου η πρόταση προβλέπει τη μετατροπή της σε ήπιας κυκλοφορίας, στο τμήμα της μεταξύ Αλωνίων και Καποδιστρίου. Στο τμήμα αυτό υπάρχει ένα δέντρο στη μέση του δρόμου που καθιστά τη διέλευση των οχημάτων δύο κατευθύνσεων επικίνδυνη. Η ρύθμιση αυτή θα υποχρεώσει τους οδηγούς σε χαμηλές ταχύτητες. Εξάλλου, και το δέντρο που βρίσκεται εκεί θα ενσωματωθεί στην αρχιτεκτονική ανάπλαση της οδού.

Επίσης, προτείνεται η διαμόρφωση των ακόλουθων οδών:

- Χρ. Λαδά, από Αναβρύτων ως Ολύμπου
- Χρ. Λαδά, από Κιθαίρωνος ως Παπανικολάου
- Παπανικολάου, από Χρ.Λαδά ως Συγγρού
- Συγγρού, από Παπανικολάου ως Κιθαίρωνος
- Αναβρύτων
- Ειρήνης
- Κύπρου

σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.

Επίσης, στην περιοχή της Κάτω Κηφισίας προτείνεται η διαμόρφωση των ακόλουθων οδών:

- Πεσματζόγλου από Τατοίου έως Μ. Μπότσαρη
- Κοκκινάκη από Τατοίου έως Κιλκίς
- Διάκου από Νικολάου έως Αχαρνών
- Πυθαγόρα από Όθωνος έως Κοκκινάκη

σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, καθώς και η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων της οδού Αχαρνών (από 1^{ης} Μαΐου έως Τατοίου).

24. «ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΓΕΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΕΝΤΟΣ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 10/2008

Η εν λόγω μελέτη εξέτασε τη σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου «υπογείοποίηση της Λ. Κηφισίας», στο τμήμα της εντός των ορίων της Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς,. Συγκεκριμένα εξέτασε, διερεύνησε και αξιολόγησε τις αρνητικές ή θετικές συνέπειες που αναμένεται να επιφέρει η υπογείοποίηση της Λ. Κηφισιάς, τόσο στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, όσο και στην κυκλοφοριακή λειτουργία της άμεσης και της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης είχε εκτιμηθεί ότι η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (σε ΜΕΑ) για το έτος στόχο του έργου (2034) θα ήταν 69.042ΜΕΑ και η αντίστοιχη διαμπερής ΕΜΗΚ 49.185ΜΕΑ. Το προβλεπόμενο μήκος της σήραγγας θα είναι περί τα 2,8χλμ. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ θα διερευνηθεί η δυνατότητα επέκτασης της προαναφερόμενης υπογείοποίησης και επί της Ελ. Βενιζέλου, στο κορεσμένο οδικό τμήμα της Νέας Ερυθραίας.

25. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΣΤΗ ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ-ΑΓ. ΠΕΤΡΟΥ-ΧΙΟΥ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ», 6/2008

Αντικείμενο της μελέτης είναι η βελτίωση του κόμβου στη συμβολή των οδών Δωδεκανήσου - Αγ. Πέτρου - Χίου, έτσι ώστε να αναβαθμιστούν τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του για την ασφαλή κίνηση πεζών και οχημάτων.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτάθηκε η διαμόρφωση κυκλικού κόμβου, η οποία αποτελεί τη βέλτιστη διάταξη, που εναρμονίζεται καλύτερα με τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, παρέχοντας συγχρόνως μεγαλύτερη ασφάλεια στα οχήματα και στους πεζούς, με τις μικρότερες δυνατές επεμβάσεις. Η επιλεγείσα διάταξη σημάνθηκε κατάλληλα (οριζόντια και κατακόρυφα).

26. «ΕΙΔΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΥ ΤΗΣ Ε.Ο. ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 5/2008

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης είναι να εξετάσει τα σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα και τις επιβαρύνσεις στην περιοχή κατοικίας και στους όρους διαβίωσης των κατοίκων, τόσο στη ζώνη του δυτικού παράδρομου της Εθνικής Οδού, όσο και στο εσωτερικό της περιοχής, που προκύπτουν από τη λειτουργία (υφιστάμενων και υπό ανάπτυξη) μεγάλων σε όγκο επαγγελματικών χρήσεων στη ζώνη του παράδρομου, συμπεριλαμβάνοντας την εξέταση των προβλεπόμενων και απαιτούμενων διαθέσιμων χώρων στάθμευσης για την κάθε επαγγελματική χρήση, αφού μεγάλος όγκος οχημάτων, με προορισμό τις επαγγελματικές χρήσεις στη ζώνη του παράδρομου, διέρχεται αναγκαστικά μέσω των δομημένων ιστών κατοικίας, λόγω των γενικών κυκλοφοριακών δεδομένων της περιοχής (επικοινωνία μέσω των οδών Ερμιόνης και Ερυμάνθου). Επιμέρους αντικείμενο αποτελεί η εξέταση και η εκτίμηση των κυκλοφοριακών φόρτων που θα δημιουργηθούν στον δυτικό Παράδρομο της Ε.Ο. από την τοπική και την υπερτοπική κυκλοφορία.

Τέλος, στο πλαίσιο της τρέχουσας μελέτης πρέπει να προταθούν μέτρα με τα οποία θα αποτραπεί η επιβάρυνση του περιβάλλοντος και των όρων διαβίωσης των κατοίκων της συνοικίας (περιοχή αμιγούς κατοικίας – μη επιτρεπόμενες χρήσεις εκείνες των ΦΕΚ 601/92 και 142/93) και θα διασφαλισθούν όροι ασφαλούς κινήσεως για οχήματα και πεζούς.

27. «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 4/2008

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η υποβολή προτάσεων για την υλοποίηση δικτύου προσβασιμότητας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ) στο Δήμο Κηφισιάς.

Οι προτάσεις αφορούν στη δυνατότητα σύνδεσης:

- του Σταθμού ΗΣΑΠ Κηφισιάς με το Εμπορικό Κέντρο Κηφισιάς,
 - του Εμπορικού Κέντρου Κηφισιάς με την Πλατεία Κεφαλαρίου,
 - του Εμπορικού Κέντρου με το Δημαρχείο και τέλος
 - του Δημαρχείου με την Πλ. Κεφαλαρίου,
- μέσω δικτύου προσβασιμότητας Ατόμων με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ).

Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων περιλαμβάνει τέσσερις διαδρομές οι οποίες εξυπηρετούν μετακινήσεις στο Κέντρο της πόλης.

Διαδρομή 1: Ειδικότερα, για την κατεύθυνση από/ προς το Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς προς/ από το Εμπορικό Κέντρο της Κηφισιάς το πρώτο τμήμα της Διαδρομής 1 του δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ ξεκινά από το Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς και κινείται επί της οδού Αδριανού (νότιο πεζοδρόμιο) μέχρι τη Πλ. Πλατάνου. Στη συνέχεια κινείται επί της οδού Κασσαβέτη (βόρειο πεζοδρόμιο) και στη διασταύρωση της με την οδό Λεβίδου στρίβει αριστερά επί αυτής (δυτικό πεζοδρόμιο).

Διαδρομή 2: Για την κατεύθυνση από/ προς το Εμπορικό Κέντρο της Κηφισιάς προς/ από την Πλατεία Κεφαλαρίου, η Διαδρομή 2 του δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ ξεκινά από τη διασταύρωση της οδού Λεβίδου με την οδό Κολοκοτρώνη και κινείται επί της τελευταίας (νότιο και ανατολικό πεζοδρόμιο) καταλήγοντας στην Πλατεία Κεφαλαρίου.

Διαδρομή 3: Για την κατεύθυνση από/ προς το Εμπορικό Κέντρο της Κηφισιάς προς/ από το Δημαρχείο το πρώτο τμήμα της Διαδρομής 1 του δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ ξεκινά από την οδό Κολοκοτρώνη στη διασταύρωσή της με την οδό Λεβίδου και κινείται επί της τελευταίας (ανατολικό πεζοδρόμιο) το οποίο έχει επαρκές πλάτος. Στη συμβολή των οδών Λεβίδου και Δηληγιάννη στρίβει αριστερά και κινείται επί της οδού Δηληγιάννη (νότιο πεζοδρόμιο) μέχρι τη διασταύρωση της τελευταίας με την οδό Διονύσου, όπου και στρίβει δεξιά (ανατολικό πεζοδρόμιο) με κατεύθυνση το Δημαρχείο.

Διαδρομή 4: Για την κατεύθυνση από/ προς Πλατεία Κεφαλαρίου προς/ από το Δημαρχείο το πρώτο τμήμα της Διαδρομής 4 του δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ ξεκινά από την Πλατεία Κεφαλαρίου κινείται επί της οδού Δηληγιάννη (νότιο πεζοδρόμιο). Στη συμβολή των οδών Δηληγιάννη και Διονύσου στρίβει δεξιά επί της τελευταίας (ανατολικό πεζοδρόμιο) με κατεύθυνση το Δημαρχείο.

28. «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 2/2008

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η υποβολή προτάσεων για την υλοποίηση δικτύου ποδηλατοδρόμων στο Δήμο Κηφισιάς. Οι προτάσεις αφορούν στη δυνατότητα σύνδεσης του Σταθμού ΗΣΑΠ της Κηφισιάς αφενός με την Πλατεία Κεφαλαρίου και αφετέρου με την Πλατεία Ελαιών, μέσω δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων περιλαμβάνει δύο αστικούς ποδηλατοδρόμους οι οποίοι έχουν ως τέρμα το Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς.

Αστικός Ποδηλατοδρόμος 1: Ειδικότερα, για την κατεύθυνση από/ προς την Πλατεία Κεφαλαρίου προς/ από το Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς, το πρώτο τμήμα του δικτύου του αστικού Ποδηλατοδρόμου 1 ξεκινά από την οδό Χ. Τρικούπη στην περιοχή της Πλατείας Κεφαλαρίου και κινείται επί αυτής μέχρι τη διασταύρωση της με την οδό Σαρανταπόρου, σε αυτό το πρώτο τμήμα ο ποδηλατόδρομος έχει μονόδρομες λωρίδες ένθεν και ένθεν του διαδρόμου κίνησης των οχημάτων. Στη διασταύρωση του με την οδό Σαρανταπόρου στρίβει δεξιά επί αυτής διασχίζοντας τη Λ. Κηφισιάς με τη χρήση ενός προτεινόμενου φωτεινού σηματοδότη για πεζούς, στη συνέχεια ο αστικός ποδηλατοδρόμος στρίβει αριστερά στην οδό Στροφυλίου και κινείται επί αυτής έως να διασταυρωθεί με την οδό Δηληγιάννη, όπου και στρίβει δεξιά. Τέλος, διασταυρώνεται με την οδό Τατοΐου όπου κινείται επί αυτής μέχρι το σημείο όπου θα κατασκευαστεί ο χώρος στάθμευσης ποδηλάτων, στη δυτική πλευρά του Σταθμού ΗΣΑΠ Κηφισιάς.

Αστικός Ποδηλατοδρόμος 2: Σε σχέση με το δεύτερο αστικό ποδηλατόδρομο από/ προς την Πλατεία Ελαιών προς/ από το Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς η διαδρομή είναι η ακόλουθη: Το πρώτο τμήμα του δικτύου του αστικού Ποδηλατόδρομου 2 ξεκινά από το νότιο τμήμα της οδού Ελαιών και κινείται επί αυτής μέχρι τη διασταύρωση της με την οδό γ. Λύρα, σε αυτό το πρώτο τμήμα ο ποδηλατόδρομος έχει μονόδρομες λωρίδες ένθεν και ένθεν του διαδρόμου κίνησης των οχημάτων. Στη συνέχεια ο Ποδηλατόδρομος 2 κινείται επί της οδού Χελιδονούς, Π. Μελά και καταλήγει στη οδό Τατοΐου, όπου και κινείται επί αυτής μέχρι το σημείο όπου θα κατασκευαστεί ο χώρος στάθμευσης ποδηλάτων, στη δυτική πλευρά του Σταθμού ΗΣΑΠ Κηφισιάς.

29. «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ (ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ-ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ-ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ-ΚΥΡΙΑΖΗ-ΖΗΡΙΝΗ-Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ-ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ)», 1/2008

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης και του υφιστάμενου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς της περιοχής, ο εντοπισμός των σχετικών κυκλοφοριακών προβλημάτων καθώς και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης/ βελτίωσης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων. Η μελέτη παραθέτει επίσης, σύγχρονες βασικές αρχές της πολιτικής των μεταφορών, ώστε αυτές να αποτελέσουν τη βάση προώθησης και εφαρμογής μέτρων από τη Δημοτική Αρχή.

Στους δρόμους που προτείνονται να διαμορφωθούν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας με ανακατασκευή ή/ και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, με επίστρωση του καταστρώματος των οδών με υλικά που θα βοηθούν στη χαμηλή ταχύτητα διέλευσης οχημάτων, με απαγόρευση της παρόδιας στάθμευσης (επιτρέπεται μόνο η επιλεκτική δημιουργία εσοχών στάθμευσης ή η μονόπλευρη παρόδια στάθμευση) θα πρέπει να προβλεφθούν οι απαιτούμενες, για την εύρυθμη λειτουργία τους, εγκαταστάσεις και εξοπλισμοί, καθώς και η κατάλληλη χωροθέτηση καθιστικών, φωτιστικών σωμάτων και πρασίνου για την ασφαλή μετακίνηση και αναψυχή των χρηστών και των περιοίκων.

Στο πλαίσιο του σεναρίου εφαρμογής, προτείνονται οι εξής ρυθμίσεις:

1. Διαμόρφωση των οδών:

- Κασσαβέτη (από Λ. Κηφισίας έως Λεβίδου). Πρόκειται για πολεοδομικό άξονα που εξασφαλίζει τη συνέχεια σταθμού ΗΣΑΠ Κηφισιάς, Άλσους Κηφισιάς, Πλατείας Πλατάνου και κέντρου. Η σημασία της προτεινόμενης διαμόρφωσης είναι καθοριστική για την ενθάρρυνση της πεζή διαδρομή με ασφαλή και –όσο το δυνατόν- ανεμπόδιστη κίνηση. Στο τμήμα αυτό, που είναι κατ' εξοχήν εμπορικών χρήσεων, δημιουργούνται τα λιγότερα προβλήματα στάθμευσης κατοικιών, σε σχέση με τις άλλες οδούς. Το μέτρο δεν προκαλεί τη διακοπή του συστήματος κυκλοφορίας των οχημάτων αφού η κυκλοφορία εξακολουθεί να εξυπηρετείται, με μειωμένες ταχύτητες. Απαραίτητη προϋπόθεση για την αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας της οδού είναι ο έλεγχος της παρόδιας στάθμευσης. Η οδός Κασσαβέτη (όπως και οι υπόλοιποι υπό μελέτη δρόμοι) ανήκει στο δημοτικό οδικό δίκτυο, σύμφωνα με το έγγραφο του ΥΠΕΧΩΔΕ/ΔΚΕΣΟ με Α.Π.2245/Μάρτιος 2003.

- Δροσίνη
- Δ. Κυριακού
- Μιλτιάδου
- Αγ. Θεοδώρων (από Κυριακού έως Κυριαζή)
- Παναγίτσας
- Αργυροπούλου
- Κόδρου

σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας.

2. Ανακατασκευή των πεζοδρομίων των οδών:

- Κυριαζή (από πλατεία Αγ. Δημητρίου έως Αλωνίων)
- Κολοκοτρώνη
- Παπαδιαμάντη
- Αγ. Δημητρίου (από Αλωνίων έως πλατεία Αγ. Δημητρίου)

30. «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ & ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 11/2007

Η εν λόγω μελέτη περιλαμβάνει τη μελέτη και διατύπωση προτάσεων για την κυκλοφοριακή οργάνωση στην περιοχή Καλυφτάκη - Πανοράματος Κηφισιάς, τη συγκέντρωση και επεξεργασία στοιχείων που αφορούν στην οδική ασφάλεια (ατυχήματα, κλπ.) και τη διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης.

31. «ΜΕΛΕΤΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 6/2007

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η συγκέντρωση, η επεξεργασία και η αξιολόγηση στοιχείων που θα αφορούν στην οδική ασφάλεια (ατυχήματα, κλπ), η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με την οδική ασφάλεια, η διατύπωση συμπερασμάτων για την υφιστάμενη κατάσταση στο δήμο Κηφισιάς, ο καθορισμός της συγκοινωνιακής πολιτικής του Δήμου Κηφισιάς σχετικά με την οδική ασφάλεια και εν τέλει η διατύπωση πρότασης για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων στο δήμο Κηφισιάς.

32. «ΜΕΛΕΤΗ ΚΟΜΒΟΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ – ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ – ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ», 3/2007

Δεδομένης της προβληματική λειτουργίας του οδικού τμήματος της Γεωργαντά μεταξύ των οδών Κασσαβέτη και Καραϊσκάκη, παρατηρείται καθημερινά κυκλοφοριακή συμφόρηση που επιβαρύνεται από την ταυτόχρονη παρόδια στάθμευση. Αναφέρεται ότι στο τμήμα αυτό έχει τοποθετηθεί σήμανση απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης, η οποία τελικά δεν αποτρέπει τη στάθμευση (δεν τηρείται η απαγόρευση), κυρίως τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συλλέχθηκαν και καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια αυτοψίας διατυπώθηκαν πέντε (5) σενάρια εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στη συμβολή των οδών Κασσαβέτη – Γεωργαντά – Καραϊσκάκη, εκ των οποίων ένα προτάθηκε ως βέλτιστο και στη συνέχεια υλοποιήθηκε.

33. «ΜΕΛΕΤΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΗΠΙΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 2/2007

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι η υποβολή προτάσεων για την υλοποίηση ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών μετακίνησης, στο Δήμο Κηφισιάς. Οι προτάσεις αφορούν στη δυνατότητα σύνδεσης περιοχών του Δήμου Κηφισιάς που αποτελούν σημαντικά κέντρα προσέλκυσης πεζών (Σταθμός ΗΣΑΠ Κηφισιάς, Αθλητικά Κέντρα, Εμπορικό Κέντρο, κλπ).

Το **προτεινόμενο Σενάριο** βασίζεται στην **κατασκευή οδών ήπιας κυκλοφορίας** που συνδέουν μεταξύ τους:

- i. το Εμπορικό Κέντρο της Κηφισιάς και την πλατεία Κεφαλαρίου
- ii. το Ζηρίνιο
- iii. το Νεκροταφείο και το όμορο Κέντρο Νεότητας
- iv. το Άλσος Κηφισιάς και το σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς
- v. το Στροφύλι και τον Αθλητικό Όμιλο Κηφισιάς
- vi. την πλατεία και το Γυμναστήριο της Πολιτείας.

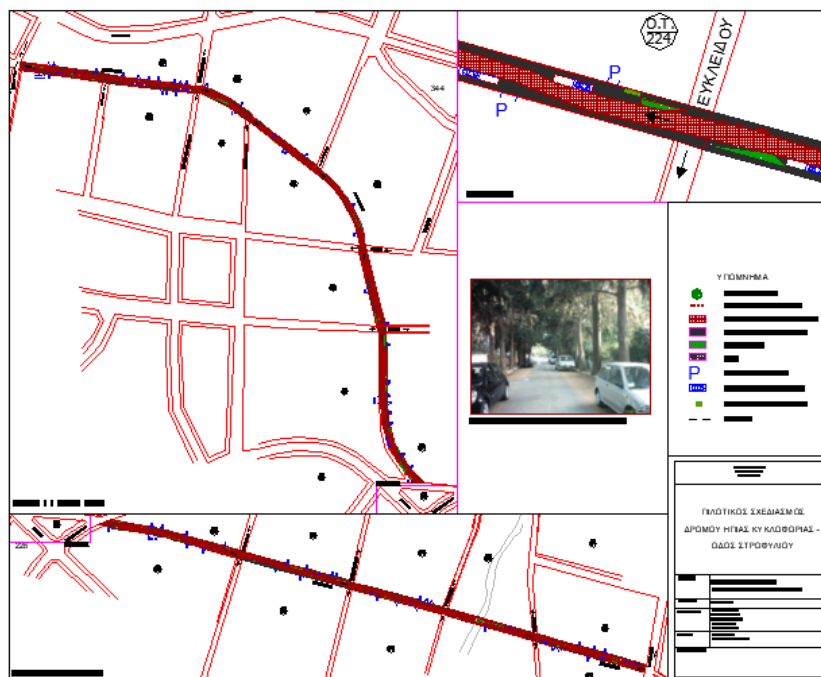
34. «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΔΑΜΩΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΟΥ – ΦΟΙΝΙΚΑ», 11/2006

Η εν λόγω μελέτη περιλαμβάνει τη μελέτη και διατύπωση προτάσεων για την κυκλοφοριακή οργάνωση στην περιοχή των Αδαμών Κηφισιάς, τη συγκέντρωση και επεξεργασία στοιχείων που αφορούν στην οδική ασφάλεια (ατυχήματα, κ.λπ.) και τη διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης. Περιλαμβάνει πρόσθετα και τη μελέτη του υφιστάμενου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς της περιοχής και τη διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση της λειτουργίας του.

35. «ΜΕΛΕΤΗ ΠΙΛΟΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΟΔΟΣ ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ», 9/2006

Η βασική χάραξη του Δρόμου Ήπιας Κυκλοφορίας γίνεται πάνω σε μια τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους από κόκκινους κυβόλιθους. Εκατέρωθεν του δρόμου δημιουργούνται:

- α) Πλατώματα πράσινου με φύτευση
- β) Χώροι με μικρά καθιστικά
- γ) Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης
- δ) Ευρείας διάστασης χώροι για πεζούς

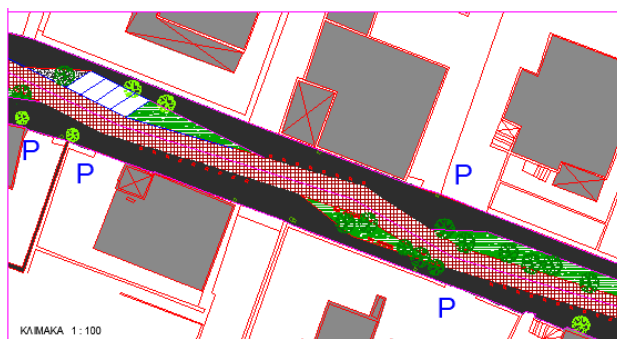


36. «ΜΕΛΕΤΗ ΠΙΛΟΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΉΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ – ΟΔΟΣ ΘΗΡΑΣ», 5/2006

Η βασική χάραξη του Δρόμου Ήπιας Κυκλοφορίας γίνεται πάνω σε μια τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους από κόκκινους κυβόλιθους.

Εκατέρωθεν του δρόμου δημιουργούνται:

- α) Πλατώματα πράσινου με φύτευση
- β) Χώροι με μικρά καθιστικά
- γ) Θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης
- δ) Ευρείας διάστασης χώροι για πεζούς



37. «ΜΕΛΕΤΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 3/2006

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε σχέση με το ισοζύγιο προσφοράς/ ζήτησης θέσεων στάθμευσης στις εξής επιμέρους περιοχές μελέτης:

1. περιοχή Κέντρου της Κηφισιάς (από Ζηρίνιο, Αγ. Τρύφωνος έως πλ. Κεφαλαρίου)
2. περιοχή του σταθμού ΗΣΑΠ της Κηφισιάς,
3. περιοχή του Σταθμού ΚΑΤ του ΗΣΑΠ,
4. περιοχή πλ. Πολιτείας,
5. περιοχή πλ. Νέας Κηφισιάς (Ιλισίων, Ελαιών)

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης βασίζεται στην καταγραφή των ακόλουθων κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών:

- Απογραφή υφιστάμενης προσφοράς στάθμευσης: θέσεις παρά το κράσπεδο (νόμιμες, παράνομες), θέσεις εκτός οδού, στοιχεία ζήτησης και εναλλαγής στάθμευσης.
- Απογραφή υφιστάμενης σήμανσης που σχετίζεται με τη στάθμευση.
- Απογραφή ζήτησης στάθμευσης κατοίκων (νυχτερινή απογραφή σταθμευμένων οχημάτων με καταγραφή πινακίδων κυκλοφορίας)

Την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης ακολουθεί η διατύπωση συμπερασμάτων και ολοκληρωμένης πρότασης για την ορθολογική διαχείριση των συνολικών παρόδων θέσεων στάθμευσης.

38. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΔΙΑΚΟΥ-ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ-ΝΙΚΟΛΑΟΥ», 11/2005

Αντικείμενο της εν λόγω μελέτης είναι η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου «Διάκου – Φραγκοπούλου - Νικολάου», έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και η κυκλοφοριακή του ικανότητα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης εξετάσθηκαν τέσσερις εναλλακτικές διαμορφώσεις που αναφέρονται σε αντίστοιχα τέσσερα σενάρια κυκλοφοριακής οργάνωσης των εμπλεκόμενων οδών. Σε κάθε σενάριο η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί τη βέλτιστη λύση, που εναρμονίζεται καλύτερα με τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια στα οχήματα και στους πεζούς και απαιτεί τις μικρότερες επεμβάσεις.

39. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΜΠΟΤΣΑΡΗ – ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ – ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ», 11/2005

Αντικείμενο της εν λόγω μελέτης είναι η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου Μπότσαρη – Αγ. Παρασκευής – Αγ. Βαρβάρας, έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά του χαρακτηριστικά και η κυκλοφοριακή του ικανότητα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτάθηκαν δυο εναλλακτικές διαμορφώσεις με διαφορετική κυκλοφοριακή οργάνωση. Και οι δυο αποτελούν τις βέλτιστες λύσεις που εναρμονίζονται καλύτερα με τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, παρέχοντας συγχρόνως μεγαλύτερη ασφάλεια στα οχήματα και στους πεζούς, με τις μικρότερες δυνατές επεμβάσεις. Οι δύο διατάξεις σημάνθηκαν κατάλληλα (οριζόντια και κατακόρυφα).

40. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ Γ. ΛΥΡΑ – ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ», 11/2005

Αντικείμενο της μελέτης είναι η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου «Γ. Λύρα – Πλουτάρχου», έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και η κυκλοφοριακή του ικανότητα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης εξετάσθηκαν δύο εναλλακτικές διαμορφώσεις κυκλικού κόμβου. Η προτεινόμενη διάταξη αποτελεί τη βέλτιστη λύση που εναρμονίζεται καλύτερα με τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια στα οχήματα και τους πεζούς και απαιτεί τις μικρότερες επεμβάσεις.

41. «ΜΕΛΕΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΙΣΟΠΕΔΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ-ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ-ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ», 11/2005

Αντικείμενο της εν λόγω μελέτης είναι η διαμόρφωση του ισόπεδου κόμβου Κοκκινάρ – Κουντουριώτη – Πολιτείας, έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά του χαρακτηριστικά και η κυκλοφοριακή του ικανότητα. Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης προτάθηκε η διαμόρφωση κυκλικού κόμβου, η οποία αποτελεί τη βέλτιστη διάταξη, που εναρμονίζεται καλύτερα με τις επικρατούσες κυκλοφοριακές συνθήκες, παρέχοντας συγχρόνως μεγαλύτερη ασφάλεια στα οχήματα και στους πεζούς, με τις μικρότερες δυνατές επεμβάσεις. Η επιλεγείσα διάταξη σημάνθηκε κατάλληλα (οριζόντια και κατακόρυφα).

42. «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΕ ΘΥΛΑΚΕΣ/ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ», 2004-2005

Το αντικείμενο των επιμέρους κυκλοφοριακών μελετών είναι η κατ' αρχάς η παράθεση των παραμέτρων που καθορίζουν την πολιτική των μεταφορών στο Δήμο της Κηφισιάς. Στη συνέχεια προσεγγίζονται όλα τα θέματα που συνθέτουν μια Κυκλοφοριακή Μελέτη και ακολούθως προτείνονται πιλοτικές ρυθμίσεις για τη βελτίωση σημαντικών και ενδεικτικών κυκλοφοριακών προβλημάτων εντός των ορίων του Δήμου της Κηφισιάς. Οι επιμέρους θύλακες/ γειτονίες του Δήμου Κηφισιάς που μελετήθηκαν είναι οι ακόλουθες:

1. Κέντρο Κηφισιάς
2. Περιοχή Ελαιών-Ιλισίων-Ούλεν στην Κηφισιά
3. Περιοχή Κηφισιάς στα όρια με τη Νέα Ερυθραία
4. Στη Νέα Κηφισιά (μεταξύ των οδών Χ. Τρικούπη-Λύρα-Αδαμών-Ηρ. Πολυτεχνείου-Παράδρομου κλπ)
5. Στις ζώνες εκατέρωθεν της εθνικής οδού στην Κηφισιά, Συνοικία Αδαμών Κηφισιάς
6. Περιοχή Αλώνια της Κηφισιάς
7. Μεταξύ των οδών Κηφισιάς-Τζεν-Μουσών-Κρήτης-Ιωνίας-Χ. Τρικούπη στην Κηφισιά
8. Περιοχής Κηφισιάς στα όρια με τα Μελίσσια
9. Περιοχής Κηφισιάς στα όρια με το Μαρούσι
10. Περιοχή Μ. Μπότσαρη στην Κηφισιά

43. «ΜΕΛΕΤΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ (Α'+Β'ΦΑΣΗ)», 2000

Σκοπός της μελέτης είναι να ολοκληρωθεί το σχέδιο δράσης και η μελέτη των τεχνικοοικονομικών δεδομένων, για τη λειτουργία Δημοτικού Φορέα παροχής συγκοινωνιακού έργου στο Δήμο Κηφισιάς. Στο πλαίσιο εκπόνησης της εν λόγω μελέτης προτάθηκαν:

Δημοτική Γραμμή 1:

Προτείνεται κατ' αρχάς μία Δημοτική Γραμμή που θα εξυπηρετεί την κεντρική περιοχή της Κηφισιάς, τόσο ανατολικά όσο και δυτικά της Λ. Κηφισιάς.

- Η προτεινόμενη Δημοτική Γραμμή θα είναι **κυκλική**.
- Προτείνεται η χωροθέτηση του **Τερματικού Σταθμού** της Δημοτικής Γραμμής επί της οδού Τατοΐου (στο αδιάνοικτο τμήμα της), στο πίσω (προς την Κάτω Κηφισιά) μέρος του σταθμού ΗΣΑΠ της Κηφισιάς.
- Η προτεινόμενη διαδρομή είναι η εξής:
Τατοΐου – Όθωνος – Σωκράτους – Νικολάου Γ. – Διάκου Αθ. – Πεσμαζόγλου – Πλειάδων – Φραγκοπούλου – Διάκου Αθ. – Όθωνος – Μάρκου Μπότσαρη – Αγ. Παρασκευής – Επιδαύρου – Πέλλης – Φαιστού – Μακεδονίας – Αγ. Παρασκευής – Κορυτσάς – Θεσσαλονίκης – Μεσολογγίου – Αθηνάς – Λ. Κηφισιάς – Κυριαζή – Αγ. Τρύφωνος – Καρπάθου – Μπακογιάννη – Ιφιγενείας – Ισμήνης – Πευκών – Μπακογιάννη – Γούναρη – Δηληγιάννη – Διονύσου – Μυρσίνης – Ξενίας – Αρτέμιδος – Λέσβου – Αλωνιών – Συγγρού – Άνδρου – Λ. Κηφισιάς – Αθηνάς – Μεσολογγίου – Θεσσαλονίκης – Αγ. Κυριακής – 1^η Μαΐου – Αχαρνών – Τατοΐου.
- Μήκος προτεινόμενης διαδρομής Δημοτικής Γραμμής: **16.7 χλμ**
- Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής (μέση ταχύτητα 15 km/h): **~ 67'**
- Συχνότητα: **~ 22'**
- Αριθμός απαιτούμενων μικρολεωφορείων (**minibus**): **3+1 (back up)**
- Μετεπιβίβαση με Δημοτική Γραμμή 2: περιοχή Πεσμαζόγλου – Εσπέρου – Φραγκοπούλου – Μ. Μπότσαρη
- Μετεπιβίβαση με Δημοτική Γραμμή 3: πλατεία Κεφαλαρίου

Δημοτική Γραμμή 2:

Προτείνεται μία Δημοτική Γραμμή που θα εξυπηρετεί τις περιοχές: Αδάμες, Πανόραμα, Καλυφτάκη και την περιοχή της Ν. Κηφισιάς μεταξύ της οδού Λύρα και της Ε.Ο., που όπως έχει ήδη επισημανθεί, εμφανίζουν μικρή συγκοινωνιακή κάλυψη από τον ΟΑΣΑ.

- Η προτεινόμενη Δημοτική Γραμμή θα είναι **κυκλική**.
- Προτείνεται η χωροθέτηση **ξεχωριστού** –από αυτόν της Δημοτικής Γραμμής 1- **Τερματικού Σταθμού** της Δημοτικής Γραμμής 2, επί της πλατείας Ελαιών.
- Η προτεινόμενη διαδρομή είναι η εξής:
Πλατεία Ελαιών – Ελαιών – Ερμιόνης – Λακωνίας – Αιγίου – Δημητσάνας – Ερμιόνης – παράδρομος Ε.Ο. – Θηβαΐδος – Περιβοίας – Λαΐου – Οιδίποδος – Ιοκάστης – Τειρεσίου – Λαίου – Περιβοίας – Σενέκα – Προμηθέως – Ατλαντιδών – Αργοναυτών – Ελευθερίας – παράδρομος Ε.Ο. – Α.Κ. ΕΥΔΑΠ - παράδρομος Ε.Ο. – Ιλισίων – Κήπων - Χελιδονούς – Λύρα Γ. – Φραγκοπούλου – Εσπέρου – Πεςμαζόγλου – Μ. Μπότσαρη – Λύρα Γ. – Νηλέως – Κέκροπος – Ευρυδίκης – Χαράς – Πλατεία Ελαιών.
- Μήκος προτεινόμενης διαδρομής Δημοτικής Γραμμής: **14.3 χλμ**
- Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής (μέση ταχύτητα 15 km/h): **~ 57'**
- Συχνότητα: **~ 29'**
- Αριθμός απαιτούμενων μικρολεωφορείων (**minibus**): **2**
- Μετεπιβίβαση με Δημοτική Γραμμή 1: περιοχή Πεςμαζόγλου – Εσπέρου – Φραγκοπούλου – Μ. Μπότσαρη

Δημοτική Γραμμή 3:

Προτείνεται μία Δημοτική Γραμμή που θα εξυπηρετεί την περιοχή της Πολιτείας (Κοκκιναράς, Αγ. Άννα).

- Η προτεινόμενη Δημοτική Γραμμή θα είναι **κυκλική**.
- Προτείνεται η χωροθέτηση **ξεχωριστού** –από αυτόν της Δημοτικής Γραμμής 1- **Τερματικού Σταθμού** της Δημοτικής Γραμμής 3, επί της πλατείας Πολιτείας.
- Η προτεινόμενη διαδρομή είναι η εξής:
Πλ. Πολιτείας – Κων. Παλαιολόγου – Περικλέους – Σόλωνος – Ηροδότου – Αριάδνης – Αγ. Άννης – Σαρανταπόρου – Λεβίδου – Γορτυνίας – Χαρ. Τρικούπη – Κρήτης – Στ. Δαγκλή – Μουσών – Χαρ. Τρικούπη – Δηληγιάννη – Πατριάρχου Μαξίμου – Ξενίας – Παναγίας Ελευθερώτριας – Αισχύλου - Πλ. Πολιτείας.
- Μήκος προτεινόμενης διαδρομής Δημοτικής Γραμμής: **5.1 χλμ**
- Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής (μέση ταχύτητα 15 km/h): **~ 20'**
- Συχνότητα: **~ 20'**
- Αριθμός απαιτούμενων μικρολεωφορείων (**minibus**): **1**
- Μετεπιβίβαση με Δημοτική Γραμμή 1: πλατεία Κεφαλαρίου

2.7 Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης και αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρωπίνου δυναμικού και πόρων

Σύμφωνα με τον ισολογισμό του Δήμου Κηφισιάς για τη 7η Δημοτική Χρήση (Δήμος Κηφισιάς: Ισολογισμός της 31ης Δεκεμβρίου 2017, Ιανουάριος 2019) ο Δήμος εμφάνισε το 2017 ένα ετήσιο πλεόνασμα 1.295.875,58€ έναντι πλεονάσματος 3.686.260,68€ το 2016.

Τα κύρια έσοδα του Δήμου προέρχονταν το 2017 από πώληση αγαθών και υπηρεσιών: 24.148.754,22€ και ακολουθούν οι τακτικές επιχορηγήσεις από τον κρατικό προϋπολογισμό 9.482.563,50€, ενώ τα έσοδα από φόρους-εισφορές-πρόστιμα-προσαυξήσεις είναι λιγότερα και πιο συγκεκριμένα 6.529.293,09€. Υπάρχουν έσοδα από άλλες πηγές 778.625,02€. Ωστόσο, όλα τα παραπάνω χρήματα δε φθάνουν να καλύψουν το κόστος των αγαθών και υπηρεσιών (36.325.138,08€) και τα έξοδα διοικητικής λειτουργίας και λειτουργίας δημοσίων σχέσεων (5.367.822,71€), που ανήλθαν συνολικά σε 41.692.960,79€. Κατά συνέπεια, συνολικά το ισοζύγιο των αποτελεσμάτων εκμεταλλεύσεων είναι αρνητικό (-753.724,87€). Στο αρνητικό αυτό αποτέλεσμα προστίθεται το κόστος αποπληρωμής δανείων (πιστωτικοί, χρεωστικοί τόκοι), οπότε προκύπτει ένα συνολικό αποτέλεσμα αρνητικό εκμεταλλεύσεων πάνω από 1.300.000,00€ (-1.344.227,51€). Το πλεόνασμα προήλθε από έκτακτα έσοδα και έσοδα προηγούμενων χρήσεων.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τον Ταμειακό Απολογισμό Οικονομικού Έτους 2017 του Δήμου Κηφισιάς, πληρώθηκαν για αμοιβές και έξοδα προσωπικού 19.962.357,87€ και σε αμοιβές και παροχές τρίτων 4.171.431,44€, ενώ συνολικά τα έξοδα του δήμου ανήλθαν σε 48.024.768,71€. Οι επενδύσεις, που έγιναν το 2017, ήταν μόλις 3.096.686,71€ (περίπου το 6,4% των εξόδων), που κυρίως κατευθύνθηκε για την υλοποίηση έργων (1.779.290,81€) και την εκπόνηση μελετών (690.333,43€). Ανάλογα ήταν και τα ποσά που δαπανήθηκαν το 2016, όπως αποτυπώνεται από τον Ταμειακό Απολογισμό Οικονομικού Έτους 2016. Πιο συγκεκριμένα, δαπανήθηκαν 1.697.279,37€ σε έργα και 721.191,41€ για εκπόνηση μελετών.

Η παραπάνω εικόνα δείχνει ότι ο Δήμος Κηφισιάς έχει πόρους, που επαρκούν για την κάλυψη των βασικών εξόδων του και εξασφαλίζουν τη δυνατότητα για χρηματοδότηση κάποιων μελετών και μεμονωμένων έργων.

Για τη χρηματοδότηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ο Δήμος Κηφισιάς είναι δικαιούχος χρηματοδότησης στον άξονα προτεραιότητας 4 «Αστική Βιώσιμη Κινητικότητα» του Χρηματοδοτικού Προγράμματος «Λοιπές δράσεις περιβαλλοντικού ισοζυγίου 2016» του Πράσινου Ταμείου. Το ποσό, που έχει δεσμευτεί για τον Δήμο, είναι 86.000€. Το ποσό αυτό επαρκεί για να καλύψει την εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η υλοποίηση των έργων, που προβλέπεται να υλοποιηθούν στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ, ενδεχομένως να μην μπορεί να στηριχθεί μόνο στους ίδιους πόρους του δήμου, ειδικά εάν προβλέπεται η υλοποίηση μεγάλων έργων. Πρέπει, κατά συνέπεια, να ληφθεί υπ' όψιν κατά την κατάρτιση του ΣΒΑΚ ότι το οικονομικό πλαίσιο του δήμου δεν επιτρέπει τη χρηματοδότηση ακριβών έργων. Το οικονομικό κόστος πρέπει να αποτελεί κριτήριο αξιολόγησης κατά την κατάρτιση του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ.

Το ανθρώπινο δυναμικό του δήμου είναι κρίσιμος παράγοντας για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ, καθώς δε θα διευκολύνει μόνο την εκπόνησή του, αλλά και την παρακολούθηση της εφαρμογής του και την αξιολόγησή του, ώστε στο μέλλον να επικαιροποιηθεί. Το ΣΒΑΚ δεν είναι μία μελέτη με αρχή και τέλος, αλλά μία αέναη διαδικασία διαμόρφωσης στρατηγικής για την κινητικότητα στον Δήμο Κηφισιάς. Μόνο οι μόνιμοι υπάλληλοι του δήμου είναι σε θέση να

παρακολουθούν την πορεία αυτή διαχρονικά. Ο Δήμος έχει ένα σύγχρονο οργανόγραμμα και αξιόλογο ανθρώπινο δυναμικό, που είναι σε θέση να παρακολουθούν την εκπόνησή του, να αξιολογούν την υλοποίησή του και να το επικαιροποιούν.

Πιο συγκεκριμένα, οι υπηρεσίες του Δήμου είναι οργανωμένες σε 9 Διευθύνσεις:

- α) Η Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής
- β) Η Διεύθυνση Πολεοδομίας
- γ) Η Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης
- δ) Η Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου
- ε) Η Διεύθυνση Κοινωνικών Υπηρεσιών, Παιδείας, Αθλητισμού και Πολιτισμού
- στ) Η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών
- ζ) Η Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πολιτών – ΚΕΠ
- η) Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών
- θ) Η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών και Τοπικής Ανάπτυξης

Η Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής συγκεντρώνει τις επιτελικές υπηρεσίες του δήμου. Αποτελείται από:

- 1. το Τμήμα Προγραμματισμού και Ανάπτυξης, Αποτελεσματικότητας, Ποιότητας και Οργάνωσης και πιο συγκεκριμένα:
 - 1.1. Γραφείο Μελετών και Έρευνας
 - 1.2. Γραφείο Σχεδιασμού και Παρακολούθησης Προγραμμάτων
 - 1.3. Γραφείο Αποτελεσματικότητας και Απόδοσης
 - 1.4. Γραφείο Ποιότητας και Οργάνωσης, και
- 2. το Τμήμα Τεχνολογιών, Πληροφορικής, Μηχανοργάνωσης, και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και πιο συγκεκριμένα:
 - 2.1. Γραφείο Στρατηγικής και Μελετών (ΤΠΕ)
 - 2.2. Γραφείο Διαχείρισης Συστημάτων (ΤΠΕ)
 - 2.3. Γραφείο Διαχείρισης Εξοπλισμών (ΤΠΕ)

Η Διεύθυνση είναι, μεταξύ των άλλων, αρμόδια για την υποστήριξη των οργάνων διοίκησης, των υπηρεσιών και των νομικών προσώπων του Δήμου κατά τις διαδικασίες σύνταξης, παρακολούθησης και αξιολόγησης των αποτελεσμάτων των περιοδικών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και των Ετησίων Προγραμμάτων Δράσης. Επειδή το ΣΒΑΚ αποτελεί ουσιαστικά ένα Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Κινητικότητας εντάσσεται στο πεδίο αρμοδιότητας της Διεύθυνσης και πιο συγκεκριμένα του Τμήματος Προγραμματισμού και Ανάπτυξης, Αποτελεσματικότητας, Ποιότητας και Οργάνωσης και των Γραφείων Μελετών και Έρευνας και του Γραφείου Σχεδιασμού και Παρακολούθησης Προγραμμάτων. Τα Γραφεία αυτά θα μπορούσαν επιπλέον να συντονίσουν ενέργειες για τη χρηματοδότηση των προτεινόμενων έργων από ευρωπαϊκά ή εθνικά χρηματοδοτικά προγράμματα. Το Τμήμα Τεχνολογιών, Πληροφορικής, Μηχανοργάνωσης, και Επικοινωνιών (ΤΠΕ) και πιο συγκεκριμένα το Γραφείο Διαχείρισης Συστημάτων θα μπορούσε να υποστηρίξει μέσα από διαδικτυακές εφαρμογές τις συμμετοχικές διαδικασίες και τις δράσεις διαβούλευσης, αλλά και τη συλλογή στοιχείων για το ΣΒΑΚ.

Η Διεύθυνση Πολεοδομίας, η Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης και η Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου ανήκουν στις υπηρεσίες περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής (βλ Εικόνα παρακάτω).

Η Διεύθυνση Πολεοδομίας χωρίζεται:

1. στο Τμήμα Έκδοσης Οικοδομικών Αδειών,
2. στο Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών και
3. στο Τμήμα Ελέγχου Κατασκευών,

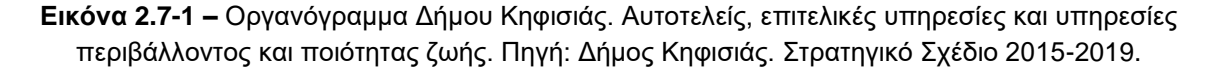
ενώ στη Διεύθυνση εντάσσεται και το Γραφείο Αρχείου και το Γραφείο Γραμματειακής Υποστήριξης.

Με το ΣΒΑΚ εμπλέκεται μόνο το Τμήμα Πολεοδομικών Εφαρμογών στον βαθμό, που μπορεί να ελέγξει τη συμβατότητα του εκπονούμενου ΣΒΑΚ με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου και να προτείνει ενσωμάτωση προβλέψεων του ΣΒΑΚ στο Τοπικό Χωρικό Σχέδιο, που ενδεχομένως εκπονηθεί μελλοντικά στον Δήμο.

Η Διεύθυνση Καθαριότητας και Ανακύκλωσης αποτελείται από:

1. το Τμήμα Σχεδιασμού και Εποπτείας Καθαριότητας, Μεταφόρτωσης, Ανακύκλωσης και Κομποστοποίησης,
2. το Τμήμα Αποκομιδής Απορριμμάτων και Ανακυκλώσιμων Υλικών,
3. το Τμήμα Καθαρισμού Κοινόχρηστων Χώρων, Κοιμητηρίων και Ειδικών Συνεργείων,
4. το Τμήμα Διαχείρισης και Συντήρησης Οχημάτων, και
5. το Τμήμα Ηλεκτροφωτισμού, Ηλεκτρομηχανολογικών Έργων και Σηματοδότησης.

Η καθαριότητα των κοινόχρηστων χώρων αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ποιότητα μετακίνησης των πεζών, οπότε το Τμήμα Καθαρισμού Κοινόχρηστων Χώρων θα μπορούσε να ενημερωθεί για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, εφόσον οι πολίτες εντοπίσουν κάποια σημεία, που θεωρούν ότι πρέπει να βελτιωθεί η καθαριότητα.



1. Τμήμα Διαχείρισης Περιβάλλοντος και πιο συγκεκριμένα στο:
 - 1.1. Γραφείο Περιβαλλοντικής Προστασίας και Εξοικονόμησης Ενέργειας
 - 1.2. Γραφείο Διαχείρισης Αποβλήτων, και στο
2. Τμήμα Συντήρησης Πρασίνου και Κηποτεχνίας και πιο συγκεκριμένα στο
 - 2.1. Γραφείο εφαρμογής/εκτέλεσης εργασιών πρασίνου και κηποτεχνίας,
 - 2.2. Γραφείο σχεδιασμού και εποπτείας
 - 2.3. Γραφείο προγραμμάτων επικοινωνίας και ευαισθητοποίησης του κοινού για το πράσινο.

57

πολιτικών αναπλάσεων των κοινόχρηστων χώρων και οδών, οπότε είναι χρήσιμο να ενημερωθεί το Τμήμα αυτό και για τους σχεδιασμούς που θα γίνουν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Εμπλοκή στο ΣΒΑΚ είναι χρήσιμο να έχει και η Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας, Παιδείας, Αθλητισμού και Πολιτισμού. Αποτελείται από τα Τμήματα:

1. Τμήμα Κοινωνικής Πολιτικής και Εφαρμογής Προγραμμάτων Κοινωνικής Προστασίας Προσχολικής Αγωγής,
2. Τμήμα Κοινωνικής Πολιτικής και Εφαρμογής Προγραμμάτων Κοινωνικής Προστασίας 3ης Ηλικίας, και
3. Τμήμα Πολιτικών Ισότητας των Φύλων, Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης, Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νέας Γενιάς

Στις αρμοδιότητές του τελευταίου τμήματος, και πιο συγκεκριμένα του Γραφείου Παιδείας και Δια Βίου Μάθησης και του Γραφείου Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νέας Γενιάς, περιλαμβάνεται η προώθηση και ρύθμιση ζητημάτων της πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, η προώθηση της Δια Βίου Μάθησης, καθώς επίσης ο σχεδιασμός και η εφαρμογή προγραμμάτων Πολιτισμού, Αθλητισμού και Νέας Γενιάς. Στις περισσότερες πόλεις – ιδιαίτερα στην Ελλάδα – που έχουν εμπλακεί στη διαδικασία κατάρτισης ΣΒΑΚ έχει αναδειχθεί η ανάγκη εκπαίδευσης, καθώς η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί πρωτίστως θέμα νοοτροπίας και αλλαγής καθημερινών συνηθειών, που δημιουργούν εμπόδια στους συνανθρώπους μας. Επιπλέον, το ποδήλατο και το περπάτημα συνδέονται και με αθλητικούς φορείς, που θα μπορούσαν να έχουν ενεργή συμμετοχή κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Τέλος, και το Τμήμα Κοινωνικής Πολιτικής και Εφαρμογής Προγραμμάτων Κοινωνικής Προστασίας 3ης Ηλικίας θα μπορούσε να έχει ενεργό ρόλο στην κινητοποίηση της τρίτης ηλικίας για συμμετοχή στο ΣΒΑΚ, καθώς οι ηλικιωμένοι αποτελούν ένα πολύ σημαντικό μερίδιο του πληθυσμού, που έχουν ανάγκη τη βιώσιμη κινητικότητα, καθώς πολλοί δεν οδηγούν, αλλά και για να προστατέψουν την υγεία τους.

Στις υπηρεσίες υποστήριξης του δήμου ανήκουν η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών, η Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πολιτών και η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών. Η Διεύθυνση Διοικητικών Υπηρεσιών δεν εμπλέκεται ιδιαίτερα στο θέμα της εκπόνησης του ΣΒΑΚ, εκτός εάν κάποιες από τις δράσεις του ΣΒΑΚ περιλαμβάνουν και την ίδρυση νέων τμημάτων ή γραφείων εντός του δήμου με σκοπό τη μόνιμη παρακολούθηση της εφαρμογής του και την επικαιροποίησή του. Περιορισμένο ρόλο έχει και η Διεύθυνση Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ).

Αντίθετα η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών θα στελεχώσει την Ομάδα Εργασίας του έργου, καθώς αποτελεί την καθ' ύλην αρμόδια για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Αποτελείται από τα Τμήματα:

1. Τμήμα Προγραμματισμού και Μελετών
2. Τμήμα Κατασκευών – Συντήρησης Δημοτικών Χώρων και Κτηρίων
3. Τμήμα Ρύθμισης Κυκλοφοριακών Φόρτων
4. Τμήμα Ηλεκτρομηχανολογικού
5. Τμήμα Ύδρευσης
6. Τμήμα Εγκαταστάσεων και Αδειών Μεταφορών, και
7. Γραφείο Τεχνικού Ασφαλείας.

Στο ΣΒΑΚ έχουν κύριο ρόλο το Τμήμα Ρύθμισης Κυκλοφοριακών Φόρτων και το Τμήμα Προγραμματισμού και Μελετών.

Τέλος, η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών και Τοπικής Ανάπτυξης αποτελείται από τα Τμήματα:

1. Τμήμα Προϋπολογισμού, Λογιστικής Παρακολούθησης και Οικονομικής Πληροφόρησης
2. Τμήμα Εκκαθάρισης και Ενταλματοποίησης Δαπανών
3. Τμήμα Ταμειακής Υπηρεσίας
4. Τμήμα Προμηθειών / Υλικού / Εξοπλισμού / Υπηρεσιών και Αποθηκών
5. Τμήμα Ανταποδοτικών Τελών, Εισφορών και Δημοτικής Περιουσίας
6. Τμήμα Αδειοδοτήσεων και Ρύθμισης Εμπορικών / Οικονομικών Δραστηριοτήτων
7. Τμήμα Φόρων, Τελών Δικαιωμάτων Προστίμων και Παραβόλων

Τα πρώτα 4 Τμήματα έχουν κρίσιμο ρόλο για την ενσωμάτωση των δράσεων του ΣΒΑΚ στον προϋπολογισμό του δήμου και στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης του ΣΒΑΚ και όλων των δράσεων που προβλέπονται στο πλαίσió του.

Κατά συνέπεια, σχεδόν όλες οι Διευθύνσεις σχετίζονται με την επιτυχή ολοκλήρωση ενός ΣΒΑΚ. Τα καθ' ύλην αρμόδια Τμήματα, που σχετίζονται με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, είναι, ωστόσο, το Τμήμα Ρύθμισης Κυκλοφοριακών Φόρτων και το Τμήμα Προγραμματισμού και Μελετών της Τεχνικής Υπηρεσίας του δήμου.

Η Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών έχει συγκεντρώσει μία πλούσια τεχνογνωσία από έργα βιώσιμης κινητικότητας. Στη Δημοτική Ενότητα Εκάλης, στη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας και στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς έχει υλοποιηθεί ένα πλούσιο δίκτυο ποδηλατοδρόμων με αποτέλεσμα ο Δήμος Κηφισιάς να έχει το μεγαλύτερο μήκος ποδηλατοδρόμων στην Αττική (12,3χλμ.).

Παράλληλα, στον Δήμο έχει υλοποιηθεί πλήθος έργων και μελετών με σκοπό τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, τη διεύρυνση των πεζοδρομίων και τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Πιο συγκεκριμένα, ενδεικτικά εντός του δήμου έχουν παραδοθεί τα τελευταία 10 χρόνια οι παρακάτω μελέτες:

1. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων σε περιοχές της Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς, (Σεπτέμβριος 2016).
2. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στην περιοχή του Δήμου Κηφισιάς περίξ των οδών Ελ. Βενιζέλου – Χ. Τρικούπη – Κοκκιναρά – Πόντου – Παπαφλέσσα / Επιλογή Βέλτιστου προς Εφαρμογή Κυκλοφοριακού Σεναρίου (Ιούνιος 2015)
3. Μελέτη νέας χάραξης οδού πρόσβασης στο Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς "ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ" (Νοέμβριος 2014)
4. Μελέτη Διαμόρφωσης του Ισόπεδου Κόμβου των Οδών Νουφάρων και Τιμίου Σταυρού στην περιοχή «Πανόραμα» της Κηφισιάς (Νοέμβριος 2014)
5. Μελέτη βελτίωσης των οδών Ελευθερίας και Αργοναυτών στην περιοχή "ΠΑΝΟΡΑΜΑ" του Δήμου Κηφισιάς (Οκτώβριος 2014)
6. Μελέτη Προσωρινής Φωτεινής Σηματοδότησης του Ισόπεδου Κόμβου στη Διασταύρωση των Οδών Λ. Διονύσου και Θέτιδος στην Εκάλη (Οκτώβριος 2014)
7. Μελέτη Εφαρμογής Σήμανσης για τις Εγκεκριμένες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις: α) Πέριξ της οδού Ρόδων στην Εκάλη, β) Πέριξ της οδού Παλαιολόγου στη Νέα Ερυθραία (Σεπτέμβριος 2014)
8. Μελέτη Βελτίωσης της Ισόπεδης Διασταύρωσης των οδών Δαγκλή και Κρήτης στην Κηφισιά (Σεπτέμβριος 2014)

9. Περιβαλλοντική Μελέτη για την αδειοδότηση της νέας αναβαθμισμένης πρόσβασης στο Νοσοκομείο «ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ» στο Πανόραμα της Κηφισιάς (Φεβρουάριος 2014).
10. Μελέτη Κυκλοφοριακής Διαμόρφωσης του Κόμβου Παραπλεύρου Ν.Ε.Ο.Α.Λ. – Ανώνυμης Οδού – Οδού Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος) (Φεβρουάριος 2014)
11. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στην Περιοχή του δήμου Κηφισιάς περίξ των οδών Ελ. Βενιζέλου – Χ. Τρικούπη – Κοκκινάρ – Πόντου – Παπαφλέσσα / Αξιολόγηση Εφαρμογής Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων (Ιούλιος 2013)
12. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στην Περιοχή της Εκάλης που περιβάλλεται από τις οδούς Λ. Θησέως – Ισμήνης – Θέτιδος – Λ. Διονύσου (Ιούλιος 2013).
13. Σύνταξη Κυκλοφοριακής Μελέτης για την Κατασκευή Δικτύου Ποδηλατοδρόμων Διαδρομής Ενοποίησης των Σχολικών Κτηρίων στον Δήμο Κηφισιάς (Απρίλιος 2013)
14. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στην Περιοχή του Δήμου Κηφισιάς μεταξύ των οδών Ισμήνης – Ελ. Βενιζέλου – Κοραή – Παπαφλέσσα – Πόντου – Σόλωνος – Κ. Παλαιολόγου – Νεάρχου (Νοέμβριος 2012)
15. Μελέτη Διαμόρφωσης οδού Ελπίδος σε οδό Ήπιας Κυκλοφορίας και Μελέτη Βελτίωσης Διασταυρώσεων της οδού Μαυρομιχάλη με τις οδούς α) Σκύρου, β) Σποράδων, γ) Μεθώνης (Σεπτέμβριος 2012).
16. Μελέτη Εναρμόνισης Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Σ.Ε.Σ.) (Ιούνιος 2012).
17. Μελέτη Σκοπιμότητας για τη Δυνατότητα Κατασκευής Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγίου Δημητρίου και Πέριξ του Ιερού Ναού του Αγίου Δημητρίου (Ιούνιος 2011)
18. Μελέτη Βελτίωσης Τριών (3) Ισόπεδων Κόμβων: α) Παν. Ελευθερώτριας – Κοκκινάρ, β) Χελιδονούς – Χρυσανθίδος – Στρέιτ - Παύλου Μελά, γ) Αγίας Παρασκευής – Αλκαίου – Μάρκου Μπότσαρη (Ιούνιος 2011).
19. Μελέτη Αξιολόγησης Κυκλοφοριακής Λειτουργίας μετά την Εφαρμογή των Πρόσφατων Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στον Οικισμό Πελοποννησίων στην Περιοχή Αδάμων στην Κηφισιά (Μάιος 2011)
20. Κυκλοφοριακή Μελέτη στην Περιοχή της Κηφισιάς περίξ των οδών Τατοΐου – Παύλου Μελά – Χελιδονούς – Χαριλάου Τρικούπη (Μάρτιος 2011)
21. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις μεταξύ των οδών Κηφισιάς – Τζεν - Μουσών – Κρήτης – Ιωνίας – Χαριλάου Τρικούπη στην Κηφισιά (Μάρτιος 2011).
22. Διατύπωση Εναλλακτικών Σεναρίων για τη Διαμόρφωση της οδού Άργους μεταξύ των οδών Ερμιόνης και Αιγίου σε Οδό Ήπιας Κυκλοφορίας (Φεβρουάριος 2011)

Στο πλαίσιο των κανονιστικών αποφάσεων, που συνοδεύουν κάποιες από τις μελέτες αυτές, έγιναν και αναρτήσεις και συμμετοχικές διαδικασίες. Η Τεχνική Υπηρεσία με τη βοήθεια των μελετητών συγκέντρωσε και αξιολόγησε τα σχόλια και εισηγήθηκε στις αρμόδιες Δημοτικές Επιτροπές που έλαβαν τις αποφάσεις περί της αποδοχής ή μη των σχολίων των πολιτών. Το αρμόδιο Τμήμα (Τμήμα Ρύθμισης Κυκλοφοριακών Φόρτων) είναι υποστελεχωμένο, καθώς υπάρχουν μόνο δύο μόνιμοι υπάλληλοι Πανεπιστημιακής Εκπαίδευσης (Τοπογράφος Μηχανικός) και Τεχνολογικής Εκπαίδευσης (Μηχανολόγος Μηχανικός). Είναι θετικό, ωστόσο, το γεγονός ότι υπάρχει ειδικό Τμήμα για την κυκλοφορία, που απουσιάζει από τους αρκετούς άλλους δήμους.

Υπάρχει, λοιπόν, σημαντική τεχνογνωσία των υπηρεσιών, τόσο για τις διαδικασίες υλοποίησης μελετών, ρυθμίσεων και έργων βιώσιμης κινητικότητας, τόσο για τις συμμετοχικές διαδικασίες, που πρέπει να τις συνοδεύουν. Το πιο σημαντικό, ωστόσο, από τη μακρόχρονη εμπλοκή του δήμου με μελέτες, ρυθμίσεις και έργα βιώσιμης κινητικότητας είναι

ότι οι πολίτες του Δήμου έχουν εικόνα για τις θετικές επιπτώσεις που δημιουργούν οι διαμορφώσεις, που συνοδεύουν τα έργα βιώσιμης κινητικότητας στο αστικό περιβάλλον και κατά συνέπεια και στην τοπική οικονομική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα να υπάρχει το απαραίτητο κοινωνικό κεφάλαιο από πολίτες που υποστηρίζουν τέτοιου είδους έργα.

Ο Δήμος έχει υλοποιήσει και άλλες ενδιαφέρουσες δράσεις για την ενεργή συμμετοχή των πολιτών στα δημοτικά δρώμενα. Ο συμμετοχικός προϋπολογισμός είναι μία πρωτοποριακή δράση που εφαρμόζει ο Δήμος Κηφισιάς. Σε κάθε γειτονιά είναι οι πολίτες εκείνοι που ψηφίζουν για τα έργα, στα οποία πρέπει να δοθεί προτεραιότητα. Δίνεται ένα κονδύλι από τον Δήμο σε κάθε γειτονιά και οργανώνονται τοπικές συμμετοχικές διαδικασίες για την ιεράρχηση των έργων, που θα υλοποιηθούν.

Το συμπέρασμα είναι ότι ο Δήμος Κηφισιάς έχει πόρους, που επιτρέπουν την υλοποίηση μικρών μεμονωμένων έργων και διοικητική οργάνωση, που επιτρέπει την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, την παρακολούθησή του ως προς την υλοποίηση των δράσεων, που προβλέπονται, καθώς και την επικαιροποίησή του στο μέλλον. Ωστόσο, το Τμήμα, που έχει επωμιστεί το βάρος της εκπόνησης και παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, αποτελείται μόνο από δύο μηχανικούς (Τοπογράφο Διπλωματούχο Μηχανικό και Μηχανολόγο Τεχνολογικής Εκπαίδευσης), που δεν μπορούν μόνοι τους να φέρουν εις πέρας το δύσκολο αυτό έργο. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να ενταχθούν στην Ομάδα Έργου και άλλα Τμήματα και Διευθύνσεις και να παρέχεται και διοικητική υποστήριξη από τη Διεύθυνση Διοικητικού, ώστε να εξασφαλιστεί το απαραίτητο ανθρώπινο δυναμικό, που θα είναι σε θέση να φέρει εις πέρας το ΣΒΑΚ. Παράλληλα, πρέπει να επισημανθεί ότι απαιτείται προσεκτική αξιολόγηση της οικονομικής διάστασης των έργων και μέτρων, που θα προταθούν από το ΣΒΑΚ, και απαιτείται η διερεύνηση των δυνατοτήτων ένταξης των έργων σε εθνικά και ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα, καθώς οι πόροι του Δήμου δεν επαρκούν για τη χρηματοδότηση πολυδάπανων έργων. Τέλος, σημαντικό πλεονέκτημα του Δήμου για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ είναι η μεγάλη εμπειρία που έχει ο Δήμος σε συμμετοχικές διαδικασίες, δηλαδή στην εμπλοκή των πολιτών στη διαμόρφωση στρατηγικής για τον Δήμο, καθώς και το μεγάλο πλήθος μελετών και έργων βιώσιμης κινητικότητας, που έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια.

2.8 Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος

Στην παρούσα ενότητα προϋπολογίζεται το κόστος εκπόνησης του ΣΒΑΚ και καταρτίζεται ένα χρονοδιάγραμμα για την υλοποίησή του. Το κόστος εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν είναι σταθερό, αλλά εξαρτάται από την πρακτική, που θα ακολουθηθεί από τον Δήμο, τους διαθέσιμους πόρους και το ανθρώπινο δυναμικό, αλλά και τη δουλειά που ήδη έχει γίνει στο επίπεδο αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης και υποβολής τεκμηριωμένων προτάσεων. Επιπλέον, στο πλαίσιο της ενότητας αυτής καθορίζεται το χρονοδιάγραμμα, που θα ακολουθηθεί για την εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Τέλος, διερευνώνται πηγές, που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για την υλοποίηση των έργων που προβλέπονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.

Το δημοσιονομικό πλαίσιο αναλύθηκε στην προηγούμενη ενότητα και αποκαλύπτεται ότι ο δήμος έχει τους πόρους που επιτρέπουν την υλοποίηση μικρών μεμονωμένων έργων, ωστόσο για την υλοποίηση δαπανηρών και μεγάλης κλίμακας έργων πρέπει να αναζητηθεί χρηματοδότηση από εθνικούς και ευρωπαϊκούς πόρους.

Το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του ΣΒΑΚ δεν αναμένεται να επηρεαστεί το επόμενο διάστημα από προγραμματισμένα γεγονότα, καθώς μέχρι το καλοκαίρι, εξαιρουμένης της περιόδου των Χριστουγέννων και του Πάσχα, δεν υπάρχουν άλλα εμπόδια που θα μπορούσαν να καθυστερήσουν την εκπόνησή του. Έκτακτα γεγονότα φυσικά δεν μπορούν να αποκλειστούν, ωστόσο δεν είναι δυνατόν να προβλεφθούν στο πλαίσιο του παρόντος παραδοτέου.

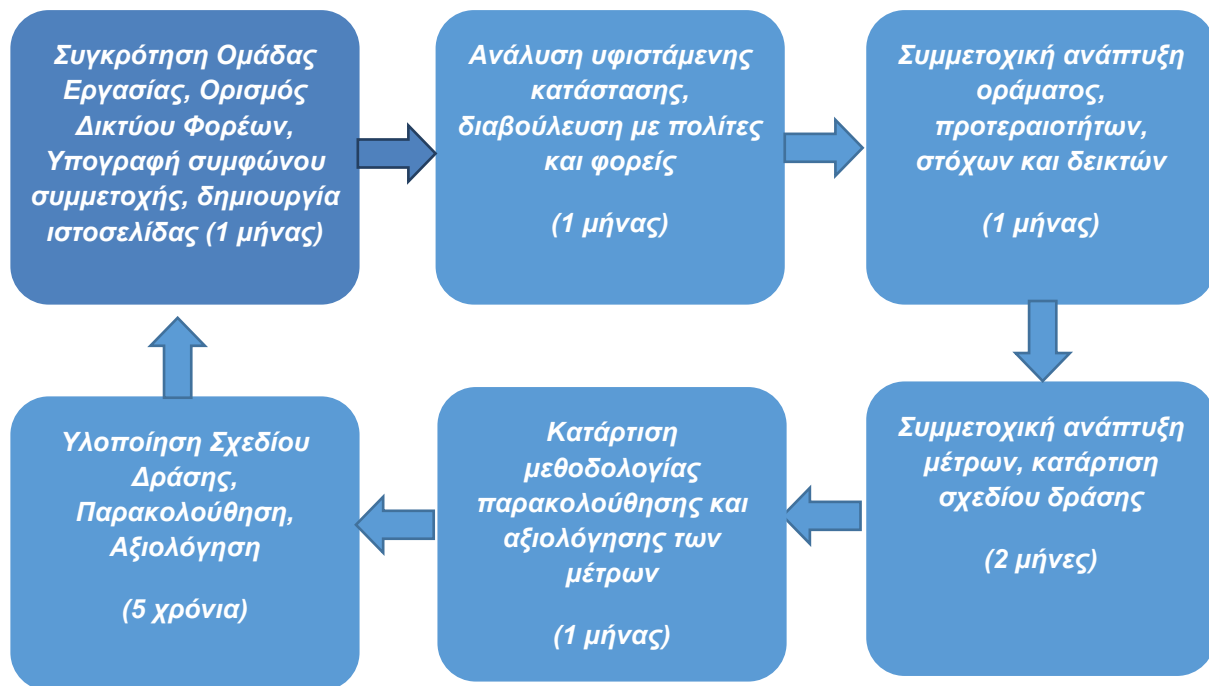
2.8.1 Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Η Ομάδα Εργασίας (Ο.Ε.) Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) δήμου Κηφισιάς με τη συμβολή του αναδόχου συμβούλου στο πλαίσιο αυτής της δραστηριότητας συνέταξε το αρχικό χρονοδιάγραμμα ανάπτυξης του ΣΒΑΚ. Στόχος αυτής της δραστηριότητας είναι η καταγραφή της διαδικασίας ανάπτυξης και ο προϋπολογισμός των αναγκαίων πόρων, που είναι απαραίτητοι σε κάθε φάση του έργου.

Το σύνολο του συμβατικού χρονοδιαγράμματος ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι 6 μήνες και αφορά στο χρονικό διάστημα μέχρι και την οριστική σύνταξη του σχεδίου δράσης του ΣΒΑΚ, συμπεριλαμβανομένου και του Σχεδίου Παρακολούθησης και Αξιολόγησης. Ωστόσο, πρέπει να επισημανθεί ότι αναπόσπαστο στοιχείο του ΣΒΑΚ είναι και η υλοποίηση της στρατηγικής, δηλαδή η εφαρμογή του σχεδίου δράσης. Οι δήμοι πρέπει να δημιουργήσουν τις δομές που θα επιτρέψουν τη συνεχή παρακολούθηση της πορείας του και να εισηγούνται την τροποποίηση της στρατηγικής, εάν κρίνουν ότι κάποιες πτυχές του σχεδίου δεν εφαρμόζονται.

Παρακάτω περιγράφεται το χρονοδιάγραμμα της εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Οι διαδικασίες αυτές ακολουθούν τις οδηγίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ, όπως περιγράφονται από το άρθρο 22 του Ν. 4599/2019 και τις επικαιροποιημένες οδηγίες ELTIS (2019): η προετοιμασία, ο συντονισμός φορέων, η συμμετοχή και ενημέρωση των πολιτών, η ανάπτυξη των στόχων, των προτεραιοτήτων και των μέτρων, η σύνταξη και εκπόνηση του Σχεδίου Δράσης, καθώς επίσης και η παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου.

Ενδεικτικό περιεχόμενο/διάρθρωση χρονοδιαγράμματος



Εικόνα 2.8-1: Ενδεικτική διάρθρωση χρονοδιαγράμματος

Το οριστικό χρονοδιάγραμμα περιλαμβάνεται στο Παράρτημα Ι του παρόντος Παραδοτέου.

Όπως αναλύθηκε στην προηγούμενη ενότητα οι πηγές χρηματοδότησης για τη φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ (Προετοιμασία, Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης, Ανάπτυξη οράματος, προτεραιοτήτων, στόχων και δεικτών, μέτρων, κατάρτιση σχεδίου δράσης, κατάρτιση μεθοδολογίας παρακολούθησης και αξιολόγησης των μέτρων) είναι εξασφαλισμένη, καθώς ο Δήμος Κηφισιάς είναι δικαιούχος χρηματοδότησης από το Πράσινο Ταμείο για την υλοποίηση του έργου.

Ωστόσο, το χρονοδιάγραμμα και οι πηγές χρηματοδότησης του σχεδίου δράσης παραμένουν ζητούμενο, όσο και το τελικό κόστος υλοποίησης των παρεμβάσεων, που θα καθοριστούν, αφού ολοκληρωθεί το Σχέδιο Δράσης σε επόμενο στάδιο. Στο πλαίσιο του Σχεδίου Δράσης του ΣΒΑΚ γίνεται αναλυτική παρουσίαση των στόχων, των μέτρων, των υπευθύνων υλοποίησης για κάθε ζήτημα, των συνεργειών που απαιτούνται για την υλοποίηση, των οικονομικών πόρων και του χρονικού προγραμματισμού υλοποίησής τους.

Στο πλαίσιο της ενότητας αυτής γίνεται καταγραφή όλων των διαθέσιμων πόρων και χρηματοδοτικών εργαλείων σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

2.8.2 Κατανομή και αξιοποίηση των απαιτούμενων πόρων

Στους πόρους που θα αξιοποιηθούν για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ συμπεριλαμβάνονται τόσο οι ανθρωπίνοι (διαθέσιμο προσωπικό και δεξιότητες), όσο και οι οικονομικοί πόροι.

Στην προηγούμενη ενότητα αναλύθηκε η διοικητική οργάνωση του δήμου και εντοπίστηκαν οι υπηρεσίες εκείνες που θα μπορούσαν να εμπλακούν κατά τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, ώστε να εξασφαλιστεί η παρακολούθηση και η αξιολόγηση του ΣΒΑΚ και η επικοινωνία μεταξύ πολιτών και των φορέων που θα συμμετέχουν στην εκπόνησή του. Επιπλέον, αναζητήθηκαν πηγές χρηματοδότησης σε τοπικό επίπεδο. Η ανάλυση έδειξε ότι η υλοποίηση

του ΣΒΑΚ έχει εξασφαλισμένους πόρους, ωστόσο δεν είναι δυνατόν όλες οι δράσεις που θα προταθούν να χρηματοδοτηθούν από ιδίους πόρους. Παρακάτω παρουσιάζονται τα χρηματοδοτικά εργαλεία, σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, που έχουν θεματικές ενότητες παρόμοιες με αυτές των δράσεων του ΣΒΑΚ.

Χρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Οι ευκαιρίες χρηματοδότησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι πολυάριθμες και ποικίλες. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εφαρμόσει σειρά προγραμμάτων για την τόνωση της απασχόλησης, της ανάπτυξης και των επενδύσεων μέσω του δημοσιονομικού πλαισίου 2014-2020.



Περιφερειακή πολιτική (Regional Policy)

Η περιφερειακή πολιτική στοχεύει σε όλες τις περιφέρειες και τις πόλεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης προκειμένου να στηρίξει τη δημιουργία θέσεων εργασίας, την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, την οικονομική ανάπτυξη, την αειφόρο ανάπτυξη και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι και να αντιμετωπιστούν οι ποικίλες ανάγκες ανάπτυξης σε όλες τις περιφέρειες της ΕΕ, έχουν διατεθεί 355,1 δισεκατομμύρια € - σχεδόν το 1/3 του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ - για την πολιτική συνοχής για την περίοδο 2014-2020.

Η περιφερειακή πολιτική χρηματοδοτείται μέσω δύο βασικών ταμείων: του **Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ)** και του **Ταμείου Συνοχής**. Το Ταμείο Συνοχής στοχεύει κράτη-μέλη των οποίων το Ακαθάριστο Εθνικό Εισόδημα (ΑΕΕ) ανά κάτοικο είναι λιγότερο από το 90% του ευρωπαϊκού μέσου όρου και κατά συνέπεια η χώρα μας είναι επιλέξιμη. Έχει σκοπό να μειώσει τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες και να προωθήσει τη βιώσιμη ανάπτυξη. Παρόμοια είναι και η στόχευση του ΕΤΠΑ. Οι δράσεις του ΕΤΠΑ έχουν σχεδιαστεί να μειώσουν τα οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα σε αστικές περιοχές. Τουλάχιστον το 5% των πόρων του ΕΤΠΑ διατίθεται για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων μέσω «ολοκληρωμένων δράσεων».

Το ΕΤΠΑ συγχρηματοδοτεί μαζί με τα 28 κράτη μέλη, τη Νορβηγία και την Ελβετία το Πρόγραμμα **URBACT**, που αποσκοπεί στην προώθηση βιώσιμης ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης σε πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη. Το URBACT έχει ιστορία 15 ετών. Έχει ήδη αναπτυχθεί σε 2 προγραμματικές περιόδους (URBACT I & URBACT II) και επεκτείνει την εφαρμογή του και στη νέα περίοδο 2014-2020, περιλαμβάνοντας τις πόλεις των 28 Κρατών-Μελών, της Νορβηγίας, αλλά και της Ελβετίας. Το URBACT III έχει συνολικό προϋπολογισμό 96,3 εκ. €. Υποστηρίζει πόλεις, περιφέρειες, μητροπολιτικές περιοχές, αντίστοιχες επαρχιακές, περιφερειακές και εθνικές αρχές, πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα, μη κυβερνητικές οργανώσεις, επιμελητήρια και οργανισμούς. Το URBACT διευκολύνει τη συνεργασία μεταξύ των πόλεων της Ευρώπης για την εύρεση αποτελεσματικών και βιώσιμων λύσεων σε αστικές προκλήσεις, ενθαρρύνει την ανταλλαγή καλών πρακτικών, επιδιώκει την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων των πόλεων σε ζητήματα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, μέσα από μια δυναμική διαδικασία δικτύωσης. Για να το επιτύχει αυτό χρηματοδοτεί τα εξής δίκτυα:

- Δίκτυα Σχεδιασμού Δράσεων
- Δίκτυα Υλοποίησης Δράσεων
- Δίκτυα Μεταφοράς Καλών Πρακτικών.

Ένα άλλο πρόγραμμα που χρηματοδοτείται από το ΕΤΠΑ είναι το **Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας (Interreg)**. Θα διαθέσει πόρους 359.000.000€ για τη διαπεριφερειακή συνεργασία στην Ευρώπη. Υλοποιείται κατά τη διάρκεια της Προγραμματικής Περιόδου 2014-2020. Ο γενικός στόχος του Προγράμματος είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας των περιφερειακών πολιτικών και μηχανισμών. Κάθε έργο στηρίζεται στην επικοινωνία και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των εταίρων, που είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη των τοπικών και περιφερειακών πολιτικών για τις περιοχές τους.

Η Ελλάδα αποτελεί αποδέκτη χρηματοδότησης για 11 προγράμματα Interreg:

1. Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-A «Ελλάδα – Βουλγαρία 2014-2020»
2. Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-A «Ελλάδα – Ιταλία 2014-2020»
3. Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-A «Ελλάδα – Κύπρος 2014-2020»
4. Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας Interreg IPA «Ελλάδα – Αλβανία 2014-2020»
5. Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας Interreg IPA «Ελλάδα – Δημοκρατία της βόρειας Μακεδονίας 2014-2020»
6. Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-B «Βαλκανική – Μεσόγειος 2014-2020»
7. Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-B «MED 2014-2020»
8. Πρόγραμμα Συνεργασίας Interreg V-B «Αδριατική – Ιόνιο 2014-2020»
9. Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας ENI «Θαλάσσια Λεκάνη της Μεσογείου 2014-2020»
10. Πρόγραμμα Διασυνοριακής Συνεργασίας ENI «Λεκάνη της Μαύρης Θάλασσας 2014-2020»
11. Πρόγραμμα Διαπεριφερειακής Συνεργασίας «Interreg Europe 2014-2020»

Τέλος, το ΕΤΠΑ χρηματοδοτεί τις **Αστικές Καινοτόμες Δράσεις** (Urban Innovative Actions – UIA) με 372 εκατ. € για την περίοδο 2014-2020. Αποτελεί μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης που παρέχει οικονομικούς πόρους σε πόλεις από όλη την Ευρώπη, προκειμένου να δοκιμάσουν νέες λύσεις για την αντιμετώπιση των αστικών προκλήσεων. Η πρωτοβουλία υποστηρίζει αστικές περιοχές με πληθυσμό τουλάχιστον 50.000 κατοίκους που βρίσκονται σε ένα από τα 28 κράτη μέλη της ΕΕ, προϋποθέσεις που καλύπτει ο Δήμος της Κηφισιάς. Η προτεινόμενη ιδέα δεν πρέπει να έχει υλοποιηθεί σε άλλη περίπτωση, ενώ η εφαρμογή της θα πρέπει να προκαλεί μια πραγματικά θετική αλλαγή στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.



«Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF)

Ο Εκτελεστικός Οργανισμός για την Καινοτομία και τα Δίκτυα (INEA) είναι ο Οργανισμός που διαχειρίζεται το χρηματοδοτικό μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF). Συνολικά θα διατεθούν 24,05 δις € στον τομέα των μεταφορών με σκοπό τη διασύνδεση των υποδομών της Ευρώπης την περίοδο 2014-2020.

Το 2019, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μαζί με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETE), ξεκίνησε μια νέα μορφή του χρηματοδοτικού μηχανισμού CEF για την υποστήριξη σχεδίων που συμβάλλουν στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα και την αποτελεσματικότητα του τομέα των μεταφορών στην Ευρώπη. Με αρχικό προϋπολογισμό 200 εκατομμυρίων € από τον προϋπολογισμό της ΕΕ, ο μηχανισμός θα χρηματοδοτήσει επενδύσεις στο ευρωπαϊκό σύστημα διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS) και στην υποδομή εναλλακτικών καυσίμων, αξιοποιώντας πόρους από την ΕΤΕ, τις εθνικές τράπεζες και τον ιδιωτικό τομέα.



Horizon 2020

Το πρόγραμμα "Ορίζοντας 2020" είναι το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την έρευνα και την καινοτομία με σχεδόν 77 δισεκατομμύρια € διαθέσιμα για 7 έτη (2014-2020) στους τομείς των μεταφορών και της ενέργειας. Το πρόγραμμα "Ορίζοντας 2020" χρηματοδοτεί έργα έρευνας και καινοτομίας που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα και πιο συγκεκριμένα μεταξύ άλλων:

- Έξυπνες, οικολογικές και συνδυασμένες μετακινήσεις
- Έξυπνες πόλεις και κοινότητες
- Οχήματα χαμηλών εκπομπών

Τα προγράμματα του Ορίζοντα 2020 για την αστική κινητικότητα έχουν ομαδοποιηθεί στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας CIVITAS. Έχοντας δημιουργήσει ένα δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων, η πρωτοβουλία αυτή δοκιμάζει και εφαρμόζει καινοτόμες λύσεις για καθαρότερες και καλύτερες αστικές μεταφορές και κινητικότητα και συμβάλλει στην ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων.

Το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020» υποστηρίζει επίσης την κοινή δράση «Κυψέλες καυσίμου και υδρογόνου» 2014-2020. Στόχος είναι να επιταχυνθεί η εμπορική ανάπτυξη λύσεων ενέργειας και μεταφορών με βάση το υδρογόνο σε ολόκληρη την Ευρώπη μέσω συνολικής επένδυσης ύψους 1,33 δισ. €.

Τέλος, στο πλαίσιο του «Ορίζοντα 2020» έχει αναπτυχθεί με κοινή πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ETE) και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το χρηματοδοτικό πρόγραμμα ELENA., που προσφέρει πόρους, κυρίως σε πόλεις και περιφέρειες για τεχνική βοήθεια εστιασμένη στην εφαρμογή ενεργειακής εξοικονόμησης, ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και έργων και προγραμμάτων αστικών συγκοινωνιών.



Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ETE)

Εκτός από το πρόγραμμα ELENA, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων τρέχει και την πρωτοβουλία FELICITY σε συνδυασμό με Γερμανική Κοινότητα για τη Διεθνή Συνεργασία (Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)). Χρηματοδοτεί δράσεις στις πόλεις που περιλαμβάνουν τις υποδομές για συλλογικές μετακινήσεις. Παράλληλα, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων έχει αναπτύξει προγράμματα που παρέχουν εγγυήσεις για όσους θέλουν να επενδύσουν σε προγράμματα αναβάθμισης μεταφορών, όπως το Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects (LGTT).

Η ETE χρηματοδοτεί και δράσεις για έργα που επιδιώκουν τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η πρωτοβουλία Safer Transport Platform (STP) – Road Safety Advisory προσφέρει εκτός από τη χρηματοδότηση και καθοδήγηση σε όσους θέλουν να επενδύσουν στην οδική ασφάλεια.

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΤΣΕ) είναι, ωστόσο, ο κεντρικός πυλώνας των χρηματοδοτήσεων μέσω της ETE. Το ΕΤΣΕ χρηματοδοτεί στρατηγικές επενδύσεις σε νευραλγικούς τομείς, όπως οι υποδομές, η ενεργειακή απόδοση και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η έρευνα και η καινοτομία, το περιβάλλον, η γεωργία, η ψηφιακή τεχνολογία, η εκπαίδευση, η υγεία και τα κοινωνικά έργα. Επιπρόσθετα, βοηθά τις

μικρές επιχειρήσεις να ξεκινήσουν, να αναπτυχθούν και να επεκταθούν, με την παροχή χρηματοδότησης με κεφάλαια επιχειρηματικού κινδύνου. Μια ανεξάρτητη επιτροπή επενδύσεων χρησιμοποιεί αυστηρά κριτήρια για να αποφασίσει εάν ένα έργο είναι επιλέξιμο για στήριξη από το ΕΤΣΕ. Το ΕΤΣΕ προσφέρει εγγυήσεις ύψους 33,5 δις €.



Πρόγραμμα Life

Το LIFE είναι το χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ για το περιβάλλον, τη διατήρηση της φύσης και τη δράση για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής κατά την περίοδο χρηματοδότησης 2014-2020. Το πρόγραμμα διαχειρίζεται η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και η Γενική Διεύθυνση για την Κλιματική Αλλαγή. Στο πλαίσιο της αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής, υποστηρίζονται έργα που εστιάζουν στην αποδοτική χρήση της ενέργειας στον τομέα των μεταφορών.



JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas)

Το JESSICA, το οποίο αναφέρεται σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ) και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανάπτυξης (CEB). Υποστηρίζει τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και αναγέννηση μέσω μηχανισμών χρηματοοικονομικής τεχνικής.



ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ

Το Πράσινο Ταμείο, που χρηματοδοτείται από εθνικούς πόρους, εκτός από τη χρηματοδότηση εκπόνησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας υλοποιεί και άλλες δράσεις με στόχο την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος στις πόλεις.

Ενδεικτικά τα τελευταία χρόνια έχει υλοποιήσει προσκλήσεις χρηματοδότησης, όπως το: «Καινοτόμες δράσεις με τους πολίτες», που είχε ως σκοπό την ενίσχυση έργων και δράσεων σε θέματα περιβάλλοντος και ειδικότερα σε αντικείμενα που αφορούν την κλιματική αλλαγή, την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, την αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος και την προστασία και βελτίωση της βιοποικιλότητας. Στους στόχους του μέτρου συμπεριλαμβάνονται και δράσεις για την ανάπτυξη και εφαρμογή πολιτικών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

Άλλο χρηματοδοτικό πρόγραμμα που ενδιαφέρει την υλοποίηση των σχεδίων δράσης του Σ.Β.Α.Κ. είναι αυτά που συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού και την αγορά κοινόχρηστων χώρων ή διατηρητέων κτισμάτων.

3. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ, ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ

3.1 Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης

Σύμφωνα με τις οδηγίες του ELTIS, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) αποτελούν Στρατηγικά Σχέδια, που θέτουν μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι τροφοδοτούνται από μια ρεαλιστική εκτίμηση, με γνώμονα τους διαθέσιμους πόρους της περιοχής μελέτης. Οι δράσεις για την επίτευξη των στόχων αφορούν την προσδοκώμενη εξέλιξη και αναδιοργάνωση του συστήματος μετακινήσεων των πολιτών, αλλά και του δικτύου μεταφορών/διανομής εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές.

Η θεμελιώδης αρχή των ΣΒΑΚ είναι η προώθηση και η διάδοση των διαφόρων μορφών κινητικότητας, οι οποίες συντελούνται πλήρως εναρμονισμένες με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης (ή αειφόρου) ανάπτυξης. Τα ΣΒΑΚ προκρίνουν την εξυπηρέτηση του τρόπου μετακίνησης των ατόμων, αντί της εξυπηρέτησης των οχημάτων στον διαθέσιμο αστικό χώρο και αυτή τους η προσέγγιση αποτελεί και τη διαχωριστική γραμμή από τις παραδοσιακές κυκλοφοριακές μελέτες.

Ένα ΣΒΑΚ σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού περιλαμβάνει ένα σύνολο στρατηγικών στόχων και μέτρων, των οποίων η εφαρμογή συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος αποτελεσματικότερης εξυπηρέτησης των πολιτών, με βελτιωμένες κυκλοφοριακές συνθήκες και βελτιωμένη ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα.

Η διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν μπορεί να καταστεί επιτυχής και εφικτή εάν δεν προϋπάρξει άριστη κατανόηση των αρχών και των εννοιών της βιώσιμης κινητικότητας. Το στάδιο της εμπέδωσης των εννοιών και των αρχών στη φάση της έναρξης της διαδικασίας δημιουργίας της Ομάδα Εργασίας για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς, από την αρμόδια Αρχή εκπόνησης (Δήμος Κηφισιάς), είναι το σημαντικότερο στάδιο της διαδικασίας στο σύνολό της. Εάν η Ομάδα Εργασίας δεν κατανοήσει επαρκώς τις αρχές και τις έννοιες της βιώσιμης κινητικότητας, τότε το παραγόμενο αποτέλεσμα δεν θα είναι επαρκές. Στην περίπτωση αυτή, ο κίνδυνος δημιουργίας ενός ελλιπούς και αναποτελεσματικού Στρατηγικού Σχεδίου είναι αυξημένος.

Λόγω του πολυσυμμετοχικού χαρακτήρα του ΣΒΑΚ, η μεθοδολογία για την εκπόνησή του υποχρεωτικά πρέπει να περιλαμβάνει ένα σύνολο διαβουλεύσεων και συμμετοχικών διαδικασιών. Μέσα από τη διεργασία των διαβουλεύσεων, τόσο οι εμπλεκόμενοι φορείς, όσο και οι πολίτες του Δήμου Κηφισιάς αποκτούν ρόλο διαχειριστών και χρηστών των εξεταζόμενων συστημάτων μεταφορών.

Προκειμένου να υποστηριχθεί σε επίπεδο αρμόδιων τοπικών αρχών, η διαδικασία ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (Ε.Ε.), διατύπωσε ένα συνεκτικό σύνολο αρχών εκπόνησης ΣΒΑΚ, το οποίο αναπτύσσεται μέσα από μια διαδοχική αλληλουχία δράσεων και σταδίων. Η συγκεκριμένη διαδικασία αναπαρίσταται κυκλικά και είναι ευρέως γνωστή ως «Κύκλος του ΣΒΑΚ». Ο «Κύκλος του ΣΒΑΚ» αποτελεί ουσιαστικά και τη μεθοδολογία που πρέπει να ακολουθηθεί κατά την εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**



Εικόνα 3.1-1: Ο κύκλος του ΣΒΑΚ (Πηγή: www.eltis.org)

Παρουσίαση και ανάλυση της βασικής μεθοδολογίας και εργαλείων εκπόνησης ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με τις Οδηγίες για την εκπόνηση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ «Ανάπτυξη και Εφαρμογή ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (Guidelines: Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2013) του ELTIS, τα ΣΒΑΚ υλοποιούνται μέσα από μία διαδικασία:

- 4 φάσεων,
- 11 βημάτων και
- 32 δράσεων

Οι 4 φάσεις, τα 11 βήματα και οι 32 δράσεις συνθέτουν τον κύκλο σχεδιασμού, όπως αυτός αποτυπώνεται στην Εικόνα 3.1-1 και υπόκεινται σε διαδικασία διαρκούς ανάδρασης. Το υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ οφείλει να είναι απαρέγκλιτα εναρμονισμένο με τη διαδικασία που περιγράφεται στις Ευρωπαϊκές Οδηγίες και παρατίθεται αναλυτικότερα παρακάτω.

Σύμφωνα με τον ELTIS, οι φάσεις του σχεδίου είναι τέσσερις (4):

A. Σωστή Προετοιμασία

B. Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Γ. Εκπόνηση σχεδίου

Δ. Εφαρμογή του σχεδίου

Το σύνολο των βημάτων είναι έντεκα (11) και αποτελείται από τα παρακάτω βήματα:

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Βήμα 7: Συμφωνία σε σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή πόρων

Βήμα 8: Δημιουργία συστημάτων παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Βήμα 9: Υιοθέτηση του ΣΒΑΚ

Βήμα 10: Διασφάλιση κατάλληλης διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

Βήμα 11: Άντληση διδαγμάτων

Η υλοποίηση κάθε βήματος είναι συνδεδεμένη με την εφαρμογή 1 έως 6 διεργασιών. Κάθε βήμα περιγράφεται αναλυτικά στις κατευθυντήριες γραμμές με παραδείγματα καλής πρακτικής, εργαλεία και παραπομπές για περαιτέρω πληροφορίες.

Οι κατευθυντήριες γραμμές αφορούν όλους τους εμπλεκόμενους στη διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ, ήτοι τοπικές αρχές, φορείς, ελεύθερους επαγγελματίες, που ειδικεύονται στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας εν γένει.

Προσαρμοσμένες στην ελληνική πραγματικότητα οι φάσεις και τα βήματα συγχωνεύονται, λειτουργώντας ως ελάχιστη απαίτηση σε επτά (7) από τα (11), διατηρώντας, ωστόσο, την ίδια λογική στον σχεδιασμό, στις συνέργειες και στα παραγόμενα αποτελέσματα. Η ολοκληρωμένη προσέγγιση σε επίπεδο σχεδιασμού προϋποθέτει συνδυασμό των Ευρωπαϊκών Προδιαγραφών με τις ελληνικές τεχνικές οδηγίες όταν αυτές δημοσιευτούν, από τις τοπικές αρχές και από τους εμπλεκόμενους κατά τη διαδικασία της υλοποίησης.

A. Σωστή Προετοιμασία

Στο πρώτο στάδιο περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση σε γενικές αρχές βιώσιμης κινητικότητας

Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών/εθνικών πλαισίων

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης

Δραστηριότητα 1.4: Επανεξέταση της διαθεσιμότητας πόρων

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερομένων φορέων

Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από όρια και ευθύνες

Δραστηριότητα 2.2: Προσπάθεια για συντονισμό των πολιτικών και ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερομένων φορέων και πολιτών

Δραστηριότητα 2.4: Συμφωνία σχετικά με το πρόγραμμα εργασιών και τις λεπτομέρειες διαχείρισης

Βήμα 3: Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών

Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων

Σημαντικός παράγοντας για την επιτυχή ολοκλήρωση της διαδικασίας είναι η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και γι' αυτόν τον λόγο η κατάλληλη προετοιμασία, αλλά και η ενημέρωση αυτής αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη θετική έκβαση του συνολικού εγχειρήματος. Πιο συγκεκριμένα τα μέλη της Ομάδας Εργασίας για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα πρέπει να έχουν εμπειρία σε θέματα πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε επίπεδο ΟΤΑ, εμπειρία σε επίπεδο διαβουλεύσεων, καλή γνώση της περιοχής μελέτης και να έχουν εμπεδώσει τις έννοιες και τις αρχές του ΣΒΑΚ και των διαδικασιών του.

Η Ομάδα Εργασίας για την προετοιμασία, τον σχεδιασμό και την υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς, θα είναι αρμόδια για

τη διαδικασία αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης, η οποία θα πραγματοποιείται μέσα από τη συλλογή των διαθέσιμων δεδομένων και πληροφοριών που αφορούν στην περιοχή μελέτης, εν προκειμένω στον Δήμο Κηφισιάς. Θα είναι αρμόδια για τη διασφάλιση της επιτυχούς συνεργασίας του Δήμου με τους εμπλεκόμενους στη διαδικασία φορείς. Επίσης, θα είναι αρμόδια για τη δημιουργία χρονοδιαγράμματος και προϋπολογισμού κ.α. Ουσιαστικά η συμβολή της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Κηφισιάς θα πραγματοποιείται καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του ΣΒΑΚ και θα συνεχιστεί και μετά την ολοκλήρωσή του σε επίπεδο αξιολόγησης, επικαιροποίησης και εναρμόνισης των έργων που θα προταθούν μέσω του ΣΒΑΚ, με βάση τα διαρκώς εξελισσόμενα δεδομένα. Η καμπάνια ενημέρωσης και πρόσκλησης των εμπλεκόμενων φορέων, των συλλογικοτήτων, των οργανισμών και των πολιτών σε επίπεδο κατάθεσης απόψεων και προτάσεων της περιοχής μελέτης, αποτελεί μια ακόμη υποχρέωση της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Κηφισιάς.

Οι συμμετέχοντες στη διαδικασία (φορείς/ συλλογικότητες) οφείλουν να υπογράφουν σχετικό **Σύμφωνο Συμμετοχής** και συγκροτούν το **Δίκτυο Φορέων**, το οποίο θα συμμετέχει σε επίπεδο σχεδιασμού και σε επίπεδο αξιολόγησης.

Το **Δίκτυο Φορέων** θα απαρτίζεται από τον Δήμο Κηφισιάς, την Περιφέρεια Αττικής, την Αποκεντρωμένη Διοίκηση, το Αττικό Μετρό, τον ΟΑΣΑ, τις Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε, το Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ), τον Εμπορικό Σύλλογο Κηφισιάς, τη 'Νέα Οδό', το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ), την Τροχαία Κηφισιάς και τους Δήμους Διονύσου, Πεντέλης, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Αμαρουσίου, Μεταμόρφωσης και Αχαρνών.

Το **Δίκτυο Φορέων** μέσα από τη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ. Έχοντας κατανοήσει σε βάθος τις έννοιες και τις αρχές τα βιώσιμης κινητικότητας, αλλά και τη μεθοδολογία του ΣΒΑΚ, το Δίκτυο Φορέων εποπτεύει τους εκτελούντες τη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ (αναδόχους) και παρεμβαίνει συμβουλευτικά τόσο σε επίπεδο εφαρμογής των βημάτων, όσο και σε επίπεδο υλοποίησης δράσεων που αφορούν στη διαδικασία εκπόνησης. **Σημείο κλειδί στο στάδιο της Προετοιμασίας είναι η υπογραφή των μελών του Δικτύου Φορέων και του ΟΤΑ του Συμφώνου Συμμετοχής.**

Τέλος, το Στάδιο της «Σωστής Προετοιμασίας» εμπεριέχει και τον αρχικό **σχεδιασμό του οράματος για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα του Δήμου Κηφισιάς**. Τα βήματα 2 και 3 αφορούν στον προσδιορισμό της περιοχής παρέμβασης, την καταγραφή-ανάλυση και αξιολόγηση του ευρύτερου πλαισίου σχεδιασμού της περιοχής μελέτης και του υπερκείμενου σχεδιασμού, την αξιολόγηση των υφιστάμενων διαδικασιών σχεδιασμού στον τομέα της ΒΑΚ και των μεταφορών. Η ολοκληρωμένη αποτύπωση των διαθεσίμων, τόσο σε ό,τι αφορά το ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε ό,τι αφορά τις οικονομικές δυνατότητες της περιοχής μελέτης, αποτελεί ίσως τη σημαντικότερη φάση των βημάτων αυτών. Επίσης, αναγκαία διεργασία είναι και ο ορισμός χρονοδιαγράμματος για τη φάση της προετοιμασίας, τη φάση της εκπόνησης και της παρακολούθησης της διαδικασίας.

Β. Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων

Στο Δεύτερο στάδιο περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος

Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού

Βήμα 5: Καθορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων

Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «ΕΞΥΠΝΩΝ» στόχων

Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των αποτελεσματικών δυνατών μέτρων

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από την εμπειρία των άλλων

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής – απόδοσης

Δραστηριότητα 6.4: Χρήση συνεργειών και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων

Η Φάση της «Σωστής Προετοιμασίας» και η Φάση «Διαμόρφωσης του Οράματος» αποτελούν ίσως τα σημαντικότερα στάδια για την επιτυχία των στόχων της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην περιοχή παρέμβασης.

Το όραμα θα πρέπει να είναι απόλυτα εναρμονισμένο με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και τις έννοιες και τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Μέσα στους στόχους του οράματος θα πρέπει να είναι και ο εντοπισμός και η ανάδειξη των προβλημάτων (ρύπανσης, θορύβου, κυριαρχία του Ι.Χ., οδική ασφάλεια, προσβασιμότητα, κ.ά.) που απασχολούν την περιοχή μελέτης, καθώς επίσης και η συμβολή των μέτρων της ΒΑΚ στην οριστική αντιμετώπιση των προβλημάτων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Το όραμα θα πρέπει να είναι ολοκληρωμένο ως προς τη σύνθεση και σαφές ως προς το ευρύ κοινό και το κυριότερο να συμφωνεί με τις απόψεις και τις προτάσεις των μελών του Δικτύου Φορέων.

Στο σημείο αυτό ο Δήμος Κηφισιάς οφείλει να εντείνει τις διαδικασίες **ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης** των φορέων, συλλογικοτήτων και οργανισμών, καθώς και του κοινού που δραστηριοποιείται στην περιοχή μελέτης, όπως Επιμελητήρια, Επαγγελματικούς/Επιστημονικούς Συλλόγους, Σωματεία, Ενώσεις Πεζών, Δικυκλιστών, Ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ κλπ. Οι φορείς/συλλογικότητες, που συμμετέχουν και έχουν υπογράψει το σύμφωνο συμμετοχής, οφείλουν υποχρεωτικά να είναι παρόντες σε κάθε βήμα με ενεργή εμπλοκή στη διαδικασία (απόψεις, προτάσεις). Η καμπάνια ενημέρωσης του κοινού πρέπει να αποτελείται από έναν συνδυασμό μεθοδολογικών προσεγγίσεων και εργαλείων με σκοπό το βέλτιστο δυνατό αποτέλεσμα, δηλαδή την απήχηση και στη συνέχεια τη διαμόρφωση του οράματος.

Η ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης οδηγεί στη διαμόρφωση του **πλαισίου προτεραιοτήτων**. Ενδεικτικά αναφέρονται οι παρακάτω: Βελτίωση προσβασιμότητας πεζών, εύαλτων χρηστών, αντιμετώπιση κυκλοφοριακής συμφόρησης, βελτίωση οδικής ασφάλειας, ενίσχυση της κυκλοφορίας με το ποδήλατο, βελτίωση υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας, κλπ. Κατά το 5^ο και 6^ο βήμα καθορίζονται οι στόχοι και τα πακέτα μέτρων που αποτελούν τα μέσα για την επίτευξη των στόχων. Οι στόχοι πρέπει να είναι συγκεκριμένοι,

μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και χρονικά ορισμένοι (SMART). Ενδεικτικά: ποσοστιαία αύξηση μεριδίου χρήσης ποδηλάτου, επιλογής περπατήματος, δημόσιας συγκοινωνίας, ποσοστιαία μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης κ.ο.κ. Η επιλογή των μέτρων είναι άμεσα συνδεδεμένη με τους στόχους και αφορά στη διαμόρφωση παρεμβάσεων και δράσεων για την επίτευξη του οράματος και των στόχων.

Τέτοια **μέτρα** μπορούν να είναι:

- Επέκταση δικτύου πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας
- Επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Ανασχεδιασμός δικτύου και υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας
- Έλεγχος παράνομης στάθμευσης
- Συλλογική χρήση αυτοκινήτου
- Τοπική απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων/βαρέων οχημάτων
- Κίνητρα για περπάτημα, ποδήλατο, χρήση MMM

Γ. Εκπόνηση Σχεδίου

Στο τρίτο στάδιο περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης

Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων

Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού

Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του σχεδίου

Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης

Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ

Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του σχεδίου

Δραστηριότητα 9.3: Θεμελίωση κυριότητας του σχεδίου

Το ορισθέν όραμα, οι προβλεπόμενοι στόχοι και το σύνολο των μέτρων που προαπαιτούνται για την επίτευξη των στόχων δημιουργούν την ανάγκη εξειδίκευσης των **αρμοδιοτήτων υλοποίησης των μέτρων**, αλλά και την ανάγκη αναζήτησης των πόρων **που θα αντληθούν για τη διαδικασία της υλοποίησης** (π.χ. τέλη στάθμευσης, προϋπολογισμός τεχνικού προγράμματος, κοινοτικοί πόροι, κ.α.). Το πλαίσιο δράσης περιλαμβάνει το όσα προαναφέρθηκαν και η διαδικασία λήψης αποφάσεων των παραπάνω θα διενεργείται σε συμφωνία με το Δίκτυο Φορέων. Σημαντικό βήμα για το σύνολο του ΣΒΑΚ είναι το βήμα 8 που αφορά στη διαμόρφωση μεθοδολογίας για την παρακολούθηση και αξιολόγηση του σχεδίου. Η μεθοδολογία αξιολόγησης και παρακολούθησης δύναται να περιέχει συγκεκριμένους μετρήσιμους δείκτες και ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Δ. Εφαρμογή του σχεδίου

Στο τέταρτο (τελευταίο) στάδιο περιλαμβάνονται τα παρακάτω βήματα και δραστηριότητες:

Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του σχεδίου)

Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του σχεδίου

Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών

Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος της προόδου προς την επίτευξη των στόχων

Βήμα 11: Αφομοίωση των μαθημάτων

Δραστηριότητα 11.1: Ενημέρωση του τρέχοντος σχεδίου σε τακτική βάση

Δραστηριότητα 11.2: Επιθεώρηση επιτευγμάτων – Κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας

Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την επόμενη γενιά ΣΒΑΚ

Στην τελική Φάση πρέπει να υπάρχει διασφάλιση της ομαλής ανάπτυξης του Στρατηγικού Σχεδίου τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα, καθώς επίσης και ότι τα παραπάνω δε διενεργούνται κατά παρέκκλιση της επίτευξης των ορισθέντων στόχων. Σημειώνεται ότι αρμόδιος για τη διαδικασία παρακολούθησης, τον έλεγχο διαχείρισης και την προώθηση των ορισθέντων στόχων είναι ο Δήμος Κηφισιάς, ο οποίος μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υλοποίησης του ΣΒΑΚ οφείλει να διενεργεί περιοδικούς ελέγχους ως προς την τήρηση των προτεραιοτήτων, την κάλυψη των στόχων, και την εφαρμογή των μέτρων. Τέλος, αρμοδιότητα του Δήμου Κηφισιάς είναι και η παρακολούθηση των δεικτών που περιγράφονται αναλυτικά στα επόμενα Στάδια εκπόνησης της παρούσας Μελέτης.

3.2 Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης εμπλεκόμενων φορέων

Τη σημερινή εποχή, οι κάτοικοι των πόλεων έχουν χάσει πλέον το ενδιαφέρον για συμμετοχή στα κοινά, ώστε να ασχολούνται με τα ζητήματα της πόλης ένα από τα οποία είναι η βιώσιμη κινητικότητα. Ωστόσο, ένα κύριο συστατικό των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας είναι ο συμμετοχικός σχεδιασμός, ο οποίος αποτελεί και βασικό παράγοντα για την υλοποίησή του.

Συνεπώς, η δημιουργία κατάλληλων εργαλείων για τη συμμετοχή του κοινού, αν και είναι εξαιρετικά δύσκολη, είναι κρίσιμη και απαραίτητη. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός εμπεριέχεται σε όλα τα στάδια εκπόνησης του ΣΒΑΚ, ώστε να ανταποκρίνεται στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων, των επισκεπτών και των εργαζομένων στον Δήμο και να εξασφαλισθεί μια σχέση εμπιστοσύνης και επικοινωνίας του Δήμου με τους κατοίκους, τόσο για θέματα βιώσιμης κινητικότητας, όσο και για τα γενικότερα ζητήματα που άπτονται της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Σημειώνεται ότι η Ευρωπαϊκή Νομοθεσία από το 2000 και μετά ενσωματώνει διαρκώς οδηγίες, που στοχεύουν στην ενίσχυση της προσβασιμότητας του κοινού σε αποφάσεις, σχεδιασμούς, πολιτικές και μέτρα που το αφορούν σε κάθε επίπεδο διοίκησης. Ιδιαίτερα σε θέματα με περιβαλλοντική διάσταση, όπως ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ορίζεται - σύμφωνα με την οδηγία 2003/35/EK - ότι αποτελεί θεσμικά κατοχυρωμένο δικαίωμα η συμμετοχή του κοινού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων που αφορούν σε προγράμματα, πολιτικές, σχέδια, έργα και δραστηριότητες, που έχουν επίπτωση στο περιβάλλον.

Το σύνολο των δράσεων, που αφορούν στον συμμετοχικό σχεδιασμό περιγράφεται παρακάτω, ενώ παρουσιάζεται και σε συνοπτικό πίνακα στο πλαίσιο οδηγιών ανάπτυξης ενός ΣΒΑΚ.

Η καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης βασίζεται στις πληροφορίες που θα συλλεχθούν από τους πολίτες μέσω διαφόρων εργαλείων, όπως εργαλεία πληθοπορισμού (crowdsourcing) και ερωτηματολόγια, και μέσω των διαβουλεύσεων. Σε αυτά τα εργαλεία, οι πολίτες καταθέτουν τις συνήθειες των μετακινήσεων, τις απόψεις, τους προβληματισμούς τους, ακόμη και προτάσεις βελτίωσης της πόλης τους.

Ο όρος **crowdsourcing**, που έχει αποδοθεί στα ελληνικά ως πληθοπορισμός, είναι ένας όρος δανεισμένος από την οικονομική επιστήμη. Αποτελεί σύνθεση των λέξεων crowd, που σημαίνει πλήθος, και source που σημαίνει ετυμολογικά πηγή, αλλά εδώ χρησιμοποιείται για την ανάθεση υπηρεσιών ή αγαθών. Χρησιμοποιείται για να περιγράψει τη διαδικασία μέσω της οποίας για να παράξουμε ένα προϊόν ή να επιλύσουμε ένα πρόβλημα χρησιμοποιούμε ένα πλήθος από ανθρώπους στους οποίους απευθυνόμαστε για βοήθεια. Τα crowdsourcing εργαλεία αποτελούν εφαρμογές, κυρίως κινητών τηλεφώνων στις οποίες οι χρήστες έχουν τη δυνατότητα να αναρτήσουν στο διαδίκτυο πληροφορίες για τον οδικό χώρο, την ποιότητα του δικτύου, τις πιο συχνές διαδρομές που επιλέγουν, αλλά και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις και γενικότερα στο οδικό περιβάλλον.

Συνδυαστικά, υπάρχουν και εφαρμογές **crowdsensing**, όπως είναι το Google Traffic, στο οποίο συλλέγονται αυτόματα και σε πραγματικό χρόνο πληροφορίες από τους μετακινούμενους, έχοντας αποδεχθεί την πολιτική και τους όρους της εφαρμογής. Παράλληλα, πηγές δεδομένων και τρόποι συλλογής πληροφορίας από τους κατοίκους

αποτελούν οι ιστοσελίδες του Δήμου και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (social media), όπου οι πολίτες μπορούν να απευθυνθούν άμεσα στην Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ και τη Δημοτική αρχή.

Τα **ερωτηματολόγια** αποτελούν έναν καθιερωμένο τρόπο για τη συλλογή πληροφοριών από τους κατοίκους, τους επισκέπτες και τους εργαζομένους ενός Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δημιουργούνται ερωτηματολόγια, ένα για κάθε ομάδα στόχο, από όπου συλλέγονται οι αντίστοιχες πληροφορίες. Οι ομάδες στόχοι είναι Φορείς (όπως για παράδειγμα ΗΣΑΠ, ΟΑΣΑ, Εμπορικός Σύλλογος, κλπ), οι μαθητές, για τους οποίους οι μετακινήσεις είναι αρκετά επικίνδυνες και έτσι πρέπει να μελετηθούν ιδιαίτερως και να προστατευθούν, οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του Δήμου, τα ΑΜΕΑ κ.ά. Στα ερωτηματολόγια καταγράφονται πληροφορίες σχετικά με τις συνήθειες των μετακινήσεων, την ποιότητά τους και τα προβλήματα που συναντώνται. Στο τέλος του ερωτηματολογίου ο κάθε ερωτώμενος μπορεί να διατυπώσει τις προτάσεις του για τη βελτίωση των μετακινήσεών του.

Κατά τη **διαβούλευση**, οι πολίτες ενημερώνονται για τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, ώστε να γίνει αντιληπτή η διαφορά ενός ΣΒΑΚ από τον συμβατικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό και να μπορέσουν να καταθέσουν πιο ολοκληρωμένα τους προβληματισμούς τους σχετικά με την ποιότητα των μετακινήσεων. Η Ομάδα Εργασίας σε συνεργασία με τον Δήμο διοργανώνει μία συζήτηση, όπου για κάθε έναν προβληματισμό δίνονται απαντήσεις προτείνοντας λύσεις και καταγράφοντας τον βαθμό αποδοχής τους από το κοινό.

Η Ομάδα Εργασίας συγκεντρώνει όλες τις παραπάνω πληροφορίες, τις επεξεργάζεται, τις αξιολογεί με βάση τον βαθμό συσχέτισης με το ΣΒΑΚ και τις χρησιμοποιεί συνδυαστικά με τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (π.χ. γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδικού δικτύου, χρήσεις γης) ως βάση για το πλαίσιο του σχεδιασμού.

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

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

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

1. Ανάπτυξη ειδικής πλατφόρμας crowdsourcing για κατάθεση ιδεών – προτάσεων – σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Κηφισιάς σχετικά με παραμέτρους που αφορούν και το ΣΒΑΚ kifisiasvak.eu.

2. Χρήση δεδομένων crowdsensing, όπου οι μετακινούμενοι στον Δήμο Κηφισιάς παραχωρούν σε διεθνείς πλατφόρμες τύπου Google Traffic, Strava κ.ά.
3. Ανάπτυξη ειδικής ιστοσελίδας παρουσίασης όλων των δεδομένων του ΣΒΑΚ ανά βήμα ανάπτυξής του kifisiamobility.wixsite.com/svak.
4. Κατ' ιδίαν συζητήσεις με φορείς, με μεμονωμένους κατοίκους, επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται στον Δήμο
5. Επιτόπιες αυτοψίες – παρατηρήσεις συμπεριφοράς μετακινουμένων,
6. Ανάπτυξη ειδικών ερωτηματολογίων ανά ομάδα στόχο στην περιοχή μελέτης (βλ. Παράρτημα). Ενδεικτικά, έγιναν:
 - a. Ερωτηματολόγια Μετακινήσεων Κατοίκων Δήμου Κηφισιάς
(προσβάσιμο εδώ: bit.ly/kifisiasvak-katoikoi)
 - b. Ερωτηματολόγια σε Γονείς Μαθητών των σχολείων της πόλης
(το οποίο μοιράστηκε έντυπο στα σχολεία του Δήμου και παρουσιάζεται στο παράρτημα – προσβάσιμο κι εδώ: bit.ly/kifisiasvak-parents)
 - c. Ερωτηματολόγια – συνεντεύξεις σε φορείς της πόλης
(το οποίο μοιράστηκε έντυπο στους αρμόδιους φορείς μαζί με το σύμφωνο συμμετοχής και παρουσιάζεται στο παράρτημα – προσβάσιμο κι εδώ: bit.ly/kifisiasvak-foreis)
 - d. Ερωτηματολόγια για τους εργαζομένους εντός των ορίων της πόλης
(προσβάσιμο εδώ: bit.ly/kifisiasvak-ergazomenoi)
 - e. Ερωτηματολόγια προς τους πεζούς
(προσβάσιμο εδώ: bit.ly/kifisiasvak-pezoι)
 - f. Ερωτηματολόγια επιβατών ΗΣΑΠ (προσβάσιμο εδώ: bit.ly/kifisiasvak-hsap)
 - g. Ερωτηματολόγιο επιβατών ΟΑΣΑ (προσβάσιμο εδώ: bit.ly/kifisiasvak-oasa)Όλα τα ερωτηματολόγια είναι διαθέσιμα και στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Κηφισιάς.

7. Συναντήσεις - διαβουλεύσεις συμμετοχικού σχεδιασμού:

Η πρώτη συνάντηση - διαβούλευση συμμετοχικού σχεδιασμού είχε θέμα την παρουσίαση των βασικών στοιχείων του ΣΒΑΚ, του τρόπου συμμετοχής των πολιτών, της μεθοδολογίας συνεργασίας φορέων και Ο.Ε. Δήμου Κηφισιάς. Η δεύτερη διαβούλευση θα περιλαμβάνει την παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης, τους στόχους του ΣΒΑΚ, όπως αυτοί διαμορφώθηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των προβλημάτων που καταγράφηκαν, και τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων. Στην τρίτη διαβούλευση θα παρουσιαστούν τα εναλλακτικά σενάρια και η αξιολόγησή τους, και θα οριστικοποιηθεί έπειτα από συζήτηση ο τελικός σχεδιασμός.

Πίνακας 3.2-1: Εργαλεία συμμετοχής φορέων και πολιτών στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς

<i>Εργαλεία συμμετοχής φορέων και πολιτών στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς</i>	
<i>Πληροφορίες από την Ο.Ε. Δ. Κηφισιάς προς φορείς - πολίτες</i>	Δελτία Τύπου Δήμου Κηφισιάς
	Ιστοσελίδα ενημέρωσης για το ΣΒΑΚ kifisiamobility.wixsite.com/svak
	Τηλ.: 213 2007100
	E-mail: kifisiamobility@gmail.com
<i>Διαδραστική πληροφόρηση</i>	Online Πλατφόρμα crowdsourcing για κατάθεση ιδεών-προτάσεων- σχολίων των κατοίκων και επισκεπτών του Δήμου Κηφισιάς kifisiasvak.eu
	Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους
	Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς
<i>Διαδραστική εμπλοκή- συμμετοχή κοινού και φορέων</i>	Συναντήσεις διαβούλευσης με φορείς
	Δημόσιες συναντήσεις συμμετοχικού σχεδιασμού με πολίτες και φορείς
	Τεχνικές συναντήσεις εργασίας με φορείς
<i>Διαδραστική συμμετοχή ειδικών ομάδων (δύσκολα προσεγγίσιμες ομάδες)</i>	Ερωτηματολόγια σε γονείς μαθητών των σχολείων της πόλης
	Τηλεφωνικές συνομιλίες και κατ' ιδίαν ανώνυμες συνεντεύξεις με ΑΜΕΑ, ομάδες άπορων πολιτών κ.α.

Στην ιστοσελίδα του ΣΒΑΚ Κηφισιάς (kifisiamobility.wixsite.com/svak) το σύνολο των ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών μπορούν να ενημερώνονται διαρκώς για την πορεία της ανάπτυξής του, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα απευθείας επικοινωνίας στο e-mail kifisiamobility@gmail.com ή στο τηλ.: 213 2007100

Η παραπάνω μεθοδολογία με ανάλογο υλικό κρίνεται σκόπιμο να επαναλαμβάνεται κατά την ανασκόπηση-αναθεώρηση του ΣΒΑΚ μετά την παρέλευση της πενταετίας.

Κατά την Α' φάση εκπόνησης του ΣΒΑΚ πραγματοποιήθηκε η 1^η διαβούλευση με τη συμμετοχή της Ο.Ε. του ΣΒΑΚ Κηφισιάς και εκπροσώπων φορέων του Δήμου. Η διαβούλευση έλαβε χώρα την Τρίτη 24 Σεπτεμβρίου 2019 στην αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς. Στόχος της ήταν η ενημέρωση των φορέων σχετικά με την έννοια του ΣΒΑΚ και τα στάδια εκπόνησής του, καθώς και η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των φορέων, της δημοτικής αρχής και της ομάδας έργου.

Στη διαβούλευση συμμετείχαν εκπρόσωποι της Δημοτικής Αρχής και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, καθώς και οι ακόλουθοι φορείς:

- ΣΤΑ.ΣΥ.
- Τροχαία Κηφισιάς
- Αντιδήμαρχος Διονύσου

Αρχικά, ο Αντιδήμαρχος Κηφισιάς καλωσόρισε όσους προσήλθαν στη διαβούλευση. Επεσήμανε ότι η βιώσιμη κινητικότητα αποτελείται από δύο σκέλη: ο όρος βιώσιμη συνδέεται με την ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή το ποδήλατο, το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, ενώ ο όρος κινητικότητα αναφέρεται στη μετακίνηση των ανθρώπων ως προϊόν επιλογής του μέσου, την προσβασιμότητα και τα δίκτυα μεταφορών. Τόνισε ότι ο Δήμος, μέσα από ένα πρόγραμμα που πρόκειται να ξεκινήσει, επιθυμεί να ανεξαρτητοποιηθεί από τον άνθρακα και να στηρίζεται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.

Ως προς το οδικό δίκτυο, αυτό είναι βεβαρημένο λόγω των επεκτάσεων των πόλεων, ενώ ο χώρος, που έχει δοθεί στο αυτοκίνητο, είναι αποτέλεσμα της φιλοσοφίας της δεκαετίας του '80, όπου γινόντουσαν νέες χαράξεις, ενώ στο υφιστάμενο τότε δίκτυο αυξανόταν το πλάτος οδοστρώματος εγκλωβίζοντας τον πεζό. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να δοθεί έμφαση στον πεζό, ενώ όραμα για τον Δήμο αποτελεί να ενωθούν οι ποδηλατόδρομοι της Δημοτικής Ενότητας της Εκάλης, της Νέας Ερυθραίας και της Κηφισιάς μεταξύ τους, αλλά και με την Αθήνα.

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο κ. Θάνος Βλαστός, Καθηγητής του Ε.Μ.Π., ο οποίος τόνισε ότι η κινητικότητα αναφέρεται πάνω απ' όλα στον άνθρωπο. Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί ζήτημα της κλιματικής αλλαγής, η οποία οφείλεται στα αέρια του θερμοκηπίου. Το αυτοκίνητο και γενικά οι μεταφορές ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για την εκπομπή αυτών των ρύπων. Υπάρχουν επιπτώσεις στην υγεία, στον καιρό, αλλά και στη κοινωνική συνοχή, καθώς το αυτοκίνητο κατέλαβε τον δημόσιο χώρο και πλέον ο κάτοικος δεν ζει την πόλη του. Για παράδειγμα, στο Λονδίνο οι δρόμοι κλείνουν για να παίζουν τα παιδιά. Είναι γεγονός ότι το συνεκτικό περιβάλλον αποτελεί προϋπόθεση για ένα ισχυρό κοινωνικό περιβάλλον. Έτσι, πέρα από το τεχνικό μέρος του ΣΒΑΚ, σημαντικό ρόλο παίζει η ενημέρωση και συμμετοχή του κοινού για τη δημιουργία ενός κοινωνικού σώματος, το οποίο θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τον σχεδιασμό και αυτό αποτελεί την ειδοποιό διαφορά μεταξύ των ΣΒΑΚ και των κυκλοφοριακών μελετών. Οι μετακινήσεις πλέον σημαίνουν διαμόρφωση χώρου μέσα από την πολεοδομική διάστασή του. Τα πεζοδρόμια σύμφωνα με τις προδιαγραφές πρέπει να έχουν πλάτος ελεύθερης διέλευσης 1,5 μέτρου και στην περίπτωση αστικού εξοπλισμού 2,10 μέτρα. Στην Ελλάδα σπάνια εντοπίζονται τέτοια πλάτη και για τον λόγο αυτό πρέπει να στενέψει ο δρόμος και να διαχειριστεί η στάθμευση. Τονίστηκε ότι θα υπάρξει σύγκρουση μεταξύ των κατοίκων και της δημόσιας διοίκησης, καθώς δεν υπάρχει η κατάλληλη εκπαίδευση, ώστε να ενδιαφερθούν οι πολίτες για το κοινό καλό, και όχι για το ατομικό τους συμφέρον. Στην Ευρώπη έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται πολιτικές διαμοιρασμού, όπως είναι τα κοινόχρηστα ποδήλατα, σε αντίθεση με την Ελλάδα, όπου η πληρότητα των Ι.Χ. είναι 1,15 και τα όρια ταχύτητας 50 km/h. Πολλοί λίγοι δρόμοι είναι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με όριο 30 km/h και αυτό δεν τηρείται τις περισσότερες φορές.

Ο Αντιδήμαρχος ανέφερε ότι πράγματι η Κηφισιά είναι μια κηπούπολη, όπου τα πεζοδρόμια είναι μικρά με πολλά δέντρα και κορμούς πάνω σε αυτά με αποτέλεσμα ο πεζός να κινείται στο οδόστρωμα και να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Ως προς το κέντρο, η πεζοδρόμησή του είναι αρκετά δύσκολη λόγω των επιχειρήσεων που συγκεντρώνονται εκεί.

Ο κ. Θωδωρής Μαυρογεώργης, εκπρόσωπος της αναδόχου εταιρείας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ανέφερε ότι, όπως υπάρχουν πρόστιμα για τα απορρίμματα λόγω της ελλιπούς διαχείρισής τους, έτσι θα επιβληθούν πρόστιμα για τις μετακινήσεις και τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου.

Ύστερα, ο κ. Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π. και της Ομάδας Έργου, παρουσίασε τα εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού. Αναφέρθηκαν η σημασία της συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό και τα οφέλη της συμμετοχής αυτής για τους μελετητές στα στάδια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να ενημερώνονται για τα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας, που έχει αναπτυχθεί. Στην πλατφόρμα αυτή περιγράφεται η θεωρία των ΣΒΑΚ, ενώ υπάρχει η δυνατότητα συμπλήρωσης ερωτηματολογίων ηλεκτρονικά, τα οποία αναφέρονται στους κατοίκους, στους γονείς, στους μαθητές, στους εργαζομένους, στους φορείς, στους χρήστες του ΗΣΑΠ και του ΟΑΣΑ, καθώς και στους πεζούς. Ταυτόχρονα, έχει δημιουργηθεί η πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών, στην οποία ο πολίτης μπορεί είτε επώνυμα είτε ανώνυμα να προτείνει μια ιδέα ή να παραθέσει έναν προβληματισμό σχετικά με τις μετακινήσεις στον Δήμο.

Στη συνέχεια, ο κ. Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, τόνισε ότι είναι σημαντικό να προωθηθούν αυτά τα εργαλεία στο site του Δήμου και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, αν υπάρχουν, καθώς αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Ανέφερε ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο *'business as usual'* με αριθμητικά δεδομένα. Έπειτα, ανέλυσε τα χαρακτηριστικά του Δήμου και ορισμένα προβλήματα που εντοπίζονται. Στον Δήμο κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, ενώ το κέντρο της Κηφισιάς αποτελεί κέντρο εστίασης και αναψυχής αποτελώντας υπερτοπικό πόλο έλξης. Βασικά προβλήματα, που εντοπίζονται στον Δήμο, είναι ότι η Λ. Κηφισιάς και η ΠΑΘΕ αποκόπτουν τον οικιστικό ιστό, ενώ ο υψηλός φόρτος που παρουσιάζεται στο οδικό δίκτυο συνολικά, αλλά κυρίως στη Λ. Κηφισιάς και την Ελ. Βενιζέλου κατακερματίζει τον αστικό ιστό με αποτέλεσμα να μη συνδέονται οι επιμέρους περιοχές του Δήμου. Ταυτόχρονα, η μη σύνδεση της Χαριλάου Τρικούπη με τη Λ. Κηφισιάς επιβαρύνει την περιοχή των Αλωνιών. Χαρακτηριστικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι το 70% της κυκλοφορίας εντός του Δήμου είναι διαμπερής. Ως προς τα πεζοδρόμια, είτε είναι ανύπαρκτα, είτε έχουν εμπόδια, αλλά έχουν δημιουργηθεί κάποιες υποδομές τόσο για τους πεζούς, όπως και για ποδήλατα. Συγκεκριμένα, ο Δήμος διαθέτει τρεις ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι όμως, δεν συνδέονται μεταξύ τους. Αυτοί θα πρέπει να ενωθούν, να έχουν μια ενιαία μορφή και να επεκταθούν ως τις σχολικές μονάδες, έτσι ώστε να υπάρχει επαφή των παιδιών με το ποδήλατο. Ιδιαίτερη αναφορά έγινε για τη μελέτη επέκτασης της γραμμής ΗΣΑΠ έως τον Άγιο Στέφανο, που αποτελεί προτεραιότητα για το ΣΒΑΚ, καθώς θα αποφορτίσει το κυκλοφοριακό ζήτημα. Παράλληλα, η δημιουργία της γραμμής 4 του μετρό, θα συμβάλει στη διάχυση της μετακίνησης προς τους κοντινούς σταθμούς μετρό. Γενικότερα, στόχος είναι η βιώσιμη μετακίνηση να γίνει μέρος της ζωής των κατοίκων.

Στη συνέχεια ακολούθησε συζήτηση πάνω στα θέματα που τέθηκαν. Η εκπρόσωπος της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, επεσήμανε ότι υπάρχει διάθεση, τόσο από την υπηρεσία, όσο και από τον Δήμο, για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ, το οποίο αποτελεί ένα πρακτικό εργαλείο. Ωστόσο, υπάρχει δυσπιστία των πολιτών απέναντι στη δημοτική αρχή, ενώ θα υπάρχουν συγκρούσεις και αντιδράσεις, τόσο μεταξύ των πολιτών, όσο και μεταξύ του Δήμου και των πολιτών. Επιπλέον, το ΣΒΑΚ μπορεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για εξωστρέφεια και επικοινωνία με φορείς και με τους όμορους Δήμους, καθώς αποτελεί σημαντικό πρόβλημα η έλλειψη επικοινωνίας.

Ο Αντιδήμαρχος, τόνισε ότι σημαντικό ρόλο παίζουν τα συνοικιακά συμβούλια και τα τοπικά, όπως επίσης και οι σύλλογοι γονέων, ώστε να υπάρχει πολύπλευρη ενημέρωση. Ο Δήμος από την άλλη πλευρά μπορεί να δώσει κίνητρα για τη συμμετοχή.

Τον λόγο πήρε ο Αντιδήμαρχος Διονύσου, ο οποίος επεσήμανε ότι οι πολίτες δεν έχουν συνειδητοποιήσει τα οφέλη αυτών των μελετών, καθώς υπάρχει αναξιοπιστία. Για τον λόγο αυτό πρέπει να υπάρχει ένας λειτουργικός σχεδιασμός, ο οποίος θα ενισχύσει τους θεσμούς των τοπικών συμβουλίων οργανωμένα και όχι αποσπασματικά, όπως γινόταν μέχρι σήμερα. Ουσιαστικά, πρόκειται για μια αλλαγή κουλτούρας λόγω της συνήθειας σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο. Σε αυτό θα συμβάλλει ιδιαίτερα η εκπαιδευτική κοινότητα και οι γονείς. Για τον Δήμο Διονύσου, εκκρεμεί η μελέτη με τα διόδια - με την οποία προβλέπεται να εκτραπεί η κίνηση, επιβαρύνοντας τις γειτονιές και Δήμο υποβαθμίζοντας περιβαλλοντικά τον Δήμο. Ως προς το πρόγραμμα του ΗΣΑΠ, ο Δήμος Διονύσου στρέφεται στη δημιουργία μιας γραμμής ΤΡΑΜ, που εν μέρει θα μπορέσει να αντικαταστήσει τη γραμμή ΗΣΑΠ, η οποία δεν προβλέπεται να υλοποιηθεί στο άμεσο μέλλον. Ταυτόχρονα, ο Δήμος Διονύσου διαθέτει ορεινούς όγκους που μπορούν να αξιοποιηθούν μέσω της επέκτασης του ποδηλατοδρόμου του Δήμου Κηφισιάς έως τον παλιό σταθμό του ΟΣΕ. Είναι σημαντικό λοιπόν, να υπάρχει μια συνεργασία μεταξύ των δήμων, καθώς δεν μπορούν τα έργα να είναι αποκομμένα από τους όμορους δήμους.

Ο εκπρόσωπος της ΣΤΑ.ΣΥ. τόνισε ότι είναι πολύ ενδιαφέροντα αυτά που ακούστηκαν και επεσήμανε τη σημασία της παιδείας για την ωρίμανση του ΣΒΑΚ με την εισαγωγή μαθημάτων στα σχολεία ως προς τις βιώσιμες μετακινήσεις και τα εναλλακτικά μέσα μετακίνησης.

Ο εκπρόσωπος της Τροχαίας Κηφισιάς, ανέφερε ότι ο ποδηλάτης για βόλτες και αναψυχή επιλέγει τον ποδηλατόδρομο, ενώ για μετακίνηση από και προς τη δουλειά τη Λεωφ. Κηφισιάς, η οποία έχει υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο, με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος τροχαίου συμβάντος. Ως προς την περιοχή των Αλωνιών, ανέφερε ότι μόνο εάν αποφορτιστεί η Λ. Κηφισιάς δεν θα επιβαρύνεται με φόρτο. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί ότι ο άξονας της Λεωφ. Κηφισιάς διαθέτει μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, αντί για τέσσερις, γεγονός που προκαλεί πολλά προβλήματα στον Δήμο. Επίσης, έθιξε το πρόβλημα του διπλοπαρκαρίσματος σε ορισμένες περιοχές, όπως η Πλ. Ελαιών. Στη συγκεκριμένη πλατεία, προτάθηκε η επέκταση της νησίδας με το ίδιο πλάτος μέχρι την πλατεία για να αποφεύγονται τέτοια φαινόμενα. Η Τροχαία επεσήμανε ότι θα συνεισφέρει όσο μπορεί, καθώς υπάρχουν ελλείψεις πόρων και ανθρωπίνου δυναμικού αν και τονίστηκε ότι λίγα πράγματα μπορούν να γίνουν, καθώς οι υφιστάμενοι δρόμοι έχουν υλοποιηθεί βάσει ενός παλιού μοντέλου.

Ο κ. Θάνος Βλαστός πήρε τον λόγο και πρόσθεσε ότι η κατάσταση θα επιδεινώνεται συνεχώς. Ως παράδειγμα τέθηκαν τα ηλεκτρικά οχήματα και τα οχήματα χωρίς οδηγό, τα οποία πρόκειται να αυξήσουν την κυκλοφορία κατά 50%-150%, καθώς κινούνται με λιγότερους πόρους. Από την άλλη πλευρά, αν τα οχήματα χωρίς οδηγό ακολουθούσαν πολιτικές διαμοιρασμού και με συνδυαστικά μέτρα, όπως η μείωση των ορίων ταχύτητας και η θωράκιση του κέντρου από ροές, θα υπήρχε μια μείωση κατά 60% των αέριων ρύπων. Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη, καθώς υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισης της περιοχής.

Ο Αντιδήμαρχος επεσήμανε ότι άλλες περιοχές υποβαθμίζονται, ενώ άλλες αναβαθμίζονται, αλλά αυτό που έχει σημασία είναι να γίνει η απαραίτητη κινητοποίηση, ώστε το ΣΒΑΚ να έχει επιτυχία. Τέλος, ευχαρίστησε όλους τους παριστάμενους για την παρουσία τους και τα χρήσιμα σχόλια, που κατάθεσαν, και ανανέωσε το ραντεβού για την επόμενη διαβούλευση, η οποία θα είναι ανοιχτή στους πολίτες.

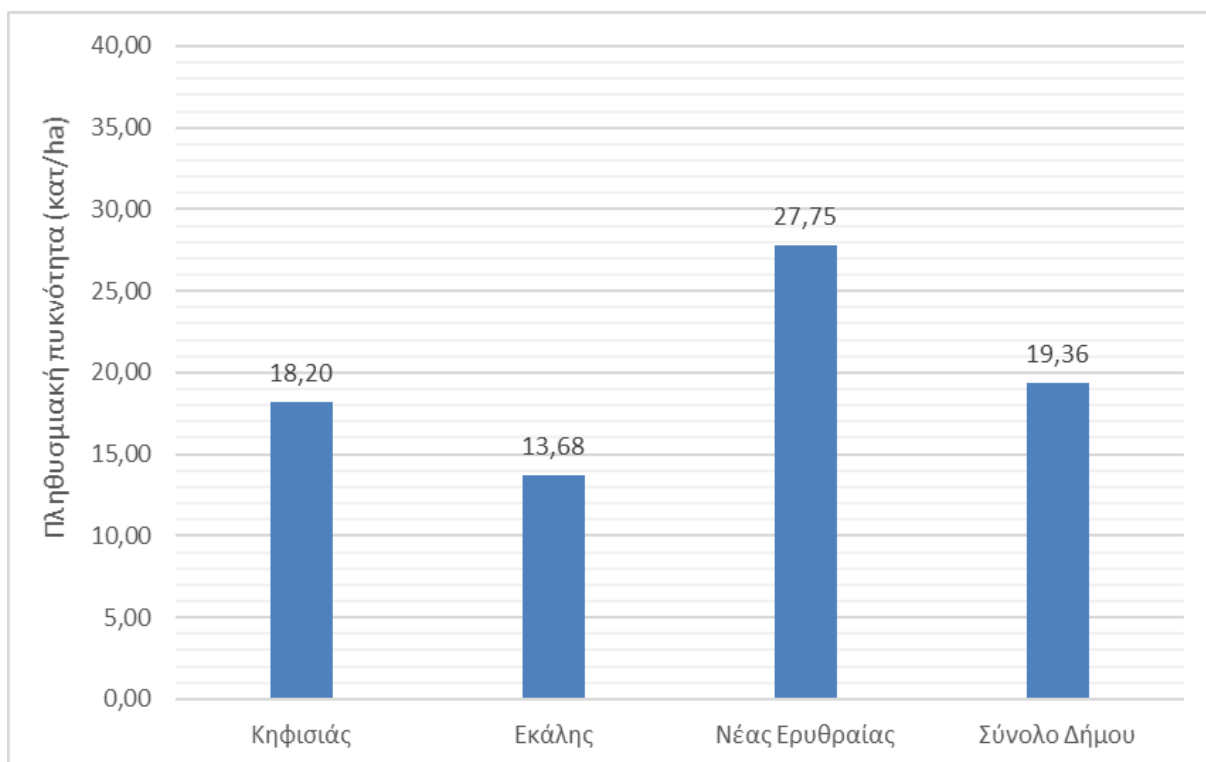
4. ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

4.1 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης

4.1.1 Πληθυσμιακά στοιχεία

Ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Κηφισιάς ανέρχεται σε 71.259 κατοίκους (ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2011). Ειδικότερα, στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς κατοικούν 47.332 άτομα, στη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας 18.038 και στη Δημοτική Ενότητα Εκάλης 5.889. Συγκριτικά με το 2001, ο Δήμος εμφανίζει θετική πληθυσμιακή μεταβολή, η οποία ισούται με 7,18%. Εστιάζοντας στις επιμέρους Δ.Ε. παρατηρείται πως και στις τρεις περιπτώσεις η μεταβολή του πληθυσμού είναι επίσης θετική. Συγκεκριμένα, η Δ.Ε. Κηφισιάς εμφανίζει μεταβολή 5,15%, η Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας 12,94% και η Δ.Ε. Εκάλης 7,13%. Το παραπάνω γεγονός αντικατοπτρίζει μια αισθητή αύξηση του πληθυσμού του Δήμου, η οποία μάλιστα είναι εμφανής και στις τρεις επιμέρους δημοτικές ενότητες.

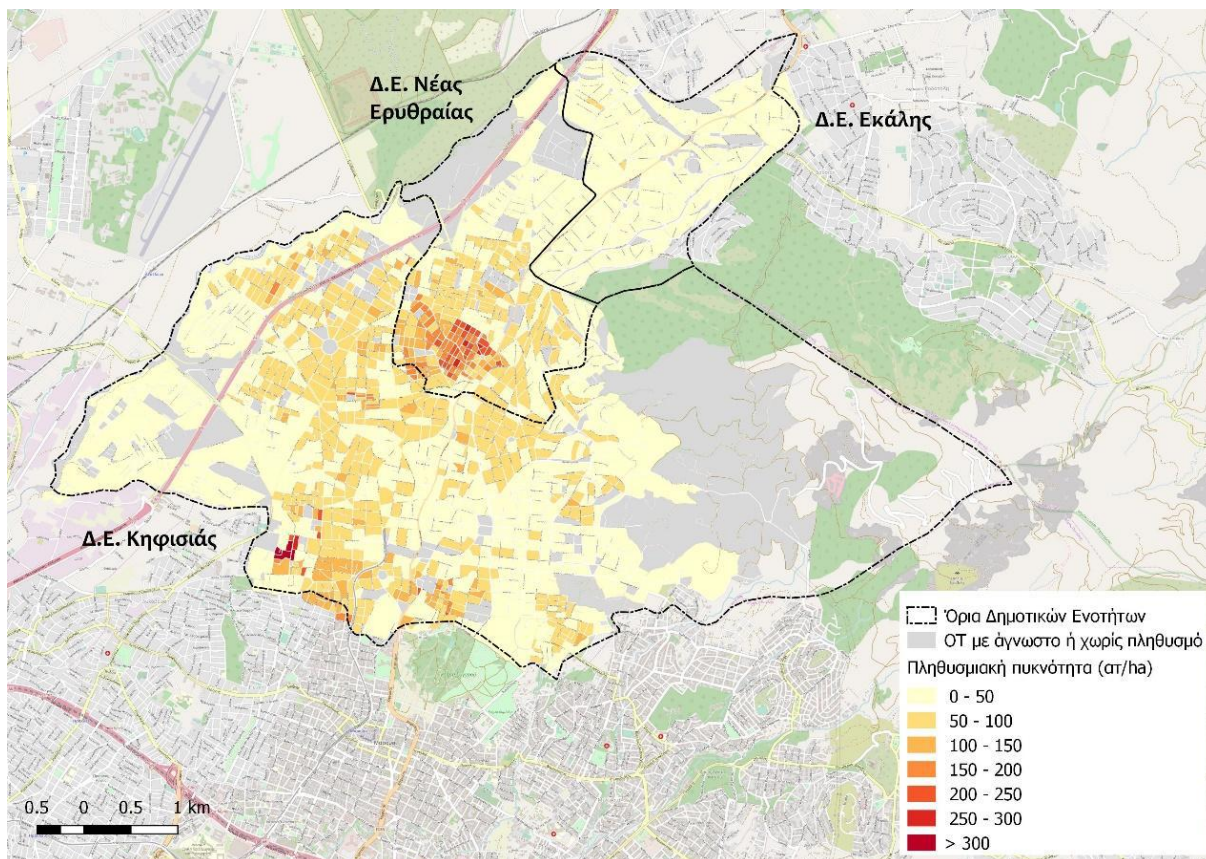
Σχετικά με τις πληθυσμιακές πυκνότητες των Δ.Ε. του Δήμου Κηφισιάς, αυτές παρουσιάζονται στο επόμενο διάγραμμα, με σκοπό την ανάγνωση της υφιστάμενης κατάστασης και κατ' επέκταση τον εντοπισμό ενδεχόμενων αντιθέσεων ή συγκλίσεων στην περιοχή.



Διάγραμμα 4.1.1-1: Πληθυσμιακή πυκνότητα στον Δήμο Κηφισιάς και στις επιμέρους Δ.Ε.

Από την παρατήρηση του παραπάνω διαγράμματος προκύπτει πως η Νέα Ερυθραία είναι η περιοχή με τη μεγαλύτερη οικιστική πυκνότητα (27,75 κατ./εκτάριο), η οποία είναι περίπου 1,5 φορά μεγαλύτερη από τις πυκνότητες των άλλων 2 Δ.Ε. Σημαντικός παράγοντας διαμόρφωσης της υφιστάμενης οικιστικής πυκνότητας είναι η αστική μορφολογία της εκάστοτε δημοτικής ενότητας. Σε γενικές γραμμές, και οι τρεις Δ.Ε. εμφανίζουν αρκετά χαμηλές οικιστικές πυκνότητες, οι οποίες δεν ξεπερνούν τα 30 άτομα/εκτάριο, γεγονός, που ενθαρρύνει την έντονη χρήση αυτοκινήτου, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει σε σημαντικό βαθμό και το περπάτημα.

Για μια πιο λεπτομερή ανάγνωση της περιοχής, εξετάστηκε η χωρική κατανομή του πληθυσμού των οικοδομικών τετραγώνων στην περιοχή ευθύνης του Δήμου.



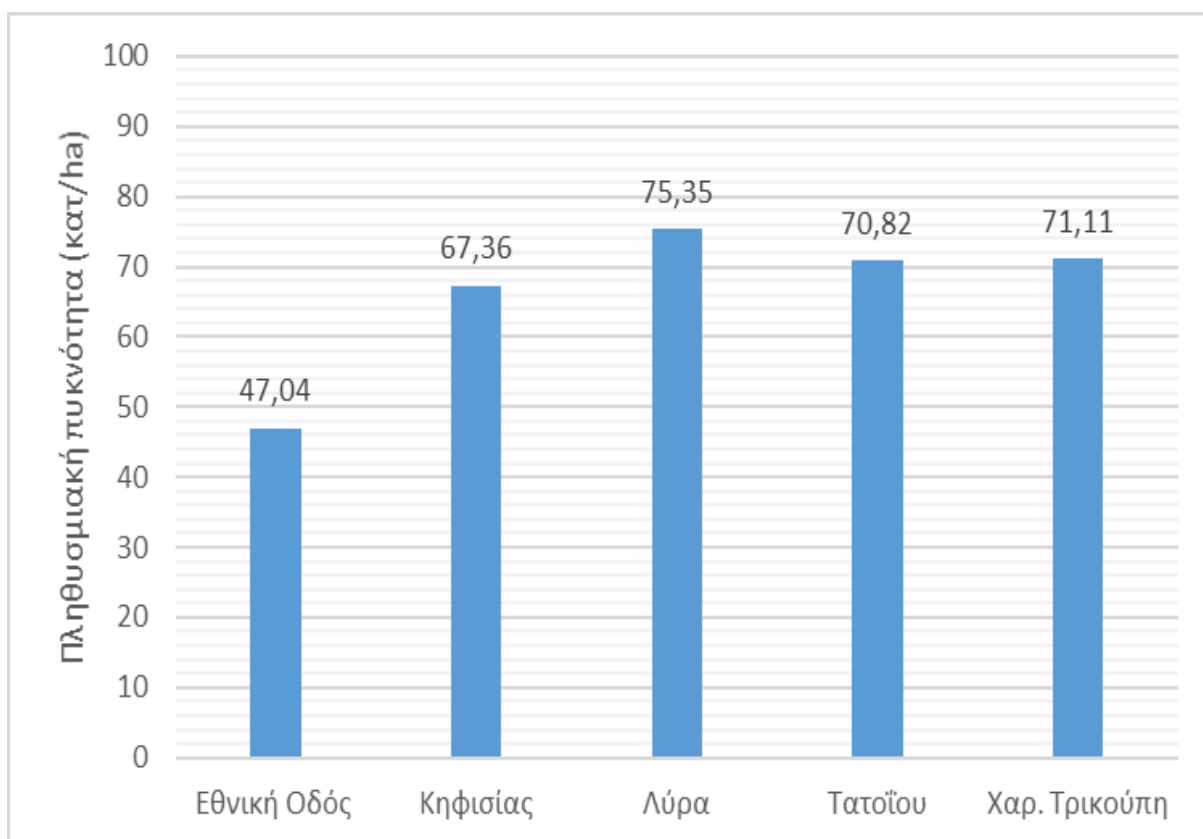
Εικόνα 4.1.1-1: Χάρτης πυκνότητας πληθυσμού (Οι περιοχές με γκρι χρώμα είναι είτε περιοχές χωρίς πληθυσμό είτε περιοχές, όπου η τιμή του πληθυσμού είναι άγνωστη)

Από τον σχετικό χάρτη που δημιουργήθηκε, διαπιστώνεται πως η χωρική κατανομή του πληθυσμού της περιοχής δεν είναι ομοιόμορφη. Αντιθέτως, παρατηρούνται σημαντικές οικιστικές πυκνώσεις, κυρίως στην περιοχή της Νέας Ερυθραίας και ιδιαίτερα στο κέντρο της εν λόγω Δημοτικής Ενότητας, καθώς και στις περιοχές Αγία Κυριακή και ΚΑΤ, που βρίσκονται στη δημοτική ενότητα Κηφισιάς στα σύνορα με τον Δήμο Λυκόβρυσης-Πεύκης. Στα εν λόγω χωρικά τμήματα διαπιστώνονται σχετικά υψηλές τιμές πληθυσμιακής πυκνότητας, οι οποίες κατά βάση, υπερβαίνουν τα 200 άτομα/εκτάριο. Από την άλλη, στο σύνολο της δημοτικής ενότητας Εκάλης αλλά και στο μεγαλύτερο μέρος του Δήμου Κηφισιάς, συναντώνται ιδιαίτερα χαμηλές πυκνότητες, οι οποίες μάλιστα είναι χαμηλότερες από 100 άτομα/εκτάριο.

Συμπερασματικά, η περιοχή χαρακτηρίζεται από μικρές αντιθέσεις ως προς την πληθυσμιακή πυκνότητα, γεγονός το οποίο αντανακλάται και στο δομημένο περιβάλλον της περιοχής. Συγκεκριμένα, η Νέα Ερυθραία αποτελεί μια περιοχή με λίγο περισσότερο συνεκτικό οικιστικό ιστό, ενώ οι άλλες δύο δημοτικές ενότητες συνιστούν ιδιαίτερα αραιοκατοικημένες περιοχές σχεδιασμένες με χαμηλή ένταση δόμησης και μεγάλη παρουσία πρασίνου.

Πέρα από τη γενική της χωρικής κατανομής της πληθυσμιακής πυκνότητας, πραγματοποιήθηκε περαιτέρω ανάλυση όσον αφορά στα οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία γειτνιάζουν στους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής. Για την εν λόγω ανάλυση,

δημιουργήθηκαν αρχικά επιφάνειες επιρροής (buffer zones) ακτίνας 500μ. για τους 3 βασικούς άξονες της περιοχής (Λεωφόρος Κηφισίας, Λύρα, Χαρ. Τρικούπη, Τατοΐου και η Εθνική Οδός). Στη συνέχεια, επιλέχθηκαν από το σύνολο των οικοδομικών τετράγωνων, τα τετράγωνα εκείνα, που εμπίπτουν στις παραπάνω ζώνες επιρροής, προκειμένου να υπολογιστεί μετέπειτα η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι ένα οικοδομικό τετράγωνο θεωρείται εντός της ζώνης, αν έστω ένα μικρό μέρος της επιφάνειας του βρίσκεται εντός αυτής. Επίσης, στον υπολογισμό των μέσων ορών δεν λήφθηκαν υπόψη οικοδομικά τετράγωνα, στα οποία δεν υπάρχουν τιμές (χώροι πρασίνου, αδόμητες εκτάσεις κ.ά.). Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζονται τα τελικά αποτελέσματα της ανάλυσης αυτής.



Διάγραμμα 4.1.1-2: Πληθυσμιακή πυκνότητα στις περιοχές γύρω από βασικούς οδικούς άξονες του Δήμου

Παρατηρείται ότι η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα ανά οικοδομικό τετράγωνο είναι αρκετά υψηλότερη κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών, με χαρακτηριστική περίπτωση τη Λεωφόρο Λύρα. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η περιοχή που γειτνιάζει με την Εθνική Οδό, η οποία δεν υπερβαίνει τα 50 άτομα/εκτάριο. Η κατάσταση αυτή ενδεχομένως να οφείλεται στις διαφορετικές συνθήκες δόμησης που επικρατούν περιμετρικά των μεγάλων οδικών αρτηριών της περιοχής.

Όσον αφορά σε ορισμένα ακόμα δημογραφικά στοιχεία του Δήμου Κηφισίας, αξίζει να αναφερθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία των νοικοκυριών της περιοχής (85,94%), διαθέτει ιδιωτικό όχημα. Μάλιστα, το 46% εξ' αυτών διαθέτει παραπάνω από ένα όχημα. Συμπεραίνεται λοιπόν πως οι κάτοικοι του δήμου θεωρούν ως απαραίτητο στοιχείο του νοικοκυριού τους, την ιδιοκτησία αυτοκινήτου και κατ' επέκταση (λόγω και του πολεοδομικού χαρακτήρα της περιοχής) βασίζουν τις μετακινήσεις τους σε αυτό.

Σε αυτήν την κατεύθυνση συμβάλλει σημαντικά και το γεγονός ότι η πλειοψηφία των νοικοκυριών (69%) διαθέτει τουλάχιστον μία θέση στάθμευσης. Επομένως, οι κάτοικοι έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν άνετα το ιδιωτικό τους όχημα, χωρίς να ανησυχούν για την εύρεση θέσης στάθμευσης παρά την οδό ή σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης δημόσιας χρήσης.

Τέλος, πρέπει να αναφερθεί πως όλα τα πληθυσμιακά στοιχεία που χρησιμοποιήθηκαν προέρχονται από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ).

4.1.2 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Σε ό,τι αφορά τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης σημειώνεται ότι ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) που καλύπτουν το μεγαλύτερο ποσοστό της συνολικής του έκτασης (ΓΠΣ για κάθε μία από τις Δ.Ε. που απαρτίζουν τον Δήμο). Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα ΓΠΣ, που αφορούν στον Δήμο Κηφισιάς.

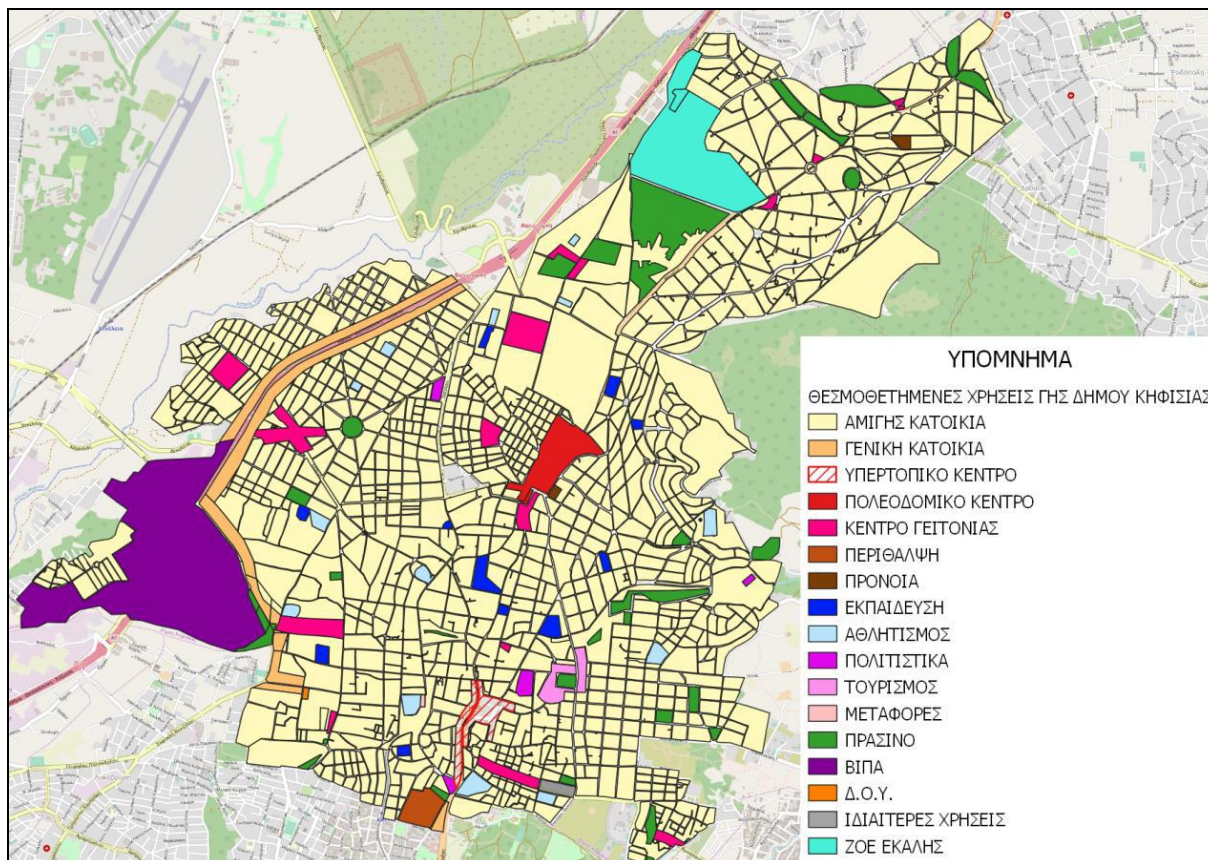
Πίνακας 4.1.2-1: Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου Κηφισιάς

Δημοτική Ενότητα	ΦΕΚ (Έγκριση)	Προς Επεξεργασία Μελέτης τροποποίησης ΓΠΣ
Κηφισιά	75Δ/91 365Δ/92 (ΑΝΑΔΗΜ.) 1108Δ/93 800Δ/99	
Νέα Ερυθραία	894Δ/88 1062Δ/96 (ΑΝΑΔΗΜ.) 655Δ/91	Σε διαδικασία / 2 ^η φορά Ε/Ε 04/02/2013 απαιτείται διόρθωση ΣΜΠΕ
Εκάλη	667Δ94 ΖΟΕ 715Δ/94 Τροποποίηση ΖΟΕ 90Δ/06	

Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο 2015-2019 Δήμου Κηφισιάς (Α΄ Φάση Επιχειρησιακού Σχεδίου, 2015)

Αναλυτικότερα, οι βασικότερες θεσμοθετημένες χρήσεις γης, που προβλέπονται για τον Δήμο Κηφισιάς, είναι οι ακόλουθες (βλ. επίσης Χάρτη 4.1.1-1):

- Αμιγής κατοικία, η οποία δεσπόζει στο σύνολο σχεδόν της εξεταζόμενης περιοχής.
- Γενική κατοικία, στην οποία επιτρέπεται η ανάπτυξη χρήσεων γης πέραν της κατοικίας αυτής καθεαυτής.
- Χώροι πρασίνου, που περιλαμβάνουν εκτάσεις αστικού πρασίνου και πλατείες.
- Κεντρικές λειτουργίες πόλης (υπερτοπικό κέντρο, πολεοδομικό κέντρο και κέντρο γειτονιάς) που αναφέρονται κυρίως σε εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών υπερτοπικού χαρακτήρα ή τοπικού χαρακτήρα (ανάλογα με την κατηγορία) για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων της περιοχής μελέτης (ή της ευρύτερης περιοχής αν πρόκειται για υπερτοπικό κέντρο).
- Περίθαλψη.
- Εκπαίδευση και αθλητισμός.
- Τουρισμός, ο οποίος αναφέρεται στο σύνολο του ξενοδοχειακού δυναμικού του Δήμου.
- Βιομηχανικό Πάρκο, στο οποίο συγκεντρώνεται η συντριπτική πλειοψηφία της βιομηχανικής δραστηριότητας της περιοχής μελέτης.



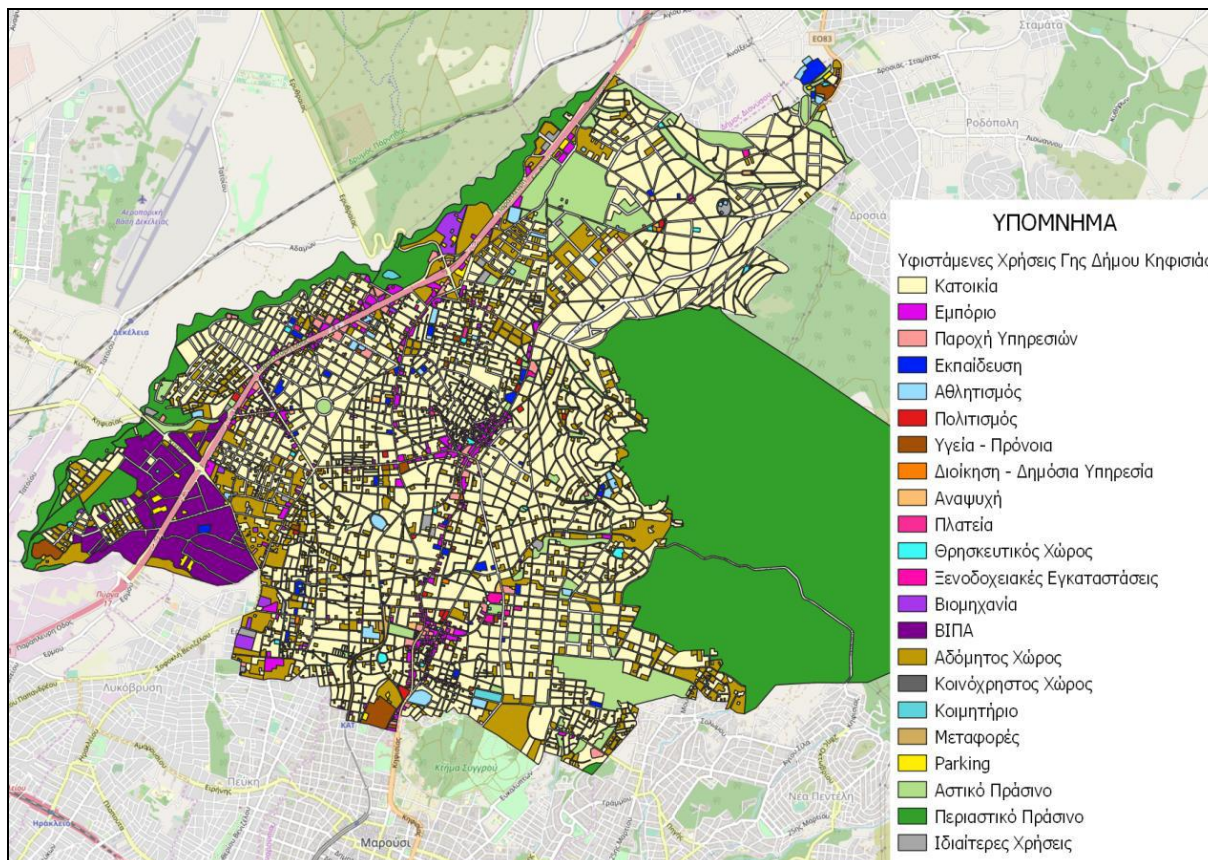
Χάρτης 4.1.2-1: Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης Δήμου Κηφισιάς

4.1.3 Υφιστάμενες χρήσεις γης

4.1.3.1 Γενικά

Οι πραγματικές χρήσεις γης της περιοχής μελέτης, έτσι όπως προέκυψαν μέσα από επιτόπια καταγραφή, αναζήτηση στο διαδίκτυο για συγκεκριμένες χρήσεις γης (όπως χώροι στάθμευσης, δημόσιες ή δημοτικές υπηρεσίες, θρησκευτικοί χώροι, κ.λπ.), αλλά και από συλλογή ανοιχτών δεδομένων, απεικονίζονται στη συνέχεια. Σημειώνεται ότι η χρήση γης που κυριαρχεί σε ολόκληρη την έκταση της περιοχής μελέτης είναι αυτή της αμιγούς κατοικίας. Στο αστικό περιβάλλον του Δήμου Κηφισιάς απαντώνται όλες οι κύριες βασικές υποδομές, καθώς επίσης και υπερτοπικές χρήσεις/δραστηριότητες, κατά βάση εμπορικές, αναψυχής και παροχής υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης και της εστίασης). Οι εν λόγω δραστηριότητες αναπτύσσονται γραμμικά, κυρίως κατά μήκος της Λεωφ. Κηφισιάς, της Χαριλάου Τρικούπη, της λεωφόρου Ιλισίων και Ελαιών, της λεωφόρου Τατοΐου, αλλά και της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας με τις χρήσεις του εμπορίου και της παροχής υπηρεσιών να επικρατούν σε αυτές τις ζώνες, όπως αυτό είναι εμφανές και από την επισκόπηση του αντίστοιχου Χάρτη.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**



Χάρτης 4.1.3-1: Υφιστάμενες Χρήσεις Γης Δήμου Κηφισιάς

Γενικά, από τη μελέτη της χωρικής διάρθρωσης των χρήσεων γης σε ολόκληρη την περιοχή παρέμβασης συμπεραίνονται τα εξής:

- Αναφορικά με τη Δ.Ε. Κηφισιάς, η κυρίαρχη χρήση γης είναι αυτή της κατοικίας. Παρ' όλα αυτά εμφανίζεται ένα ιδιαίτερα μεγάλο φάσμα χρήσεων γης (εκπαίδευση, αθλητισμός, πολιτισμός, αναψυχή, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, βιομηχανία, κ.λπ.). Περιοχές αμιγούς κατοικίας είναι το Κεφαλάρι, η Πολιτεία, το Στροφύλι, τα Αλώνια, η Νέα Κηφισιά και η Κάτω Κηφισιά. Εκτός του πυκνού οικιστικού ιστού, η Κηφισιά διαθέτει εμπορικό κέντρο με μεγάλη ποικιλία εμπορικών καταστημάτων, καταστημάτων εστίασης και παροχής υπηρεσιών (από υπηρεσίες καλλωπισμού έως και τεχνικά γραφεία), τα οποία εξυπηρετούν την ευρύτερη περιοχή. Επίσης, αναπτύσσονται κατά τόπους μικρότερα τοπικά εμπορικά κέντρα για την καλύτερη εξυπηρέτηση της τοπικής κοινωνίας. Επιπλέον, η περιοχή νοτιοδυτικά της οδού Καλυφτάκη - μέχρι τα διοικητικά όρια του Δήμου Κηφισιάς με την Κοινότητα Λυκόβρυσσης - έχει χαρακτηριστεί σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 84/1984 ως Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ). Στο εν λόγω ΒΙΠΑ είναι εγκαταστημένο σήμερα το μεγαλύτερο ποσοστό της βιομηχανικής δραστηριότητας, που εντοπίζεται σε ολόκληρο τον Δήμο Κηφισιάς. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι η Κηφισιά παραμένει ένας σημαντικός πόλος έλξης για τους κατοίκους της Αθήνας για σύντομες αποδράσεις, που συνδυάζονται με αγορές και αναψυχή.
- Η Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας αποτελεί ξεκάθαρα περιοχή κατοικίας και παρουσιάζει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση κατοικιών σε όλον τον Δήμο Κηφισιάς με ποσοστό 74,19% (με συμπληρωματική χρήση της pilotis με ποσοστό 8,28%). Σημαντική είναι επίσης η παρουσία του εμπορίου (7,57% στο σύνολο του Δήμου). Στη Νέα Ερυθραία

συναντώνται, επίσης, χρήσεις γης, που σχετίζονται με την αναψυχή (1,56% στο σύνολο του Δήμου), με γραφεία και υπηρεσίες (0,91% και 0,89% αντίστοιχα), αποθήκες (0,51%), εκπαίδευση (0,47%), συνεργεία και επαγγελματικά εργαστήρια (0,31% και 0,29% αντίστοιχα), διοίκηση (0,18%), πρόνοια (0,16%), πολιτισμό (0,13) και ναούς (0,11%). Μικρές συγκεντρώσεις (ποσοστά που κυμαίνονται από 0,10%-0,02%) παρουσιάζουν οι χρήσεις κλειστών αθλητικών εγκαταστάσεων, τα πρατήρια βενζίνης, οι ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, το χονδρεμπόριο και τέλος η περίθαλψη (Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης Ρυμοτομικού Σχεδίου - Χρήσεις Γης Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας, 2016).

- Η Δ.Ε. Εκάλης καταλαμβάνει έκταση 4.400 στρεμμάτων, στα οποία συγκαταλέγονται τόσο οικιστικές, όσο και δασικές εκτάσεις. Επιπλέον, σχεδόν όλοι οι οδικοί άξονες καταλήγουν σε κόμβους πρασίνου, ενώ ποικίλα ρέματα κατεβαίνουν από το βουνό της Πεντέλης. Ο χαμηλός συντελεστής δόμησης, το μεγάλο ποσοστό ιδιωτικού και δημοτικού πρασίνου, αλλά και το εξαιρετο ρυμοτομικό σχέδιο, που συνίσταται από ένα μίγμα από κυκλικές και ευθείες οδούς, που διακόπτονται από κόμβους και πλατείες, αποτελούν τα βασικά γνωρίσματα της Εκάλης. Το οικιστικό κέντρο εκτείνεται γύρω από τις πλατείες Κέννεντυ και Βασιλέως Παύλου, αμφίπλευρα της Λεωφόρου Θησέως. Χαρακτηρίζεται ως περιοχή αμιγούς κατοικίας και απαγορεύεται οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα εντός του οικιστικού ιστού, κάτι το οποίο οι κάτοικοι της επιθυμούν και έχουν καταφέρει να διαφυλάξουν με κάθε τρόπο. Η εμπορική ζώνη εκτείνεται κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας.

Αναφορικά με τη σύγκριση ανάμεσα στις θεσμοθετημένες και τις υφιστάμενες χρήσεις γης του Δήμου Κηφισιάς, αξίζει να αναφερθεί ότι δεν παρατηρούνται πολύ σημαντικές αποκλίσεις. Βασικές τοπικές δραστηριότητες όπως εμπόριο και παροχή υπηρεσιών οι οποίες καταγράφονται στην έκταση του Δήμου (υφιστάμενες χρήσεις γης), λαμβάνουν χώρα στις περιοχές εκείνες όπου οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης προβλέπουν την ανάπτυξη υπερτοπικών κέντρων, πολεοδομικών κέντρων, κέντρων γειτονιάς και γενικής κατοικίας, που με τη σειρά τους επιτρέπουν τη χωροθέτηση και λειτουργία εμπορικών καταστημάτων, καταστημάτων παροχής προσωπικών υπηρεσιών, υπεραγορών, εστίασης, αναψυκτηρίων, συνεργείων επισκευής αυτοκινήτων, πρατηρίων καυσίμων, κ.ά. Δηλαδή, παρατηρείται συμφωνία μεταξύ των χρήσεων γης που προβλέπονται από το ΓΠΣ της περιοχής μελέτης και των υφιστάμενων.

Στον Πίνακα 4.1.3.1-1, παρατίθεται η συνολική επιφάνεια που καταλαμβάνει κάθε διαφορετική υφιστάμενη χρήση γης και αφορά σε όλη την επικράτεια της περιοχής παρέμβασης.

Η επισκόπηση του Πίνακα 4.1.3.1-1 καθιστά σαφή την κυριαρχία της κατηγορίας της κατοικίας σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες χρήσεις γης (40,10%). Ακολουθεί η κατηγορία του περιαστικού πρασίνου (σε αυτή την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται δασικές, αλλά και θαμνώδεις εκτάσεις περιφερειακά του Δήμου) με ποσοστό 35,58%, η κατηγορία των αδόμητων χώρων με ποσοστό 9,09% και η κατηγορία του αστικού πρασίνου με ποσοστό 5,49%. Στην πέμπτη θέση βρίσκεται η κατηγορία του Βιομηχανικού Πάρκου (3,45%) και έπονται το εμπόριο (1,58%), η παροχή υπηρεσιών (συμπεριλαμβανομένης και της εστίασης) (1,03%), ο αθλητισμός (0,64%), η εκπαίδευση (0,53%) και η κατηγορία της υγείας-πρόνοιας (0,50%). Όλες οι υπόλοιπες κατηγορίες εμφανίζουν μικρότερα ποσοστά συνολικού εμβαδού.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Σημειώνεται ότι στην κατηγορία των ιδιαίτερων χρήσεων γης συγκαταλέγονται κυρίως εγκαταλελειμμένα κτίρια τα οποία εντοπίστηκαν στην επικράτεια του Δήμου. Πρόκειται για παλιές εγκαταλελειμμένες κατοικίες, ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, βιομηχανικές εγκαταστάσεις και παλιά εγκαταλελειμμένα κτήρια, που λειτουργούσαν ως εμπορικά καταστήματα ή καταστήματα εστίασης. Επίσης, στην κατηγορία των ιδιαίτερων χρήσεων έχουν καταχωρηθεί και ορισμένες παλιές οικοδομές οι οποίες δεν ολοκληρώθηκαν και επομένως η χρήση τους δεν μπορεί να προσδιοριστεί με μεγαλύτερη σαφήνεια.

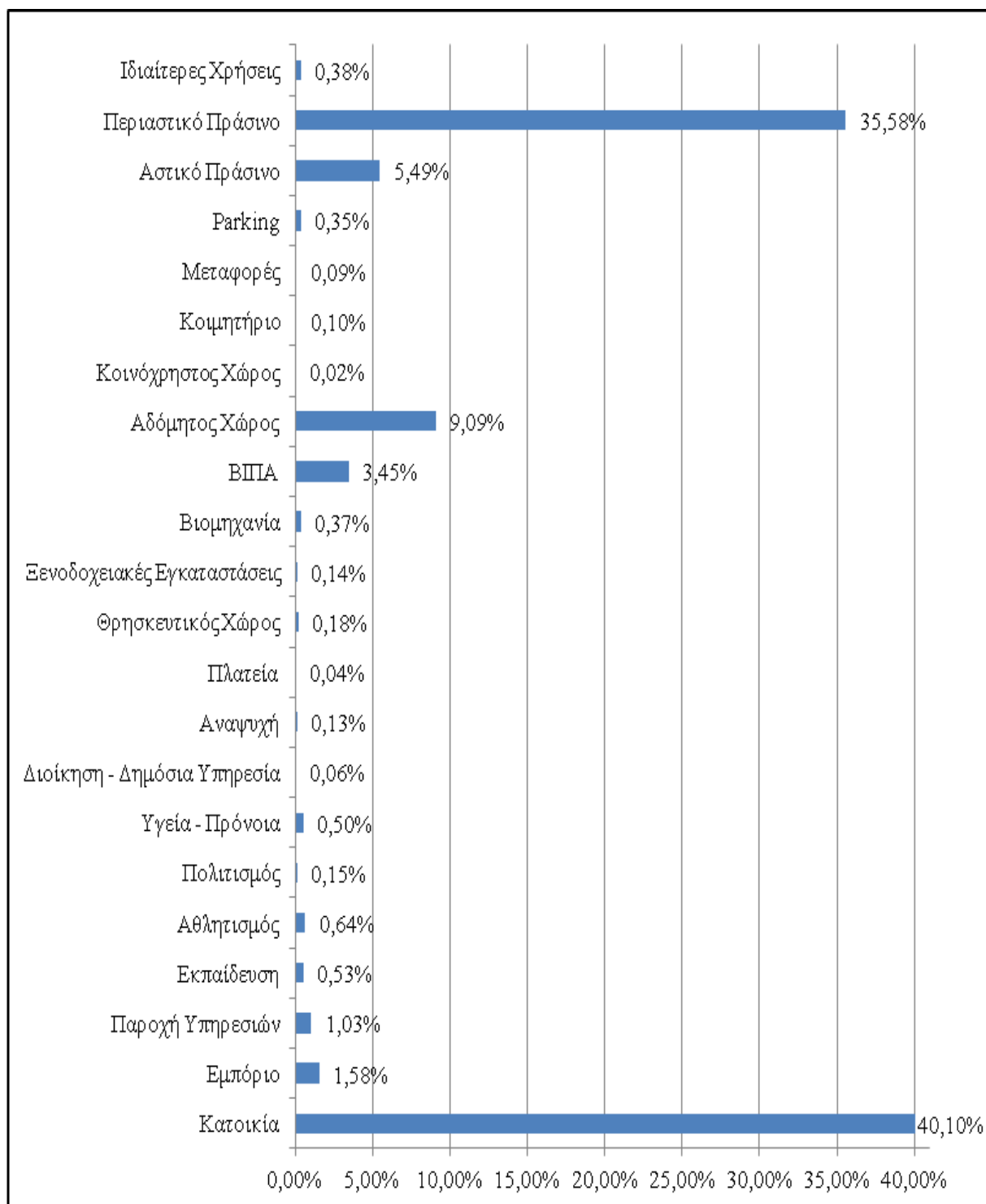
Πίνακας 4.1.3.1-1: Συνολική Επιφάνεια Χρήσεων Γης Δήμου Κηφισιάς

Χρήσεις Γης	Συνολική επιφάνεια (m ²)	Ποσοστό επί της συνολικής επιφάνειας της εξεταζόμενης περιοχής
Κατοικία	12.436.555,25	40,10%
Εμπόριο	490.859,06	1,58%
Παροχή Υπηρεσιών	320.974,90	1,03%
Εκπαίδευση	163.052,09	0,53%
Αθλητισμός	197.357,59	0,64%
Πολιτισμός	45.473,31	0,15%
Υγεία - Πρόνοια	155.675,92	0,50%
Διοίκηση - Δημόσια Υπηρεσία	19.463,39	0,06%
Αναψυχή	39172,34	0,13%
Πλατεία	12.984,69	0,04%
Θρησκευτικός Χώρος	57.209,81	0,18%
Ξενοδοχειακές Εγκαταστάσεις	43.273,06	0,14%
Βιομηχανία	114.987,44	0,37%
ΒΙΠΑ	1.070.207,92	3,45%
Αδόμητος Χώρος	2.819.455,58	9,09%
Κοινόχρηστος Χώρος	6.888,84	0,02%
Κοιμητήριο	30.462,34	0,10%
Μεταφορές	27.358,14	0,09%
Parking	107.947,86	0,35%
Αστικό Πράσινο	1.702.705,54	5,49%
Περιαστικό Πράσινο	11.037.410,53	35,58%
Ιδιαίτερες Χρήσεις	118.167,50	0,38%

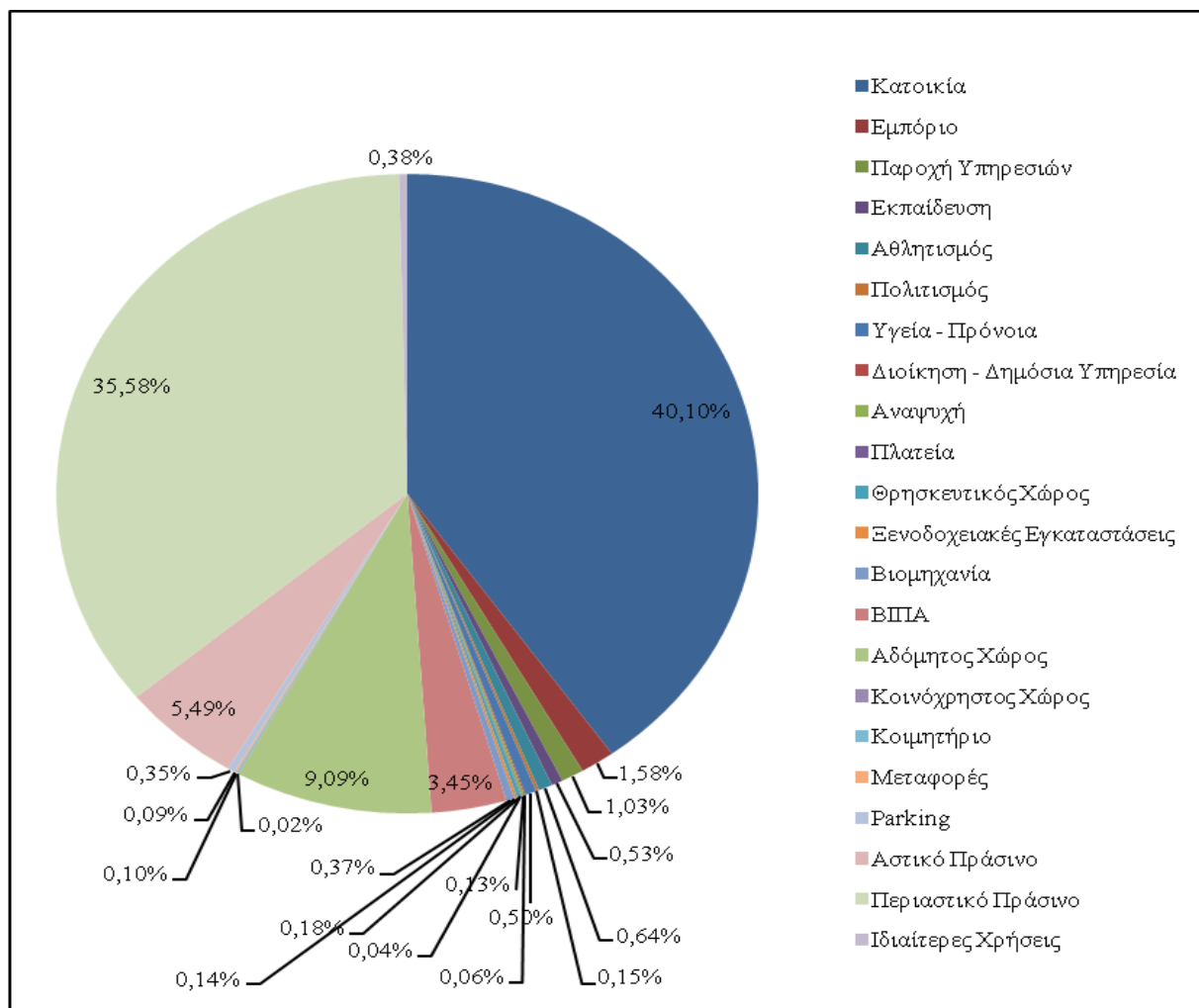
Εξετάζοντας κανείς τα ποσοστά επιφάνειας χρήσεων γης συμπεραίνει την κυριαρχία της κατοικίας και του περιαστικού πρασίνου, την πλειάδα των χώρων αστικού πρασίνου, αλλά και το υψηλό ποσοστό που καταλαμβάνουν οι αδόμητοι χώροι (9,09%) και η βιομηχανία (3,82%). Τα στοιχεία αυτά διαφοροποιούν την περιοχή μελέτης και πρέπει να ληφθούν πολύ σοβαρά υπόψη από το παρόν ΣΒΑΚ.

Στα ακόλουθα Γραφήματα παρατίθενται αναλυτικά τα ποσοστά επιφάνειας ανά χρήση γης ως προς τη συνολική επιφάνεια της εξεταζόμενης περιοχής του Δήμου Κηφισιάς.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**



Γράφημα 4.1.3.1-1: Ποσοστά επιφάνειας ως προς τη συνολική επιφάνεια του Δήμου Κηφισιάς ανά χρήση γης



Γράφημα 4.1.3.1-2: Ποσοστά επιφάνειας ως προς τη συνολική του Δήμου Κηφισιάς ανά χρήση γης

4.1.3.2 Βιομηχανικός Τομέας

Η συνολική έκταση της βιομηχανικής χρήσης (έκταση του Βιομηχανικού Πάρκου και των διάσπαρτων βιομηχανικών μονάδων) που καταγράφεται σε ολόκληρη την επικράτεια της περιοχής παρέμβασης του ΣΒΑΚ υπολογίζεται ίση με 1.185.195,36 m² (1.185 περίπου στρέμματα) το οποίο ισοδυναμεί με το 3,82% επί της συνολικής επιφάνειας της εξεταζόμενης περιοχής. Ο εν λόγω δείκτης αναδεικνύει τη σημαντική παρουσία του δευτερογενή τομέα στην περιοχή παρέμβασης.

4.1.3.3 Χώροι Πρασίνου

Οι χώροι αστικού πρασίνου (μέσα σε αυτούς συμπεριλαμβάνεται και η έκταση των νησίδων πρασίνου, ενώ δεν λαμβάνεται υπόψη η έκταση του περιαστικού πρασίνου) αποτελούν το **5,49%** της συνολικής επιφάνειας της περιοχής παρέμβασης. Ο δείκτης ο οποίος περιγράφει την ένταση της παρουσίας των χώρων πρασίνου στην εξεταζόμενη περιοχή του Δήμου Κηφισιάς υπολογίζεται ως το ποσοστό του αστικού πρασίνου προς το σύνολο του δημόσιου χώρου στον οποίον συγκαταλέγονται δρόμοι, πλατείες, πεζόδρομοι και άλλοι χώροι. Έτσι, υπολογίστηκε ότι το **9,64%** του δημόσιου χώρου καταλαμβάνεται από χώρους αστικού πρασίνου. Εάν στον παραπάνω υπολογισμό συμπεριληφθεί και η έκταση του περιαστικού πρασίνου, τότε ο δείκτης έντασης της παρουσίας χώρων πρασίνου (αστικού και περιαστικού) κυμαίνεται στο **72,17%**.

4.1.3.4 Εγκαταστάσεις Εκπαίδευσης (σύνολο 48)

Στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής παρουσίαση των κύριων εγκαταστάσεων εκπαίδευσης (δημόσιων και ιδιωτικών) του Δήμου Κηφισιάς.

- Φιλεκπαιδευτική Εταιρεία - Αρσάκεια-Τοσίτσεια Σχολεία Εκάλης (Νηπιαγωγείο, Α' Δημοτικό, Β' Δημοτικό, Γ' Δημοτικό, Α' Γυμνάσιο, Β' Γυμνάσιο, Α' Λύκειο και Β' Λύκειο Εκάλης), Λεωφόρος Μαραθώνος 1, Άνοιξη
- Σχολή Β. Μάνου, Κασταλίας 13, Εκάλη
- 1^ο Δημοτικό Σχολείο Εκάλης, Φασίδερη 2Α, Εκάλη
- Γενικό Λύκειο Δροσιάς, Λεύκης 2, Εκάλη
- Νηπιαγωγείο Εκάλης, Μαργαρίτας 9 & Ρόδων, Εκάλη
- 1^ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Ερυθραίας, Καρασταμάτη Αλεξάκη 1 & Ελευθερίου Βενιζέλου 4, Νέα Ερυθραία
- Γυμνάσιο Νέας Ερυθραίας, Ελευθερίου Βενιζέλου 173, Νέα Ερυθραία
- Αναξαγόρειο Γενικό Λύκειο Νέας Ερυθραίας, Καζαντζάκη Νίκου 29, Νέα Ερυθραία
- 2^ο Νηπιαγωγείο Νέας Ερυθραίας, Σκουφά 5 & Περγάμου, Νέα Ερυθραία
- 2^ο & 3^ο Δημοτικό Σχολείο Νέας Ερυθραίας, Ψαρών 1 & Σπετσών, Νέα Ερυθραία
- Νηπιαγωγείο & Παιδικός Σταθμός "Παραμυθούπολη", Λεβίδου 15, Νέα Ερυθραία
- 3^ο Γενικό Λύκειο Κηφισιάς, Πελοποννήσου 3, Κηφισιά
- 7^ο Νηπιαγωγείο Κηφισιάς, Φιγαλείας & Σφακτηρίας, Κηφισιά
- 3^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς, Πηγών 4, Κηφισιά
- 3^ο Γυμνάσιο Κηφισιάς, Πατρών 11-13, Κηφισιά
- Melina's Kindergarten, Χαριλάου Τρικούπη 34 & Μαυρομιχάλη 2, Κηφισιά
- Melina's Kindergarten, Κηφισιάς 335 & Σπάρτης 6, Κηφισιά
- 5^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς, Παύλου Μπακογιάννη 31, Κηφισιά
- ΙΕΚ ΟΑΕΔ Κηφισιάς, Λεωφόρος Τατοΐου & Λύρας 140, Κηφισιά
- International School of Athens, Αρτέμιδος 42, Κηφισιά
- 7^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς, Ολυμπιονικών 2, Κηφισιά
- Πυροσβεστική Ακαδημία, Μάτσα 32, Κηφισιά
- ΑΤΗ ΤΕΧΝ - Technology College of Athens, Τατοΐου 2, Κηφισιά
- Βρεφονηπιακός Σταθμός & Νηπιαγωγείο "Χαρούμενη Πολιτεία", Ραγκαβή 29 & Τατοΐου, Κηφισιά
- Παιδικός Σταθμός - Νηπιαγωγείο "Sofia's Kinder Haus", Λεωφόρος Κηφισιάς 307, Κηφισιά
- 1^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς "Γεώργιος Δροσίνης", Χρήστου Λαδά 18, Κηφισιά
- 1^ο Νηπιαγωγείο Κηφισιάς, Χρήστου Λαδά 18, Κηφισιά
- 2^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς "Κωστής Παλαμάς", Λεωφόρος Κηφισιάς 282, Κηφισιά
- Μπενάκειο Παιδικό Ίδρυμα Κηφισιάς, Λεωφόρος Κηφισιάς 321, Κηφισιά
- Εκπαιδευτικός Όμιλος Πόλκα-Φροέλεν, Τατοΐου 85 & Θησέως 2, Κηφισιά
- Αθηναϊκή Αγωγή & Παιδεία (Γυμνάσιο), Ελπίδος 4 & Τατοΐου 101, Κηφισιά
- Αθηναϊκή Αγωγή & Παιδεία (Λύκειο), Κοκκινάκη 17Β & Αθανασίου Διάκου 49, Κηφισιά
- Προσχολική Εκπαίδευση "Littles", Θ. Δηληγιάννη 11, Κηφισιά
- Ανώτατη Εκκλησιαστική Ακαδημία Αθήνας, Χρυσανθίδος 38 & Θεμιστοκλέους, Κηφισιά
- Προσχολική Εκπαίδευση "First Steps", Ιλισίων 16, Κηφισιά
- Προσχολική Εκπαίδευση "Γελαστό Πορτοκάλι", Γεωργαντά 11, Κηφισιά
- 1^ο Γυμνάσιο Κηφισιάς, Λεβίδου 42, Κηφισιά
- Σώμα Ελλήνων Προσκόπων - Τοπική Εφορεία Προσκόπων Κηφισιάς, Χαριλάου Τρικούπη 73, Κηφισιά

- Κέντρο Ειδικής Αγωγής "Logocare", Χαριλάου Τρικούπη 85Α, Κηφισιά
- 3^ο & 9^ο Νηπιαγωγείο Κηφισιάς, Πήγασου 2 & Ελαιών, Κηφισιά
- Σχολή Β. Μαντά - Ελληνο-γερμανικό Σχολείο, Αχαρνών 66, Κηφισιά
- 4^ο Νηπιαγωγείο Κηφισιάς, Άγγελου Γουλανδρή 3, Κηφισιά
- 6^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς, Λάμπρου Κατσώνη 53, Κηφισιά
- 4^ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς, Σουλίου 12 & Όθωνος, Κηφισιά
- 2^ο Γυμνάσιο Κηφισιάς, Πυθαγόρα 2 & Όθωνος, Κηφισιά
- 2^ο Γενικό Λύκειο Κηφισιάς, Πυθαγόρα 2 & Όθωνος, Κηφισιά
- Πρότυπος Παιδικός Σταθμός - Νηπιαγωγείο "Bambineria II", Δηληγιάννη 2 & Τατοΐου, Κηφισιά
- 2ο Νηπιαγωγείο Κηφισιάς, Κέδρου 2 & Κίμωνος, Κάτω Κηφισιά

4.1.3.5 Εγκαταστάσεις Αθλητισμού (σύνολο 32)

Στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής παρουσίαση των κύριων εγκαταστάσεων αθλητισμού (δημόσιων και ιδιωτικών) του Δήμου Κηφισιάς.

- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Αρσάκειων-Τοσίτσειων Σχολείων Εκάλης, Λεωφόρος Μαραθώνος 1, Άνοιξη
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Ecali Club, Λόφου 15, Εκάλη
- Loubier Tennis Club, Λεωφόρος Θησέως 47, Νέα Ερυθραία
- Δημοτικό Γήπεδο Ποδοσφαίρου Νέας Ερυθραίας, Γυμναστηρίου 8, Νέα Ερυθραία
- The Green Clay Tennis Courts, Παπαδάκη 8, Εκάλη
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Γυμνασίου Νέας Ερυθραίας, Ελευθερίου Βενιζέλου 173, Νέα Ερυθραία
- Hercules Fitness Club, Εθνικής Αντιστάσεως 33, Νέα Ερυθραία
- Σπίτι του Αθλητισμού, Σπύρου Λούη & Πίττα, Νέα Ερυθραία
- Δημοτικό Κλειστό Γυμναστήριο "Στέλιος Καλαϊτζής", Ρίτσου Γιάννη 14 & Ολυμπιονικών 20, Νέα Ερυθραία
- Δημοτικά Γήπεδα Τένις και Beach Volley, Ολυμπιονικών 20 & Καζαντζάκη Νίκου, Νέα Ερυθραία
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Αναξαγόρειου Γενικού Λυκείου Νέας Ερυθραίας, Καζαντζάκη Νίκου 29, Νέα Ερυθραία
- 1^ο Σύστημα Προσκόπων Νέας Ερυθραίας, Περγάμου 40, Νέα Ερυθραία
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις 2^{ου} & 3^{ου} Δημοτικού Σχολείου Νέας Ερυθραίας, Ψαρών 1 & Σπετσών, Νέα Ερυθραία
- Sunny Sports Club, Καστρίτσας 61, Νέα Ερυθραία
- Athina 90 Football Club (Γήπεδα Ποδοσφαίρου 5Χ5 & 7Χ7), Δεκελείας 6, Κηφισιά.
- Κλειστό Δημοτικό Γυμναστήριο ΑΕΝΚ "Δημήτριος Βικέλας", Ναυπλίου & Πελοποννήσου, Κηφισιά
- Γήπεδο Ελπιδοφόρου - Αθλητικός Όμιλος Νέας Κηφισιάς, Ερύμανθου 24, Κηφισιά
- Athens Indoor Football - Κλειστό Γήπεδο 5Χ5, Ευρώτα 24, Κηφισιά
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Αθλητικής Ένωσης Κηφισιάς, Κηφισού & Ερυμάνθου, Νέα Κηφισιά
- North Point Tennis Club, Κηφισού 58 & Ανθεσμιών 10, Νέα Κηφισιά
- Campus CrossFit Kifisia, Ευρώτα 18, Κηφισιά
- Αθλητικό Κέντρο Άνω Κηφισιάς, 25^{ης} Μαρτίου 43, Άνω Κηφισιά
- "Ζηρίνιο" Δημοτικό Στάδιο Κηφισιάς, Λεωφόρος Κηφισιάς 192, Κηφισιά

- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Δημοτικού Πάρκου Αλωνίων, Μπακογιάννη & Καρπάθου, Κηφισιά
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Πάρκου Ξενίας, Ξενίας & Τρικούπη, Κηφισιά
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις Δήμου Κηφισιάς, Σωκράτους (Κάτω από τον Τερματικό Σταθμό του ΗΣΑΠ), Κηφισιά
- Αθλητικές Εγκαταστάσεις 7^{ου} Δημοτικού Σχολείου Κηφισιάς, Ολυμπιονικών 2, Κηφισιά
- Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο Πολιτείας Δήμου Κηφισιάς, Δεξαμενής 3 & Ολυμπιονικών, Πολιτεία - Κηφισιά
- Politeia Tennis Club, Αριστοτέλους 18, Κηφισιά
- Αθλητικός Όμιλος Κηφισιάς, Τατοΐου 49 & Παύλου Μελά, Κηφισιά
- Kifisia Soccer Club, Καλυφτάκη 50, Νέα Κηφισιά
- Δημοτικά Γήπεδα Αντισφαίρισης Κάτω Κηφισιάς, Όθωνος 25 (Προέκταση Σουλίου), Κηφισιά

4.1.3.6 Υποδομών Πολιτισμού (σύνολο 22)

Στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής παρουσίαση των κύριων υποδομών πολιτισμού (δημόσιων και ιδιωτικών) του Δήμου Κηφισιάς.

- Εντευκτήριο Εκάλης, Πλατεία Κέννεντυ, Εκάλη
- Βίλα Μπότση, Σαπφούς 3-5, Νέα Ερυθραία
- Δημοτικό Θέατρο Νέας Ερυθραίας, Νέα Ερυθραία
- Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Κηφισιάς "Μελίνα Μερκούρη", Πλατάνων 21, Αδάμες, Κηφισιά
- Βίλα Καζούλη, Λεωφόρος Κηφισιάς 241, Κηφισιά
- Μουσείο Γ. Δροσίνη, Διομήδους Κυριάκου & Αγίων Θεοδώρων, Κηφισιά
- Ίδρυμα Εικαστικών Τεχνών "Τσιχριτζή", Κασσαβέτη 18, Κηφισιά
- Αρχαιολογική Συλλογή Κηφισιάς, Κασσαβέτη & Γεωργαντά 30, Κηφισιά
- Μουσείο Γουλανδρή Φυσικής Ιστορίας, Λεβίδου 13 & Όθωνος 100, Κηφισιά
- Πινακοθήκη Κουβουτσάκη, Λεβίδου 11, Κηφισιά
- Οικία Πηνελόπης Δέλτα, Εμμανουήλ Μπενάκη 38 & Στεφάνου Δέλτα, Κηφισιά
- Μουσείο Τηλεπικοινωνιών ΟΤΕ, Πρωτέως 25, Νέα Κηφισιά
- Βίλα Θαλή Κουτούπη, Κίμωνος & Κέδρου, Κάτω Κηφισιά
- Galerie Δημιουργών - Πολυχώρος Τέχνης, Ελαιών 1Α, Νέα Κηφισιά
- Mihalarias Art, Λεωφόρος Κηφισιάς 260 & Δηληγιάννη, Κηφισιά
- Οικία Ιωάννη Μεταξά, Στρατηγού Δαγκλή 10 & Κεφαλληνίας 8, Κηφισιά
- Εθνικό Ωδείο - Παράρτημα Κηφισιάς, Διονύσου 42, Κηφισιά
- Θέατρο Εργατικών Κατοικιών, 1^η Μαΐου, Κάτω Κηφισιά
- Βίλα Κώστα, Λουκή Ακρίτα 4, Νέα Ερυθραία
- Μουσείο Μπενάκη, Εμμανουήλ Μπενάκη 38, Κηφισιά
- Σκιρώνειο Μουσείο Πολυχρονόπουλου, Γεωργίου Λύρα 73, Κηφισιά
- Λαογραφικό Μουσείο Ένωσης Μικρασιατών Νέας Ερυθραίας, Καρασταμάτη & Ιωάννας Δρυμπέτη 2, Νέα Ερυθραία

4.1.3.7 Δημόσιες/ Δημοτικές Υπηρεσίες (σύνολο 20)

Στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής παρουσίαση των κύριων δημόσιων και δημοτικών υπηρεσιών του Δήμου Κηφισιάς.

- Δημαρχείο Εκάλης, Πλατεία Κέννεντυ, Εκάλη

- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) - Δροσιά, Λεωφόρος Μαραθώνος 4, Εκάλη
- Ειδικό Άμισθο Υποθηκοφυλακείο Νέας Ερυθραίας, Νικολάου Πλαστήρα 3, Νέα Ερυθραία
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) Νέας Ερυθραίας - Δήμου Κηφισιάς, Ηρώων Πολυτεχνείου 26, Νέα Ερυθραία
- ΟΑΕΔ Κηφισιάς ΚΠΑ2, Λεωφόρος Τατοΐου & Λύρας 140, Κηφισιά
- Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού Κηφισιάς, Λεωφόρος Κηφισιάς 197, Κηφισιά
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) Δήμου Κηφισιάς, Λεωφόρος Κηφισιάς 220, Κηφισιά
- Γραφείο Κτηματογράφησης Δήμου Κηφισιάς, Εμμανουήλ Μπενάκη 3, Κηφισιά
- Αστυνομικό Τμήμα Κηφισιάς, Όθωνος 94, Κηφισιά
- Γ' Τοπικό Υποκατάστημα Μισθωτών (ΕΦΚΑ) Αττικής - Αθηνών - Βορείου Τομέα (Κηφισιάς), Λεωφόρος Κηφισιάς 270, Κηφισιά
- Κέντρο Εξυπηρέτησης Πολιτών (ΚΕΠ) Δήμου Κηφισιάς (Παράρτημα), Ρέμβης 25 & Ελαιών, Νέα Κηφισιά
- Ελληνική Αστυνομία - Τροχαία Κηφισιάς, Χαράς 1, Νέα Κηφισιά
- Έμισθο Υποθηκοφυλακείο Κηφισιάς, Ελαιών 40, Κηφισιά
- Δημοτική Επιχείρηση Επικοινωνίας - Διαφημίσεων & Εκμετάλλευσης Κοινόχρηστων Χώρων "Ο Κηφισεύς", Φραγκοπούλου 26, Κάτω Κηφισιά
- Δημαρχείο Κηφισιάς, Μυρσίνης 24, Κηφισιά
- Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Κηφισιάς, Διονύσου & Σπάρτης, Κηφισιά
- Κέντρο Κοινωνικής Πολιτικής Δήμου Κηφισιάς, Γορτυνίας 73, Κοκκιναράς - Κηφισιά
- Κοινωνική Υπηρεσία της Διεύθυνσης Κοινωνικών Υπηρεσιών, Παιδείας, Αθλητισμού και Πολιτισμού, Μαρίνου Αντύπα 3, Κάτω Κηφισιά
- Κέντρο Κοινότητας του Δήμου Κηφισιάς, Μαρίνου Αντύπα 3, Κάτω Κηφισιά
- Δ.Ο.Υ. Κηφισιάς, Αχαρνών 43, Κηφισιά

4.1.3.8 Υπηρεσίες Υγείας και Πρόνοιας (σύνολο 31)

Στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής παρουσίαση των κύριων υπηρεσιών υγείας και πρόνοιας (δημόσιων και ιδιωτικών) του Δήμου Κηφισιάς.

- Ζάννειο Ίδρυμα Παιδικής Προστασίας και Αγωγής, Λεωφόρος Θησέως 131, Εκάλη
- Παιδικός Σταθμός "Cartoon", Λεωφόρος Θησέως 13, Εκάλη
- Παιδικός Σταθμός "Το Σπίτι του Αρκούδου", Κωνσταντίνου Παλαιολόγου 81Α, Νέα Ερυθραία
- Β' Παιδικός Σταθμός Νέας Ερυθραίας, Ηλία Βενέζη 8, Νέα Ερυθραία
- Γ' Βρεφονηπιακός Σταθμός Νέας Ερυθραίας, Πίττα 15, Νέα Ερυθραία
- Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς "Οι Άγιοι Ανάργυροι", Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού 14, Καλυφτάκι, Κηφισιά
- 3^ο ΚΑΠΗ Νέας Κηφισιάς "Στέλλα Νικολάου Φράγκου", Κηφισού & Αγραύλης 17, Κηφισιά
- Δρυμπέτειο Κέντρο Προαγωγής Υγείας Δήμου Κηφισιάς, Κώστα Βάρναλη 58, Νέα Ερυθραία
- Κέντρο Προσχολικής Αγωγής & Εκπαίδευσης "Κόκκινο Παράθυρο", Πέλλης 13, Κηφισιά
- Euromedica Κηφισιάς, Λεωφόρος Κηφισιάς 243, Κηφισιά
- Elmina's Baby College, Μητροπολίτου Ιακώβου 14, Κηφισιά
- Γενικό Νοσοκομείο Αττικής ΚΑΤ, Νίκης 2, Κηφισιά

- Οίκος Ευγηρίας "Αναγέννησις Παλλάς", Δαρειώτη Σπύρου 13, Άγιος Δημήτριος - Κηφισιά
- 1^{ος} Δημοτικός Βρεφονηπιακός Σταθμός Κηφισιάς "Ανθούλα Αμπατζή", Βασιλέως Όθωνος 76 & Δραγούμη, Κηφισιά
- Πρότυπος Βρεφονηπιακός, Παιδικός Σταθμός, Νηπιαγωγείο "Bambineria II", Δηληγιάννη 2 & Τατοΐου, Κηφισιά
- Αγγλόφωνος Παιδικός Σταθμός "Natasha's Babyland & Wonderland", Ηούς 2 & Χαριλάου Τρικούπη 76, Κηφισιά
- Αγγλόφωνος Παιδικός Σταθμός "Natasha's Babyland", Χαριλάου Τρικούπη 10 & Λέσβου, Κηφισιά
- Αγγλόφωνος Παιδικός Σταθμός "Natasha's Wonderland", Διονύσου 44, Κηφισιά
- 1^{ος} Δημοτικός Παιδικός Σταθμός Κηφισιάς "Σοφία Γκίκα", Αγίου Τρύφωνος 61, Κηφισιά
- Β' ΚΑΠΗ Αλωνίων Κηφισιάς, Αγίου Τρύφωνος & Καρπάθου, Κηφισιά
- Παιδικός Σταθμός "Χρώματα και Μουσική", Κασσαβέτη 22, Κηφισιά
- Παιδικός Σταθμός "Learning Steps", Ύδρας 5, Κηφισιά
- Κοινωνικό Πολυδύναμο Κέντρο Δήμου Κηφισιάς, Κέδρου 2 & Κίμωνος, Κηφισιά
- Bloom Kindergarten - Day Care Center, Χαριλάου Τρικούπη 215, Κηφισιά
- Αιμοδιαγνώση MED - Διαγνωστικά Ιατρεία, Χαριλάου Τρικούπη 197, Κηφισιά
- Κλινική "Γαλήνη", Χαριλάου Τρικούπη 161, Κηφισιά
- Κλινική Ψυχικής Υγείας "Σινούρη", Χαριλάου Τρικούπη 157, Κηφισιά
- Ιατρικό Κέντρο Αθηνών - Όμιλος Ιατρικού Αθηνών, Φιλαδελφείας & Κεφαλαρίου 1, Κηφισιά
- Βρεφονηπιακός Σταθμός "Η Έπαυλις των Πελαργών", Κανάρη 17Α, Κηφισιά
- Παιδικός Σταθμός "Tender Age", Χαριλάου Τρικούπη & Κρήτης 20, Κηφισιά
- Παιδικός Σταθμός "Les Alouettes", Σπάρτης 36, Κοκκιναράς - Κηφισιά

4.1.3.9 Υποδομές/ Εγκαταστάσεις Αναψυχής (σύνολο 17)

Στη συνέχεια ακολουθεί μια εκτενής παρουσίαση των κύριων υποδομών/ εγκαταστάσεων αναψυχής (δημόσιων και ιδιωτικών) του Δήμου Κηφισιάς.

- Ecali Club, Λόφου 15, Εκάλη
- Κινηματογράφος "Σινέ Αλίκη" (θερινός), Λεωφόρος Μαραθώνος 3 - Πλατεία Δροσιάς, Δροσιά
- Πάρκο Φίλων του Καστριού, Γεωργίου Παπανδρέου & Ήρας, Νέα Ερυθραία
- Πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου, Αισχύλου 18, Νέα Ερυθραία
- Δημοτικό Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής Νέας Ερυθραίας, Εθνικής Αντιστάσεως & Οδυσσέα Ανδρούτσου, Νέα Ερυθραία
- Παιδική Χαρά Πλατείας Αριάδνης, Δεκελείας 8, Εκάλη
- Δημοτικό Πάρκο "Αλέξης Στουδίτης", Χαριλάου Τρικούπη 72, Κηφισιά
- Κηφισιά 1 & 2 Cinemax, Λεωφόρος Κηφισιάς 245, Κηφισιά
- Κηφισιά 3 Cinemax, Δροσίνη 16 (Έναντι Βάρσου), Κηφισιά
- Άλσος Κηφισιάς, Δύο Είσοδοι από τη Λεωφόρο Κηφισιάς & Δραγούμη, Δύο Είσοδοι επί της Οδού Ηρώδου Αττικού και Δύο Είσοδοι επί της Οδού Αδριανού, Κηφισιά
- Platanos Parking Park, Αδριανού 4-14 & Κόκκοτα, Κηφισιά
- Πλατεία Αγίου Δημητρίου, Κηφισιά
- Θερινός Κινηματογράφος "Μπομπονιέρα", Παπαδιαμάντη 12, Κηφισιά
- Θερινός Κινηματογράφος "Χλόη", Κασσαβέτη 17, Κηφισιά
- Bowling Center, Κολοκοτρώνη 1, Κηφισιά

- Άλσος Κεφαλαρίου, Χαριλάου Τρικούπη & Δηληγιάννη, Κηφισιά
- Παιδική Χαρά Δήμου Κηφισιάς (Κεφαλάρι), Χαριλάου Τρικούπη 58, Κηφισιά

4.1.3.10 Λοιπές Υποδομές (σύνολο 2)

- Ομάδα Εθελοντών Δασοπυροσβεστών Διασωστών (ΟΕΔΔ), Ελευθερίου Βενιζέλου 173 & Κερκύρας, Νέα Ερυθραία
- Μπενάκειο Φυτοπαθολογικό Ινστιτούτο, Στεφάνου Δέλτα 8, Κηφισιά

4.1.3.11 Λαϊκές Αγορές (σύνολο 4)

- Δευτέρα: Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας - οδοί Αγίων Αναργύρων & Περγάμου (15/6-31/8), Ηρώων Πολυτεχνείου & Κανάρη (1/9-31/12), Δαβάκη & Κύπρου (1/1-31/3), Σεβδικίου & Βεργή (1/4-14/6). Δ.Ε. Κηφισιάς - οδός 1^η Μάη
- Τρίτη: Δ.Ε. Κηφισιάς - οδός Ερυμάνθου (Νέα Κηφισιά)
- Τετάρτη: Δ.Ε. Κηφισιάς - οδός Μπακογιάννη

4.1.4 Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (5χλμ. ακτίνα)

Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης παρατίθενται εποπτικά στον Πίνακα 4.1.4-1, που ακολουθεί.

Πίνακας 4.1.4-1: Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης ΣΒΑΚ

Χώροι αθλητισμού	32
Χώροι εκπαίδευσης	48
Χώροι συγκέντρωσης διοικητικών υπηρεσιών και λειτουργιών	20
Υγεία – Πρόνοια	31
Χώροι πολιτισμού	22
Χώροι αναψυχής	17
Πλατείες	7

Βασικοί πόλοι έλξης της περιοχής παρέμβασης ΣΒΑΚ παρουσιάζονται αναλυτικότερα στον Χάρτη Χ.5

4.1.5 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

Ένα αστικό οδικό δίκτυο προσφέρει δύο βασικές υπηρεσίες: την πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης και την κινητικότητα κατά μήκος της διαδρομής. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δηλαδή η κατάταξη των οδών σε διάφορες κατηγορίες σύμφωνα με τον σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός, παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή, καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι αστικές οδοί κατατάσσονται ιεραρχικά σε διάφορες κατηγορίες, από κύριες αρτηρίες έως τοπικές οδούς, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το είδος των παρακαείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Όσο μεταβαίνουμε από την πρώτη στη δεύτερη κατηγορία μειώνεται η σημασία της κινητικότητας και αυξάνεται η σημασία της πρόσβασης.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τους Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (*Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005*), οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τη λειτουργία και την έμφαση που δίνεται στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας ή της κινητικότητας:

- **Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι** (expressways): Πρόκειται για κύριες αρτηρίες που προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες και προβλέπεται μερικός έλεγχος των προσβάσεων. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται ανισόπεδες ή ισόπεδες με φωτεινή σηματοδότηση, ενώ οι δευτερεύουσες οδοί που συναντούν μία ταχεία λεωφόρο είτε τερματίζονται στις παράπλευρες οδούς είτε διαμορφώνονται σαν αδιέξοδοι.
- **Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες** (arterial streets): Σ' αυτές δεν προβλέπεται έλεγχος των προσβάσεων, αλλά περιορίζονται στο ελάχιστο η απ' ευθείας πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και οι διασταυρώσεις με τις οδούς του δευτερεύοντος δικτύου. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται σαν ισόπεδοι κόμβοι με υψηλά πρότυπα και ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση.
- **Δευτερεύουσες Αρτηρίες**: Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται με το σύστημα των κύριων αρτηριών, το οποίο και συμπληρώνουν. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους με κάπως χαμηλότερα πρότυπα από ότι οι κύριες αρτηρίες. Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες είναι δυνατό να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.
- **Συλλεκτήριες Οδοί** (collector streets): Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τις ενδοδημοτικές ανάγκες και τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες κατοικίας και τις εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές και επιδιώκουν τη σύνδεση των κέντρων γειτονιάς. Ουσιαστικά, αφενός, κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση στη συλλεκτήρια οδό ή σε μία τοπική οδό και, αφετέρου, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στις αρτηρίες.
- **Τοπικές Οδοί** (local streets): Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας, και συνήθως δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Χαμηλές ταχύτητες είναι επιθυμητές γι' αυτή την κατηγορία οδών όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποιήσεως τους για διαμπερείς κινήσεις.

Επιπρόσθετα, σε ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, εντοπίζουμε επίσης και τους **δρόμους ήπιας κυκλοφορίας**, οι οποίοι αποτελούν δρόμους μικρότερης σημασίας, όπου οι επιτρεπόμενες ταχύτητες δεν υπερβαίνουν τα 30-40 χλμ/ώρα, καθώς επίσης και τους **πεζόδρομους**, οι οποίοι κατά προτεραιότητα είναι αφιερωμένοι στην κίνηση των πεζών και διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες πεζοδρόμων, ανάλογα με το ποσοστό, που επιτρέπεται η κίνηση των τροχοφόρων (όπως αμιγείς πεζόδρομοι, παρκοπεζόδρομοι κ.ά.). Το δίκτυο πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας παρουσιάζεται .

Η υφιστάμενη Ιεράρχηση του Οδικού Δικτύου, σύμφωνα με το Εγκεκριμένο ΓΠΣ, περιγράφεται ανά δημοτική ενότητα πιο κάτω.

Α. Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς

Το ιεραρχημένο δίκτυο, βάσει του Εγκεκριμένου ΓΠΣ αποτελείται από τους ακόλουθους άξονες:

Ελεύθερες- Ταχείες Λεωφόρους:

- Νέα Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας

Πρωτεύουσα Αρτηρία:

- Λ. Κηφισίας - Ελ. Βενιζέλου

Δευτερεύουσα Αρτηρία:

- Χαριλάου Τρικούπη

Συλλεκτήριες:

- Κοκκινάρα
- Πόντου
- Κ. Βάρναλη
- Παπαφλέσσα

Β. Δημοτική Ενότητα Ν. Ερυθραίας

Το ιεραρχημένο δίκτυο, βάσει του Εγκεκριμένου ΓΠΣ αποτελείται από τους ακόλουθους άξονες:

Πρωτεύουσα Αρτηρία:

- Ελ. Βενιζέλου (Λ. Κηφισίας)

Δευτερεύουσα Αρτηρία:

- Αγ. Σαράντα

Συλλεκτήριες:

- 25ης Μαρτίου-Εθνικής Αντιστάσεως
- Γ. Παπανδρέου
- Κ. Παλαιολόγου

Γ. Δημοτική Ενότητα Εκάλης

Το ιεραρχημένο δίκτυο, βάσει του Εγκεκριμένου ΓΠΣ αποτελείται από τους ακόλουθους άξονες:

Πρωτεύουσα Αρτηρία:

- Λ. Θησέως
- Διονύσου

Δευτερεύουσα Αρτηρία:

- Πάρνηθος

Συλλεκτήριες:

- Ρόδων

4.1.6 Δίκτυο ποδηλατοδρόμων

Το υφιστάμενο (κατασκευασμένο) δίκτυο ποδηλατοδρόμων ανά δημοτική ενότητα παρουσιάζεται αναλυτικά παρακάτω.

Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος χωροθετείται εντός των περιοχών Στροφυλίου, Αγίου Δημητρίου, Κεφαλαρίου και Άνω Κηφισιάς και διέρχεται από τις ακόλουθες οδούς:

1. Στροφυλίου (από Ιωνίας έως Εμμ. Μπενάκη)
2. Εμμ. Μπενάκη (από Στροφυλίου έως Στρείτ)
3. Στροφυλίου (από Εμμ. Μπενάκη έως Δηληγιάννη)
4. Δηληγιάννη (από Στροφυλίου έως Βασ. Αμαλίας)
5. Βασ. Αμαλίας (από Δηληγιάννη έως Αδριανού)
6. Κασσαβέτη (από λ. Κηφισιάς έως Λεβίδου)
7. Λεβίδου (από Κασσαβέτη έως Κολοκοτρώνη)
8. Κολοκοτρώνη (από Λεβίδου έως Πεντέλης)
9. Πεντέλης (από Κολοκοτρώνη έως Καποδιστρίου)
10. Καποδιστρίου (από Πεντέλης έως Καραϊσκάκη)
11. Καραϊσκάκη (από Καποδιστρίου έως Γούναρη)
12. Γούναρη (από Καραϊσκάκη έως Ρόδου)
13. Ρόδου (από Γούναρη έως Απόλλωνος)
14. Απόλλωνος (από Ρόδου έως Εθ. Στρατού)
15. Εθν. Στρατού

Εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους 2μ. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί). Για την αποφυγή στάθμευσης πάνω στον υπερυψωμένο (στην ίδια στάθμη με το πεζοδρόμιο) ποδηλατόδρομο τοποθετήθηκαν κολωνάκια ανά 1,5μ., ωστόσο έξω από τις εισόδους/ εξόδους των εκτός οδού χώρων στάθμευσης δεν τοποθετήθηκαν κολωνάκια και έγινε κατάλληλη διαμόρφωση ράμπας για τη διέλευση των οχημάτων. Το συνολικό μήκος του ανέρχεται στα 4,67 χλμ. Κατασκευάστηκε κατά τη χρονική περίοδο 2009-2010.

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος συνδέει τη Ν. Ερυθραία (περιοχή Ευαγγελίστρια) με το Άλσος της Κηφισιάς (Σταθμός ΗΣΑΠ Κηφισιάς), με το εμπορικό κέντρο του Δήμου Κηφισιάς και στη συνέχεια με το Κεφαλάρι και την Άνω Κηφισιά (έως όριο Δήμου Μελισσίων).

Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος χωροθετείται εντός των περιοχών Καστρί, Ευαγγελίστρια, Συνοικισμός Αναπήρων-Αγιοι Ανάργυροι, Μορτερό, Ζαφειρίου-Αγία Μαύρα και διέρχεται από τις ακόλουθες οδούς:

1. Λ. Ακρίτα (μεταξύ των οδών Κοραή και Γ. Παπανδρέου)
2. Γ. Παπανδρέου (μεταξύ των οδών Κ. Βάρναλη και Ισμήνης)
3. Κ. Βάρναλη (μεταξύ των οδών Παπανδρέου και Ηρ. Πολυτεχνείου)
4. Ηρ. Πολυτεχνείου (μεταξύ των οδών Κ. Βάρναλη και 25^{ης} Μαρτίου)
5. Δαβάκη (μεταξύ των οδών Ηρ. Πολυτεχνείου και Β. Ηπείρου)
6. Β. Ηπείρου (μεταξύ των οδών Δαβάκη και Περγάμου)
7. Γρηγορίου Ε' (μεταξύ των οδών Βάρναλη και Μιλήσιου)
8. Σεβδικίου (μεταξύ των οδών Γρηγορίου Ε' και Παπαναστασίου)
9. Παπαναστασίου (μεταξύ των οδών Σεβδικίου και Σεφέρη)

10. Καζατζάκη (μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Σκουφά)
11. Γ. Σεφέρη (μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Εθν. Αντιστάσεως)
12. Εθν. Αντιστάσεως (μεταξύ των οδών Γ. Σεφέρη και Μάνεση)

Εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους ~2μ. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει σήμανση για χρήση μόνο από ποδήλατα. Το συνολικό μήκος του ανέρχεται στα 5,34 χλμ. Κατασκευάστηκε κατά τη χρονική περίοδο 2009-2010.

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος συνδέει το κέντρο της Νέας Ερυθραίας με αρκετές περιοχές της όπως το Καστρί, το Συνοικισμό Αναπήρων-Άγιοι Ανάργυροι, το Μορτερό και το Ζαφείρι-Αγία Μαύρα (Πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου). Επίσης, ο ποδηλατόδρομος της οδού Παπανδρέου αποτελεί προέκταση του ποδηλατοδρόμου επί της οδού Ρόδων στην Εκάλη και συνεπώς συνδέει τις όμορες δημοτικές ενότητες.

Δημοτική Ενότητα Εκάλης

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος χωροθετείται επί της οδού Ρόδων μεταξύ της οδού Ισμήνης και της Πλατείας Μακεδονίας. Έχει κατασκευαστεί επί του πεζοδρομίου, εκατέρωθεν των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας της οδού Ρόδων ανάμεσα στα δύο αντίθετα ρεύματα κυκλοφορίας της οδού Ρόδων, τα οποία χωρίζονται από νησίδα πρασίνου, υπάρχει μεγάλη ανισοσταθμία. Η διατομή του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου είναι ~0,80μ. ανά κατεύθυνση και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί). Το συνολικό μήκος του ανέρχεται στα 3,7 χλμ., ήτοι 1,85 χλμ ανά κατεύθυνση. Η υφιστάμενη διαμορφωμένη κατάσταση κατασκευάστηκε τη χρονική περίοδο 2009-2010.

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος βρίσκεται σε περιοχή αμιγούς κατοικίας και εξυπηρετεί κυρίως μετακινήσεις πεζών με σκοπό την άθληση και την αναψυχή. Αποτελεί προέκταση ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων που συνδέεται στη διασταύρωση Ισμήνη-Ρόδων-Παπανδρέου-Παλαιολόγου με την όμορη δημοτική ενότητα της Νέας Ερυθραίας.

Πίνακας 4.1.6-1: Χαρακτηριστικά Υφιστάμενου Δικτύου Ποδηλατοδρόμων

Χαρακτηριστικά Υφιστάμενου Δικτύου Ποδηλατοδρόμων	
Δήμος Κηφισιάς	Πλάτος διατομής: 2m (αμφίδρομος) ή 1m (μονής κατεύθυνσης)
	Βρίσκεται στο ύψος του πεζοδρομίου: Ναι
	Υλικά κατασκευής:
	Στη Δ.Ε. Κηφισιάς: σταθερή υπόβαση από μπετό και ειδική έγχρωμη (πράσινη) επίταση.
	Στις Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας και Εκάλης: κόκκινοι κυβόλιθοι.
	Σήμανση: Μεικτής κυκλοφορίας
	Χρήση κυρίως από: πεζούς
	Επισκεψιμότητα: Υψηλή
	Έτος κατασκευής: 2009-2010
	Μήκος: ~4.670 m στη Δ.Ε. Κηφισιάς
	Μήκος: ~5.700 m στη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας
	Μήκος: ~4.000 m και στις δύο κατευθύνσεις στη Δ.Ε. Εκάλης
	Κόστος: ~1.500.000 € (Προϋπολογισμός μελέτης με ΦΠΑ στη Δ. Ε. Κηφισιάς)
	Χρηματοδότηση από: Υπόλοιπα Γ' ΚΠΣ
	Μελετητής: Άννα Μαυρογεώργη για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων στη Δ.Ε. Κηφισιάς
	Ετήσιο κόστος συντήρησης: -
	Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων: Ναι
	Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής: Ναι



Εικόνα 4.1.6-1: Συμβολή Ρόδων & Απόλλωνος, Δ.Ε. Κηφισιάς



Εικόνα 4.1.6-2: Συμβολή Κασσαβέτη & Λ. Κηφισιάς, Δ.Ε. Κηφισιάς



Εικόνα 4.1.6-3: Οδός Κολοκοτρώνη, Δ.Ε. Κηφισιάς



Εικόνα 4.1.6-4: Εθν. Αντιστάσεως (Πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου), Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας



Εικόνα 4.1.6-5: Οδός Ρόδων, μεταξύ Ισμήνης και Χλωρίδος, Δ.Ε. Εκάλης

4.1.7 Δημόσια Συγκοινωνία

Ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει ένα, σχετικά, πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, που περιλαμβάνει τόσο λεωφορειακές γραμμές, όσο και Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ). Συγκεκριμένα, η περιοχή εξυπηρετείται από 21 λεωφορειακές γραμμές και 1 γραμμή ΗΣΑΠ. Ειδικότερα:

Μέσα Σταθερής Τροχιάς

Ο Δήμος Κηφισιάς εξυπηρετείται από τη Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ, η οποία εξασφαλίζει την άμεση σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας, αλλά και με το λιμάνι του Πειραιά, με δύο (2) σταθμούς εντός του Δήμου (στάση "Κηφισιά", που αποτελεί τερματικό σταθμό της γραμμής ΗΣΑΠ, με υπερτοπική σημασία και στάση "ΚΑΤ" που βρίσκεται στα όρια του Δήμου Κηφισιάς με τον Δήμο Αμαρουσίου).

Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΑΣΑ, η ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς του ΗΣΑΠ (Μετρό), παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 4.1.7-1: Επιβατική κίνηση σταθμών ΗΣΑΠ (Γραμμή 1 του Μετρό)

ΣΤΑΘΜΟΣ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2019	ΜΑΙΟΣ 2019	ΙΟΥΝΙΟΣ 2019	Εκτίμηση επιβατικής κίνησης (εισερχόμενοι ανά σταθμό)
ΚΑΤ	4.850	4.839	4.793	4.850
ΚΗΦΙΣΙΑ	13.399	13.728	13.697	13.650

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

Εντός του Δήμου, διέρχονται συνολικά 21 γραμμές αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΑ, οι οποίες αποτελούν τόσο γραμμές κορμού, όσο και τοπικές λεωφορειακές γραμμές. Με το δίκτυο αυτό, εξασφαλίζεται η σύνδεση της περιοχής, με τους γειτονικούς δήμους, το κέντρο της Αθήνας, τον τερματικό σταθμό του ΗΣΑΠ (Κηφισιά), όπως επίσης και με το Λιμάνι του Πειραιά και τον Αερολιμένα Αθηνών, εξυπηρετώντας τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών.

Συγκεκριμένα, όλες οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς, καθώς και η επιβατική κίνηση αυτών, φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 4.1.7-2: Λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς και Επιβατική κίνηση

Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις) Λεωφορειακές Γραμμές Ο.ΣΥ. Εξυπηρέτησης Δήμου Κηφισιάς		
Αρ Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Επιβατική Κίνηση (εκτιμήσεις έτους 2019)
501	ΠΕΥΚΗ-ΜΑΡΟΥΣΙ	340
503	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΒΑΡΥΜΠΟΠΗ	500
504	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ-ΣΙΔ.ΣΤ.ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ-ΚΗΦΙΣΙΑ	2.850
507	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΡΟΔΟΠΟΛΗ-ΣΤΑΜΑΤΑ	2.050
509	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ-ΚΡΥΟΝΕΡΙ	3.950
522	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΑΔΑΜΕΣ Α	1.000
523	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΑΔΑΜΕΣ Β	1.350
524	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΠΟΛΙΤΕΙΑ	950
526	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΚΕΦΑΛΑΡΙ	700
530	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΜΕΛΙΣΣΙΑ-Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ	1.550
535	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΕΥΞΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ	850
536	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΔΙΟΝΥΣΟΣ	1.800
543	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΝΟΣ.ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	750
550	ΠΑΛ.ΦΑΛΗΡΟ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	22.400
560	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΜΟΡΤΕΡΟ-Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	560
604	ΝΟΣ.ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ-ΣΤ.ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν.ΙΩΝΙΑ	150
721	ΑΧΑΡΝΑΙ-ΚΗΦΙΣΙΑ	2.300
734	ΑΧΑΡΝΑΙ-ΝΟΣ.ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	300
Α7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	18.150
Β9	ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν.ΚΗΦΙΣΙΑ	14.950
Χ14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΝΥΧΤ.ΚΑΘ.-ΣΑΒ/ΚΥΡ.24ΩΡ)	500

Επίσης, στο ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται οι στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Κηφισιάς που διαθέτουν εξοπλισμό τηλεματικής.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 4.1.7-3: Στάσεις ΟΑΣΑ με εξοπλισμό τηλεματικής

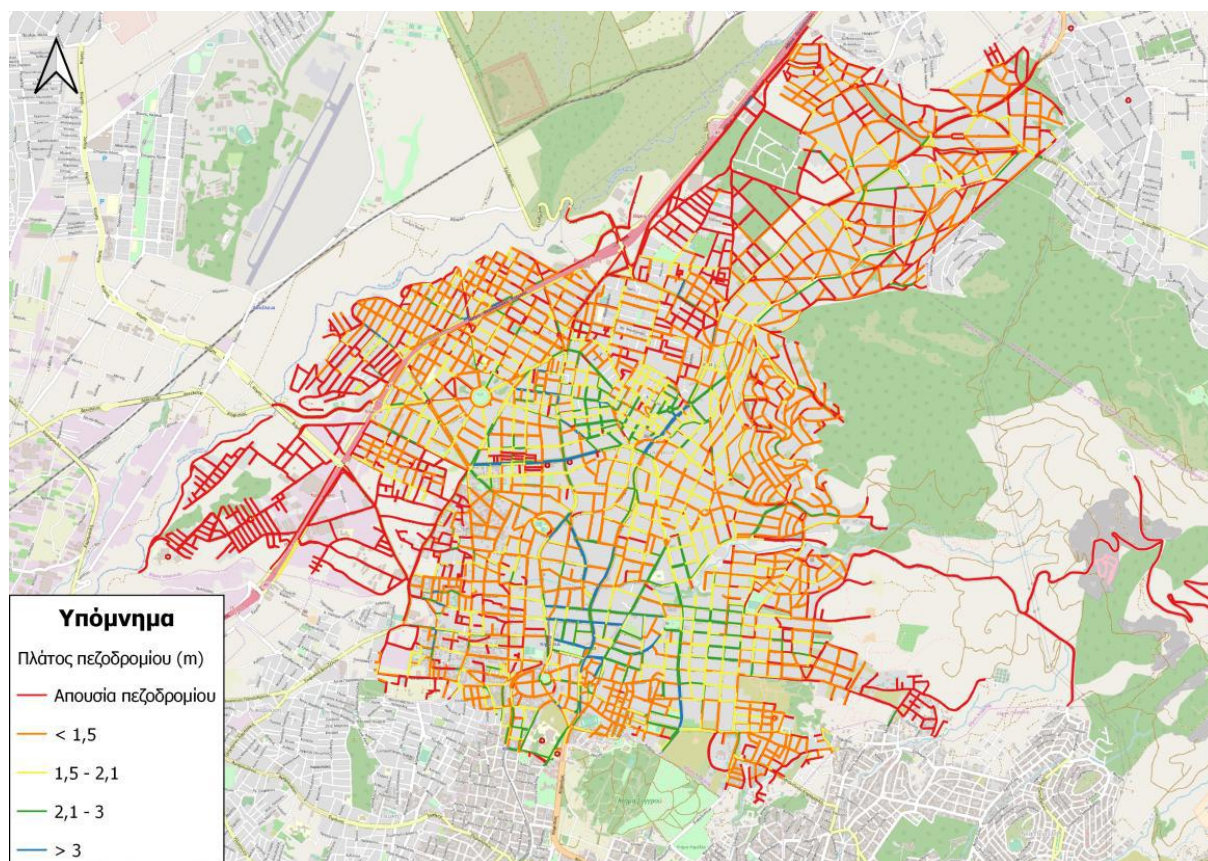
Κωδικός	Περιγραφή	Δημοτική Ενότητα	Οδός
270002	ΖΗΡΙΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270003	ΠΛ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270014	ΖΗΡΙΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270019	Η.Σ.Α.Π	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΤΑΤΟΙΟΥ
270177	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΡΑΓΟΥΜΗ
270099	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΛΑΤΑΝΟΥ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΛΑΤΑΝΟΥ
660002	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
660013	ΠΛ.ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
660014	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

Τέλος, ο Δήμος εξυπηρετείται από τα ΚΤΕΛ, τα οποία διέρχονται είτε από την Εθνική Οδό (στάση στην Πλατεία Ελαιών στη Νέα Κηφισιά), είτε από τη Λ. Κηφισίας (στάση πλ. Κηφισιάς, κλπ).

4.1.8 Πλάτος πεζοδρομίων

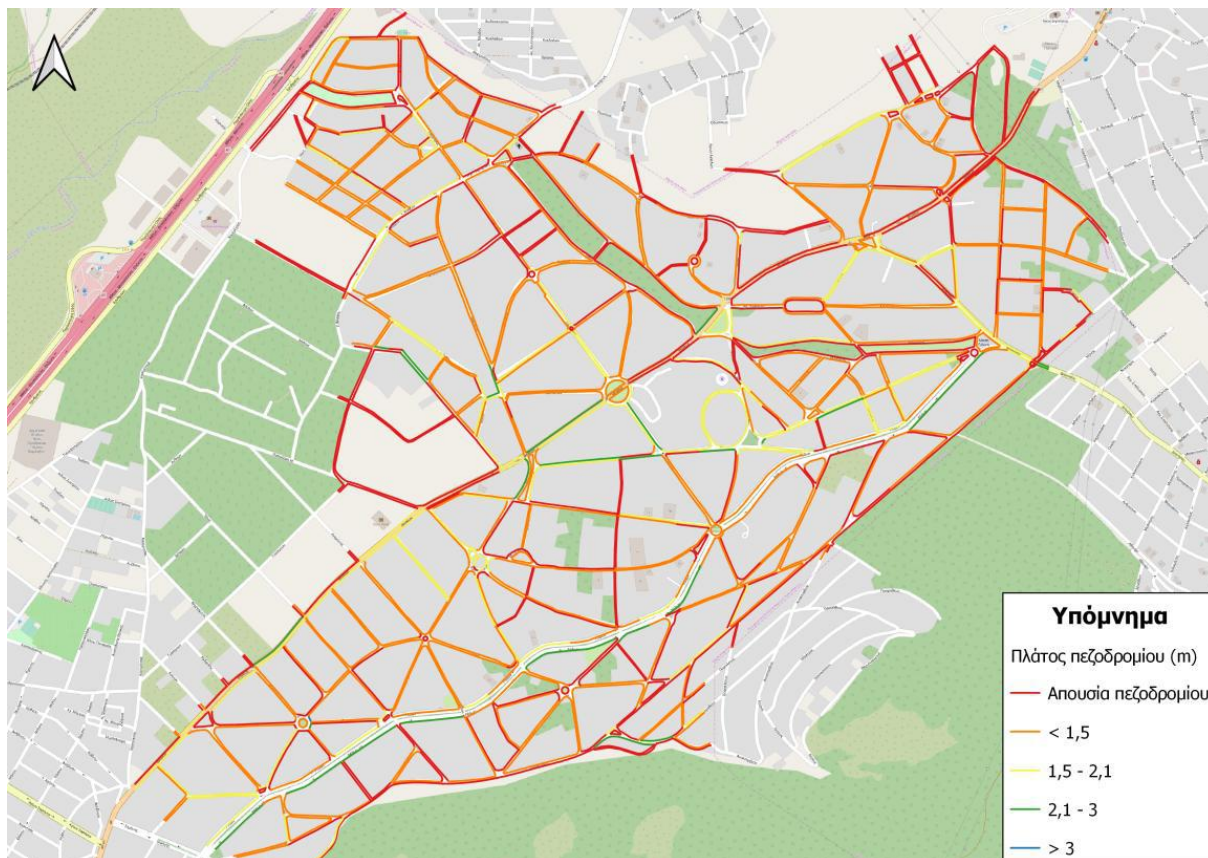
Το πλάτος πεζοδρομίου αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την προσβασιμότητα όλων των κοινωνικών ομάδων, αλλά και το περπάτημα. Μικρά πλάτη πεζοδρομίου επιδρούν αρνητικά στην προώθηση του περπατήματος και της βιώσιμης μετακίνησης για όλους. Για τον λόγο αυτό κρίνεται απαραίτητο η καταγραφή και ανάλυσή του, έτσι ώστε να εντοπιστούν οι περιοχές, στις οποίες υπάρχει έλλειψη των απαιτούμενων υποδομών. Να τονιστεί ότι, σύμφωνα με τη νομοθεσία, το ελάχιστο πλάτος ελεύθερου πεζοδρομίου, δηλαδή χωρίς αστικό εξοπλισμό, είναι 1,50 μέτρο, ενώ στην περίπτωση που υπάρχει αστικός εξοπλισμός το απαιτούμενο ελάχιστο πλάτος είναι 2,10 μέτρα.

Ο παρακάτω χάρτης απεικονίζει το πλάτος πεζοδρομίου στο σύνολο του Δήμου Κηφισιάς. Όπως είναι φανερό, πλάτη πεζοδρομίου, που είναι μεγαλύτερα από 1,50 μέτρο εντοπίζονται στο κέντρο της Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας και στο κέντρο της Δ.Ε. Κηφισιάς. Αναλυτικότερα, στο σύνολο του Δήμου, τα οδικά τμήματα που δεν διαθέτουν πεζοδρόμιο καταλαμβάνουν το 29%, ποσοστό αρκετά υψηλό για έναν δήμο, που παρουσιάζει υπερτοπικό ενδιαφέρον, κυρίως στο νότιο τμήμα του και εντοπίζονται στα σύνορα του Δήμου από δυτικά και στο ανατολικό τμήμα του. Τα πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο του 1,50 μέτρου καταλαμβάνουν ποσοστό 32,1% και εντοπίζονται τόσο στο εσωτερικό του Δήμου όσο και προς τα σύνορα με όμορους δήμους. Πλάτη οδοστρώματος που κυμαίνονται από 1,50 έως 2,10μ. καταλαμβάνουν ποσοστό 38%, ενώ μεγαλύτερα των 3,50μ. έχουν ποσοστό 0,90%. Το μέσο πλάτος πεζοδρομίου στο σύνολο του Δήμου είναι 1,00 μέτρο.



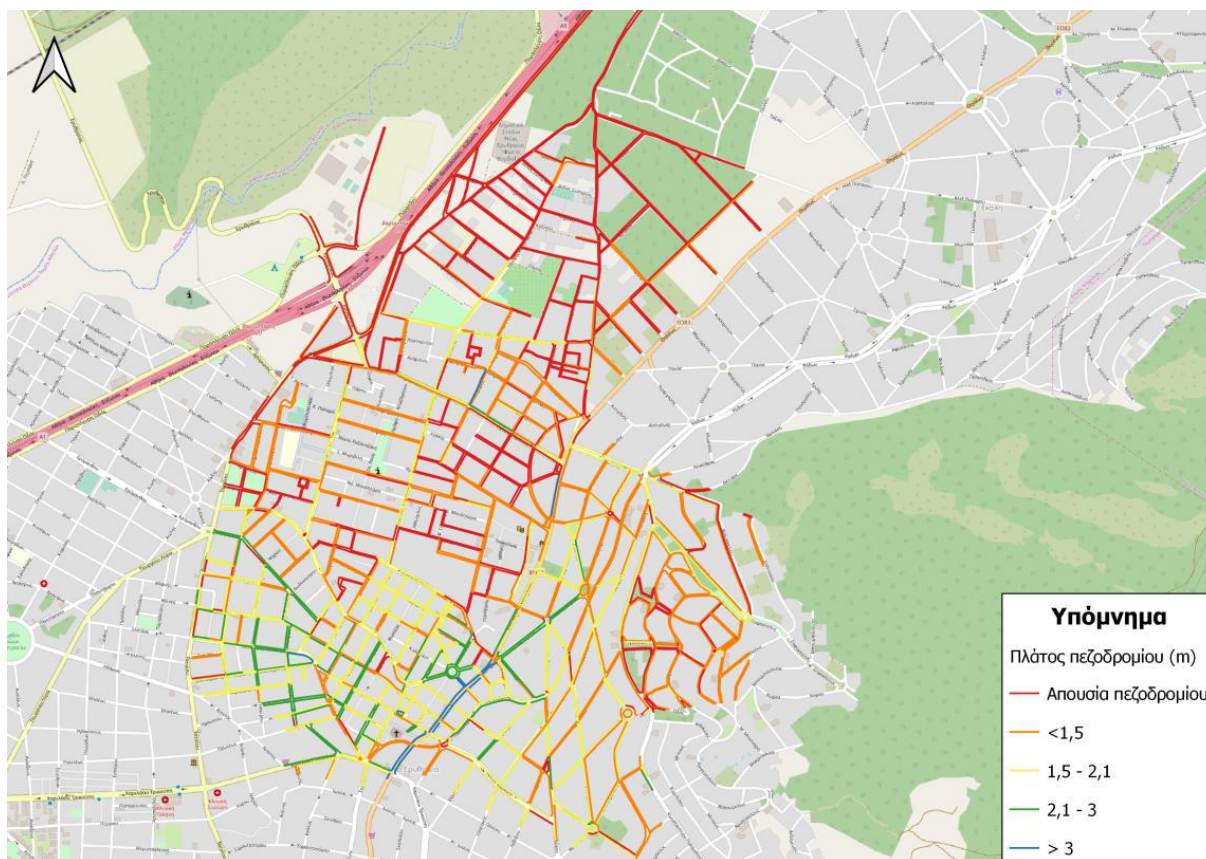
Χάρτης 4.1.8-1: Πλάτη πεζοδρομίων στον Δήμο Κηφισιάς

Πιο συγκεκριμένα, για τη Δ.Ε. Εκάλης, το μέσο πλάτος πεζοδρομίου είναι 0,87μ., το οποίο πηγάζει αφενός από την έντονη απουσία πεζοδρομίων και αφετέρου από το μικρό πλάτος πεζοδρομίου. Πιο συγκεκριμένα, το 38,9% των οικοδομικών τετραγώνων δεν διαθέτουν πεζοδρόμιο, το 44,5% διαθέτουν πεζοδρόμιο μικρότερο του 1,50μ., το 13% διαθέτει πεζοδρόμιο, το πλάτος του οποίου κυμαίνεται από 1,50–2,10μ., από 2,10–3,00μ. το ποσοστό είναι ίσο με 3%, ενώ πλάτος μεγαλύτερο από 3,00μ. καταλαμβάνει μόλις το 0,6%. Όπως φαίνεται στην παρακάτω εικόνα, τα τμήματα των οικοδομικών τετραγώνων, που εμφανίζουν ικανοποιητικό πλάτος, εντοπίζονται κυρίως κατά μήκος της οδού Ρόδων και της Λεωφ. Θησέως. Επίσης, το βόρειο και ανατολικό τμήμα της Δ.Ε. Εκάλης εμφανίζει υψηλή συγκέντρωση σε έλλειψη υποδομών, είτε αυτή αναφέρεται σε απουσία πεζοδρομίου, είτε σε μη επαρκές πλάτος.



Χάρτης 4.1.8-2: Πλάτη πεζοδρομίων στη Δ.Ε. Εκάλυς

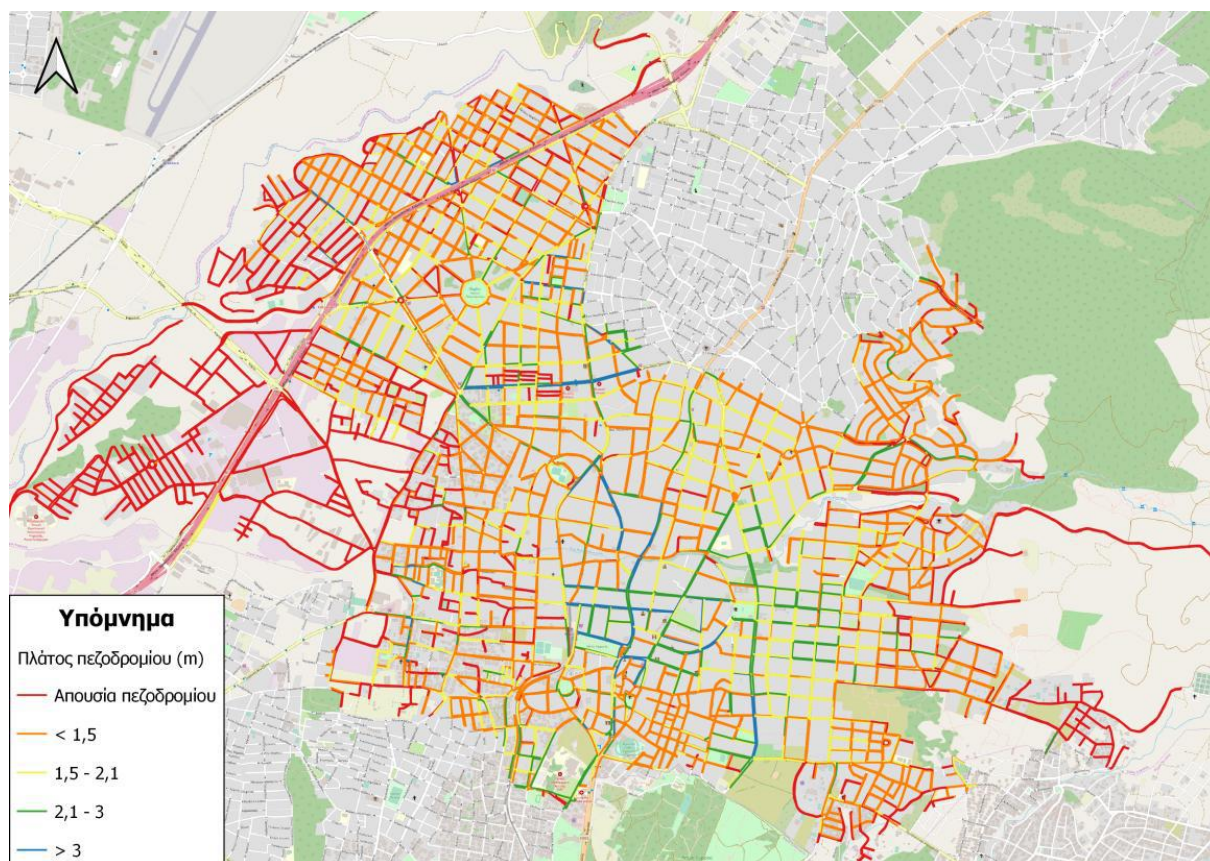
Ως προς τη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας, το μέσο πλάτος πεζοδρομίου είναι 1,04μ. το οποίο οφείλεται στην έντονη απουσία πεζοδρομίων στο βόρειο τμήμα της περιοχής και στο μικρό πλάτος στην ανατολική και βόρεια/κεντρική περιοχή. Το κέντρο της, το οποίο βρίσκεται στη νότια πλευρά και συνορεύει με τη Δ.Ε. Κηφισιάς, εμφανίζει πλάτη πεζοδρομίων, που δεν εξασφαλίζουν το ελάχιστο απαιτούμενο, όπως φαίνεται στον Χάρτη 4.1.8-3. Αναλυτικότερα, για το σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων, το 32,7% δεν διαθέτει πεζοδρόμιο, το 29,6% διαθέτει πεζοδρόμια πλάτους μικρότερου από 1,5μ., το 28% διαθέτει πεζοδρόμιο με κυμαινόμενο πλάτος από 1,50-2,10μ. και το 7% ανήκει στην κατηγορία πλάτους από 2,10-3,00μ. Ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίου καταλαμβάνει μόλις το 1,7% της Δ.Ε. και εντοπίζονται σε συγκεκριμένους οδικούς άξονες, όπως η Θησέως.



Χάρτης 4.1.8-3: Πλάτη πεζοδρομίων της Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας

Για τη Δ.Ε. Κηφισιάς, το μέσο πλάτος πεζοδρομίων είναι 1,11μ., μεγαλύτερο από τις προαναφερθείσες Δ.Ε. Τα οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία δεν περιλαμβάνουν υποδομή πεζοδρομίου, καταλαμβάνουν το 26% των οικοδομικών τετραγώνων, ενώ πλάτη μικρότερα από το ελάχιστο απαιτούμενο ($< 1,5$ μ.) καταλαμβάνουν το 31%. Είναι φανερό ότι πάνω από το 55% του συνολικού οδικού δικτύου δεν πληροί τις προδιαγραφές για τον ελεύθερο χώρο του πεζοδρομίου. Στην κατηγορία από 1,50-2,10μ. ανήκει το ποσοστό των 35% των πεζοδρομίων, ενώ πλάτη μεγαλύτερα από 2,10-3,00μ. εμφανίζουν συνολικό ποσοστό 7%. Πλάτη πεζοδρομίου μεγαλύτερο από 3,00μ. αγγίζει το 1,00%. Συγκριτικά με τις προηγούμενες Δ.Ε. είναι φανερό ότι η Δ.Ε. Κηφισιάς διαθέτει ένα πιο ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρομίων για την εξυπηρέτηση των κατοίκων, γεγονός που αποδεικνύει ότι αποτελεί ένα υπερτοπικό κέντρο.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**



Χάρτης 4.1.8-4: Πλάτη πεζοδρομίων της Δ.Ε. Κηφισιάς

Πίνακας 4.1.8-1: Συγκεντρωτικά αποτελέσματα ποσοστών (%) του πλάτους πεζοδρομίου

Δημοτική Ενότητα	Απουσία πεζοδρομίου	< 1,5 μ.	1,5 – 2,1 μ.	2,1 – 3 μ.	> 3 μ.
Εκάλη	38,9%	44,5%	13%	3%	0,6%
Νέα Ερυθραία	32,7%	29,6%	28%	8%	1,7%
Κηφισιά	26%	31%	35%	7%	1%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ	28,8%	32,1%	30,1%	7%	2%

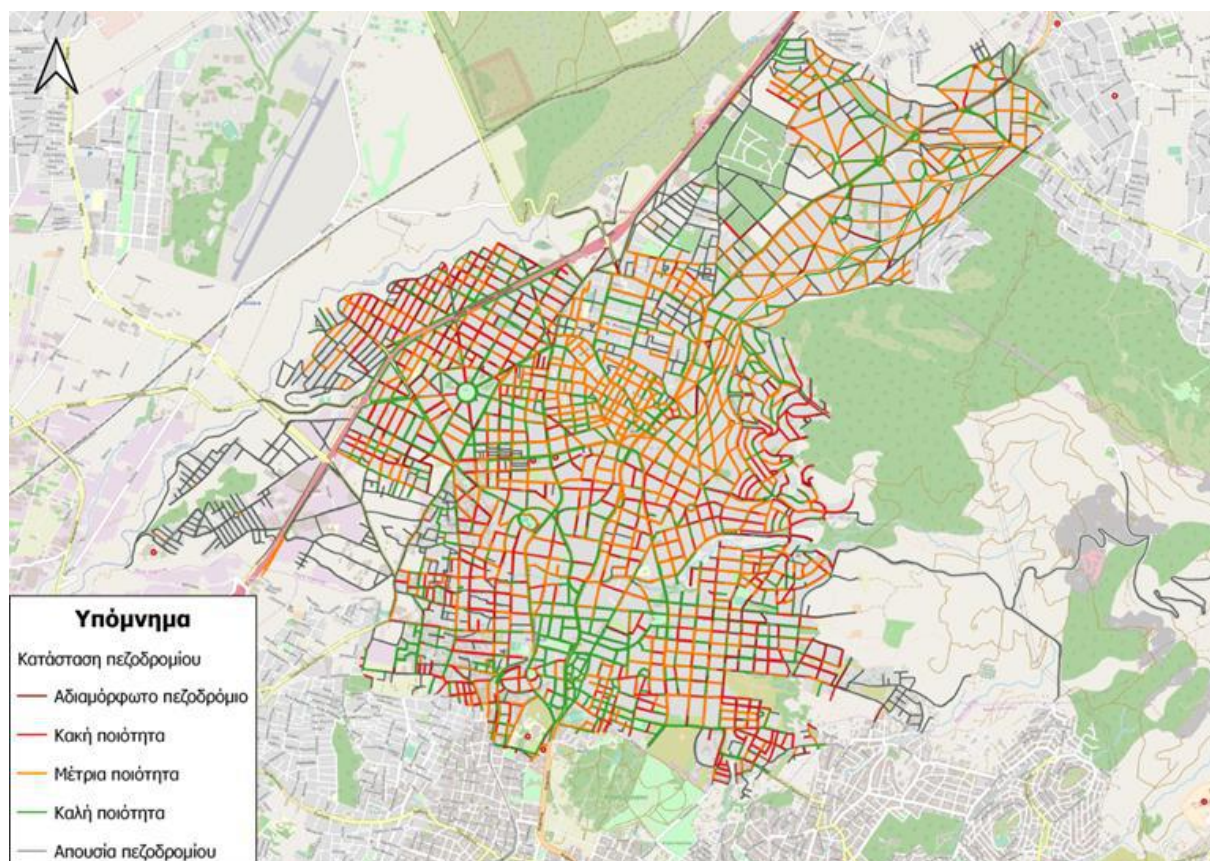
4.1.9 Αξιολόγηση πεζοδρομίων

Πέρα από το πλάτος των πεζοδρομίων, η ποιότητά τους αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της πόλης. Τα εμπόδια, που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δενδροφύτευση και ο αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου, επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες, όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑΜΕΑ. Έτσι, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου των πεζοδρομίων του Δήμου Κηφισιάς. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την ποιότητα των πεζοδρομίων, είναι η ύπαρξη μόνιμων/μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και η ύπαρξη σημαντικών φθορών στις πλάκες των πεζοδρομίων.

Η καταγραφή της ποιότητας των πεζοδρομίων έγινε με βάση μια κωδικοποίηση η οποία περιλαμβάνει τέσσερις κατηγορίες. Αυτές οι κατηγορίες είναι:

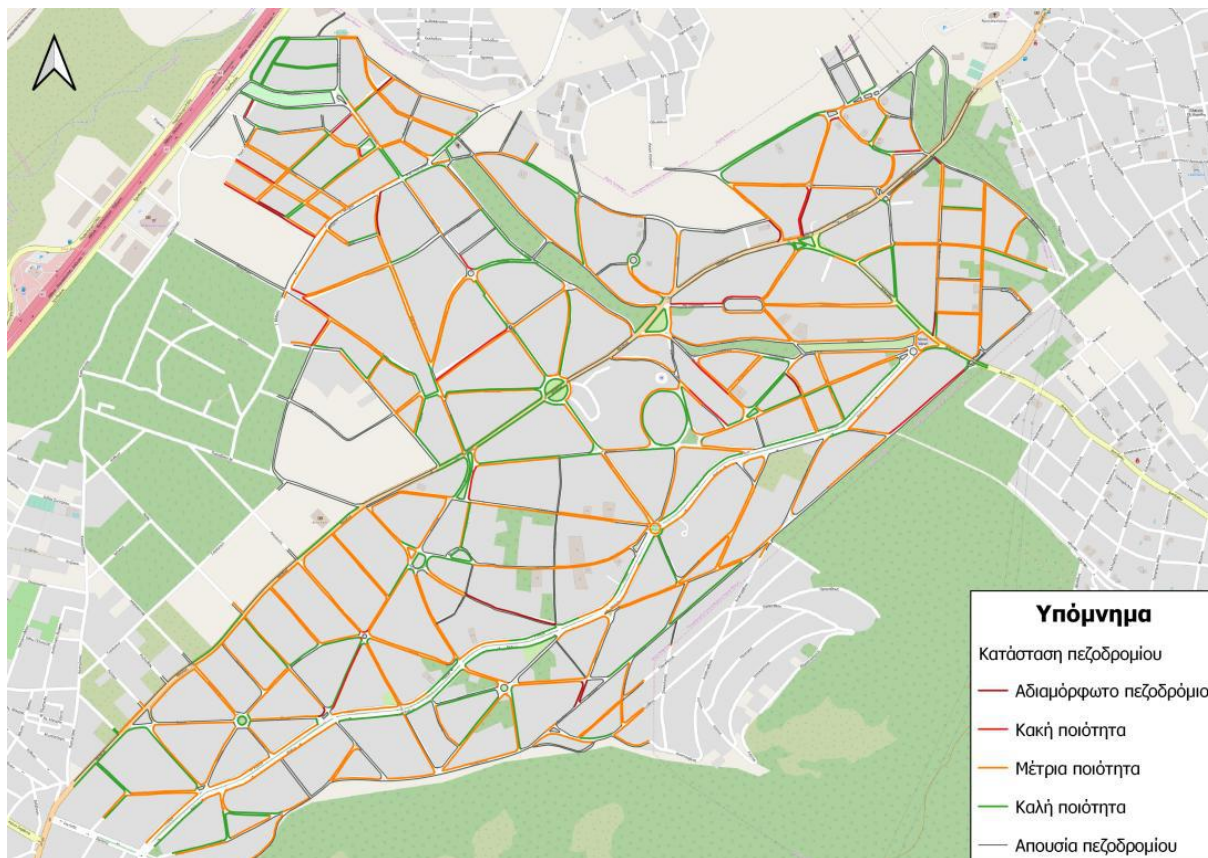
- 0: αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο που αναφέρεται στις περιπτώσεις που παρατηρήθηκε η υποδομή του πεζοδρομίου με χωμάτινη επικάλυψη
- 1: κακή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις των πεζοδρομίων με πολλά εμπόδια και σπασίματα στις πλάκες
- 2: μέτρια κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν εμπόδια, αλλά η κατάσταση στις πλάκες είναι καλή
- 3: καλή κατάσταση που αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου υπάρχουν λίγα έως καθόλου εμπόδια και οι πλάκες είναι σε πολύ καλή κατάσταση

Συνολικά για τον Δήμο Κηφισιάς, παρατηρούνται πολλά εμπόδια κατά μήκος των πεζοδρομίων, τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών με αποτέλεσμα αυτοί να κυκλοφορούν στο οδόστρωμα. Ο συνδυασμός κακής ποιότητας και μικρού πλάτους οδοστρώματος επηρεάζει τη βαδισιμότητα του Δήμου. Όπως φαίνεται στον παρακάτω χάρτη, το κέντρο της Νέας Ερυθραίας και της Κηφισιάς παρουσιάζουν μέτρια ως επί το πλείστον κατάσταση, παρόλο που διαθέτουν ικανοποιητικά πλάτη πεζοδρομίου. Αναλυτικότερα, στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, τα αδιαμόρφωτα πεζοδρόμια καταλαμβάνουν ποσοστό 5%, η κακή ποιότητα 13%, η μέτρια ποιότητα 29% και η καλή ποιότητα 24%. Το υπόλοιπο 29% αποτελεί το δίκτυο, που δεν έχει αξιολογηθεί λόγω απουσίας του πεζοδρομίου. Η μέση ποιότητα του Δήμου είναι 1,18.



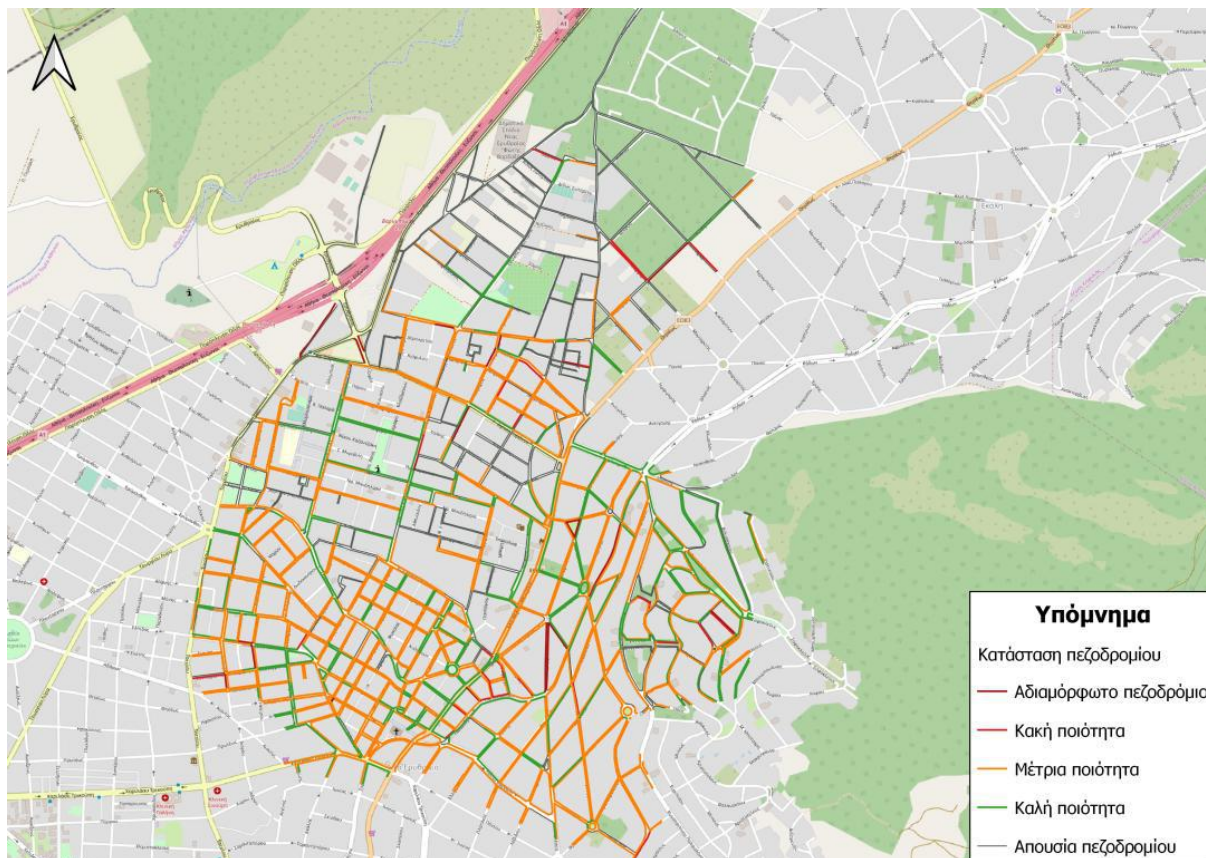
Εικόνα 4.1.9-1: Κατάσταση Πεζοδρομίων Δήμου Κηφισιάς

Πιο συγκεκριμένα, για τη Δ.Ε. Εκάλης, ως προς το σύνολο του οδικού δικτύου, το 1,4% είναι αδιαμόρφωτα, το 2,5% διαθέτει κακή ποιότητα πεζοδρομίων ενώ η πλειοψηφία, με ποσοστό 37,4%, διαθέτει μέτρια ποιότητα, που οφείλεται κυρίως στην παρουσία εμποδίων, όπως τα δέντρα και τα παρτέρια, τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών. Καλή κατάσταση παρουσιάζει μόλις το 19,5% του οδικού δικτύου, που διαθέτει πεζοδρόμιο και εντοπίζεται διάσπαρτα ως προς τη συνολική έκταση της Δ.Ε. Η μέση ποιότητα του υφιστάμενου δικτύου πεζοδρομίων υπολογίστηκε 1,4. Ως προς τον συνδυασμό του πλάτους και της ποιότητάς του, η καλή ποιότητα εντοπίζεται κατά βάση σε πεζοδρόμια με μεγαλύτερο από 1,50μ. πλάτος, ενώ η μέτρια ποιότητα σε μικρότερα του 1,50μ., γεγονός το οποίο αποτυπώνει το πρόβλημα προσπελασιμότητας των πεζοδρομίων.



Εικόνα 4.1.9-2: Κατάσταση Πεζοδρομίων στη Δ.Ε. Εκάλυς

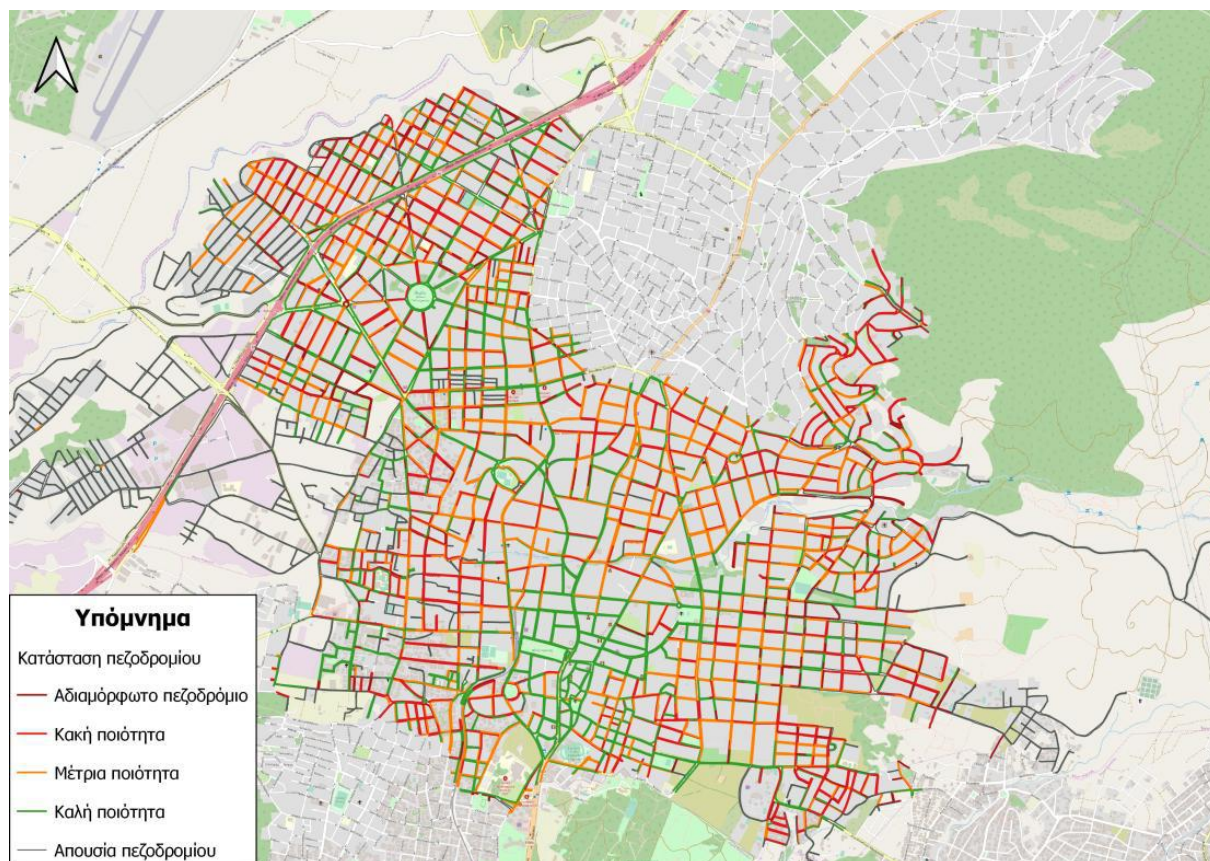
Ως προς τη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας, το ποσοστό των υφιστάμενων πεζοδρομίων, τα οποία παρουσιάζουν αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο ανέρχεται σε 1,50% ως προς το σύνολο του δικτύου, ενώ σε κακή κατάσταση εμφανίζεται το 1,9%. Η πλειοψηφία των πεζοδρομίων, σε ποσοστό ίσο με 43%, παρουσιάζει μέτρια κατάσταση, ενώ καλή ποιότητα πεζοδρομίων παρουσιάζουν μόλις το 20,5% του υφιστάμενου δικτύου. Σε συνδυασμό με το πλάτος του πεζοδρομίου, παρατηρείται ότι στην κεντρική περιοχή, παρόλο που τα πεζοδρόμια έχουν ικανοποιητικό πλάτος, η ποιότητα είναι μέτρια. Η μέση ποιότητα του υφιστάμενου δικτύου των πεζοδρομίων υπολογίστηκε 0,84.



Εικόνα 4.1.9-3: Κατάσταση Πεζοδρομίων στη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας

Τέλος για τη Δ.Ε. Κηφισιάς, το ποσοστό των υφιστάμενων πεζοδρομίων, τα οποία παρουσιάζουν αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο ως προς το σύνολο του δικτύου ανέρχεται σε 7%, ενώ σε κακή κατάσταση εμφανίζεται το 18%. Η πλειοψηφία των πεζοδρομίων, σε ποσοστό ίσο με 26% παρουσιάζει καλή κατάσταση, ενώ μέτρια ποιότητα πεζοδρομίων, παρουσιάζει μόλις το 23,5% του υφιστάμενου δικτύου. Σε συνδυασμό με το πλάτος του πεζοδρομίου, παρατηρείται ότι στην κεντρική περιοχή παρόλο που τα πεζοδρόμια έχουν ικανοποιητικό πλάτος η ποιότητα είναι μέτρια. Η μέση ποιότητα του υφιστάμενου δικτύου των πεζοδρομίων 1,32. Είναι σημαντικό να παρατηρηθεί ότι ενώ το κεντρικό και ανατολικό τμήμα της Δ.Ε. εμφάνιζε συγκέντρωση σε πεζοδρόμια μεγαλύτερη του 1,5μ., η ποιότητα είναι μέτρια, καθώς υπάρχουν πολλά εμπόδια.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**



Εικόνα 4.1.9-4: Κατάσταση Πεζοδρομίων στη Δ.Ε. Κηφισιάς

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα συγκεντρωτικά αποτελέσματα των ποσοστών για την κατάσταση των πεζοδρομίων.

Πίνακας 4.1.9-1: Συγκεντρωτικά αποτελέσματα ποσοστών (%) της κατάστασης των πεζοδρομίων

Δημοτική Ενότητα	Αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο	Κακή ποιότητα	Μέτρια ποιότητα	Καλή ποιότητα	Απουσία πεζοδρομίου
Εκάλης	5%	13%	29%	24%	29%
Νέας Ερυθραίας	1,5%	1,9%	43%	20,5%	33,1%
Κηφισιάς	7%	18%	23,5%	26%	25,5%
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ	5%	13%	29%	24%	29%

4.1.10 Κύρια χαρακτηριστικά και βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Ακολούθως παρατίθενται (ενδεικτικά) κύρια χαρακτηριστικά και βασικά προβλήματα που εντοπίζονται σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς.

❖ ΚΑΤ (στα όρια του Δήμου με τον Δήμο Αμαρουσίου)

Στην περιοχή του ΚΑΤ κύριο ζητούμενο προς διαχείριση αποτελεί η αυξημένη ανάγκη για στάθμευση πέριξ του Σταθμού ΗΣΑΠ και του Γενικού Νοσοκομείου Αττικής (Γ.Ν.Α.) ΚΑΤ. Η εν λόγω περιοχή φορτίζεται εντόνως με παρόδια στάθμευση, ως αποτέλεσμα της μετεπιβίβασης των χρηστών στον Σταθμό ΚΑΤ, καθώς και με διαμπερή υπερτοπική κυκλοφορία με άκρα τον Δήμο Κηφισιάς και τους όμορους Δήμους Αμαρουσίου και Πεύκης. Συγκεκριμένα, η οδός Άρεως διοχετεύει υπερτοπικό φόρτο προς/ από το Μαρούσι και προς/ από την Κηφισιά.

❖ Κέντρο Κηφισιάς - Δημαρχείο

Η κεντρική περιοχή της Κηφισιάς αποτελεί ίσως το σημαντικότερο τμήμα της πόλης, με έντονη και μεγάλης σημασίας κοινωνική και εμπορική δραστηριότητα. Αποτελεί, ουσιαστικά, την "καρδιά" του Δήμου Κηφισιάς και χαρακτηρίζεται από **εξαιρετικά υψηλή ροή πεζών**. Μάλιστα, **η οδός Αδριανού και η οδός Κασσαβέτη, αποτελούν μια συνέχεια (πεζή) διαδρομής του Άλσους της Κηφισιάς και του σταθμού του ΗΣΑΠ.**

Στο κέντρο της Κηφισιάς και ενδεικτικά επί των οδών Κυριαζή/ Λεβίδου, Κασσαβέτη, Κολοκοτρώνη, Παναγίτσας, Αργυροπούλου και Παπαδιαμάντη, επικρατούν **εμπορικές χρήσεις γης**, που προσελκύουν πεζούς και επιβαίνοντες σε οχήματα. Ωστόσο, η **κυκλοφοριακή ικανότητα** του οδικού δικτύου του κέντρου της Κηφισιάς και ιδιαίτερα των αξόνων Κασσαβέτη, Κυριαζή/ Λεβίδου, Παναγίτσας, Κολοκοτρώνη και των αντίστοιχων ισόπεδων κόμβων είναι **εξαιρετικά χαμηλή, κυρίως λόγω της (νόμιμης και παράνομης) στάθμευσης.**

Όσον αφορά στην εξυπηρέτηση της περιοχής **από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**, αυτή κρίνεται **ικανοποιητική** (υψηλός αριθμός διερχόμενων γραμμών ΟΑΣΑ από την παρακείμενη Λ. Κηφισιάς και η γραμμή του ΗΣΑΠ/ τερματικός σταθμός Κηφισιάς).

Αναφερόμενοι στα προβλήματα της περιοχής, αξίζει να σημειωθεί ότι η λειτουργία του **κόμβου Λεωφ. Κηφισιάς - Παπαδιαμάντη** καθίσταται επικίνδυνη, καθώς η απαγόρευση αριστερής στροφής προς Κηφισιάς παραβιάζεται συχνά. Η υφιστάμενη διαμόρφωση του κόμβου δεν "βοηθά" την απαγόρευση αριστερής στροφής. Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση/ ανασχεδιασμός του ισόπεδου κόμβου με στόχο την επιβολή –και από τη γεωμετρία του κόμβου- απαγόρευσης της αριστερής στροφής των οχημάτων που κινούνται επί της Παπαδιαμάντη προς τη Λ. Κηφισιάς.

Ακόμη, ως προς την περιοχή του κέντρου της Κηφισιάς, εμφανίζεται αρκετά **υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος διαμπερών κινήσεων** π.χ. προς το Κεφαλάρι κλπ.

❖ Αλώνια

Το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η περιοχή των Αλωνίων είναι η φόρτιση του πυρήνα της (Συγγρού, Λαδά, Ολύμπου, κλπ.) με υψηλό ποσοστό υπερτοπικής κυκλοφορίας. Αιτία αυτού αποτελεί η μη σύνδεση της Χαρ. Τρικούπη με τη Λεωφ. Κηφισίας, με ιεραρχημένο οδικό άξονα.

Σημειώνεται ότι οι περισσότεροι δρόμοι της περιοχής έχουν μικρό πλάτος, καθώς αποτελεί την παλαιότερη ίσως γειτονιά της Κηφισίας. Ωστόσο, υπάρχουν και λίγα οδικά τμήματα με μεγαλύτερο πλάτος, όπως η οδός Μπακογιάννη, η Καραϊσκάκη, κλπ. Εν γένει, οι δρόμοι της περιοχής παρουσιάζουν αυξημένους φόρτους σε σχέση με τα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά.

Ένα επίσης σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η περιοχή είναι η έντονη παρόδια στάθμευση. Το πρόβλημα αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι οι κατοικίες είναι κατά βάση παλιές, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν χώροι στάθμευσης εκτός οδού. Εξάλλου, η περιοχή βρίσκεται κοντά στα εμπορικά καταστήματα του κέντρου της Κηφισίας και έτσι αρκετοί επισκέπτες σταθμεύουν παρά το κράσπεδο. Έντονη στάθμευση παρατηρείται και στην περιοχή του νεκροταφείου.

❖ Περιοχή στα όρια με τη Δ.Ε. Μελισσίων

Στη συγκεκριμένη περιοχή παρατηρείται επιβάρυνση των οδών, π.χ. 25ης Μαρτίου, Μπακογιάννη, κλπ. με υπερτοπική και βαριά κυκλοφορία από/ προς Χαρ. Τρικούπη, Λεωφ. Κηφισίας, Λεωφ. Θησέως, Ελαιών, Α/Δ ΠΑΘΕ, κλπ. και προς/ από Μελίσσια, Βριλήσσια, Πεντέλη, Χαλάνδρι κλπ.

❖ Πολιτεία

Κυρίαρχη χρήση γης στην περιοχή της Πολιτείας είναι σαφώς η κατοικία. Στην πλατεία Πολιτείας συγκεντρώνονται χρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, με καφετέριες και εστιατόρια που προσελκύουν πεζούς και (κυρίως) επιβαίνοντες σε οχήματα. Αποτέλεσμα είναι η δημιουργία έντονου προβλήματος παρόδιας στάθμευσης γύρω από την πλατεία, με δεδομένη την απουσία οργανωμένου καθεστώτος ή χώρου στάθμευσης εκτός οδού. Δημιουργείται, έτσι, δυσκολία στη διέλευση ΙΧ και λεωφορείων, ενώ στις διασταυρώσεις της οδού Πολιτείας με τις κάθετες οδούς (π.χ. Πολιτείας-Λουκιανού, κ.ά.), εντοπίζονται προβλήματα ορατότητας που τις καθιστούν επικίνδυνες. Επιπλέον, στις οδούς Πολιτείας (Λεωφ. Καραμανλή) και Κων/νου Παλαιολόγου παρατηρούνται υψηλές ταχύτητες και όχληση από την αυξημένη κίνηση, λόγω των χρήσεων στην πλατεία Πολιτείας, ιδιαίτερα κατά τις νυχτερινές ώρες.

❖ Κάτω Κηφισιά

Στην περιοχή της Κάτω Κηφισίας παρατηρούνται υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας και υψηλό ποσοστό υπερτοπικού φόρτου (στις οδούς Μάρκου Μπότσαρη και Τατοΐου).

❖ Νέα Κηφισιά

Στην περιοχή της Νέας Κηφισίας διαμορφώνονται οδοί μεγάλου πλάτους που εμφανίζουν προβλήματα οδικής ασφάλειας κυρίως λόγω των υψηλών ταχυτήτων των οχημάτων. Επιπλέον, ο ισόπεδος κόμβος Γεωργίου Λύρα - Χαριλάου Τρικούπη - Ελαιών - Χελιδονούς είναι επικίνδυνος και χρήζει βελτίωσης.

❖ Ούλεν

Ενδεικτικά προβλήματα στην περιοχή Ούλεν:

- Υψηλές ταχύτητες στις οδούς Ελαιών, Ιλισίων, Χελιδονούς, Γ. Λύρα κλπ.
- Η οδός Καλυφτάκη δεν διαθέτει πεζοδρόμια και εμφανίζει πτωχά γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά.
- Ο ισόπεδος κόμβος Καλυφτάκη - Γ. Λύρα είναι εξαιρετικά επικίνδυνος.
- Ο κυκλικός κόμβος Ελαιών λειτουργεί προβληματικά και χρήζει βελτίωσης.
- Υψηλά ποσοστά νόμιμης και παράνομης στάθμευσης επί της οδού Ιλισίων (στο τμήμα από Ελαιών έως Α/Δ ΠΑΘΕ)
- Η κακή διαμόρφωση (γεωμετρική και λειτουργική: μικρό πλάτος, έλλειψη πεζοδρομίων, έλλειψη σήμανσης, κλπ) της οδού **Καλυφτάκη**, μειώνει την κυκλοφοριακή της ικανότητα. Το πλέον επικίνδυνο στοιχείο της είναι ο ισόπεδος κόμβος της με την οδό Γ. Λύρα. Οι συνδέσεις (ισόπεδοι κόμβοι) της οδού με το τοπικό δίκτυο της περιοχής είναι επικίνδυνες.
- Η πτωχή διαμόρφωση (γεωμετρική και λειτουργική: μικρό πλάτος, έλλειψη πεζοδρομίων, έλλειψη σήμανσης, κλπ) της οδού **Γ. Λύρα**, μειώνει την κυκλοφοριακή της ικανότητα. Οι συνδέσεις (ισόπεδοι κόμβοι) της οδού με το τοπικό δίκτυο της περιοχής είναι επικίνδυνες.
- Η μη εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου και το πλήθος των αδιάνοικτων οδών και των αδόμητων οικοπέδων.
- Εντοπισμός αρκετά υψηλού ποσοστού παρόδιας στάθμευσης, στα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με την οδό Ιλισίων και ιδιαίτερα εκατέρωθεν της οδού Αιολίας, στο τμήμα της από Ιλισίων έως Χελιδονούς. Προφανώς, η στάθμευση αυτή παρατηρείται λόγω των παρόδιων χρήσεων εμπορίου και ψυχαγωγίας που βρίσκονται στην οδό Ιλισίων.

❖ Αδάμες

Κυρίαρχη χρήση είναι σαφώς η κατοικία. Στον οικισμό των Πελοποννησίων το τμήμα κατά μήκος του Α/Δ ΠΑΘΕ τείνει να λειτουργήσει ως υπερτοπικό κέντρο, λόγω των επαγγελματικών χρήσεων, των κέντρων λιανικού και χονδρικού εμπορίου και των υπηρεσιών.

Το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο έχει εφαρμοστεί με σαφήνεια, κυρίως στον οικισμό Πελοποννησίων, όπου και υπάρχει υψηλό ποσοστό οικοπέδων που έχουν δομηθεί. Στο υπόλοιπο τμήμα της περιοχής και ιδιαίτερα στον οικισμό Γράμμος-Φοίνικας συναντάμε αρκετά μη δομημένα οικοπέδα και αδιάνοικτες ή αδιαμόρφωτες οδούς.

Ως πρόβλημα στην εν λόγω γειτονιά έχει επισημανθεί ότι η ύπαρξη του Α/Δ ΠΑΘΕ αποκόπτει τη συνοικία των Αδαμών από τον υπόλοιπο οικιστικό ιστό της Κηφισιάς.

❖ Πανόραμα/ Καλυφτάκη

Κυρίαρχη χρήση γης στο ανατολικό τμήμα της περιοχής είναι το Βιομηχανικό Πάρκο και οι βιοτεχνικές/ βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Κυρίαρχη χρήση γης, στο δυτικό τμήμα της περιοχής, είναι το περιαστικό πράσινο.

Στην περιοχή, επίσης, βρίσκεται το υπερτοπικής σημασίας Νοσοκομείο «Άγιοι Ανάργυροι». Το οδικό δίκτυο προς/ από το Νοσοκομείο και από/ προς τον Α/Δ ΠΑΘΕ χρήζει βελτίωσης.

Το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο δεν έχει εφαρμοστεί με σαφήνεια στην περιοχή. Υπάρχει σημαντικός αριθμός αδιεξόδων και αδιάνοικτων οδικών τμημάτων. Επίσης, συναντάμε αρκετά αδόμητα οικόπεδα.

Η πλειοψηφία των οδών έχουν πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος), για την εξυπηρέτηση κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης και **παρόδιας στάθμευσης**, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η κυκλοφορία των οχημάτων και η πεζή μετακίνηση.

Ένα ακόμη πρόβλημα που παρατηρείται σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο της περιοχής είναι η **έλλειψη πεζοδρομίων**. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων. Επιπλέον, υπάρχουν πολλοί μη ασφαλοστρωμένοι δρόμοι (χωματόδρομοι).

❖ Νέα Ερυθραία

Ως βασικά προβλήματα στην περιοχή της Νέας Ερυθραίας επισημαίνονται τα εξής:

- Υψηλά ποσοστά παράνομης παρόδιας στάθμευσης επί της Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου, ιδιαίτερα πλησίον της συμβολής της με τη Χαρ. Τρικούπη.
- Μεγάλες καθυστερήσεις οχημάτων στην περιοχή του κόμβου Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου - Χαρ. Τρικούπη - Λεωφ. Κηφισίας.

❖ Εκάλη

Ενδεικτικά προβλήματα στην περιοχή της Εκάλης:

- Υψηλές ταχύτητες στην οδό Γεωργίου Βλάχου, οι οποίες ξεπερνούν τα 80χλμ./ώρα και έχουν ως αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρών ατυχημάτων. Ειδικότερα, η οδός Γεωργίου Βλάχου έχει μετατραπεί τα τελευταία χρόνια σε δρόμο που παραλαμβάνει την κυκλοφοριακή κίνηση που προορίζεται για την Εθνική Οδό. Σημαντικός αριθμός οχημάτων, παρακάμπτει κατά την πρωινή αιχμή την κυκλοφοριακά φορτισμένη Θησέως, με αποτέλεσμα στα πρώτα 500μ. της Γεωργίου Βλάχου (από Πάρνηθος έως Φασιδέρη) να συναντώνται πολύ υψηλές ταχύτητες. Στη συνέχεια ο εν λόγω κυκλοφοριακός φόρτος εξυπηρετείται από την οδό Φασιδέρη και χρησιμοποιώντας την πίσω μεριά του Parking του super market AB καταλήγει στον παράδρομο της Εθν. Οδού, που οδηγεί στην Εθνική Οδό.
- Η σύνδεση της πόλης και του οδικού δικτύου της με τον αυτοκινητόδρομο (ΠΑΘΕ) είναι προβληματική και απαιτείται ενδεδειγμένη διακριτή κυκλοφοριακή μελέτη για τη διατύπωση ασφαλών συμπερασμάτων και τεχνικών προτάσεων.
- Ο ισόπεδος κόμβος Ισμήνης- Ρόδων- Παλαιολόγου- Παπανδρέου χρήζει βελτίωσης.

4.2 Μετρήσεις και έρευνες για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης

4.2.1 Στοιχεία Στάθμευσης

4.2.1.1 Απογραφή Εναλλαγής Στάθμευσης

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης και εναλλαγής της στάθμευσης σε κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου Κηφισιάς, και συγκεκριμένα της δημοτικής ενότητας Νέας Ερυθραίας. Οι απογραφές έλαβαν χώρα μια τυπική καθημερινή ημέρα, καθώς και Σάββατο.

Η απογραφή στάθμευσης αποσκοπεί στη συγκέντρωση όλων των απαραίτητων στοιχείων, ώστε να προκύψει μια πλήρης εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με τη στάθμευση στην περιοχή μελέτης.

Τα στοιχεία, τα οποία καταγράφηκαν λεπτομερώς, είναι τα ακόλουθα:

1. Οι οδοί καταχωρήθηκαν με βάση τις ονομασίες τους. Η καταγραφή των στοιχείων έγινε ανά πλευρά οδικού τμήματος (δεξιά ή αριστερά σύμφωνα με τη φορά κίνησης).
2. Απογραφή του καθεστώτος στάθμευσης: επιτρεπόμενη, ελεγχόμενη, εκ περιτροπής στάθμευση με τον μήνα, ειδικές θέσεις (ΑΜΕΑ, τράπεζες, κλπ), απαγορευμένη στάθμευση, κλπ.
3. Απογραφή της υφιστάμενης νόμιμης και παράνομης εναλλαγής στάθμευσης παρά το κράσπεδο. Η απογραφή έγινε σημειώνοντας τους τέσσερις αριθμούς της πινακίδας κυκλοφορίας του σταθμευμένου οχήματος σε ειδικά έντυπα ανά μία ώρα, στο χρονικό διάστημα από 08:00 (έναρξη πρώτης διαδρομής) έως 20:00 (έναρξη τελευταίας διαδρομής).

Βάσει των υφιστάμενων χρήσεων γης και των κυκλοφοριακών δεδομένων, αποφασίστηκε σε συνεργασία με την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου, για την περιοχή μελέτης στον Δήμο Κηφισιάς να επιλεγθούν ως τυπικά δείγματα ορισμένες οδοί, στις οποίες θα εξεταστεί και θα αναλυθεί η υφιστάμενη εναλλαγή στάθμευσης.

Οι απογραφές στάθμευσης για την περιοχή της Νέας Ερυθραίας πραγματοποιήθηκαν την Τρίτη 15/10/2019 (8:00-21:00) και το Σάββατο 12/10/2019 (8:00-21:00).

Οι οδοί που επιλέχθηκαν ως τυπικά δείγματα για να εξεταστεί η υφιστάμενη εναλλαγή στάθμευσης είναι οι ακόλουθες:

Νέα Ερυθραία:

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΙΩΝΙΑΣ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε'	ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΙΩΑΚΕΙΜ Γ'	ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΡΗΝΗΣ



Εικόνα 4.2.1.1-1: Σκαρίφημα Περιοχής Νέας Ερυθραίας

4.2.1.2 Χαρακτηριστικά Στάθμευσης

Τα στοιχεία της απογραφής επεξεργάστηκαν για κάθε οδικό τμήμα ανά πλευρά οδού και εν συνεχεία για την περιοχή συνολικά. Πραγματοποιήθηκε διάκριση των σταθμεύσεων σε νόμιμες και παράνομες. Από την επεξεργασία των στοιχείων προέκυψαν ορισμένα στοιχεία χαρακτηριστικά για τις συνθήκες στάθμευσης στην περιοχή. Τέτοια στοιχεία είναι:

1. Ο αριθμός οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης.
2. Η ποσοστιαία αναλογία των οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης.
3. Η μέση διάρκεια στάθμευσης.
4. Η πιο συχνά εμφανιζόμενη διάρκεια στάθμευσης.
5. Η μέγιστη συσσώρευση.
6. Η χρονική περίοδος, που καταγράφηκε η μέγιστη συσσώρευση.
7. Ο δείκτης εναλλαγής (οχήματα/ θέση) με βάση τον αριθμό θέσεων και τη μέγιστη συσσώρευση.
8. Ο μέσος ρυθμός Προσέλευσης και Αναχώρησης ανά θέση και ανά ώρα.

Στον Πίνακα που ακολουθεί, δίνεται η προσφορά σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στην περιοχή μελέτης, για τις συγκεκριμένες οδούς που εξετάστηκαν.

Πίνακας 4.2.1.2-1: Αριθμός Νόμιμων Θέσεων Στάθμευσης παρά το κράσπεδο στην Περιοχή Έρευνας Χαρακτηριστικών

Περιοχή	Νόμιμες Θέσεις
Περιοχή Νέας Ερυθραίας	91

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Στον Πίνακα 4.2.1.2-2, παρουσιάζονται οι βασικοί δείκτες των χαρακτηριστικών στάθμευσης ανά κατηγορία στάθμευσης (νόμιμη και παράνομη), ανά περιοχή και ανά ημέρα απογραφής, όπως προέκυψαν από την επεξεργασία των στοιχείων, που συλλέχθηκαν.

Πίνακας 4.2.1.2-2: Συγκεντρωτικά Αποτελέσματα Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης

		ΠΕΡΙΟΧΗ Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ			
		Τρίτη 15/10/2019		Σάββατο 12/10/2019	
		Νόμιμη	Παράνομη	Νόμιμη	Παράνομη
Γενικά Στοιχεία					
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	P	91	58	91	54
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	Σ	392	277	342	275
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	A	67	19	52	16
Ποσοστό (%)	pA	17,09%	6,86%	15,20%	5,82%
Αριθμός οχημάτων που δε μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	A2	5	1	6	1
Ποσοστό (%)	pA2	1,28%	0,36%	1,75%	0,36%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν (επισκέπτες)	B	265	207	234	216
Ποσοστό (%)	pB	67,60%	74,73%	68,42%	78,55%
Βραδινή Παρουσία	Γ	65	52	62	44
Ποσοστό (%)	pΓ	16,58%	18,77%	18,13%	16,00%
Διάρκεια Στάθμευσης					
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	2,38	2,25	2,61	2,04
Διάρκεια Στάθμευσης με το Μεγαλύτερο Ποσοστό (h)	d1	1,0	1,0	1,0	1,0
Ποσοστό (%)	p1	61,22%	57,40%	52,92%	59,27%
Διάρκεια Στάθμευσης με το Δεύτερο Ποσοστό (h)	d2	2,0	2,0	2,0	2,0
Ποσοστό (%)	p2	16,07%	17,69%	20,76%	23,27%
Συσσώρευση Οχημάτων					
Χρονική Περίοδος με τη Μέγιστη Συσσώρευση (h)	tmax	11:00	12:00	14:00	11:00
Ποσοστό Μέγιστης Συσσώρευσης (%)	Amax	85,71%	87,88%	86,81%	90%
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τον Αριθμό Θέσεων					
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχήμ./θέση)	E	4,25	4,76	3,69	5,07
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχήμ./θέση/h)	Eh	0,33	0,37	0,29	0,39
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τη Μέγιστη Συσσώρευση					
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχήμ./θέση)	Ea	4,96	4,76	4,25	5,07
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχήμ./θέση/h)	Eah	0,39	0,37	0,33	0,39
Ρυθμός Προσέλευσης - Αναχώρησης					
Μέσος Ρυθμός Προσέλευσης ανά θέση (οχήμ./θέση/h)	AR	0,30	0,37	0,27	0,40
Μέσος Ρυθμός Αναχώρησης ανά θέση (οχήμ./θέση/h)	DE	0,30	0,32	0,26	0,36

Από τον παραπάνω Πίνακα 4.2.1.2-2, προκύπτουν τα στοιχεία του Πίνακα 4.2.1.2-3, που παρουσιάζει το σύνολο των καταγραφέντων σταθμευμένων οχημάτων και το ποσοστό των παράνομα σταθμευμένων ανά περιοχή και για το χρονικό διάστημα από 08:00 το πρωί έως τις 21:00 το βράδυ.

Πίνακας 4.2.1.2-3: Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων και Ποσοστό Παρανόμων

Περιοχή	Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	Ποσοστό Παρανόμων Σταθμεύσεων
Περιοχή Νέας Ερυθραίας		
Τρίτη 15/10/2019	392 (νόμιμα) + 277 (παράνομα) = 669	41,41%
Σάββατο 12/10/2019	342 (νόμιμα) + 275 (παράνομα) = 617	44,57%

4.2.1.3 Δείκτης Εναλλαγής Στάθμευσης

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας (Πίνακας 4.2.1.2-2), ο δείκτης εναλλαγής στάθμευσης στις **νόμιμες θέσεις** για την περιοχή της Νέας Ερυθραίας κυμαίνεται από **3,69** οχήματα/θέση το Σάββατο 12/10/2019 έως και **4,25** οχήματα/θέση την Τρίτη 15/10/2019.

Στις **παράνομες θέσεις**, ο ίδιος δείκτης, για την περιοχή της Νέας Ερυθραίας κυμαίνεται από **4,76** οχήματα/θέση την Τρίτη 15/10/2019 έως και **5,07** οχήματα/θέση το Σάββατο 12/10/2019.

Για τον υπολογισμό της εναλλαγής της παράνομης στάθμευσης πραγματοποιείται η παραδοχή ότι ο αριθμός των παράνομων θέσεων είναι ίσος με τη μέγιστη ωριαία συσσώρευση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων στο σύνολο της περιοχής μελέτης.

4.2.1.4 Μέση Διάρκεια Στάθμευσης

Με βάση τα στοιχεία της έρευνας (Πίνακας 4.2.1.2-2), η μέση διάρκεια στάθμευσης στις **νόμιμες θέσεις** κυμαίνεται από **2,38** ώρες έως **2,61** ώρες. Στις **παράνομες θέσεις**, ο ίδιος δείκτης, κυμαίνεται από **2,04** ώρες έως **2,25** ώρες.

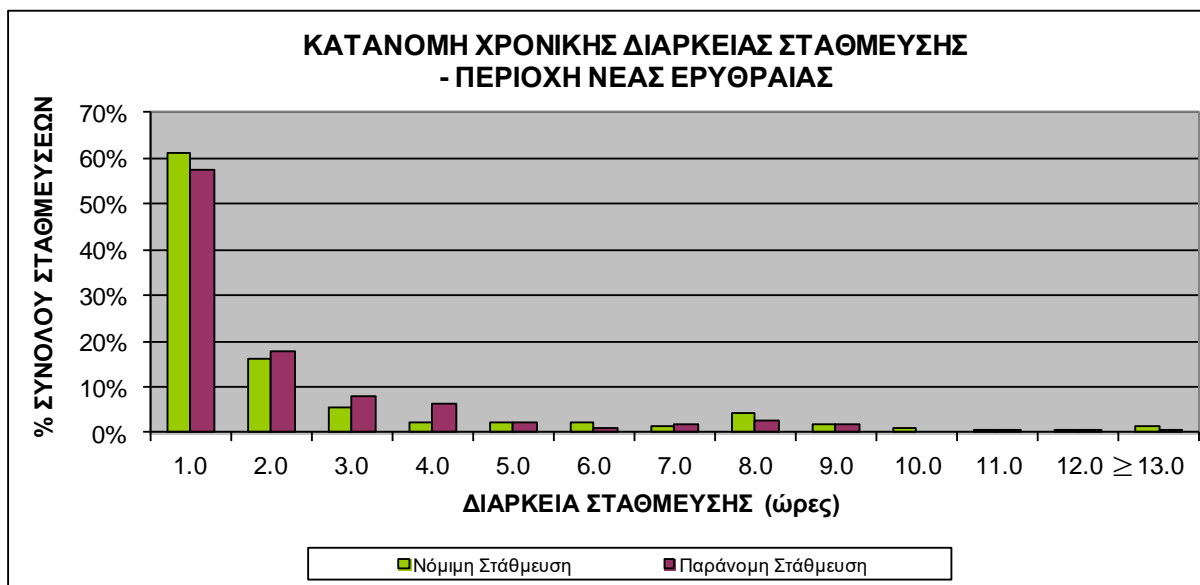
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	Νέα Ερυθραία			
	Τρίτη 15/10/2019		Σάββατο 12/10/2019	
	Νόμιμη	Παράνομη	Νόμιμη	Παράνομη
	2,38	2,04	2,61	2,25

Στους ακόλουθους Πίνακες 4.2.1.4-1 και 4.2.1.4-2 και στα αντίστοιχα Διαγράμματα 4.2.1.4-1 και 4.2.1.4-2, παρουσιάζεται, για κάθε ημέρα απογραφής, η κατανομή των σταθμεύσεων ανάλογα με τη διάρκεια και για τις δύο κατηγορίες στάθμευσης (νόμιμη και παράνομη).

Πίνακας 4.2.1.4-1: Κατανομή Χρονικής Διάρκειας Στάθμευσης – Τρίτη 15/10/2019

	Νόμιμη Στάθμευση	Παράνομη Στάθμευση
Ωρες	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ
1.0	61,22%	57,40%
2.0	16,07%	17,69%
3.0	5,61%	7,94%
4.0	2,30%	6,14%
5.0	2,04%	2,17%
6.0	2,30%	1,08%
7.0	1,53%	1,81%
8.0	4,34%	2,53%
9.0	1,79%	1,81%
10.0	1,02%	0,00%
11.0	0,26%	0,72%
12.0	0,26%	0,36%
≥ 13.0	1,28%	0,36%

Οι σταθμεύσεις διάρκειας μιας ώρας αποτελούν το 61,22% του συνόλου των **νόμιμων σταθμεύσεων** και ακολουθούν οι δίωρες με ποσοστό 16,07%, ενώ οι μεγαλύτερες/ ίσες των δεκατριών ωρών αποτελούν μόλις το 1,28%. Στην παράνομη στάθμευση κυριαρχούν επίσης οι μονόωρες σταθμεύσεις με 57,40% και ακολουθούν οι σταθμεύσεις διάρκειας δύο ωρών με 17,69%, ενώ οι μεγαλύτερες/ ίσες των δεκατριών ωρών αποτελούν μόλις το 0,36%.



Διάγραμμα 4.2.1.4-1: Κατανομή Χρονικής Διάρκειας Στάθμευσης – Τρίτη 15/10/2019

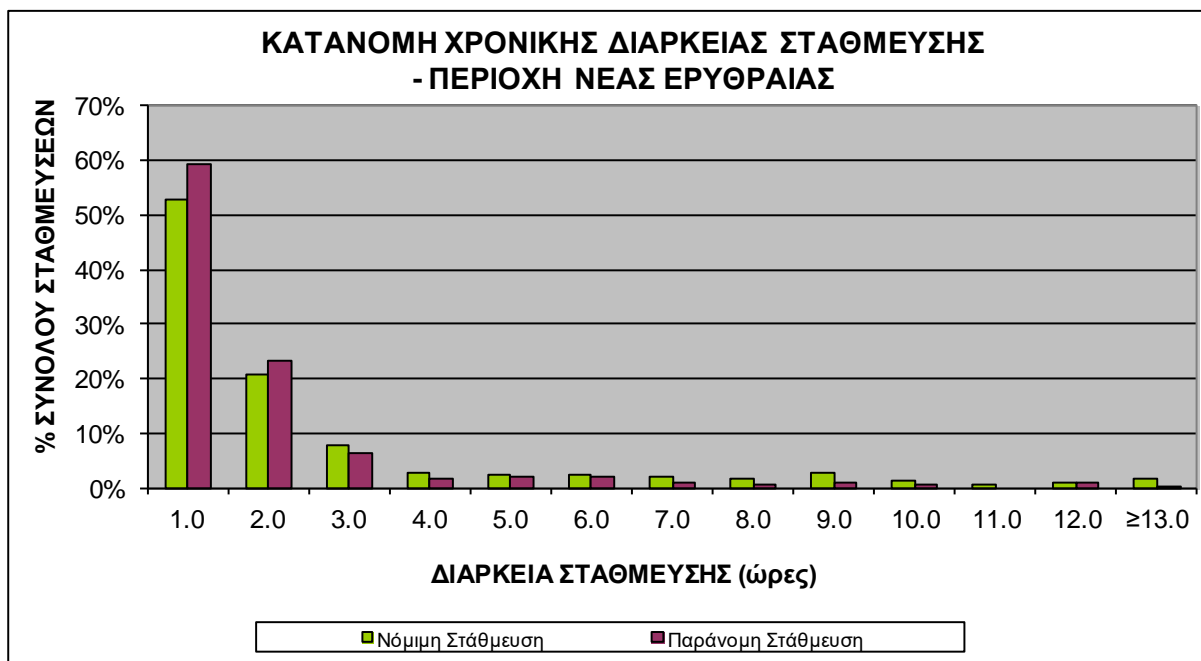
Από την επεξεργασία των στοιχείων προκύπτει ότι το 8,93% των νόμιμων σταθμεύσεων υπερβαίνει τις 8 ώρες στάθμευσης. Συνεπάγεται ότι οι εργαζόμενοι/ επισκέπτες στις χρήσεις της συγκεκριμένης περιοχής της Νέας Ερυθραίας, όπου πραγματοποιήθηκε η απογραφή, όπως επίσης και οι μόνιμοι κάτοικοι, μονοπωλούν όλη την ημέρα κάποιες θέσεις στάθμευσης, οι οποίες –σε άλλη περίπτωση- θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν πολλαπλάσιους επισκέπτες.

Από τα 392 οχήματα που σταθμεύουν νόμιμα, τα 35, που αντιστοιχούν μόλις στο 5,23% της συνολικής ζήτησης (νόμιμη και παράνομη), σταθμεύουν για ένα διάστημα μεγαλύτερο των 8 ωρών.

Μια από τις κύριες αιτίες του προβλήματος στάθμευσης στη συγκεκριμένη περιοχή, οφείλεται στο γεγονός ότι το 5,23% της ημερήσιας συνολικής ζήτησης στάθμευσης δεσμεύει 35 θέσεις, δηλαδή το 38,46% των νόμιμα προσφερόμενων θέσεων.

Πίνακας 4.2.1.4-2: Κατανομή Χρονικής Διάρκειας Στάθμευσης – Σάββατο 12/10/2019

	Νόμιμη Στάθμευση	Παράνομη Στάθμευση
Ώρες	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΝ
1.0	52,92%	59,27%
2.0	20,76%	23,27%
3.0	7,89%	6,18%
4.0	2,63%	1,82%
5.0	2,34%	2,18%
6.0	2,34%	2,18%
7.0	2,05%	1,09%
8.0	1,75%	0,73%
9.0	2,63%	1,09%
10.0	1,46%	0,73%
11.0	0,58%	0,00%
12.0	0,88%	1,09%
≥13.0	1,75%	0,36%



Διάγραμμα 4.2.1.4-2: Κατανομή Χρονικής Διάρκειας Στάθμευσης – Σάββατο 12/10/2019

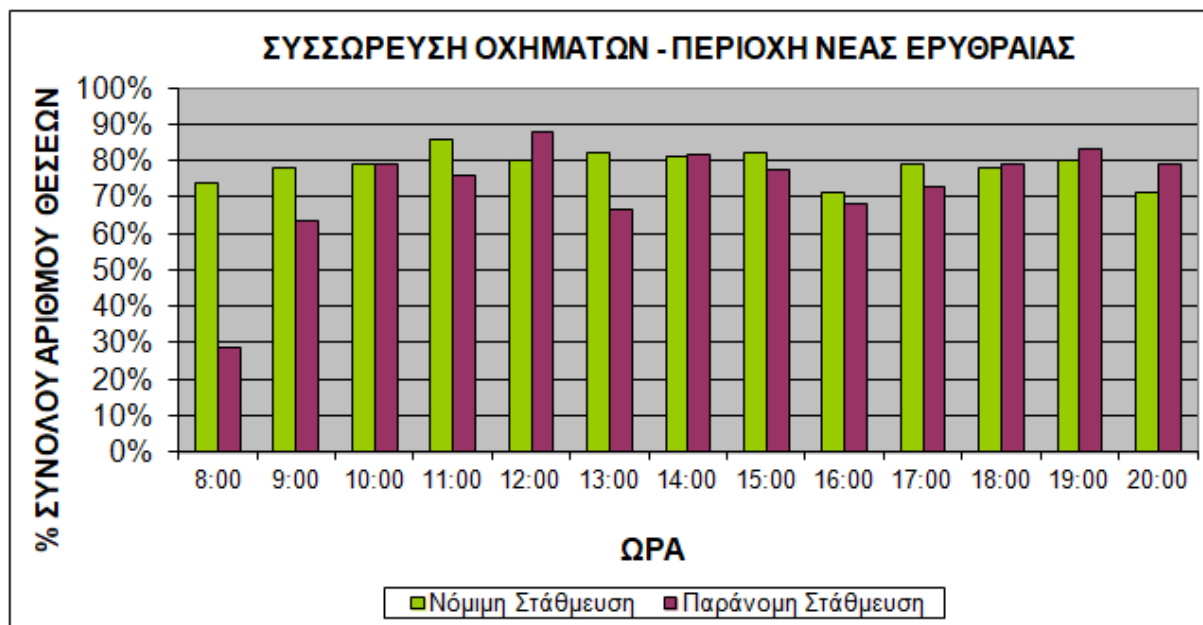
Οι σταθμεύσεις διάρκειας μιας ώρας αποτελούν το 52,92% του συνόλου των **νόμιμων σταθμεύσεων** και ακολουθούν οι δίωρες με ποσοστό 20,76%, ενώ οι μεγαλύτερες/ ίσες των δεκατριών ωρών αποτελούν μόλις το 1,75%. Στην παράνομη στάθμευση κυριαρχούν επίσης οι μονόωρες σταθμεύσεις με 59,27% και ακολουθούν οι σταθμεύσεις διάρκειας δύο ωρών με 23,27%, ενώ οι μεγαλύτερες/ ίσες των δεκατριών ωρών αποτελούν μόλις το 0,36%.

4.2.1.5 Συσσώρευση Στάθμευσης – Ώρα Αιχμής

Στους Πίνακες 4.2.1.5-1 και 4.2.1.5-2, καθώς και στα αντίστοιχα Διαγράμματα 4.2.1.5-1 και 4.2.1.5-2, που ακολουθούν, παρουσιάζεται για κάθε ημέρα απογραφής, η διακύμανση της συσσώρευσης και για τις δύο κατηγορίες στάθμευσης (νόμιμη και παράνομη).

Πίνακας 4.2.1.5-1: Συσσώρευση Οχημάτων – Τρίτη 15/10/2019

Ώρα	Νόμιμη Στάθμευση	Παράνομη Στάθμευση
	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ
8:00	73,63%	28,79%
9:00	78,02%	63,64%
10:00	79,12%	78,79%
11:00	85,71%	75,76%
12:00	80,22%	87,88%
13:00	82,42%	66,67%
14:00	81,32%	81,82%
15:00	82,42%	77,27%
16:00	71,43%	68,18%
17:00	79,12%	72,73%
18:00	78,02%	78,79%
19:00	80,22%	83,33%
20:00	71,43%	78,79%



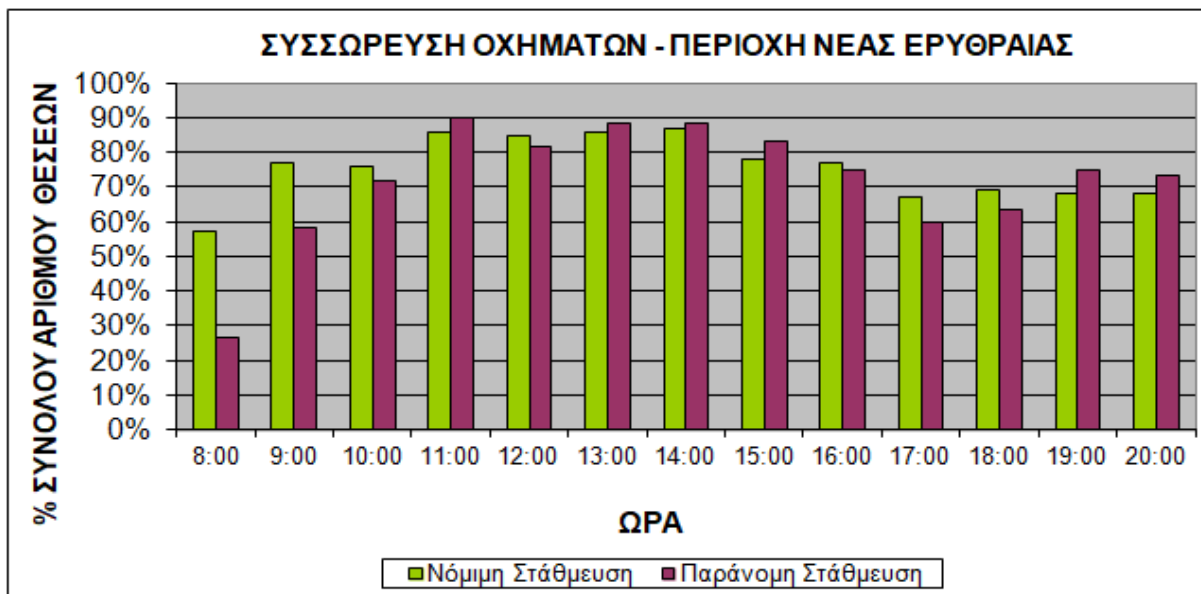
Διάγραμμα 4.2.1.5-1: Συσσώρευση Οχημάτων – Τρίτη 15/10/2019

Η μέγιστη συσσώρευση των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων ήταν 78 οχήματα, καταγράφηκε στις 11:00 το πρωί και αντιστοιχεί στο 85,71% των θέσεων. Η συσσώρευση κατά βάση υπερβαίνει το 75% του αριθμού των νόμιμων θέσεων από τις 09:00 έως τις 15:00 και από τις 17:00 έως τις 20:00, το οποίο συνεπάγεται ότι η ανεύρεση ελεύθερης θέσης κατά τη διάρκεια αυτών των ωρών είναι δυσχερής.

Στις παράνομες θέσεις στάθμευσης η μέγιστη καταγραφείσα συσσώρευση ανήλθε σε 58 οχήματα στις 12:00 το μεσημέρι και αντιστοιχεί στο 87,88% των θέσεων.

Πίνακας 4.2.1.5-2: Συσσώρευση Οχημάτων – Σάββατο 12/10/2019

Ωρα	Νόμιμη Στάθμευση	Παράνομη Στάθμευση
	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ	% ΣΥΝΟΛΟΥ ΑΡΙΘΜΟΥ ΘΕΣΕΩΝ
8:00	57,14%	26,67%
9:00	76,92%	58,33%
10:00	75,82%	71,67%
11:00	85,71%	90,00%
12:00	84,62%	81,67%
13:00	85,71%	88,33%
14:00	86,81%	88,33%
15:00	78,02%	83,33%
16:00	76,92%	75,00%
17:00	67,03%	60,00%
18:00	69,23%	63,33%
19:00	68,13%	75,00%
20:00	68,13%	73,33%



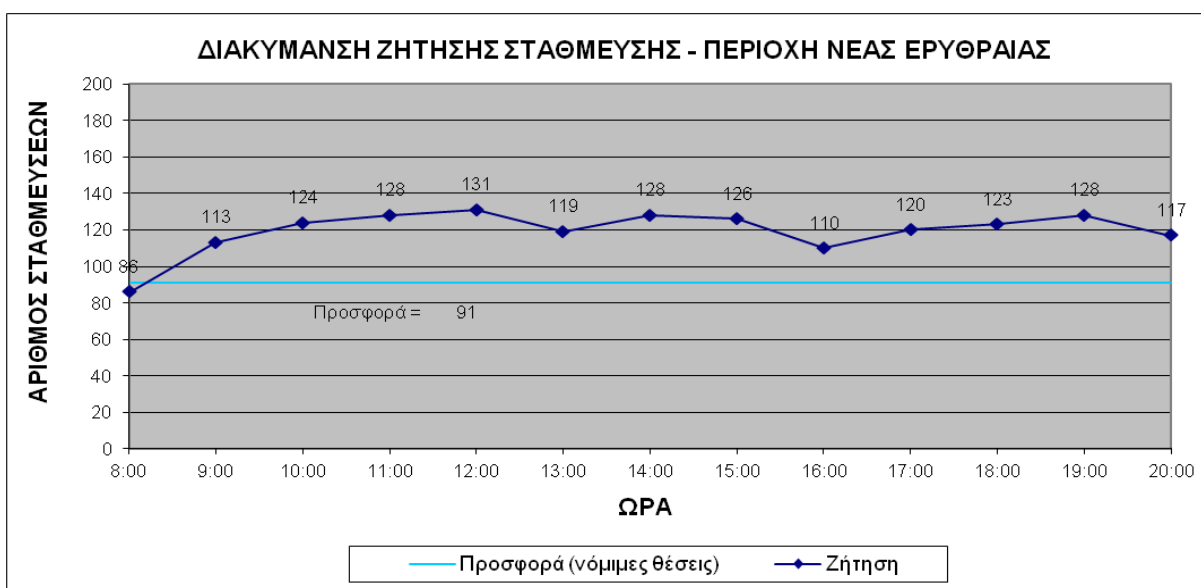
Διάγραμμα 4.2.1.5-2: Συσσώρευση Οχημάτων – Σάββατο 12/10/2019

Η μέγιστη συσσώρευση των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων ήταν 79 οχήματα, καταγράφηκε στις 14:00 το μεσημέρι και αντιστοιχεί στο 86,81% των θέσεων. Η συσσώρευση κατά βάση υπερβαίνει το 75% του αριθμού των νόμιμων θέσεων από τις 09:00 έως τις 17:00, το οποίο συνεπάγεται ότι η ανεύρεση ελεύθερης θέσης κατά τη διάρκεια αυτών των ωρών είναι δυσχερής. Η ανεύρεση ελεύθερης θέσης είναι σχετικά πιο εύκολη μετά τις 17:00 το απόγευμα (~68%).

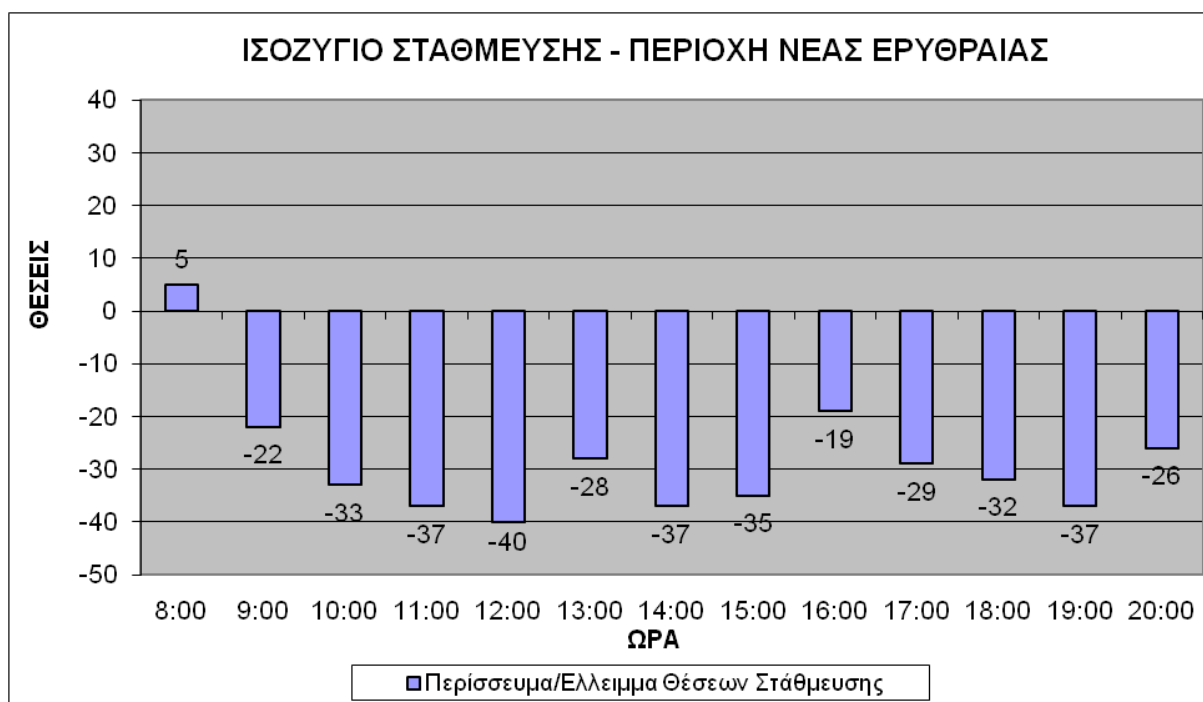
Στις παράνομες θέσεις στάθμευσης η μέγιστη καταγραφείσα συσσώρευση ανήλθε σε 54 οχήματα στις 11:00 το πρωί και αντιστοιχεί στο 90% των θέσεων.

4.2.1.6 Ωριαία Διακύμανση της Ζήτησης – Ισοζύγιο Στάθμευσης

Στα Διαγράμματα 4.2.1.6-1 έως 4.2.1.6-4 παρουσιάζεται, για κάθε ημέρα απογραφής, η διακύμανση της συνολικής ζήτησης για θέσεις στάθμευσης (νόμιμες και παράνομες) κατά τη διάρκεια της ημέρας, καθώς και το αντίστοιχο ισοζύγιο.



Διάγραμμα 4.2.1.6-1: Ωριαία Διακύμανση της Ζήτησης – Τρίτη 15/10/2019

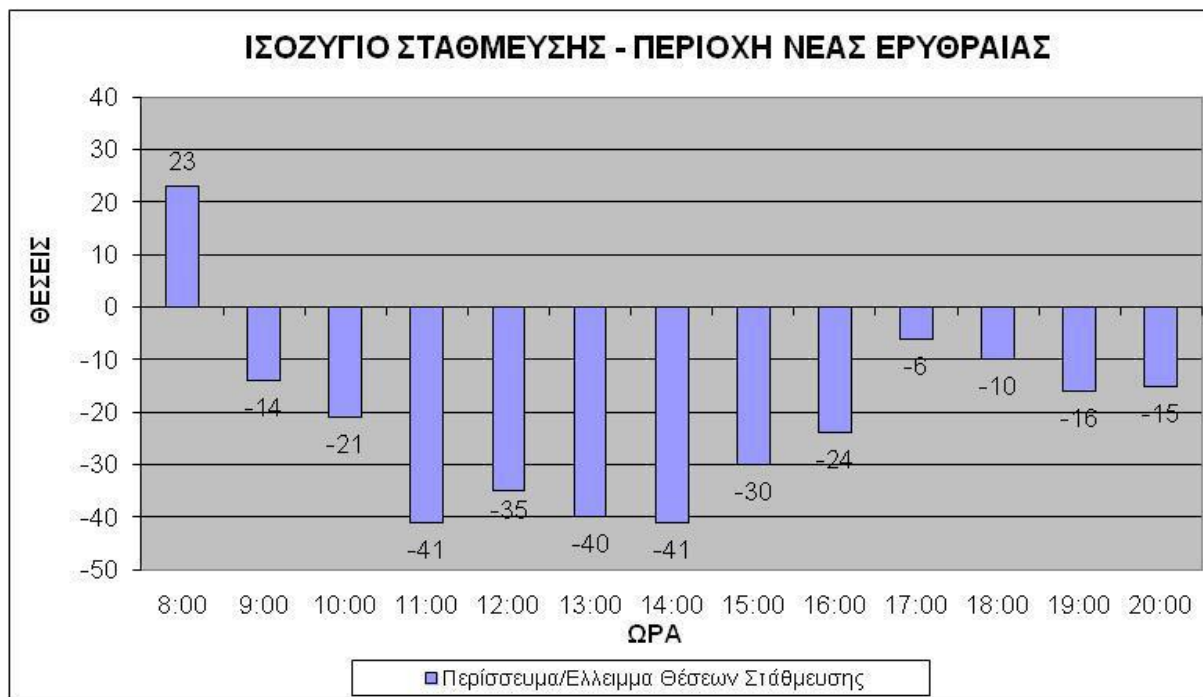


Διάγραμμα 4.2.1.6-2: Ισοζύγιο στάθμευσης – Τρίτη 15/10/2019

Για την Τρίτη 15/10/2019, στην περιοχή της Νέας Ερυθραίας, προκύπτει ότι η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά των 91 νόμιμων θέσεων καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας με εξαίρεση το χρονικό διάστημα 08:00-09:00π.μ.



Διάγραμμα 4.2.1.6-3: Ωριαία Διακύμανση της Ζήτησης – Σάββατο 12/10/2019



Διάγραμμα 4.2.1.6-4: Ισοζύγιο στάθμευσης – Σάββατο 12/10/2019

Για το Σάββατο 12/10/2019, αντιστοίχως με την Τρίτη, προκύπτει ότι η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά των 91 νόμιμων θέσεων καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας με εξαίρεση το χρονικό διάστημα 08:00-09:00π.μ.

4.2.1.7 Ανάλυση της “Πρωινής”, “Βραδυνης” και “Συνεχούς” Παρουσίας Οχημάτων

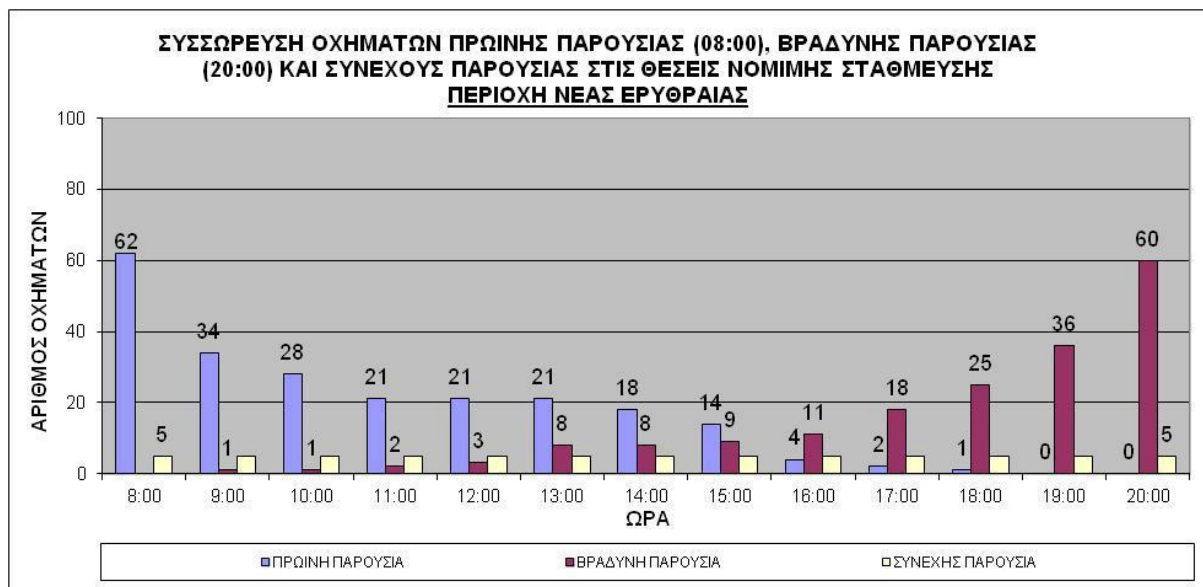
Οι κατηγορίες στις οποίες διακρίνονται οι σταθμεύοντες στην περιοχή μελέτης είναι οι ακόλουθες:

- “Πρωινή παρουσία” (οχήματα που απογράφηκαν στις 08:00, δηλαδή ήταν σταθμευμένα πριν την έναρξη της έρευνας).
- “Βραδυνη Παρουσία” (οχήματα που απογράφηκαν στις 20:00, δηλαδή παρέμειναν σταθμευμένα και μετά τη λήξη της έρευνας).
- “Συνεχής Παρουσία” (οχήματα που δεν μετακινήθηκαν καθόλου κατά τη χρονική διάρκεια της έρευνας)

Τα οχήματα, που ανήκουν στις κατηγορίες “Πρωινή” και “Συνεχής Παρουσία”, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι ανήκουν στους κατοίκους της περιοχής, ενώ το ίδιο να ίσχυε και για το μεγαλύτερο ποσοστό των οχημάτων της “Βραδυνης Παρουσίας”. Έτσι, για την ανάλυση των χαρακτηριστικών στάθμευσης οι χρήστες θα διαχωρίζονταν σε δυο κατηγορίες: τους κατοίκους (πρωινή, συνεχής και βραδυνη παρουσία) και τους επισκέπτες (πλήρης μετακίνηση), με την παραδοχή ότι στην πρώτη κατηγορία ανήκει όλο το ποσοστό των βραδυνων σταθμεύσεων.

Στα ακόλουθα Διαγράμματα 4.2.1.7-1 – 4.2.1.7-2 απεικονίζεται, για κάθε ημέρα απογραφής, η διακύμανση της συσσώρευσης των οχημάτων που ανήκουν στις κατηγορίες “Πρωινή”, “Βραδυνη” και “Συνεχής Παρουσία” για τις θέσεις νόμιμης στάθμευσης.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

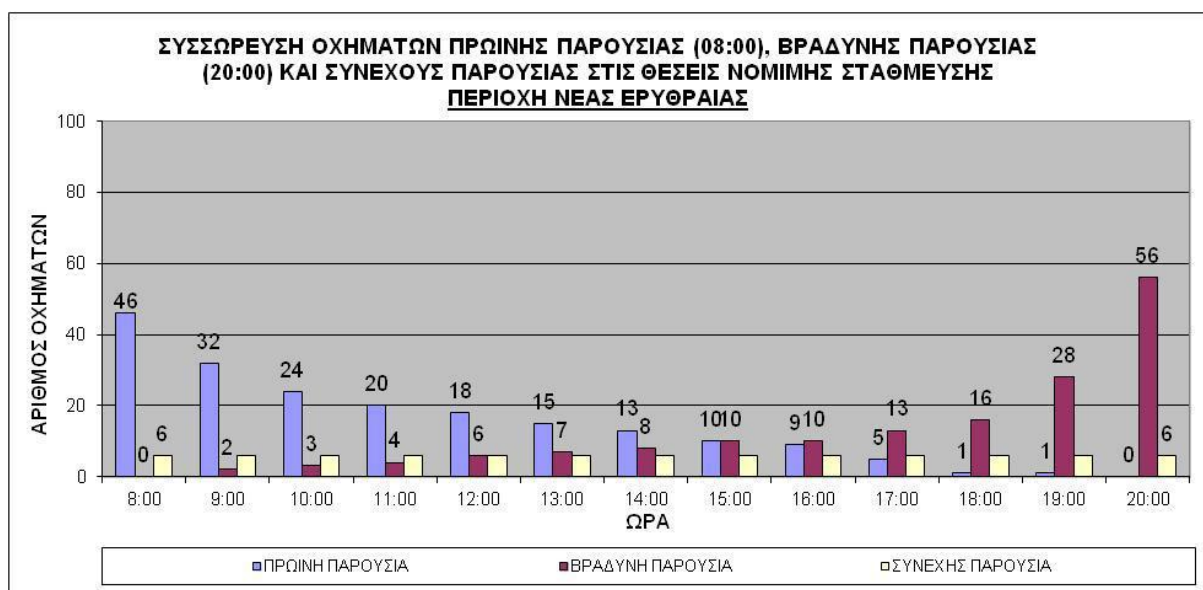


Διάγραμμα 4.2.1.7-1: Συσσώρευση Οχημάτων Πρωινής Παρουσίας (08:00), Βραδυνης Παρουσίας (20:00) και Συνεχούς Παρουσίας - Θέσεις Νόμιμης Στάθμευσης – Τρίτη 15/10/2019

Τα 5 από τα 67 (ποσοστό 7,46%) σταθμευμένα οχήματα που απογράφηκαν το πρωί στην περιοχή μελέτης δεν μετακινήθηκαν καθόλου κατά τη διάρκεια της ημέρας (“Συνεχής Παρουσία”).

Κατά την τελευταία ώρα των μετρήσεων, στο διάστημα 20:00 – 21:00, καταμετρήθηκαν στην περιοχή μελέτης 65 σταθμευμένα οχήματα, εκ των οποίων τα 60 ανήκουν στην κατηγορία “Βραδυνη Παρουσία” και τα 5 στην κατηγορία “Συνεχής Παρουσία”.

Από τα 60 οχήματα της κατηγορίας “Βραδυνη Παρουσία” τα 42 (ποσοστό 64,6%) ήρθαν στην περιοχή μετά τις 17:00.



Διάγραμμα 4.2.1.7-2: Συσσώρευση Οχημάτων Πρωινής Παρουσίας (08:00), Βραδυνης Παρουσίας (20:00) και Συνεχούς Παρουσίας - Θέσεις Νόμιμης Στάθμευσης – Σάββατο 12/10/2019

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Τα 6 από τα 52 (ποσοστό 11,54%) σταθμευμένα οχήματα που απογράφηκαν το πρωί στην περιοχή μελέτης δεν μετακινήθηκαν καθόλου κατά τη διάρκεια της ημέρας (“Συνεχής Παρουσία”).

Κατά την τελευταία ώρα των μετρήσεων, στο διάστημα 20:00 – 21:00, καταμετρήθηκαν στην περιοχή μελέτης 62 σταθμευμένα οχήματα, εκ των οποίων τα 56 ανήκουν στην κατηγορία “Βραδυνή Παρουσία και τα 6 στην κατηγορία “Συνεχής Παρουσία”.

Από τα 62 οχήματα της “Βραδινής Παρουσίας” τα 40 (ποσοστό 64,52%) ήρθαν στην περιοχή μετά τις 17:00.

4.2.1.8 Νυχτερινή Απογραφή Στάθμευσης

Κατά τη μεταμεσονύκτια απογραφή, η οποία έλαβε χώρα στις 24/10/2019, στο σύνολο της εξεταζόμενης περιοχής βρέθηκαν σταθμευμένα 21 Ι.Χ., 3 δίκυκλα και 3 φορτηγά. Η κατανομή της συνολικής νυχτερινής ζήτησης για στάθμευση ανά οδικό τμήμα φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Για τη νυχτερινή απογραφή, το ισοζύγιο στάθμευσης προκύπτει θετικό (πλεόνασμα θέσεων στάθμευσης).

Πίνακας 1: Συνολική ζήτηση στάθμευσης ανά τύπο οχήματος και οδικό τμήμα κατά τη νυχτερινή απογραφή (04:00-05:00)

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ		
	Ι.Χ.	ΔΙΚΥΚΛΑ	ΦΟΡΤΗΓΑ
ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	14	3	1
ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε'	0	0	0
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	7	0	2

Πίνακας 2: Σύγκριση νόμιμης/παράνομης στάθμευσης Ι.Χ. στα εξεταζόμενα οδικά τμήματα κατά τη νυχτερινή απογραφή (04:00-05:00)

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΩΝ Ι.Χ.			
	ΝΟΜΙΜΑ		ΠΑΡΑΝΟΜΑ	
	ΠΛΗΘΟΣ	%	ΠΛΗΘΟΣ	%
ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	13	92,9	1	7,1
ΠΑΤΡΙΑΡΧΟΥ ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε'	0	0	0	0
ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	6	85,7	1	14,3

Πίνακας 3: Σύγκριση συνολικής νόμιμης προσφοράς και συνολικής ζήτησης στάθμευσης στην υπό εξέταση περιοχή κατά τη νυχτερινή απογραφή (04:00-05:00)

ΝΟΜΙΜΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
91 θέσεις	30 θέσεις

4.2.1.9 Δημόσιοι χώροι στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης σημειώθηκαν οι επιφανειακοί χώροι στάθμευσης (parking) σε όλη την έκταση της περιοχής παρέμβασης του Δήμου Κηφισιάς. Οι εν λόγω χώροι (δημόσιοι αλλά και ιδιωτικοί) παρουσιάζονται αναλυτικά στον Χάρτη Χ.3. Οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης είναι συνολικά 8 με έκταση 10.130,05 m² (10,13 στρέμματα). Πολλοί από τους εν λόγω χώρους αποτελούν αδιαμόρφωτες εκτάσεις με αποτέλεσμα να μην καθίσταται ακριβής ο υπολογισμός της χωρητικότητάς τους. Παρόλα αυτά, μια αδρή εκτίμηση υπολογίζει ότι προσφέρονται περίπου 340 θέσεις στάθμευσης.

4.2.1.10 Ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης εντοπίστηκαν και οι ιδιωτικοί επιφανειακοί χώροι στάθμευσης (parking) σε όλη την έκταση της περιοχής παρέμβασης του Δήμου Κηφισιάς. Οι εν λόγω χώροι παρουσιάζονται αναλυτικά στον Χάρτη Χ.3. Οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης που βρέθηκαν είναι εξήντα ένας με συνολική έκταση 97.817,81 m² (97,82 στρέμματα) και αφορούν σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών επιχειρήσεων (για υπαλλήλους και πελάτες). Η χωρητικότητα των παραπάνω χώρων υπολογίζεται περίπου στις 3.282 θέσεις στάθμευσης.

4.2.2 Μετρήσεις Κυκλοφοριακών Φόρτων

4.2.2.1 Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας (2019)

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης διεξήχθησαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας (2019) σε κόμβους/ δισταυρώσεις του Δήμου Κηφισιάς.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις από την ομάδα μελέτης που αφορούσαν σε στρέφουσες κινήσεις και σύνθεση της κυκλοφορίας σε **11 κόμβους για πρωινή και απογευματινή αιχμή σε δύο ημερομηνίες διαφορετικών χαρακτηριστικών** (Τρίτη ή Πέμπτη & Σάββατο).

Οι κόμβοι που έλαβαν χώρα οι συγκεκριμένες μετρήσεις παρουσιάζονται στον Πίνακα 4.2.2.1-1 που ακολουθεί. Στον ίδιο Πίνακα παρουσιάζονται και οι χρονικές περίοδοι (ημερομηνίες και ώρες) που πραγματοποιήθηκαν οι μετρήσεις.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ «ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ» παρουσιάζονται και αναλύονται οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων ανά Κόμβο που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Σημειώνεται ότι, για την αναγωγή των οχημάτων που μετρήθηκαν σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ), χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι ισοδύναμοι συντελεστές:

Δίκυκλα	0,5
Ι.Χ. Επιβατικά - Ταξί	1
Ημιφορτηγά	1
Λεωφορεία	3
Φορτηγά	2

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ

Πίνακας 4.2.2.1-1: Εξεταζόμενοι Κόμβοι και Ημερομηνίες & Ώρες Μετρήσεων

Κόμβος			1η Ημερομηνία Μετρήσεων				2η Ημερομηνία Μετρήσεων			
α/α	Περιοχή	Οδοί Κόμβου	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή
1	Κηφισιά	Ιωνίας, Έλλης & Χαριλάου Τρικούπη	Τρίτη	22/10/2019	8:00-9:00	17:00-18:00	Σάββατο	19/10/2019	12:30-13:30	19:30-20:30
2	Νέα Ερυθραία	Έλλης & Πόντου	Τρίτη	22/10/2019	8:00-9:00	16:00-17:00	Σάββατο	19/10/2019	12:00-13:00	18:00-19:00
3	Κηφισιά	Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη	Τρίτη	22/10/2019	8:30-9:30	17:30-18:30	Σάββατο	19/10/2019	12:30-13:30	17:30-18:30
4	Νέα Ερυθραία	Πόντου, Γ. Παπανδρέου & Χαρ. Τρικούπη	Τρίτη	22/10/2019	8:30-9:30	18:30-19:30	Σάββατο	19/10/2019	13:00-14:00	18:00-19:00
5	Νέα Ερυθραία	Παπανδρέου, Έλλης & Αδαμαντίου Κοραή	Τρίτη	22/10/2019	9:00-10:00	18:00-19:00	Σάββατο	19/10/2019	12:00-13:00	18:00-19:00
6	Κηφισιά	Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη	Τρίτη	22/10/2019	9:00-10:00	18:00-19:00	Σάββατο	19/10/2019	13:30-14:30	20:00-21:00
7	Νέα Ερυθραία/ Εκάλη	Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως	Τρίτη	22/10/2019	9:30-10:30	17:30-18:30	Σάββατο	19/10/2019	11:30-12:30	18:30-19:30
8	Νέα Ερυθραία	Κώστα Βάρναλη & Ελευθερίου Βενιζέλου	Τρίτη	22/10/2019	10:00-11:00	17:00-18:00	Σάββατο	19/10/2019	12:00-13:00	19:00-20:00
9	Κηφισιά	Άργους & Ερμιόνης	Πέμπτη	17/10/2019	8:00-9:00	16:00-17:00	Σάββατο	12/10/2019	10:30-11:30	17:30-18:30
10	Κηφισιά	Αχαΐας & Τροιζηνίας	Πέμπτη	17/10/2019	8:00-9:00	17:00-18:00	Σάββατο	12/10/2019	11:30-12:30	18:30-19:30
11	Κηφισιά	Λεωφ. Κηφισίας & Κασσαβέτη	Τρίτη	22/10/2019	7:30-8:30	16:30-17:30	Σάββατο	12/10/2019	12:30-13:30	19:30-20:30

Γενικά Συμπεράσματα Μετρήσεων

Βάσει των όσων παρουσιάζονται και αναλύονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ «ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ», σημειώνονται συνοπτικά τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- ✓ Στον **Κόμβο 1:** Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη, οι μεγαλύτεροι φόρτοι καταγράφονται στις δύο κατευθύνσεις (ευθείας) κίνησης επί της Χαριλάου Τρικούπη (κατεύθυνση προς Νέα Ερυθραία και οδό Σαρανταπόρου αντίστοιχα). Για τον Κόμβο 1 παρατηρούμε ότι υπάρχει διακύμανση στους φόρτους πρωινής και απογευματινής αιχμής, τόσο για την τυπική καθημερινή ημέρα (Τρίτη) όσο και για το Σάββατο. Οι απογευματινοί φόρτοι της τυπικής ημέρας είναι μειωμένοι σε σύγκριση με την πρωινή αιχμή, ενώ μείωση εμφανίζεται και στις φόρτους του Σαββάτου, οι οποίοι ωστόσο παρουσιάζουν αντίστοιχη κατανομή στις Κινήσεις του κόμβου με τους φόρτους της τυπικής ημέρας.
- ✓ Στον **Κόμβο 2:** Έλλης & Πόντου, ο υψηλότερος φόρτος σημειώνεται επί της οδού Πόντου (προς Χαρ. Τρικούπη). Μεταξύ πρωινής και απογευματινής αιχμής της τυπικής ημέρας εντοπίζονται μικρές διακυμάνσεις, ενώ στους φόρτους της πρωινής αιχμής του Σαββάτου παρατηρείται αύξηση. Οι φόρτοι της απογευματινής αιχμής του Σαββάτου εμφανίζουν μείωση ως προς την πρωινή, αλλά σαφή αύξηση συγκριτικά με την τυπική απογευματινή.
- ✓ Στον **Κόμβο 3:** Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη, ο υψηλότερος φόρτος καταγράφεται στην (ευθεία) κίνηση επί της Χαρ. Τρικούπη με κατεύθυνση προς Μελίσσια. Παρατηρείται αύξηση στους φόρτους όλων των κινήσεων το Σάββατο συγκριτικά με τις μετρήσεις της τυπικής ημέρας (Τρίτης). Μεταξύ της πρωινής και απογευματινής αιχμής της τυπικής ημέρας παρατηρείται μείωση των φόρτων στις ευθείες κινήσεις επί της Χαρ. Τρικούπη, ενώ για τις υπόλοιπες κινήσεις δεν εντοπίζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις.
- ✓ Στον **Κόμβο 4:** Πόντου, Γεωργίου Παπανδρέου & Χαρ. Τρικούπη, παρατηρούνται μικρές διαφοροποιήσεις των φόρτων στην κατανομή των κινήσεων στη σύγκριση πρωινής/ απογευματινής αιχμής και Τυπικής ημέρας/ Σαββάτου. Σημειώνεται ότι, στον εν λόγω κόμβο η απογευματινή αιχμή παρουσιάζει γενικά ελαφρώς αυξημένους φόρτους σε σχέση με την πρωινή.
- ✓ Στον **Κόμβο 5:** Παπανδρέου, Έλλης & Αδαμαντίου Κοραή, παρατηρούνται αυξημένοι φόρτοι κατά την πρωινή αιχμή του Σαββάτου, οι οποίοι μειώνονται για τις αντίστοιχες απογευματινές κινήσεις. Στην τυπική ημέρα (Τρίτη) οι φόρτοι παραμένουν γενικά σταθεροί μεταξύ πρωινής και απογευματινής αιχμής. Ο συγκεκριμένος κόμβος δεν εξυπηρετεί καθόλου βαριά κυκλοφορία.
- ✓ Στον **Κόμβο 6:** Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη, παρατηρείται αυξημένη κίνηση βαρέων οχημάτων στο τμήμα της οδού Κασσαβέτη μεταξύ Λεβίδου και Γρηγορίου Αυξεντίου, η οποία προκύπτει από την ανάγκη ανεφοδιασμού των παρόδιων καταστημάτων. Οι μεγαλύτεροι φόρτοι παρατηρούνται στην κίνηση (ευθεία) επί της Λεβίδου. Για την τυπική ημέρα δεν προκύπτουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ της πρωινής και απογευματινής μέτρησης. Όσον αφορά στο Σάββατο, παραμένει η ίδια κατανομή στις κινήσεις αλλά με αυξημένους φόρτους σε σχέση με την τυπική ημέρα, ενώ αύξηση παρατηρείται και στην πρωινή αιχμή σε σχέση με την απογευματινή.

- ✓ Στον **Κόμβο 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως**, παρατηρήθηκαν μεγαλύτεροι φόρτοι στη στρέφουσα κίνηση από Ισμήνης προς Νέα Ερυθραία και από Λεωφ. Θησέως προς Ρόδων για όλες τις φάσεις των μετρήσεων. Κατά την πρωινή αιχμή του Σαββάτου, παρατηρείται αύξηση των φόρτων, που αντιστοιχούν στις παραπάνω κινήσεις, ενώ δεν εντοπίζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις αυτών μεταξύ των υπολοίπων φάσεων μέτρησης.
- ✓ Στον **Κόμβο 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου**, οι μεγαλύτεροι φόρτοι καταγράφονται στην ευθεία κίνηση επί της Βάρναλη και στην (δεξιά) στρέφουσα κίνηση από Ελ. Βενιζέλου. Παρατηρούνται μικρές διαφοροποιήσεις μεταξύ πρωινής και απογευματινής αιχμής, τόσο για την τυπική καθημερινή ημέρα (Τρίτη) όσο και για το Σάββατο.
- ✓ Στον **Κόμβο 9: Άργους & Ερμιόνης**, και πιο συγκεκριμένα στην αρχή της Άργους, η μεγαλύτερη εισροή φόρτου προέρχεται από τους μετακινούμενους από την Πλ. Ελαιών (Κηφισιά) με κατεύθυνση τις Αδάμες. Η φόρτιση της οδού Άργους είναι αυξημένη κατά την τυπική πρωινή αιχμή, ενώ περιορίζεται κατά την τυπική απογευματινή αιχμή. Το Σάββατο, οι φόρτοι παρουσιάζονται επίσης μειωμένοι σε ποσοστό έως και 47% της τυπικής μέτρησης.
- ✓ Στον **Κόμβο 10: Αχαΐας & Τροιζηνίας**, οι μεγαλύτεροι φόρτοι καταγράφονται στην κίνηση (ευθεία) επί της οδού Τροιζηνίας και στις στρέφουσες κινήσεις από την οδό Αχαΐας με κατεύθυνση τη Λεωφόρο Τατοΐου. Σύμφωνα με τα στοιχεία μέτρησης του Σαββάτου, τόσο για την πρωινή όσο και για την απογευματινή αιχμή, παρατηρείται αυξημένη φόρτιση των διατομών του κόμβου. Εξάιρεση αποτελεί το οδικό τμήμα επί της Τροιζηνίας (από Αχαΐας προς Τατοΐου), όπου οι φόρτοι κυμαίνονται σε τιμές παραπλήσιες της καθημερινής αιχμής.
- ✓ Στον **Κόμβο 11: Λεωφ. Κηφισίας & Κασσαβέτη**, και πιο συγκεκριμένα στην αρχή της οδού Κασσαβέτη, οι φόρτοι που κατεγράφησαν το Σάββατο είναι αυξημένοι σε σχέση με την τυπική ημέρα (Τρίτη) τόσο κατά την πρωινή όσο και κατά την απογευματινή αιχμή με μικρές μεταξύ τους διαφοροποιήσεις.

4.2.2.2 Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης παρουσιάζονται και αναλύονται οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων του **Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ)**.

Στον Πίνακα 4.2.2.2-1 παρουσιάζονται οι θέσεις των Σταθμών ΚΔΚ που κατεγράφησαν οι μετρήσεις.

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, στους ακόλουθους Πίνακες παρουσιάζονται αναλυτικά οι φόρτοι από μετρήσεις κυκλοφορίας τυπικής καθημερινής (Πέμπτη), σε επιλεγμένες θέσεις του Δήμου Κηφισίας. Τα διαθέσιμα στοιχεία αφορούν σε πρόσφατες μετρήσεις τον Οκτώβριο του 2018, καθώς και σε παλαιότερες μετρήσεις του 2012 και 2006 (Πίνακας 4.2.2.2-2). Επιπλέον, στον ίδιο Πίνακα παρουσιάζεται ο φόρτος αιχμής και η αντίστοιχη ώρα αιχμής.

Τέλος, στον Πίνακα 4.2.2.2-3 παρουσιάζεται η εξέλιξη του κυκλοφοριακού φόρτου για τα έτη 2006, 2012, 2018. Παρουσιάζονται για τις μετρήσεις κυκλοφορίας κατά τον μήνα Οκτώβριο τυπικής καθημερινής (Πέμπτη) οι ημερήσιοι φόρτοι, οι φόρτοι αιχμής και οι αντίστοιχες ώρες αιχμής, καθώς και η ποσοστιαία μεταβολή αυτών.

Ο κυκλοφοριακός φόρτος μετράται **σε οχήματα**.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 4.2.2.2-1: Θέσεις Σταθμών ΚΔΚ

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΔΚ	ΔΗΜΟΣ-ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΔΟΣ	ΚΑΤ/ΝΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ
2	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ	ΝΔ	ΡΑΜΠΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΗΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ/ΚΥΜΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ο. ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΙΡΑΙΑ
998	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ	ΒΑ	ΡΑΜΠΑ ΕΞΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ / ΚΥΜΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΛΑΜΙΑ

Πίνακας 4.2.2.2-2: Κυκλοφοριακοί φόρτοι τυπικής καθημερινής (ημέρα Πέμπτη) σε επιλεγμένες θέσεις του ΚΔΚ, Οκτώβριος 2006/ 2012/ 2018

Σταθμός ΚΔΚ	Ημ/νία	Ημέρα	Φ1	Φ2	Φ3	Φ4	Φ5	Φ6	Φ7	Φ8	Φ9	Φ10	Φ11	Φ12	Φ13	Φ14	Φ15	Φ16	Φ17	Φ18	Φ19	Φ20	Φ21	Φ22	Φ23	Φ24	ΦΟΡΤΟΣ ΑΙΧΜΗΣ	ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ
2	12-Οκτ-06	Πέμπτη	211	128	72	48	63	182	667	1171	890	813	863	828	826	918	1170	1007	630	901	831	755	614	539	398	291	1171	7:00-8:00
2	11-Οκτ-12	Πέμπτη	248	141	82	55	82	199	573	1239	1729	1340	1290	1143	1206	1152	1312	1357	1320	1434	1282	1086	902	683	465	353	1729	8:00-9:00
2	11-Οκτ-18	Πέμπτη	288	143	58	43	78	206	651	1530	1501	1307	1331	1230	1181	1184	1565	1764	1726	1733	1236	1329	1093	796	486	394	1764	7:00-8:00
998	12-Οκτ-06	Πέμπτη	209	156	93	68	65	222	769	964	957	962	781	751	809	841	930	846	915	835	752	711	702	721	516	366	964	7:00-8:00
998	11-Οκτ-12	Πέμπτη	198	124	75	44	66	197	619	710	701	695	975	877	929	1047	1027	1121	983	954	820	677	577	527	390	306	1121	15:00-16:00
998	11-Οκτ-18	Πέμπτη	197	123	62	60	80	205	667	886	545	585	685	589	627	747	865	724	641	657	426	467	651	653	400	313	886	7:00-8:00

Πίνακας 4.2.2.2-3: Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων για τα έτη 2006-2012-2018, σε επιλεγμένες θέσεις του ΚΔΚ

Σταθμός ΚΔΚ	Ημ/νία	Ημέρα	ΗΜΕΡΗΣΙΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	Ποσοστιαία Μεταβολή			ΦΟΡΤΟΣ ΑΙΧΜΗΣ	Ποσοστιαία Μεταβολή			ΩΡΑ ΑΙΧΜΗΣ	Μέσος Ωριαίος Φόρτος στο χρονικό διάστημα 7:00-22:00	Ποσοστιαία Μεταβολή		
				2006-2012	2012-2018	2006-2018		2006-2012	2012-2018	2006-2018			2006-2012	2012-2018	2006-2018
2	12-Οκτ-06	Πέμπτη	14.816	39,53%	10,55%	54,25%	1.171	47,65%	2,02%	50,64%	7:00-8:00	850	44,83%	10,99%	60,76%
	11-Οκτ-12	Πέμπτη	20.673				1.729				8:00-9:00	1.232			
	11-Οκτ-18	Πέμπτη	22.853				1.764				7:00-8:00	1.367			
998	12-Οκτ-06	Πέμπτη	14.941	-2,02%	-19,02%	-20,65%	964	16,29%	-20,96%	-8,09%	7:00-8:00	832	1,15%	-22,76%	-21,87%
	11-Οκτ-12	Πέμπτη	14.639				1.121				15:00-16:00	841			
	11-Οκτ-18	Πέμπτη	11.855				886				7:00-8:00	650			

*Ο κυκλοφοριακός φόρτος μετράται σε οχήματα.

4.2.2.3 Σύγκριση Κυκλοφοριακών Φόρτων Μετρήσεων 2019 με παλαιότερες μετρήσεις

Στο τέλος του Παραρτήματος II παρουσιάζεται η σύγκριση μεταξύ των κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης και των κυκλοφοριακών φόρτων που μετρήθηκαν σε προγενέστερο χρόνο, σύμφωνα με τις κάτωθι Κυκλοφοριακές Μελέτες:

- «ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΑΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ» (Α. Μαυρογεώργη, Απρίλιος 2011)
- «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΔΑΜΩΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΟΥ-ΦΟΙΝΙΚΑ» (Θ. Μαυρογεώργης, Νοέμβριος 2006)
- «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΠΕΡΙΞ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ – Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ – ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ – ΗΡΟΔΟΤΟΥ – ΠΟΝΤΟΥ – ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ/ ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ» (Α. Μαυρογεώργη, Ιούνιος 2015)
- «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ, ΑΝΟΙΞΗΣ, ΕΚΑΛΗΣ, ΚΗΦΙΣΙΑΣ, ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ, ΡΟΔΟΠΟΛΗΣ & ΣΤΑΜΑΤΑΣ/ Α' ΦΑΣΗ» (2010)

Τα στοιχεία που επιλέχθηκαν προς σύγκριση από τις ως άνω μελέτες, αφορούν σε κόμβους που είναι κοινοί. Σημειώνεται ότι μεταξύ των παλαιότερων μετρήσεων (κατά τις χρονολογίες 2011 & 2012) και των προσφάτων μετρήσεων (2019) έχει διαφοροποιηθεί σε ορισμένα οδικά τμήματα η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου.

Ι. Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων της μελέτης του 2015

Ι.Ι. Διασταύρωση Πόντου & Έλλης

Η οδός Πόντου, στο τμήμα μεταξύ Τροίας και Έλλης, ήταν διπλής κυκλοφορίας τον Μάρτιο του 2011. Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, ήτοι η κίνηση προς την οδό Έλλης και η κίνηση προς την οδό Τροίας (στρέφουσα κίνηση 5/ βλ. Σκαρίφημα Ι.1).

Διασταύρωση Πόντου & Έλλης					
Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 03/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή 08.00-09.00 (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως/Προς	Μαρ-2011	Οκτ-2019	
Έλλης	Ιωνίας	Πόντου	196	96	-51,02%
Έλλης	Πόντου	Κώστα Βάρναλη	196	104	-46,94%
Πόντου	Τροίας	Έλλης	200	232	16,00%
Πόντου	Έλλης	Γ. Παπανδρέου	192	224	16,67%

Η οδός Έλλης, μεταξύ Κώστα Βάρναλη και Ιωνίας, ήταν αντιδρομημένη σε σχέση με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση. Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 9:00-10:00 για τον Οκτώβριο του 2012 και 08:00-09:00 για τον Οκτώβριο του 2019.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Διασταύρωση Πόντου & Έλλης Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως/Προς	Οκτ-2012*	Οκτ-2019	
Έλλης	Ιωνίας	Πόντου	18	96	433,33%
Έλλης	Πόντου	Κώστα Βάρναλη	58	104	79,31%
Πόντου	Τροίας	Έλλης	130	232	78,46%
Πόντου	Έλλης	Γ. Παπανδρέου	136	224	64,71%

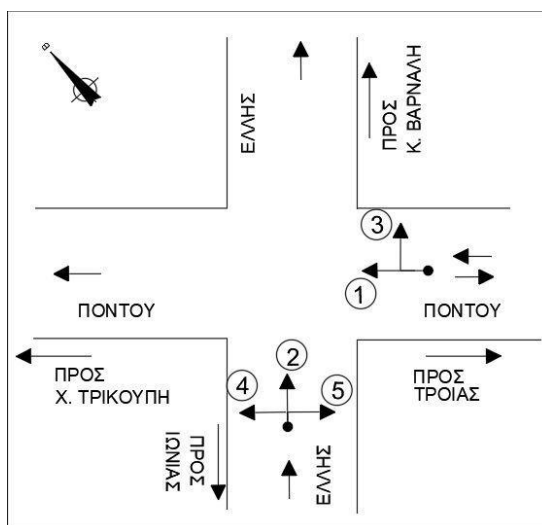
I.II. Διασταύρωση Πόντου, Γεωργίου Παπανδρέου & Χαρ. Τρικούπη

Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7:30-8:30 για τον Μάρτιο του 2011 και 08:30-09:30 για τον Οκτώβριο του 2019.

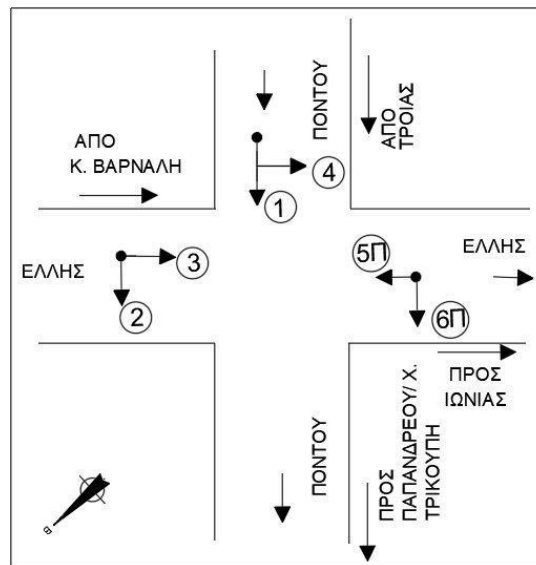
Διασταύρωση Πόντου, Γεωργίου Παπανδρέου & Χαρ. Τρικούπη Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 03/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως/Προς	Μαρ-2011	Οκτ-2019	
Πόντου	Έλλης	Γ. Παπανδρέου	180	172	-4,44%
Γ. Παπανδρέου	Κ. Βάρναλη	Χαρ. Τρικούπη	398	560	40,70%

Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7.30-8.30 για τον Οκτώβριο του 2012 και 08.30-09.30 για τον Οκτώβριο του 2019.

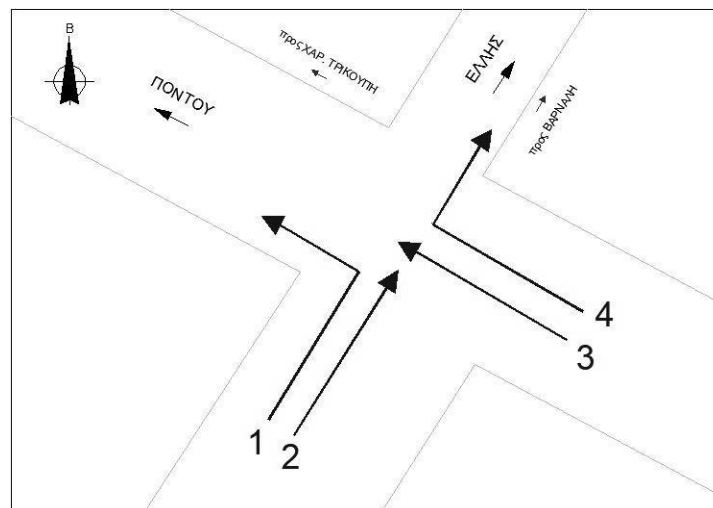
Διασταύρωση Πόντου, Γεωργίου Παπανδρέου & Χαρ. Τρικούπη Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως/Προς	Οκτ-2012	Οκτ-2019	
Πόντου	Έλλης	Γ. Παπανδρέου	92	172	86,96%
Γ. Παπανδρέου	Κ. Βάρναλη	Χαρ. Τρικούπη	378	560	48,15%



Σκαρίφημα I.1: Κυκλοφοριακή οργάνωση στη διασταύρωση Έλλης & Πόντου (Μάρτιος 2011)



Σκαρίφημα Ι.2: Κυκλοφοριακή οργάνωση στη διασταύρωση Έλλης & Πόντου (Οκτώβριος 2012)



Σκαρίφημα Ι.3: Κυκλοφοριακή οργάνωση στη διασταύρωση Έλλης & Πόντου (Οκτώβριος 2019)

Ι.ΙΙΙ. Διασταύρωση Ιωνίας, Χαρ. Τρικούπη & Έλλης

Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7:30-8:30 για τον Μάρτιο του 2011 και 08:00-09:00 για τον Οκτώβριο του 2019.

Διασταύρωση Ιωνίας, Χαρ. Τρικούπη & Έλλης					
Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 03/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μαρ-2011	Οκτ-2019	
Ιωνίας	Έλλης	Τροίας	40	16	-60,00%
Ιωνίας	Χαρ. Τρικούπη	Σκοπέλου	146	156	6,85%
Χαρ. Τρικούπη	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	Ιωνίας	726	940	29,48%
Χαρ. Τρικούπη	Ιωνίας	Σαρανταπόρου	634	892	40,69%
Χαρ. Τρικούπη	Σαρανταπόρου	Ιωνίας	860	804	-6,51%
Χαρ. Τρικούπη	Έλλης	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	560	532	-5,00%

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Η οδός Έλλης, στο τμήμα μεταξύ Χαρ. Τρικούπη και Πόντου, διαφοροποιείται σε σχέση με τον Μάρτιο του 2011, και τον Οκτώβριο του 2012 λειτουργεί ως οδός διπλής κυκλοφορίας. Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, ήτοι η κίνηση προς την οδό Πόντου και η κίνηση προς την οδό Χαρ. Τρικούπη. Επίσης, τα στοιχεία που παρατίθενται αφορούν στην ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7:30-8:30 για τον Οκτώβριο του 2012 και 08:00-09:00 για τον Οκτώβριο του 2019.

Διασταύρωση Ιωνίας, Χαρ. Τρικούπη & Έλλης Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Οκτ-2012	Οκτ-2019	
Ιωνίας	Έλλης	Τροίας	8	16	100,00%
Ιωνίας	Τροίας	Έλλης	44		
Ιωνίας	Χαρ. Τρικούπη	Σκοπέλου	158	156	-1,27%
Χαρ. Τρικούπη	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	Ιωνίας	726	940	29,48%
Χαρ. Τρικούπη	Ιωνίας	Σαρανταπόρου	634	892	40,69%
Χαρ. Τρικούπη	Σαρανταπόρου	Ιωνίας	860	804	-6,51%
Χαρ. Τρικούπη	Έλλης	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	560	532	-5,00%
Έλλης	Πόντου	Χαρ. Τρικούπη	52	162	188,46%
Έλλης	Χαρ. Τρικούπη	Πόντου	12		

I.IV. Διασταύρωση Γεωργίου Παπανδρέου & Κοραή

Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 08:00-09:00 για τον Μάιο του 2011 και 09:00-10:00 για τον Οκτώβριο του 2019.

Διασταύρωση Γεωργίου Παπανδρέου & Κοραή Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 05/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μάιος-2011	Οκτ-2019	
Γ. Παπανδρέου	Έλλης	Φλέμινγκ	204	164	-19,61%
Γ. Παπανδρέου	Παπαφλέσσα	Κοραή	258	164	-36,43%
Έλλης	Αθ. Διάκου	Γ. Παπανδρέου	154	80	-48,05%
Κοραή	Γ. Παπανδρέου	Λουκή Ακρίτα	208	80	-61,54%

Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 08:00-09:00 για τον Οκτώβριο του 2012 και 09:00-10:00 για τον Οκτώβριο του 2019.

Διασταύρωση Γεωργίου Παπανδρέου & Κοραή Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Οκτ-2012	Οκτ-2019	
Γ. Παπανδρέου	Έλλης	Φλέμινγκ	230	164	-28,70%
Γ. Παπανδρέου	Παπαφλέσσα	Κοραή	228	164	-28,07%
Έλλης	Αθ. Διάκου	Γ. Παπανδρέου	24	80	233,33%
Κοραή	Γ. Παπανδρέου	Λουκή Ακρίτα	22	80	263,64%

II. Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων της μελέτης του 2010:

Διασταύρωση Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου

Παρακάτω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 08:00-09:00 για τον Απρίλιο του 2010 και 09:30-10:30 για τον Οκτώβριο του 2019.

Διασταύρωση Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 04/2010 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2010-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Απρ-2010	Οκτ-2019	
Ισμήνης	Δανάης	Λ. Θησέως	276	304	10,14%
Ισμήνης	Ελ. Βενιζέλου/ Λ. Θησέως	Παπαφλέσσα	151	212	40,40%

III. Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων της μελέτης του 2011 και του 2006:

III.1. Διασταύρωση Ερμιόνης & Άργους (Μετρήσεις 2006 & 2011)

Η οδός Άργους, κατά τη διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων τον Σεπτέμβριο του 2006 ήταν διπλής κατεύθυνσης. Κατά τη διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων τον Μάρτιο του 2011 η οδός Άργους είναι μονόδρομος, με φορά από Σπανουδάκη προς Ερμιόνης (Γράμμος-Φοίνικας) και από Ερμιόνης προς Μεσσηνίας (οικισμός Πελοποννησίων). Η οδός Άργους ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο.

Καθώς το 2006 ο φόρτος ωριαίας πρωινής αιχμής (8:00-9:00) στην Άργους, μεταξύ Πάρνηθος και Ερμιόνης/ ρεύμα προς Πάρνηθος (=236 οχήματα), είναι 3,5 φορές μεγαλύτερος από αυτόν κατά την αντίθετη κατεύθυνση (=66 οχήματα), συμπεραίνεται ότι και πριν τη μονοδρόμησή της, η οδός Άργους αποτελούσε είσοδο του οικισμού Πελοποννησίων. Σήμερα, εξακολουθεί να λειτουργεί ως μονόδρομος διοχετεύοντας φόρτο προς τον οικισμό έως και 3,5 φορές μεγαλύτερο (=846 οχήματα).

Διασταύρωση Ερμιόνης & Άργους Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 09/2006 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2006-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Σεπ-2006	Οκτ-2019	
Άργους	Ερμιόνης	Πάρνηθος	302	846	180,13%
Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 09/2006 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (σε οχήματα)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μαρ-2011	Οκτ-2019	
Άργους	Ερμιόνης	Πάρνηθος	235	846	260%

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΑΡΓΟΥΣ						
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΩΡΙΑΙΑΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ 2006-2011 (ΟΧΗΜΑΤΑ)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ (ΟΧΗΜΑΤΑ) 2006-2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2006-2011
	ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (09/2006)		ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (03/2011)				
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΝΗΘΟΣ/ ΣΥΝΟΛΟ	302	2,47%	235	1,01%	-67	-22,19%	-1,46%

	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΑΡΓΟΥΣ						
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΩΡΙΑΙΑΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ 2011-2019 (ΟΧΗΜΑΤΑ)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ (ΟΧΗΜΑΤΑ) 2011-2019	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2011-2019
	ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (03/2011)		ΣΗΜΕΡΑ (10/2019)				
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΝΗΘΟΣ/ ΣΥΝΟΛΟ	235	1,01%	846	2,12%	611	260%	1,11%

	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΑΡΓΟΥΣ						
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΩΡΙΑΙΑΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ 2006-2019 (ΟΧΗΜΑΤΑ)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ (ΟΧΗΜΑΤΑ) 2006-2019	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2006-2019
	ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (09/2006)		ΣΗΜΕΡΑ (10/2019)				
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΝΗΘΟΣ/ ΣΥΝΟΛΟ	302	2,47%	846	2,12%	544	180,13%	-0,35%

4.2.3 Έρευνα Ερωτηματολογίων για το Σύστημα των Μεταφορών

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης πραγματοποιήθηκε έρευνα, από την ομάδα μελέτης, με τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων από τους δημότες/ επισκέπτες στον Δήμο Κηφισιάς, σχετικά με τις συνήθειες των μετακινήσεων και τα προβλήματα του συστήματος μεταφορών στον Δήμο. Τα ερωτηματολόγια απευθύνθηκαν στις παρακάτω ομάδες-στόχους:

- ✓ **επιβάτες του ΗΣΑΠ** - στον τερματικό σταθμό «Κηφισιά» (15 ερωτηματολόγια),
- ✓ **επιβάτες των Λεωφορείων του ΟΑΣΑ** - σε στάσεις Λεωφορείων του ΟΑΣΑ (37 ερωτηματολόγια),
- ✓ **τυχαίο δείγμα πεζών** διερχομένων σε κεντρικά σημεία/πλατείες του Δήμου (55 ερωτηματολόγια),
- ✓ **κατοίκους** του Δήμου Κηφισιάς (69 ερωτηματολόγια),
- ✓ **εργαζόμενους** στον Δήμο Κηφισιάς (δεν απαντήθηκαν ερωτηματολόγια),
- ✓ **γονείς μαθητών** στον Δήμο Κηφισιάς (12 ερωτηματολόγια),
- ✓ **μαθητές** του Δήμου Κηφισιάς (δεν απαντήθηκαν ερωτηματολόγια).

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από την έρευνα ερωτηματολογίων ανά ομάδα-στόχο.

Επιβάτες του ΗΣΑΠ

Οι επιβάτες-χρήστες του ΗΣΑΠ:

- Οι περισσότερες απαντήσεις δόθηκαν από άντρες σε ποσοστό 73,3% έναντι του 26,7% που είναι το ποσοστό το γυναικών.
- Οι περισσότεροι συμμετέχοντες/-ουσες ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες κάτω των 30 ετών και 31-45 ετών.
- Η πλειοψηφία είναι κάτοικοι του Δήμου (86,7%), με τους περισσότερους να κατοικούν στην Κηφισιά, ενώ το 13,3% είναι επισκέπτες/εργαζόμενοι.
- Είναι κάτοχοι διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου σε ποσοστό 80%. Από εκείνους που έχουν δίπλωμα οδήγησης, το 92% διαθέτει Ι.Χ. όχημα ή δίκυκλο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιήσει καθημερινά.
- Σε σχέση με το εάν έχουν και χρησιμοποιούν ποδήλατο, οι περισσότεροι απάντησαν θετικά (80%).
- Σχετικά με τη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM), οι περισσότεροι απάντησαν περισσότερα από ένα μέσο ή χρησιμοποιούν συνδυαστικά τα MMM. Όσον αφορά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, το 93% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί τον ΗΣΑΠ, το 81% το Μετρό και το 21% τον Προαστιακό. Επίσης, το 47% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί τα Λεωφορεία/ Τρόλεϊ του ΟΑΣΑ.
- Η πλειοψηφία χρησιμοποιεί τακτικά τον ΗΣΑΠ εντός του Δήμου. Το 40% των επιβατών χρησιμοποιεί τα τρένα του ΗΣΑΠ από καθημερινά έως πέντε φορές την εβδομάδα, το 53% δύο με τρεις φορές την εβδομάδα, ενώ το 7% χρησιμοποιεί τον ΗΣΑΠ δύο με τρεις φορές τον μήνα.

- Ο κύριος σκοπός των μετακινήσεων με τον ΗΣΑΠ στον Δήμο Κηφισιάς είναι κατά 60% για «Οικία/ Μόνιμη εργασία/ Σχολείο/ Πανεπιστήμιο». Τον χρησιμοποιούν επίσης για επίσκεψη/ κοινωνικές υποχρεώσεις/ διασκέδαση (σε ποσοστό 27%) και για διοικητικές υπηρεσίες/ αγορά/ γιατρούς/ νοσοκομεία (σε ποσοστό 13%).
- Στην ερώτηση εάν αποτελεί ο Δήμος Κηφισιάς άκρο (προέλευση ή προορισμό) της συγκεκριμένης μετακίνησης, το 73% απάντησε θετικά και το 27% απάντησε αρνητικά.
- Επίσης, για τη συγκεκριμένη μετακίνηση, το 67% των επιβατών χρησιμοποίησε και κάποιο άλλο μέσο εκτός του ΗΣΑΠ. Από αυτούς, το 60% πραγματοποίησε μετεπιβίβαση στο Μετρό και το 40% σε λεωφορείο ή τρόλεϊ.
- Το 47% των ερωτηθέντων επιβατών χρησιμοποιεί λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβαση από/προς τους σταθμούς του ΗΣΑΠ. Οι υπόλοιποι δεν τα χρησιμοποιούν είτε γιατί τα δρομολόγια είναι πολύ αραιά είτε γιατί δεν υπάρχει γραμμή που να τους εξυπηρετεί είτε γιατί μετακινούνται πεζή προς τους σταθμούς του ΗΣΑΠ. Από όσους δήλωσαν ότι δεν χρησιμοποιούν τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβαση τους σε σταθμό του ΗΣΑΠ, το 50% υποστηρίζει πως θα τα χρησιμοποιεί εάν ο λόγος που ανέφερε εξαλειφθεί.
- Σε επόμενες ερωτήσεις, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να σχολιάσουν σε ποιο βαθμό είναι ικανοποιημένοι σχετικά με δρομολόγια του ΗΣΑΠ στα εξής θέματα:
 - **Συχνότητα δρομολογίων:** Η πλειοψηφία των χρηστών είναι ικανοποιημένη, καθώς το 53% δήλωσε «πολύ» και το 7% «αρκετά» ικανοποιημένοι. Ωστόσο, το 20% δήλωσε «καθόλου» ικανοποιημένοι και το 7% «λίγο».
 - **Αξιοπιστία δρομολογίων:** Το 53% των ερωτηθέντων θεωρεί «πολύ» αξιόπιστα τα δρομολόγια του ΗΣΑΠ, το 27% τα θεωρεί «αρκετά» αξιόπιστα, το 7% «λίγο» και το 13% δεν γνωρίζει πόσο ικανοποιημένο είναι από την αξιοπιστία των δρομολογίων.
 - **Ωράριο δρομολογίων:** Οι περισσότεροι επιβάτες δήλωσαν «πολύ» (60%) ή «αρκετά» (13%) ικανοποιημένοι από το ωράριο των δρομολογίων του ΗΣΑΠ. Το 13% των χρηστών δήλωσε «λίγο» ικανοποιημένο.
 - **Πρόσβαση στις στάσεις:** Οι περισσότεροι είναι ικανοποιημένοι ως προς την πρόσβαση στους σταθμούς του ΗΣΑΠ (το 20% δήλωσε «πολύ» και το 47% δήλωσε «αρκετά»). Ωστόσο, το 20% των χρηστών δεν είναι ικανοποιημένο, καθώς δήλωσαν «λίγο» (13%) ή «καθόλου» (7%).
 - **Συνθήκες αναμονής:** Οι περισσότεροι δήλωσαν «πολύ» (47%) ή «αρκετά» (20%) ικανοποιημένοι από τις συνθήκες αναμονής στους σταθμούς του ΗΣΑΠ. Ωστόσο, το 13% των χρηστών δήλωσε «καθόλου» ικανοποιημένο και το 7% «λίγο».
 - **Συνθήκες μετακίνησης:** Ως προς τις συνθήκες μετακίνησης εντός των συρμών του ΗΣΑΠ, το 54% δήλωσε «πολύ» (27%) ή «αρκετά» (27%) ικανοποιημένο και το 34% δήλωσε «λίγο» (7%) ή «καθόλου» (27%) ικανοποιημένο.

- **Φιλικότητα ΗΣΑΠ για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ:** Η πλειοψηφία των χρηστών (47%) θεωρεί ότι ο ΗΣΑΠ είναι ένα «αρκετά» φιλικό μέσο για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ, ενώ το 20% δήλωσε «λίγο». Μόνο το 7% τον θεωρεί μάλιστα «πολύ» φιλικό, ενώ ίδιο είναι και το ποσοστό όσων δεν τον θεωρούν «καθόλου» φιλικό για τα ΑΜΕΑ.
- **Τιμή εισιτηρίων:** Οι περισσότεροι δήλωσαν «αρκετά» (27%) ή «πολύ» (33%) ικανοποιημένοι από την τιμή των εισιτηρίων. Επιπλέον, το 28% δεν είναι ικανοποιημένο από την τιμή των εισιτηρίων, καθώς δήλωσαν «λίγο» (13%) ή «καθόλου» (13%) ικανοποιημένοι.
- Οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν για τη χρήση μηνιαίας κάρτας πολλαπλών διαδρομών. Το 64,3% των επιβατών χρησιμοποιεί μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών, ενώ το 35,7% δεν χρησιμοποιεί.
- Ως προς τη χρήση της Εφαρμογής OASA Telematics για τις μετακινήσεις, οι απαντήσεις ήταν περίπου ισομοιρασμένες (53% θετικές, 47% αρνητικές). Από αυτούς που τη χρησιμοποιούν, οι περισσότεροι δήλωσαν «αρκετά» ικανοποιημένοι (33%) και ακολούθησαν αυτοί που δήλωσαν «λίγο» (20%) και «πολύ» (7%) ικανοποιημένοι, ενώ το 40% δεν απάντησε. Ως κύριος λόγος δυσαρέσκειας από την εφαρμογή OASA Telematics, εκφράστηκε η αναξιопιστία της, οι καθυστερήσεις στην εφαρμογή ή η ασυμφωνία του πραγματικού χρόνου άφιξης με τον αναγραφόμενο χρόνο άφιξης της εφαρμογής.
- Οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν κατά πόσο θα ωφελούσε η ύπαρξη Δημοτικής Συγκοινωνίας στον Δήμο Κηφισιάς και οι περισσότεροι (67%) απάντησαν θετικά, ενώ το 33% δεν γνωρίζει αν θα ωφελούσε.
- Επίσης, οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν κατά πόσο θα ωφελούσε η επέκταση του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ) ως την Εκάλη/ Νέα Ερυθραία στον Δήμο Κηφισιάς και ομοίως οι περισσότεροι (71,4%) απάντησαν θετικά, ενώ το 28,6% δεν γνωρίζει αν θα ωφελούσε.
- Σχετικά με την ενημέρωση για τα θέματα του Δήμου Κηφισιάς, οι περισσότεροι ενημερώνονται από τα site και συγκεκριμένα από τα site του Δήμου αλλά και από άλλα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, ενώ ως απάντηση δηλώθηκε και το Δημαρχείο.
- Τέλος, οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν εάν έχουν επικοινωνήσει με οποιοδήποτε τρόπο με τον Δήμο Κηφισιάς ώστε να του θέσουν τους προβληματισμούς τους, με το 53% αυτών να απαντά θετικά, ενώ οι υπόλοιποι (47%) δεν έχουν προβεί σε αυτή την ενέργεια.

Επιβάτες Γραμμών του ΟΑΣΑ

Οι επιβάτες-χρήστες των Λεωφορείων του ΟΑΣΑ:

- Είναι κυρίως γυναίκες (62%) και λιγότερο άνδρες (38%).
- Η πλειοψηφία είναι κάτοικοι του Δήμου (57%), με τους περισσότερους να κατοικούν στην Κηφισιά.

- Είναι κάτοχοι διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου σε ποσοστό 40,5%, ενώ η πλειοψηφία δεν είναι κάτοχος διπλώματος οδήγησης (59,5%). Από εκείνους που έχουν δίπλωμα οδήγησης, το 75% διαθέτει Ι.Χ. όχημα ή δίκυκλο, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιήσει καθημερινά.
- Όσον αφορά στη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM), οι περισσότεροι απάντησαν περισσότερα από ένα μέσο ή χρησιμοποιούν συνδυαστικά τα MMM. Το 89% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί λεωφορεία του ΟΑΣΑ, ενώ οι περισσότεροι χρησιμοποιούν ή/και κάποιο Μέσο Σταθερής Τροχιάς (Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) – 77%, Μετρό – 46%, Προαστιακό – 22%).
- Ο κύριος σκοπός των μετακινήσεων με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Κηφισιάς είναι «Οικία/ Μόνιμη εργασία / Σχολείο / Πανεπιστήμιο» (σε ποσοστό 57%). Τα χρησιμοποιούν επίσης για διοικητικές υπηρεσίες/ αγορά/ γιατρούς/ νοσοκομεία (σε ποσοστό 22%) και για επίσκεψη/ κοινωνικές υποχρεώσεις/ διασκέδαση (σε ποσοστό 19%), ενώ σε μικρότερο ποσοστό (3%) για έκτακτη εργασία και άλλους λόγους.

Τυχαίο δείγμα πεζών

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων για το τυχαίο δείγμα πεζών προέκυψαν τα εξής:

- Απάντησαν και γυναίκες (62%) και άνδρες (38%).
- Η πλειοψηφία των πεζών (71%) ήταν κάτοικοι του Δήμου, ενώ το 29% ήταν επισκέπτες.
- Ο κύριος τρόπος μετακίνησης για τους περισσότερους είναι η οδήγηση αυτοκινήτου (53%). Η δεύτερη δημοφιλέστερη απάντηση είναι τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (24%). Ακολουθεί η πεζή μετακίνηση (σε ποσοστό 13%), το δίκυκλο ΙΧ (9%) και το ποδήλατο (2%).
- Η επόμενη ερώτηση αφορούσε στα μέσα αστικής συγκοινωνίας που οι συμμετέχοντες επιλέγουν συνήθως για τις μετακινήσεις. Αρκετοί απάντησαν πως κινούνται μόνο πεζή (38%) ή δεν χρησιμοποιούν κανένα MMM (40%). Για όσους απάντησαν κάποιο μέσο, την πρώτη θέση έλαβε ο ΗΣΑΠ (51%) και ακολουθούν τα λεωφορεία/ τρόλεϊ (29%), το μετρό (24%) και ο προαστιακός (7%).
- Σχετικά με την κατοχή διπλώματος οδήγησης ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου και τη διαθεσιμότητα αυτών, το 84% έχει δίπλωμα οδήγησης. Από αυτούς, το 85% διαθέτει και όχημα για τις καθημερινές μετακινήσεις του.
- Σχετικά με τον σκοπό των μετακινήσεων εντός του Δήμου Κηφισιάς, ως κύριος σκοπός δηλώθηκε «Οικία/ Μόνιμη εργασία / Σχολείο / Πανεπιστήμιο» σε ποσοστό 56% και ακολούθως «Επίσκεψη/ Κοινωνικές υποχρεώσεις/ Διασκέδαση» (26%) ή «Διοικητικές υπηρεσίες/ Αγορά/ Γιατρός/ Νοσοκομείο» (18%).

Κάτοικοι Δήμου

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων για τους κατοίκους προέκυψαν τα εξής:

- Απάντησαν και γυναίκες (55%) και άνδρες (45%).

- Η πλειοψηφία των κατοίκων ανήκει στις ηλικιακές ομάδες 46-60 ετών (52%) και 31-45 ετών (36%). Ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα >60 ετών (9%).
- Ως προς την περιοχή κατοικίας, οι περισσότεροι απάντησαν Κάτω Κηφισιά (20%) και ακολούθως τη Νέα Κηφισιά (17%) Αρκετοί (16%) δεν απάντησαν. Οι υπόλοιποι κατοικούν σε διάφορες γειτονιές του Δήμου.
- Ως κύρια απασχόληση, η πλειοψηφία δήλωσε υπάλληλος (65,7%), ενώ το 25,7% δήλωσε Ελεύθερος Επαγγελματίας.
- Σχετικά με το εισόδημα, το 25,7% δήλωσε λιγότερο από 1000 ευρώ/μήνα, το 25,7% 1000-2000 ευρώ/μήνα, 14,3% δήλωσε περισσότερα από 2000 ευρώ/μήνα, ενώ το 34,3% δήλωσε ότι δεν επιθυμεί να απαντήσει.
- Το 75% των ερωτηθέντων έχει αυτοκίνητο. Σχετικά με την κατοχή μίας ή παραπάνω κατηγοριών οχημάτων, οι περισσότεροι δήλωσαν κάτοχοι μόνο αυτοκινήτου (45%) και ακολούθως δήλωσαν πως κατέχουν ταυτόχρονα αυτοκίνητο και ποδήλατο (23%). Σημειώνεται ότι, αρκετοί ήταν εκείνοι που δήλωσαν ότι δεν κατέχουν κανένα όχημα (σε ποσοστό 20%).

Το 30% δήλωσε ότι είναι κάτοχος ποδηλάτου. Όσον αφορά στην πρόθεση αγοράς ποδηλάτου μέσα στο επόμενο εξάμηνο, η πλειοψηφία δεν προτίθεται να προβεί σε μια τέτοια κίνηση.

- Ο κύριος τρόπος μετακίνησης για τους περισσότερους κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς είναι με ιδιωτικό όχημα, σε ποσοστό 72% (Οδηγός αυτοκινήτου 57%, Επιβάτης αυτοκινήτου 9%, Μηχανοκίνητο δίκυκλο 6%). Η δεύτερη δημοφιλέστερη απάντηση είναι η πεζή μετακίνηση (σε ποσοστό 12%) και η τρίτη είναι η Δημόσια Συγκοινωνία (7% με Λεωφορεία/ τρόλεϊ ΟΑΣΑ και 6% με Μέσα Σταθερής Τροχιάς). Το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης δηλώθηκε ως τρόπος μετακίνησης σε ποσοστό 4%.
- Όσον αφορά στα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στις μετακινήσεις τους, οι περισσότεροι επέλεξαν την έλλειψη θέσεων στάθμευσης (31%), τη μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας (28%) και το γεγονός ότι η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη (24%). Τα αμέσως επόμενα προβλήματα αφορούσαν στην κακή ποιότητα οδοστρώματος (8%) και στην έλλειψη σεβασμού από τους χρήστες του δρόμου (5%)
- Οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν ποιος είναι ο βαθμός συμμόρφωσής τους με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας στον Δήμο Κηφισιάς. Εκφράστηκε η πεποίθηση πως συμμορφώνονται σε μεγάλο βαθμό, με μέση βαθμολογία 4,29 στα 5.
- Σε επόμενη ερώτηση, οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής τους από τις μετακινήσεις στον Δήμο Κηφισιάς. Η συχνότερη απάντηση ήταν «μέτρια» (57%) ακολουθούμενη από την απάντηση «λίγο» (25%). Το 10% των κατοίκων είναι «πολύ» ή «πάρα πολύ» ικανοποιημένο, ενώ το 9% των κατοίκων δήλωσε «καθόλου» ικανοποιημένο (27%).
- Όσον αφορά στον χρόνο που αφιερώνουν οι κάτοικοι σε δραστηριότητες εκτός σπιτιού, το 52,2% των ερωτηθέντων δεν αφιερώνει καθόλου χρόνο για βόλτα στα μαγαζιά, το 44,9% αφιερώνει λίγο χρόνο για επίσκεψη σε καφέ ή εστιατόριο, το 37,7%

των ερωτηθέντων δεν αφιερώνει καθόλου χρόνο για βόλτα στο πράσινο, το 47,8% δεν αφιερώνει καθόλου χρόνο για βόλτα χωρίς συγκεκριμένο σκοπό, ενώ είναι σημαντικό ότι το 62,3% των ερωτηθέντων δεν αφιερώνει καθόλου χρόνο για επίσκεψη σε μουσεία ή εκθέσεις. Επίσης, όσον αφορά στον χρόνο που αφιερώνουν οι κάτοικοι σε δραστηριότητες εκτός σπιτιού στον δημόσιο χώρο, το 58% των ερωτηθέντων δήλωσε «αρκετό».

- Η πλειοψηφία των κατοίκων (77%) δεν γνώριζε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη, ενώ το 23% ήταν ενήμερο.

Όσον αφορά στην πηγή από την οποία πληροφορήθηκαν περί της πρόθεσης της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη, οι περισσότεροι πληροφορήθηκαν από το διαδίκτυο (75%) και ακολούθως από φίλους, συγγενείς ή συνεργάτες (13%).

- Ως προς τη συμμετοχή σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, εκφράστηκε ενδιαφέρον, καθώς το 62% δήλωσε υψηλό ενδιαφέρον (πολύ ή πάρα πολύ ενδιαφέρον συμμετοχής), το 16% δήλωσε μέτριο ενδιαφέρον συμμετοχής και το 22% δήλωσε χαμηλότερο ενδιαφέρον (καθόλου ή λίγο ενδιαφέρον συμμετοχής).
- Στο τελευταίο τμήμα του ερωτηματολογίου, οι κάτοικοι κλήθηκαν να καταθέσουν τις δικές τους προτάσεις για βελτιώσεις και ανετότερες και πιο ευχάριστες μετακινήσεις. Παρατίθενται οι σχετικές απαντήσεις:

Προτάσεις Κατοίκων
1) Ενδυνάμωση ανύπαρκτης δημοτικής αστυνομίας, 2) Δημιουργία περισσότερων θέσεων στάθμευσης στο κέντρο με ελεγχόμενη στάθμευση, 3) Μείωση άχρηστων ποδηλατοδρόμων στο κέντρο, 4) Μείωση της έκτασης τραπεζοκαθισμάτων καταστημάτων για διέλευση πεζών
1. Δημιουργία Δωρεάν θέσεων στάθμευσης. 2. Μονοδρόμηση της οδού Καλυφτάκη (μόνο έξοδος προς την Εθνική και όχι είσοδος από την Εθνική προς την Καλυφτάκη.
1. Επέκταση της Γραμμής 1 του Μετρό (ΗΣΑΠ) 2. Συχνότερα δρομολόγια στις λεωφορειακές γραμμές (ανά 10 λεπτά)
α) Μεγαλύτερο δίκτυο συνδεδεμένων ποδηλατοδρόμων με καθαριότητα, συντήρηση, επαρκή σήμανση και κατάλληλες θέσεις ασφαλούς στάθμευσης. Β) Υποχρεωτικά και αναλογικά θέσεις parking για όλα τα καταστήματα υψηλής κίνησης (super market, αρτο/ζαχαροπλαστεία, ταχυεστίασης, τράπεζες/ATMs κλπ) και εάν δεν διαθέτουν χρέωση τους για χρήση δημοτικών χώρων στάθμευσης. Γ) Περισσότεροι χώροι στάθμευσης κοντά σε όλα τα εμπορικά κέντρα και τις περιφερειακές αγορές (και τις λαϊκές) ακόμα και με μερική παραχώρηση χώρων διακοσμητικών πάρκων ή δύσχρηστων πεζοδρομίων. Περιορισμός χρόνου στάθμευσης max 3 ώρες ώστε να αποφεύγεται η μόνιμη στάθμευση περιοίκων και εργαζομένων.
Απαγόρευση αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο Κηφισιάς (αρκούν 2-3 τετράγωνα). Αυτό θα μειώσει τη χρήση αυτοκινήτου και θα αυξήσει τη χρήση ποδήλατου. Αμέτρητα πρόστιμα στους παραβάτες και όσους ξεδιάντροπα παρκάρουν στους ποδηλατοδρόμους (εν γνώση του δήμου ακόμη και στην Κασσαβέτη έξω από το Βάρσο). Ναι ξέρω θα χάσει ψήφους ο δήμαρχος οπότε δεν θα κάνει τίποτα.
Απελευθέρωση πεζοδρομίων. Εξάλειψη διάφορων μορφών κατάληψης δημόσιου χώρου. Ελεγχόμενη στάθμευση στα πολύ επιβαρυνόμενα σημεία. Κυκλικός κόμβος στην Ελαιών για ευχερή στροφή προς Πειραιά. Κυκλικός Κόμβος στη Λύρα εκεί που συμβάλουν με Καλυφτάκη. Μονοδρόμηση της Τσοκρή, ώστε να αποσυμφοριστεί η στροφή Λυρά-Καλυφτάκη προς Εθνική.
Αποσυμφόρηση κυκλοφορίας στο κέντρο (Ερυθραία, Κηφισιά), αυστηρότερος έλεγχος για παράνομο παρκάρισμα, δημιουργία θέσεων στάθμευσης ή κίνητρα για παρκάρισμα στον ιδιωτικό χώρο δίπλα στο άλσος

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Αύξηση συχνότητας δρομολογίων των τοπικών λεωφορείων. Καθημερινός έλεγχος παράνομης στάθμευσης. Μετατροπή των στενών και αχρησιμοποίητων ποδηλατοδρόμων σε ευρύχωρα πεζοδρόμια, που όμως θα αποτρέπεται η στάθμευση
Δημοτική Συγκοινωνία, Αποκατάσταση ζημιών στον ποδηλατόδρομο και νέες διαδρομές, Διαδρομή και χώροι πεζών
Δημοτικός χώρος στάθμευσης σε ανεκμετάλλετο οικόπεδο στο εμπορικό κέντρο. Αναδιοργάνωση φωτεινών σηματοδοτών επί της Λ. Κηφισίας και διευθέτηση διαβάσεων. Διαπλάτυνση και δεντροφύτευση πεζοδρομίων με τρόπο ώστε να παρεμποδίζεται η στάθμευση.
Διαβάσεις πεζών (συντήρηση υφιστάμενων, δημιουργία νέων ιδιαιτέρως σε δρόμους υψηλής κυκλοφορίας), πινακίδες συχνής διάβασης πεζών-παιδιών, pedibus (σύσταση ομάδων γονέων-συνοδών για πρόσβαση των παιδιών πεζή στο σχολείο), πεζοδρόμηση ΧΩΡΙΣ φύτευση (το πιο συχνό πρόβλημα «άχρηστων» πεζοδρομίων στην περιοχή), σχολικοί τροχονόμοι υποχρεωτικοί, τακτικά δρομολόγια δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας με ταυτόχρονη μείωση (πλαφόν) χρήσης Ι.Χ., ποδηλατοδρόμηση (όχι στα πεζοδρόμια αλλά στη δεξιά πλευρά των δρόμων), εφαρμογή Κ.Ο.Κ. μέσω τακτικής καθημερινής επίβλεψης και ελέγχου, αδειοδότηση επιχειρήσεων με προϋπόθεση δημιουργίας θέσης στάθμευσης.
Διάθεση περισσότερων φυσικών πόρων για συντήρηση και βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου οδοστρώματος των πεζοδρομίων και των πεζόδρομων. Πραγματοποίηση καμπάνιας ευαισθητοποίησης πολιτών ως προς την τήρηση του ΚΟΚ. Φωτεινή σήμανση των διαβάσεων πεζών.
Δρόμοι όπως η Θήρας να γίνουν πεζόδρομος είναι πολύ μεγάλος ο κίνδυνος από τη μεγάλη ταχύτητα των αυτοκινήτων.
Επέκταση ΗΣΑΠ. Φθηνότερα εισιτήρια – ενίσχυση δρομολογίων. Αστυνόμευση.
Επέκταση ποδηλατοδρόμου και σε κεντρικά οδικά δίκτυα.
Επισκευή οδοστρώματος, λύσεις για θέσεις στάθμευσης, τακτική συγκοινωνία εντός του Δήμου, ελεύθερα πεζοδρόμια για μετακινήσεις πεζών
Η στοιχειώδη εφαρμογή του Κ.Ο.Κ. θα ήταν μία καλή αρχή και απαραίτητη η εμφάνιση της Τροχαίας.
Η τροχαία να μαζεύει τα οχήματα που σταθμεύουν δεξιά και αριστερά της Κηφισίας με αποτέλεσμα το μπλοκάρισμα να φτάνει μέχρι το Ζηρίνιο πολλές φορές.
Θα πρέπει να γίνονται συνεχείς παρεμβάσεις για να διευκολύνεται η ροή σε Κηφισίας-Βενιζέλου (έλεγχος παράνομης στάθμευσης με ταυτόχρονη δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης σε Ν. Ερυθραία και Κηφισία - μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή του σταθμού ΗΣΑΠ, μέσω παρεμβάσεων που θα διευκολύνουν τη ροή προς Αθήνα, τροχονόμοι τις ώρες αιχμής).
Κατασκευή - Συντήρηση πεζοδρομίων. Απαγόρευση παράνομης στάθμευσης οχημάτων σε πεζοδρόμια - κοινόχρηστους χώρους. Επανεξέταση του κυκλοφοριακού στην περιοχή. Τροφοδοσία των καταστημάτων σε ορισμένη ώρα.
Μεγαλύτερη ασφάλεια στον δρόμο για τον πεζό. Δεν υπάρχουν πεζοδρόμια και τα αυτοκίνητα τρέχουν σαν τρελά.
ΜΕΤΡΟ ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ
Μονά - Ζυγά
Μονοδρόμηση των οδών Θεμιστοκλέους από Τατοΐου ως Πλειάδων
Να γίνουν mini buss που να εξυπηρετούν τους δημότες μέσα στο κέντρο της Κηφισίας, όπως επίσης να επαναφέρετε γραμμή 561 που εξυπηρετούσε την πλευρά της Παλαιολόγου, ερχόμενη από τη Ρόδων και καταλήγοντας στο τραίνο απ' έξω.
Να γίνουν περισσότεροι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων στο κέντρο, στο εμπορικό κέντρο της Κηφισίας, καθώς και δημοτική συγκοινωνία.
Να μην υπάρχουν αυτοκίνητα στις διαβάσεις, στους ποδηλατοδρόμους και πάνω στα πεζοδρόμια. Να υπάρξουν επιτέλους κυρώσεις για αυτούς τους οδηγούς. Βλέπω απλούς πολίτες να σηκώνουν τους υαλοκαθαριστήρες των αυτοκινήτων για να καταλάβουν οι οδηγοί που σταθμεύουν.
Να φτιαχτούν ομοιόμορφα τα πεζοδρόμια, με κατάλληλες υποδομές (π.χ. ράμπες για αμαξίδια, διαγραμμίσεις για τους τυφλούς κ.α.). Επίσης να υπάρχει σχεδιασμός ώστε ο πεζός να κινείται άνετα στα πεζοδρόμια και να λαμβάνονται υπόψη οι πινακίδες, τα δέντρα κι άλλα. Τέλος να βρεθεί τρόπος

ώστε να μειωθεί το παρκάρισμα πάνω στα πεζοδρόμια.
Νέα μελέτη από συγκοινωνιολόγο χωρίς παρεμβάσεις πολιτικών. Απαγόρευση οχημάτων στο κέντρο της Κηφισίας και δημιουργία χώρου στάθμευσης. Κατασκευή ασφαλή πεζοδρόμια. Συχνές γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας. Πρόσληψη Δημοτική αστυνομία που να ελέγχουν στάθμευση. Λειτουργεί με διευρυμένο ωράριο και να εφαρμόζει αυστηρά τον νόμο.
Ξανασχεδιάστε μονόδρομους και τρόπους αποφυγής της κίνησης στις Λ. Κηφισίας και Χ. Τρικούπη.
Ο ποδηλατόδρομος / πεζόδρομος πρέπει να στρωθεί με αντικραδασμικό τάπητα ή έστω ασφαλτο, οι κυβόλιθοι είναι ακατάλληλοι για ποδήλατα δρόμου και πολίτες που τρέχουν λόγω κραδασμών. Αν σε συνεννόηση με τους γειτονικούς δήμους γινόταν και επέκτασή του, τότε το αποτέλεσμα θα ήταν ιδιαίτερα ωφέλιμο για τους δημότες και θα αναβάθμιζε την περιοχή μας.
Οδόστρωμα, Συγκοινωνία
Παραχώρηση θέσεων στάθμευσης στους κατοίκους.
Πεζοδρόμηση του κέντρου (τι ωραία και ήσυχη που είναι τώρα η Κολοκοτρώνη κλειστή με τα έργα...). Περιφερειακά πάρκινγκ με πληρωμή και βανάκια για τη μεταφορά των οδηγών από και προς το κέντρο. Εφαρμογή των νόμων με αστυνόμευση και αυστηρά πρόστιμα (παράνομο παρκάρισμα).
Πεζοδρόμηση του κέντρου της Κηφισίας.
Πεζοδρόμια, βελτίωση ΜΜΜ, βελτίωση οδοστρωμάτων, θέσεις στάθμευσης
Περισσότερα λεωφορεία του ΟΑΣΑ και να βάλει ο Δήμος και δημοτική συγκοινωνία, ώστε να εξυπηρετούνται όλες οι περιοχές. Δεν είναι δυνατό οι όμοροι Δήμοι να έχουν δημοτική συγκοινωνία και η Κηφισιά να μην έχει.
Περισσότερη αστυνόμευση στον χώρο στάθμευσης.
Περισσότεροι ποδηλατόδρομοι και άνετα πεζοδρόμια
Πιο συχνά δρομολόγια προς γειτονιές. Ανάπλαση κατασκευή πεζοδρομίων, ώστε να υπάρχει χώρος για τα καροτσάκια και τα αμαξίδια.
Πιο συχνά λεωφορεία προς τις γειτονιές. Να εξασφαλιστεί ότι δεν θα παρκάρουν αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια, ανάπλαση των πεζοδρομίων.
Ποδηλατόδρομοι και μεγαλύτερα πεζοδρόμια για καρότσι
Σεβασμός και κατανόηση προς τους πεζούς πρώτα και στη συνέχεια οδική ασφάλεια για τους ποδηλάτες. Όχι να κυκλοφορούν τα μηχανάκια και να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα στον δρόμο που έχει φτιαχτεί για τα ποδήλατα. Και φτιάξτε τις διαβάσεις με κίτρινο φωσφορίζε χρώμα για να τις βλέπουν αυτοί που οδηγούν μέρα και νύχτα.
Στενά σπασμένα πεζοδρόμια. Δεν χωράνε τα βρεφικά καροτσάκια.
Τα πεζοδρόμια είναι στενά με σηκωμένες πλάκες. Οι γονείς με τα καροτσάκια αναγκάζονται να πηγαίνουν από τον δρόμο.
Τακτική και ευέλικτη τοπική συγκοινωνία ΜΜΜ. Μηδενική ανοχή σε παραβατική οδήγηση, στάση και στάθμευση υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει εναλλακτική ικανή μετακίνηση ή/και θέσεις στάθμευσης. Τοποθέτηση φαναριών σε κόμβους πυκνής κυκλοφορίας. Δημιουργία έξυπνων φαναριών ρυθμιζόμενα καθ' υπόδειξη σήματος δορυφόρου σε πραγματικό χρόνο (ή εν πάση περιπτώσει με χρήση υπαρχουσών τεχνολογιών πχ google maps).

Γονείς μαθητών

Από την ανάλυση των ερωτηματολογίων για τους γονείς μαθητών προέκυψαν τα εξής:

- Οι γονείς που απάντησαν το παρόν ερωτηματολόγιο είναι περίπου ισομοιρασμένοι ως προς το φύλο (54,5% γυναίκες και 45,5% άντρες).
- Οι γονείς που απάντησαν το ερωτηματολόγιο ανήκουν στις ηλικιακές ομάδες 31-45 ετών (50%) και 46-60 ετών (50%).

- Οι περιοχές κατοικίας των γονέων είναι το Κέντρο της Κηφισιάς, η Κάτω Κηφισιά, η Νέα Κηφισιά, η Πολιτεία, η Νέα Ερυθραία και η Ελπιδοφόρος.
 - Το 58,3% των γονέων δήλωσαν ιδιωτικοί και δημόσιοι υπάλληλοι. Το 16,7% είναι ελεύθεροι επαγγελματίες και το ίδιο ποσοστό είναι άνεργοι. Το υπόλοιπο 8,3% ασχολείται με οικιακά.
 - Ως προς την κατοχή αυτοκινήτου, μηχανοκίνητου δικύκλου και ποδηλάτου:
 - ο Το 100% των γονέων διαθέτει Ι.Χ. αυτοκίνητο, ενώ το 41,7% αυτών διαθέτει περισσότερα από ένα (1) αυτοκίνητα.
 - ο Το 9,1% των γονέων διαθέτει και μηχανοκίνητο δίκυκλο.
 - ο Το 83,3% των γονέων διαθέτει ποδήλατο.
 - Σε σύνολο 12 γονέων, δηλώθηκαν:
 - ο 19 παιδιά ως προς το φύλο, εκ των οποίων τα 7 (37%) είναι αγόρια και τα 12 (63%) κορίτσια.
 - ο ως προς την ηλικία (απαντήσεις για 20 παιδιά),
 - το 10% (2 παιδιά) ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 3-5 ετών (μαθητές νηπιαγωγείου),
 - το 50% (10 παιδιά) ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 6-11 ετών (μαθητές δημοτικού),
 - το 20% (4 παιδιά) ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 12-15 ετών (μαθητές γυμνασίου),
 - το 20% (4 παιδιά) ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 16-18 ετών (μαθητές λυκείου).
 - Ο κυριότερος τρόπος μετακίνησης του παιδιού από το σπίτι προς το σχολείο είναι η χρήση αυτοκινήτου του γονέα (60%). Ακολουθεί το βάδισμα με συνοδεία γονέα (20%). Οι επόμενοι τρόποι μετακίνησης του παιδιού από το σπίτι προς το σχολείο είναι το βάδισμα μόνο του (15%) και με ποδήλατο (5%)
- Σε μεγαλύτερες ηλικίες, το βάδισμα ως μέσο μετακίνησης από/προς το σχολείο, υπογραμμίζεται πως βοηθά στην εξερεύνηση του δημόσιου χώρου από τα παιδιά σε ατομικό επίπεδο ή την ενίσχυση της επικοινωνίας τους με άλλα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς το σχολείο.
- Στην ερώτηση «συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι προς το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας», οι γονείς απάντησαν ότι:
 - τα 8 παιδιά διανύουν απόσταση έως 5 λεπτών (40%)
 - τα 7 παιδιά διανύουν απόσταση 5-10 λεπτών (35%)
 - τα 3 παιδιά διανύουν απόσταση 10-15 λεπτών (15%).
 - 1 παιδί διανύει απόσταση 15-20 λεπτών (5%).
 - 1 παιδί διανύει απόσταση μεγαλύτερη των 20 λεπτών (5%).

Συνεπώς, η χρονική απόσταση μετακίνησης του παιδιού προς το σχολείο είναι μικρότερη των 15 λεπτών για τη συντριπτική πλειοψηφία των μαθητών (90%), γεγονός που μπορεί να ενθαρρύνει την ήπια μετακίνηση (π.χ. πεζή ή ποδήλατο).

- Στις περιπτώσεις που οι γονείς συνοδεύουν το παιδί προς το σχολείο, το 58,3% των γονέων συνδυάζει τη μετακίνηση αυτή με άλλη δραστηριότητα όπως είναι η εργασία και τα ψώνια. Το 41,7% των γονέων δεν τη συνδυάζουν με κάποια άλλη δραστηριότητα.
- Ο κυριότερος τρόπος μετακίνησης του παιδιού για την επιστροφή από το σχολείο προς το σπίτι είναι το βάδισμα είτε με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου (30%) είτε με παρέα άλλα παιδιά (15%) είτε μόνο του (15%).

Ακολουθεί η χρήση αυτοκινήτου είτε του γονέα (20%) είτε άλλου ατόμου (5%).

Οι επόμενοι τρόποι μετακίνησης του παιδιού από το σχολείο προς το σπίτι είναι με ποδήλατο (5%) και με λεωφορείο ΟΑΣΑ (5%).
- Ο χρόνος επιστροφής από το σχολείο προς το σπίτι είναι περίπου αντίστοιχος με τον χρόνο μετακίνησης προς το σχολείο. Στην ερώτηση «συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σχολείο προς το σπίτι στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας», οι γονείς απάντησαν ότι:
 - τα 5 παιδιά διανύουν απόσταση έως 5 λεπτών (25%)
 - τα 7 παιδιά διανύουν απόσταση 5-10 λεπτών (35%)
 - τα 3 παιδιά διανύουν απόσταση 10-15 λεπτών (15%).
 - τα 4 παιδιά διανύουν απόσταση 15-20 λεπτών (20%).
 - 1 παιδί διανύει απόσταση μεγαλύτερη των 20 λεπτών (5%).
- Στις περιπτώσεις που οι γονείς συνοδεύουν το παιδί από το σχολείο προς το σπίτι, το 83,3% των γονέων δεν συνδυάζει τη μετακίνηση αυτή με άλλη δραστηριότητα.
- Η πλειοψηφία των γονέων δήλωσαν ότι τα σημαντικότερα προβλήματα-ανησυχίες στη μετακίνηση των παιδιών από/ προς το σχολείο είναι ότι «Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα» (50%) και «Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς» (25%). Ακολουθούν οι απαντήσεις για τον υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο γύρω από το σχολείο και κατά τη διάρκεια της διαδρομής (16,6%) και τέλος «Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή» (8,3%).
- Η απόσταση μεταξύ σχολείου και οικίας είναι μικρότερη των 500μ. για έξι (6) από τα παιδιά, ενώ τα πέντε (5) παιδιά διανύουν καθημερινά μία απόσταση 500 - 1.000 μέτρων, γεγονός που επιβεβαιώνει τη μικρή απόσταση μετακίνησης των μαθητών και μπορεί να ενθαρρύνει την ήπια μετακίνηση (π.χ. πεζή ή ποδήλατο). Δύο (2) παιδιά κατοικούν σε απόσταση 1.000-1.500μ. Εφτά (7) από τα παιδιά διαμένουν σε απόσταση μεγαλύτερη των 1.500 μέτρων από το σχολείο.

Τα αναλυτικά αποτελέσματα των ερευνών μέσω ερωτηματολογίων παρουσιάζονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ «ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ».

4.2.4 Ανάλυση Τροχαίων Συμβάντων (Ατυχημάτων)

Η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων, όπως είναι αναρτημένες στις βάσεις δεδομένων της ΕΛΣΤΑΤ. Τα δεδομένα αυτά αφορούν στην περίοδο που ορίζεται από τα έτη 2012-2017. Η επιλογή των πιο πρόσφατων στοιχείων σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο. Συνεπώς, με τη χρήση τους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων. Στη γεω-βάση δεδομένων, που δημιουργήθηκε από την Ομάδα Έργου, κρατήθηκαν μόνο τα τροχαία συμβάντα που καταγράφηκαν εντός του Καλλικρατικού Δήμου Κηφισιάς. Ακόμη, τόσο στη στατιστική, όσο και στη χωρική ανάλυση λαμβάνονται υπόψη τα τροχαία συμβάντα που υπήρξαν παθόντες, δηλαδή τραυματισμοί ή θάνατοι, και όχι αυτά στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές. Άλλωστε, η Αστυνομία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων (μη σοβαρών) περιπτώσεων.

Στον Δήμο Κηφισιάς κατά μέσο όρο καταγράφονται 133,67 σοβαρά τροχαία συμβάντα ανά έτος. Στο σύνολο, τα 55 από τα 802 (6,86%) συμβάντα είναι είτε θανατηφόρα, είτε με σοβαρούς τραυματισμούς. Κατά μέσο όρο, 4,83 άνθρωποι τον χρόνο χάνουν τη ζωή τους και 4,33 άνθρωποι τον χρόνο τραυματίζονται σοβαρά στους δρόμους της Κηφισιάς.

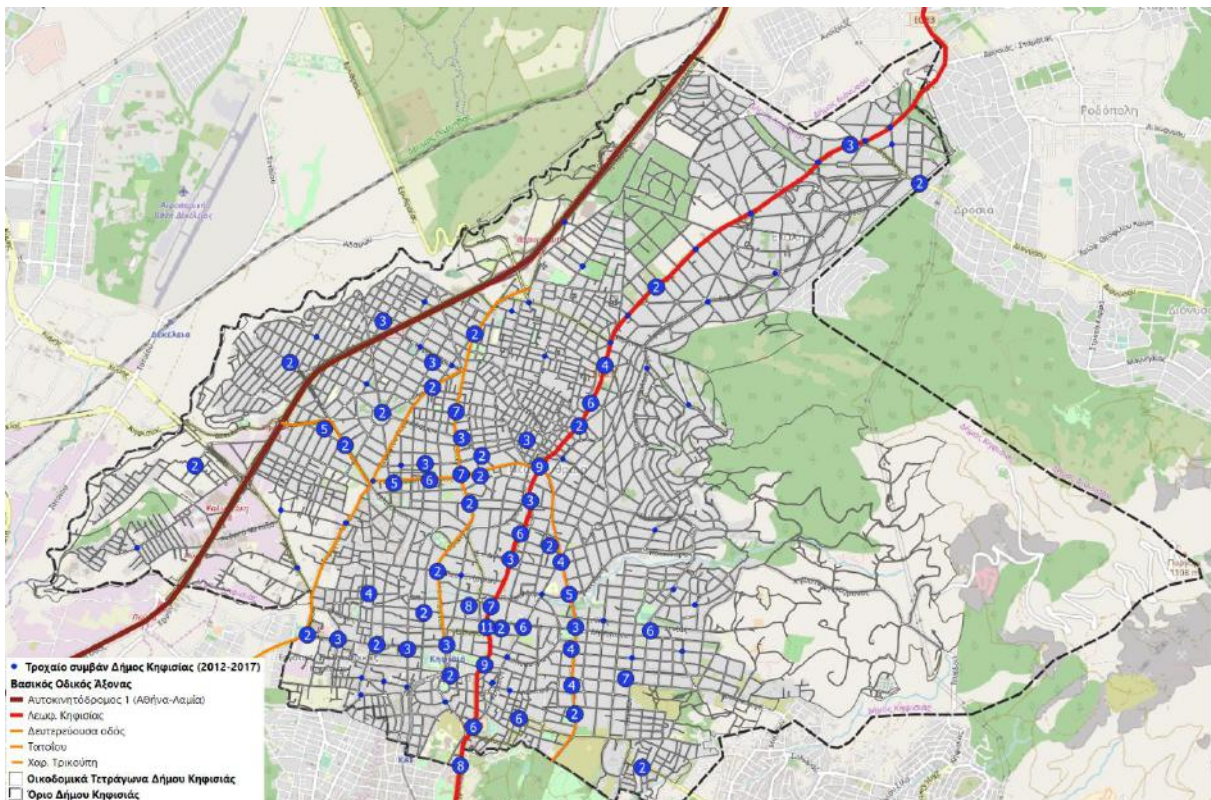
Ο μεγαλύτερος αριθμός σοβαρών συμβάντων παρατηρήθηκε κατά το έτος 2016 με την ύπαρξη 164 συμβάντων. Το 2012 καταγράφηκαν τα λιγότερα τροχαία συμβάντα. Ωστόσο, το έτος 2016, ο αριθμός των γεγονότων με ύπαρξη τουλάχιστον έναν θάνατο ήταν ο μέγιστος, δηλαδή 7 θανατηφόρα τροχαία. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι στο σύνολο των γεγονότων με σοβαρό τραυματισμό, ο τραυματίας μεταφέρθηκε στα επείγοντα του νοσοκομείου και είναι άγνωστο με βάση αυτά τα δεδομένα εάν αυτός/αυτή κατέληξε ως συνέπεια των τραυμάτων του.

Ο αναλυτικός Πίνακας 4.2.4-1 παρακάτω δίνει τα στοιχεία, τα οποία περιγράφηκαν πριν. Επίσης, στους Χάρτες 4.2.4-1 και 4.2.4-2 παρακάτω παρουσιάζονται οι θέσεις των τροχαίων συμβάντων.

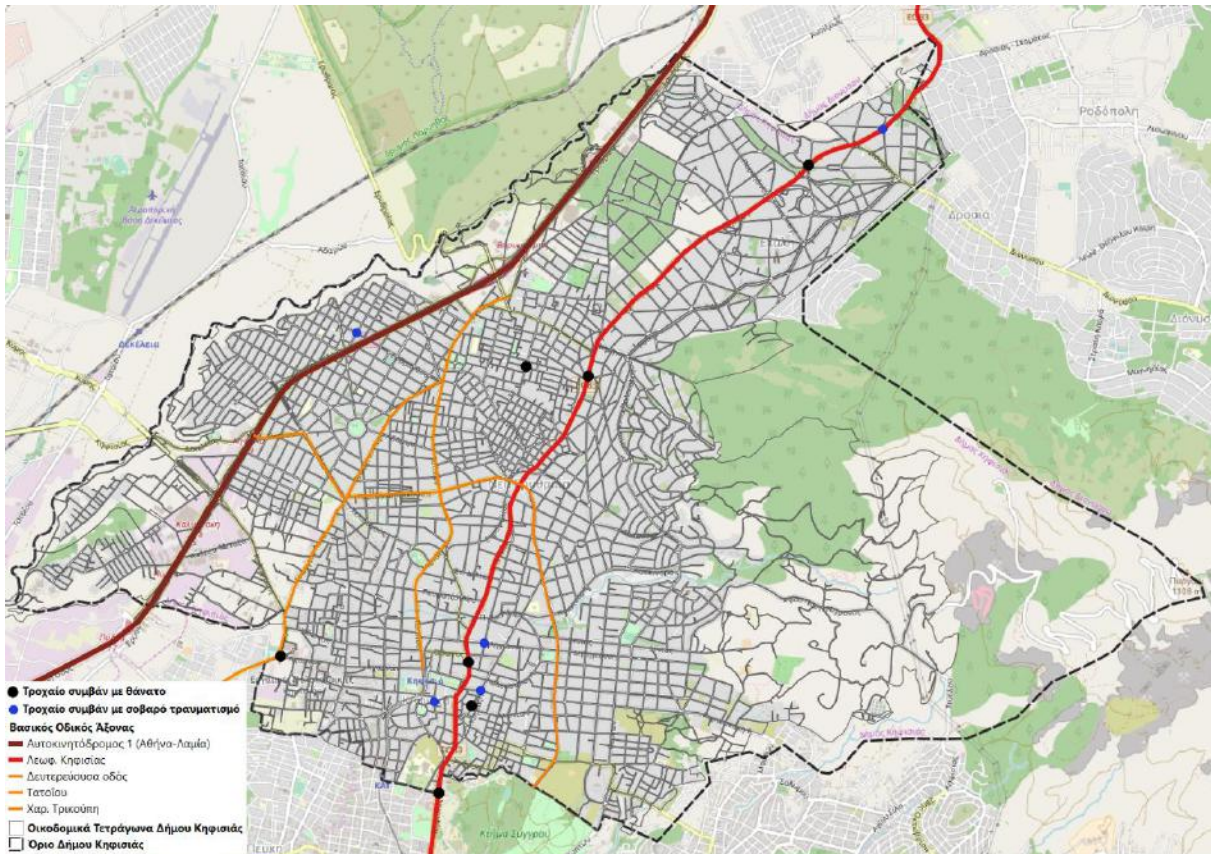
Πίνακας 4.2.4-1: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά έτος και επίπεδο σοβαρότητας

Έτος	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν σοβαρό τραυματισμό	Τροχαία συμβάντων με τουλάχιστον έναν ελαφρύ τραυματισμό
2012	112	7	4	102
2013	120	3	1	115
2014	149	4	6	140
2015	147	7	6	134
2016	164	5	5	151
2017	110	3	4	105
Σύνολο	802	29	26	747
Ποσοστό		3,62%	3,24%	93,14%
Συμβάντα/ έτος	133,67	4,83	4,33	124,50

Αν εξεταστεί το σύνολο της περιοχής παρέμβασης τότε παρατηρείται ότι στις βασικές αρτηρίες της Κηφισιάς (Λεωφ. Κηφισιάς, Λεωφ. Τατοΐου και οδό Χαρ. Τρικούπη) εμφανίζεται υψηλή συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων. Συγκεκριμένα, αρκετά τροχαία με ελαφρούς τραυματισμούς και τέσσερα θανατηφόρα έχουν καταγραφεί στη Λεωφ. Κηφισιάς στο τμήμα της που βρίσκεται εντός της περιοχής παρέμβασης. Ένα ιδιαίτερα προβληματικό σημείο βρίσκεται στη συμβολή της τελευταίας λεωφόρου με την οδό Όθωνος, στο κέντρο ουσιαστικά της Κηφισιάς. Στην οδό Χαρ. Τρικούπη έχουν παρουσιαστεί αρκετά τροχαία συμβάντα (στον Χάρτη 4.2.4-1 απεικονίζονται 41)· όμως σε κανένα από αυτά δεν υπήρξε νεκρός ή πολύ σοβαρός τραυματισμός. Ένας άλλος ιδιαίτερα προβληματικός δρόμος είναι η Λεωφ. Τατοΐου. Παράλληλα, οι τρεις επόμενοι κόμβοι: Λεωφ. Τατοΐου-Χαρ. Τρικούπη (κόμβος Α), Βασ. Αμαλίας-Όθωνος (κόμβος Β) και Δηληγιάννη και Λεβίδου (κόμβος Γ) χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερα επικίνδυνοι από την παρούσα χωρική ανάλυση. Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι μόνο τα 273 από τα 802 (34,03%) τροχαία συμβάντα ήταν δυνατό να χαρτογραφηθούν, επειδή υπήρχε αναλυτική περιγραφή της θέσης τους στα αρχικά δεδομένα. Τα υπόλοιπα δεν λήφθηκαν υπόψη από τη χωρική ανάλυση αλλά συμπεριλαμβάνονται στη στατιστική ανάλυση, όπως αυτή παρουσιάζεται στους Πίνακες 4.2.4-2 και 4.2.4-3.



Χάρτης 4.2.4-1: Θέσεις τροχαίων συμβάντων



Χάρτης 4.2.4-2: Θέσεις τροχαίων συμβάντων με θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό

Αν τώρα κατανεμηθούν τα τροχαία συμβάντα ανά μέσο μετακίνησης που ενεπλάκη σε αυτά, τότε παρατηρείται ότι από τα συνολικά 802 συμβάντα, το αυτοκίνητο συμμετείχε στα 694 από αυτά (Πίνακας 4.2.4-2).

Επίσης, στα 403 από τα 802 τροχαία, ένα από τα δύο εμπλεκόμενα οχήματα ήταν μηχανοκίνητο δίκυκλο. Ο μέσος όρος των συγκρούσεων τον χρόνο στα μηχανοκίνητα δίκυκλα είναι ιδιαίτερα υψηλός (67,17 τροχαία συμβάντα ανά έτος), ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι αυτά κατέχουν μικρό μερίδιο στο σύνολο του κυκλοφοριακού φόρτου.

Κάθε χρόνο, σε 23,17 τροχαία συμβάντα εμπλέκεται τουλάχιστον ένας πεζός, ενώ στο 3,67 των περιπτώσεων αυτών ο πεζός τραυματίζεται θανάσιμα και στο 7,19% τραυματίζεται σοβαρά.

Όπως φαίνεται στον επόμενο Πίνακα, στον Δήμο Κηφισίας, δεν έχει καταγράψει θάνατος ποδηλάτη από τροχαίο συμβάν. Συνολικά, κάθε χρόνο σε 2,67 τροχαία συμβάντα εμπλέκεται τουλάχιστον ένας ποδηλάτης. Αυτό το στοιχείο δεν τεκμηριώνει ότι η Κηφισιά είναι μια ασφαλής πόλη για το ποδήλατο, καθώς θα πρέπει να συνυπολογιστεί ότι οι ποδηλάτες κατέχουν ιδιαίτερα μικρό μερίδιο στο σύνολο των μετακινούμενων. Η πιθανότητα ύπαρξης νεκρού αυξάνεται στην περίπτωση εμπλοκής φορτηγού (11,43%) ή λεωφορείου (4,55%) στο τροχαίο συμβάν.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 4.2.4-2: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά μέσο μετακίνησης

Μέσο μεταφοράς	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα ανά έτος	Ποσοστό (%)		
			Τροχαίων συμβάντων με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαίων συμβάντων με τουλάχιστον έναν σοβαρό τραυματισμό	Τροχαίων συμβάντων με τουλάχιστον έναν ελαφρύ τραυματισμό
Αυτοκίνητο	694	115,67	3,03%	3,03%	93,95%
Φορτηγό	35	5,83	11,43%	0,00%	88,57%
Λεωφορείο-τρόλεϊ	22	3,67	4,55%	4,55%	90,91%
Μηχανήματα έργων και γεωργικά μηχανήματα	1	0,17	0,00%	0,00%	100,00%
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	403	67,17	3,23%	3,97%	92,80%
Ποδήλατο	16	2,67	0,00%	0,00%	100,00%
Πεζός	139	23,17	3,60%	7,19%	89,21%
Άγνωστο όχημα	9	1,50	0,00%	0,00%	100,00%

Στην Κηφισιά, εμφανίζονται περισσότερα τροχαία συμβάντα κατά τους μήνες της Άνοιξης (210 από τα 802 τροχαία συμβάντα). Από τα 802 συμβάντα μόνο τα 198 εμφανίστηκαν κατά τους θερινούς μήνες. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 4.2.4-3, λιγότερα ατυχήματα ανά μήνα (10,3) καταγράφονται στους χειμερινούς μήνες. Ωστόσο, στους χειμερινούς μήνες της περιόδου 2012-2017, εμφανίστηκαν περισσότεροι θάνατοι και κατά τους μήνες της άνοιξης υπήρξαν περισσότεροι σοβαροί τραυματισμοί. Είναι πολύ πιθανό τα στοιχεία του Πίνακα 4.2.4-3 να σχετίζονται με το επίπεδο κινητικότητας που υπάρχει στον Δήμο. Είναι βέβαιο ότι οι κυκλοφοριακοί φόρτοι το φθινόπωρο και την άνοιξη είναι σαφώς υψηλότεροι σε σχέση με το καλοκαίρι.

Πίνακας 4.2.4-3: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή

Εποχή	Συνολικός αριθμός τροχαίων συμβάντων	Τροχαία συμβάντα ανά μήνα	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν θάνατο	Τροχαία συμβάντα με τουλάχιστον έναν σοβαρό τραυματισμό	Τροχαία συμβάντων με τουλάχιστον έναν ελαφρύ τραυματισμό
Χειμώνας	186	10,3	10	5	171
Άνοιξη	210	11,7	8	11	191
Καλοκαίρι	198	11,0	2	5	191
Φθινόπωρο	208	11,6	9	5	194
Σύνολο	802	44,6	29	26	747

4.2.5 Η έννοια της βαδισιμότητας - Walkability

Ορισμός

Στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας η έννοια της «βαδισιμότητας» αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τον σχεδιασμό του αστικού χώρου. Οι «περπατήσιμες» κοινωνίες χαρακτηρίζονται από την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, έναντι των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς. Ωστόσο, η διεθνής βιβλιογραφία δεν παρέχει έναν κοινώς αποδεκτό ορισμό για την έννοια της «βαδισιμότητας», αλλά αναλώνεται στην παρουσίαση χαρακτηριστικών, που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση.

Για ένα περπατήσιμο οδικό περιβάλλον γενικά συμπεραίνεται πως η ύπαρξη υποδομής πεζοδρομίων αυξάνει τη βαδισιμότητα μιας περιοχής. Όμως, υπάρχουν σημαντικές μεταβλητές που επιδρούν στη βαδισιμότητα μιας περιοχής και βρίσκονται υπό επιστημονική διερεύνηση, όπως η σύνδεση με τις χρήσεις γης, η συνδεσιμότητα του δικτύου, η ύπαρξη φωτισμού, κλπ. Γενικότερος στόχος από τη διερεύνηση του όρου «walkability» είναι η αναγνώριση των σημαντικότερων παραγόντων, που επηρεάζουν τη συμπεριφορά των ανθρώπων για πεζή μετακίνηση.

Ο όρος «walkability» μιας κοινότητας, αναφέρεται ως ο βαθμός στον οποίο τα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος και των χρήσεων γης ευνοούν τους κατοίκους της περιοχής να περπατήσουν με σκοπό τη σωματική άσκηση, την αναψυχή, την πρόσβαση σε υπηρεσίες ή την εργασία (Leslie et al 2006), ή ως ο βαθμός εκείνος που το δομημένο περιβάλλον είναι φιλικό προς τους πεζούς (Abley and Turner 2011). Από την άλλη, οι Pivo et al (2010) ορίζουν τη βαδισιμότητα ως τον βαθμό που οι κάτοικοι της περιοχής ενθαρρύνονται να προσεγγίσουν τους προορισμούς που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση πεζοί. Υποστηρίζουν πως διάφορα φυσικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής επηρεάζουν τον βαθμό της βαδισιμότητάς της. Τέτοιου είδους χαρακτηριστικά είναι η πυκνότητα του πληθυσμού, η μίξη των χρήσεων γης, η συνδεσιμότητα του δικτύου, ο κυκλοφοριακός φόρτος, η απόσταση από τους προορισμούς, το πλάτος των πεζοδρομίων και η συνέχεια του δικτύου των πεζοδρομίων, το μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων, η τοπογραφία της περιοχής, καθώς και η αντιλαμβανόμενη από τους πεζούς ασφάλεια και αισθητική των οδών. Υψηλής βαδισιμότητας περιοχές, χαρακτηρίζονται αυτές με υψηλή οικιστική πυκνότητα, μίξη χρήσεων γης, συνδεσιμότητα οδικού δικτύου και οδική ασφάλεια, με βάση την έρευνα των Saelens et al (2003).

Επίσης, ο Litman (2014) αναφέρεται στον όρο βαδισιμότητα με την έννοια της ποιότητας των συνθηκών περπατήματος, συμπεριλαμβανομένων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν την πεζή μετακίνηση, όπως η ύπαρξη υποδομής πεζοδρομίων, η ασφάλεια, η άνεση και η εξυπηρετικότητα.

Σύμφωνα με την έρευνα των Hess et al (2011), η βαδισιμότητα είναι μια ποσοτική, αλλά και ποιοτική μέτρηση του κατά πόσο μια περιοχή προσελκύει ή όχι τους πεζούς. Επιπλέον, επισημαίνουν ότι οι πόλεις δείχνουν συνεχώς και περισσότερο ενδιαφέρον για την πεζή μετακίνηση και πως η σχέση μεταξύ περπατήματος και κοινωνικής ζωτάνιας στις γειτονιές γίνεται όλο και πιο σαφής. Παράλληλα, οι περιοχές που προωθούν και διευκολύνουν την πεζή μετακίνηση προς καταστήματα, σχολεία και άλλες υπηρεσίες, παρουσιάζονται ως μέρη με καλύτερη ποιότητα ζωής, υψηλότερες τιμές ακινήτων, προώθηση πιο υγιεινών τρόπων ζωής και έχουν υψηλότερα επίπεδα κοινωνικής συνοχής.

Το στρατηγικό σχέδιο για το περπάτημα για την πόλη του Λονδίνου (Transport for London) αναφέρει τον όρο «walkability» ως τον βαθμό, στον οποίο η πεζή μετακίνηση είναι διαθέσιμη στους πολίτες ως ασφαλής και ευχάριστη δραστηριότητα. Ορίζονται πέντε βασικοί πυλώνες που χαρακτηρίζουν τη βαδισιμότητα μιας περιοχής, τα λεγόμενα “5Cs”.

- Η συνδεσιμότητα (Connectivity) του δικτύου πεζών με μέσα μαζικής μεταφοράς και άλλους προορισμούς.
- Η ευχαρίστηση (Convnial) που δημιουργεί στον πεζό το περιβάλλον του δικτύου.
- Η ύπαρξη ασφαλών και με επαρκή φωτισμό δημόσιων χώρων, που ευνοούν την πεζή μετακίνηση (Conspicuous).
- Η ύπαρξη κατάλληλου εξοπλισμού στους δημόσιους χώρους και η γενικότερη ποιότητά τους, ώστε οι πεζοί να έχουν ένα ευχάριστο και άνετο περιβάλλον (Comfortable).
- Η εξυπηρετικότητα (Convenient) του δικτύου των πεζών, ώστε να μπορεί να ανταγωνιστεί άλλα μέσα μεταφοράς τόσο σε χρόνο, όσο και σε χρήμα.

Παράλληλα στην έρευνα του Southworth (2005) η βαδισιμότητα αναφέρεται ως ο βαθμός στον οποίο το δομημένο περιβάλλον υποστηρίζει και ενθαρρύνει το περπάτημα και παρέχει άνεση, ασφάλεια, συνδέει τους ανθρώπους με διάφορους προορισμούς σε κοντινή απόσταση και ελκύει το οπτικό ενδιαφέρον του πεζού κατά μήκος του δικτύου.

Είναι εμφανές από τη διεθνή βιβλιογραφία, ότι υπάρχουν πολλοί ορισμοί για τη βαδισιμότητα, οι οποίοι παρουσιάζουν συνήθως μικρές διαφορές μεταξύ τους. Από όλα τα παραπάνω, όμως, γίνεται φανερό ότι είναι μια πολύπλευρη έννοια που περιλαμβάνει τα περισσότερα χαρακτηριστικά του δομημένου περιβάλλοντος μιας περιοχής.

Οφέλη βαδισιμότητας

Τα βασικότερα οφέλη της ποιότητας του βαδίσματος αφορούν τον οικονομικό τομέα. Ωστόσο, οφέλη παρουσιάζονται επίσης τόσο σε κοινωνικά όσο και σε περιβαλλοντικά ζητήματα. Συνοπτικά, σύμφωνα με τον Litman (2003) τα οφέλη είναι τα εξής:

Οικονομικά:

- βελτίωση της προσπέλασης των διαφόρων δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα για τους οδηγούς μη μηχανοκίνητων μέσων,
- μείωση του κόστους μετακίνησης,
- βελτίωση της επιχειρηματικής δραστηριότητας,
- υποστήριξη και των άλλων εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και φυσικά της δημόσιας συγκοινωνίας,
- περιορισμός των προβλημάτων υγείας και του κόστους τους, χάρη στη σωματική άσκηση που αντιπροσωπεύει το περπάτημα.

Κοινωνικά:

- βελτίωση της προσβασιμότητας ατόμων με μειωμένη κινητικότητα,
- μείωση του εξωτερικού κόστους από ατυχήματα, ρύπανση περιβάλλοντος, θόρυβο, υποβάθμιση ακινήτων κ.λπ.
- ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και αλληλεπίδρασης μεταξύ των κατοίκων μιας γειτονιάς,

- βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του οικονομικού ενδιαφέροντος για επενδύσεις σε ιστορικά κτήρια με αποτέλεσμα τη διατήρηση της αρχιτεκτονικής ταυτότητας της πόλης και ενίσχυση της σχέσης με τον τόπο των κατοίκων της

Περιβαλλοντικά:

- μείωση του χώρου, που διατίθεται για δρόμους και θέσεις στάθμευσης,
- διατήρηση ανοιχτών κοινόχρηστων χώρων,
- μείωση ενεργειακής κατανάλωσης και ατμοσφαιρικών ρύπων,
- βελτίωση της αισθητικής του αστικού περιβάλλοντος,
- περιορισμός του φαινομένου της θερμικής νησίδας.

Η εξάρτηση από τα μηχανοκίνητα μέσα έχει προκαλέσει πολλά προβλήματα στις σύγχρονες πόλεις με μεγάλο οικονομικό κόστος. Από έρευνα του Litman (1999) σε κάποιες πόλεις η έμφαση από τον αστικό σχεδιασμό στο περπάτημα και η συνεπακόλουθη μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των ακινήτων, κατά μέσο όρο 18%. Αντίστοιχα για την πόλη του Λονδίνου προέκυψε από τον Οργανισμό «Transport for London» πως η δημιουργία βατών οδών μπορεί να προσθέσει μέχρι και 30.000 λίρες στη μέση τιμή ενός ακινήτου. Από την έρευνα του Cortright (2009) καθίσταται σαφές ότι η έννοια της βαδισιμότητας συνδέεται στενά με υψηλές τιμές κατοικιών σε όλες σχεδόν τις μητροπολιτικές περιοχές.

Συγχρόνως, σημαντικά οφέλη παρατηρούνται στη σωματική υγεία των κατοίκων στις βατές γειτονιές. Βασικές παράμετροι, που καθορίζουν την ποιότητα του περπατήματος, όπως η μίξη των χρήσεων γης, η πυκνότητα του πληθυσμού, καθώς και η συνδεσιμότητα του δικτύου επηρεάζουν άμεσα τον χρόνο που διαθέτει κάθε άνθρωπος για σωματική άσκηση (Frank, et al., 2005). Στην έρευνα, που έκαναν οι Frank et al (2005), το 37% των κατοίκων ή επισκεπτών σε περιοχές υψηλής ποιότητας βαδίσματος περπατούν πάνω από 30 λεπτά την ημέρα, σε αντίθεση με μόλις 18% των κατοίκων γειτονιών χαμηλής ποιότητας βαδίσματος. Η μειωμένη σωματική άσκηση έχει ως αποτέλεσμα αυξημένα προβλήματα υγείας και μπορεί να οδηγήσει σε παχυσαρκία, καρδιακά νοσήματα και διαβήτη. Επομένως, μια περιοχή σχεδιασμένη στα πρότυπα της βιώσιμης κινητικότητας μπορεί να βελτιώνει την υγεία των κατοίκων της με ενθάρρυνση της πεζή μετακίνησης.

Μέθοδοι μέτρησης της βαδισιμότητας

Υπάρχουν τρεις κατηγορίες μεθόδων για τη μέτρηση της βαδισιμότητας (Σβορώνος, 2014):

- Ερωτηματολόγια, που αποτυπώνουν την υποκειμενική αντίληψη των πεζών ως προς την ελκυστικότητα, καθώς και την άνεση του δικτύου των πεζοδρομίων
- Εργαλεία συστηματικής αξιολόγησης (Audit Tools), με σκοπό την ποσοτικοποίηση των χαρακτηριστικών του οδικού περιβάλλοντος από αντικειμενική σκοπιά
- Επεξεργασία και αξιολόγηση των δεδομένων του αστικού περιβάλλοντος με χρήση Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών (GIS)

Ερωτηματολόγια

Αν και η χρήση ερωτηματολογίων αποτυπώνει περισσότερο προσωπικές απόψεις και προτιμήσεις των πεζών, και όχι αντικειμενικά στοιχεία του περιβάλλοντος, αποτελεί μια επιτυχημένη μέθοδο συλλογής δεδομένων με σκοπό τη συσχέτιση του αστικού περιβάλλοντος με φυσικά μέσα μετακίνησης. Σύμφωνα με τους Pikora et al (2003), τα κύρια

χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος, που χρησιμοποιούνται συνήθως, είναι η λειτουργικότητα, η ασφάλεια, η αισθητική και ο προορισμός. Μέσω των απαντήσεων μπορούν να εκτιμώνται τα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος ανάλογα με την πληθυσμιακή ομάδα, τη γεωγραφική περιοχή σε σχέση με την πεζή μετακίνηση ή και το ποδήλατο.

Εργαλεία Συστηματικού Ελέγχου

Για τη χρήση των εργαλείων συστηματικού ελέγχου (Audit Tools) απαιτείται η προσωπική παρατήρηση στο πεδίο για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων, αποτυπώνοντάς τα σε έναν κατάλογο ελέγχου (checklist).

Από τα πλέον γνωστά και εφαρμοζόμενα εργαλεία ελέγχου είναι το PERS (Pedestrian Environment Review System). Το εν λόγω εργαλείο περιλαμβάνει δύο φάσεις, α) τη συμπλήρωση των εντύπων ελέγχου για τη συλλογή των δεδομένων στο πεδίο και β) τη χρήση του λογισμικού με το οποίο γίνεται επεξεργασία και παρουσιάζεται η αξιολόγηση των δεδομένων. Το PERS αξιολογεί τα εξής ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος:

- Την οδική υποδομή. Εκτός πόλεων τα μονοπάτια, και τα πεζοδρόμια, πεζόδρομοι ή δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας στις πόλεις.
- Τις διασταυρώσεις, τα πιο δύσκολα δηλαδή σημεία του οδικού δικτύου, εκεί όπου τα πεζοδρόμια διακόπτονται και ο πεζός μοιράζεται το οδόστρωμα με τα αυτοκίνητα.
- Τις διαδρομές που κάποιος ακολουθεί, όπως για παράδειγμα, από την κατοικία στο χώρο εργασίας.
- Τη θέση και τις συνθήκες προσπέλασης των στάσεων των μέσων συλλογικής μεταφοράς.
- Τις διαδρομές μεταξύ των στάσεων, ειδικότερα τις διαδρομές του επιβάτη που χρησιμοποιεί για τη μετεπιβίβαση από ένα μέσο σε ένα άλλο μέσο δημόσιας συγκοινωνίας.
- Τους δημόσιους χώρους: από μικρές πλατείες έως μεγάλα πάρκα.

Το σύστημα βαθμολόγησης του PERS κυμαίνεται από -3 έως και +3 και μέσω του λογισμικού αποδίδονται βάρη σε κάθε παράμετρο, ανάλογα με τον σκοπό για τον οποίο γίνεται η έρευνα, ώστε να εξαχεται ο τελικός δείκτης.

Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών

Με την ανάπτυξη των Γ.Σ.Π. τα τελευταία χρόνια, είναι πλέον δυνατή η δημιουργία ενός αξιόπιστου δείκτη βαδισιμότητας, με επεξεργασία και ανάλυση μεγάλου όγκου χωρικών δεδομένων για την περιοχή μελέτης. Σήμερα, υπάρχουν αρκετές διαδικτυακές εφαρμογές (για υπολογιστές και κινητά τηλέφωνα) που μελετούν τη βαδισιμότητα και το πώς αυτή επηρεάζει το αστικό περιβάλλον. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι το www.walkonomics.com και το www.walkscore.com. Ιδιαίτερα το walkscore, μετρά τη βαδισιμότητα οποιασδήποτε διαδρομής, ενώ αναπτύσσει και την αντίστοιχη μεθοδολογία για το πόσο φιλική είναι η περιοχή ως προς τη χρήση του ποδηλάτου. Η μεθοδολογία που χρησιμοποιεί είναι διεθνώς κατοχυρωμένη ως ευρεσιτεχνία (πατέντα) και περιλαμβάνει ως πηγές δεδομένων το Google, το OpenStreetMap, το Education.com και μέρη που έχουν προστεθεί από την κοινότητα των χρηστών.

Η βαθμολογία, που προκύπτει από το πρόγραμμα αυτό, είναι σε κλίμακα από 0-100, όπου η βαθμίδα 0-24 σημαίνει πλήρη εξάρτηση από το αυτοκίνητο, ενώ το 90-100 υποδηλώνει ότι οι μετακινήσεις δεν απαιτούν καθόλου τη χρήση αυτοκινήτου.

Όσον αφορά την Ελληνική βιβλιογραφία σχετικά με τα Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών, είναι εξαιρετικά φτωχά τα αποτελέσματα ως προς τη βαδισιμότητα. Εντούτοις, έχουν πραγματοποιηθεί κάποιες πολύ αξιόλογες εργασίες. Ο Μπαρτζώκας (2013) παρουσιάζει τη διαδικασία υλοποίησης ενός δείκτη βαδισιμότητας, που στηρίζεται στις κύριες παραμέτρους της διεθνούς βιβλιογραφίας, δηλαδή στην οικιστική πυκνότητα, στη μίξη χρήσεων γης, στην εγγύτητα χρήσεων γης και στη συνδεσιμότητα του δικτύου κίνησης πεζών. Στις παραμέτρους αυτές δόθηκαν βάρη με βάση τα αποτελέσματα ενός διαδικτυακού ερωτηματολογίου και χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος απόδοσης βαρών, ώστε να προκύψουν οι τελικές τιμές του δείκτη, σε κλίμακα 0-100. Ο Σβορώνος (2014) αξιοποιεί μεθόδους και τεχνικές γεωχωρικής ανάλυσης, και αξιολόγησε τη βαδισιμότητα του Δήμου Χαλανδρίου με βάση και πάλι, τις παραμέτρους που ορίζει η διεθνής βιβλιογραφία. Η μεθοδολογία περιελάμβανε διαχείριση raster εικόνων και εφαρμόστηκαν τρεις διαφορετικές περιπτώσεις κατανομής βαρών στις παραμέτρους. Η Κάλφα (2015) δημιούργησε δύο δείκτες βαδισιμότητας, εκ των οποίων ο ένας βασίζεται σε πραγματικά μεγέθη (αριθμό πεζών), που συλλέχτηκαν με επιτόπια έρευνα, και ο δεύτερος, είναι ένας χωρικός δείκτης βαδισιμότητας, που προέκυψε από τις παραμέτρους που αναφέρονται στη διεθνή βιβλιογραφία (εγγύτητα χρήσεων γης, μίξη χρήσεων γης, πληθυσμιακή πυκνότητα, συνδεσιμότητα δικτύου πεζοδρομίων), τα στοιχεία που αφορούν τις υπάρχουσες υποδομές (πλάτος και κατάσταση πεζοδρομίων, αριθμός εμποδίων) και ένα επιπλέον στοιχείο, την ύπαρξη πληροφόρησης κατά μήκος των διαδρομών.

Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται το μεθοδολογικό πλαίσιο για την ανάλυση του δικτύου κίνησης των πεζών, καθώς και για τον υπολογισμό ενός δείκτη βαδισιμότητας με σκοπό την ανάδειξη του βαθμού εξάρτησης των κατοίκων από τα μηχανοκίνητα μέσα και κυρίως το αυτοκίνητο.

Όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, η βαδισιμότητα μιας περιοχής είναι μια σύνθετη και πολύπλευρη έννοια που μπορεί να επηρεαστεί από πολλούς παράγοντες του αστικού περιβάλλοντος. Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό η πλειοψηφία των ερευνών αναγνωρίζει τη συσχέτιση που έχει η υψηλή πυκνότητα του πληθυσμού, η ετερογένεια μιας περιοχής ως προς τις χρήσεις γης και η υψηλή συνδεσιμότητα του δικτύου με την υψηλή βαδισιμότητα, άρα και τη δημιουργία ευνοϊκών όρων για την πεζή μετακίνηση και τη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς.

Συνοψίζοντας, είναι σημαντικό να επισημανθούν οι βασικοί παράμετροι του δείκτη:

- Η συνδεσιμότητα του δικτύου πεζών
- Η οικιστική πυκνότητα
- Η εγγύτητα των χρήσεων γης
- Η μίξη των χρήσεων γης

Επίσης, χρησιμοποιείται το πλάτος και η κατάσταση των πεζοδρομίων ως αρνητικοί παράγοντες στον παραπάνω δείκτη, όταν δεν ευνοούν την πεζή μετακίνηση, αλλά την καθιστούν πιο δύσκολη ή και αδύνατη.

Μεθοδολογία πρώτης φάσης

Οι βασικές παράμετροι του δείκτη είναι η συνδεσιμότητα του δικτύου πεζών, η πυκνότητα του πληθυσμού, η εγγύτητα των χρήσεων γης και η μίξη χρήσεων γης. Αναλυτικά παρουσιάζεται παρακάτω η μέθοδος υπολογισμού για κάθε παράμετρο.

Συνδεσιμότητα δικτύου πεζών

Με τον όρο συνδεσιμότητα γίνεται αναφορά στην πυκνότητα των συνδέσεων που συναντώνται σε έναν δρόμο, αλλά και στο σύνολο ενός οδικού δικτύου (Littman, 2003), χαρακτηρίζοντας ως δίκτυο υψηλής συνδεσιμότητας εκείνο το οποίο χαρακτηρίζεται από μικρές διαδρομές, μεγάλο αριθμό διασταυρώσεων και ταυτόχρονα, ελάχιστα αδιέξοδα για τον πεζό (που βεβαίως μπορούν να είναι αδιέξοδα και για το αυτοκίνητο).

Ένα δίκτυο με αυξημένη συνδεσιμότητα γίνεται πιο ευέλικτο, καθώς επιτρέπει περισσότερες επιλογές διαδρομών και πιο άμεσες, μειώνοντας τις αποστάσεις από προέλευση σε προορισμό. Συμπερασματικά, όσο αυξάνεται ο αριθμός των συνδέσεων σε ένα δίκτυο σε σχέση με τον αριθμό των κόμβων του, τόσο μεγαλύτερη συνδεσιμότητα αποκτά (Κάλφα, 2015). Σημειώνεται ότι μια διασταύρωση δεν έχει μόνο σημασία ως προς τον αριθμό των ελευθεριών κίνησης που προσφέρει, αλλά και ως προς την αναγνωσιμότητα – ορατότητα της πόλης προς διάφορες κατευθύνσεις που καθιστά δυνατή.

Για τη μέτρηση της συνδεσιμότητας στο Δήμο Κηφισιάς επιλέχθηκε η πυκνότητα των κόμβων (κόμβοι/τ.χλμ.).

Οικιστική Πυκνότητα

Η οικιστική πυκνότητα αποτελεί μία σημαντική παράμετρο για τον υπολογισμό του δείκτη βαδισιμότητας κάθε περιοχής, αφού η ύπαρξη υψηλής οικιστικής πυκνότητας είναι συνήθως στοιχείο που δημιουργεί συνθήκες ενίσχυσης της πεζή μετακίνησης, αλλά και της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς για τις μετακινήσεις (Frank et. al, 2005).

Εγγύτητα Χρήσεων Γης

Η εγγύτητα των χρήσεων γης χρησιμοποιείται ευρύτατα ως παράμετρος βαδισιμότητας από τις περισσότερες μελέτες. Η χρησιμότητά της έγκειται στο ότι παρέχει βασικά συμπεράσματα σε σχέση με το αν το περπάτημα ως τρόπος μετακίνησης, που έχει να ανταγωνισθεί άλλους τρόπους μεταφοράς, υπερτερεί σε σχέση με αυτούς. Έτσι, η απόσταση προς συνήθεις προορισμούς καθημερινών μετακινήσεων αποτελεί ουσιαστικό κριτήριο για τη χάραξη πολιτικών ενίσχυσης του περπατήματος (Leslie, et al., 2006). Ο υπολογισμός της παραμέτρου γίνεται με βάση το δίκτυο των πεζοδρομίων και για περιοχή κάλυψης τα 5 λεπτά.

Μίξη Χρήσεων Γης

Η ποικιλία των χρήσεων γης αναφέρεται στους περισσότερους δείκτες περπατησιμότητας και αποτελεί σημαντικό παράγοντα της βιώσιμης κινητικότητας. Για να μετρηθεί η μίξη των χρήσεων γης μπορούν να χρησιμοποιηθούν δείκτες εντροπίας, δίνοντας αποτέλεσμα την ομοιογένεια ή την ετερογένεια της περιοχής. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης της περπατησιμότητας του Δήμου Κηφισιάς χρησιμοποιήθηκε ο Shannon's Index.

Μεθοδολογία δεύτερης φάσης

Το μέγεθος, η ποιότητα και η άνεση που προσφέρει η υποδομή του δικτύου κίνησης πεζών στον αστικό χώρο είναι μείζονος σημασίας για την περπατησιμότητα της πόλης. Σε αυτό το πλαίσιο, για τον υπολογισμό του τελικού δείκτη αποφασίσθηκε η απόδοση ποινών όταν το πλάτος και η κατάσταση κατά μήκος των πεζοδρομίων αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για την επιλογή της πεζή μετακίνησης από τους κατοίκους.

Συνεπώς, αποφασίσθηκε η μείωση κατά 20 μονάδες (10 ανά περίπτωση) του δείκτη σε όσα τμήματα υπάρχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- Μηδενικό πλάτος ή πλάτος πεζοδρομίου έως 1m
- Κακή κατάσταση πεζοδρομίου

Οι McCormack et al (2012), σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησαν, κατέληξαν στο γεγονός ότι η ύπαρξη πεζοδρομίων σε μία γειτονιά συσχετίζεται θετικά με τον συνολικό χρόνο που μετακινείται κάποιος με τα πόδια. Ωστόσο, τα δύο αυτά επιμέρους χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων δημιουργούν ένα μη φιλικό περιβάλλον για τον πεζό και οδηγούν τους κατοίκους σε όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση από τα μηχανοκίνητα μέσα.

Εφαρμογή Δείκτη Βαδισιμότητας

Η εφαρμογή του δείκτη βαδισιμότητας, σύμφωνα με τη μεθοδολογία που αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, έχει ως ακολούθως:

Εφαρμογή πρώτης φάσης υπολογισμού του δείκτη

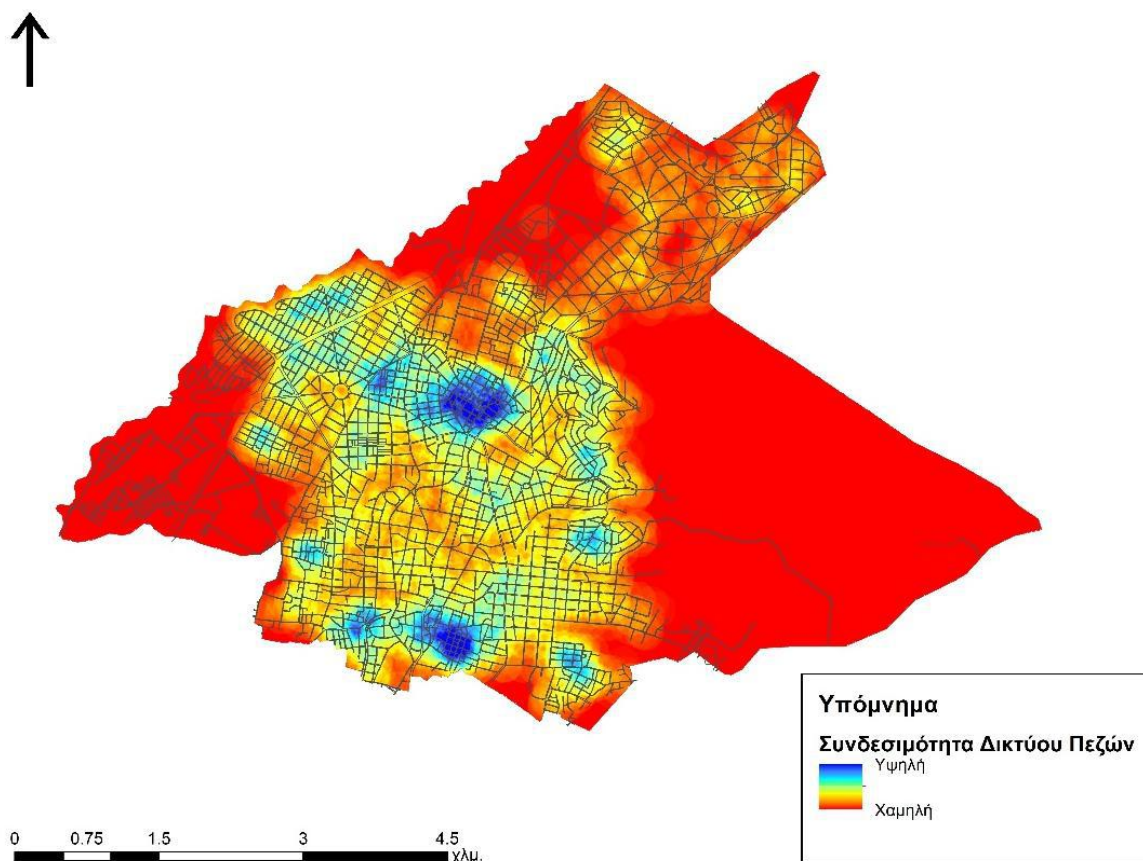
Εφαρμογή 1^{ης} παραμέτρου – Συνδεσιμότητα του δικτύου των πεζοδρομίων

Βασικό κομμάτι για την ανάλυση του δικτύου των πεζοδρομίων είναι η δημιουργία του δικτύου από τα χαρακτηριστικά του στοιχεία, που μπορεί να περιλαμβάνουν γραμμές και σημεία, τις στροφές, όπου επιτρέπονται, και τη συνδεσιμότητα των χαρακτηριστικών αυτών.

Επομένως, για τη δημιουργία του δικτύου των πεζοδρομίων για τον Δήμο Κηφισιάς χρησιμοποιήθηκαν οι γραμμές (lines) των πεζοδρομίων χωρίς τα στοιχεία του μηδενικού πλάτους, καθώς και οι διαβάσεις ως συνδετικά τόξα των πεζοδρομίων. Η συνδεσιμότητα προέκυψε αυτόματα βάσει των διασταυρώσεων των πεζοδρομίων μεταξύ τους, αλλά και με τις διαβάσεις. Οι παράμετροι που τέθηκαν ήταν το μήκος κάθε τόξου, καθώς και ο χρόνος ταξιδιού που αντιστοιχεί σε κάθε πεζοδρόμιο σε δευτερόλεπτα. Ο χρόνος για κάθε τόξο προέκυψε διαιρώντας τις τιμές του μήκους με τη μέση ταχύτητα των πεζών για κάθε τμήμα του δικτύου. Ως μέση ταχύτητα ορίστηκε το 1,32m/sec, τιμή που προέκυψε μετά από έρευνα στη διδακτορική διατριβή του Γαλάνη (2011) και αντικατοπτρίζει τη μέση ταχύτητα για την ηλικιακή ομάδα 10-50 ετών.

Όπως αναφέρθηκε και στη μεθοδολογία για τον δείκτη της συνδεσιμότητας χρησιμοποιήθηκε πυκνότητα των κόμβων. Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης με τον δείκτη συνδεσιμότητας του Δήμου Κηφισιάς.

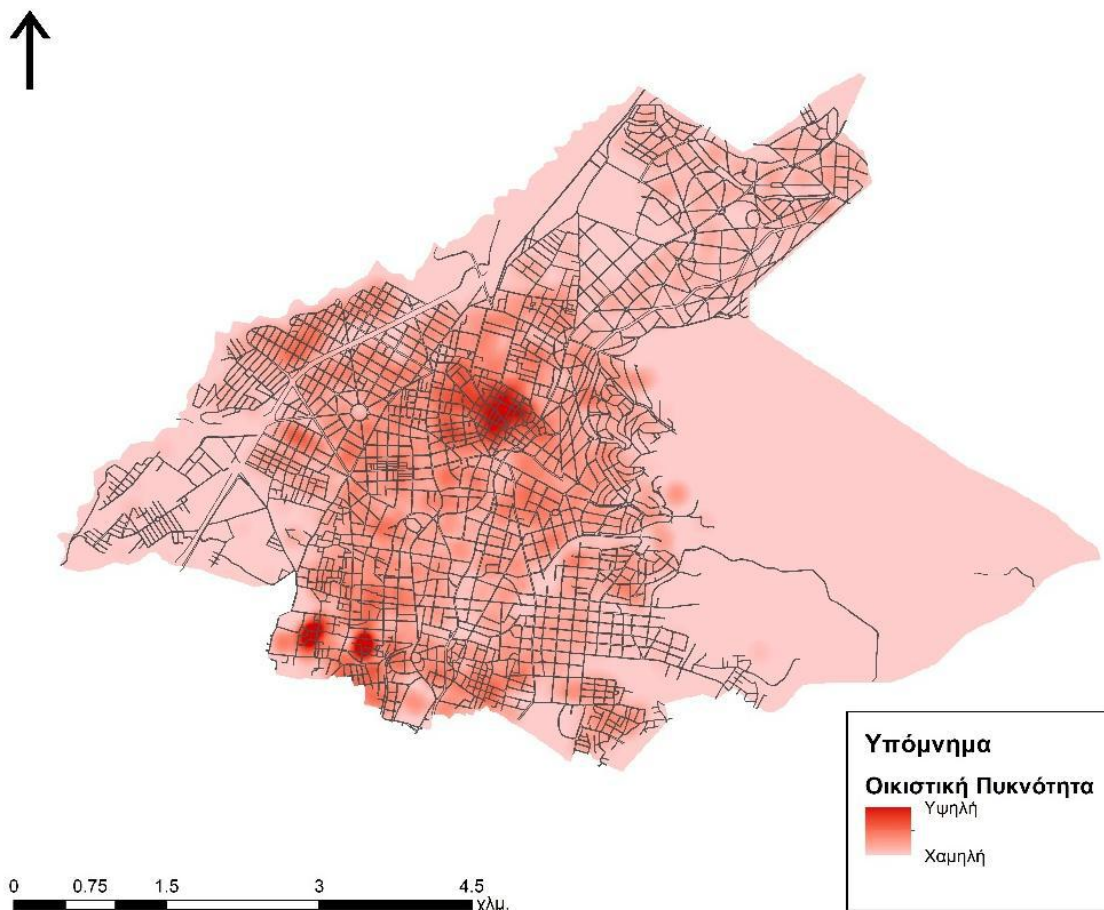
Όπως ήταν αναμενόμενο, οι υψηλότερες περιοχές συνδεσιμότητας παρατηρούνται στις κεντρικές περιοχές του Δήμου.



Εικόνα 4.2.5-3: Συνδεσιμότητα Δικτύου Κίνησης Πεζών

Εφαρμογή 2^{ης} παραμέτρου – Οικιστική Πυκνότητα

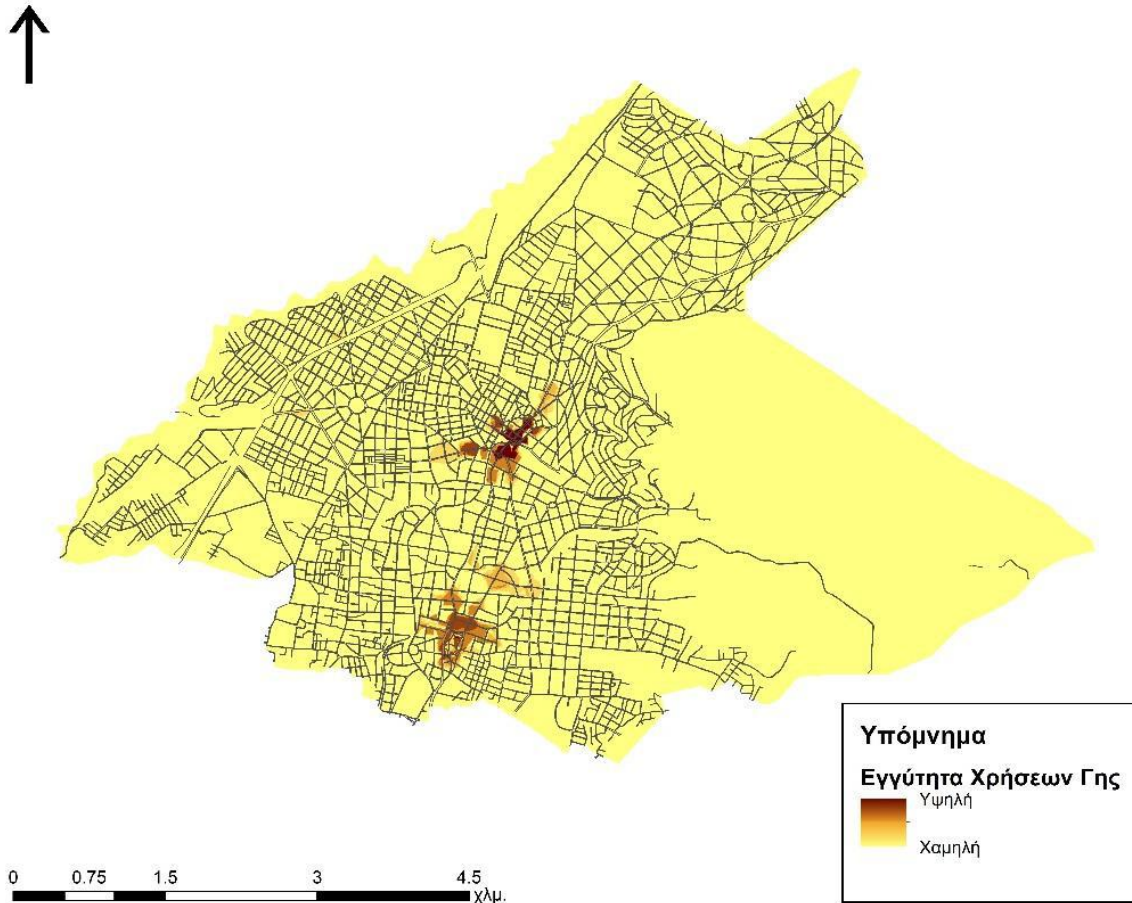
Για τον δείκτη της οικιστικής πυκνότητας χρησιμοποιήθηκε ο πληθυσμός του Κηφισιάς από την απογραφή του 2011 ανά οικοδομικό τετράγωνο. Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης με την οικιστική πυκνότητα του Δήμου.



Εικόνα 4.2.5-4: Οικιστική Πυκνότητα Δήμου Κηφισιάς

Εφαρμογή 3^{ης} παραμέτρου – Εγγύτητα χρήσεων γης

Η τρίτη παράμετρος αφορά στην εγγύτητα των χρήσεων γης του Δήμου Κηφισιάς. Για την παράμετρο αυτή υπολογίστηκε η περιοχή εξυπηρέτησης γύρω από κάθε σημείο ανά χρήση γης, βάσει του υφισταμένου δικτύου των πεζοδρομίων, που δημιουργήθηκε προηγουμένως. Μετά την εισαγωγή κάθε δραστηριότητας στο δίκτυο, επιλέχθηκαν οι παράμετροι ανάλυσης των περιοχών εξυπηρέτησης και συγκεκριμένα η μέγιστη διαδρομή με τα πόδια 5 λεπτών, άρα 300 δευτερολέπτων. Παρακάτω παρουσιάζεται ο χάρτης με την εγγύτητα των χρήσεων γης.



Εικόνα 4.2.5-5: Εγγύτητα Χρήσεων Γης

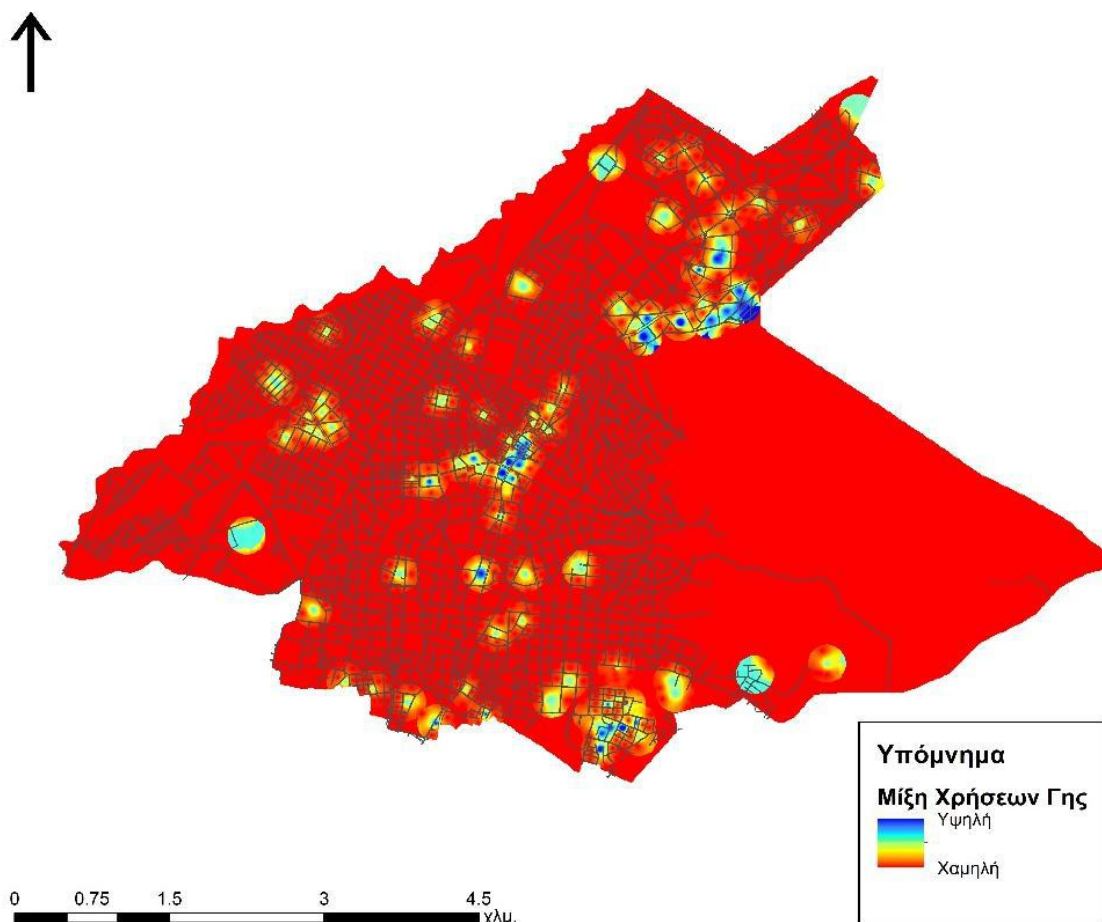
Με βάση τον παραπάνω χάρτη, υψηλότερη εγγύτητα χρήσεων γης παρατηρείται στο κέντρο της Κηφισιάς και της Νέας Ερυθραίας, ενώ οι υπόλοιπες περιοχές παρουσιάζουν αισθητά χαμηλή εγγύτητα χρήσεων γης.

Εφαρμογή 4^{ης} παραμέτρου – Μίξη χρήσεων γης

Η τέταρτη παράμετρος του δείκτη περπατησιμότητας είναι η μίξη των χρήσεων γης στον Δήμο. Ο υπολογισμός του δείκτη γίνεται με τον μαθηματικό τύπο Shannon's index. Χρησιμοποιήθηκαν οι εξής χρήσεις γης:

- Κατοικία
- Σχολεία
- Εμπόριο
- Εστιατόρια
- Καφετέριες
- Θέατρα – Σινεμά
- Καταστήματα γρήγορης εστίασης
- Φαρμακεία
- Τράπεζες
- Δημόσιες Υπηρεσίες

Ως ακτίνα ελέγχου για τις χρήσεις γης ορίστηκε η μέση απόσταση δύο οικοδομικών τετραγώνων.



Εικόνα 4.2.5-6: Μίξη Χρήσεων Γης Δήμου Κηφισιάς

Εφαρμογή δεύτερης φάσης υπολογισμού του δείκτη

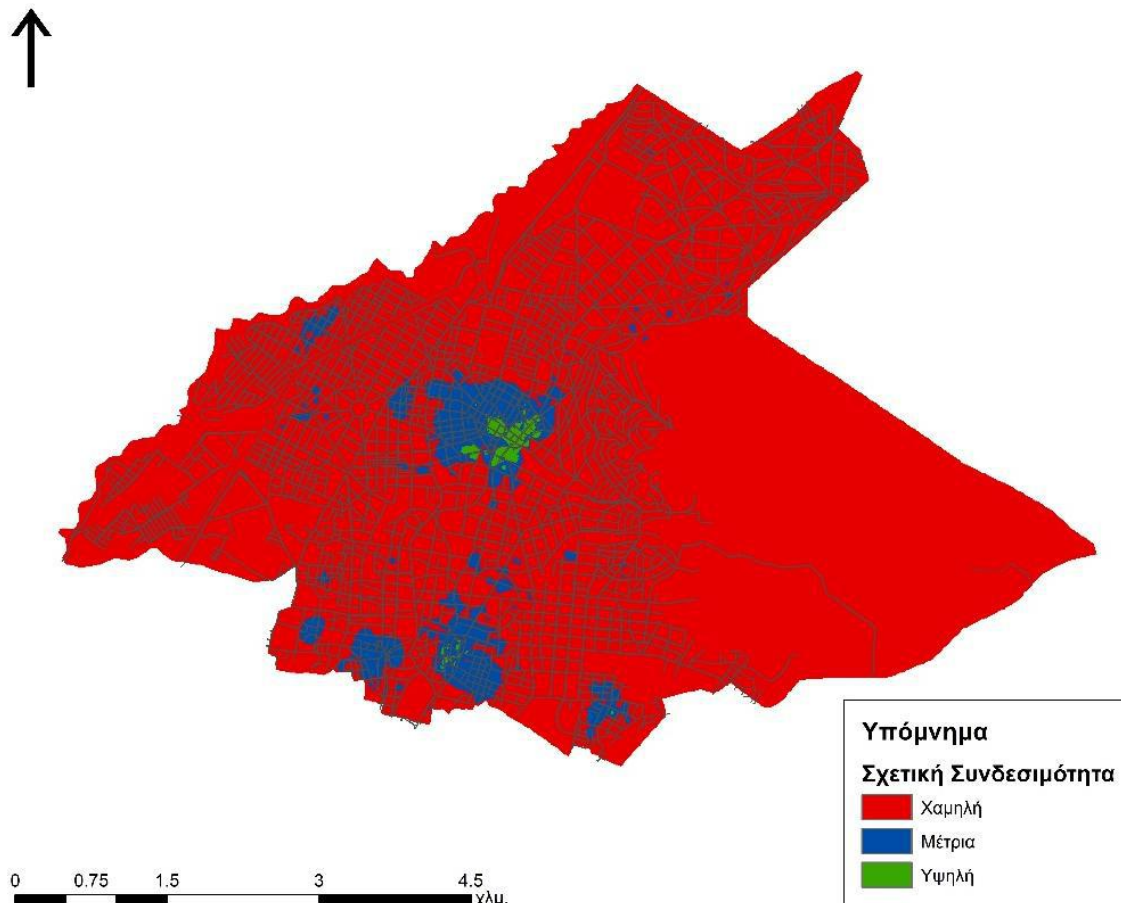
Η δεύτερη φάση περιλαμβάνει την πρόσθεση όλων των παραμέτρων, δημιουργώντας ως αποτέλεσμα τον χάρτη με τον δείκτη βαδισιμότητας της περιοχής. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, ο δείκτης κατανέμεται σε πέντε επιμέρους βαθμολογίες, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.2.5-2: Βαθμολογία βαδισιμότητας διεθνούς βιβλιογραφίας (Πηγή: www.walkscore.com)

Πολύ υψηλή βαδισιμότητα	90-100
Υψηλή βαδισιμότητα	70-89
Μέτρια βαδισιμότητα	50-69
Υψηλή εξάρτηση από το αυτοκίνητο	25-49
Πλήρης εξάρτηση από το αυτοκίνητο	0-24

Οι παράμετροι, που χρησιμοποιούνται, έχουν το ίδιο βάρος για τον τελικό υπολογισμό του δείκτη βαδισιμότητας. Επομένως, σε αυτήν την περίπτωση κατανεμήθηκαν ισοβαρώς και σε κάθε παράμετρο δόθηκε από 1/4. Με την πρόσθεση όλων των παραμέτρων προέκυψε ο δείκτης βαδισιμότητας της περιοχής.

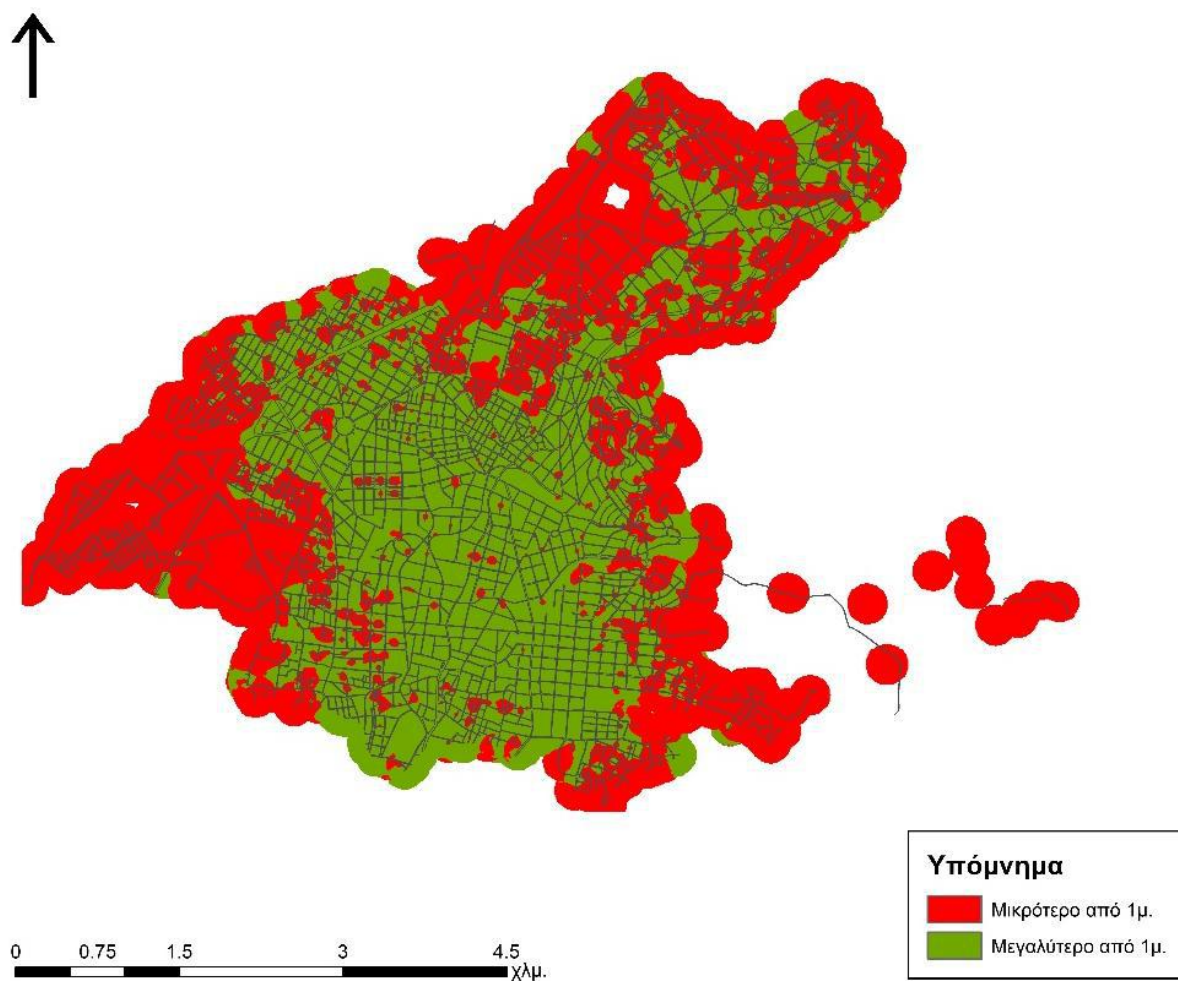
Ο μέσος όρος της βαθμολογίας για την περιοχή προέκυψε 6.65 μονάδες, ενώ η μέγιστη τιμή ανέρχεται στις 69 μονάδες. Λόγω, λοιπόν, της χαμηλής βαθμολογίας του δείκτη, αποφασίσθηκε η παρουσίαση της σχετικής βαδισιμότητας της περιοχής σε τρεις επιμέρους κατηγορίες, δηλαδή χαμηλής, μέσης και υψηλής σχετικής βαδισιμότητας στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 4.2.5-7: Σχετική Βαδισιμότητα Δήμου Κηφισιάς

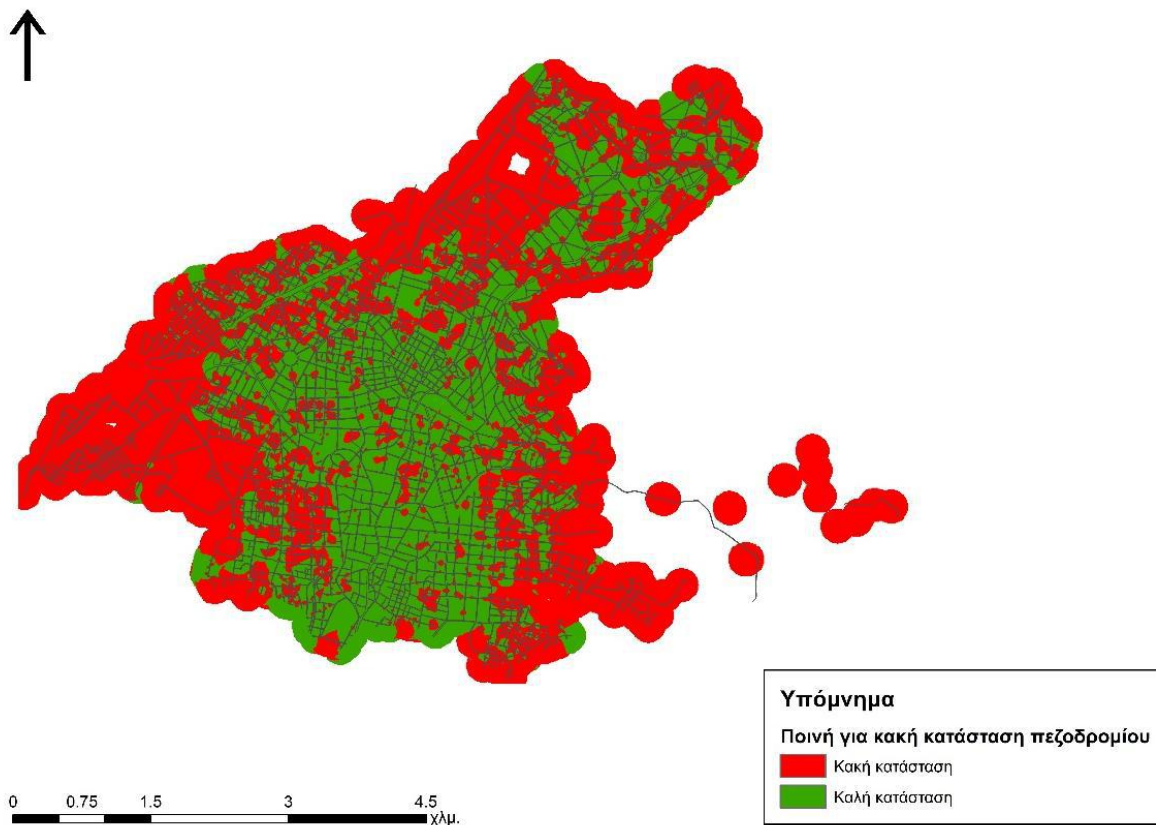
Στην τελευταία φάση υπολογισμού του τελικού δείκτη πραγματοποιείται η απόδοση των ποινών, βάσει των χαρακτηριστικών των πεζοδρομίων που αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο της μεθοδολογίας.

Ακολουθεί ο χάρτης με την ποινή που αφορά στα μικρά πλάτη πεζοδρομίων. Είναι εμφανές πως στη μεγαλύτερη οικιστική έκταση του Δήμου παρατηρείται πλάτος μεγαλύτερο του 1 μέτρου.



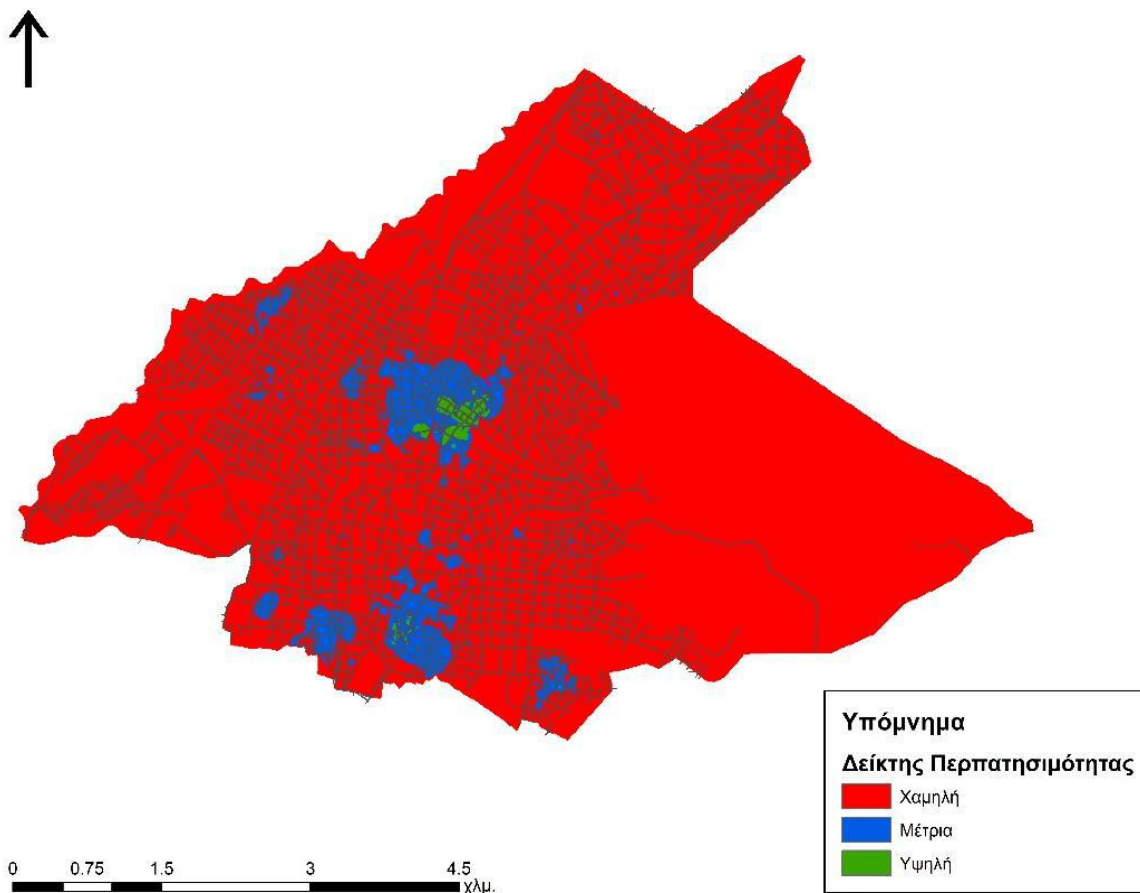
Εικόνα 4.2.5-8: Ποινή για μικρά πλάτη πεζοδρομίων

Ακολουθεί ο χάρτης με την ποινή που αφορά στα πεζοδρόμια, που βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Όπως αναμενόταν, σύμφωνα και με προηγούμενη ανάλυση του δικτύου των πεζοδρομίων, το μεγαλύτερο ποσοστό των πεζοδρομίων εντός του αστικού ιστού βρίσκεται σε καλή κατάσταση.



Εικόνα 4.2.5-9: Ποινή για κακή κατάσταση πεζοδρομίων στον Δήμο Κηφισιάς

Ακολούθως παρατίθεται ο τελικός χάρτης μετά την επιβολή των ποινών για το πλάτος και την κατάσταση των πεζοδρομίων.



Εικόνα 4.2.5-10: Τελικός Δείκτης Περπατησιμότητας

Από τον τελικό χάρτη προκύπτει ότι ελάχιστα σημεία του Δήμου εμφανίζουν υψηλή βαδισιμότητα. Μέτρια βαδισιμότητα εμφανίζουν τα κέντρα της Νέας Ερυθραίας και της Κηφισιάς.

Η μέση τιμή βαδισιμότητας είναι 5,7, ενώ η ανώτερη τιμή που συναντάται είναι 69,57. Ο λόγος που η μέση τιμή είναι τόσο χαμηλή είναι ότι μεγάλη έκταση του Δήμου αποτελείται από εξω-αστικό χώρο, όπου η βαθμολογία είναι 0.

4.3 Συμπεράσματα από την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης

4.3.1 Σύνοψη υφιστάμενης κατάστασης

Η αστική κινητικότητα έχει άμεση συνάρτηση με την οργάνωση και λειτουργία του αστικού χώρου, καθώς και με την ποιότητα ζωής, την καθημερινότητα των κατοίκων και τις δραστηριότητες στην πόλη. Στον σχεδιασμό των μεταφορών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη η ασφάλεια, η πρόσβαση σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και η κατανάλωση ενέργειας, οι χρήσεις γης, να καλύπτονται οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων και να συνυπολογίζονται όλοι οι τρόποι μεταφοράς.

Με τον όρο μεταφορές, σε ένα αστικό περιβάλλον όπως αυτό του Δήμου Κηφισιάς, εννοείται καθετί που αφορά στην κυκλοφορία πεζών και οχημάτων, στη στάθμευση ή στις συγκοινωνίες. Το σύστημα των μεταφορών συνδέεται άμεσα με τις χρήσεις γης και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε ένα αστικό κέντρο.

Οι αυξημένες απαιτήσεις, που προέκυψαν κυρίως λόγω της συγκέντρωσης πληθυσμού και της ραγδαίας αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας οχημάτων σε συνδυασμό με την ελλειμματική συχνά υποδομή και τη λανθασμένη διαχείριση της κυκλοφορίας, έχουν αναγάγει το ζήτημα των μεταφορών σε μείζον πρόβλημα για την επιβάρυνση του περιβάλλοντος, φυσικού και αστικού.

Σε όλα τα παραπάνω πρέπει να προστεθεί το φαινόμενο της ύπαρξης μεγάλου αριθμού εμπλεκόμενων αρμόδιων φορέων (Υπουργεία, Τροχαία, ΟΑΣΑ, κλπ), που χαρακτηρίζει την ελληνική πραγματικότητα και περιορίζει τις δυνατότητες λήψης μέτρων.

Συνοψίζοντας όσα έχουν ήδη συλλεχθεί και αναλυθεί σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση, παραθέτουμε ακολούθως τα σημαντικότερα εξ αυτών:

Ο Δήμος Κηφισιάς χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του σαν περιοχή κατοικίας. Υπάρχουν επίσης δασικές εκτάσεις (Πεντελικό όρος). Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος έχει σχέση κυρίως με το κέντρο της Αθήνας (υπουργεία, κλπ). Από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και καλύπτει τις ανάγκες μιας ευρύτερης περιοχής.

Επισημαίνεται ότι η Κηφισιά αποτελεί την "κεφαλή" της Περιφερειακής Ενότητας Βορείου Τομέα Αθηνών, το Μαρούσι έχει τον ρόλο του αστικού κέντρου του συγκροτήματος, ενώ το Χαλάνδρι, το Ψυχικό, τα Βριλήσσια, η Αγία Παρασκευή, ο Δήμος Παπάγου, το Ηράκλειο, η Νέα Ιωνία, η Πεντέλη, η Πεύκη και η Μεταμόρφωση αποτελούν περιφερειακούς Δήμους.

Ο Δήμος Κηφισιάς, όπως και πολλοί από τους Δήμους των βορείων προαστίων, αποτελεί μια προέκταση του μητροπολιτικού κέντρου της Αθήνας με μητροπολιτικές λειτουργίες οι οποίες αναπτύσσονται κατά μήκος των αξόνων και παρέχει μια σχετικά καλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους του, ενσωματώνοντας γενικά περιοχές με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης και διαφορετικές διαδρομές στην ιστορία συγκρότησης του αστικού ιστού και της δομής του μητροπολιτικού χώρου της Αθήνας-Αττικής.

Η χωροταξική του θέση, σε συνδυασμό και με το γεγονός ότι διασχίζεται, από νότο προς βορρά, από σημαντικούς υπερτοπικούς άξονες, όπως η Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας (ΠΑΘΕ), Λ. Κηφισιάς, Ελ. Βενιζέλου, Λ. Θησέως, τον καθιστούν σημαντικό πόλο έλξης

υπερτοπικών δραστηριοτήτων στο βόρειο τμήμα του λεκανοπεδίου. Επιπλέον, αυτοί οι υπερτοπικής σημασίας οδικοί άξονες, προκαλούν αποκοπή του οικιστικού ιστού και αποτελούν πεδία όπου η δυνατότητα παρέμβασης του Δήμου είναι περιορισμένη.

Ο Δήμος Κηφισιάς, λόγω της γεωγραφικής του θέσης και των χρήσεων γης αλλά και των πολλαπλών δραστηριοτήτων και εξυπηρετήσεων, υφίσταται κυκλοφοριακές επιβαρύνσεις. Παρά την εφαρμογή διάφορων μέτρων, όπως είναι η ανακατασκευή οδών, με σκοπό τη διαμόρφωσή τους σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (π.χ. Κέντρο Κηφισιάς), η εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Κέντρο της Κηφισιάς (και παλαιότερα και στο Κέντρο της Ν. Ερυθραίας), κ.α. εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικά προβλήματα που σχετίζονται με το σύστημα των μεταφορών.

Πρόσθετα προβλήματα στο οδικό δίκτυο εντοπίζονται στις περιοχές πέριξ των σταθμών του ΗΣΑΠ και ιδιαίτερα του τερματικού σταθμού «ΚΗΦΙΣΙΑ», λόγω της στάθμευσης με σκοπό τη μετεπιβίβαση στον ΗΣΑΠ (Park and ride). Η έντονη στάθμευση στις εν λόγω περιοχές, καθώς και σε όλη την περιοχή του Δήμου, χαρακτηρίζεται από παραβάσεις του ΚΟΚ, όπως στάθμευση επί των πεζοδρομίων, στάθμευση στις διασταυρώσεις, κλπ., με αποτέλεσμα τη μείωση της οδικής ασφάλειας για πεζούς και οχήματα. Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων της πόλης.

Επιπλέον, το υφιστάμενο δίκτυο διαδρομών για την πεζή μετακίνηση (ποδηλατόδρομοι, πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, ηπιοποιήσεις κυρίως στο Κέντρο της Κηφισιάς, κλπ) πρέπει να διευρυνθεί και σε άλλα σημεία, όπου οι ροές πεζών είναι υψηλές, με σκοπό την ασφαλή μετακίνηση των πεζών και την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης. Τα προαναφερόμενα αποτελούν τοπικές παρεμβάσεις, αποκομμένες μεταξύ τους. Το ΣΒΑΚ μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κινητικότητας (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμοι, πράσινες διαδρομές, κλπ), που θα διαρθρώνεται εντός του Δήμου συνδέοντας τις γειτονιές μεταξύ τους, αλλά και με όμορες περιοχές, βελτιώνοντας ουσιαστικά τη δυνατότητα μετακίνησης των κατοίκων και των επισκεπτών.

Στο πλαίσιο της προώθησης της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, έχει κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος:

- Στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς, ο οποίος διέρχεται από τις οδούς Στροφιλίου - Εμμ. Μπενάκη - Β.Αμαλίας – Δηληγιάννη - Κασαβέτη - Λεβίδου - Κολοκοτρώνη - Πεντέλης Καποδιστρίου – Καραϊσκάκη – Γούναρη - Ρόδου - Απόλλωνος - Εθν. Στρατού, με συνολικό μήκος 4,67 χλμ.
- Στη Δημοτική Ενότητα Νέας Ερυθραίας, ο οποίος διέρχεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου - Κ. Βάρναλη - Δαβάκη - Β. Ηπείρου – Παπαναστασίου – Σεφέρη - Εθνικής Αντιστάσεως - Σεβδικίου - Γρηγορίου Ε΄ - Καζαντζάκη & Λ. Αρίτα, με συνολικό μήκος 5,34 χλμ.
- Τέλος, στη Δημοτική Ενότητα Εκάλης, ο οποίος διέρχεται από την οδό Ρόδων, συνολικού μήκους 3,7 χλμ.

και εξυπηρετεί τη ζήτηση για τοπικές μετακινήσεις (και όχι μόνο), προωθώντας παράλληλα τη χρήση ποδηλάτου σε επίπεδο γειτονιάς και διαδημοτικών μετακινήσεων.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει εγκεκριμένη μελέτη ποδηλατοδρόμων με τίτλο «ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» (Α. Μαυρογεώργη, Απρίλιος 2013). Η εν λόγω μελέτη εκπονήθηκε με βάση τους ακόλουθους στόχους:

- την ενοποίηση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων, υπό το πρίσμα του ενοποιημένου Δήμου, στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξη μιας βιώσιμης πόλης,
- τη σύνδεση των ποδηλατοδρόμων με τα σχολικά συγκροτήματα
- τη σύνδεση επιμέρους πόλων/ κεντρικών λειτουργιών της πόλης όπως εμπορικά κέντρα, σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, σταθμούς ΜΜΜ, κλπ., μέσω του δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, πεζοί)

Στον ακόλουθο πίνακα 4.3-1 παρουσιάζονται τα οδικά τμήματα από τα οποία διέρχεται το προτεινόμενο (εγκεκριμένο) δίκτυο ποδηλατοδρόμων στον ενοποιημένο Καλλικρατικό Δήμο Κηφισιάς.

Πίνακας 4.3-1: Οδικά τμήματα εγκεκριμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων στο Δήμο Κηφισιάς

Α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
1	Ιφιγενείας	Ισμήνης	Μπακογιάννη
2	Μπακογιάννη	Ιφιγενείας	Απόλλωνος
3	Κολοκοτρώνη	Πεντέλης	Φιλαδελφείας
4	Πατρ. Μαξίμου	Δηληγιάννη	Λεβίδου
5	Λεβίδου	Πατρ. Μαξίμου	Κεφαλληνίας
6	Κεφαλληνίας	Λεβίδου	Διονύσου
7	Πεσματζόγλου	Λ. Κηφισίας	Μ. Μπότσαρη
8	2. Μ. Μπότσαρη προς Λύρα	Πεσματζόγλου	Γ. Λύρα
9	Χελιδονούς	Γ. Λύρα	Αιολίας
10	Αιολία	Χελιδονούς	Ελαιών
11	Κορίνθου	Ελαιών	Δειράδων
12	Δειράδων	Κορίνθου	Κηφισού
13	Κηφισού	Δειράδων	Ερυμάνθου
14	Ερυμάνθου	Κηφισού	Τατοίου
15	Περγάμου	Τατοίου	Β. Ηπείρου
16	Δειράδων	Κορίνθου	Αν. Παράδρομος Ε.Ο.
17	Φιγαλείας	Δυτ. Παράδρομο Ε.Ο.	Σφακτηρίας
18	Ιωνίας	Στροφυλίου	Αιγίνης
19	Αιγίνης	Ιωνίας	Χ. Τρικούπη
20	Αίαντος	Χ. Τρικούπη	Σκουφά
21	Σκουφά	Αίαντος	Δαβάκη
22	Δαβάκη	Σκουφά	Β. Ηπείρου
23	Εθν. Αντιστάσεως	Γ. Σεφέρη	Κερκύρας
24	Κερκύρας	Εθν. Αντιστάσεως	Δρυμπέτη
25	Δρυμπέτη	Κερκύρας	Καρασταμάτη
26	Ανδρούτσου	Γυμναστηρίου	Καστρίτσης
27	Ορφέως	Ρόδων	Πλ. Δροσοπούλου
28	Πλ. Δροσοπούλου	Ορφέως	Καστρίου
29	Καστρίου	Πλ. Δροσοπούλου	Στρ. Παπάγου
30	Αγοράς	Στρ. Παπάγου	Λ. Θησέως
31	Δεκελίας	Λ. Θησέως	Κασταλίας
32	Καστάλιας	Δεκέλειας	Ερμού
33	Έρμου	Καστάλιας	Κεδρών
34	Κεδρών	Έρμου	Λ. Θησέως
35	Λ. Θησέως	Κεδρών	Γιασεμιών
36	Γιασεμιών	Λ. Θησέως	Πλ. Δροσοπούλου

Το συνολικό μήκος υποδομής του προβλεπόμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων στο Δήμο της Κηφισιάς είναι περίπου 10,585χλμ.

Οι υποδομές για το ποδήλατο συνίστανται σε δημιουργία λωρίδων στο επίπεδο του πεζοδρομίου με διαπλάτυνση του σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές (ΟΜΟΕ-ΚΑΟ 2001) σε βάρος της ασφάλτου. Εξυπηρετούν κυκλοφορία είτε μονής κατεύθυνσης με πλάτος 1,55μ ή 1,75μ, είτε διπλής με πλάτος 2,55μ. και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί).

Οι ποδηλατόδρομοι αποτελούν έργα αστικής ανάπλασης και αισθητικής αναβάθμισης και εξυπηρετούν τη λογική μείωσης του χώρου για τα αυτοκίνητα και αύξησης του χώρου για τον άνθρωπο. Στόχος του Δήμου, με τη βοήθεια του ΣΒΑΚ, είναι η κατασκευή και λειτουργία ενιαίου δικτύου ποδηλατοδρόμων και για τις τρεις Δημοτικές Ενότητες, μέσω του οποίου θα αμβλυνθεί η αποκοπή του πολεοδομικού ιστού που έχουν προκαλέσει οι μεγάλες οδικές αρτηρίες. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δύναται να εξεταστεί η δυνατότητα ανάπτυξης συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και η διαλειτουργικότητα του ποδηλάτου με τη δημόσια συγκοινωνία (μετεπιβίβαση ή/ και μεταφορά ποδηλάτων).

Ο Δήμος Κηφισιάς εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από ένα Μέσο Σταθερής Τροχιάς, το Μετρό (ΗΣΑΠ). Η Γραμμή 1 του Μετρό (ΗΣΑΠ), κινείται εντός του Δήμου, σχεδόν παράλληλα με τη Λ. Κηφισιάς. Εντός του Δήμου Κηφισιάς χωροθετούνται δύο σταθμοί, ο σταθμός «ΚΑΤ» και ο τερματικός σταθμός «ΚΗΦΙΣΙΑ».

Εντός του Δήμου διέρχονται λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, οι οποίες εξυπηρετούν τη σύνδεση με άλλους Δήμους, το Κέντρο της Αθήνας, αλλά και το Δέλτα Φαλήρου. Ωστόσο, το υφιστάμενο δίκτυο λεωφορειακών γραμμών διέρχεται κυρίως από κεντρικούς δρόμους και εξυπηρετεί ανεπαρκώς τις τοπικές μετακινήσεις και τη σύνδεση των γειτονιών μεταξύ τους.

Μέσω ολοκληρωμένου σχεδίου ΣΒΑΚ, ο Δήμος έχει την πρόθεση χάραξης πολιτικής ενίσχυσης των ήπιων μορφών μετακίνησης, με την υλοποίηση των σχετικών αστικών αναπλάσεων. Στόχος είναι στις τρεις Δημοτικές Ενότητες να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ήπιων μορφών μετακίνησης, με πράσινες διαδρομές, με αναδιανομή του οδικού χώρου από τα οχήματα στον πεζό και τον ποδηλάτη, με τη δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, όπου ο ποδηλάτης θα μπορεί με άνεση και ασφάλεια να μετακινείται σε όλη την έκταση του Δήμου, με ενίσχυση των ΜΜΜ (ώστε να μειωθεί η χρήση ΙΧ και τα αντίστοιχα προβλήματα στάθμευσης), με σύνδεση του δικτύου με τους πόλους έλξης του Δήμου (όπως σχολεία, χώρους άθλησης, Διοικητικές Υπηρεσίες, Δημαρχείο, πλατείες/ πάρκα, χώρους πολιτισμού, κλπ.). Επιδίωξη είναι η σύνδεση και η ενότητα των ΔΕ και των γειτονιών, ώστε να ενταχθούν αρμονικά στη λειτουργία της πόλης. Εκτός από τη συγκοινωνιακή σημαντικότητα και την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο Δήμου, με τα παραπάνω έργα θα αναβαθμιστεί αισθητικά και περιβαλλοντικά η περιοχή και συνολικά το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων. Συμπερασματικά η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου ήπιων μορφών μετακίνησης, συνοδευόμενο από τις σχετικές αστικές αναπλάσεις, θα βελτιώσει την ποιότητα της ζωής των κατοίκων, θα μειώσει τις μετακινήσεις με το Ι.Χ και επομένως τη ρύπανση και το θόρυβο και θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον.

Ο Δήμος Κηφισιάς έχοντας ως στόχο τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την Εξοικονόμηση Ενέργειας, επιθυμεί να προωθήσει και να αξιοποιήσει σύγχρονες τεχνολογίες στα μέσα μετακίνησης και μεταφοράς, όπως:

- ✓ Ηλεκτροκίνηση σε δημόσια και ιδιωτικά οχήματα. Τα οχήματα που διαθέτει ο Δήμος είναι πετρελαιοκίνητα και βενζινοκίνητα και επομένως ρυπογόνα για το περιβάλλον.
- ✓ Σύστημα Κοινόχρηστων Οχημάτων (Car sharing).
- ✓ Ολοκληρωμένο Σύστημα Πληροφόρησης και επιλογής μέσου, προκειμένου ο κάθε πολίτης ή επισκέπτης να έχει διαρκώς στη διάθεσή του όλες τις διαθέσιμες επιλογές μετακίνησης εντός του Δήμου, με δυνατότητα πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο (Τηλεματική).

Οι βασικές επισημάνσεις που προκύπτουν από τη θεώρηση της υφιστάμενης κατάστασης και σε σχέση με το υπάρχον σύστημα μεταφορών της πόλης, είναι οι ακόλουθες:

- Έλλειψη μακροχρόνιου κυκλοφοριακού σχεδιασμού,
- Θύλακες αμιγούς κατοικίας, το κυρίαρχο στοιχείο για τις χρήσεις γης,
- Υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ΙΧ,
- Κατακερματισμός της περιοχής από οδικούς άξονες μεγάλης κυκλοφορίας και υψηλά ποσοστά διαμπερούς κυκλοφορίας,
- Έλλειψη ουσιαστικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων –στο σύνολο της πόλης, που να εντάσσονται σε ένα γενικότερο πλαίσιο και να επιφέρουν ορατές βελτιώσεις στην κίνηση πεζών και οχημάτων,
- Έντονα προβλήματα σε σχέση με τη στάθμευση, ιδιαίτερα στις εμπορικές περιοχές του Δήμου, στις περιοχές πέριξ των Σταθμών του ΗΣΑΠ, κλπ.,
- Περιοχές έντονης συνύπαρξης πεζών και οχημάτων,
- Η πολυαρχία και η ύπαρξη πολλών (συν)αρμόδιων φορέων πρόβλημα για το σχεδιασμό και υλοποίηση έργων μεγάλης κλίμακας, από πλευράς Δημοτικής Αρχής,
- Ασυμφωνίες μεταξύ κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού,
- Αντιμετώπιση των ζητημάτων της κινητικότητας ως κυκλοφοριακό πρόβλημα και όχι σε συνάρτηση με την ποιότητα και λειτουργία του δημόσιου χώρου και των χρήσεων και το αντίστροφο,
- Απουσία συστηματικών διαδικασιών συμμετοχικότητας σε σχέση με τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας.

Τέλος, σε αρκετές περιοχές του Δήμου -ιδιαίτερα σε θύλακες με αποκλειστικό ή μεγάλο ποσοστό κατοικίας- η πρόσβαση σε δίκτυο διαδρομών για την εξυπηρέτηση ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο, ΑΜΕΑ, κλπ.) και το καθεστώς της οδικής ασφάλειας πεζών και οχημάτων, χρήζουν βελτίωσης.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, ο Δήμος Κηφισιάς αποφάσισε να προχωρήσει στην εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ επιδιώκεται:

- η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- η ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης,
- η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης,
- η μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων,
- η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

Η μελέτη θα βασισθεί στις παρακάτω αρχές που θα αποτελούν και στρατηγικούς στόχους:

- Ανάπτυξη της πόλης με βάση της αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
- Μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων, με κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
- Δημιουργία πλήρους και ολοκληρωμένου δικτύου προσβάσιμων πεζοδρομίων για πεζούς (και ΑΜΕΑ) σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης με μέτρα όπως διαπλάτυνση γραμμική ή σημειακή των πεζοδρομίων, υπερυψωμένες διαβάσεις, νησίδες ασφαλείας, δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, κλπ. Περαιτέρω μέριμνα θα ληφθεί για την εξυπηρέτηση των αυξημένων ροών πεζών στα εμπορικά κέντρα του Δήμου (κέντρο Κηφισιάς, κέντρο Ν. Ερυθραίας, κέντρο Νέας Κηφισιάς, κλπ).
- Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων αποκλειστικής ή μικτής χρήσης επί του οδοστρώματος ή του πεζοδρομίου.
- Δημιουργία ολοκληρωμένου σχεδίου συστήματος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς με τον επανακαθορισμό και βελτιστοποίηση των γραμμών, των στάσεων, των αφετηριών με στόχο την αύξηση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης των επιβατών.
- Ολικός σχεδιασμός της πολιτικής στάθμευσης (συμπεριλαμβανομένων των δικύκλων, των ταξί, των θέσεων φορτοεκφόρτωσης, των τουριστικών λεωφορείων, κλπ.) και

αντιμετώπιση των προβλημάτων παράνομης στάθμευσης με μέτρα αποτροπής αυτής λόγω αδυναμίας επαρκούς αστυνόμευσης.

- Υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων μικρής έκτασης για την αντιμετώπιση τοπικών προβλημάτων που αφορούν σε γειτονιές, πλατείες, εισόδους σχολικών συγκροτημάτων, επικίνδυνα σημεία κλπ.
- Βελτίωση της οδικής ασφάλειας με κατάλληλες διαμορφώσεις και βελτίωση της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
- Στρατηγικός προγραμματισμός των προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων με πλήρη προϋπολογισμό και αναλυτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται να αντιμετωπιστεί η αστική κινητικότητα ως ένα πεδίο που τέμνει κυκλοφοριακά, πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και κατ' επέκταση η εκπόνησή του αντλεί εργαλεία και προσεγγίσεις από τον κυκλοφοριακό, τον συγκοινωνιακό, τον πολεοδομικό, τον αστικό, τον περιβαλλοντικό και τον συμμετοχικό σχεδιασμό. Με αυτή την έννοια το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

4.3.2 Εντοπισμός Προβλημάτων Υφιστάμενης Κατάστασης

Ο Δήμος Κηφισιάς δεν είναι πυκνοδομημένος, ωστόσο η γεωγραφική του θέση τοποθετείται στο ευρύ κέντρο της πρωτεύουσας. Συμμετέχει στη φυσιογνωμία του και ενισχύει την ελκυστικότητά του. Πώς θα αμυνθεί ο ευαίσθητος και ήδη κορεσμένος χώρος του κέντρου και των πυκνοκατοικημένων περικεντρικών περιοχών απέναντι στη διογκούμενη ζήτηση μετακινήσεων και μάλιστα με ιδιωτικό μέσο; Διότι το ιδιωτικό αυτοκίνητο θα εξακολουθεί να αποτελεί την κατ' αρχήν πρώτη επιλογή στις προτιμήσεις μετακίνησης αφού είναι εύχρηστο, διαθέσιμο χωρίς περιορισμούς, συνδέει από πόρτα σε πόρτα, είναι μέσο και χώρος διασκέδασης, προέκταση του ιδιωτικού στο δημόσιο χώρο, εργαλείο κοινωνικής σημασίας, αυτοσκοπός.

Οι κοινωνικές αλλαγές που είναι αισθητές στο Δήμο Κηφισιάς θα υποχρεώνουν στην όλο και εντατικότερη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για παράδειγμα, οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν ένα τεράστιο δυναμικό που αύριο θα οδηγήσει σε ανάλογο βαθμό με τους άντρες. Επίσης, οι αυριανοί συνταξιούχοι που θα είναι πολυπληθέστεροι (σήμερα αντιστοιχούν στο 20 % του πληθυσμού και το 2025 θα αντιστοιχούν στο 30 %) δεν θα εγκαταλείψουν την κινητική συμπεριφορά που τους διέκρινε όσο ήσαν οικονομικά ενεργοί ("σύνδρομο μηχανοκίνησης", "μη αντιστρεπτή συμπεριφορά"...). Οι οικογένειες δύο εργαζομένων που σε μεγάλο ποσοστό υπάρχουν στην περιοχή, οι οικογένειες ενός γονέα λόγω των διαζυγίων ή των γεννήσεων εκτός γάμου, η αυτονόμηση των νέων από την οικογένεια είναι εξελίξεις που θα οδηγούν στην όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση της κοινωνίας από το ιδιωτικό μέσο μεταφοράς.

Οι ιδιαίτερα χαμηλές πυκνότητες πληθυσμού, που χαρακτηρίζουν το Δήμο Κηφισιάς, είναι ανεπαρκείς για να συντηρήσουν δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας. Το αποτέλεσμα είναι να στρέφονται οι κάτοικοι προς την ιδιωτική μετακίνηση, τουλάχιστον για τις μετακινήσεις στο εσωτερικό της περιφέρειας. Για αυτόν που βρίσκεται ήδη μέσα στο αυτοκίνητό του η απόφαση αλλαγής μέσου για την προσέγγιση του κέντρου είναι δύσκολη. Από την ίδια λοιπόν τη μορφή της σημερινής οικιστικής ανάπτυξης του Δήμου Κηφισιάς αλλά και της Αθήνας γενικότερα

δημιουργείται ένας τεράστιος στόλος ιδιωτικών οχημάτων έτοιμων να κατακλύσουν τις κεντρικές περιοχές.

Ο Δήμος Κηφισιάς είναι ένας Δήμος με χαρακτηριστικά κέντρου και προαστίου συγχρόνως. Προοδευτικά, με το άπλωμα της Αθήνας προς τα έξω, η προαστιακή του ταυτότητα αμβλύνεται διότι εντατικοποιούνται οι δραστηριότητες που φιλοξενεί, πυκνώνει η δόμηση και αυξάνουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι.

Αυτή η εξέλιξη συνοδεύτηκε τα τελευταία χρόνια από σημαντικές βελτιώσεις στη σύνδεσή του με την Αθήνα.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας καλείται να δώσει απαντήσεις σε μια σειρά από ενδεικτικά ερωτήματα όπως:

- Πως μπορεί να προστατευθεί ο σημερινός Δήμος Κηφισιάς απέναντι στον αναπόφευκτο, κατακλυσμό από ιδιωτικά αυτοκίνητα;
- Ποιος χώρος του απέμεινε για να προσφέρει στην κυκλοφορία τριπλάσιου αριθμού οχημάτων σε 25 χρόνια από σήμερα ή εξαπλάσιου το 2060;
- Πως μπορεί να αντικατασταθεί μέρος των μετακινήσεων από περπάτημα και ποδήλατο;
- Ποιος είναι ο ρόλος της δημόσια συγκοινωνίας και των ταξί στη μελλοντική λειτουργία της πόλης;
- Ποια είναι η σχέση του Δήμου με τους όμορους και ποιος ο ρόλος των μεγάλων αρτηριών που δεν ανήκουν στην αρμοδιότητά του;
- Πως θα λειτουργήσει η εφοδιαστική αλυσίδα;

Για να επιχειρηθεί να δοθεί μια «κυκλοφοριακή» απάντηση στα παραπάνω ερωτήματα πρέπει προηγουμένως να γίνουν ξεκάθαρες πολεοδομικές και κοινωνικές επιλογές που το ΣΒΑΚ θα θέσει, όπως ενδεικτικά αναφέρονται:

- Ποιας μορφής λειτουργία προετοιμάζουμε για τις κεντρικές περιοχές του Δήμου και για τις περιοχές που τις περιβάλλουν;
- Ποιους περιορισμούς είναι διατεθειμένοι οι κάτοικοί τους να υποστούν και με ποιο αντάλλαγμα;
- Σε ποιους "ανήκει" το κέντρο της Νέας Ερυθραίας και της Κηφισιάς;
- Είναι αποδεκτό οι κάτοικοι της πόλης να διαχωριστούν σε ομάδες "διαφορετικών ταχυτήτων" ;

Είναι προφανές ότι δεν υπάρχουν μαγικές λύσεις που θα επέτρεπαν να εξυπηρετηθεί η τεράστια ζήτηση μετακινήσεων. Ήδη βρισκόμαστε στο σημείο να μην επαρκεί ο οδικός χώρος των κεντρικών περιοχών ούτε για τη στάθμευση των οχημάτων των κατοίκων τους. Στο συνολικό ανάπτυγμα του οδικού δικτύου του Δήμου καταγράφεται συνεχής στάθμευση και κατά κανόνα και στις δυο πλευρές. Η στρατηγική λοιπόν ανακατανομής της κυκλοφορίας, που ακολουθήθηκε συστηματικά στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, και που στηρίχτηκε στην υπόθεση ότι υπάρχουν τα περιθώρια να μεταφερθεί μέρος του φόρτου από τις κορεσμένες αρτηρίες σε δρόμους γειτονιάς ήταν μια αυταπάτη αφού προσέφερε εφήμερες λύσεις που απλά συγκράτησαν πρόσκαιρα το ρυθμό επιδείνωσης των συνθηκών. Ήταν συγχρόνως εγκληματική γιατί μετέφερε ρύπανση, θόρυβο και ατυχήματα δίπλα στην κατοικία.

Η αγωνιώδης προσπάθεια της τεχνολογίας να εξασφαλίσει την αξιοπιστία του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε συνθήκες κορεσμού, φωτίζει τα όρια των πλεονεκτημάτων και των ελευθεριών της ιδιωτικής μετακίνησης:

- η απάντηση της τεχνολογίας στον κυκλοφοριακό κορεσμό είναι η υποταγή της -μέχρι τώρα- ελεύθερης κίνησης του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε περιορισμούς που χαρακτηρίζαν τη δημόσια συγκοινωνία.
- Πληροφορική καθοδήγηση του οχήματος, εξάρτηση από την υποδομή, ένταξη σε αυτόματα δίκτυα.
- Τι νόημα θα έχει τότε η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου;
- Δεν θα είναι προτιμότερη η δημόσια συγκοινωνία αφού θα είναι έτσι κι αλλιώς και πιο φτηνή;

Λύσεις που είναι συγγενέστερες στη "φορολογική λογική" παρά στη ρύθμιση της κυκλοφορίας επίσης εξετάζονται με πολλή προσοχή: η τιμολόγηση των μετακινήσεων, όρος που περιλαμβάνει μια σειρά από πρακτικές που στοχεύουν είτε στην αυτοχρηματοδότηση των συγκοινωνιακών έργων, είτε στην ανακατανομή της κυκλοφορίας, συναντά προς το παρόν σοβαρές αντιδράσεις από τους οδηγούς που δεν είναι έτοιμοι να αποδεχτούν να καταβάλλουν αυτοί το κόστος των επιπτώσεων της χρήσης αυτοκινήτου, προτιμώντας φυσικά να το μετακυλύουν στο σύνολο της κοινωνίας.

Οι κεντρικές περιοχές του Δήμου δημιουργήθηκαν σε εποχές με διαφορετικά δεδομένα. Το ίδιο ισχύει, σε μικρότερο βέβαια βαθμό, και για τις περιοχές που περιβάλλουν κυρίως τα κέντρα των δημοτικών ενοτήτων Κηφισιάς και Νέας Ερυθραίας. Ο οδικός τους χώρος θα είναι απολύτως ανεπαρκής αύριο για να εξυπηρετήσει έστω και μικρά ποσοστά της ζήτησης. Εφόσον αυτό γίνει παραδεκτό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός απελευθερώνεται από τη μάταιη προσπάθεια εξυπηρέτησης του όλο και μεγαλύτερου αριθμού οχημάτων που τον διέκρινε τις τελευταίες δεκαετίες, μια προσπάθεια που τον οδήγησε τις πιο πολλές φορές στην υποτίμηση των υπόλοιπων λειτουργιών του δρόμου και στη βάνανυση εκτόπιση από τον οδικό χώρο όλων των άλλων χρηστών και μέσων, πλην του αυτοκινήτου. Αυτή η στρατηγική αφού έδωσε προσωρινές λύσεις, έφτασε στα όριά της, μιας και ούτε το κυκλοφοριακό επιλύει, έστω και με αντίτιμο τη ριζική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, ούτε τα ίδια τα χαρακτηριστικά της ιδιωτικής μετακίνησης προστατεύει αφαιρώντας τις περισσότερες από τις παραδοσιακές της ελευθερίες.

Η αποτυχία της προηγούμενης στρατηγικής καθιστά τα ΣΒΑΚ ως αναγκαία για την ανάδειξη της ακριβώς αντίθετης λογικής: το σχεδιασμό της κυκλοφορίας σύμφωνα με τις αντοχές και τις ανάγκες του οδικού χώρου. Αρχή της μεθοδολογίας αυτής είναι η απόδοση προτεραιότητας στη διαφύλαξη της σημασίας του κοινωνικού και περιβαλλοντικού ρόλου του δρόμου που είναι ορισμένη και μετρήσιμη και όχι στην εξυπηρέτηση μιας ακαθόριστης και εκρηκτικά διογκούμενης ζήτησης μετακινήσεων με αυτοκίνητο, δυσανάλογα μεγαλύτερης από τις αντοχές του χώρου. Το αυτοκίνητο δεν αποκλείεται αλλά υποτάσσεται. Η υπερβάλλουσα ζήτηση εκ των πραγμάτων θα εξυπηρετείται από τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα που είναι οι πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας.

Ο δρόμος σε κεντρικές περιοχές του Δήμου Κηφισιάς αντιμετωπίστηκε ως ένα ουδέτερο υπόβαθρο επιδεκτικό κάθε αυθαιρεσίας, στο όνομα της εξυπηρέτησης της λειτουργικής σύνδεσης των οικοδομικών όγκων της πόλης. Μια τέτοια θεώρηση του δρόμου - ως κρίκου στην ατέρμονη αλυσίδα του οδικού δικτύου - του στέρησε τη χωρική του ταυτότητα, τον τοπικό του χαρακτήρα. Τον έφερε σε σχέση σύγκρουσης με τις παρακείμενες χρήσεις αφού προκάλεσε σοβαρές δυσλειτουργίες στη σχέση μεταξύ της τοπικής και της υπερτοπικής κλίμακας.

Η αναγέννηση του οδικού χώρου που θα προταθεί από το ΣΒΑΚ θα αποκαταστήσει:

- α) την εγκάρσια σχέση του δρόμου με την αρχιτεκτονική της παρόδιας δόμησης,
- β) τη σημασία του δημόσιου χώρου του δρόμου ως κλειστού συστήματος με αρχιτεκτονική αξία καθ' εαυτή (από διασταύρωση σε διασταύρωση),
- γ) την επί ίσοις όροις παρουσία του πεζού, του ποδηλάτη, των επιβατών αυτοκινήτου, των χρηστών δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- δ) την ικανότητα του δρόμου να ανταποκριθεί στο σύνολο των λειτουργιών για τις οποίες είναι προορισμένος.

Από αυτές τις λειτουργίες η πιο σημαντική είναι η κοινωνική. Η πόλη υπάρχει για να φέρνει τους ανθρώπους σε επαφή και ίσως από τους καταλληλότερους χώρους για αυτό είναι ο δημόσιος χώρος του δρόμου. Εκεί δικαιούσαι να μπορείς να αναπνέεις, να περπατάς, να κουβεντιάσεις, να μετακινείσαι απολαμβάνοντας τη διαδρομή. Μια επίσης σημαντική λειτουργία του δρόμου θα έπρεπε να είναι η συμμετοχή του στη συγκρότηση της δομής της πόλης (δομικός ρόλος). Ο δρόμος πρέπει να προσανατολίζει τον κάτοικο και να τον διευκολύνει στην ανάγνωση και αναγνώριση της πόλης. Ο δρόμος πρέπει να ενοποιεί τις κατασκευές και να δίνει μορφή στην αστική επιφάνεια. Τα υλικά της επιφανειακής στρώσης του δρόμου, ο εξοπλισμός του, το σχέδιο συναρμογής στο εσωτερικό του των χώρων κίνησης με τους χώρους στάσης θα παίξουν σπουδαίο ρόλο στην άρθρωση του οδικού χώρου τόσο με την παράπλευρη αρχιτεκτονική όσο και με την υπόλοιπη πόλη. Η οικολογική λειτουργία: παραβλέπεται αδίκως συχνά η σημασία του δρόμου στη διαμόρφωση του μικροκλίματος της πόλης με το γυμνό έδαφος, το πράσινο, τα ρεύματα που δέχεται και προκαλεί. Στην οικονομική λειτουργία του δρόμου εντάσσεται η κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση που προσφέρει. Αφορά μετακινήσεις διάσχισης, που δεν αναφέρονται σε παρακείμενες χρήσεις, και σε μετακινήσεις πρόσβασης, που είναι φιλικές, αφού το ένα τους άκρο βρίσκεται στο εσωτερικό του συγκεκριμένου δρόμου. Οι μετακινήσεις έχουν κόστος. Βέβαια αποτελούν ενδιάμεση δραστηριότητα άλλων που αποφέρουν κέρδος, μεγαλύτερο από το κόστος της μετακίνησης. Όμως η άνεση και η ευχαρίστηση της μετακίνησης έχουν επίσης οικονομικά χαρακτηριστικά και δεν είναι άσχετες με την οικονομία των χρήσεων, που κατά κανόνα επιλέγουν την εγκατάστασή τους με κριτήριο το χαρακτήρα του δρόμου.

Η βιώσιμη κινητικότητα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί στρατηγικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στο σχεδιασμό και στη διαχείριση των αστικών συστημάτων μεταφορών και στην αντιμετώπιση των ποικίλων αστικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων, που προκαλεί η συνεχής αύξηση των αναγκών μετακίνησης και η εξάρτηση από το ΙΧ αυτοκίνητο. Οι σχετικές πιέσεις είναι σαφώς πιο αυξημένες σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές, με αναπτυσσόμενα εμπορικά/ διοικητικά κέντρα, τα οποία προσελκύουν πολλές υπερτοπικές μετακινήσεις (όπως η περίπτωση του Δήμου Κηφισιάς).

Στους στόχους των ΣΒΑΚ περιλαμβάνεται η βελτίωση και η προστασία της ποιότητας αστικού περιβάλλοντος, σε τομείς όπως η ποιότητα της ατμόσφαιρας, το ακουστικό περιβάλλον, οι μικροκλιματικές συνθήκες, κλπ. Οι πολιτικές αυτές είναι εναρμονισμένες με τη γενικότερη ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική, στις προτεραιότητες της οποίας περιλαμβάνονται η μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, με έμφαση στις εκπομπές σωματιδίων και ρύπων του θερμοκηπίου, η βελτίωση των συνθηκών περιβαλλοντικού θορύβου, η προστασία γενικότερα της υγείας και της ποιότητας ζωής. Έχουν εκδοθεί σχετικές οδηγίες, ως προς τις οποίες έχει εναρμονισθεί το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, όπου προβλέπονται περιβαλλοντικοί δείκτες, στόχοι τιμών τους και οριακές τιμές, μεθοδολογίες εκτίμησης, υποχρεωτικές ενέργειες (π.χ. στρατηγική χαρτογράφηση θορύβου και σχέδια

δράσης επικαιροποιούμενα ανά 4ετία), κλπ. Παράλληλα έχουν υλοποιηθεί πολλά ερευνητικά προγράμματα, μελέτες και πιλοτικά έργα στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, κλπ., όπου στα αποτελέσματα τους εξειδικεύονται οδηγίες ανάλυσης και αντιμετώπισης περιβαλλοντικής υποβάθμισης, δείκτες και οριακές τιμές εξειδικευμένες με βάση τις χρήσεις γης και τη χρονική περίοδο αναφοράς, κλπ.

Επισημαίνεται ότι πλέον εκτός από την αντιμετώπιση/ βελτίωση των επιδόσεων σε σχέση με τις εκάστοτε θεωρούμενες περιβαλλοντικές παραμέτρους, οι ευρωπαϊκές πολιτικές προσανατολίζονται σε πιο ολιστική αντιμετώπιση. Για παράδειγμα σε σχέση με τις οχλήσεις λόγω περιβαλλοντικού θορύβου, ιδιαίτερα σε ένα δομημένο αστικό περιβάλλον με ανελαστικές συνθήκες ως προς τη διαχείριση των πηγών και τη μείωση των τιμών στάθμης θορύβου στην πηγή (εκπομπές) και στο δέκτη, μετά από έρευνες και πιλοτικά έργα, η αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων προσανατολίζεται στη μείωση της αντίληψης «όχλησης» με μέτρα ηπιοποίησης (tranquilization) που βελτιώνουν λοιπές (μη ακουστικές) παραμέτρους.

Ο σχεδιασμός ΣΒΑΚ για ένα Δήμο, μέσω του σχεδιασμού βιώσιμης διαχείρισης της κυκλοφορίας με προσανατολισμό την ηπιοποίηση των συνθηκών, εναρμονίζεται με το ανωτέρω περιβαλλοντικό πλαίσιο και επιτυγχάνεται η δημιουργία ζωνών με χαμηλές εκπομπές θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης (low emission zones).

Παράλληλα, με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις βελτιώνονται οι συνθήκες «ηρεμίας» στις περιοχές εφαρμογής τους, με άμβλυνση της όχλησης, βελτίωση της αντίληψης των κατοίκων και των επισκεπτών για την περιοχή, μείωση των επιπτώσεων στην υγεία, τη γνωστική διαδικασία (σcholeia), κλπ., αύξηση της ελκυστικότητας τους ως τόποι κατοικίας και δραστηριοποίησης, αύξηση της αξίας ακινήτων (ανάλογα με τις χρήσεις γης και την «ένταση» της βελτίωσης).

Στο Δήμο Κηφισιάς, όπως και σε λοιπούς Δήμους, διαχρονικά έχουν εκπονηθεί και υλοποιηθεί μελέτες διαχείρισης της κυκλοφορίας, έργα πεζοδρομήσεων, βελτίωσης κυκλοφορίας πεζών, κλπ. Παράλληλα, η φυσιογνωμία ορισμένων περιοχών του Δήμου όπως π.χ. πέριξ του τερματικού σταθμού του ΗΣΑΠ, έχει μεταβληθεί και έχει αναδειχθεί σε πόλο υπερτοπικών μετακινήσεων.

Η αύξηση του αριθμού των οχημάτων έχει επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις όπως:

- Αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας,
- Αύξηση των θυμάτων από οδικά ατυχήματα,
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση,
- Ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση,
- Επιβάρυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου,
- Κατάληψη ελευθέρων χώρων.

Η αιφόρα και βιώσιμη διαχείριση των οδικών μεταφορών, περιλαμβάνει σε επίπεδο τελικών χρηστών την αλλαγή των συνηθειών στον τρόπο μετακίνησης και την προώθηση της χρήσης των ενεργειακά και περιβαλλοντικά αποδοτικών τύπων οδικών μεταφορών (πχ περπάτημα, μέσα μαζικής μεταφοράς, οικονομικότερα οχήματα, car-sharing, ποδήλατο, κλπ.) ενώ σε επίπεδο διαχειριστών μεταφορικού έργου (πχ λεωφορεία, οχήματα διανομής αγαθών, κλπ.) περιλαμβάνει εφαρμογές διαχείρισης στόλου με αποδοτικά επιχειρησιακά σχέδια, χρήση οικονομικότερων και «καθαρότερων» οχημάτων.

Ο Δήμος Κηφισιάς διασχίζεται από μεγάλους οδικούς άξονες (Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας, ΠΑΘΕ, Λ. Κηφισιάς, Ελ. Βενιζέλου, Λ. Θησέως, κ.α.) που προκαλούν αποκοπή του οικιστικού ιστού και εξαιτίας των πολύ υψηλών κυκλοφοριακών φόρτων που εξυπηρετούν, επιβαρύνουν το περιβάλλον και υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής. Τα προβλήματα κινητικότητας και οδικής ασφάλειας του Δήμου οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην αποκοπή του οικιστικού ιστού λόγω της ύπαρξης των μεγάλων οδικών αξόνων οι οποίοι εξυπηρετούν υπερτοπικές και διαμπερείς κινήσεις οχημάτων.

Στο πλαίσιο σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, θα ληφθούν υπόψη οι διαθέσιμες μελέτες που έχουν εκπονηθεί με σκοπό τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων στην περιοχή της Κηφισιάς, όπως η 1. «Προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας υπογειοποίησης της Λ. Κηφισιάς εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς» και η 2. «Προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας σύνδεσης της Λ. Κηφισιάς, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων)».

Η πρώτη μελέτη, η οποία εκπονήθηκε το 2008 από τον κ. Θεόδωρο Μαυρογεώργη (Ανάδοχος) και μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, εξέτασε τη σκοπιμότητα υλοποίησης του έργου «υπογειοποίηση της Λ. Κηφισιάς», στο τμήμα της εντός των ορίων της Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς. Συγκεκριμένα εξέτασε, διερεύνησε και αξιολόγησε τις αρνητικές ή θετικές συνέπειες που αναμένεται να επιφέρει η υπογειοποίηση της Λ. Κηφισιάς, τόσο στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, όσο και στην κυκλοφοριακή λειτουργία της άμεσης και της ευρύτερης περιοχής μελέτης. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης είχε εκτιμηθεί ότι η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (σε ΜΕΑ) για το έτος στόχο του έργου (2034) θα ήταν 69.042ΜΕΑ και η αντίστοιχη διαμπερής ΕΜΗΚ 49.185ΜΕΑ. Το προβλεπόμενο μήκος της σήραγγας θα είναι περί τα 2,8χλμ. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ θα διερευνηθεί η δυνατότητα επέκτασης της προαναφερόμενης υπογειοποίησης και επί της Ελ. Βενιζέλου, στο κορεσμένο οδικό τμήμα της Νέας Ερυθραίας.

Η περιοχή των Αλωνίων, μεταξύ των οδών Αλωνίων, Ζηρίνη/ Κυριαζή, Άνδρου και Χ. Τρικούπη επιβαρύνεται με το σύνολο των διαμπερών ως προς τα Αλώνια οδικών μετακινήσεων προς/ από Λ. Κηφισιάς (π.χ. Αθήνα, Ν. Ερυθραία κλπ) από/ προς τη Χ. Τρικούπη (Μελίσσια, Ν. Πεντέλη κλπ). Ο υπερτοπικός αυτός φόρτος, προκειμένου να αποφύγει μεγάλες περιπορείες μέσω του ιεραρχημένου δικτύου (Κόμβος Λ. Κηφισιάς & Χ. Τρικούπη στα όρια Κηφισιάς και Ν. Ερυθραίας), λόγω της μη σύνδεσης της Λ. Κηφισιάς με τη Χ. Τρικούπη σε άλλο σημείο του οδικού δικτύου, διέρχεται του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής των Αλωνίων. Η επιβάρυνση της γειτονιάς των Αλωνίων με υπερτοπική κυκλοφορία, ιδιαίτερα κατά την πρωινή και μεσημεριανή-απογευματινή αιχμή, δημιουργεί καθυστερήσεις, ατυχήματα, ρύπανση και τελικά οδηγεί σε:

- περιβαλλοντική υποβάθμιση
- επιβάρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου και ιδιαίτερα του φόρτου αιχμής
- μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας του τοπικού οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα, ουσιαστικά τον υποβιβασμό της λειτουργικής κατηγορίας της
- δυσχέρεια στη στάθμευση
- δυσχέρεια στην κίνηση των πεζών, μείωση της οδικής ασφάλειας
- σταδιακή δημιουργία της ανάγκης κατασκευής νέων τεχνικών έργων υψηλού κόστους για να αντιμετωπιστεί το κυκλοφοριακό αδιέξοδο
- αύξηση του μεταφορικού κόστους
- υποβάθμιση του πολεοδομικού-οικιστικού ιστού

Για όλους τους προαναφερόμενους λόγους η δεύτερη μελέτη, η οποία εκπονήθηκε το 2009 από την κα Άννα Μαυρογεώργη (Ανάδοχος) και μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, εξέτασε τη σκοπιμότητα υλοποίησης της εν λόγω σύνδεσης με κριτήρια κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά, ενώ επιπρόσθετα εξέτασε και την οικονομική ανταποδοτικότητα του έργου. Σύμφωνα με στοιχεία που προέκυψαν από την κυκλοφοριακή ανάλυση, ο συνολικός εκτιμώμενος Διαμπερής κυκλοφοριακός φόρτος (Διαμπερής ΕΜΗΚ, 2 κατευθύνσεις) στο υπό μελέτη έργο, το έτος λειτουργίας του (2015) θα ήταν της τάξης των 7.225 ΜΕΑ, ενώ το έτος στόχο (2035) 10.737 ΜΕΑ. Το προβλεπόμενο μήκος της σήραγγας θα είναι περί τα 0,9 χλμ.

Το ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς θα πρέπει να λάβει υπόψη του τη μελέτη που είχε εκπονηθεί από τον κ. Θ. Μαυρογεώργη και μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, το 2008 για το Δυτικό Παράδρομο της Ε.Ο. και συγκεκριμένα το κατά πόσο οι χρήσεις του Παραδρόμου επηρεάζουν το εσωτερικό οδικό δίκτυο των Αδαμών και του Γράμμου-Φοίνικα.

Επίσης, ο κ. Θ. Μαυρογεώργης και μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, εκπόνησαν το 2011 τη μελέτη Σχεδιασμού για την Αντιμετώπιση των Κυκλοφοριακών Προβλημάτων για τους Δήμους Αγ. Στεφάνου, Ν. Ερυθραίας, Άνοιξης, Εκάλης, Κηφισιάς, Κρυονερίου, Ροδόπολης και Σταμάτας. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης έγινε επισήμανση των κυκλοφοριακών προβλημάτων κατά μήκος του οδικού άξονα που συντίθεται από τη Λ. Κηφισιάς (από το νότιο άκρο του δήμου Κηφισιάς/ περιοχή νοσοκομείου ΚΑΤ και κτήματος Συγγρού), την Ελ. Βενιζέλου, τη Λ. Θησέως και τη Λ. Μαραθώνος (μέχρι το ύψος της οδού Σωκράτους στο Δήμο Αγ. Στεφάνου) και εν συνεχεία η διατύπωση προτάσεων για την αντιμετώπισή τους βάσει δοκιμασμένων μεθόδων διαχείρισης κυκλοφορίας και στάθμευσης. Εξετάσθηκαν και αξιολογήθηκαν πέντε (5) σενάρια για την κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης με τη χρήση του κυκλοφοριακού πρότυπου SATURN. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι τα εξεταζόμενα σενάρια αφορούσαν στα ακόλουθα:

Σενάριο 1

Κατασκευή και λειτουργία περιφερειακής οδού του Αγ. Στεφάνου στο βόρειο τμήμα του οικισμού, με σκοπό την αποφόρτιση του οικιστικού ιστού από την υφιστάμενη υπερτοπική - ως προς τον Αγ. Στέφανο- κυκλοφορία με προέλευση-προορισμό τη Ν.Ε.Ο.Α.Λ. Πιο συγκεκριμένα εξετάστηκε η κατασκευή νέας χάραξης, από τη θέση "Βλάχικα" στη Λ. Τραπεζούντος (Συνοικισμός Ποντίων) μέχρι τη θέση "Στροφή Αγ. Τριάδος" επί της Λ. Μαραθώνος (Αγ. Στέφανος).

Σενάριο 2

Οι αλλαγές που περιλαμβάνονται στο Σενάριο 2 αφορούν κυρίως στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και είναι οι εξής:

- Επέκταση της Γραμμής 1 των ΗΣΑΠ προς το Κρυονέρι – Άγιο Στέφανο σε συνδυασμό με τη λειτουργία τερματικού σταθμού λεωφορειακών γραμμών και χώρου στάθμευσης ΙΧ 1.000 θέσεων (περιοχή τέως 120 Ενωμένων Εργοστασίων).
- Δημιουργία νέων ενδιάμεσων σταθμών του Ο.Σ.Ε, σε συνδυασμό με την κατασκευή χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση.
- Λειτουργία Νέου Σταθμού του Προαστιακού Σιδηρόδρομου στο Κρυονέρι (π.χ. μεταξύ των οδών Πολυτεχνείου και Ανοίξεως).
- Υπογειοποίηση του τερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ (Σταθμός Κηφισιάς) και επέκταση της οδού Τατοΐου, με τρόπο τέτοιο ώστε να είναι δυνατή η άμεση σύνδεσή της με τη Λ. Γρ. Λαμπράκη (η σύνδεση αυτή σήμερα γίνεται μέσω της Όθωνος).

- Βελτίωση της εξυπηρέτησης της περιοχής μελέτης από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, μέσω π.χ.:
 - ❖ Επέκταση προς βορρά της γραμμής κορμού, που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τα βόρεια προάστια (βορειότερα της Εκάλης, μέχρι την οποία εκτείνεται σήμερα).
 - ❖ Πύκνωση του υφιστάμενου δικτύου τοπικών γραμμών του ΟΑΣΑ, βορειότερα της Ν. Ερυθραίας.
 - ❖ Δημιουργία Διαδημοτικής Συγκοινωνίας, η οποία θα συνδέει τους σταθμούς των μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ, Προαστιακός, ΟΣΕ) με την ευρύτερη περιοχή μελέτης, με ιδιαίτερη έμφαση σε επιλεγμένες περιοχές κάθε ΟΤΑ, όπως εμπορικά κέντρα, χρήσεις εκπαίδευσης, Δημόσιες Υπηρεσίες, κλπ. Η δυνατότητα αυτή ευνοείται από τη μετατροπή λόγω «Καλλικράτη» των 8 Δήμων/ Κοινοτήτων, σε 2.

Σενάριο 3

Σύνδεση της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς). Η σύνδεση με τη Λ. Κηφισίας θα γίνει ανισόπεδα στο τμήμα της μεταξύ των σηματοδοτούμενων κόμβων της Λ. Κηφισίας με την οδό Αθηνάς και την οδό Άνδρου. Οι ράμπες σύνδεσης της Λ. Κηφισίας με το υπόγειο τμήμα της νέας συνδετήριας οδού προβλέπεται ότι θα μειώσουν τις υφιστάμενες λωρίδες κυκλοφορίας της Λ. Κηφισίας στο εν λόγω τμήμα από τρεις σε δύο ανά κατεύθυνση, όπως ακριβώς είναι και σήμερα βορειότερα της οδού Άνδρου.

Σενάριο 4

Το Σενάριο 4 περιλαμβάνει συμπληρωματικά, παράλληλα με τα προβλεπόμενα στο Σενάριο 3 (σύνδεση της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χ. Τρικούπη) την κατασκευή υπόγειου οδικού τμήματος μίας λωρίδας κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση που θα ξεκινά από την αρχή του υπόγειου τμήματος της νέας συνδετήριας οδού της Λ. Κηφισίας με τη Χαρ. Τρικούπη (Παράκαμψη Αλωνίων), θα συνεχίζει υπογείως της Λ. Κηφισίας και θα καταλήγει στη Λ. Ελ. Βενιζέλου (συνέχεια της Λ. Κηφισίας) περίπου στην περιοχή διασταύρωσή της με την οδό Λουκή Ακρίτα. Το νέο υπόγειο οδικό τμήμα θα έχει μήκος περίπου τριών (3) χιλιομέτρων.

Σενάριο 5

- Μονοδρόμηση της Λ. Κηφισίας από την οδό Ηρώδου Αττικού έως την οδό Χαρ. Τρικούπη με κατεύθυνση προς τη Χαρ. Τρικούπη.
- Μονοδρόμηση της Λ. Ελ. Βενιζέλου από την οδό Χαρ. Τρικούπη έως την οδό Αγ. Σαράντα με κατεύθυνση προς την Αγ. Σαράντα.
- Μονοδρόμηση της Λ. Τατοΐου από την οδό Αγ. Σαράντα έως την Εμμανουήλ Μπενάκη με κατεύθυνση προς την Εμμανουήλ Μπενάκη.
- Αντιδρόμηση της οδού Εμμ. Μπενάκη στο τμήμα της μεταξύ των οδών Τατοΐου και Στρέιτ.

Όσον αφορά στη **βελτίωση της πρόσβασης προς/ από το Νοσοκομείο Αγ. Ανάργυροι** στο Πανόραμα Κηφισιάς, αναφέρεται ότι μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, το 2014 εκπόνησαν μελέτες για την κατασκευή και λειτουργία νέας οδικής σύνδεσης του Παράδρομου της Ε.Ο. με το Νοσοκομείο. Το εν λόγω έργο έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά (έγκριση ΑΕΠΟ) από τις 13/10/2015 (ΑΔΑ: 772ΓΟΡ1Κ-ΟΩΜ).

Όσον αφορά στην οδική ασφάλεια του οδικού δικτύου αναφέρεται ότι για το Δήμο Κηφισιάς έχουν εκπονηθεί πλήθος μελετών ισόπεδων κόμβων από μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, ορισμένοι εκ των οποίων (ή μέρος τους) έχουν ήδη κατασκευαστεί, όπως – ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ-25ης ΜΑΡΤΙΟΥ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ, ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ-ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ-ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ, ΔΙΑΚΟΥ-ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ-ΝΙΚΟΛΑΟΥ, ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ-ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ-ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ. Επίσης, το 2007 ο κ. Θ. Μαυρογεώργης (Ανάδοχος) και μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας είχαν εκπονήσει Μελέτη Οδικής Ασφάλειας στο Δήμο Κηφισιάς. Οι βασικές προτάσεις της μελέτης τα οποία θα ληφθούν υπόψη κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αφορούσαν στα ακόλουθα:

1. Προγραμματισμός λειτουργίας Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής
2. Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα
3. Ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης
4. Εκστρατείες ενημέρωσης – 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
5. Προστασία των ευαίσθητων κοινωνικών ομάδων (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, μαθητές, Οικονομικοί Μετανάστες, Αθίγγανοι, κλπ)
6. Εκπαίδευση στελεχών Τροχαίας
7. Ενθάρρυνση ύπαρξης Μονάδας Ελέγχου Καυσαερίων των κυκλοφορούντων οχημάτων ή/ και Κινητής Μονάδας Ελέγχου Πεδίου
8. Ενθάρρυνση ίδρυσης ιδιωτικών ΚΤΕΟ εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς
9. Λήψη μέτρων για την ασφάλεια στην οδήγηση (π.χ. τεχνικός έλεγχος) και στην κυκλοφορία των δικύκλων
10. Ενθάρρυνση εφαρμογής ελέγχου των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
11. Εκπόνηση μελετών οδοποιίας, κόμβων, κυκλοφορίας και σήμανσης βάσει κοινών εγκεκριμένων προτύπων και προδιαγραφών και διασφάλιση της ποιότητας των μελετών αυτών
12. Αυστηρή εφαρμογή των προαναφερόμενων μελετών κατά τη φάση κατασκευής με χρήση καλής ποιότητας υλικών (π.χ. πινακίδες σήμανσης με φθορίζουσες αντανακλαστικές μεμβράνες) – Συστηματική συντήρηση των οδικών υποδομών
13. Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων
14. Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων ατυχημάτων
15. Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης (π.χ. για την εφαρμογή απαγόρευσης της διέλευσης βαριάς κυκλοφορίας από το δημοτικό οδικό δίκτυο) - Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης
16. Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – ΚΑΤ-Πυροσβεστικής

Για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και βεβαίως την εφαρμογή των όποιων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, ο Δήμος Κηφισιάς έχει εφαρμόσει πλήθος κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης. Μέλη της ομάδας μελέτης έχουν εκπονήσει στο παρελθόν Μελέτες εφαρμογής Σήμανσης, για σχεδόν το σύνολο των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που προτάθηκαν μέσα από σχετικές επιμέρους κυκλοφοριακές μελέτες που εκπονήθηκαν για το σύνολο του τέως Δήμου Κηφισιάς αλλά και μέρους των δημοτικών ενοτήτων Νέας Ερυθραίας και Εκάλης, όπως αναλυτικά παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ι της παρούσας τεχνικής έκθεσης.

Ενδεικτικά αναφέρεται, η καλή πρακτική εφαρμογής κατακόρυφης σήμανσης P-2 (stop) επί της οδού Ρόδων, στις διασταυρώσεις της με της κάθετες σε αυτήν, στη Εκάλη για τη μείωση των υψηλών ταχυτήτων που είχαν παρατηρηθεί επί της οδού Ρόδων.

Κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και όλες οι προς ένταξη εκτός σχεδίου πόλης περιοχές, όπως π.χ. ΒΙ.ΠΑ./ ΒΙ.ΠΕ στο Πανόραμα – Καλυφτάκη της Δ.Ε. Κηφισιάς, κ.α..

Όσον αφορά στο **δίκτυο των μεταφορών** αναφέρεται ότι τόσο ο κ. Θ. Μαυρογεώργης όσο και η κα Ά. Μαυρογεώργη έχουν εκπονήσει (ως Ανάδοχοι) μελέτες Δημοτικής Συγκοινωνίας και μελέτες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς στη Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς, όπως αυτές παρουσιάζονται στο Παράρτημα Ι της παρούσας τεχνικής έκθεσης. Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένες Δημοτικές Γραμμές, οι οποίες εξετάστηκαν στο πλαίσιο αυτών των μελετών:

- Καλυφτάκη, Κ. Κηφισιά, Κέντρο και το κοιμητήριο στην περιοχή των Αλωνίων
- Αδάμες, Ν. Κηφισιά, Κέντρο και το κοιμητήριο στην περιοχή των Αλωνίων
- Αδάμες (οικισμός Πελοποννησίων), Ν. Κηφισιά, Κέντρο και το κοιμητήριο στην περιοχή των Αλωνίων
- Αφετηρία/ Τέρμα της Δημοτικής Γραμμής Πολιτείας, στην Πλ. Πολιτείας (κυκλική)

Είναι προφανές ότι η προσέγγιση των προαναφερόμενων προτάσεων για τη Δημοτική Συγκοινωνία χρήζουν αναθεώρησης και πρέπει να προσαρμοστούν στον Καλλικρατικό πλέον Δήμο Κηφισιάς, ήτοι να ληφθεί υπόψη η εξυπηρέτηση και των δημοτικών ενοτήτων Νέας Ερυθραίας και Εκάλης.

Ο Δήμος Κηφισιάς εμφανίζει ανομοιόμορφη κάλυψη από το δίκτυο του ΟΑΣΑ δεδομένου ότι υπάρχουν μεγάλες σε έκταση περιοχές του Δήμου, με χαμηλές πυκνότητες πληθυσμού και υψηλό δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ.

Η στάθμευση αποτελεί, αναμφισβήτητα, ένα από τα πιο βασικά προβλήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση των κεντρικών περιοχών του Δήμου. Το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης, είναι πολύ έντονο, λόγω των χρήσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας, καθώς και των εμπορικών χρήσεων που χωροθετούνται, κυρίως στις κεντρικές περιοχές του Δήμου. Ο υπερτοπικός φόρτος που διέρχεται και σταθμεύει στο τοπικό οδικό δίκτυο, αυξάνει την παράνομη παρόδια στάθμευση σε περιοχές πέριξ των σταθμών του ΗΣΑΠ (ΚΑΤ, Κηφισιά) λόγω της στάθμευσης με σκοπό τη μετεπιβίβαση (park and ride). Η παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζόδρομων, το διπλοπαρκάρισμα, η παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών κλπ, αναγκάζουν τους πεζούς να κινούνται στο δρόμο και όχι στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μειώνεται η οδική ασφάλεια και κυρίως η ασφάλεια στην πεζή μετακίνηση.

Μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας είχαν εκπονήσει το 2006 Μελέτη Ελεγχόμενης Στάθμευσης σε επιμέρους περιοχές της νυν Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς, όπως:

1. περιοχή Κέντρου της Κηφισιάς (από Ζηρίνιο-Αγ. Τρύφωνος ως πλ. Κεφαλαρίου)
2. περιοχή του σταθμού ΗΣΑΠ της Κηφισιάς,
3. περιοχή του Σταθμού ΚΑΤ του ΗΣΑΠ,
4. περιοχή πλ. Πολιτείας,
5. περιοχή πλ. Νέας Κηφισιάς (Ιλισίων, Ελαιών)

Το 2008 μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας είχαν εκπονήσει Μελέτη Εφαρμογής Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο του τέως Δήμου Κηφισιάς, όπου και λειτούργησε πιλοτικά. Μετά την εφαρμογή του Νόμου Καλλικράτης, πάλι από μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, έγινε μελέτη εναρμόνισης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης που λειτουργούσε στο Κέντρο της Κηφισιάς με αυτό που λειτουργούσε στον τέως Δήμο Νέας Ερυθραίας.

Σήμερα σε τμήμα του Κέντρου της Κηφισιάς λειτουργεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, συγκεκριμένα θέσεις στάθμευσης επισκεπτών και κατοίκων του ΣΕΣ έχουμε σε οδικά τμήματα του εμπορικού κέντρου Κηφισιάς επί των οδών Ζηρίνη, Κυριαζή, Λεβίδου, Κολοκοτρώνη, κλπ.

Αναφέρεται ότι η κα Άννα Μαυρογεώργη (Ανάδοχος) και μέλη της ομάδας μελέτης της παρούσας, το 2010 εκπόνησαν τη Μελέτη Σκοπιμότητας για τη δυνατότητα κατασκευής υπόγειου σταθμού αυτοκινήτων στο πάρκο της πλατείας Αγ. Δημητρίου και πέριξ του Ιερού Ναού του Αγ. Δημητρίου, λαμβάνοντας υπόψη το οικόπεδο στο Ο.Τ. 31, εμβαδού περίπου 1.118 τ.μ, στο οποίο με μια συντηρητική προσέγγιση δύναται να κατασκευαστεί ένας τριώροφος υπόγειος Σταθμός Αυτοκινήτων των 120 θέσεων στάθμευσης περίπου. Το Κόστος Κατασκευής του έργου εκτιμήθηκε σε 2.716.000,00 ευρώ.

Το πρόβλημα της στάθμευσης πρέπει να αντιμετωπισθεί στο σύνολο του Δήμου και να υλοποιηθούν υποδομές που να αποτρέπουν την παράνομη στάθμευση (όπως εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης σε απόσταση μικρότερη από 5μ. από τις τομές οικοδομικών γραμμών, χωροθέτηση νέων χώρων στάθμευσης, κλπ). Η διαχείριση της έντονης και παράνομης στάθμευσης σε σημεία του Δήμου μπορεί να αντιμετωπιστεί μέσω του ΣΒΑΚ, αφού το πρόβλημα της στάθμευσης σχετίζεται και με τις υπόλοιπες δράσεις και ενέργειες ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων της πόλης.

Οι ποδηλατόδρομοι αποτελούν έργα αστικής ανάπτυξης και αισθητικής αναβάθμισης και εξυπηρετούν τη λογική μείωσης του χώρου για τα αυτοκίνητα και αύξησης του χώρου για τον άνθρωπο. Εντός του Δήμου Κηφισιάς υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων το οποίο χρήζει επέκτασης, προκειμένου να συνδέσει τις τρεις Δημοτικές Ενότητες μεταξύ τους αλλά και να συνδέσει σχολικά συγκροτήματα, εγκαταστάσεις άθλησης, πολιτιστικούς χώρους και άλλους πόλους έλξης, βελτιώνοντας την οδική ασφάλεια κυρίως ευπαθών ομάδων πεζών (παιδιά, μαθητές, ηλικιωμένους, κ.α.). Στόχος του Δήμου, με τη βοήθεια του ΣΒΑΚ, είναι η κατασκευή και λειτουργία ενιαίου δικτύου ποδηλατοδρόμων και για τις τρεις Δημοτικές Ενότητες, μέσω του οποίου θα αμβλυνθεί η αποκοπή του πολεοδομικού ιστού που έχουν προκαλέσει οι μεγάλες οδικές αρτηρίες και θα επεκταθούν οι διαδρομές σε όλες τις περιοχές του Δήμου. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δύναται να εξεταστεί η δυνατότητα ανάπτυξης συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων και η διαλειτουργικότητα του ποδηλάτου με τη δημόσια συγκοινωνία (μετεπιβίβαση ή/ και μεταφορά ποδηλάτων).

Μέλη της Ένωσης των Οικονομικών Φορέων της παρούσας, έχουν εκπονήσει στο Δήμο Κηφισιάς-μεταξύ άλλων- και τις ακόλουθες μελέτες:

- 1) ΜΕΛΕΤΗ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΗΠΙΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ, 2007
- 2) ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ, 2008
- 3) ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΑΜΕΑ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ, 2008
- 4) «ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

Από την προσέγγιση της προαναφερόμενης στο 1) μελέτης προέκυψε και η στο 2) μελέτη, η οποία υλοποιήθηκε και αφορά σε δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους περίπου 6χλμ, που συνδέει τη Νέα Ερυθραία με τα Μελίσσια. Στη συνέχεια, στο πλαίσιο ενοποίησης των κατασκευασμένων ποδηλατοδρόμων εντός των καλλικρατικών ορίων του Δήμου Κηφισιάς, εκπονήθηκε η στο 4) μελέτη, η οποία συνδέει τους υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους μεταξύ τους και επιχειρεί να συνδέσει τα σχολικά συγκροτήματα του Δήμου.

Επίσης, το γεγονός ότι εντοπίζεται πλήθος οδικών τμημάτων με ανεπαρκή πεζοδρόμια και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δημιουργεί συχνά συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα. Στις κεντρικές περιοχές του Δήμου παρατηρούνται γενικά υψηλές ροές πεζών, καθώς πρόκειται για περιοχές με εμπορικά καταστήματα και χρήσεις αναψυχής, τα οποία μάλιστα αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών από γειτονικούς και όχι μόνο Δήμους.

Δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο διαδρομών για την πεζή μετακίνηση. Ωστόσο, σε διάφορα σημεία του Δήμου με εμπορικές χρήσεις ή χρήσεις αναψυχής, όπως το Κέντρο της Κηφισιάς και άλλα σημεία, όπου οι ροές πεζών είναι υψηλές, έχουν υλοποιηθεί διαμορφώσεις (πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, φυτεύσεις, μεμονωμένες πεζοδρομήσεις, κλπ.) με σκοπό την ασφαλή μετακίνηση των πεζών και την ενίσχυση της πεζή μετακίνησης.

Σημειώνεται ότι, οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο κέντρο της Κηφισιάς (οδοί ήπιας κυκλοφορίας) προέκυψαν σε συνέχεια της Κυκλοφοριακής Μελέτης τους Κέντρου της Δ.Ε. Κηφισιάς που είχε εκπονηθεί από τον κ. Θ. Μαυρογεώργη.



Οδός Παναγίτσας (Λήψη από Λεβίδου προς Λ. Κηφισίας)



Οδός Αργυροπούλου (Λήψη από Λεβίδου προς Γεωργαντά)



Οδός Κολοκοτρώνη (Λήψη από Λεβίδου προς Γεωργαντά)



Οδός Κασσαβέτη (Λήψη από Λ. Κηφισίας προς Λεβίδου)

Επίσης, στο πλαίσιο του Χρηματοδοτικού Προγράμματος ΠΡΑΣΙΝΗ ΠΟΛΗ, σε οδικά τμήματα των Αλωνίων είτε κατασκευάστηκαν πεζοδρόμια είτε ηπιοποιήθηκαν με αποτέλεσμα να βελτιώσουν την αστική κινητικότητα της περιοχής, καθώς έδωσαν χώρο διέλευσης στου πεζούς.

Το ΣΒΑΚ μπορεί να βοηθήσει στη δημιουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κινητικότητας (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι, πράσινες διαδρομές, κλπ), που θα διαρθρώνεται εντός του Δήμου συνδέοντας τις γειτονιές μεταξύ τους, αλλά και που θα συνδέει το Δήμο με τις γύρω περιοχές, βελτιώνοντας ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Μέσω ολοκληρωμένου σχεδίου ΣΒΑΚ, ο Δήμος έχει την πρόθεση χάραξης πολιτικής ενίσχυσης των ήπιων μορφών μετακίνησης με την υλοποίηση των σχετικών αστικών αναπλάσεων. Στόχος είναι στις τρεις Δημοτικές Ενότητες να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ήπιων μορφών μετακίνησης με πράσινες διαδρομές, με αναδιανομή του οδικού χώρου από τα οχήματα στον πεζό και τον ποδηλάτη, με τη δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, όπου ο ποδηλάτης θα μπορεί με άνεση και ασφάλεια να μετακινείται σε όλη την έκταση του Δήμου, με ενίσχυση των ΜΜΜ (ώστε να μειωθεί η χρήση ΙΧ και τα αντίστοιχα προβλήματα στάθμευσης), με σύνδεση του δικτύου με τους πόλους έλξης του Δήμου (τα Κέντρα του Δήμου, τα τοπικά κέντρα της κάθε γειτονιάς, τους Σταθμούς ΗΣΑΠ, τα σχολικά συγκροτήματα, τα αθλητικά συγκροτήματα, το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων, Πλατείες – Πάρκα - Παιδικές Χαρές, Δημοτικούς Χώρους Στάθμευσης, κλπ).

Εκτός από τη συγκοινωνιακή σημαντικότητα και την ουσιαστική βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε επίπεδο Δήμου, με τα παραπάνω έργα θα αναβαθμιστεί αισθητικά και περιβαλλοντικά η περιοχή και συνολικά το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων.

Συμπερασματικά, η δημιουργία του ενός ολοκληρωμένου δικτύου ήπιων μορφών μετακίνησης συνοδευόμενο από τις σχετικές αστικές αναπλάσεις θα βελτιώσει την ποιότητα της ζωής των κατοίκων, θα μειώσει τις μετακινήσεις με το Ι.Χ και επομένως τη ρύπανση και το θόρυβο και θα αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον.

Η ύπαρξη μεγάλης υπερτοπικής κυκλοφορίας από το οδικό δίκτυο του Δήμου, εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό οχήματα βαρέως τύπου τα οποία εξυπηρετούν εμπορευματικές μεταφορές. Το ΣΒΑΚ μπορεί να συμπεριλάβει ένα Σχέδιο Διαχείρισης των Εμπορευματικών Μεταφορών σε συνδυασμό με τις παρεμβάσεις αντιμετώπισης των σχετικών προβλημάτων. Στην αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων που διατρέχουν και επιβαρύνουν την πόλη και το δημόσιο χώρο θα μπορούσε να λειτουργήσει ως αντιστάθμισμα ο σχεδιασμός αρχικά και η υλοποίηση στη συνέχεια, ενός ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών μετακίνησης. Το δίκτυο εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών μετακίνησης θα συντίθεται από διαδρομές πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, τοπικών οδών με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια, κλπ, και από έργα κατασκευής ισόπεδων διαβάσεων και κόμβων, με σκοπό την άμβλυνση της διάσπασης που επιφέρουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες στην πόλη.

Η αρχιτεκτονική ανάπλαση των πεζοδρόμων και των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf), καθώς και η φύτευση, η κατασκευή παρτεριών και η χρήση ψυχρών υλικών, θα αναβαθμίσουν την αισθητική και το περιβάλλον της πόλης.

Η ορθή χωροθέτηση περιοχών στάσης ταξί «πιάτσες» σε σημεία του Δήμου με αυξημένη ζήτηση, θα βελτιώσει την εικόνα του Δήμου σε σχέση με την άναρχη και συνήθως παράνομη στάθμευση των ταξί.

Ο Δήμος Κηφισιάς με γνώμονα την έως σήμερα πολιτική του θα πρέπει να επιδιώξει και μέσω του ΣΒΑΚ να συνεχίσει την εφαρμογή/ υλοποίηση μέτρων τα οποία θα ενισχύουν:

- την οδική ασφάλεια,
- τις διαδρομές ήπιων μορφών μετακίνησης,
- την εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από τους θύλακες αμιγούς κατοικίας και
- τον έλεγχο της παρόδιας στάθμευσης σε κεντρικές/ κορεσμένες περιοχές.

Συνοπτικά αναφέρονται οι ακόλουθοι τομείς, οι οποίοι αφορούν σε μελλοντικές δράσεις του Δήμου:

- Πρόσθετες επεμβάσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας σε σημεία του οδικού δικτύου που θα προκύψουν από τη στατιστική ανάλυση των ατυχημάτων .
- Επέκταση δικτύου διαδρομών ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως η κατασκευή πρόσθετου δικτύου ποδηλατοδρόμων, στις τρεις δημοτικές ενότητες του δήμου, συνολικού μήκους περί τα 13χλμ (εγκεκριμένη μελέτη) η χρηματοδότηση του οποίου θα επιδιωχθεί να γίνει από κοινοτικούς πόρους
- Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από θύλακες κατοικίας, σε περιοχές του δήμου.

- Εφαρμογή και λειτουργία ενοποιημένου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις δύο περιοχές του δήμου (κέντρο Κηφισιάς, κέντρο Νέας Ερυθραίας) που ήδη εφαρμόζεται, καθώς και ενδεχόμενη επέκταση αυτού.

Βασικός στόχος των μέτρων που θα υλοποιήσει ο Δήμος Κηφισιάς, σε σχέση με το σύστημα των μεταφορών, θα είναι η προσπάθεια αύξησης του δημόσιου χώρου για την εξυπηρέτηση των ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα), καθώς και της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας των χρηστών.

Ο ρόλος του πεζού στην πόλη πρέπει να αναβαθμιστεί και να προηγείται της εξυπηρέτησης του οχήματος. Έτσι κρίνεται απαραίτητη:

- Η μελέτη και κατασκευή αποκλειστικών διαδρομών πεζών ή/ και ποδηλάτων (περίπατοι) και αύξησης του πλάτους πεζοδρομίων σε περιοχές με ιδιαίτερη κίνηση πεζών.
- Μια σημαντική παρέμβαση αναβάθμισης του κέντρου με τη δημιουργία δικτύου ενοποίησης πεζοδρόμων που να ενώνουν τα σημεία προσέλευσης κόσμου με ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ομορφιά της περιοχής.
- Η αρχιτεκτονική και οικιστική ανάπλαση των πεζοδρόμων καθώς και των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας (Woonef) με στόχο την αισθητική αναβάθμισή τους, την άνετη και λειτουργική χρήση τους.

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να δώσει κατευθύνσεις -ενδεικτικά και όχι περιοριστικά- στους ακόλουθους τομείς:

Οδικό δίκτυο- Κυκλοφοριακοί φόρτοι:

1. Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου πρέπει να συμφωνεί με τις χρήσεις γης. Η ιεράρχηση αυτή πρέπει να αφορά στο διαχωρισμό των οδών σε κύριες, δευτερεύουσες και τοπικές, με την καταγραφή των αντίστοιχων κυκλοφοριακών φόρτων που διέρχονται απ' αυτές.
2. Αναβάθμιση του οδικού δικτύου με την υλοποίηση έργων και τη λήψη διαχειριστικών μέτρων, τόσο κεντρικά όσο και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης.
3. Ολοκλήρωση της απαραίτητης υποδομής δικτύου πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, τοπικών οδών με διαπλατυμένα πεζοδρόμια, κλπ, με έργα κατασκευής ισόπεδων διαβάσεων και κόμβων, με σκοπό την άμβλυνση της διάσπασης που επιφέρουν οι μεγάλοι οδικοί άξονες στην πόλη.

Διαχείριση κυκλοφορίας: Θα πρέπει να επιδιώκεται να:

1. Εκτραπούν όσο είναι δυνατόν οι διαμπερείς μετακινήσεις εκτός των ορίων του Δήμου.
2. Εφαρμοστεί ολοκληρωμένο πρόγραμμα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που να στοχεύουν στη βέλτιστη αξιοποίηση της υφιστάμενης οδικής υποδομής με μονοδρομήσεις, αντιδρομήσεις, κατάργηση αριστερών στροφών, τροποποιήσεις στο χρόνο πράσινης ένδειξης των σηματοδοτών, επεμβάσεις στα γεωμετρικά στοιχεία του οδικού δικτύου, βελτίωση της σήμανσης στα κρίσιμα σημεία (προσβάσεις). Κύριος στόχος του προγράμματος αυτού πρέπει να είναι η βελτίωση των συνθηκών ροής στο πρωτεύον δίκτυο και η διοχέτευση του μεγάλου όγκου κυκλοφορίας σ' αυτό.
3. Η διαχείριση του τοπικού οδικού δικτύου να είναι τέτοια ώστε να εξασφαλίζει τις ανάγκες πρόσβασης των χρηστών των δραστηριοτήτων του, αποκλείοντας όσο είναι δυνατόν τη χρήση από τους υπόλοιπους. Η μείωση της κυκλοφορίας και των οχλήσεων στο τοπικό δίκτυο μπορεί να επιτευχθεί με την εκτροπή σημαντικών ρευμάτων κυκλοφορίας που

διασχίζουν σήμερα περιοχές κατοικίας με προορισμό ή προέλευση μεγάλους οδικούς άξονες.

4. Συστηματική εφαρμογή σειράς δράσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας σε ολόκληρο το οδικό δίκτυο, που να περιλαμβάνει ουσιαστικές βελτιωτικές παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις (με βάση το σχετικό δείκτη ατυχημάτων), συστηματική συντήρηση των οδοστρωμάτων και του οδικού εξοπλισμού καθώς και τακτικό έλεγχο στο σύνολο του οδικού δικτύου.
5. Εφαρμοσθούν μέτρα για τη διασφάλιση αυξημένου χώρου και ασφάλειας για του πεζούς, τα σχολεία, κλπ.

Στάθμευση:

1. Η πολιτική στάθμευσης πρέπει να είναι προσανατολισμένη στην ενίσχυση της δημιουργίας χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
2. Πρώτη προτεραιότητα είναι η προώθηση της δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις παρυφές κεντρικών περιοχών, όπου θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, ΗΣΑΠ).
3. Προώθηση της κατασκευής υπογείων χώρων στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές, με σχεδόν αποκλειστική χρήση από τους κατοίκους.
4. Η πολιτική στάθμευσης στις κεντρικές/ κορεσμένες περιοχές πρέπει να στοχεύει στην αποτροπή της στάθμευσης μακράς διαρκείας των επισκεπτών και στην εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης των κατοίκων (εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης).
5. Σε περιοχές μικτών χρήσεων πρέπει να αποτρέπεται η στάθμευση βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους.
6. Απαιτείται συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
7. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.

Πηγές χρηματοδότησης: Είναι εμφανές ότι προκειμένου να φανούν αποτελεσματικά όλα τα μέτρα που προτείνονται από πλευράς Δήμου πρέπει το πλαίσιο εφαρμογής να συνοδεύεται και από ανάλογο οικονομικό πλαίσιο. Βασικό στοιχείο του οικονομικού αυτού πλαισίου είναι ο καθορισμός των εσόδων αλλά και των εξόδων για τις μεταφορές. Ο καθορισμός των εξόδων απαιτεί τον προσδιορισμό με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια των δαπανών που απαιτούνται για την υλοποίηση των οργανωμένων παρεμβάσεων. Τα έσοδα σε ένα μεγάλο ποσοστό καθορίζονται από την είσπραξη προστίμων αλλά και αντιτίμων στάθμευσης, που αποτελούν ένα σεβαστό ποσό. Μια άλλη πηγή εσόδων μπορεί να είναι η διεκδίκηση ενός ποσοστού της ήδη ισχύουσας φορολογίας των καυσίμων. Σημαντική επίσης, πηγή εσόδων αποτελούν τα έσοδα από δραστηριότητες, π.χ. για τη στάθμευση. Τέλος, σημαντικές πηγές εσόδων αποτελούν οι κοινοτικές και εθνικές πηγές χρηματοδότησης από έργα που υπάγονται στα αντίστοιχα κοινοτικά προγράμματα.

Πρόσθετα Συμπληρωματικά Μέτρα που η εφαρμογή τους θα βοηθούσε είναι τα εξής:

1. Προβολή και διαφήμιση της χρήσης δημόσιων συγκοινωνιών και λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας,

2. Ολοκληρωμένο σύστημα πληροφόρησης των χρηστών του οδικού συστήματος μέσω Internet, ραδιοφωνικού σταθμού, κλπ, για την κυκλοφορία, αναρτημένων χαρτών, ενημερωτικών πινακίδων κατευθύνσεων, δημόσια ανακοίνωση των ωραρίων των λεωφορείων σε κάθε στάση κλπ, με την αξιοποίηση της τηλεματικής.
3. Αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου της εκπομπής καυσαερίων και ηχορρύπανσης από τα οχήματα και τακτική δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων των ελέγχων.
4. Προώθηση και διαφήμιση της ομαδικής χρήσης ΙΧ.

Η αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης παρουσιάστηκε αναλυτικότερα στην ενότητα 4.1 στην οποία έγινε και παραπομπή στους αντίστοιχους χάρτες που επισυνάπτονται στο τεύχος της μελέτης.

4.3.3 Υποβολή σχετικών χαρτών

Η Ομάδα Μελέτης, λαμβάνοντας υπ' όψιν τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 4 διαθέσιμα ψηφιακά αρχεία και κατόπιν απογραφών της σε σχέση με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, την ιεράρχηση, κλπ, συνέταξε τους ακόλουθους χάρτες, που επισυνάπτονται στο τεύχος της μελέτης:

	ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ		
α/α	ΤΙΤΛΟΣ ΧΑΡΤΗ	ΚΛΙΜΑΚΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΧΑΡΤΗ
1	ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	1:10.000	X.1
2	ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ (ΦΕΚ 75/Δ/1991, ΦΕΚ 894/Δ/1988, ΦΕΚ667/Δ/1994)	1:10.000	X.2
3	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	1:10.000	X.3
4	ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ	1:10.000	X.4
5	ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	1:20.000	X.5
6	ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΥ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΗ	1:10.000	X.6
7	ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	1:10.000	X.7
8	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ	1:10.000	X.8
9	ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ	1:10.000	X.9
10	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΒΑΔΙΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	1:10.000	X.10
11.1	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Δ.Ε. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	1:5.000	X.11.1
11.2	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ Δ.Ε. ΕΚΑΛΗΣ & Δ.Ε. ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	1:5.000	X.11.2
12	ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ	1:10.000	X.12

5. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΟΙΝΟΥ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ

5.1 Διατύπωση Οράματος ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς

Το όραμα για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς αναπτύσσεται στην Α' Φάση σχεδιασμού της παρούσας σύμβασης και περιέχει τη **συνοπτική περιγραφή** της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ για την περιοχή ή διαφορετικά τη φράση-κλειδί, η οποία ενσωματώνει τους κύριους στόχους και προτεραιότητες για το μέλλον του Δήμου, τόσο ως προς τον τομέα των μετακινήσεων, όσο και ως προς την πολεοδομική του διάσταση.

Το όραμα ενός ΣΒΑΚ δεν αποτελεί μονάχα μία συνοπτική προωθητική φράση, η οποία αξιοποιείται από την πολιτική ηγεσία του τόπου, που αναπτύσσει το σχέδιο, αντιθέτως συνιστά τη διατύπωση της κατεύθυνσης για την αυριανή εικόνα που επιθυμεί η εκάστοτε πόλη. Μια αυριανή εικόνα, που θα έχει ως βασικά χαρακτηριστικά τη μεγαλύτερη ευαισθησία για προστασία του περιβάλλοντος, τη διασφάλιση του δικαιώματος των πολιτών για ασφαλή και ελκυστική μετακίνηση, καθώς και την οικονομική αποδοτικότητα. Αυτή η εικόνα προϋποθέτει έναν αστικό χώρο με αισθητά μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων και παράλληλα μεγαλύτερα ποσοστά περπατήματος, ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά και καινοτόμων τρόπων μετακίνησης.

Βασικά ερωτήματα που δημιουργούνται σε πόλεις, που πραγματοποιούν το πρώτο τους ΣΒΑΚ, είναι τα παρακάτω, τα οποία απαντώνται εν μέρει στο παρόν τεύχος και ολοκληρώνονται με τη συμβολή Αναδόχου και Ομάδας Εργασίας στο πλαίσιο των επόμενων διαβουλεύσεων ως μέρος του έργου επικοινωνίας του ΣΒΑΚ.

- **Με ποιον τρόπο αναπτύσσεται ένα όραμα;**
- **Τι δύνανται να περιλαμβάνει ένα όραμα;**
- **Καταγράφουμε απλά τις επιθυμίες για το μέλλον των μετακινήσεων στην πόλη μας;**
- **Με ποιον τρόπο το «όραμα» γίνεται κήμα των κατοίκων της πόλης;**

Σκοπό του εν λόγω βήματος αποτελεί η αξιολόγηση των συμπερασμάτων από το σύνολο της μέχρι σήμερα πορείας του ΣΒΑΚ Κηφισιάς, καθώς και των αποτελεσμάτων από τη διαβούλευση των φορέων, για τη διαμόρφωση μιας **φράσης-κλειδί**, η οποία θα περιλαμβάνει την κατεύθυνση την οποία **από κοινού Δήμος και Φορείς** φιλοδοξούν να ακολουθήσει το ΣΒΑΚ.

Ουσιαστικά, το «**όραμα ενός ΣΒΑΚ**» είναι η κατεύθυνση εκείνη, η οποία προκύπτει έπειτα από αξιολόγηση μιας σειράς παραγόντων:

- της αλληλεπίδρασης πολιτών - φορέων - ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ - πολιτικής ηγεσίας,
- της συνολικής στρατηγικής ανάπτυξης της περιοχής υπό αξιολόγηση,
- των ειδικών προβλημάτων της περιοχής,
- των βασικών προτεραιοτήτων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας,
- καθώς και πλήθος άλλων στοιχείων.

Η διαδικασία διατύπωσης του οράματος είναι η ακόλουθη: Αρχικά προσδιορίζεται σε πιλοτικό στάδιο, στη συνέχεια κοινοποιείται στους φορείς, αλλά και στο ευρύ κοινό με σκοπό την αποδοχή του και τελικώς οριστικοποιείται θεσμικά, αφού ολοκληρωθεί πλήρως η παρουσίασή του, η οποία υποστηρίζεται από τα κύρια συστατικά του στοιχεία: τις

προτεραιότητες και τους **επιμέρους στόχους** του ΣΒΑΚ Κηφισιάς. Για τη σύνθεση του οράματος για το ΣΒΑΚ στην Εκάλη, στην Κηφισιά και στη Νέα Ερυθραία επιχειρείται σε αρχικό στάδιο να απαντηθούν ορισμένα καίρια ερωτήματα, όπως αυτά που ακολουθούν παρακάτω.

Με ποιο τρόπο θα καταστεί το όραμα «κοινό» κτήμα όλων των πολιτών;

Το όραμα του ΣΒΑΚ είναι αναγκαίο να γίνει κτήμα όλων των πολιτών του Δήμου, καθώς δεν αποτελεί ένα αμιγώς κυκλοφοριακό και πολεοδομικό ζήτημα, αντίθετα συνιστά μια **προσπάθεια ευρύτερης κοινωνικής αλλαγής και μετασχηματισμού της πόλης**. Ως εκ τούτου, είναι απαραίτητο κατά την εκπόνηση, καθώς και κατά την εφαρμογή του, να δίνεται βαρύνουσα σημασία σε διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού και ενεργής δραστηριοποίησης των πολιτών. Επιπρόσθετα, σημαντικό ρόλο καλείται να διαδραματίσει το Δίκτυο Φορέων, το οποίο οφείλει να υιοθετήσει πραγματικά το ΣΒΑΚ και να το προωθήσει με κάθε δυνατό τρόπο. Μέσα από μια αгаστή συνεργασία Δήμου-Φορέων-Πολιτών, το όραμα του ΣΒΑΚ θα αποτελέσει κοινό τόπο της κοινωνίας της Κηφισιάς, γεγονός που θα διευκολύνει την υλοποίησή του, αλλά και θα συμβάλλει δραστικά στην προώθηση μιας εναλλακτικής κουλτούρας μετακινήσεων πιο φιλικής στο περιβάλλον και στον πολίτη.

Ποια υφιστάμενη κατάσταση καλείται να αλλάξει μέσα από το ΣΒΑΚ Κηφισιάς;

Ο Δήμος Κηφισιάς συνιστά έναν από τους σημαντικότερους Δήμους της μητροπολιτικής Αθήνας με ιδιαίτερο υπερτοπικό ενδιαφέρον. Διοικητικά ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Βορείου Τομέα Αθηνών της Περιφέρειας Αττικής, καταλαμβάνει έκταση $35,10\text{km}^2$ και σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ του έτους 2011, αριθμεί 71.259 μόνιμους κατοίκους. Συνορεύει στα νότια με τους Δήμους Πεντέλης, Λυκόβρυσης-Πεύκης, Αμαρουσίου και Μεταμόρφωσης, στα βορειοανατολικά με τον Δήμο Διονύσου και στα δυτικά με τον Δήμο Αχαρνών.

Σε γενικές γραμμές, ο Δήμος χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του σαν περιοχή κατοικίας (κυρίως αμιγούς), ενώ υπάρχουν και ορισμένες δασικές εκτάσεις (περιοχή Νοσοκομείου Αγ. Ανάργυροι), καθώς και ειδικές χρήσεις υψηλής σημασίας (Νοσοκομεία, κλπ). Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων, ο Δήμος έχει σχέση κατά βάση με το κέντρο της Αθήνας (υπουργεία, κλπ). Επιπρόσθετα, από άποψη εμπορικής δραστηριότητας έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης, καλύπτοντας μάλιστα και τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής. Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως ο Δήμος έχει δύο σημαντικά πολεοδομικά κέντρα, της Κηφισιάς και της Νέας Ερυθραίας.

Αναφορικά με το οδικό δίκτυο της περιοχής, η σύνδεση του Δήμου Κηφισιάς με την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή με το σύνολο των όμορων Δήμων, εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από τον άξονα Λεωφ. Κηφισιάς-Ελευθ. Βενιζέλου και τις οδούς Χαρ. Τρικούπη, Ελαιών-Ιλισίων, Δεκελείας, Τατοΐου-Μπενάκη και Βενιζέλου-Αχαρνών. Μέσω των παραπάνω αξόνων εξυπηρετείται μεγάλο μέρος των μετακινήσεων προς/από την Εθνική Οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης, αλλά και τα προάστια, που βρίσκονται βορειότερα του Δήμου Κηφισιάς (π.χ. Διόνυσος).

Σημειώνεται, επίσης, πως από τον Δήμο Κηφισιάς διέρχεται ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ, ο οποίος έχει μήκος εντός των ορίων του Δήμου περίπου 7χλμ. Άλλες σημαντικές οδοί είναι οι εξής: Η Ιλισίων, η Ελαιών, η Γ. Λύρα, η Χαρ. Τρικούπη, η Τατοΐου, η Θεσσαλονίκης, η Λεωφ. Κηφισιάς, η Αχαρνών, η Όθωνος, η Άνδρου, η Αθηνάς, η Μπακογιάννη, η 25ης Μαρτίου και

η Αγ. Παρασκευής στη Δ.Ε. Κηφισιάς, η Ελ. Βενιζέλου, η Τατοΐου, η Χαρ. Τρικούπη, η Ανδρ. Παπανδρέου και η Αγίων Σαράντα στη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας, καθώς και οι οδοί Ρόδων και Θησέως στη Δ.Ε. Εκάλης.

Σχετικά με άλλα στοιχεία του οδικού δικτύου, αξίζει να τονισθεί η ύπαρξη μεγάλου αριθμού ισόπεδων κόμβων με ζητήματα καθυστερήσεων, με προβλήματα ορατότητας, ασαφούς διαχωρισμού των κατευθύνσεων κυκλοφορίας που διασταυρώνονται, μειωμένης εξυπηρέτησης των πεζών και ιδίως ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, καθώς και με αυξημένο αριθμό ατυχημάτων. Οι τοπικοί δρόμοι έχουν πλάτος οδοστρώματος που κυμαίνεται από 4,00μ.-8,00μ. περίπου. Όσον αφορά στην κίνηση των πεζών, σημειώνεται πως υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια με ικανά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αλλά σε ορισμένες περιοχές υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις, όπως εμπόδια ή απουσία ραμπών κτλ. Επίσης, σε μεγάλο μέρος του Δήμου χρειάζεται να δοθεί μέριμνα στις διαβάσεις πεζών. Τέλος, οι κατά μήκος κλίσεις των οδών του Δήμου είναι μάλλον μέτριες, εκτός από ορισμένες περιοχές όπως η Πολιτεία Κηφισιάς, όπου υπάρχουν κλίσεις μεγαλύτερες από 10%.

Αναφορικά με την κίνηση του ποδηλάτου, αξίζει να αναφερθεί πως ο Δήμος διαθέτει αναπτυγμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Στη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος διέρχεται από τις οδούς Γ. Παπανδρέου – Κ.Βάρναλη – Δαβάκη - Βορ. Ηπείρου - Παπαναστασίου - Σεφέρη - Εθνικής Αντιστάσεως - Σεβδικίου – Γρηγορίου Ε' - Καζαντζάκη & Λ. Αρίτα, με συνολικό μήκος 6χλμ. Στη Δ.Ε. Κηφισιάς, υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων που διέρχεται από τις οδούς Στροφιλίου - Εμμ. Μπενάκη - Βασ. Αμαλίας - Δηληγιάννη - Κασαβέτη - Λεβίδου - Κολοκοτρώνη – Πεντέλης - Καποδιστρίου – Καραϊσκάκη - Γούναρη – Ρόδου – Απόλλωνος - Εθν. Στρατού, με συνολικό μήκος 4,67χλμ. Τέλος, στη Δ.Ε. Εκάλης ο ποδηλατόδρομος, που διέρχεται από την οδό Ρόδων, έχει συνολικό μήκος 3,85χλμ. Ο εν λόγω ποδηλατόδρομος θα μπορούσε να επεκταθεί, μάλιστα, κατά τέτοιον τρόπο που να εξυπηρετεί τους κατοίκους περισσότερων συνοικιών, παράλληλα με την κατασκευή σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων (κυρίως ηλεκτρικών λόγω της μορφολογίας της περιοχής), οι οποίοι θα αυξήσουν αισθητά την ελκυστικότητα του συγκεκριμένου μέσου.

Όσον αφορά στη δημόσια συγκοινωνία, επισημαίνεται ότι από τον Δήμο διέρχεται η Γραμμή 1 του Μετρό (Ηλεκτρικός/ΗΣΑΠ) διαθέτοντας δύο στάσεις, οι οποίες είναι οι εξής: Η στάση 'Κηφισιά', που αποτελεί τερματικό σταθμό της γραμμής ΗΣΑΠ, με υπερτοπική σημασία και η στάση 'ΚΑΤ', που βρίσκεται στα όρια του Δήμου με τον Δήμο Αμαρουσίου. Ακόμη, ο Δήμος εξυπηρετείται από λεωφορεία του ΟΑΣΑ και από ΚΤΕΛ. Από την περιοχή διέρχονται συνολικά 21 λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες πραγματοποιούν στάσεις στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου, ενώ τα ΚΤΕΛ διέρχονται είτε από την Εθνική Οδό, είτε από την Πλατεία Κηφισιάς.

Κρίσιμα Ζητήματα ΣΒΑΚ

Ο Δήμος Κηφισιάς αποφάσισε να προχωρήσει στην εκπόνηση μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) μέσω του οποίου επιδιώκεται:

- η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
- η αύξηση της οδικής ασφάλειας,
- η σύνδεση των πράσινων χώρων του Δήμου,
- η υιοθέτηση μίας σφαιρικής προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού,
- η ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
- η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
- η αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης,
- η μείωση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων,
- η αποφόρτιση περιοχών (γειτονιές και κέντρο πόλης) από διαμπερή κυκλοφορία,
- ο περιορισμός της παράνομης στάθμευσης,
- η διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ),
- η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
- η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ και ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ υφιστάμενων κατευθύνσεων υπερκείμενου στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού με τις εν ισχύ στρατηγικές για τις μετακινήσεις, τις μεταφορές και τη βιώσιμη κινητικότητα

Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας- Αττικής

Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας-Αττικής (ΡΣΑ) με ορίζοντα το 2021 (ΦΕΚ 156/Α/2014) η Κηφισιά τοποθετείται στον Βόρειο Τομέα της Αθήνας, όπου ο χαρακτήρας των περιοχών του είναι κατά βάση κατοικίας, αλλά και εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Στο ίδιο σχέδιο η περιοχή μελέτης και συγκεκριμένα η Δ.Ε. Κηφισιάς περιγράφεται ως Διαδημοτικό Κέντρο Ευρείας Ακτινοβολίας. Τα κέντρα αυτά συνιστούν τα δευτερεύοντα κέντρα ή συστήματα κέντρων της Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου, τα οποία συγκεντρώνουν πολυδιάστατη ανάπτυξη και έχουν σημαντική εμβέλεια μέσα στη Χωρική Ενότητα στην οποία ανήκουν. Μάλιστα, αναδεικνύουν τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της ενότητας τους και δύνανται να περιλαμβάνουν και ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Συγκροτούν δίκτυο συμπληρωματικών κέντρων με πολλαπλές δραστηριότητες, τα οποία διατηρούν ταυτόχρονα τη λειτουργική τους αυτοτέλεια και ετερογένεια, προωθώντας παράλληλα την εσωτερική συνοχή και την ισόρροπη ανάπτυξη. Επίσης, στο ΡΣΑ προτείνεται και η ανάδειξη του ιστορικού κέντρου της Κηφισιάς μέσα από αναπλάσεις, διεύρυνση του ορίου του, θεσμοθέτηση ειδικών όρων δόμησης κτλ.

Αναφορικά με το οδικό δίκτυο της περιοχής, οι βασικότεροι άξονες που ανήκουν στο κύριο οδικό δίκτυο, όπως αυτό προτείνεται από το ΡΣΑ, είναι η Εθνική Οδός (ΠΑΘΕ) και η Λεωφόρος Κηφισιάς. Η πρώτη οδική αρτηρία αποτελεί άξονα διαπεριφερειακής σημασίας, ο οποίος μάλιστα έχει και αναπτυξιακή διάσταση εθνικής και διεθνούς εμβέλειας. Όσον αφορά στη Λεωφόρο Κηφισιάς, σημειώνεται πως ανήκει στους δευτερεύοντες άξονες μητροπολιτικής σημασίας, χαρακτηριζόμενη μάλιστα ως αναπτυξιακός διάδρομος εθνικής και διεθνούς εμβέλειας. Ωστόσο, κατά μήκος του Δήμου Κηφισιάς η συγκεκριμένη λεωφόρος φαίνεται να χάνει τον χαρακτηρισμό αυτό και να κατηγοριοποιείται ως απλό του κύριου οδικού δικτύου της μητροπολιτικής Αθήνας.

Σχετικά με άλλα μέσα και τρόπους μετακίνησης, το Ρυθμιστικό Σχέδιο περιλαμβάνει το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου, τμήμα του οποίου θα διέρχεται και από την περιοχή της Κηφισιάς (π.χ. Λεωφόρος Άξονας Κηφισιά-Φάληρο), αλλά και τη γραμμή 4 του μετρό, η υλοποίηση της οποίας σε μελλοντικό χρονικό διάστημα θα επηρεάσει αναμφίβολα και την ευρύτερη περιοχή της Κηφισιάς.

Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Κηφισιάς (2015-2019) διατυπώνεται το ακόλουθο όραμα για τον Δήμο:

«Το όραμα του Δήμου Κηφισιάς, για την περίοδο 2015-2019 είναι η εξέλιξη του διευρυμένου Δήμου σε μία σύγχρονη ευρωπαϊκή, λειτουργική και ανθρώπινη πόλη, που θα αποτελεί κέντρο κοινωνικής, οικονομικής και πολιτιστικής δραστηριότητας και πόλο έλξης για την ευρύτερη περιοχή της Αττικής και της χώρας.»

Διαπιστώνεται δηλαδή πως στο όραμα του Δήμου, όπως προκύπτει από τα θεσμοθετημένα και κατά συνέπεια κοινωνικά επεξεργασμένα σχέδια για την περιοχή, περιλαμβάνονται τα εξής σημεία (κατευθυντήριες πολιτικές επιλογές):

- Κατοχύρωση της συμμετοχής του πολίτη
- Προώθηση της ενεργής συμμετοχής των πολιτών
- Διαφάνεια και χρηστή διοίκηση
- Ισότιμη μεταχείριση - εξυπηρέτηση όλων των κατοίκων της πόλης χωρίς διακρίσεις
- Κοινωνική δικαιοσύνη - αλληλεγγύη - κοινωνική συνοχή
- Ανταπόκριση στα αιτήματα των πολιτών, φορέων και επιχειρήσεων της πόλης χρησιμοποιώντας τις τεχνολογίες αιχμής
- Καθολικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της αισθητικής της πόλης
- Εξασφάλιση ανθρωπίνου περιβάλλοντος – ποιότητας ζωής
- Προώθηση ήπιων μορφών κυκλοφορίας
- Δράσεις καθαριότητας
- Κοινωνικές παροχές – ανάδειξη της πόλης σε δραστήριο πολιτιστικό κέντρο
- Κέντρο οικονομικής ανάπτυξης και τουρισμού - εξάλειψη της ανεργίας
- Αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας
- Σύγχρονος δήμος

Συνεπώς, προκύπτει ότι η προστασία του περιβάλλοντος, η ποιότητα ζωής, η προώθηση των βιώσιμων μέσων μετακίνησης, καθώς και η συμμετοχικότητα των πολιτών διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στον επιχειρησιακό σχεδιασμό του Δήμου.

Εστιάζοντας στους στρατηγικούς άξονες του επιχειρησιακού σχεδίου της περιοχής και συγκεκριμένα στον άξονα υπ' αριθμόν 1 με τίτλο «Περιβάλλον και ποιότητα ζωής», παρατηρούνται μέτρα, όπως «Φυσικό περιβάλλον» με ενδεικτικούς στόχους που περιλαμβάνουν διαμόρφωση περιβαλλοντικής οικολογικής συνείδησης, ενέργειες εξεύρεσης χρηματοδοτικών εργαλείων για εκπόνηση προγραμμάτων για το περιβάλλον και το πράσινο, αναβάθμιση και επέκταση αστικού πρασίνου, «Οικιστικό περιβάλλον» με δράσεις, όπως αναπλάσεις περιοχών, έργα υποδομών και εντάξεις βάσει ΓΠΣ, δημιουργία νέων χώρων αναψυχής και επιμόρφωσης, αναθεώρηση ΓΠΣ, αστική αναζωογόνηση με γνώμονα τη διαφύλαξη της χρήσης κατοικίας και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας και «Δίκτυα Υποδομές» με δράσεις, όπως βελτίωση υποδομών μεταφορών, προώθηση ήπιων μορφών κυκλοφορίας, συντήρηση-βελτίωση οδικού δικτύου, βελτίωση πεζοδρομίων με προώθηση βιώσιμης κινητικότητας και βαδισιμότητας, κ.ά.

Βασικά ζητήματα που ετέθησαν στην Α' Διαβούλευση για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς με τους φορείς σχετικά με τις μετακινήσεις

Η πρώτη διαβούλευση με θέμα το ΣΒΑΚ Κηφισιάς έλαβε χώρα την Τρίτη 24 Σεπτεμβρίου 2019 στην αίθουσα συνεδριάσεων του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου. Στην εν λόγω διαδικασία συμμετείχαν ορισμένοι φορείς (αυτοδιοίκηση, μελετητές, φορείς συγκοινωνιακού έργου, Τροχαία, κ.ά.), που σχετίζονται με την περιοχή του Δήμου Κηφισιάς, είναι όμοροι Δήμοι ή έχουν αρμοδιότητα αναφορικά με τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου γενικότερα.

Οι παραπάνω φορείς ήταν οι εξής:

- Δήμος Κηφισιάς,
- ΜΣΜ Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.(ανάδοχοι),
- Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.,
- Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Κηφισιάς,
- Δήμος Διονύσου,
- ΣΤΑ.ΣΥ., και
- Τροχαία Κηφισιάς

Τα κεντρικά ζητήματα, που αναφέρθηκαν στις εισηγήσεις της 1^{ης} Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς, εστίασαν κυρίως στην απειλή της *κλιματικής αλλαγής*, αλλά και στην αναγκαιότητα απεξάρτησης από τα συμβατικά καύσιμα με παράλληλη μετάβαση σε *ανανεώσιμες πηγές ενέργειας*. Επίσης, ιδιαίτερη μνεία έγινε στον κομβικό ρόλο που έχει ο *άνθρωπος* στην υπόθεση της αστικής κινητικότητας. Γι' αυτό, είναι απαραίτητο να ενισχυθεί η *συμμετοχή του κοινού* στον πολεοδομικό, κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό, ενώ είναι επίσης μεγάλης σημασίας η αλλαγή νοοτροπίας στις επιλογές μετακινήσεων. Η νέα *κουλτούρα μετακινήσεων* θα περιορίσει τη χρήση του αυτοκινήτου, εντείνοντας παράλληλα τη χρήση των βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης. Επιπρόσθετα, πέρα από τα παραπάνω, οι εισηγήσεις παρουσίασαν ορισμένα στοιχεία (πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά) για τον Δήμο Κηφισιάς, αλλά και ενδεχόμενα προβλήματα και προκλήσεις στην προσπάθεια για βελτίωση της υφιστάμενης κατάστασης. Τέλος, κατά τη διάρκεια των πρώτων εισηγήσεων πραγματοποιήθηκε και παρουσίαση ορισμένων συμμετοχικών εργαλείων, που θα αξιοποιηθούν κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Στη συνέχεια κεντρικό σημείο της ανοικτής συζήτησης, που έλαβε χώρα έπειτα από τις εισηγήσεις, **ήταν η κοινή διάθεση όλων των φορέων πως το ΣΒΑΚ είναι ιδιαίτερα αναγκαίο**, έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει αισθητά την αποδοτικότητα του συστήματος μετακινήσεων, καθώς και να συνεισφέρει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής του Δήμου Κηφισιάς.

Ορισμένα ζητήματα, που αναφέρθηκαν από τους συμμετέχοντες κατά τη διάρκεια της συζήτησης, αφορούσαν κατά κύριο λόγο τα εξής:

- Τη σημασία και αναγκαιότητα εφαρμογής του ΣΒΑΚ
- Την ανάγκη επικοινωνίας με φορείς και όμορους Δήμους
- Τον ρόλο των συνοικιακών συμβουλίων στην προώθηση του ΣΒΑΚ
- Τη μεγάλη σημασία της παιδείας για την εύρυθμη εφαρμογή του σχεδίου
- Την ανάγκη βελτίωσης της προσπελασιμότητας των σχολείων
- Τις προτιμήσεις των ποδηλατών όσον αφορά στη μετακίνησή τους στο οδικό δίκτυο
- Τα προβλήματα στάθμευσης
- Την ενδεχόμενη δυσπιστία των πολιτών

Σε γενικές γραμμές, η συζήτηση αποκάλυψε πως όλοι οι φορείς, παρά τους ενδεχόμενους προβληματισμούς, π.χ. αντιδράσεις από πολίτες, αναγνωρίζουν τη μεγάλη σημασία του ΣΒΑΚ και είναι διατεθειμένοι να συνεισφέρουν ο καθένας με τον τρόπο του, έτσι ώστε να προχωρήσει και τελικά να υλοποιηθεί επιτυχώς το εν λόγω σχέδιο για τον Δήμο Κηφισιάς.

Πρωταρχική διατύπωση ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς²

Αξιολογώντας το σύνολο των παραπάνω δεδομένων η φράση-κλειδί, η οποία μπορεί να συνοψίσει το όραμα για το ΣΒΑΚ Κηφισιά παρατίθεται παρακάτω:

«Ώρα» Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Κηφισιάς... Διαμορφώνοντας τις συνθήκες για αποδοτικές, δίκαιες και περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις!

Με στόχο:

- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς *ελκυστικό, άρτια ενταγμένο στον αστικό ιστό της μητροπολιτικής Αθήνας, προσβάσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον*, ο οποίος θα παρέχει προτεραιότητα στο *περπάτημα, στο ποδήλατο, στη δημόσια συγκοινωνία*, καθώς και στους *καινοτόμους τρόπους μετακίνησης*.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα *μειώσει* αισθητά την *εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο*, αξιοποιώντας μία *σφαιρική και ολοκληρωμένη στρατηγική* πολεοδομικού, κυκλοφοριακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα αναδείξει ακόμα περισσότερο τον ρόλο των πράσινων χώρων και θα τους συνδέσει επιτυχώς, συγκροτώντας *ένα ευρύ δίκτυο πρασίνου στην περιοχή*.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, που θα αναδιαμορφώσει ριζικά το *οδικό περιβάλλον* της περιοχής με σκοπό να καταστεί *φιλόξενο και προσίτο χωρίς αποκλεισμούς* σε όλους και όλες.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, που θα στοχεύει στη *βελτίωση της δημόσιας υγείας* των κατοίκων μέσα από τη μείωση της ρύπανσης και την προώθηση της ενεργούς μετακίνησης.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα αξιοποιεί με τον κατάλληλο τρόπο την ανάπτυξη της τεχνολογίας, αποσκοπώντας στην *ανάπτυξη ενός έξυπνου και αποτελεσματικού συστήματος μετακινήσεων*.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα επιδιώκει μία *ενεργή και διαρκή επικοινωνία* με τους πολίτες, καθώς και τους επισκέπτες του.
- 🚲 Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα διαμορφώσει ένα σύστημα *αποδοτικών εμπορευματικών μετακινήσεων* με κύριο γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

² Η οριστικοποίηση του οράματος πραγματοποιείται μετά τη διαβούλευση με το Δίκτυο Φορέων

Όλες οι παραπάνω επιμέρους αιχμές συγκροτούν το όραμα του ΣΒΑΚ Κηφισιάς, το οποίο έχει τη δυνατότητα να διαμορφώσει τις συνθήκες **για πιο ασφαλείς και άνετες μετακινήσεις**, για την **αύξηση της ελκυστικότητας** της περιοχής, για έναν **προσιτό δημόσιο χώρο** και για μια πιο **αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής**.

(Το όραμα αυτό είναι πρωταρχικό δίνοντας μια πρώτη αίσθηση των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Κηφισιάς.)

Η παραπάνω φράση-κλειδί για το όραμα αναφορικά με την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ Κηφισιάς είναι αυτή η οποία θέτει τη **βάση προσδιορισμού των προτεραιοτήτων, των στόχων και των μέτρων του ΣΒΑΚ**.

5.2 Δεύτερη (2^η) διαβούλευση και κύκλος επικοινωνίας με φορείς

Καταγραφή αποτελεσμάτων 2^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης & οριστικοποίηση οραματικού στόχου

Η διαβούλευση μεταξύ πολιτικής ηγεσίας, δικτύου φορέων, πολιτών, αλλά και τεχνικών συμβούλων αποτελεί θεμελιώδες στοιχείο για την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ και την ευρεία αποδοχή της κατεύθυνσής του.

Το ΣΒΑΚ Κηφισιάς, για να μπορέσει να διαφοροποιηθεί από τις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες, δεν αρκεί μόνο να λάβει υπ' όψιν του όλες τις παραμέτρους πολεοδομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών χαρακτηριστικών σχεδιάζοντας για τη βιώσιμη κινητικότητα. Βασική αξία του είναι η επικοινωνία και συνδιαμόρφωση τόσο των αναγκών, όσο και των επιθυμιών, με το Δίκτυο Φορέων και τους πολίτες.

Σύμφωνα με τις επίσημες οδηγίες του ELTIS, αλλά και σύμφωνα με τον τοπικό σχεδιασμό της Ομάδας Εργασίας του Δήμου Κηφισιάς, προγραμματίζεται σε αμέσως επόμενη φάση νέα συνάντηση διαβούλευσης με τους φορείς της πόλης, ώστε να επισφραγίζεται η συμφωνία όλων των μερών στη μελλοντική εικόνα του τόπου. Σε αυτή τη 2^η συνάντηση διαβούλευσης θα συζητηθούν το όραμα, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του ΣΒΑΚ, ώστε να ανταποκρίνονται στο «κοινό» ζητούμενο για την αναθεώρηση των προτεραιοτήτων της περιοχής.

5.3 Έκθεση προτεραιοτήτων για την κινητικότητα

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

Στα ΣΒΑΚ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής τους αναφοράς, οι προτεραιότητες διαχωρίζονται κατά κύριο λόγο στις εξής θεματικές ενότητες: Efficiency (Αποδοτικότητα), Livable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος), Environment (Περιβάλλον), Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη), Safety (Ασφάλεια) και Economic Growth (Οικονομική Μεγέθυνση). Εντός του παραπάνω πλαισίου σχετικά με το ΣΒΑΚ Κηφισιάς αναπτύσσονται ορισμένες

προτεραιότητες κατηγοριοποιημένες ανάλογα με τη διάσταση της βιωσιμότητας στην οποία αναφέρονται, εμπεριέχοντας τις προαναφερθείσες θεματικές ανά κατηγορία, οι οποίες είναι:

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

Στον Πίνακα 5.3-1 παρουσιάζονται οι προτεραιότητες του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Κηφισιάς. Πρόκειται για 13 βασικές κατευθύνσεις οι οποίες κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με τις διαστάσεις που παρουσιάστηκαν πριν. Με βάση αυτές, θα αναπτυχθούν στα επόμενα κεφάλαια «έξυπνοι» στόχοι, αλλά και πρακτικά μέτρα για την υλοποίησή τους.

Πίνακας 5.3-1: Παρουσίαση προτεραιοτήτων ΣΒΑΚ Κηφισιάς

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
Περιβαλλοντικές	1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις	Η χρήση βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως για παράδειγμα το ποδήλατο, αντί του αυτοκινήτου, συμβάλει στη μείωση της ενέργειας, που καταναλώνεται συνολικά για τις μετακινήσεις στον Δήμο Κηφισιάς. Συλλογικά μέσα μεταφοράς λειτουργούν υποστηρικτικά στον παραπάνω στόχο. Σημαντική μέριμνα θα πρέπει να δοθεί και στη διαχείριση των στόλων τροφοδοσίας, ώστε τα προϊόντα να μεταφέρονται με τη χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας.
	2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος	Η απεξάρτηση από το αυτοκίνητο και η ενθάρρυνση της χρήσης μέσων φιλικών προς το περιβάλλον συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη μείωση του αστικού θορύβου. Φαινόμενα, όπως η θερμική νησίδα ή ο εγκλωβισμός αέριων ρύπων ανάμεσα στα κτήρια, υποβαθμίζει έντονα τις συνθήκες διαβίωσης εντός της περιοχής παρέμβασης.
	3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα- ποδήλατο- δημόσια συγκοινωνία- κοινόχρηστα οχήματα	Οι χώροι πρασίνου είναι απαραίτητοι για μια αστική περιοχή. Περισσότεροι και άρτια συνδεδεμένοι χώροι πρασίνου σημαίνει καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες και κατ' επέκταση καλύτερη ποιότητα ζωής. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη διασύνδεση των υφιστάμενων χώρων πρασίνου με το κέντρο της Κηφισιάς και με τις περιοχές κατοικίας.
	4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Η νέα στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας του Δήμου θα πρέπει να συνοδεύεται από τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ώστε να αποφεύγεται η συστηματική διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις περιοχές κατοικίας και τους κεντρικούς πυρήνες του Δήμου Κηφισιάς.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου	Η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, του δημόσιου χώρου της πόλης και της ποιότητας ζωής, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, αποτελεί βασική προτεραιότητα των ΣΒΑΚ. Η εν λόγω αναβάθμιση επιτυγχάνεται μέσα από τη διαμόρφωση ευανάγνωστου και ελκυστικού δικτύου πεζών, δικτύου φιλικού προς τον ποδηλάτη και παράλληλα αναδιοργάνωση του καθεστώτος κυκλοφορίας των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μέσων.
Κοινωνικές	6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση	Ο στόχος αυτός θέτει ως βασική προτεραιότητα τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις, με έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η βελτίωση της προσβασιμότητας απαιτεί ένα ενιαίο και ασφαλές δίκτυο πεζού, ενίσχυση της σήμανσης, αλλά και ειδικές υποδομές εξυπηρέτησης (ενδ. πλατιά πεζοδρόμια, ράμπες ΑΜΕΑ, απομάκρυνση εμποδίων από τον χώρο διέλευσης πεζών κ.ά.).
	7. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου	Η προώθηση του ποδηλάτου, του περπατήματος, της δημοσίας συγκοινωνίας και των συλλογικών μέσων μεταφοράς αποτελεί την καλύτερη εναλλακτική λύση για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, που εμφανίζονται στον Δήμο Κηφισιάς. Η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών και διαδικασιών ευαισθητοποίησης των κατοίκων λειτουργούν υποστηρικτικά ως προς τον στόχο αυτόν.
	8. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα	Λύσεις που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας, όπως για παράδειγμα η τηλεματική, πλατφόρμες car-sharing και κοινωνιακά συστήματα ανταποκρινόμενα στη ζήτηση (Demand Responsive Transport), οφείλεται να αναζητηθούν προκειμένου να ενισχυθεί «έξυπνα» η βιωσιμότητα και η αποδοτικότητα του μεταφορικού συστήματος της Κηφισιάς.
	9. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας	Η οδική ασφάλεια αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα πεδία, που σχετίζονται με το ΣΒΑΚ. Μέσα από απαραίτητες πολιτικές και παρεμβάσεις στον χώρο επιδιώκεται η αύξηση του επιπέδου οδικής ασφάλειας στον Δήμο Κηφισιάς για όλους τους χρήστες της οδού.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
	10. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων	Η ενίσχυση της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην Κηφισιά είναι μία από τις βασικές επιδιώξεις του ΣΒΑΚ.
Οικονομικές	11. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών	Ένα λειτουργικό και αποδοτικό σύστημα εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών συμβάλλει καθοριστικά στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη της περιοχής παρέμβασης.
	12. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας	Μέσω της χρήσης ποδηλάτου ή μέσω του περπατήματος αντί του αυτοκινήτου, ο επισκέπτης περιηγείται περισσότερο εντός των αστικών κέντρων του Δήμου. Αυτό διευκολύνει την προσέλκυση πελατών από τα εμπορικά καταστήματα του Δήμου. Η επισκεψιμότητα σε αυτά αυξάνεται, όπως πιθανότατα και ο συνολικός τζίρος της εμπορικής ζώνης του Δήμου Κηφισιάς.
	13. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας	Η εφαρμογή κατάλληλων πολιτικών και μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου, π.χ. ελεγχόμενη στάθμευση, διαχείριση τροφοδοσίας, έχει τη δυνατότητα να προσφέρει έσοδα στον Δήμο, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε έργα βιώσιμης κινητικότητας.

5.4 Έκθεση «ΕΞΥΠΝΩΝ» μετρήσιμων στόχων

Η διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ έπεται από τον προσδιορισμό του οράματος και των προτεραιοτήτων προϋποθέτει τη διαμόρφωση των στόχων. Οι στόχοι αυτοί εμφανίζουν ιδιαίτερη σημασία για την παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγράμματος σύμφωνα με τις αντίστοιχες ευρωπαϊκές κατευθύνσεις. Στη μεθοδολογία των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) κατά τις οδηγίες του ELTIS και άλλων πιο πρόσφατων εργαλείων, προτείνεται η ανάπτυξη «έξυπνων» στόχων, έπεται από τον προσδιορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για την περιοχή παρέμβασης. Ο επιθετικός προσδιορισμός «έξυπνος» αποτελεί μετάφραση από το αγγλικό λογοπαίγνιο – ακρωνύμιο «SMART», το οποίο συνιστά τον αγγλικό όρο για τη λέξη. Ως ακρωνύμιο προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων: Specific, Measurable, Achievable, Relevant και Time-bound. Δηλαδή, ένας στόχος, που θέτει το ΣΒΑΚ, θεωρείται «έξυπνος» όταν:

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

Στον Πίνακα 5.4-1 παρουσιάζονται ανά προτεραιότητα οι διακριτοί στόχοι σε ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15+ετίας. Εφόσον κριθούν αποδεκτοί από τους θεσμικούς φορείς, σε επόμενη φάση θα αναζητηθούν τα μέτρα προκειμένου να υλοποιηθούν, ενώ θα δημιουργηθεί και μεθοδολογικό πλαίσιο παρακολούθησης του βαθμού επίτευξής τους.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να επισημανθεί ότι **τα ποσοστά, που παρουσιάζονται στον Πίνακα 5.4-1, είναι ενδεικτικά** και εναρμονίζονται με τη διεθνή βιβλιογραφία, τα διάφορα συστήματα κατάταξης πόλεων (city rankings) και καλές πρακτικές, που έχουν υιοθετηθεί από άλλες πόλεις. Τα ποσοστά αυτά θα οριστικοποιηθούν σε επόμενο στάδιο, λαμβάνοντας υπόψη τις μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, τις απαντήσεις και τα στατιστικά στοιχεία, που θα προκύψουν από την έρευνα ερωτηματολογίου και τους δείκτες, που υπολογίζονται στην ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης. Επίσης, η Ομάδα Μελέτης θα έρθει σε συνεννόηση με τον Δήμο Κηφισιάς, ώστε να διερευνηθεί ποσό εφικτός είναι ο κάθε μετρήσιμος στόχος, που εμφανίζεται στον Πίνακα 5.4-1.

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

Πίνακας 5.4-1: Παρουσίαση μετρήσιμων στόχων ΣΒΑΚ Κηφισιάς

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 80% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 100% του δημοσίου/ δημοτικού στόλου
1.2 Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων	< 65% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 50% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 45% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο
Προτεραιότητα 2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος			
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μείωση κατά 15% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 30% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα	Μείωση κατά 60% των συνολικών επιβατοχιλιομέτρων που πραγματοποιούνται με μέσα μεταφοράς που ρυπαίνουν σημαντικά την ατμόσφαιρα
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς	Ύπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Ύπαρξη τουλάχιστον 5 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)
Προτεραιότητα 3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα - ποδήλατο - δημόσια συγκοινωνία - κοινόχρηστα οχήματα			
3.1 Αύξηση πράσινων διαδρομών, που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης	Αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους πράσινων διαδρομών διασύνδεσης
3.2 Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 60-80% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) επισκεπτών, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστικούς τους χώρους πρασίνου
Προτεραιότητα 4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία			
4.1 Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	Μείωση κατά 20% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	Μείωση κατά 40% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής	Μείωση κατά 60% των κυκλοφοριακών φόρτων στις συγκεκριμένες οδούς κατά τις ώρες αιχμής

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ

Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Προτεραιότητα 5. Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημοσίου χώρου			
5.1 Αύξηση των πεζοδρομημένων οδών τόσο στο κέντρο της Κηφισιάς, όσο και στις υπόλοιπες γειτονίες	Αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών	Αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών
5.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονίες κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία	Αύξηση κατά 100% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Αύξηση κατά 200% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h	Αύξηση κατά 300% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας τα 30 km/h
5.3 Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων.	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους.
Προτεραιότητα 6. Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση			
6.1 Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.ά.)	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 40% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 60% των οδών του Δήμου	Υποδομές για τα εμποδιζόμενα άτομα στο 80% των οδών του Δήμου
6.2 Βελτίωση της βαδισιμότητας	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 5%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 20%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 35%
6.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΗΣΑΠ): >80% Μέση συχνότητα: 30 λεπτά	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΗΣΑΠ): >90% Μέση συχνότητα: 25 λεπτά	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΗΣΑΠ): >95% Μέση συχνότητα: 20 λεπτά
6.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 4 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 8 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 12 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)
Προτεραιότητα 7. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου			
7.1 Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	> 10 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 18 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο	> 25 % των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο
7.2 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 20%	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 40%	Μείωση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό κατά 60%

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ

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

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ**

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

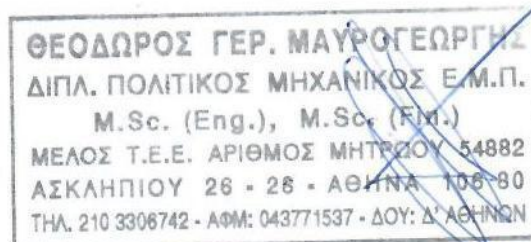
5.5 Έγκριση Οράματος, Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων

Το Όραμα, οι Προτεραιότητες και οι Μετρήσιμοι Στόχοι του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς, όπως αυτά διαμορφώνονται κατόπιν των διαβουλεύσεων (1^{ος} & 2^{ος} Κύκλος Διαβουλεύσεων), στο πλαίσιο του Α' Σταδίου εκπόνησης της Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς, εγκρίνονται με την έγκριση του Α' (& Β') Σταδίου της παρούσας μελέτης.

Αθήνα, Οκτώβριος 2019

Για την Ένωση των Οικονομικών Φορέων

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



Θεόδωρος Μαυρογεώργης

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

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Διονύσου και Σπάρτης

ΤΜΗΜΑ : Προγραμ/μού & Μελετών

ΠΛΗΡ : Δήμητρα Δημάκα

Τηλ : 2131355305

Fax : 2106233721

Κηφισιά, 28/8/2019

Αριθμ. Πρωτ. : 31985

ΠΡΟΣ: 1) ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΟΥ ΦΩΤΕΙΝΗ
2) ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ ΘΕΟΔΩΡΟ

ΘΕΜΑ: Ορισμός επιβλέποντος της μελέτης: «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

Έχοντας υπόψη:

- 1) Το άρθρο 183 του Ν. 4412/2016 , περί Διοίκησης σύμβασης μελέτης – παροχής τεχνικών υπηρεσιών»
- 2) Το υπ' αριθμό 31405/2019 συμφωνητικό της μελέτης «**ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ**» μεταξύ του Δήμου Κηφισιάς και της ένωσης των οικονομικών φορέων: «**ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ ANNA**»

ΟΡΙΖΟΥΜΕ

Την κα **Γαρουφαλίδου Φωτεινή** , **Τοπογράφο Μηχανικό**, ως επιβλέπουσα μηχανικό της μελέτης: «**ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ** ».

Η α/α Προϊσταμένη του
Τμήματος Προγραμ/μού & Μελετών

Δήμητρα Δημάκα
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός



Η Προϊσταμένη της Δ/σης
Τεχνικών Υπηρεσιών

Ελένη Γιαννιτσοπούλου
Πολιτικός Μηχανικός

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΜΕ ΤΙΤΛΟ:

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

Καθάρος χρόνος εκπόνησης της μελέτης, βάσει του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης = 6 μήνες, Συνολικός χρόνος περαίωσης, βάσει του Φακέλου Δημόσιας Σύμβασης = 9 μήνες

Α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΜΗΝΕΣ											
		Α' Στάδιο				Β' Στάδιο				Γ' Στάδιο			
					1.11.19				1.2.20				1.5.20
		1ος	2ος	3ος	4ος	5ος	6ος	7ος	8ος	9ος			
		Σεπτέμβριος	Οκτώβριος	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος			
	Υπογραφή Σύμβασης: 19.8.2019/ Έναρξη Α' Σταδίου 1.9.2019												
1	Α' Στάδιο (καταγραφή /ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών ΣΒΑΚ)												
1.1	A.1. Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών	X	X										
1.2	A.2. Μετρήσεις/ Έρευνες	X	X	X									
1.3	A.3. Δημόσια Διαβούλευση - Σύνταξη Αρχικού Πλαισίου ΣΒΑΚ	X	X	X									
1.4	A.4. Καθορισμός Στόχων	X	X	X									
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ Α' ΣΤΑΔΙΟΥ												
	Εκτιμώμενη Έναρξη Β' Σταδίου στις 1.12.2019												
2	Β' Στάδιο (Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων)												
2.1	B.1. Προσδιορισμός/ Σχεδιασμός Εναλλακτικών Σεναρίων				X	X	X						
2.2	B.2. Επιλογή Βέλτιστου Σεναρίου				X	X	X						
2.3	B.3. Σύνταξη ΣΒΑΚ				X	X	X						
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ Β' ΣΤΑΔΙΟΥ												
	Εκτιμώμενη Έναρξη Γ' Σταδίου στις 1.3.2020												
3	Γ' Στάδιο (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση ΣΒΑΚ)												
3.1	Γ.1. Σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού							X	X	X			
3.2	Γ.2. Διαδικασία Παρακολούθησης							X	X	X			
3.3	Γ.3. Οριστικοποίηση και Έγκριση ΣΒΑΚ								X	X			
	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΓΚΡΙΣΗ Γ' ΣΤΑΔΙΟΥ												



Καθάρος χρόνος εκπόνησης.

Εκτιμώμενος Χρόνος ελέγχων & εγκρίσεων.

Αθήνα, 3 / 9 / 2019

Η ΕΠΙΒΛΕΤΡΙΣΑ

Η ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΟΥ
ΠΕ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ-ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ / Α'



ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΕΡ. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ
ΔΙΠΛ. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.
M.Sc. (Eng.), M.Sc. (Fin.)
ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ 54802
ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 26 - 28 - ΑΘΗΝΑ 106 80
ΤΗΛ. 210 3308742 - ΑΦΜ: 043771537 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ

Θεόδωρος Μαυρογεώργης
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Eng), MSc(Fin)
Νόμιμος Εκπρόσωπος & Συντονιστής της Ένωσης Οικονομικών Φορέων



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

ΑΠ. 33924
ΑΝΑΡΤΗΤΕΟ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
Κηφισιά 12-9-2019
Αρ. Αποφ. 834

ΘΕΜΑ: « Συγκρότηση Ομάδας Εργασίας για την εκπόνηση Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς »

ΑΠΟΦΑΣΗ ΔΗΜΑΡΧΟΥ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 58 του Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87/Α/07-06-2010) Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Πρόγραμμα Καλλικράτης
2. Τις διατάξεις του Ν.3463/2006 (ΦΕΚ 114/Α/08-06-006) Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων
3. Τις διατάξεις του Ν.2690/1999 (ΦΕΚ 45/Α/9-03-1999) Κύρωση του Κώδικα Διοικητικής Διαδικασίας και άλλες διατάξεις
4. Το Ν. 3681/2010 (ΦΕΚ 112/Α/13-7-2010) Ενίσχυση της διαφάνειας με την υποχρεωτική ανάρτηση νόμων και πράξεων των Κυβερνητικών, Διοικητικών και Αυτοδιοικητικών οργάνων στο διαδίκτυο –Πρόγραμμα Διαύγειας και άλλες διατάξεις
5. Τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας του Δήμου μας ο οποίος δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ τεύχος Β, αρ. 1991/4 -06-2018
6. Την ανάγκη συγκρότησης μιας ομάδας εργασίας με κύριες αρμοδιότητες την προετοιμασία, τον σχεδιασμό, την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση, της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ

1. Τη συγκρότηση ομάδας εργασίας με αρμοδιότητες την προετοιμασία, το σχεδιασμό την υλοποίηση, την παρακολούθηση και αξιολόγηση της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς αποτελούμενη από τους:
 - Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου Κηφισιάς
 - Ελένη Γιαννιτσοπούλου, Πολιτικός Μηχανικός, Προϊσταμένη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών
 - ✓ Φωτεινή Γαρουφαλίδου Τοπογράφος Μηχανικός, Αναπληρώτρια της Προϊσταμένης του Κυκλοφοριακού
 - Γιασεμή Κεντούρη Τοπογράφος Μηχανικός, Υπάλληλος του Τμήματος Σχεδίου Πόλεως
 - Αλέξανδρος Σουλαχάκης Διευθυντής του Τμήματος Μηχανογράφησης
2. Αρμοδιότητες της ομάδας εργασίας είναι η προετοιμασία και η συλλογή στοιχείων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, η πρόσκληση ανάπτυξης δικτύου Φορέων και ο συντονισμός της συμμετοχής τους στην ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με τον ανάδοχο, η παρακολούθηση και η αξιολόγηση της Μελέτης Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) στο Δήμο Κηφισιάς.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

ΓΙΩΡΓΟΣ ΘΩΜΑΚΟΣ

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ Α.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΔΙΑΧ. ΒΑΣΗΣ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

ΑΡ. ΠΡΩΤ. : 14033 Προς: Δήμο Κηφισιάς

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : 18-09-2019 Υπόψη:
Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ : Α.Σιδέρης Επιτροπή Παρακολούθησης Μελέτης ΣΒΑΚ

ΤΗΛΕΦΩΝΟ : 210-8200865

EMAIL : asideris@oasa.gr

ΘΕΜΑ : Παροχή στοιχείων για την εκπόνηση της Μελέτης **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** για τον Δήμο Κηφισιάς.

ΣΧΕΤ : Η από 2/9/2019 επιστολή της εταιρείας ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. (μην. ηλεκτρ. ταχυδ. με αρ.πρωτ. εισερχομένου ΟΑΣΑ 13143/4.9.2019)

Σας ενημερώνουμε ότι σε συνέχεια και σύμφωνα με τα αναφερόμενα στην επιστολή της εταιρείας ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. που έχει αναλάβει το έργο παροχής υπηρεσιών με τίτλο «Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κηφισιάς» εγκρίθηκε το αίτημα για την χορήγηση στοιχείων που διαθέτει η Υπηρεσία μας και αφορούν τον Δήμο.

Με την παρούσα σας διαβιβάζουμε συνημμένα τις πλέον πρόσφατες εκτιμήσεις (έτος αναφοράς 2019) για την επιβατική κίνηση των γραμμών αστικής συγκοινωνίας που εξυπηρετούν κατά την εγκεκριμένη διαδρομή τους τις πολεοδομικές οντότητες του Δήμου Κηφισιάς (Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη). Περαιτέρω επισημαίνονται οι θέσεις των στάσεων με εγκαταστημένο σύστημα τηλεματικής για την αυτόματη αναγγελία αφίξεων των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Είμαστε στη διάθεση σας για παροχή όποιων διευκρινίσεων.

Δημήτρης Αποστολίδης
Πολ. Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος
Δ/ντης Λειτουργικού Σχεδιασμού

ΕΣΩΤ.ΔΙΑΝΟΜΗ.:

- Γραφείο Διευθύνοντος Συμβούλου
- Αρχείο
- Α. Σιδέρης
- Τμήμα Μετρήσεων και Εποπτείας
- Τμήμα Μέτρων Προτεραιότητας
- Νάντια Κορκολιάκου

Για την ακρίβεια
Η Διευθύντρια Διοικητικού

Ιρις Αντωνοπούλου

ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ:

ΜΣΜ Consulting - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

Ασκληπιοῦ 26-28, Αθήνα, ΤΚ 106 80

Τηλ.: 210 3306742, 210 3606752

Fax: 210 3606762

Email: mmat@otenet.gr

ΣΥΝΗΜΜΕΝΑ:

- αντίγραφο επιστολής μελετητή (βλ. σχετ)
- πίνακες με τα αιτούμενα δεδομένα (δύο σελίδες)

Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις)
Λεωφορειακές Γραμμές Ο.ΣΥ. Εξυπηρέτησης Δήμου Κηφισιάς

Αρ Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Επιβατική Κίνηση
501	ΠΕΥΚΗ-ΜΑΡΟΥΣΙ	340
503	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΒΑΡΥΜΠΟΠΗ	500
504	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ-ΣΙΔ.ΣΤ.ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ-ΚΗΦΙΣΙΑ	2.850
507	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΡΟΔΟΠΟΛΗ-ΣΤΑΜΑΤΑ	2.050
509	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ-ΚΡΥΟΝΕΡΙ	3.950
522	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΑΔΑΜΕΣ Α	1.000
523	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΑΔΑΜΕΣ Β	1.350
524	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΠΟΛΙΤΕΙΑ	950
526	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΚΕΦΑΛΛΑΡΙ	700
530	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΜΕΛΙΣΣΙΑ-Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ	1.550
535	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΕΥΞΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ	850
536	ΖΗΡΙΝΕΙΟ-ΔΙΟΝΥΣΟΣ	1.800
543	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΝΟΣ.ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	750
550	ΠΑΛ.ΦΑΛΗΡΟ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	22.400
560	ΣΤ.ΚΗΦΙΣΙΑ-ΜΟΡΤΕΡΟ-Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	560
604	ΝΟΣ.ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ-ΣΤ.ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν.ΙΩΝΙΑ	150
721	ΑΧΑΡΝΑΙ-ΚΗΦΙΣΙΑ	2.300
734	ΑΧΑΡΝΑΙ-ΝΟΣ.ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	300
Α7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	18.150
Β9	ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν.ΚΗΦΙΣΙΑ	14.950
Χ14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΝΥΧΤ.ΚΑΘ.-ΣΑΒ/ΚΥΡ.24ΩΡ)	500

Ημερήσια Επιβατική Κίνηση Σταθμών Μετρό (ΣΤΑ.ΣΥ. - ΗΣΑΠ)
Γραμμή Μ1 Πειραιάς-Κηφισιά

	Απρίλιος 19	Μάιος 19	Ιούνιος 19	Εκτίμηση Επιβατικής Κίνησης (Εισερχόμενοι ανά σταθμό)
ΚΑΤ	4.850	4.839	4.793	4.850
ΚΗΦΙΣΙΑ	13.399	13.728	13.697	13.650

Στάσεις Αστικής Συγκοινωνίας με Εξοπλισμό Τηλεματικής

Κωδικός	Περιγραφή	Δημοτική Ενότητα	Οδός
270002	ΖΗΡΙΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270003	ΠΛ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270014	ΖΗΡΙΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270019	Η.Σ.Α.Π	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΤΑΤΟΙΟΥ
270177	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΡΑΓΟΥΜΗ
270099	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΛΑΤΑΝΟΥ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΛΑΤΑΝΟΥ
660002	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
660013	ΠΛ.ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
660014	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΦΟΡΕΩΝ

Προς τους εκπροσώπους των φορέων της πόλης.

Ο Δήμος Κηφισιάς, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στη πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Στρατηγικές (Σχέδιο) Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κάθε δημόσιου χώρου. Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο που ακολουθεί, καταθέτοντας τις γνώμες και απόψεις σας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στους παρακάτω τομείς:

Δίνονται παρακάτω μερικές κατευθύνσεις που ίσως σας χρειαστούν για τις απαντήσεις σας.

Διαχείριση Στάθμευσης	Στη Διαχείριση Στάθμευσης ανήκουν οι πολιτικές που αποσκοπούν στη βέλτιστη αξιοποίηση των διατιθέμενων για στάθμευση χώρων της πόλης, είτε στο δρόμο είτε εκτός δρόμου, λαμβάνοντας υπόψη τις αντοχές του περιβάλλοντος και την αισθητική κάθε συγκεκριμένου δρόμου ή γενικότερα μιας περιοχής. Αν για παράδειγμα ο χώρος του δρόμου είναι σκόπιμο να αποδοθεί στους πεζούς, τους ποδηλάτες, το πράσινο ή τη δημόσια συγκοινωνία, τότε στη Διαχείριση Στάθμευσης ανήκουν και οι πολιτικές περιορισμού αριθμού υφισταμένων θέσεων.
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπατήματος, Ποδηλάτου, Δημόσιας συγκοινωνίας, κλπ.)	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας έχουν ως στόχο την ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας για την αντίστοιχη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου το οποίο είναι υπεύθυνο για πολλά προβλήματα ποιότητας ζωής και οικονομικής λειτουργίας της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό οι παραπάνω Στρατηγικές εισηγούνται μια πιο ισόρροπη κατανομή της διατομής του δρόμου στις διάφορες κατηγορίες χρηστών με τη δημιουργία επαρκούς πλάτους διαδρόμων για κάθε μία από αυτές. Οι νέες αυτές υποδομές για εναλλακτικά μέσα και τρόπους μετακίνησης ενθαρρύνουν είτε την ενίσχυση είτε και την εμφάνιση κάποιων, όπως το ποδήλατο, που είχαν υποχρεωθεί σχεδόν να αποσυρθούν από το δρόμο.
Δημόσιες Μεταφορές	Ένα ελκυστικό, χάρις στις επιδόσεις του και την αισθητική του, και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, συνδυασμένο με τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βολική εναλλακτική λύση στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	Τα μέτρα που λαμβάνονται από τις Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας και αφορούν στην κυκλοφορία του αυτοκινήτου κατά κανόνα στοχεύουν στη μείωση του

	φόρτου και της ταχύτητας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, στην απομάκρυνση διαμπερών ροών από προστατευόμενες περιοχές, στην εγκατάσταση στόλων κοινόχρηστων οχημάτων (carsharing, bike sharing), στην προώθηση της συλλογικής χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (car pooling) κλπ.
Οδικές Υποδομές	Πρόκειται για τους δρόμους, γέφυρες κλπ. που φιλοξενούν την κυκλοφορία ανθρώπων, οχημάτων και δημόσιας συγκοινωνίας.
Περιβάλλον και Ενέργεια	Αποτελεί ζητούμενο για την πόλη όλοι οι φορείς να δεσμευθούν να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής και ενεργειακής στρατηγικής που θα χαράσσει στόχους για την πόλη με βάση τις ευθύνες της απέναντι στην παγκόσμια κοινότητα ως προς την κλιματική αλλαγή.
Διαχείριση Κινητικότητας	Υπάγονται σε αυτήν όλες οι πολιτικές που στηρίζονται σε "ήπια" και χαμηλού κόστους μέτρα, όπως η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η κατάλληλη οργάνωση υπηρεσιών, η ενεργοποίηση εναλλακτικών μέσων και τρόπων μετακίνησης, δίνοντας έμφαση σε μετακινήσεις των εργαζομένων προς και από τη δουλειά, λιγότερο εξαρτημένες από το αυτοκίνητο και πιο συλλογικές.
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	Η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, με σεβασμό στο περιβάλλον της πόλης, περιλαμβάνει διάφορες στρατηγικές μείωσης του όγκου των φορτηγών που εισέρχονται στην πόλη, χρησιμοποίησης για την μεταφορά των εμπορευμάτων τους ίδιων οχημάτων από διαφορετικές εταιρείες ώστε να μη κινούνται άδεια, κλπ.
Στρατηγικές (Σχέδια) Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας εστιάζουν στον άνθρωπο, αποσκοπούν στο η πόλη να είναι προσπελάσιμη από κάθε μέσο και τρόπο μετακίνησης και όχι μόνο από το αυτοκίνητο, προκύπτουν από διεπιστημονικές συνεργασίες και έχουν ως προϋπόθεση τη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων της τοπικής κοινωνίας.
Τεχνολογίες Πληροφόρησης και Επικοινωνίας	Πρόκειται για εργαλεία εξαιρετικά χρήσιμα για την εμπλοκή των πολιτών στους σχεδιασμούς καθώς και για την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων.

**Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε
τον τίτλο του φορέα που
εκπροσωπείτε:**

ΣΤΑΘΕΡΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.

Παρακαλείσθε να περιγράψετε με λίγες λέξεις τα προβλήματα που αντιμετωπίζετε σχετικά με τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

Δημόσια Συγκοινωνία	
Περπάτημα και Ποδήλατο	
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	
Οδικές Υποδομές	
Διαχείριση Στάθμευσης	

Περιβάλλον και Ενέργεια	
Διαχείριση Κινητικότητας	
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών	

Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό, παρακαλείσθε να ιεραρχήσετε το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις παρακάτω θεματικές ενότητες.

	1	2	3	4	5
Θέματα που σχετίζονται με το αυτοκίνητο					
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο)					
Δημόσιες Μεταφορές					
Οδικές Υποδομές					
Διαχείριση Στάθμευσης					
Περιβάλλον και Ενέργεια					
Διαχείριση Κινητικότητας					
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων					
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας					
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών					

Θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια άσκησης πολιτικής Διαχείρισης Κινητικότητας στο άμεσο μέλλον στον φορέα σας;

Στο βαθμό που για τη λειτουργία των μελών του φορέα σας χρησιμοποιούνται μεγάλα οχήματα λεωφορεία ή φορτηγά θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια καλύτερης οργάνωσης των μετακινήσεών τους ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα, να μειώνεται η ρύπανση και να μην επιβαρύνονται οι συνθήκες ασφάλειας; Ποια θα ήταν συγκεκριμένα η στόχευσή τους;

Παρακαλείσθε να αναφέρετε αν πιστεύετε ότι ο φορέας σας θα μπορούσε να συνδράμει την πόλη να βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής και αν ναι, με ποιον τρόπο;

Η ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. ως λειτουργός του αστικού συστήματος συγκοινωνιών σταθερής τροχιάς του Νομού Αττικής, θα μπορούσε να βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας και την ποιότητα ζωής στην πόλη είτε μέσω των δράσεων της στην προώθηση των αστικών συγκοινωνιών (πχ. διαφημιστικές καμπάνιες, μεταφορά με ποδήλατο κλπ), είτε μέσω διατήρησης του υψηλού επιπέδου υπηρεσιών που παρέχει (π.χ. συχνότητα δρομολογίων, καθαριότητα σταθμών κλπ). Σημειώνεται ότι το συγκοινωνιακό έργο εκτελείται υπό την εποπτεία του ΟΑΣΑ

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ ΑΠΟ ΚΕΝΤΡΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΚΔΚ) ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΣΤΑΘΜΟΣ	ΙΣΤΟΡ	ΟΝΟΜΑ	ΔΗΜΟΣ	ΟΔΟΣ	ΚΑΤ/ΝΣΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ	ΑΝΙΧΝΕΥΤΕΣ	X	Y	ΠΡΩΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΜΕΤΡΗΣΗ
2	1	VD 01.02 - ΡΑΜΠΑ ΕΙΣΟΔΟΥ	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ- ΛΑΜΙΑΣ	ΝΔ	ΡΑΜΠΑ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΗΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ/ΚΥΜΗΣ ΣΤΗΝ Ε.Ο. ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΙΡΑΙΑ	1	481116,4326	4215069,939	11/4/2006	11/10/2018
998	1	VD 99.01 - ΡΑΜΠΑ ΕΞΟΔΟΥ	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ- ΛΑΜΙΑΣ	ΒΑ	ΡΑΜΠΑ ΕΞΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ / ΚΥΜΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ- ΛΑΜΙΑΣ ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΛΑΜΙΑ	1	481151,5434	4215019,88	1/1/2005	11/10/2018

ΘΜ	ΙΣΤΟΡ	Ημνία	F1	F2	F3	F4	F5	F6	F7	F8	F9	F10	F11	F12	F13	F14	F15	F16	F17	F18	F19	F20	F21	F22	F23	F24
2	1	12-ΟΚΤ-06	211	128	72	48	63	182	667	1171	890	813	863	828	826	918	1170	1007	630	901	831	755	614	539	398	291
2	1	11-ΟΚΤ-12	248	141	82	55	82	199	573	1239	1729	1340	1290	1143	1206	1152	1312	1357	1320	1434	1282	1086	902	683	465	353
2	1	11-ΟΚΤ-18	288	143	58	43	78	206	651	1530	1501	1307	1331	1230	1181	1184	1565	1764	1726	1733	1236	1329	1093	796	486	394
998	1	12-ΟΚΤ-06	209	156	93	68	65	222	769	964	957	962	781	751	809	841	930	846	915	835	752	711	702	721	516	366
998	1	11-ΟΚΤ-12	198	124	75	44	66	197	619	710	701	695	975	877	929	1047	1027	1121	983	954	820	677	577	527	390	306
998	1	11-ΟΚΤ-18	197	123	62	60	80	205	667	886	545	585	685	589	627	747	865	724	641	657	426	467	651	653	400	313

ΘΜ	ΙΣΤΟΡ	Ημνία	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7	T8	T9	T10	T11	T12	T13	T14	T15	T16	T17	T18	T19	T20	T21	T22	T23	T24
2	1	12-Οκτ-06	93	90	90	94	89	86	82	77	79	79	77	78	78	77	73	75	45	77	83	85	86	88	86	93
2	1	11-Οκτ-12	62	64	62	63	64	61	58	54	48	50	53	53	54	53	53	53	53	52	54	57	57	59	61	61
2	1	11-Οκτ-18	64	64	62	64	62	62	59	50	47	51	51	53	52	54	52	50	51	49	51	55	56	58	61	62
998	1	12-Οκτ-06	66	68	68	65	65	64	53	40	34	46	48	51	50	50	47	39	49	52	55	58	57	57	62	65
998	1	11-Οκτ-12	90	91	92	89	90	82	78	31	20	19	62	67	66	65	66	64	71	68	72	76	79	82	84	87
998	1	11-Οκτ-18	80	79	77	75	81	78	65	50	39	52	57	63	62	61	60	46	56	59	32	15	61	71	74	76

ΘΜ	ΙΣΤΟΡ	Ημνία	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8	K9	K10	K11	K12	K13	K14	K15	K16	K17	K18	K19	K20	K21	K22	K23	K24
2	1	12-ΟΚΤ-06	4,13	2,9	2,07	2,05	2	3,98	12,6	15,5	10,5	10,2	11,9	11,7	11,2	12,1	16,4	13,9	19,1	11,3	9,73	11,8	10,3	8,83	7,48	4,95
2	1	11-ΟΚΤ-12	4,9	3,3	2,05	2	2,05	4,33	11,5	16,9	20,1	15,3	13,7	13,3	13,7	13,7	14,4	15	14,4	15,3	12,9	19,6	17,5	12,6	8,35	6,48
2	1	11-ΟΚΤ-18	4,65	2,3	1,05	0,75	1,26	4,05	12,7	20,9	18,4	15	15,6	13,9	13,8	13,1	17,5	20	19,5	18,9	12,4	19,9	19	13,7	7,95	6,58
998	1	12-ΟΚΤ-06	4,03	2,98	2,2	2	1,23	3,31	14,5	19,7	24,5	12,1	11,6	9,23	10,6	10,8	13,1	18,3	11,1	10	8,2	10,3	11,6	12	8,15	6,15
998	1	11-ΟΚΤ-12	10,6	7,33	4,53	2,95	3,85	10,6	30,1	56,4	57,1	62,3	12,2	10,6	11	14,4	12,9	15,4	11,8	11	8,71	17,2	27,9	25,4	19,7	15,7
998	1	11-ΟΚΤ-18	1,95	1,15	0,5	0,53	0,74	2,1	8,13	11,5	12,8	7,65	8,63	6,53	7,03	8,3	8,93	12,3	8,1	7,25	12,4	19,6	7,35	6,25	3,63	2,73



Από:

Σύλλογο Αστικών Ποδηλατών Αττικής

«ΠοδηΛΑΤΤΙΚΗ Κοινότητα»

Μέλος της ECF

Γραβιάς 9-13, 10678 Αθήνα

info@podilattiki.gr

www.podilattiki.gr

ecf.com

Υπόψη κ. Δημάρχου

Αθήνα, 11/2019

Αξιότιμε κ. Δήμαρχε,

Με την παρούσα σας ενημερώνουμε ότι ο Σύλλογός μας επιθυμεί να συμμετάσχει στη διαβούλευση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που εκπονεί ο Δήμος σας ώστε να συνεισφέρει με προτάσεις σε ζητήματα που αφορούν στη μετακίνηση με ποδήλατο.

Ο ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ «ΠΟΔΗΛΑΤΤΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ» από το έτος 2014 οπότε και ιδρύθηκε είναι ο σύλλογος των αστικών ποδηλατών Αττικής. Είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών ECF. Διοργανώνει από το 2014 την Πανελλαδικής Εμβέλειας Εκστρατεία «Με Ποδήλατο στη Δουλειά». Συνεργάζεται με την Περιφέρεια Αττικής και πολλούς Δήμους του νομού μας, για θέματα σχετικά με τη μετακίνηση με ποδήλατο. Είναι μέλος του Εθνικού Συμβουλίου Οδικής Ασφάλειας και εκ των ιδρυτικών μελών της Ελληνικής Ομοσπονδίας Αστικής Ποδηλασίας.

Στο πλαίσιο αυτό, παρακαλούμε όπως μας καλείτε αποστέλλοντάς μας σχετικό email σε κάθε φάση διαβούλευσης του ΣΒΑΚ του Δήμου σας.

Με εκτίμηση,

Εκ μέρους του ΔΣ της ΠοδηΛΑΤΤΙΚΗΣ Κοινότητας

Ο Πρόεδρος

Α. Αθανασόπουλος

Ο Γενικός Γραμματέας

Π. Πιτσιλός



Τεχνική
18.11.19

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΗ
ΑΡΧΗΓΕΙΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ
ΓΕΝΙΚΗ ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΡΟΧΑΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
Α' ΤΜΗΜΑ ΤΡΟΧΑΙΑΣ
ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Ταχ. Δνση: Ν. Κηφισιά - Χαράς 1, Τ.Κ. 145 64

Τηλ: 210 - 6256430 Φαξ: 210 - 8002262

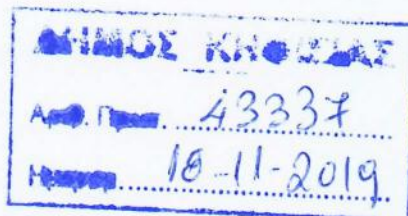
Αριθμ. Πρωτ.: 2514/9/15-α'

ΜΕ ΑΠΟΔΕΙΞΗ

Κηφισιά, 13 Νοεμβρίου 2019

ΠΡΟΣ

Δήμο Κηφισιάς
Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών
Διονύσου ο.α. 58 & Σπάρτης
Τ.Κ. 14563 Κηφισιά



ΘΕΜΑ: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς».

ΣΧΕΤ.: Υπ' αριθμ. 28486 από 18-07-2019 έγγραφό σας.

Σε συνέχεια ανωτέρω σχετικού, σας αποστέλλουμε πίνακα με τα αιτούμενα στοιχεία που αφορούν τροχαία ατυχήματα με τραυματισμό, τα οποία έλαβαν χώρα στην περιοχή του Δήμου Κηφισιάς, κατά τα έτη 2014, 2015, 2016, 2017 και 2018. Παραμένουμε στη διάθεση σας για οποιαδήποτε περαιτέρω διευκρίνιση.



-Ο-

Διοικητής

Παντελεήμων ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ
Αστυνομικός Υποδιευθυντής

ΤΡΟΧΑΙΑ ΜΕ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ											
Α/Α	ΕΙΔΟΣ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΩΡΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΔΟΙ	ΕΙΔΟΣ Α' ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΕΙΔΟΣ Β' ΟΧΗΜΑΤΟΣ	ΟΧΗΜΑ ΣΤΟ ΟΠΟΙΟ ΕΠΕΒΕΝΑΝ ΟΙ ΠΛΗΘΟΝΤΕΣ	ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΕΡΕΒΕΝΑΝ ΟΙ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	ΝΕΚΡΟΙ
1	ΕΛΑΦΡΑ	21/1/2014	05.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛΠΙΔΟΣ	Γ. ΛΥΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Α)	2	
2	ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ	31/1/2014	08.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Ν. ΜΑΝΔΗΛΑΡΑ	ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β		1
3	ΕΛΑΦΡΑ	7/1/2014	09.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
5	ΕΛΑΦΡΑ	14/1/2014	22.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
6	ΕΛΑΦΡΑ	18/1/2014	11.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘΗΝΑΣ 4		ΔΧΦ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
7	ΕΛΑΦΡΑ	8/1/2013	07.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 188		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β), Ε(Γ)	2	
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
							ΙΧΕ				
8	ΕΛΑΦΡΑ	23/1/2014	18.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 70		ΙΧΕ	2 ΠΕΖΟΙ	Β,	2	
9	ΕΛΑΦΡΑ	27/1/2014	22.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΑΗΔΟΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
10	ΕΛΑΦΡΑ	29/1/2014	12.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
11	ΕΛΑΦΡΑ	31/1/2014	20.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΡΟΣΟΥ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
12	ΕΛΑΦΡΑ	2/2/2014	17.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΝΑΡΗ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
13	ΕΛΑΦΡΑ	3/2/2014	09.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
14	ΕΛΑΦΡΑ	4/2/2014	20.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΤ. ΔΕΛΤΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
15	ΕΛΑΦΡΑ	5/2/2014	01.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ 192		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α, Ε(Α)	2	
16	ΕΛΑΦΡΑ	5/2/2014	10.10	ΕΚΑΛΗ	ΠΛ. ΚΕΝΕΝΤΥ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Β)	2	
17	ΕΛΑΦΡΑ	11/2/2014	19.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΦΑΣΙΔΕΡΗ	ΕΚΑΛΗ CLUB	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
18	ΕΛΑΦΡΑ	12/2/2014	12.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 116		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Β(Ε)	2	
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
							ΙΧΕ				
19	ΕΛΑΦΡΑ	12/2/2014	22.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΜΟΥΣΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
20	ΕΛΑΦΡΑ	18/2/2014	11.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΚΗΦΙΣΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	

21	ΕΛΑΦΡΑ	17/2/2014	08.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΥΨΟΣ ΣΤΑΣΗΣ "ΑΝΤΙΓΟΝ"	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	B	1	
22	ΕΛΑΦΡΑ	20/2/2014	21.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΡ. ΛΑΔΑ	ΟΛΥΜΠΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	A	1	
23	ΕΛΑΦΡΑ	22/2/2014	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΕΦΕΡΗ 2Α	ΡΟΔΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	A	1	
24	ΕΛΑΦΡΑ	23/2/2014	19.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΓΙΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ	ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	B	1	
25	ΕΛΑΦΡΑ	24/2/2014	12.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΣΠΕΡΟΥ 64		ΔΜΤ	ΙΧΕ	A	1	
26	ΕΛΑΦΡΑ	3/3/2014	17.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	1Η ΜΑΗ 16		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	B	1	
27	ΕΛΑΦΡΑ	4/3/2014	16.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΑΣΤΙΚΟ	ΔΧΦ	2-Ε(Α), 3Ε(Β)	5	
28	ΕΛΑΦΡΑ	5/3/2014	08.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 265		ΙΧΕ	ΙΧΕ	B	1	
29	ΕΛΑΦΡΑ	18/2/2014	13.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΜΟΥΣΩΝ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	A	1	
30	ΕΛΑΦΡΑ	5/3/2014	23.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΡΜΙΟΝΗΣ	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	B	1	
31	ΕΛΑΦΡΑ	14/3/2014	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΝΔΡΟΥ	ΙΧΕ	ΑΓΝΩΣΤΑ		1	
32	ΕΛΑΦΡΑ	18/3/2014	16.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΡΥΣΑΛΙΔΟΣ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	A, B	2	
33	ΕΛΑΦΡΑ	21/3/2014	02.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	B (Ε)	1	
34	ΕΛΑΦΡΑ	22/3/2014	01.42	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	B	1	
35	ΕΛΑΦΡΑ	26/3/2014	19.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΟΥΣΩΝ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	B	1	
36	ΘΑΝΑΤΦΟΙ	29/3/2014	02.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ 58		ΔΜΤ	ΙΧΕ	A		1
37	ΕΛΑΦΡΑ	29/3/2014	12.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΗΣΑΠ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	B	1	
38	ΕΛΑΦΡΑ	31/3/2014	15.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΑΒΡΥΤΩΝ	ΚΥΡΙΑΖΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	B	1	
39	ΕΛΑΦΡΑ	2/4/2014	14.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΕΛΙΔΩΝΟΥΣ 11		ΙΧΕ		A	1	
40	ΕΛΑΦΡΑ	3/4/2014	16.00	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 35		ΙΧΕ		A	1	
41	ΕΛΑΦΡΑ	4/4/2014	19.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΡΕΑΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	B	1	
42	ΕΛΑΦΡΑ	11/4/2014	22.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Θ. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΔΧΕ	Γ	1	
43	ΕΛΑΦΡΑ	13/4/2014	19.15	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 33		ΠΕΖΟΣ				
44	ΕΛΑΦΡΑ	14/4/2014	12.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΑΝΙΖΕΛΟΥ 91		ΙΧΕ	ΔΧΕ	B	1	
45	ΕΛΑΦΡΑ	17/3/2014	09.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΕΛΙΔΩΝΟΥΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	A	1	
46	ΕΛΑΦΡΑ	17/4/2014	01.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	A	1	
47	ΕΛΑΦΡΑ	20/4/2014	11.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	B	1	

76	ΕΛΑΦΡΑ	19/6/2014	19.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ Ε΄	Ν. ΠΛΑΣΤΗΡΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
77	ΕΛΑΦΡΑ	28/5/2014	23.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. Ν. ΚΥΜΗΣ	ΓΕΦΥΡΑ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Ε(Α)	2	
78	ΕΛΑΦΡΑ	22/6/2014	23.58	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΚΥΠΡΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
79	ΕΛΑΦΡΑ	24/6/2014	11.00	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
80	ΕΛΑΦΡΑ	24/6/2014	11.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ 186		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
81	ΕΛΑΦΡΑ	30/6/2014	13.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΔΜΤ	ΠΕΖΗ	Β	1	
82	ΕΛΑΦΡΑ	4/7/2014	09.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΘΕΩΝ	ΡΟΔΟΠΗΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
83	ΕΛΑΦΡΑ	7/7/2014	12.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	1Η ΜΑΗ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Α	1	
84	ΕΛΑΦΡΑ	7/7/2014	11.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	1Η ΜΑΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
85	ΕΛΑΦΡΑ	7/7/2014	16.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΟΥΣΩΝ 11		ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
							ΙΧΕ				
86	ΕΛΑΦΡΑ	8/7/2014	13.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΩΣ 40		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
87	ΕΛΑΦΡΑ	1/6/2014	01.00	ΝΕΑ ΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 61		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
88	ΕΛΑΦΡΑ	12/7/2014	05.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ		Α	1	
89	ΕΛΑΦΡΑ	12/7/2014	18.30	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 141		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
90	ΕΛΑΦΡΑ	17/7/2014	10.00	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 125		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
91	ΕΛΑΦΡΑ	21/7/2014	23.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	Σ/Μ ΒΕΡΟΠΟΥΛΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
92	ΕΛΑΦΡΑ	21/7/2014	12.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΑΓΡΑΥΛΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
93	ΕΛΑΦΡΑ	27/7/2014	00.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΛΕΒΙΔΟΥ	Θ. ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΔΜΝ		Α	1	
94	ΕΛΑΦΡΑ	29/7/2014	21.30	ΕΚΑΛΗ	ΡΟΔΩΝ	ΒΑΚΧΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
95	ΕΛΑΦΡΑ	3/8/2014	00.30	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 164Α		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Γ, Ε(Γ) Ε(Δ)	4	
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
96	ΕΛΑΦΡΑ	18/8/2014	09.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
97	ΕΛΑΦΡΑ	22/8/2014	06.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΛΕΣΒΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
98	ΕΛΑΦΡΑ	24/8/2014	04.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΤ. ΔΕΛΤΑ 15Β		ΠΟΔΗΛΑΤΟ		Α	1	
99	ΕΛΑΦΡΑ	28/8/2014	17.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
100	ΕΛΑΦΡΑ	29/8/2014	18.45	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 54		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Γ	2	
							ΙΧΦ				
101	ΕΛΑΦΡΑ	30/8/2014	15.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ 12		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
102	ΕΛΑΦΡΑ	3/9/2014	12.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ 36		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	

103	ΕΛΑΦΡΑ	5/9/2014	13.30	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
104	ΕΛΑΦΡΑ	5/9/2014	21.30	ΒΑΡΥΜΠΟΜΠΗ	ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
105	ΕΛΑΦΡΑ	8/9/2014	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΥΚΩΝ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
106	ΕΛΑΦΡΑ	8/9/2014	18.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΛΙΣΙΩΝ 26		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
107	ΕΛΑΦΡΑ	8/9/2014	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΔΧΛΕΩΦ	ΠΕΖΗ	Β	1	
108	ΕΛΑΦΡΑ	13/9/2014	14.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ	ΑΧΑΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Ε(Β),Ε(Β)	3	
109	ΕΛΑΦΡΑ	18/9/2014	08.40	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
110	ΕΛΑΦΡΑ	18/9/2014	14.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΕΝΕΞΕΔΩΝ	ΜΑΤΣΑ	ΙΧΕ		Α	1	
111	ΕΛΑΦΡΑ	23/9/2014	12.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΖΗΡΙΝΕΙΟΥ	ΔΜ		Α	1	
112	ΕΛΑΦΡΑ	26/9/2014	07.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
113	ΕΛΑΦΡΑ	27/9/2014	10.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	ΑΝΟΙΞΕΩΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Ε(Β),Ε(Β)	3	
114	ΕΛΑΦΡΑ	29/9/2014	00.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β,Ε(Α)	3	
115	ΣΟΒΑΡΑ	29/9/2014	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β		1
116	ΕΛΑΦΡΑ	10/10/2014	02.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΟΥΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Ε(Α)	2	
117	ΕΛΑΦΡΑ	11/10/2014	16.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	ΙΧΕ		Α	1	
118	ΕΛΑΦΡΑ	17/10/2014	00.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 313		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
119	ΕΛΑΦΡΑ	22/10/2014	21.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΟΥΑΡΗ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1	
120	ΕΛΑΦΡΑ	20/10/2014	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 65		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
121	ΕΛΑΦΡΑ	29/10/2014	14.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΝΕΑΣ ΚΥΜΗΣ	ΝΕΟΛΙ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
122	ΕΛΑΦΡΑ	29/10/2014	15.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	170 ΧΛΜ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
123	ΕΛΑΦΡΑ	2/8/2014	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ 23		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
124	ΕΛΑΦΡΑ	31/10/2014	08.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΠΕΡΙΠΟΛΙ	ΙΧΕ	Ε(Β),Β	2	
125	ΕΛΑΦΡΑ	26/9/2014	10.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
126	ΕΛΑΦΡΑ	2/11/2014	08.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΡΕΜΒΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
127	ΕΛΑΦΡΑ	4/11/2014	13.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ 190		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
128	ΕΛΑΦΡΑ	6/11/2014	09.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 297		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
129	ΕΛΑΦΡΑ	10/11/2014	11.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΛΕΙΑΔΩΝ	ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
130	ΕΛΑΦΡΑ	12/11/2014	01.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β,Ε(Β)	2	
131	ΕΛΑΦΡΑ	8/10/2014	11.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΔΑΜΩΝ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΔΜΤ		Α	1	
132	ΕΛΑΦΡΑ	20/11/2014	16.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΙΛΕΛΕΡ	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	ΠΟΔΗΛΑΤ	ΙΧΕ	Α	1	
133	ΕΛΑΦΡΑ	22/11/2014	23.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΣΑΒΕΤΗ 5		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	

134	ΕΛΑΦΡΑ	23/11/2014	04.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2
135	ΕΛΑΦΡΑ	26/11/2014	15.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1
136	ΕΛΑΦΡΑ	27/11/2014	18.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΞΕΝΙΑΣ	ΔΧΛΕΩΦ	ΔΜΤ	Β	1
137	ΕΛΑΦΡΑ	5/12/2014	19.40	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΘΕΤΙΔΟΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1
138	ΕΛΑΦΡΑ	9/12/2014	08.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΤΑΤΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
139	ΕΛΑΦΡΑ	9/12/2014	16.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΑΙΟΛΙΑΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Β	1
140	ΕΛΑΦΡΑ	9/12/2014	19.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΥΓΗΣ	ΑΓΡΥΩΛΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2
141	ΕΛΑΦΡΑ	10/12/2014	10.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΘΩΝΟΣ 87		ΔΜΤ		Α	1
142	ΕΛΑΦΡΑ	21/10/2014	15.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΣΤΡΟΦΥΛΛΙΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1
143	ΕΛΑΦΡΑ	13/12/2014	00.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΛΩΝΙΟΥ 8		ΠΕΖΟΣ	ΙΧΕ	Α	1
144	ΕΛΑΦΡΑ	15/12/2014	00.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 208		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1
145	ΕΛΑΦΡΑ	16/12/2014	14.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΟΛΥΜΠΙΑΣ	Γ. ΡΙΤΣΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β,Ε(Β)	2
146	ΕΛΑΦΡΑ	17/9/2014	08.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ 183		ΔΜΤ		Β	1
147	ΕΛΑΦΡΑ	20/12/2014	10.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΥΡΑΣ	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1
148	ΕΛΑΦΡΑ	20/12/2014	18.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ 30		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2
149	ΕΛΑΦΡΑ	24/12/2014	14.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	1Η ΜΑΪΟΥ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1
150	ΕΛΑΦΡΑ	25/12/2014	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	ΑΧΑΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β,Ε(Α)	3
151	ΕΛΑΦΡΑ	25/12/2014	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1
152	ΣΟΒΑΡΑ	26/12/2014	05.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΡΟΔΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
153	ΕΛΑΦΡΑ	29/12/2014	17.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΠΑΡΝΗΘΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β,Ε(Β)	2
154	ΕΛΑΦΡΑ	29/12/2014	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΡΑΚΑΜΠ. ΟΔΟΣ ΑΚ Λ. ΚΥΜΗΣ	ΘΗΒΑΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
155	ΕΛΑΦΡΑ	11/1/2015	13.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΚΤΙΝΩΝ	ΑΝΕΜΟΔΟΥΡΑΣ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑ	Β	1
156	ΕΛΑΦΡΑ	15/1/2015	18.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΛ. ΠΛΑΤΑΝΟΥ	ΙΧΛ	ΠΕΖΟΣ	Β	1
157	ΕΛΑΦΡΑ	13/1/2015	21.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΡΥΣΑΛΙΔΟΣ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1
158	ΕΛΑΦΡΑ	18/1/2015	21.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ 24		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
159	ΕΛΑΦΡΑ	19/1/2015	09.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
160	ΕΛΑΦΡΑ	1/2/2015	20.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 202		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1

161	ΕΛΑΦΡΑ	3/2/2015	18.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 323		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
162	ΕΛΑΦΡΑ	9/2/2015	22.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 156		ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
163	ΕΛΑΦΡΑ	13/2/2015	20.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΥΡΡΟΥ	ΑΝΟΙΞΕΩΣ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1	
164	ΕΛΑΦΡΑ	14/2/2015	04.55	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
165	ΕΛΑΦΡΑ	18/2/2015	08.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΠΕΝΤΕΛΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
							ΙΧΕ				
166	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	21/2/2015	21.28	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΕΙΡΗΝΗΣ	ΔΜΤ		Α		1
167	ΕΛΑΦΡΑ	22/2/2015	01.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΠΑΡΤΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
168	ΕΛΑΦΡΑ	27/2/2015	18.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ		Α	1	
169	ΕΛΑΦΡΑ	2/3/2015	18.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΡΕΜΒΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β,Γ,Ε(Β)	3	
							ΙΧΕ				
170	ΕΛΑΦΡΑ	3/3/2015	10.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΠΑΡΤΗΣ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑ	Β	1	
171	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	3/3/2015	17.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β		1
172	ΕΛΑΦΡΑ	4/3/2015	17.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 154		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
173	ΕΛΑΦΡΑ	6/3/2015	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΠΑΤΡΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
174	ΕΛΑΦΡΑ	10/3/2015	14.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
175	ΕΛΑΦΡΑ	13/3/2015	14.50	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΠΑΝΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
176	ΕΛΑΦΡΑ	13/3/2015	16.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΦΟΙΝΙΚΟΣ	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
177	ΕΛΑΦΡΑ	10/1/2015	15.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ ΕΝΑΝΤΙ 48Γ		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
178	ΕΛΑΦΡΑ	14/3/2015	00.05	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 111		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
179	ΕΛΑΦΡΑ	15/3/2015	03.55	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΒΡΥΟΥΛΩΝ 4		ΔΜΤ		Α	1	
180	ΣΟΒΑΡΑ	16/3/2015	07.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 22		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β		1
181	ΕΛΑΦΡΑ	18/3/2015	20.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ 29		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
182	ΕΛΑΦΡΑ	20/3/2015	00.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 264		ΔΜΤ		Α	1	
183	ΕΛΑΦΡΑ	21/3/2015	11.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
184	ΕΛΑΦΡΑ	23/3/2015	23.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 73		ΙΧΕ		Α	1	
185	ΕΛΑΦΡΑ	27/3/2015	15.10	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΔΙΟΝΥΣΟΥ 23		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β,Γ,Ε(Β)	3	
							ΙΧΕ				
186	ΕΛΑΦΡΑ	27/3/2015	04.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 94Α		ΔΜΤ		Α	1	
187	ΕΛΑΦΡΑ	30/3/2015	15.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΑΓ. ΣΑΡΑΝΤΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
188	ΕΛΑΦΡΑ	1/4/2015	14.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΡΟΔΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	

189	ΕΛΑΦΡΑ	20/3/2015	23.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
190	ΣΟΒΑΡΑ	3/4/2015	06.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Θ. ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α		1
191	ΕΛΑΦΡΑ	15/3/2015	16.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΛΙΣΣΙΩΝ	ΕΛΑΙΩΝ	ΠΕΖΗ	ΙΧΕ	Α	1	
192	ΕΛΑΦΡΑ	5/4/2015	02.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΥΚΩΝ	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1	
193	ΕΛΑΦΡΑ	6/4/2015	19.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ 2		ΔΜΤ	ΠΕΖΗ	Β	1	
194	ΕΛΑΦΡΑ	7/4/2015	15.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΠΕΝΤΕΛΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
195	ΕΛΑΦΡΑ	8/4/2015	17.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΟΙΡΑΝΗΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
196	ΕΛΑΦΡΑ	14/4/2015	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Θ. ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
197	ΕΛΑΦΡΑ	17/4/2015	15.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΔΙΟΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
198	ΕΛΑΦΡΑ	20/4/2015	20.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΟΙΡΑΝΗΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
200	ΣΟΒΑΡΑ	22/4/2015	12.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 324		ΑΣΤΙΚΟ	ΠΕΖΗ	Β		1
201	ΕΛΑΦΡΑ	25/4/2015	10.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΑΒ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Ε(Α)	2	
202	ΕΛΑΦΡΑ	25/4/2015	13.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΡΥΘΡΩΝ	Κ. ΒΑΡΝΑΛΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
203	ΕΛΑΦΡΑ	26/4/2015	19.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΚΟΥΦΑ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β	2	
204	ΕΛΑΦΡΑ	28/4/2015	19.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 16Γ		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
							ΙΧΕ				
205	ΕΛΑΦΡΑ	3/5/2015	02.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΕΝΑΝΤΙ Ο.Α. 123	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
206	ΕΛΑΦΡΑ	16/5/2015	07.05	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΡΗΝΗΣ	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
207	ΕΛΑΦΡΑ	16/5/2015	15.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΕΣΠΕΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
208	ΕΛΑΦΡΑ	16/5/2015	22.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΚΟΥΦΑ	ΔΑΒΑΚΗ	ΔΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
209	ΕΛΑΦΡΑ	17/5/2015	12.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΡ. ΛΑΔΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 384	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
210	ΕΛΑΦΡΑ	16/5/2015	11.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 30		ΔΜΤ		Α	1	
211	ΕΛΑΦΡΑ	19/5/2015	22.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	Λ. ΑΚΡΙΤΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
212	ΕΛΑΦΡΑ	21/5/2015	21.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Α, Β	2	
213	ΕΛΑΦΡΑ	22/5/2015	07.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΥΜΗΣ	ΝΕΟΛΑ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
214	ΕΛΑΦΡΑ	26/5/2015	10.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
215	ΕΛΑΦΡΑ	28/5/2015	11.45	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
216	ΕΛΑΦΡΑ	28/5/2015	11.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
217	ΕΛΑΦΡΑ	3/6/2015	13.20	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΡΥΜΑΝΘΟΥ	ΑΥΓΗΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
218	ΕΛΑΦΡΑ	4/6/2015	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	

219	ΕΛΑΦΡΑ	4/6/2015	19.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ ΑΧΑΙΑΣ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1
220	ΕΛΑΦΡΑ	8/6/2015	14.05	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΤΡΟΙΖΙΝΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1
221	ΕΛΑΦΡΑ	9/6/2015	16.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Μ. ΤΟΣΙΤΣΑ ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ	ΘΩΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1
222	ΕΛΑΦΡΑ	10/6/2015	15.55	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΟΑΛ	19 ΧΛΜ ΘΕΣΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	Β	1
223	ΕΛΑΦΡΑ	12/6/2015	17.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΓΥΜΝΑΣΤΗΡΙΟΥ 20Α		ΙΧΕ	ΙΧΕ		Α	1
224	ΕΛΑΦΡΑ	13/6/2015	17.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΠΑΠΑΓΟΥ	ΔΜΤ	ΔΜΤ		Α	1
225	ΕΛΑΦΡΑ	15/6/2015	00.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΥΜΗΣ	300Μ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΝΕΟΑΛ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1
226	ΕΛΑΦΡΑ	16/6/2015	16.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΔΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
227	ΕΛΑΦΡΑ	18/6/2015	21.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΚΑΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
228	ΕΛΑΦΡΑ	24/6/2015	08.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΟΙΡΑΝΗΣ	ΘΩΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
229	ΕΛΑΦΡΑ	26/6/2015	16.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ 39		ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
230	ΕΛΑΦΡΑ	30/6/2015	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΝΔΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
231	ΕΛΑΦΡΑ	3/7/2015	13.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΔΜΤ	ΠΕΖΗ	ΠΕΖΗ	Β	1
232	ΕΛΑΦΡΑ	4/7/2015	06.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ	ΔΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1
233	ΕΛΑΦΡΑ	4/7/2015	12.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΠΑΡ. ΟΔΟ ΑΘΗΝΩΝ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ 17-19		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1
234	ΕΛΑΦΡΑ	8/7/2015	15.15	ΕΚΑΛΗ	ΠΛ. Γ. ΛΑΤΣΗ	ΚΟΥΥΔΑΛΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
235	ΕΛΑΦΡΑ	13/7/2015	15.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2
236	ΕΛΑΦΡΑ	15/7/2015	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 238-240 ΠΛ. ΗΡ.		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1
237	ΕΛΑΦΡΑ	18/7/2015	17.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΠΑΡΝΗΘΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
238	ΕΛΑΦΡΑ	27/7/2015	16.15	ΕΚΑΛΗ	ΠΑΡΝΗΘΟΣ	Γ. ΒΛΑΧΟΥ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	ΔΧΕ	Ε(Α)	1
239	ΕΛΑΦΡΑ	1/8/2015	17.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 315		ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β, Ε(Β)	3
240	ΕΛΑΦΡΑ	3/8/2015	11.20	ΕΚΑΛΗ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1
241	ΕΛΑΦΡΑ	3/8/2015	17.30	ΜΕΛΙΣΣΙΑ	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
242	ΕΛΑΦΡΑ	23/6/2015	10.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ ΕΛΠΙΔΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1
243	ΕΛΑΦΡΑ	8/8/2015	07.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΟΔΟΣ ΝΕΟΑΛ	19 ΧΛΜ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1
244	ΕΛΑΦΡΑ	2/8/2015	12.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΓ. ΣΑΡΑΝΤΑ	Λ. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1

245	ΕΛΑΦΡΑ	13/5/2015	16.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΑΔΑΜΩΝ	ΙΧΕ	ΔΧΕ	Α	1	
246	ΕΛΑΦΡΑ	11/8/2015	10.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
247	ΕΛΑΦΡΑ	17/8/2015	22.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
248	ΕΛΑΦΡΑ	19/8/2015	12.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΡΗΓΑ ΦΕΡΡΑΙΟΥ	ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
249	ΕΛΑΦΡΑ	24/8/2015	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 227		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
250	ΕΛΑΦΡΑ	1/9/2015	17.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
251	ΕΛΑΦΡΑ	23/6/2015	15.05	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 68		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
252	ΕΛΑΦΡΑ	4/9/2015	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΥΜΗΣ	Α.Κ. ΘΗΒΑΙΔΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
253	ΕΛΑΦΡΑ	5/9/2015	16.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘΗΝΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
254	ΕΛΑΦΡΑ	11/9/2015	21.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΑΝΩΘΕΝ ΓΕΦΥΡΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
255	ΕΛΑΦΡΑ	11/9/2015	07.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΚΥΚΛΑΔΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
256	ΕΛΑΦΡΑ	13/9/2015	16.32	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
257	ΕΛΑΦΡΑ	16/9/2015	16.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 111		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
258	ΕΛΑΦΡΑ	17/9/2015	01.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 135		ΔΜΤ	ΔΜΤ	Α,Β,Ε(Α)	3	
259	ΕΛΑΦΡΑ	20/9/2015	10.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΒΑΣ. ΑΜΑΛΙΑΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β,Ε(Β)	2	
260	ΕΛΑΦΡΑ	22/9/2015	17.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 270		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
261	ΕΛΑΦΡΑ	10/10/2015	11.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 147		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
262	ΕΛΑΦΡΑ	12/10/2015	19.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	ΔΧΦ	ΔΜΤ	Β	1	
263	ΕΛΑΦΡΑ	13/10/2015	09.43	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
264	ΕΛΑΦΡΑ	13/10/2015	19.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ 4		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
265	ΕΛΑΦΡΑ	14/10/2015	13.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΣΠΕΡΟΥ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
266	ΕΛΑΦΡΑ	6/10/2015	09.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 15Α		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
267	ΕΛΑΦΡΑ	21/10/2015	14.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΛ. ΠΛΑΤΑΝΩΝ - ΗΡ. ΑΤ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
268	ΕΛΑΦΡΑ	24/10/2015	21.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 317		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Γ	1	
269	ΕΛΑΦΡΑ	27/10/2015	13.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1	
270	ΕΛΑΦΡΑ	1/11/2015	22.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Α,Β	2	

271	ΕΛΑΦΡΑ	4/11/2015	18.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	Θ. ΔΗΛΙΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
272	ΕΛΑΦΡΑ	5/11/2015	18.15	ΕΚΑΛΗ	ΕΥΩΝΥΜΩΝ	ΑΡΜΟΝΙΑΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
273	ΕΛΑΦΡΑ	5/11/2015	18.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
274	ΕΛΑΦΡΑ	18/10/2015	14.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΤΡΟΦΥΛΛΙΟΥ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
275	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	9/11/2015	17.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΤ. ΔΕΛΤΑ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟ	Β, Γ	1	1
							ΔΜΤ				
276	ΕΛΑΦΡΑ	10/11/2015	10.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΟΤΑΜΟΥ 37Α		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
							ΙΧΕ				
277	ΕΛΑΦΡΑ	11/11/2015	20.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 339		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
278	ΕΛΑΦΡΑ	15/11/2015	02.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1	
279	ΕΛΑΦΡΑ	15/11/2015	23.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	23,5 Χ/Θ ΠΑΡ. ΝΕΟΛΙ		ΔΜΤ		Α, Ε(Α)	2	
280	ΕΛΑΦΡΑ	11/11/2015	07.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ 9		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
281	ΕΛΑΦΡΑ	16/11/2015	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΤΤΟΥ	Λ. ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
282	ΕΛΑΦΡΑ	22/11/2015	16.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
283	ΕΛΑΦΡΑ	8/11/2015	11.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΞΕΝΙΑΣ	ΠΕΥΚΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
284	ΕΛΑΦΡΑ	25/11/2015	12.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΑΛΗΝΗΣ	ΑΥΓΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
285	ΕΛΑΦΡΑ	25/11/2015	17.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΡΩΤΕΩΣ	ΧΡΥΣΑΛΙΔΟΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
286	ΕΛΑΦΡΑ	23/11/2015	09.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΠΕΖΜΑΤΖΟΓΛΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
287	ΕΛΑΦΡΑ	30/11/2015	07.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΛ. ΠΑΠΑΓΟΥ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
288	ΣΟΒΑΡΑ	30/11/2015	12.08	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΠΛ. ΚΕΝΕΝΤΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Β)	1	1
289	ΕΛΑΦΡΑ	2/12/2015	19.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
290	ΕΛΑΦΡΑ	19/9/2015	18.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 17		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
291	ΕΛΑΦΡΑ	21/10/2015	18.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΑΔΑΜΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2	
292	ΕΛΑΦΡΑ	13/12/2015	13.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 265		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
293	ΕΛΑΦΡΑ	14/12/2015	09.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
							ΙΧΕ				
294	ΕΛΑΦΡΑ	14/12/2015	13.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΜΟΥΣΣΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
295	ΕΛΑΦΡΑ	17/12/2015	12.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 196		ΙΧΕ	ΔΧΛ	Ε(Α)	1	
296	ΕΛΑΦΡΑ	17/12/2015	13.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1	
297	ΕΛΑΦΡΑ	18/12/2015	22.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
298	ΕΛΑΦΡΑ	21/12/2015	10.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ	Γ. ΛΥΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β	2	

299	ΕΛΑΦΡΑ	22/12/2015	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
300	ΕΛΑΦΡΑ	24/12/2015	12.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΤΛΑΝΤΙΔΩΝ	ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Α)	2	
301	ΣΟΒΑΡΟ	24/12/2015	23.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 14		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β		1
302	ΕΛΑΦΡΑ	26/12/2015	06.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1	
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
303	ΕΛΑΦΡΑ	21/12/2015	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΡΟΙΑΣ	ΑΘ. ΔΙΚΑΚΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
304	ΕΛΑΦΡΑ	20/12/2015	19.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΠΡΩΤΕΩΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
							ΙΧΕ				
305	ΕΛΑΦΡΑ	29/12/2015	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 236		ΔΜΤ	ΠΕΖΗ	Β	1	
306	ΕΛΑΦΡΑ	4/1/2016	15.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 241		ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Α, Β	2	
307	ΕΛΑΦΡΑ	29/12/2016	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 236		ΔΜΤ	ΠΕΖΗ	Β	1	
308	ΕΛΑΦΡΑ	7/1/2016	18.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΟΛΩΜΟΥ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1	
309	ΕΛΑΦΡΑ	8/1/2016	01.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΩΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β	2	
310	ΕΛΑΦΡΑ	8/1/2016	18.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ	ΑΛΩΝΙΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
311	ΕΛΑΦΡΑ	15/1/2016	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΑΝΘΕΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
312	ΕΛΑΦΡΑ	15/1/2016	17.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 210		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
313	ΕΛΑΦΡΑ	15/1/2016	21.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΔΑΜΩΝ 27		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
					ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΥΨΟΣ 24ΧΛΜ						
314	ΕΛΑΦΡΑ	16/1/2016	11.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ ΕΝΑΝΤΙ 124		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
315	ΕΛΑΦΡΑ	17/1/2016	01.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ			ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
316	ΕΛΑΦΡΑ	17/1/2016	13.05	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΚΕΔΡΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Α	1	
317	ΕΛΑΦΡΑ	18/1/2016	11.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 37	ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ	ΙΧΕ	ΟΙΚΙΑ	Α	1	
318	ΕΛΑΦΡΑ	20/1/2016	15.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 151		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
319	ΕΛΑΦΡΑ	22/1/2016	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΣΕΙΡΗΝΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
320	ΕΛΑΦΡΑ	28/1/2016	18.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΤ. ΔΡΑΓΟΥΜΗ		ΔΜΤ	ΔΧΕ	Α	1	
321	ΕΛΑΦΡΑ	29/1/2016	14.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	Ι.Ν. ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Γ, Ε(Β)	2	
							ΠΕΖΗ				
322	ΕΛΑΦΡΑ	15/1/2016	18.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
323	ΕΛΑΦΡΑ	30/1/2016	19.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 128		ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	

324	ΕΛΑΦΡΑ	5/2/2016	18.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΥΡΥΑΛΗΣ	ΠΑΝ. ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
325	ΕΛΑΦΡΑ	11/2/2016	10.05	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ ΕΝΑΝΤΙ 102		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
326	ΕΛΑΦΡΑ	11/2/2016	16.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΘΗΝΩΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΙΧΕ		Α	1	
327	ΕΛΑΦΡΑ	12/2/2016	17.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 200		ΙΧΕ	ΙΧΦ	Β	1	
328	ΕΛΑΦΡΑ	14/2/2016	04.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΙΑΝΤΟΣ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
329	ΕΛΑΦΡΑ	18/2/2016	14.50	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 1472		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
330	ΕΛΑΦΡΑ	19/2/2016	16.40	Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 121		ΔΜΤ	ΔΜΤ	Α,Β	2	
331	ΕΛΑΦΡΑ	20/2/2016	08.25	Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΓΙΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ	ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ		ΠΕΖΟΣ	Β	1	
332	ΕΛΑΦΡΑ	24/2/2016	13.10	Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ.ΕΛΕΥΘ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
333	ΕΛΑΦΡΑ	26/2/2016	11.10	Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
334	ΕΛΑΦΡΑ	26/2/2016	13.30	Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
335	ΕΛΑΦΡΑ	21/2/2015	09.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΞΕΝΙΑΣ	Π.ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β	2	
336	ΕΛΑΦΡΑ	2/3/2016	08.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 169		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
337	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	9/3/2016	02.40	ΕΚΑΛΗ	Λ.ΘΗΣΕΩΣ 95		ΙΧΕ		Α	1	1
338	ΕΛΑΦΡΑ	12/3/2016	09.20	ΕΚΑΛΗ	ΠΑΡΝΗΘΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΒΛΑΧΟΥ	ΑΣΤΙΚΟ		Α,Ε(Α)	2	
339	ΕΛΑΦΡΑ	15/3/2016	20.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.Κ.ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	Κ.ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
340	ΕΛΑΦΡΑ	16/3/2016	20.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΟΦΟΚΛΕΟΥΣ 23		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
341	ΕΛΑΦΡΑ	17/3/2016	10.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ 227		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
342	ΣΟΒΑΡΟ	17/3/2016	21.05	ΕΚΑΛΗ	Λ.ΘΗΣΕΩΣ	ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ	ΔΜΤ	ΠΕΖΗ	Α,Β	1	1
343	ΕΛΑΦΡΑ	20/3/2016	14.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
344	ΕΛΑΦΡΑ	21/3/2016	12.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 227-229		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
345	ΕΛΑΦΡΑ	23/3/2016	10.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΩΣ 9-11		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
346	ΕΛΑΦΡΑ	5/2/2016	13.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΓ. ΤΡΥΦΩΝΟΣ	ΚΥΡΙΑΖΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
347	ΕΛΑΦΡΑ	29/3/2016	23.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
348	ΕΛΑΦΡΑ	2/3/2016	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
349	ΕΛΑΦΡΑ	30/3/2016	17.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
350	ΕΛΑΦΡΑ	31/3/2016	03.15	ΜΑΡΟΥΣΙ	ΠΕΡΙΚΛΕΟΥΣ 40		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
351	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	2/4/2016	03.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		ΙΧΕ		Α		1

352	ΕΛΑΦΡΑ	5/4/2016	15.45	ΕΚΑΛΗ	ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΝΕΟΛ ΧΛΜ 25.5	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
353	ΕΛΑΦΡΑ	7/4/2016	08.20	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ.ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
354	ΕΛΑΦΡΑ	7/4/2016	13.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΡΥΜΑΝΘΟΥ	ΙΧΕ		Α	1	
355	ΕΛΑΦΡΑ	14/4/2016	14.28	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2	
356	ΕΛΑΦΡΑ	14/4/2016	12.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
357	ΕΛΑΦΡΑ	21/4/2016	15.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ.Ν.Α. ΚΑΤ	ΔΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
358	ΕΛΑΦΡΑ	4/4/2016	08.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
359	ΣΟΒΑΡΑ	5/5/2016	08.25	ΝΕΑ ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ ΕΝΑΝΤΙ 42	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
360	ΕΛΑΦΡΑ	7/5/2016	05.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 291	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
361	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	7/5/2016	06.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΥΨΟΣ Α/Κ ΣΠ.ΛΟΥΗ	ΔΜΤ		Α		1
362	ΕΛΑΦΡΑ	7/5/2016	18.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΟΙΞΕΩΣ 46	ΙΧΕ		Α	1	
363	ΕΛΑΦΡΑ	10/5/2016	08.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
364	ΕΛΑΦΡΑ	13/5/2016	01.18	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Α)	2	
365	ΕΛΑΦΡΑ	13/5/2016	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΕΛΠΟΜΕΝΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
366	ΕΛΑΦΡΑ	13/5/2016	16.50	Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Χ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
367	ΕΛΑΦΡΑ	14/5/2016	15.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
368	ΕΛΑΦΡΑ	18/5/2016	19.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ 28Α	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
369	ΕΛΑΦΡΑ	19/5/2016	16.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΠΟΔΗΛΑΤ	ΙΧΕ	Α	1	
370	ΕΛΑΦΡΑ	19/5/2016	05.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΡΗΓΑ ΦΕΡΡΑΙΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
371	ΕΛΑΦΡΑ	20/5/2016	20.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΡΗΤΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
372	ΕΛΑΦΡΑ	21/5/2016	20.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
373	ΕΛΑΦΡΑ	24/5/2016	21.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
374	ΕΛΑΦΡΑ	27/5/2016	08.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
375	ΕΛΑΦΡΑ	21/5/2016	03.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
376	ΕΛΑΦΡΑ	30/5/2016	12.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
377	ΕΛΑΦΡΑ	31/5/2016	10.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΛ.ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Ε(Β)	2	
378	ΕΛΑΦΡΑ	18/4/2016	09.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
379	ΕΛΑΦΡΑ	2/6/2016	12.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Β)	2	
380	ΕΛΑΦΡΑ	5/6/2016	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	2 Ε(Α), 2 Ε(Β)	4	
381	ΕΛΑΦΡΑ	6/6/2016	08.25	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 62Β	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
382	ΕΛΑΦΡΑ	7/6/2016	13.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΛΩΝΙΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	

383	ΕΛΑΦΡΑ	9/6/2016	14.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΝΤΕΛΗΣ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
384	ΕΛΑΦΡΑ	10/6/2016	14.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΝΔΡΟΥ	ΔΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
385	ΕΛΑΦΡΑ	12/5/2016	21.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1	
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
386	ΕΛΑΦΡΑ	16/6/2016	15.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΔΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
387	ΕΛΑΦΡΑ	16/6/2016	16.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β),Β	2	
388	ΕΛΑΦΡΑ	21/6/2016	21.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
389	ΕΛΑΦΡΑ	25/6/2016	16.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ 24		ΙΧΕ		Α	1	
390	ΕΛΑΦΡΑ	28/6/2016	08.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΑΝΟΙΞΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
391	ΕΛΑΦΡΑ	28/6/2016	21.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 267		ΔΧΕ		Α	1	
392	ΕΛΑΦΡΑ	30/6/2016	10.18	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ	ΚΑΒΑΛΙΕΡΑΤΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
393	ΕΛΑΦΡΑ	1/7/2016	22.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2	
394	ΕΛΑΦΡΑ	2/7/2016	07.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 267		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
395	ΕΛΑΦΡΑ	3/7/2016	21.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΧΑΛΚΗΔΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
396	ΕΛΑΦΡΑ	4/7/2016	12.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	ΠΕΝΤΕΛΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
397	ΕΛΑΦΡΑ	5/7/2016	08.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΞΕΝΙΑΣ	ΠΑΝΑΓΙΑΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
398	ΕΛΑΦΡΑ	5/7/2016	12.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ(ΖΗΡΙΝΕΙΟ)	ΡΕΥΜΑ ΠΡΟΣ Ν. ΕΡΥΘΡ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
399	ΕΛΑΦΡΑ	5/7/2016	11.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ.ΛΥΡΑ 4		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
400	ΕΛΑΦΡΑ	5/7/2016	20.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΗΡΩΔΟΥ ΑΤΤΙΚΟΥ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
401	ΕΛΑΦΡΑ	8/7/2016	14.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΒΑΣ. ΑΜΑΛΙΑΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
402	ΕΛΑΦΡΑ	8/7/2016	20.00	ΕΚΑΛΗ	ΕΡΣΗΣ	ΡΟΔΩΝ	ΠΟΔΗΛΑΤ	ΙΧΕ	Α	1	
403	ΕΛΑΦΡΑ	10/7/2016	20.25	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΠΑΠΑΓΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
							ΙΧΕ				
404	ΕΛΑΦΡΑ	13/7/2016	10.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΡΥΑΤΙΔΩΝ 32		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
405	ΕΛΑΦΡΑ	13/7/2016	14.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ 72		ΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
406	ΕΛΑΦΡΑ	15/7/2016	08.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Γ. ΣΕΦΕΡΗ	ΣΑΡΑΦΗ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
407	ΕΛΑΦΡΑ	15/7/2016	15.45	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 3		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
408	ΕΛΑΦΡΑ	16/7/2016	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΡΗΤΗΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
409	ΕΛΑΦΡΑ	16/7/2016	14.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΥΨΟΣ Σ/Μ ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
410	ΕΛΑΦΡΑ	19/7/2016	13.59	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	

411	ΕΛΑΦΡΑ	8/7/2016	15.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΡΗΤΗΣ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
412	ΣΟΒΑΡΑ	25/7/2016	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β		1
413	ΕΛΑΦΡΑ	27/7/2016	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ 234		ΔΧΕ	ΠΕΖΗ	ΠΕΖΗ	Β	1	
414	ΕΛΑΦΡΑ	26/4/2016	13.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΑΙΩΝ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
415	ΕΛΑΦΡΑ	8/8/2016	09.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΕΡΥΜΑΘΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β, Ε(Α)	2	
416	ΕΛΑΦΡΑ	15/8/2016	01.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ 12		ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Ε(Α)	2	
417	ΕΛΑΦΡΑ	18/8/2016	21.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΗΟΥΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
418	ΕΛΑΦΡΑ	16/4/2016	12.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΜΟΥΣΩΝ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
419	ΕΛΑΦΡΑ	20/8/2016	20.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ 35		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
420	ΕΛΑΦΡΑ	26/8/2016	11.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
421	ΕΛΑΦΡΑ	26/8/2016	19.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΦΕΣΣΟΥ	ΣΜΥΡΝΗΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
422	ΕΛΑΦΡΑ	31/8/2016	06.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΙΩΝΙΑΣ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
423	ΕΛΑΦΡΑ	1/9/2016	15.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΘΕΩΡΙΔΑΣ	ΘΗΒΑΙΔΟΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
424	ΕΛΑΦΡΑ	1/9/2016	10.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΚΑΡΑΣΤΑΜΑΤΗ ΑΛΕΞΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
425	ΕΛΑΦΡΑ	9/9/2016	08.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Α, Β	2	
426	ΕΛΑΦΡΑ	9/9/2016	13.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΣΕΙΡΗΝΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
427	ΕΛΑΦΡΥ	13/9/2016	12.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΨΑΡΡΩΝ 6		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	ΠΕΖΗ	Β	1	
428	ΕΛΑΦΡΥ	12/9/2016	08.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΔΑΓΚΛΗ	ΚΑΝΑΡΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
429	ΕΛΑΦΡΥ	26/9/2016	11.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Θ. ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΔΧΕ	ΔΧΕ	ΔΧΕ	Ε(Α)	1	
							ΙΧΕ					
430	ΕΛΑΦΡΥ	30/9/2016	20.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΥΚΩΝ	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
431	ΕΛΑΦΡΥ	27/9/2016	08.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΑΓΙΑΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
432	ΕΛΑΦΡΥ	6/10/2016	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΤΟΣΙΤΣΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
433	ΕΛΑΦΡΥ	10/10/2016	18.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΔΡΙΑΝΟΥ	ΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
434	ΕΛΑΦΡΥ	11/10/2016	20.40	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΑΝΘΕΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
435	ΕΛΑΦΡΥ	13/10/2016	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΙΧΕ	ΔΧΕ	ΔΧΕ	Δ	1	
							ΔΧΕ	ΠΕΖΗ	ΠΕΖΗ			
						ΑΕΡΟΠΟΡΥ Π.Α.						
436	ΕΛΑΦΡΥ	3/10/2016	08.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΙΑΛΛΜΑ-1ΗΣ ΜΑΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
437	ΕΛΑΦΡΥ	27/9/2016	07.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΝΑΥΠΛΙΟΥ	ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	

438	ΕΛΑΦΡΥ	20/10/2016	10.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΥΚΩΝ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
439	ΕΛΑΦΡΥ	22/10/2016	13.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΗΛΙΑ ΒΕΝΕΖΗ	ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	Β	1	
440	ΕΛΑΦΡΥ	24/10/2016	08.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΠΡΩΤΕΩΣ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
441	ΕΛΑΦΡΥ	27/10/2016	14.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΙΚ.ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
442	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ	31/10/2016	02.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 148		ΙΧΕ	Α.Ε(Α)		1	1
443	ΕΛΑΦΡΥ	2/11/2016	22.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
444	ΕΛΑΦΡΥ	3/11/2016	20.20	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
445	ΕΛΑΦΡΥ	8/8/2016	20.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ ΝΕΟΛ 24,5 ΧΛΜ.		ΠΟΔΗΛΑΤ	ΣΚΥΛΟ	Α	1	
446	ΕΛΑΦΡΥ	4/11/2016	14.10	ΕΚΑΛΗ	ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΟΔΟΣ Λ. ΘΗΣΕΩΣ 87		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
447	ΕΛΑΦΡΥ	5/11/2016	12.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΟΙΡΑΝΗΣ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
448	ΕΛΑΦΡΥ	6/11/2016	18.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ ΡΟΔΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
449	ΕΛΑΦΡΥ	27/10/2016	09.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 9	ΕΚΑΛΗΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
450	ΕΛΑΦΡΥ	8/11/2016	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β, Γ	2	
451	ΕΛΑΦΡΥ	9/11/2016	19.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΗΓΩΝ	ΕΡΥΜΑΘΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ			
452	ΕΛΑΦΡΥ	10/11/2016	17.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΡ.ΛΑΔΑ	ΟΛΥΜΠΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
453	ΕΛΑΦΡΥ	15/11/2016	18.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
454	ΕΛΑΦΡΥ	17/11/2016	08.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ ΝΕΟΛ 19ΧΘ		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
455	ΕΛΑΦΡΥ	17/11/2016	12.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΠΡΩΤΕΟΣ	ΑΙΑΝΤΟΣ	ΙΧΕ	ΔΧΕ	Β	1	
456	ΕΛΑΦΡΥ	19/11/2016	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΛΙΩΝ 35		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
457	ΕΛΑΦΡΥ	20/11/2016	11.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΗΟΥΣ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
458	ΕΛΑΦΡΥ	27/11/2016	23.20	ΕΚΑΛΗ	ΗΡΑΣ	ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
459	ΕΛΑΦΡΥ	30/11/2016	09.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΝΕΣΤΟΡΟΣ 14		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
460	ΕΛΑΦΡΥ	5/12/2016	20.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΧΡΥΣΣΑΛΙΔΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1	
461	ΕΛΑΦΡΥ	8/12/2016	15.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΜΑΛΙΑΣ	Θ.ΔΗΛΙΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
462	ΕΛΑΦΡΥ	13/12/2016	15.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Κ.ΒΑΡΝΑΛΗ 19		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
463	ΕΛΑΦΡΥ	16/12/2016	18.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ 1		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	

464	ΕΛΑΦΡΥ	16/12/2016	16.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Θ.ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΒΑΣ.ΑΜΑΛΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
465	ΕΛΑΦΡΥ	18/12/2016	17.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΪΑΣ	ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
466	ΕΛΑΦΡΥ	9/12/2016	10.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΠΕΥΚΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
467	ΕΛΑΦΡΥ	28/12/2016	16.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ 81		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
468	ΕΛΑΦΡΥ	30/12/2016	10.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΚΟΥΦΑ	ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ	ΙΧΦ	ΙΧΕ	Β, Ε(Α)	2	
							ΔΧΕ				
469	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	6/1/2017	09.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 190		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β, Ε(Β), Ε(Β)	1	2
							ΙΧΕ	ΙΧΕ			
							ΙΧΕ				
470	ΕΛΑΦΡΥ	14/1/2017	16.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΝΑΡΗ	ΣΤ. ΔΕΛΤΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
471	ΕΛΑΦΡΥ	15/1/2017	08.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 97		ΙΧΕ	ΔΧΕ	Γ	1	
							ΠΕΖΗ				
472	ΕΛΑΦΡΑ	24/1/2017	15.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ 100		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Γ	1	
							ΠΕΖΗ				
473	ΕΛΑΦΡΑ	3/2/2017	12.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΝΔΡΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
474	ΕΛΑΦΡΑ	5/2/2017	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ 75		ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
475	ΕΛΑΦΡΑ	16/10/2016	17.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΠΑΡΤΗΣ		ΠΕΖΟΣ	Β	1	
476	ΕΛΑΦΡΑ	8/2/2017	09.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ	ΑΜΑΛΙΑΔΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2	
477	ΕΛΑΦΡΑ	8/2/2017	13.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
478	ΕΛΑΦΡΑ	11/2/2017	03.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΙΧΕ		Α	1	
479	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	13/2/2017	04.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β		1
480	ΕΛΑΦΡΑ	26/2/2017	00.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΠΛ. ΕΛΑΙΩΝ	ΔΜΤ		Β	1	
481	ΕΛΑΦΡΑ	1/3/2017	18.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Α, Β	2	
482	ΕΛΑΦΡΑ	4/3/2017	18.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΡΙΠΟΛΙΤΣΑΣ 58		ΔΜΤ	ΣΚΥΛΟΣ	Α	1	
483	ΕΛΑΦΡΑ	6/3/2017	21.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΜΟΥΣΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
484	ΕΛΑΦΡΑ	7/3/2017	01.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 27		Δ.Χ.Λ.		Β	1	
485	ΕΛΑΦΡΑ	3/3/2017	15.23	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΔΑΜΩΝ	ΠΡΟΟΔΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΦ	Α	1	
486	ΕΛΑΦΡΑ	23/3/2017	16.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΤ. ΔΕΛΤΑ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
487	ΕΛΑΦΡΑ	27/3/2017	16.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΒΑΣ. ΑΜΑΛΙΑΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Β)	2	
488	ΕΛΑΦΡΑ	28/3/2017	16.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΟΔΟΣ ΝΕΟΛ	16ΧΛΜ ΠΡΟΣ ΑΘΗΝΑ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	

489	ΕΛΑΦΡΑ	1/4/2017	11.50	ΕΚΑΛΗ		Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΜΕΝΗ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α, Β	2	
490	ΕΛΑΦΡΑ	8/4/2017	06.00	ΕΚΑΛΗ		Λ. ΘΗΣΕΩΣ 69		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β	2	
491	ΕΛΑΦΡΑ	10/4/2017	19.20	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
492	ΕΛΑΦΡΑ	29/3/2017	17.05	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΕΡΜΙΟΝΗΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
493	ΕΛΑΦΡΑ	11/4/2017	23.05	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΠΑΡΤΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
494	ΕΛΑΦΡΑ	12/4/2017	13.10	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΔΗΜΗΤΡΟΣ	ΡΟΔΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
								ΙΧΕ	ΙΧΕ			
495	ΕΛΑΦΡΑ	15/4/2017	23.25	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΜΟΥΣΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Β)	2	
496	ΕΛΑΦΡΑ	19/4/2017	18.20	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΗΣΑΠ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
497	ΕΛΑΦΡΑ	25/4/2017	08.00	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑ	Β	1	
498	ΕΛΑΦΡΑ	26/4/2017	16.15	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΤ. ΔΕΛΤΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
499	ΕΛΑΦΡΑ	14/5/2017	15.00	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΤΟΣΙΤΣΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
500	ΕΛΑΦΡΑ	15/5/2017	18.05	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΠΑΛΛΗΝΗΣ	ΜΟΥΣΤΑΚΑ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
501	ΕΛΑΦΡΑ	21/5/2017	23.20	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
502	ΕΛΑΦΡΑ	4/5/2017	18.15	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ	ΡΕΜΒΗΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
503	ΕΛΑΦΡΑ	23/5/2017	07.30	ΚΗΦΙΣΙΑ		Α. ΜΕΤΑΞΑ 6		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
504	ΕΛΑΦΡΑ	24/5/2017	22.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ		ΤΑΤΟΙΟΥ 110		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
505	ΕΛΑΦΡΑ	5/5/2017	19.05	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΣΥΓΓΡΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΤΡΥΦΩΝΟΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
506	ΕΛΑΦΡΑ	7/6/2017	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΓΡ. ΛΑΜΠΡΑΚΗ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
507	ΕΛΑΦΡΑ	9/6/2017	18.45	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
508	ΕΛΑΦΡΑ	13/6/2017	19.20	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΛΕΒΙΔΟΥ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
509	ΕΛΑΦΡΑ	16/6/2017	16.45	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΩΣ	ΣΚΥΡΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
510	ΕΛΑΦΡΑ	17/6/2017	12.20	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΗΡΩΔΟΥ ΑΤΤΙΚΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
511	ΕΛΑΦΡΑ	17/6/2017	09.00	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΑΙΓΛΗΣ	ΕΡΥΜΑΝΘΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
								ΙΧΕ	ΙΧΕ			
512	ΕΛΑΦΡΑ	17/6/2017	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΣΕΜΕΛΗΣ	ΑΓΙΑΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Β, Ε(Β)	3	
513	ΕΛΑΦΡΑ	20/6/2017	13.20	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 227		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
514	ΕΛΑΦΡΑ	20/6/2017	18.30	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΔΗΜΗΤΡΟΣ	ΡΟΔΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
515	ΕΛΑΦΡΑ	5/7/2017	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ		Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 310		ΔΜΤ		Α	1	
516	ΕΛΑΦΡΑ	7/7/2017	10.30	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΑΓ. ΚΥΡΙΑΚΗΣ	ΑΡΕΩΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
517	ΕΛΑΦΡΑ	16/7/2017	16.15	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	

518	ΕΛΑΦΡΑ	18/7/2017	22.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΔΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	1	
519	ΕΛΑΦΡΑ	20/7/2017	12.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	1	
520	ΕΛΑΦΡΑ	20/7/2017	15.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ	ΒΑΣ. ΑΜΑΛΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΦ	Α,Β	2
521	ΕΛΑΦΡΑ	22/7/2017	17.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΡ. ΝΕΟΛΑ	ΕΡΜΙΟΝΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β')	1
522	ΕΛΑΦΡΑ	1/8/2017	06.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΥΓΗΣ	ΑΓΡΑΥΛΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
523	ΕΛΑΦΡΑ	2/8/2017	19.05	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	1	
524	ΕΛΑΦΡΑ	4/8/2017	16.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΗΛΙΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
525	ΕΛΑΦΡΑ	6/8/2017	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΥΡΑΣ	ΞΕΝΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α, Ε(Β)	2
526	ΕΛΑΦΡΑ	11/7/2017	14.40	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΣΕΩΣ	ΚΡΙΝΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
527	ΕΛΑΦΡΑ	9/8/2017	13.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ 113		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1
528	ΕΛΑΦΡΑ	10/8/2017	15.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΥΓΓΡΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΤΡΥΦΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
529	ΕΛΑΦΡΑ	13/8/2017	10.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ 324		ΔΧΛ		Ε(Α')	1
530	ΕΛΑΦΡΑ	28/8/2017	21.30	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΣΕΩΣ	ΑΝΘΕΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
531	ΣΟΒΑΡΑ	31/8/2017	16.40	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΣΕΩΣ ΕΝΑΝΤΙ 56		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
532	ΕΛΑΦΡΑ	1/9/2017	12.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΥ	ΕΛΠΙΔΟΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β, Ε(Β)	2
533	ΕΛΑΦΡΑ	9/9/2017	15.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΡΙΠΟΛΙΚ	Β, Ε(Β)	2
							ΔΧΕ			
						400 ΜΕΤΡΑ ΑΠΟ ΓΕΦΥΡΑ				
534	ΕΛΑΦΡΑ	12/9/2017	13.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΒΑΡΥΜΠΟΜΠΗΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1
535	ΕΛΑΦΡΑ	13/9/2017	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΞΕΝΙΑΣ	ΠΑΝ. ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
536	ΕΛΑΦΡΑ	14/9/2017	08.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	2Η ΠΑΡΟΔΟΣ ΟΘΩΝΟΣ	ΚΟΚΚΙΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Γ	1
							ΠΕΖΟΣ			
537	ΕΛΑΦΡΑ	15/9/2017	13.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1
538	ΕΛΑΦΡΑ	15/9/2017	18.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΡΜΙΟΝΗΣ	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1
539	ΕΛΑΦΡΑ	18/9/2017	17.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΡΗΤΗΣ ΕΝΑΝΤΙ 27		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1
540	ΕΛΑΦΡΑ	19/9/2017	08.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΘΗΣΣΕΩΣ	ΡΟΔΑΝΘΗΣ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	Β	1
541	ΕΛΑΦΡΑ	27/9/2017	12.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 254		ΔΧΛ		Ε(Α)	1
542	ΕΛΑΦΡΑ	29/9/2017	20.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΦ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1
543	ΕΛΑΦΡΑ	30/9/2017	13.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ 44		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1

544	ΕΛΑΦΡΑ	5/10/2017	11.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΣΜΗΝΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
545	ΕΛΑΦΡΑ	5/10/2017	13.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
546	ΘΑΝΑΤΗΦΟΙ	2/10/2017	18.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΩΝΥΜΗ ΧΩΜΑΤΙΝΗ ΟΔΟΣ	120 ΜΕΤΡΑ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΟΔΟ ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΗΜΟΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β		1
547	ΕΛΑΦΡΑ	4/10/2017	10.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΙΣΜΗΝΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β, Ε(Β)	2	
548	ΕΛΑΦΡΑ	6/10/2017	09.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΗΜΗΤΡΟΣ	ΡΟΔΩΝ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
549	ΕΛΑΦΡΑ	12/10/2017	09.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ ΕΝΑΝΤΙ 36		ΙΧΦ	ΔΜΤ	Β	1	
550	ΕΛΑΦΡΑ	14/10/2017	12.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
551	ΕΛΑΦΡΑ	17/10/2017	00.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	Θ. ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
552	ΕΛΑΦΡΑ	22/10/2017	17.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΑΝΟΙΞΕΩΣ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α, Ε(Α)	2	
553	ΕΛΑΦΡΑ	23/10/2017	15.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
554	ΕΛΑΦΡΑ	23/10/2017	15.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΛΕΣΒΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
555	ΕΛΑΦΡΑ	24/10/2017	19.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ	Μ. ΜΠΟΤΣΑΡΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
556	ΕΛΑΦΡΑ	2/11/2017	15.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ 44		ΔΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
557	ΕΛΑΦΡΑ	4/11/2017	16.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ 7		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
558	ΕΛΑΦΡΑ	27/10/2017	11.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΞΕΝΙΑΣ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	Β	1	
559	ΕΛΑΦΡΑ	7/11/2017	23.20	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΡΩΜΥΛΙΑΣ	ΙΧΕ		Α	1	
560	ΕΛΑΦΡΑ	8/11/2017	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΡΑΓΚΑΒΗ 13		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
561	ΕΛΑΦΡΑ	24/10/2017	11.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ	ΜΙΑΟΥΛΗ	ΙΧΕ		Α, Ε(Α)	2	
562	ΕΛΑΦΡΑ	4/11/2017	12.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΥΚΑΛΥΠΤΩΝ 22		ΙΧΕ	ΙΧΦ	Α	1	
563	ΕΛΑΦΡΑ	9/11/2017	14.00	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 27		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
564	ΕΛΑΦΡΑ	18/11/2017	10.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ ΑΝΑΤΙ 42		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
565	ΕΛΑΦΡΑ	22/11/2017	09.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 273		ΔΧΛ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
566	ΕΛΑΦΡΑ	24/11/2017	14.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ	ΑΛΩΝΙΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
							ΙΧΕ				
567	ΕΛΑΦΡΑ	30/11/2017	09.35	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ	ΙΧΕ	ΔΧΕ	Α	1	
568	ΕΛΑΦΡΑ	26/11/2017	22.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΧΕ	Α	1	
569	ΕΛΑΦΡΥ	5/12/2017	14.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
							ΙΧΕ				
570	ΕΛΑΦΡΥ	27/10/2017	11.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 169		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	

571	ΕΛΑΦΡΥ	6/12/2017	22.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΘΗΝΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
572	ΕΛΑΦΡΥ	15/11/2017	07.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΝ. ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑΣ	ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
573	ΕΛΑΦΡΥ	12/12/2017	06.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΛΙΣΙΟΥ	ΑΙΟΛΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
574	ΕΛΑΦΡΥ	16/12/2017	16.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	Γ. ΛΥΡΑ	ΔΜΤ		Α	1	
575	ΕΛΑΦΡΑ	18/12/2017	17.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
576	ΕΛΑΦΡΑ	19/12/2017	09.00	ΕΚΑΛΗ	ΦΟΙΒΟΥ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
577	ΕΛΑΦΡΑ	20/12/2017	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΔΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
578	ΕΛΑΦΡΑ	27/10/2017	11.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	ΑΧΑΪΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
579	ΕΛΑΦΡΑ	8/12/2017	01.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
							ΙΧΦ				
580	ΕΛΑΦΡΑ	26/12/2017	08.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗ 2		ΔΜΤ	ΛΑΚΚΟΥΒΑ		1	
581	ΣΟΒΑΡΑ	30/12/2017	16.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΥΡΑΣ	ΡΟΔΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β		1
582	ΕΛΑΦΡΑ	28/10/2017	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΔΡΙΑΝΟΥ 22		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
583	ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΟ	4/1/2018	20.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	Π. ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ 2		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β		1
584	ΕΛΑΦΡΑ	9/1/2018	12.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 373		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
585	ΕΛΑΦΡΑ	10/1/2018	12.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 141		ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Α	1	
586	ΕΛΑΦΡΑ	10/1/2018	13.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΞΕΝΙΑΣ ΕΝΑΝΤΙ 5		ΠΟΔΗΛΑΤ	ΙΧΕ	Α	1	
587	ΕΛΑΦΡΑ	17/1/2018	08.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΑΓΙΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ	ΧΕΙΜΑΡΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Ε(Β)	1	
588	ΕΛΑΦΡΑ	27/1/2018	12.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΝΙΚ. ΠΛΑΣΤΗΡΑ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
						ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ					
589	ΕΛΑΦΡΑ	30/1/2018	00.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΕΝΑΝΔΡΟΥ	ΙΑΚΩΒΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
590	ΕΛΑΦΡΑ	7/2/2018	12.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΧΡ. ΣΜΥΡΝΗΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Β)	1	
591	ΕΛΑΦΡΑ	14/2/2018	18.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ	ΠΥΡΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
592	ΕΛΑΦΡΑ	26/2/2018	13.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΚΑΡΟΥ 18		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
593	ΕΛΑΦΡΑ	26/2/2018	17.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ 36		ΔΧΛ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
594	ΕΛΑΦΡΑ	28/2/2018	14.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
595	ΕΛΑΦΡΑ	7/3/2018	21.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ. ΛΥΡΑ	ΤΡΟΠΟΛΙΤΣΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
596	ΕΛΑΦΡΑ	10/3/2018	04.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ 133		ΙΧΕ		Α	1	
597	ΕΛΑΦΡΑ	12/3/2018	08.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 173		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
598	ΕΛΑΦΡΑ	10/1/2018	14.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ	ΔΡΑΓΟΥΜΗ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
599	ΕΛΑΦΡΑ	17/3/2018	07.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΥΠΡΟΥ	ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ	ΙΧΦ	ΔΜΤ	Β	1	

600	ΕΛΑΦΡΑ	17/3/2018	10.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΒΑΣ. ΑΜΑΛΙΑΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
601	ΕΛΑΦΡΑ	19/3/2018	14.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α, Ε(Α)	2	
602	ΕΛΑΦΡΑ	21/3/2018	15.00	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΠΑΣΧΑΛΙΑΣ	ΔΜΤ		Α	1	
603	ΕΛΑΦΡΑ	22/3/2018	14.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΥΡΑΣ	ΡΟΔΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
604	ΕΛΑΦΡΑ	24/3/2018	07.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΚΟΚΚΙΝΑΚΗ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
605	ΕΛΑΦΡΑ	25/3/2018	16.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
606	ΕΛΑΦΡΑ	26/3/2018	13.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΟΛΩΜΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
607	ΕΛΑΦΡΑ	27/3/2018	08.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΩΝΙΑΣ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
						21,00 Χ/Θ					
608	ΕΛΑΦΡΑ	30/3/2018	08.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ	ΙΧΕ	ΤΡΕΝΟ	Α	1	
609	ΕΛΑΦΡΑ	30/3/2018	15.30	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ 101		ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
610	ΕΛΑΦΡΑ	2/4/2018	10.35	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	24 Χ/Θ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΟΔΟΥ ΝΕΟΛ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
611	ΕΛΑΦΡΑ	5/4/2018	11.20	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΟΜΗΡΟΥ	ΑΝΑΚΡΕΟΝΤΟΣ	ΦΟΡΤΗΓΟ	ΠΕΖΗ	Β	1	
612	ΕΛΑΦΡΑ	10/4/2018	13.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ	ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
613	ΘΑΝΑΤΦΟΡ	10/4/2018	14.35	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 121		ΙΧΦ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
614	ΕΛΑΦΡΑ	16/4/2018	09.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
615	ΕΛΑΦΡΑ	20/4/2018	22.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΕΜ. ΜΠΕΝΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
616	ΕΛΑΦΡΑ	22/4/2018	11.50	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΕΩΣ	ΠΑΣΧΑΛΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
							ΙΧΕ				
617	ΕΛΑΦΡΑ	22/4/2018	12.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΝ. ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
618	ΕΛΑΦΡΑ	25/4/2018	17.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΥΚΩΝ	Θ. ΔΗΛΗΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
619	ΕΛΑΦΡΑ	26/4/2018	10.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΝΤΟΣ Γ.Ν.Α. ΚΑΤ		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
620	ΕΛΑΦΡΑ	30/4/2018	00.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 173		ΔΜΤ		Α, Ε(Α)	2	
621	ΕΛΑΦΡΑ	8/5/2018	21.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΙΩΝΙΑΣ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
							ΙΧΕ				
622	ΕΛΑΦΡΑ	14/5/2018	17.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.ΜΠΕΝΑΚΗ 27Α		ΔΜΤ		Α	1	
623	ΕΛΑΦΡΑ	16/5/2018	10.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΧΑΡΝΩΝ 80		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
624	ΕΛΑΦΡΑ	27/4/2018	17.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΒΑΡΝΑΛΗ	ΠΑΤΡ.ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ 6	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
625	ΕΛΑΦΡΑ	22/5/2018	07.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΛΑΤΑΙΩΝ	ΘΡΑΚΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	

626	ΕΛΑΦΡΑ	22/5/2018	08.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΗΓΩΝ	ΕΡΥΜΑΝΘΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
627	ΣΟΒΑΡΑ	24/5/2018	04.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΑΤΟΙΟΥ 162		ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΦ	A		1
628	ΕΛΑΦΡΑ	26/5/2018	15.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ.ΘΗΣΕΩΣ	ΜΑΡΓΑΡΙΤΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
							ΙΧΕ					
629	ΕΛΑΦΡΑ	29/5/2018	12.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ 28		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
630	ΕΛΑΦΡΑ	29/5/2018	13.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ.ΛΥΡΑ 145		ΔΜΤ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Α	1	
631	ΕΛΑΦΡΑ	30/5/2018	15.05	ΕΚΑΛΗ	ΛΕΥΚΗΣ	Λ.ΘΗΣΕΩΣ	ΔΧΛ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
					ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ							
632	ΕΛΑΦΡΑ	24/5/2018	14.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΝΕΟΛ ΕΞΩΘΕΝ "ΛΩΖΟΣ"		ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
633	ΕΛΑΦΡΑ	6/6/2018	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΥΡΙΑΖΗ	ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	ΙΧΦ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
634	ΕΛΑΦΡΑ	10/6/2018	00.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
635	ΕΛΑΦΡΑ	12/6/2018	07.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΛΩΝΙΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
636	ΕΛΑΦΡΑ	14/6/2018	12.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΟΘΩΝΟΣ	Γ. ΛΥΡΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
637	ΕΛΑΦΡΑ	19/6/2018	18.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΡΜΙΟΝΗΣ	ΓΡΑΜΜΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
638	ΕΛΑΦΡΑ	22/6/2018	08.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΞΕΝΙΑΣ	ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΤ	ΠΟΔΗΛΑΤ	Β	1	
639	ΕΛΑΦΡΑ	25/6/2018	13.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΔΑΜΩΝ	Λ. ΤΑΤΟΙΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
640	ΕΛΑΦΡΑ	1/7/2018	20.20	ΕΚΑΛΗ	ΙΣΜΗΝΗΣ	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΠΑΛΑΙΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
641	ΕΛΑΦΡΑ	3/7/2018	17.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΗΛΙΓΙΑΝΝΗ	ΓΟΥΝΑΡΗ	ΔΧΛ			Ε(Α)	1	
642	ΕΛΑΦΡΑ	6/7/2018	17.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΕΝΕΚΑ	ΑΙΓΙΔΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Γ),Ε(Δ)	2	
643	ΕΛΑΦΡΑ	10/7/2018	20.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΒΟΡΕΙΟΥ ΗΠΕΙΡΟΥ	ΔΜΤ			Α	1	
644	ΕΛΑΦΡΑ	11/7/2018	16.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΑΧΑΡΝΩΝ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
645	ΕΛΑΦΡΑ	12/7/2018	09.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΘΕΩΝ	ΧΕΛΙΔΟΝΟΥΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
					ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ							
646	ΣΟΒΑΡΑ	15/7/2018	07.00	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΟΛ	25,2ΧΛΜ ΤΗΣ ΝΕΟΛ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	A,Ε(Α),Β,Ε(Β)	1	3
					ΧΑΡΙΛΑΟΥ							
647	ΕΛΑΦΡΑ	15/7/2018	12.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΤΡΙΚΟΥΠΗ 158		ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	ΠΕΖΗ	Β	1	
648	ΕΛΑΦΡΑ	17/7/2018	19.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΝΙΤΣΗΣ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	ΠΕΖΟΣ	Α,Β	2	
649	ΕΛΑΦΡΑ	19/7/2018	17.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	
						ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΟΔΟΣ						
650	ΕΛΑΦΡΑ	20/7/2018	09.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΔΡΕΑ ΜΕΤΑΞΑ	ΝΕΟΛ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
651	ΕΛΑΦΡΑ	27/7/2018	15.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΦΟΙΝΙΚΟΣ	ΠΑΤΡΩΝ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Β	1	

652	ΕΛΑΦΡΑ	19/7/2018	08.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΟΦΟΚΛΗ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 9	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
653	ΕΛΑΦΡΑ	30/7/2018	11.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 369	ΔΜΤ	ΠΕΖΟ	Β	1	
654	ΕΛΑΦΡΑ	31/7/2018	07.45	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΝΕΟΛ 24ΧΛΜ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
655	ΕΛΑΦΡΑ	1/8/2018	8.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΑΡΑΔΡΟΜΟΣ ΝΕΟΛ 22ΧΛΜ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Γ	1	
						ΠΕΖΗ				
656	ΕΛΑΦΡΑ	15/7/2018	18.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Χ.ΛΑΔΑ	ΔΧΕ	ΙΧΕ	Ε(Α)	1	
657	ΕΛΑΦΡΑ	5/8/2018	13.15	ΕΚΑΛΗ	Λ.ΘΗΣΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
658	ΕΛΑΦΡΑ	6/8/2018	10.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΗΤΡ. ΙΑΚΩΒΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1	
659	ΕΛΑΦΡΑ	8/8/2018	22.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
660	ΕΛΑΦΡΑ	19/6/2018	09.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
661	ΕΛΑΦΡΑ	17/7/2018	14.45	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΔΗΛΙΓΙΑΝΝΗ	ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑ	Β	1	
662	ΕΛΑΦΡΑ	13/8/2018	09.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΖΗΡΙΝΗ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
						ΙΧΕ				
663	ΕΛΑΦΡΑ	14/8/2018	17.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 266	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1	
664	ΕΛΑΦΡΑ	21/8/2018	20.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ.ΛΥΡΑ 53	ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β	1	
665	ΕΛΑΦΡΑ	23/8/2018	11.00	ΝΕΑ ΑΡΥΘΡΑΙΑ	ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
						ΙΧΕ				
666	ΕΛΑΦΡΑ	24/8/2018	11.25	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	Λ.ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΔΜΤ		Α	1	
667	ΕΛΑΦΡΑ	29/8/2018	16.05	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΠΕΥΚΩΝ 1	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
668	ΕΛΑΦΡΑ	29/8/2018	09.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΡΓΟΥΣ	ΔΧΕ	ΔΧΛ	Ε(Β)	1	
669	ΕΛΑΦΡΑ	28/8/2018	14.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΑΝΑΒΡΥΤΩΝ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1	
670	ΕΛΑΦΡΑ	4/9/2018	19.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 196	ΔΜΤ		Α	1	
671	ΕΛΑΦΡΑ	5/9/2018	23.45	ΕΚΑΛΗ	Λ. ΘΗΣΣΕΩΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
672	ΕΛΑΦΡΑ	9/9/2018	11.15	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
673	ΕΛΑΦΡΑ	10/9/2018	13.50	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΛΙΣΙΩΝ 47	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Β	1	
674	ΕΛΑΦΡΑ	14/9/2018	11.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Γ.ΛΥΡΑ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1	
675	ΕΛΑΦΡΑ	15/9/2018	01.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 279	ΔΧΛ		Β	1	
676	ΕΛΑΦΡΑ	24/9/2018	14.10	ΕΚΑΛΗ	Λ.ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2	
					ΑΘΗΝΩΝ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ					
677	ΕΛΑΦΡΑ	25/9/2018	22.25	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΑΛΑΒΡΥΤΩΝ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Α,Β	2	

678	ΕΛΑΦΡΑ	25/9/2018	12.40	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΥΡΩΤΑ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
679	ΕΛΑΦΡΑ	4/10/2018	15.15	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΣΥΝΤ. ΔΑΒΑΚΗ ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ	Β. ΗΠΕΙΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
680	ΕΛΑΦΡΑ	5/10/2018	09.00	ΚΗΦΙΣΙΑ		ΕΣΠΕΡΟΥ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
681	ΕΛΑΦΡΑ	28/10/2018	15.35	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΕΣΜΑΤΖΟΓΛΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α,Ε(Α)	2			
682	ΕΛΑΦΡΑ	31/10/2018	12.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΙΧΑΗΛ ΤΟΣΙΤΣΑ	ΟΘΩΝΟΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
683	ΘΑΝΑΤΟΦΟΡΑ	1/11/2018	10.05	ΕΚΑΛΗ	Λ.ΘΗΣΞΕΩΣ 40-42		ΙΧΕ	ΠΕΖΟΣ	Β		1		
684	ΕΛΑΦΡΑ	4/11/2018	00.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΔΜΤ	ΔΜΤ	Α	1			
685	ΕΛΑΦΡΑ	10/11/2018	08.30	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΟΡΦΕΩΣ	ΑΓΙΩΝ ΣΑΡΑΝΤΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1			
686	ΕΛΑΦΡΑ	7/11/2018	20.10	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΡΗΤΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
687	ΕΛΑΦΡΑ	11/11/2018	09.10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΕΡΥΘΡΑΙΑ 62		ΙΧΕ	ΠΟΔΗΛΑΣΤ.	Β	1			
688	ΕΛΑΦΡΑ	19/11/2018	18.45	ΕΚΑΛΗ	ΡΟΔΩΝ	ΒΑΚΧΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1			
689	ΕΛΑΦΡΑ	21/11/2018	09.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ 47		ΙΧΕ	ΔΧΕ	Β	1			
690	ΕΛΑΦΡΑ	19/11/2018	22.40	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΛΕΒΙΔΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α	1			
691	ΕΛΑΦΡΑ	28/11/2018	11.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΤΑΤΟΪΟΥ 86		ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2			
692	ΕΛΑΦΡΑ	3/12/2018	13.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΕΛΑΙΩΝ	ΡΕΜΒΗΣ	ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
693	ΕΛΑΦΡΑ	29/11/2018	21.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 336		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
694	ΕΛΑΦΡΑ	3/12/2018	09.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΣΙΝΑ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1			
695	ΕΛΑΦΡΑ	20/12/2018	19.50	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΔΕΛΒΙΝΟΥ	ΡΟΔΟΥ	ΔΜΤ	ΙΧΕ	Α	1			
696	ΕΛΑΦΡΑ	21/12/2018	18.20	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΙΛΙΣΙΩΝ21		ΔΜΤ	ΠΕΖΟΣ	Β	1			
697	ΕΛΑΦΡΑ	22/12/2018	12.55	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ 29		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
698	ΕΛΑΦΡΑ	26/12/2018	12.00	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΤΑΤΟΪΟΥ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Β	2			
699	ΕΛΑΦΡΑ	30/12/2018	19:10	ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	ΣΤΡΟΦΥΛΙΟΥ	ΙΧΕ	ΠΕΖΗ	Β	1			
700	ΕΛΑΦΡΑ	30/12/2018	19.30	ΚΗΦΙΣΙΑ	ΜΕΛΙΣΣΙΩΝ	Γ. ΛΥΡΑ	ΙΧΕ	ΙΧΕ	Α,Ε(Α),Ε(Β)	3			
701	ΕΛΑΦΡΑ	29/12/2018	08.05	ΕΚΑΛΗ	Λ.ΘΗΣΞΕΩΣ	ΠΑΠΑΔΑΚΗ	ΙΧΕ	ΔΧΛ	Ε(Β)	1			
702	ΕΛΑΦΡΑ	31/12/2018	21:00	ΚΗΦΙΣΙΑ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ 273		ΙΧΕ	ΔΜΤ	Β	1			
										ΣΥΝΟΛΟ	783	20	16

Παράρτημα II:

- α) ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**
- β) ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ, ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ 2019 ΜΕ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**

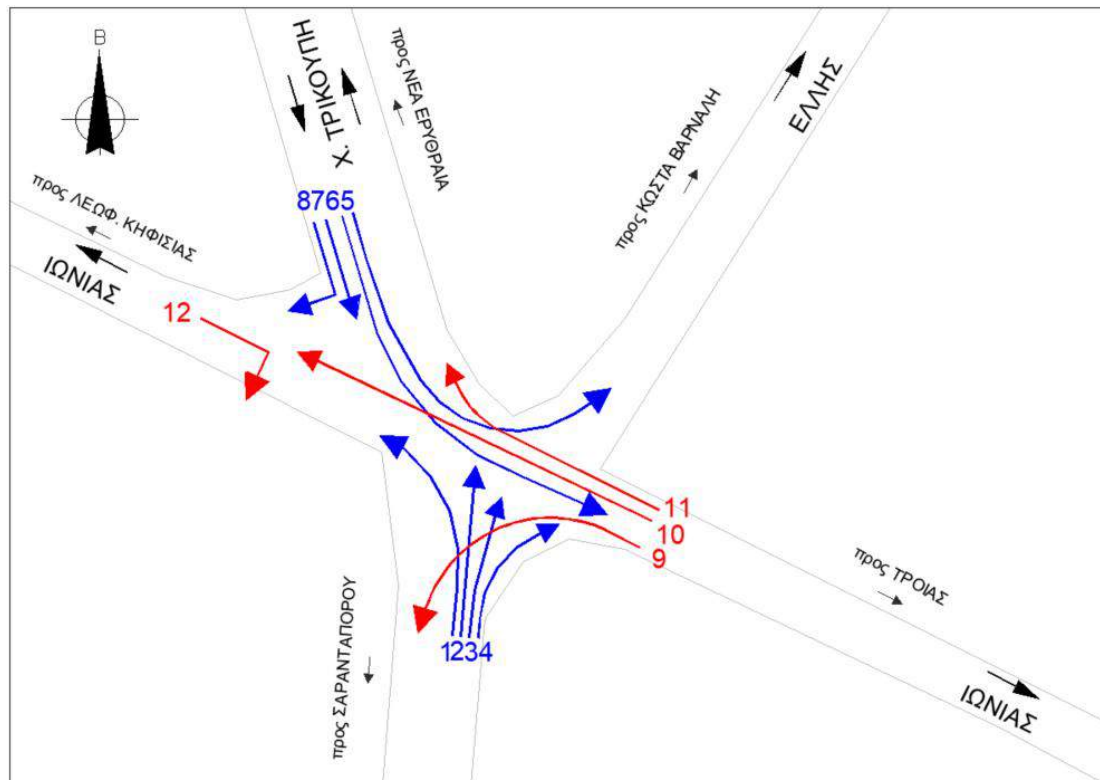
**α) ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

ΚΟΜΒΟΣ 1: Ιωνίας – Έλλης – Χαρ. Τρικούπη

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 08.00-09.00 & 17.00-18.00

Σκαρίφημα Κόμβου 1



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8.00-9.00 & 17.00-18.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ιωνίας, Έλλης και Χαρ. Τρικούπη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ Ιωνίας και Πόντου, είναι ίσος με 162 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,94%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[158 / 162 * 100\% = 97,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την Στρέφουσα Κίνηση 3 (άνοδος της Χαρ. Τρικούπη προς Νέα Ερυθραία).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 150 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 5,33%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Σαρανταπόρου και Ιωνίας (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 814 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 5,41%. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) ισούται με 740 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 5,95%.

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Έλλης και Πόντου (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 532 ΜΕΑ και αντιστοιχεί εξ' ολοκλήρου στην (ευθεία) Κίνηση 2. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,51%. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 482 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 4,98%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Πόντου και Ιωνίας (ρεύμα προς Σαρανταπόρου), είναι ίσος με 932 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 4,29%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[876 / 932 * 100\% = 94,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 846 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 4,73%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ιωνίας και Σαρανταπόρου, είναι ίσος με 884 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,52%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[876 / 884 * 100\% = 99,1\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 802 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 4,99%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Ιωνίας, στο τμήμα μεταξύ Χαρ. Τρικούπη και Σκοπέλου (ρεύμα προς Λεωφ. Κηφισίας), είναι ίσος με 162 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 7,41%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[124 / 162 * 100\% = 76,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 1. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 146 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 8,22%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Ιωνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Χαρ. Τρικούπη και Τροίας, είναι ίσος με 16 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Ομοίως, για την απογευματινή ωριαία αιχμή (17.00-18.00), που πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις.

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.00 - 09.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	112	112	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	116	124
Κίνηση: 2	444	444	16	16	24	12	36	36	12	24	0	0	532	532
Κίνηση: 3	140	140	4	4	4	2	4	4	4	8	0	0	156	158
Κίνηση: 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 5	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 6	12	12	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	16	16
Κίνηση: 7	724	724	28	28	56	28	56	56	20	40	0	0	884	876
Κίνηση: 8	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36
Κίνηση: 9	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 10	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	4	2
Κίνηση: 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 12	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Διασταύρωση: ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.00 - 09.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	3+5	144	144	4	4	4	2	4	4	4	8	0	0	160	162	4,94%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2+3+4	696	696	20	20	28	14	40	40	16	32	4	12	804	814	5,41%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	2+11	444	444	16	16	24	12	36	36	12	24	0	0	532	532	4,51%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	5+6+7+8	776	776	28	28	56	28	60	60	20	40	0	0	940	932	4,29%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	7+9+12	732	732	28	28	56	28	56	56	20	40	0	0	892	884	4,52%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	4+6	12	12	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	16	16	0,00%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΣΚΟΠΕΛΟΥ	1+8+10	148	148	0	0	4	2	0	0	0	0	4	12	156	162	7,41%

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.00 - 18.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	104	112
Κίνηση: 2	400	400	16	16	20	10	32	32	12	24	0	0	480	482
Κίνηση: 3	128	128	4	4	4	2	4	4	4	8	0	0	144	146
Κίνηση: 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 5	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 6	12	12	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	16	16
Κίνηση: 7	652	652	24	24	52	26	52	52	20	40	0	0	800	794
Κίνηση: 8	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32
Κίνηση: 9	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 10	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	4	2
Κίνηση: 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 12	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4

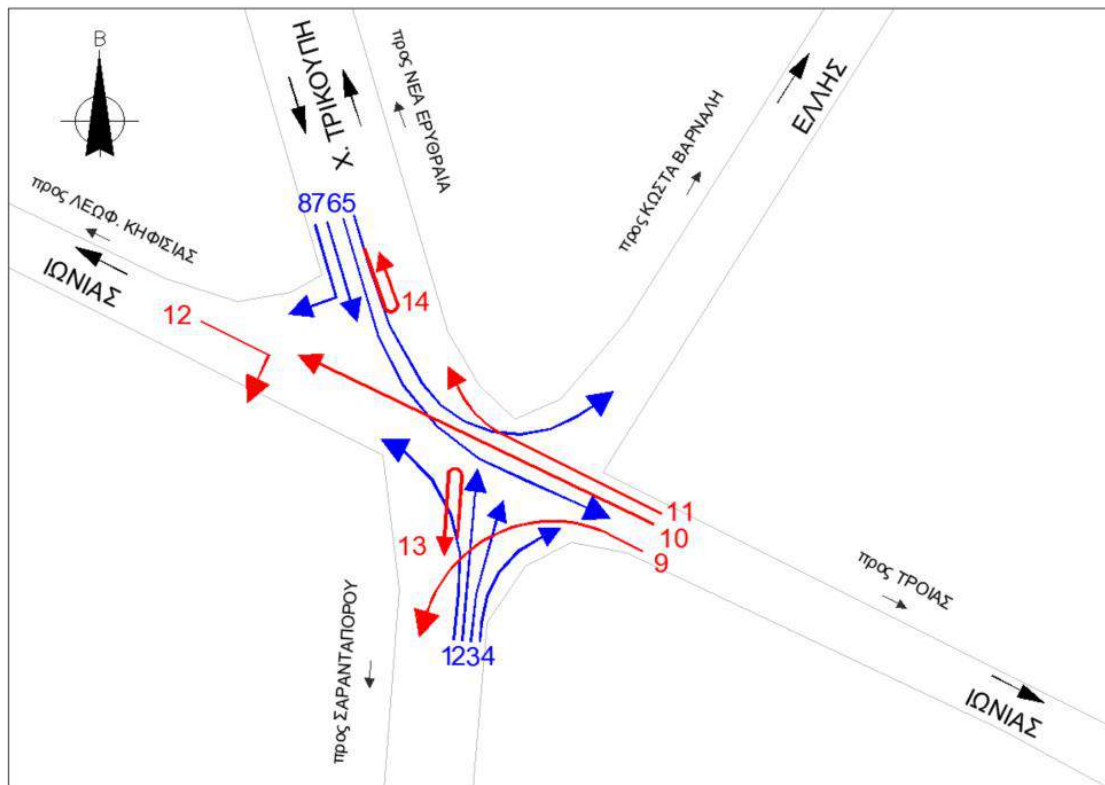
Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Διασταύρωση: ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.00 - 18.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	3+5	132	132	4	4	4	2	4	4	4	8	0	0	148	150	5,33%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2+3+4	628	628	20	20	24	12	36	36	16	32	4	12	728	740	5,95%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	2+11	400	400	16	16	20	10	32	32	12	24	0	0	480	482	4,98%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	5+6+7+8	700	700	24	24	52	26	56	56	20	40	0	0	852	846	4,73%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	7+9+12	660	660	24	24	52	26	52	52	20	40	0	0	808	802	4,99%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	4+6	12	12	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	16	16	0,00%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΣΚΟΠΕΛΟΥ	1+8+10	132	132	0	0	4	2	0	0	0	0	4	12	140	146	8,22%

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 12.30-13.30 & 19.30-20.30

Σκαρίφημα Κόμβου 1



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12.30-13.30 & 19.30-20.30) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ιωνίας, Έλλης και Χαρ. Τρικούπη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ Ιωνίας και Πόντου, είναι ίσος με 164 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$160 / 164 * 100\% = 97,6\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την Στρέφουσα Κίνηση 3 (άνοδος της Χαρ. Τρικούπη προς Νέα Ερυθραία).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 134 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Σαρανταπόρου και Ιωνίας (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 608 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 3,95%. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) ισούται με 492 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 3,25%.

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Έλλης και Πόντου (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 402 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 5,97%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[370 / 402 * 100\% = 92,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 2.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 324 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 4,94%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Πόντου και Ιωνίας (ρεύμα προς Σαρανταπόρου), είναι ίσος με 720 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 1,11%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[624 / 720 * 100\% = 86,7\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 580 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 1,38%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ιωνίας και Σαρανταπόρου, είναι ίσος με 644 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 1,24%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[624 / 644 * 100\% = 96,7\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 520 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 1,54%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Ιωνίας, στο τμήμα μεταξύ Χαρ. Τρικούπη και Σκοπέλου (ρεύμα προς Λεωφ. Κηφισίας), είναι ίσος με 154 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[76 / 154 * 100\% = 49,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 8. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 126 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Ιωνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Χαρ. Τρικούπη και Τροίας, είναι ίσος με 20 ΜΕΑ χωρίς βαριά κυκλοφορία. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 16 ΜΕΑ χωρίς επίσης βαριά κυκλοφορία.

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.30 - 13.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	60	60	8	8	4	2	4	4	0	0	0	0	76	74
Κίνηση: 2	308	308	4	4	20	10	24	24	12	24	0	0	368	370
Κίνηση: 3	148	148	0	0	24	12	0	0	0	0	0	0	172	160
Κίνηση: 4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 5	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 6	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16
Κίνηση: 7	548	548	24	24	48	24	20	20	4	8	0	0	644	624
Κίνηση: 8	76	76	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	76
Κίνηση: 9	12	12	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	16	14
Κίνηση: 10	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 11	24	24	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	28	28
Κίνηση: 12	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	4	2
Κίνηση: 13	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 14	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

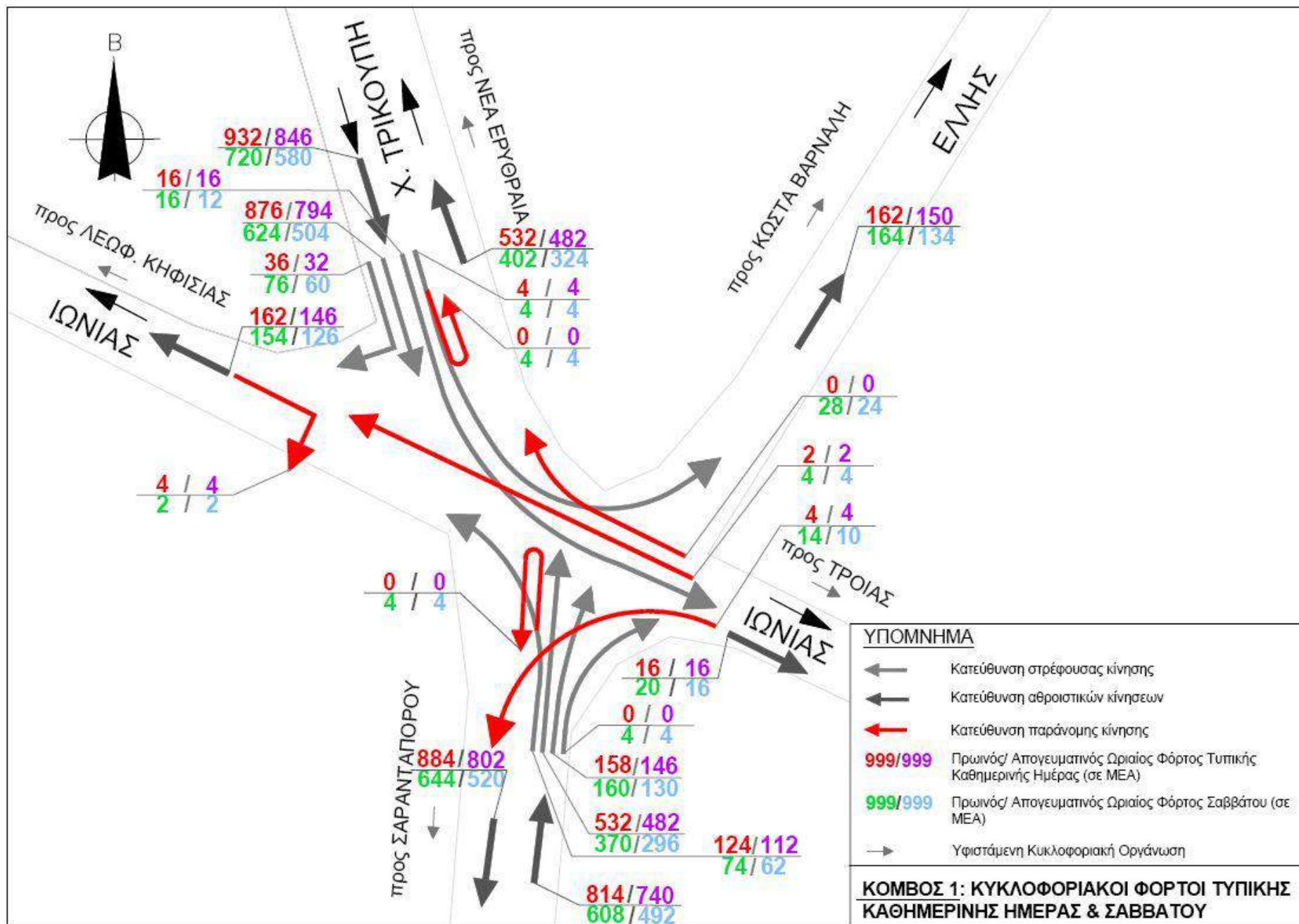
Διασταύρωση: ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.30 - 13.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	3+5	152	152	0	0	24	12	0	0	0	0	0	0	176	164	0,00%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2+3+4	520	520	12	12	48	24	28	28	12	24	0	0	620	608	3,95%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	2+11+14	336	336	4	4	20	10	28	28	12	24	0	0	400	402	5,97%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	5+6+7+8	644	644	24	24	48	24	20	20	4	8	0	0	740	720	1,11%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	7+9+12+13	564	564	24	24	56	28	20	20	4	8	0	0	668	644	1,24%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	4+6	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	0,00%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΣΚΟΠΕΛΟΥ	1+8+10	140	140	8	8	4	2	4	4	0	0	0	0	156	154	0,00%

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 19.30 - 20.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	48	48	8	8	4	2	4	4	0	0	0	0	64	62
Κίνηση: 2	248	248	4	4	16	8	20	20	8	16	0	0	296	296
Κίνηση: 3	120	120	0	0	20	10	0	0	0	0	0	0	140	130
Κίνηση: 4	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 5	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 6	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Κίνηση: 7	440	440	20	20	40	20	16	16	4	8	0	0	520	504
Κίνηση: 8	60	60	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	60	60
Κίνηση: 9	8	8	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	12	10
Κίνηση: 10	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 11	20	20	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 12	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	4	2
Κίνηση: 13	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 14	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4

Κόμβος 1: Ιωνίας, Έλλης & Χαρ. Τρικούπη

Διασταύρωση: ΙΩΝΙΑΣ, ΕΛΛΗΣ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 19.30 - 20.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	3+5	124	124	0	0	20	10	0	0	0	0	0	0	144	134	0,00%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2+3+4	420	420	12	12	40	20	24	24	8	16	0	0	504	492	3,25%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	2+11+14	272	272	4	4	16	8	24	24	8	16	0	0	324	324	4,94%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	5+6+7+8	516	516	20	20	40	20	16	16	4	8	0	0	596	580	1,38%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ)	7+9+12+13	452	452	20	20	48	24	16	16	4	8	0	0	540	520	1,54%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	4+6	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16	0,00%
ΙΩΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΣΚΟΠΕΛΟΥ	1+8+10	112	112	8	8	4	2	4	4	0	0	0	0	128	126	0,00%

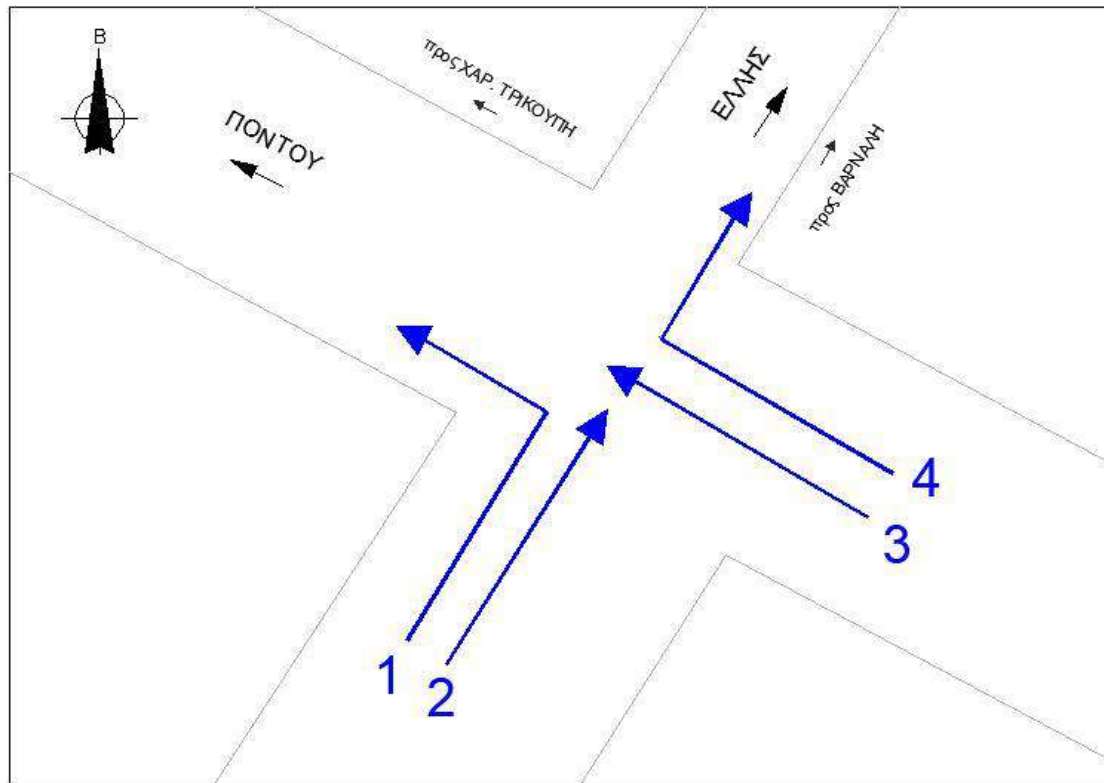


ΚΟΜΒΟΣ 2: Έλλης – Πόντου

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 08.00-09.00 & 16.00-17.00

Σκαρίφημα Κόμβου 2



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8.00-9.00 & 16.00-17.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Έλλης και Πόντου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ιωνίας και Πόντου, είναι ίσος με 102 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 11,76%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[94 / 102 * 100\% = 92,2\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 2.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (16.00-17.00) είναι ίσος με 86 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ των οδών Πόντου και Κώστα Βάρναλη, είναι ίσος με 110 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 10,91%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[94 / 110 * 100\% = 85,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 2.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (16.00-17.00) είναι ίσος με 93 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε μηδενική βαριά κυκλοφορία.

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Πόντου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Τροίας και Έλλης, είναι ίσος με 230 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[214 / 230 * 100\% = 93,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 3. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (16.00-17.00) είναι ίσος με 217 ΜΕΑ. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Πόντου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Έλλης & Γ. Παπανδρέου, είναι ίσος με 222 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[214 / 222 * 100\% = 96,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 3.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (16.00-17.00) είναι ίσος με 210 ΜΕΑ. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.00 - 09.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Κίνηση: 2	64	64	4	4	4	2	12	12	0	0	4	12	88	94
Κίνηση: 3	196	196	8	8	4	2	8	8	0	0	0	0	216	214
Κίνηση: 4	12	12	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	16	16

Διασταύρωση: ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.00 - 09.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	1+2	72	72	4	4	4	2	12	12	0	0	4	12	96	102	11,76%
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ	2+4	76	76	4	4	4	2	16	16	0	0	4	12	104	110	10,91%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΑΣ & ΕΛΛΗΣ	3+4	208	208	8	8	4	2	12	12	0	0	0	0	232	230	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+3	204	204	8	8	4	2	8	8	0	0	0	0	224	222	0,00%

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

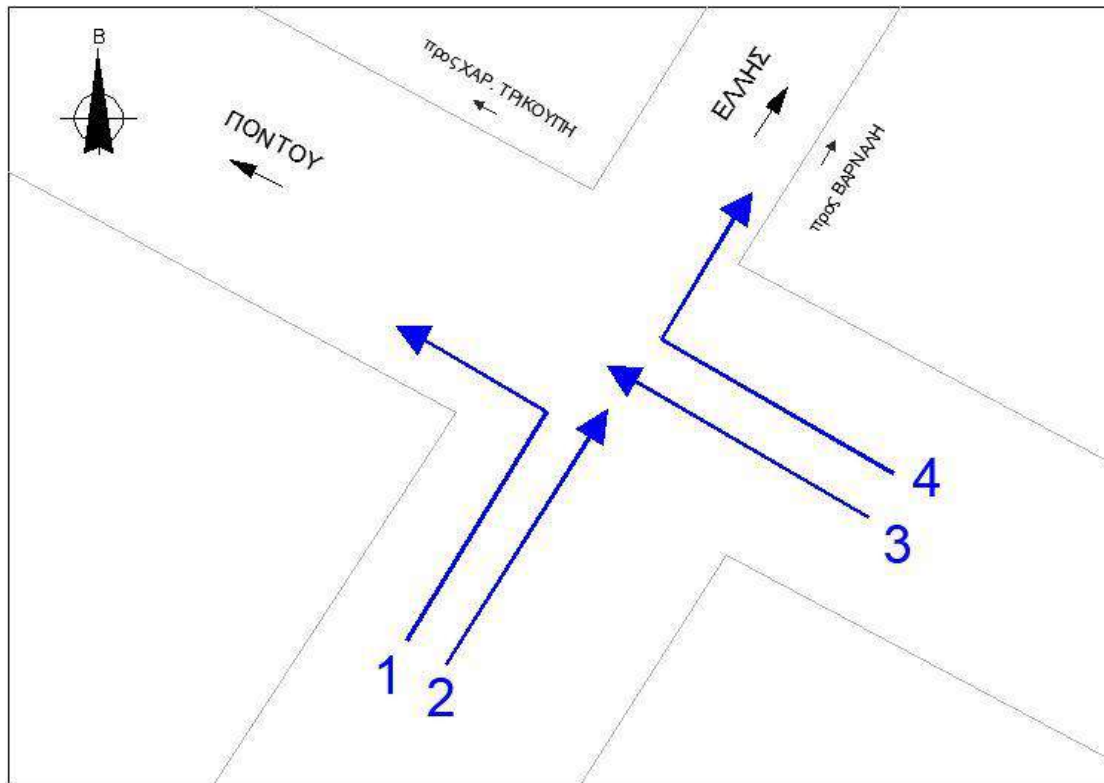
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 16.00 - 17.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Κίνηση: 2	60	60	4	4	4	2	12	12	0	0	0	0	80	78
Κίνηση: 3	184	184	8	8	4	2	8	8	0	0	0	0	204	202
Κίνηση: 4	12	12	0	0	0	0	3	3	0	0	0	0	15	15

Διασταύρωση: ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 16.00 - 17.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	1+2	68	68	4	4	4	2	12	12	0	0	0	0	88	86	0,00%
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ	2+4	72	72	4	4	4	2	15	15	0	0	0	0	95	93	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΑΣ & ΕΛΛΗΣ	3+4	196	196	8	8	4	2	11	11	0	0	0	0	219	217	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+3	192	192	8	8	4	2	8	8	0	0	0	0	212	210	0,00%

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 12.00-13.00 & 18.00-19.00

Σκαρίφημα Κόμβου 2



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12.00-13.00 & 18.00-19.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Έλλης και Πόντου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ιωνίας και Πόντου, είναι ίσος με 146 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,11%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[134 / 146 * 100\% = 91,8\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 2.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 111 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 2,70%.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ των οδών Πόντου και Κώστα Βάρναλη, είναι ίσος με 162 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 3,70%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[134 / 162 * 100\% = 82,7\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 2.

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 127 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 2,36%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Πόντου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Τροίας και Έλλης, είναι ίσος με 352 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[324 / 352 * 100\% = 92,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 3. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 268 ΜΕΑ. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Πόντου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Έλλης & Γ. Παπανδρέου, είναι ίσος με 336 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[324 / 336 * 100\% = 96,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 3.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 252 ΜΕΑ. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

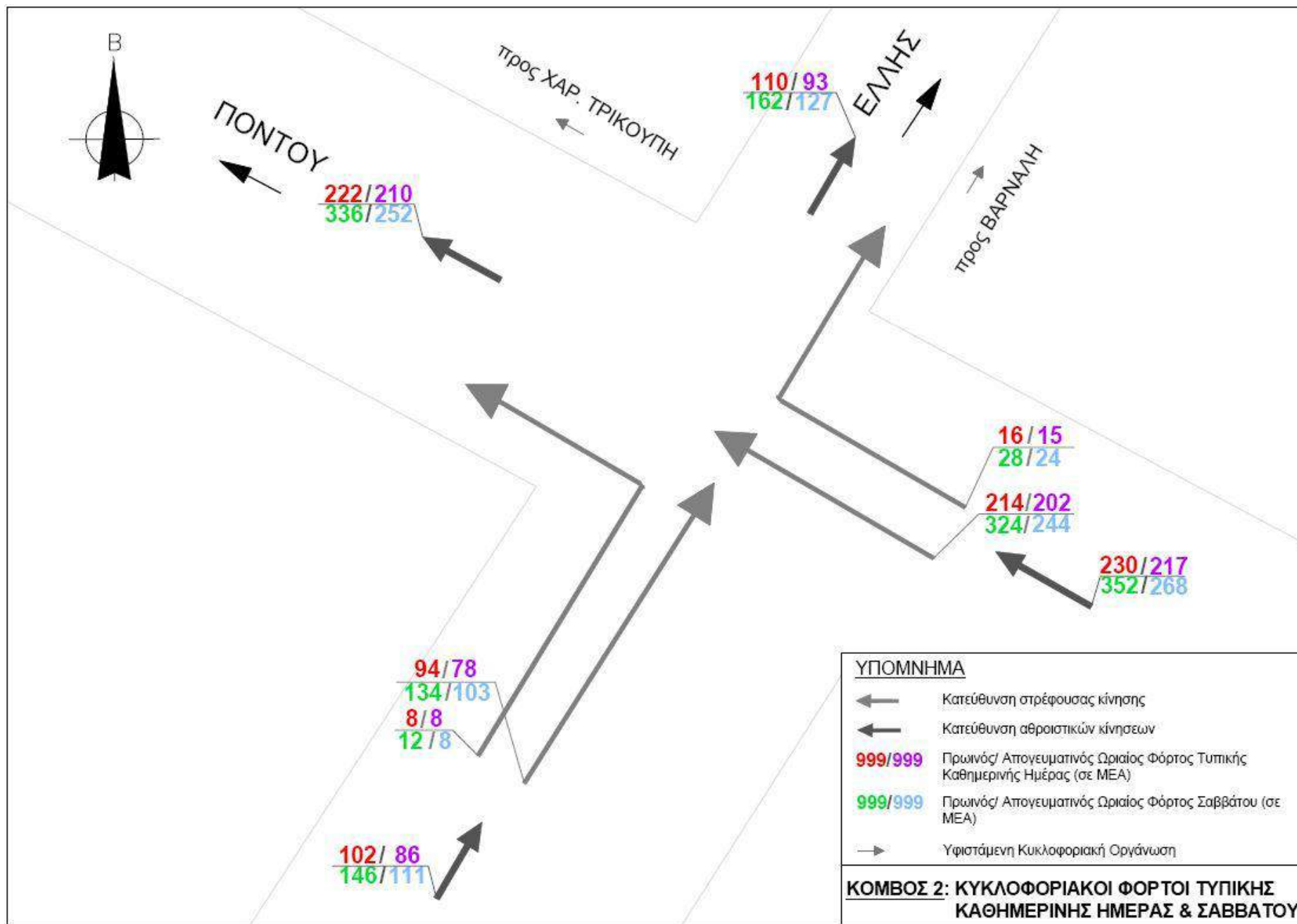
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.00 - 13.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Κίνηση: 2	96	96	8	8	8	4	20	20	0	0	2	6	134	134
Κίνηση: 3	296	296	12	12	8	4	12	12	0	0	0	0	328	324
Κίνηση: 4	20	20	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	28	28

Διασταύρωση: ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.00 - 13.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	1+2	108	108	8	8	8	4	20	20	0	0	2	6	146	146	4,11%
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ	2+4	116	116	8	8	8	4	28	28	0	0	2	6	162	162	3,70%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΑΣ & ΕΛΛΗΣ	3+4	316	316	12	12	8	4	20	20	0	0	0	0	356	352	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+3	308	308	12	12	8	4	12	12	0	0	0	0	340	336	0,00%

Κόμβος 2: Έλλης & Πόντου

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.00 - 19.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Κίνηση: 2	72	72	8	8	8	4	16	16	0	0	1	3	105	103
Κίνηση: 3	224	224	8	8	8	4	8	8	0	0	0	0	248	244
Κίνηση: 4	16	16	0	0	0	0	8	8	0	0	0	0	24	24

Διασταύρωση: ΕΛΛΗΣ & ΠΟΝΤΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.00 - 19.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΠΟΝΤΟΥ	1+2	80	80	8	8	8	4	16	16	0	0	1	3	113	111	2,70%
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΟΝΤΟΥ & ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ	2+4	88	88	8	8	8	4	24	24	0	0	1	3	129	127	2,36%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΑΣ & ΕΛΛΗΣ	3+4	240	240	8	8	8	4	16	16	0	0	0	0	272	268	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+3	232	232	8	8	8	4	8	8	0	0	0	0	256	252	0,00%

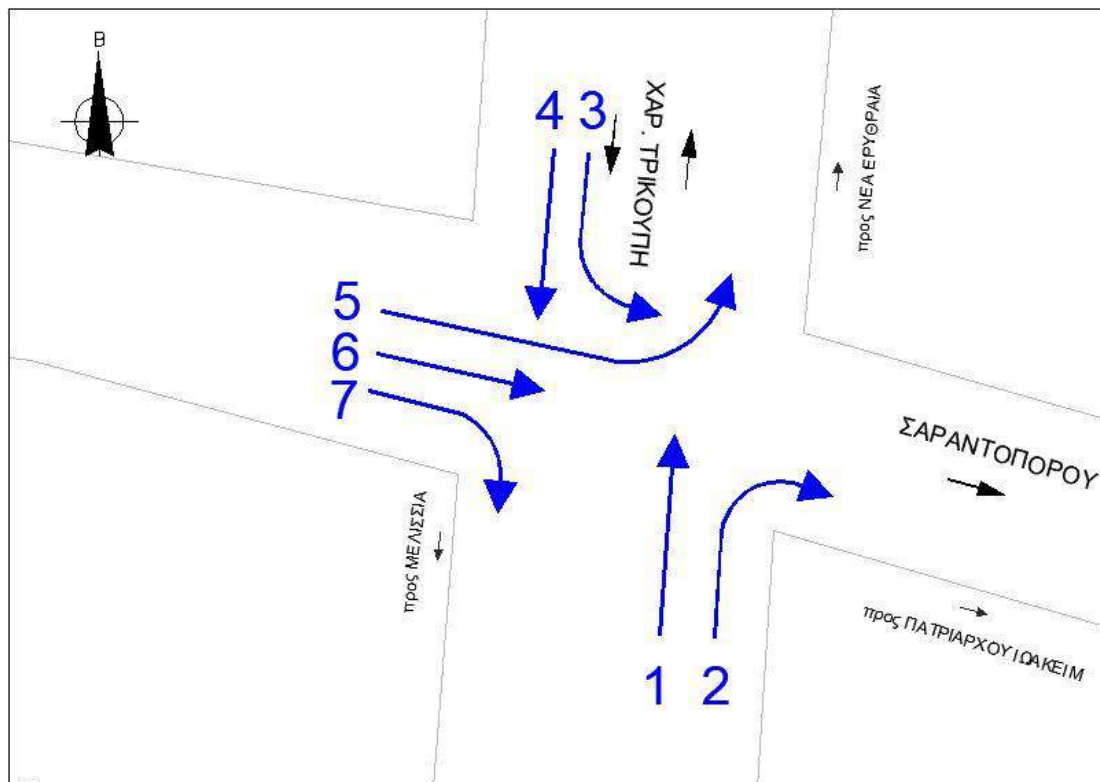


ΚΟΜΒΟΣ 3: Σαρανταπόρου – Χαρ. Τρικούπη

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 08.30-09.30 & 17.30-18.30

Σκαρίφημα Κόμβου 3



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8.30-9.30 & 17.30-18.30) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Σαρανταπόρου και Χαρ. Τρικούπη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Σαρανταπόρου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Σκοπέλου και Χαρ. Τρικούπη, είναι ίσος με 186 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,30%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[112 / 186 * 100\% = 60,2\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 170 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 4,71%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Σαρανταπόρου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Χαρ. Τρικούπη και Τροίας, είναι ίσος με 112 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 28,57%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[52 / 112 * 100\% = 46,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 6.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 100 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 32,0%.

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γορτυνίας και Σαρανταπόρου (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 670 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 2,39%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[646 / 670 * 100\% = 96,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχούν στην Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 576 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 2,78%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Σαρανταπόρου και Ιωνίας (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 668 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 1,20%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[646 / 668 * 100\% = 96,7\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 578 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 1,38%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ιωνίας και Σαρανταπόρου (ρεύμα προς Μελίσσια), είναι ίσος με 1050 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 12,19%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[1014 / 1050 * 100\% = 96,6\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 4. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 898 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 12,47%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Σαρανταπόρου και Γορτυνίας (ρεύμα προς Μελίσσια), είναι ίσος με 1126 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 9,95%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[1014 / 1126 * 100\% = 90,1\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 4.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 966 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 9,94%.

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.30 - 09.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	592	592	8	8	36	18	20	20	4	8	0	0	660	646
Κίνηση: 2	16	16	0	0	0	0	0	0	4	8	0	0	20	24
Κίνηση: 3	20	20	0	0	0	0	0	0	8	16	0	0	28	36
Κίνηση: 4	820	820	16	16	44	22	44	44	56	112	0	0	980	1014
Κίνηση: 5	12	12	8	8	4	2	0	0	0	0	0	0	24	22
Κίνηση: 6	36	36	4	4	0	0	4	4	4	8	0	0	48	52
Κίνηση: 7	100	100	8	8	8	4	0	0	0	0	0	0	116	112

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Διασταύρωση: ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.30 - 09.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2	608	608	8	8	36	18	20	20	8	16	0	0	680	670	2,39%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+5	604	604	16	16	40	20	20	20	4	8	0	0	684	668	1,20%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	3+4	840	840	16	16	44	22	44	44	64	128	0	0	1008	1050	12,19%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	4+7	920	920	24	24	52	26	44	44	56	112	0	0	1096	1126	9,95%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΣΚΟΠΕΛΟΥ & ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	5+6+7	148	148	20	20	12	6	4	4	4	8	0	0	188	186	4,30%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	2+3+6	72	72	4	4	0	0	4	4	16	32	0	0	96	112	28,57%

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.30 - 18.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	508	508	8	8	32	16	16	16	4	8	0	0	568	556
Κίνηση: 2	12	12	0	0	0	0	0	0	4	8	0	0	16	20
Κίνηση: 3	16	16	0	0	0	0	0	0	8	16	0	0	24	32
Κίνηση: 4	704	704	12	12	36	18	36	36	48	96	0	0	836	866
Κίνηση: 5	12	12	8	8	4	2	0	0	0	0	0	0	24	22
Κίνηση: 6	32	32	4	4	0	0	4	4	4	8	0	0	44	48
Κίνηση: 7	88	88	8	8	8	4	0	0	0	0	0	0	104	100

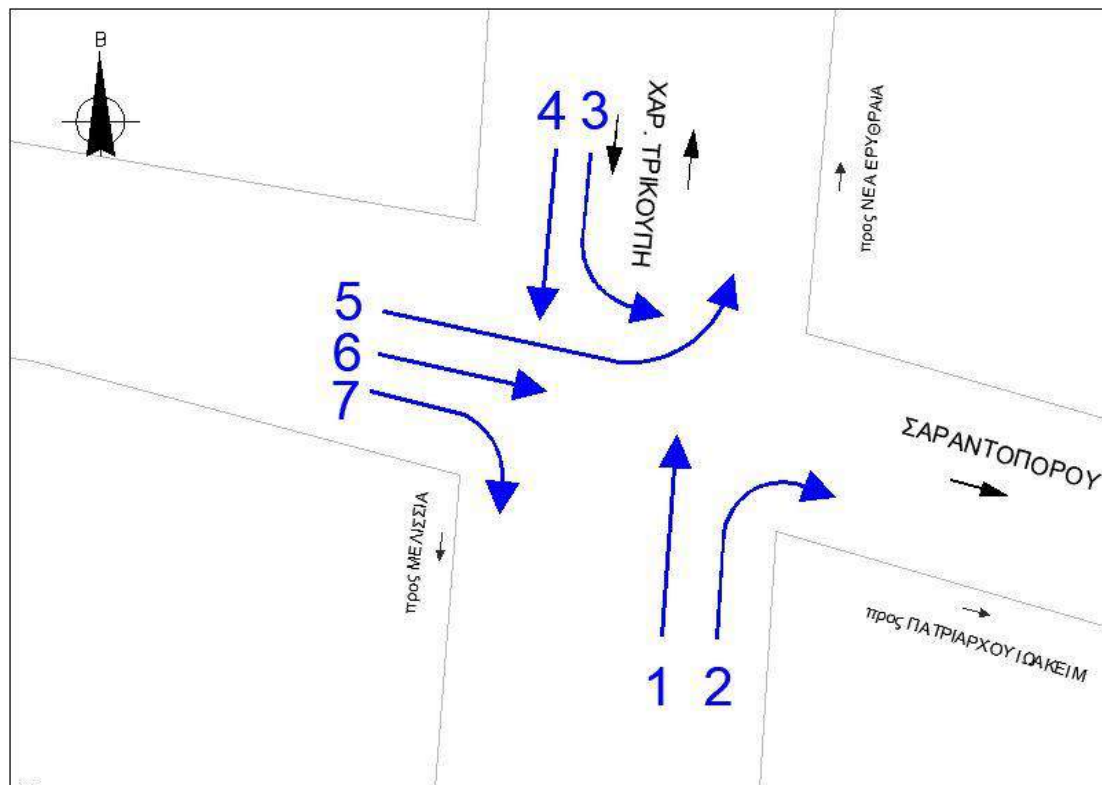
Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Διασταύρωση: ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.30 - 18.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2	520	520	8	8	32	16	16	16	8	16	0	0	584	576	2,78%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+5	520	520	16	16	36	18	16	16	4	8	0	0	592	578	1,38%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	3+4	720	720	12	12	36	18	36	36	56	112	0	0	860	898	12,47%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	4+7	792	792	20	20	44	22	36	36	48	96	0	0	940	966	9,94%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΣΚΟΠΕΛΟΥ & ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	5+6+7	132	132	20	20	12	6	4	4	4	8	0	0	172	170	4,71%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	2+3+6	60	60	4	4	0	0	4	4	16	32	0	0	84	100	32,00%

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 12.30-13.30 & 17.30-18.30

Σκαρίφημα Κόμβου 3



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12.30-13.30 & 17.30-18.30) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Σαρανταπόρου και Χαρ. Τρικούπη, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Σαρανταπόρου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Σκοπέλου και Χαρ. Τρικούπη, είναι ίσος με 294 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 5,44%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[170 / 294 * 100\% = 57,8\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 202 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 3,96%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Σαρανταπόρου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Χαρ. Τρικούπη και Τροίας, είναι ίσος με 184 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 30,43%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[88 / 184 * 100\% = 47,8\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 6.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 120 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 26,67%.

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γορτυνίας και Σαρανταπόρου (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 1016 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 3,15%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[976 / 1016 * 100\% = 96,1\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχούν στην Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 704 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 2,27%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Σαρανταπόρου και Ιωνίας (ρεύμα προς Νέα Ερυθραία), είναι ίσος με 1012 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 1,58%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[976 / 1012 * 100\% = 96,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 706 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 1,13%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ Ιωνίας και Σαρανταπόρου (ρεύμα προς Μελίσσια), είναι ίσος με 1582 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 12,14%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[1526 / 1582 * 100\% = 96,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 4. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 1112 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 12,23%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Χαρ. Τρικούπη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Σαρανταπόρου και Γορτυνίας (ρεύμα προς Μελίσσια), είναι ίσος με 1696 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 9,91%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[1526 / 1696 * 100\% = 90,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 4.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 1192 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 10,07%.

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.30 - 13.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	888	888	12	12	56	28	32	32	8	16	0	0	996	976
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	8	16	0	0	32	40
Κίνηση: 3	32	32	0	0	0	0	0	0	12	24	0	0	44	56
Κίνηση: 4	1232	1232	24	24	68	34	68	68	84	168	0	0	1476	1526
Κίνηση: 5	20	20	12	12	8	4	0	0	0	0	0	0	40	36
Κίνηση: 6	56	56	8	8	0	0	8	8	8	16	0	0	80	88
Κίνηση: 7	152	152	12	12	12	6	0	0	0	0	0	0	176	170

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

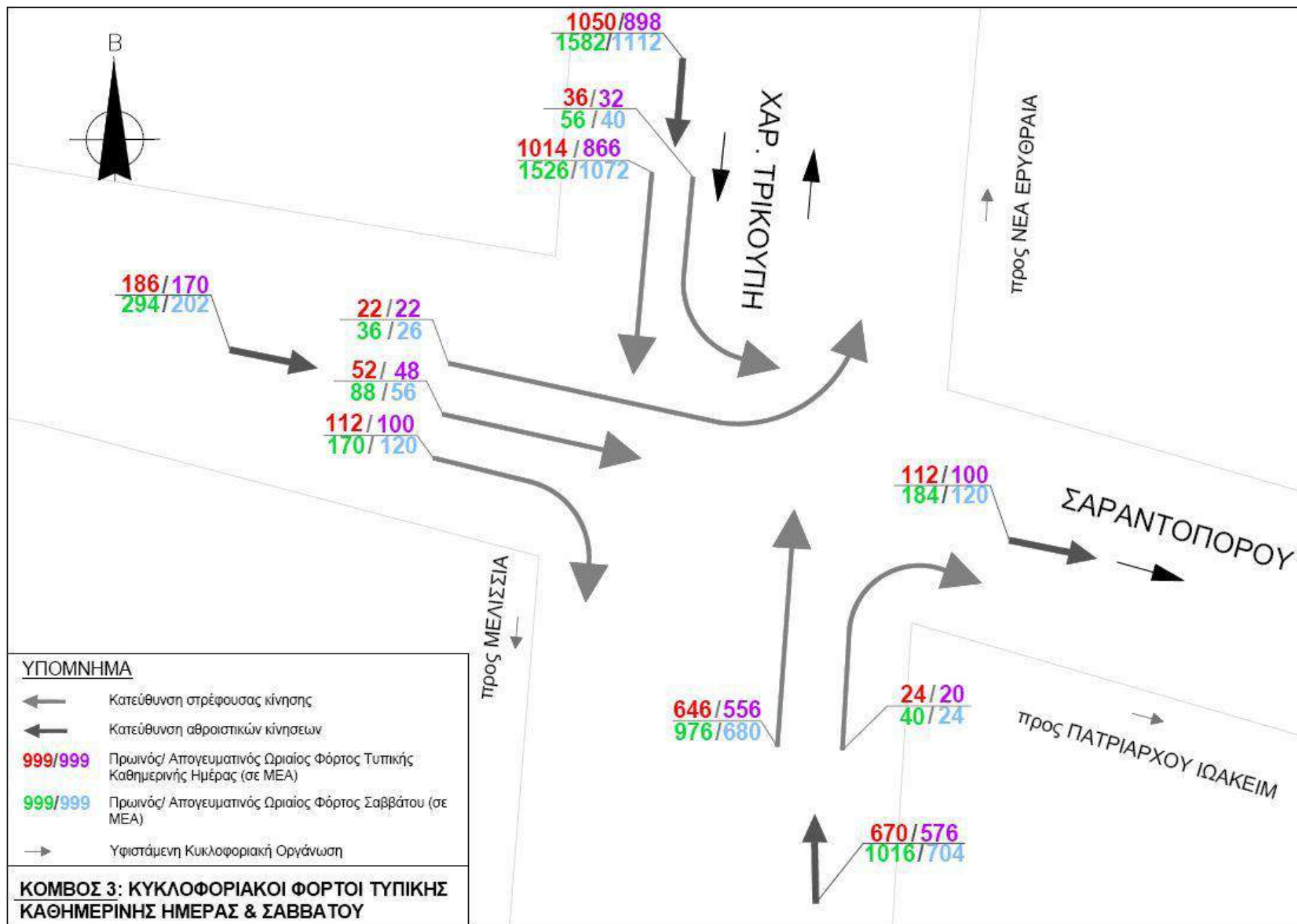
Διασταύρωση: ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.30 - 13.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2	912	912	12	12	56	28	32	32	16	32	0	0	1028	1016	3,15%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+5	908	908	24	24	64	32	32	32	8	16	0	0	1036	1012	1,58%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	3+4	1264	1264	24	24	68	34	68	68	96	192	0	0	1520	1582	12,14%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	4+7	1384	1384	36	36	80	40	68	68	84	168	0	0	1652	1696	9,91%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΣΚΟΠΕΛΟΥ & ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	5+6+7	228	228	32	32	20	10	8	8	8	16	0	0	296	294	5,44%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	2+3+6	112	112	8	8	0	0	8	8	28	56	0	0	156	184	30,43%

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 17.30 - 18.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	620	620	8	8	40	20	24	24	4	8	0	0	696	680
Κίνηση: 2	16	16	0	0	0	0	0	0	4	8	0	0	20	24
Κίνηση: 3	24	24	0	0	0	0	0	0	8	16	0	0	32	40
Κίνηση: 4	864	864	16	16	48	24	48	48	60	120	0	0	1036	1072
Κίνηση: 5	16	16	8	8	4	2	0	0	0	0	0	0	28	26
Κίνηση: 6	40	40	4	4	0	0	4	4	4	8	0	0	52	56
Κίνηση: 7	108	108	8	8	8	4	0	0	0	0	0	0	124	120

Κόμβος 3: Σαρανταπόρου & Χαρ. Τρικούπη

Διασταύρωση: ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 17.30 - 18.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+2	636	636	8	8	40	20	24	24	8	16	0	0	716	704	2,27%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΙΩΝΙΑΣ (ρεύμα προς Ν.ΕΡΥΘΡΑΙΑ)	1+5	636	636	16	16	44	22	24	24	4	8	0	0	724	706	1,13%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΙΩΝΙΑΣ & ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	3+4	888	888	16	16	48	24	48	48	68	136	0	0	1068	1112	12,23%
ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ ΜΕΤΑΞΥ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ & ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ (ρεύμα προς ΜΕΛΙΣΣΙΑ)	4+7	972	972	24	24	56	28	48	48	60	120	0	0	1160	1192	10,07%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΣΚΟΠΕΛΟΥ & ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ	5+6+7	164	164	20	20	12	6	4	4	4	8	0	0	204	202	3,96%
ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΧΑΡ.ΤΡΙΚΟΥΠΗ & ΤΡΟΙΑΣ	2+3+6	80	80	4	4	0	0	4	4	16	32	0	0	104	120	26,67%

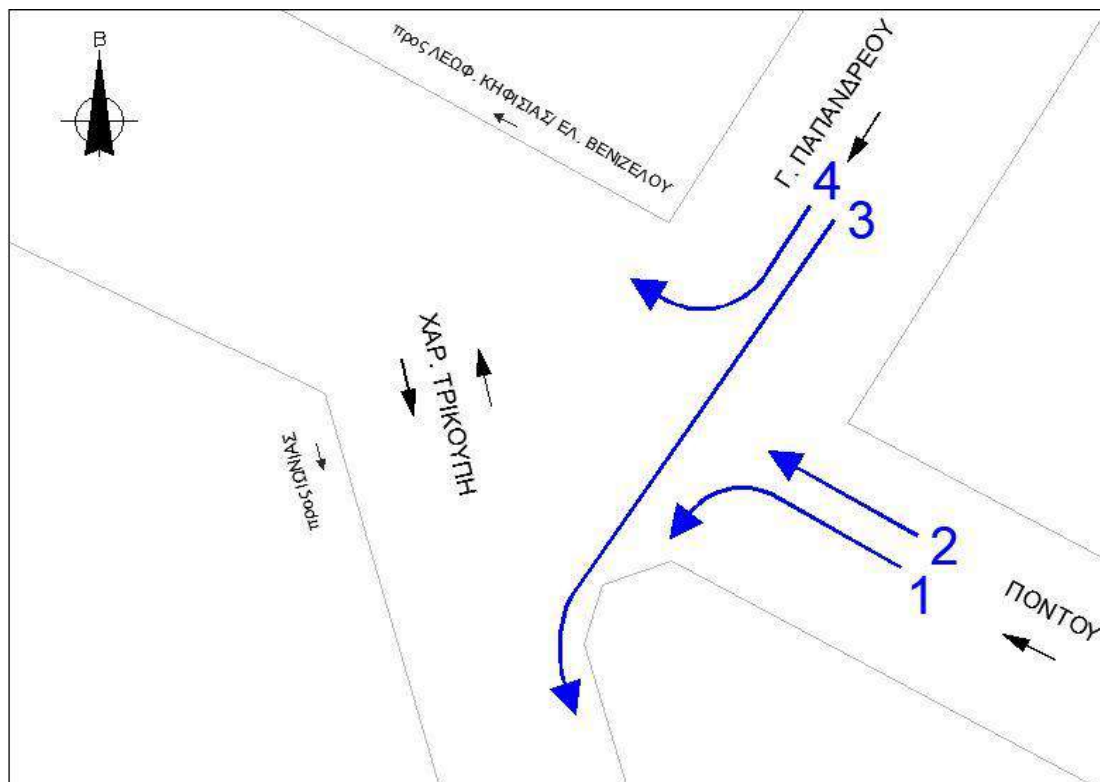


ΚΟΜΒΟΣ 4: Παπανδρέου – Πόντου – Χαρ. Τρικούπη

Κόμβος 4: Πόντου - Γ. Παπανδρέου - Χαρ. Τρικούπη

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 08.30-09.30 & 18.30-19.30

Σκαρίφημα Κόμβου 4



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8.30-9.30 & 18.30-19.30) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Γεωργίου Παπανδρέου και Πόντου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Γ. Παπανδρέου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κώστα Βάρναλη και Χαρ. Τρικούπη, είναι ίσος με 560 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 1,43%. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 520 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 1,54%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.30-9.30) στην οδό Πόντου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Έλλης και Γ. Παπανδρέου, είναι ίσος με 174 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,60%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$124 / 174 * 100\% = 71,3\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 162 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 4,94%.

Κόμβος 4: Πόντου - Γ. Παπανδρέου - Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.30 - 09.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	108	108	4	4	0	0	4	4	4	8	0	0	120	124
Κίνηση: 2	44	44	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	52	50
Κίνηση: 3	512	512	4	4	8	4	12	12	4	8	0	0	540	540
Κίνηση: 4	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20

Διασταύρωση: ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 08.30 - 09.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	3+4	532	532	4	4	8	4	12	12	4	8	0	0	560	560	1,43%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+2	152	152	4	4	4	2	8	8	4	8	0	0	172	174	4,60%

Κόμβος 4: Πόντου - Γ. Παπανδρέου - Χαρ. Τρικούπη

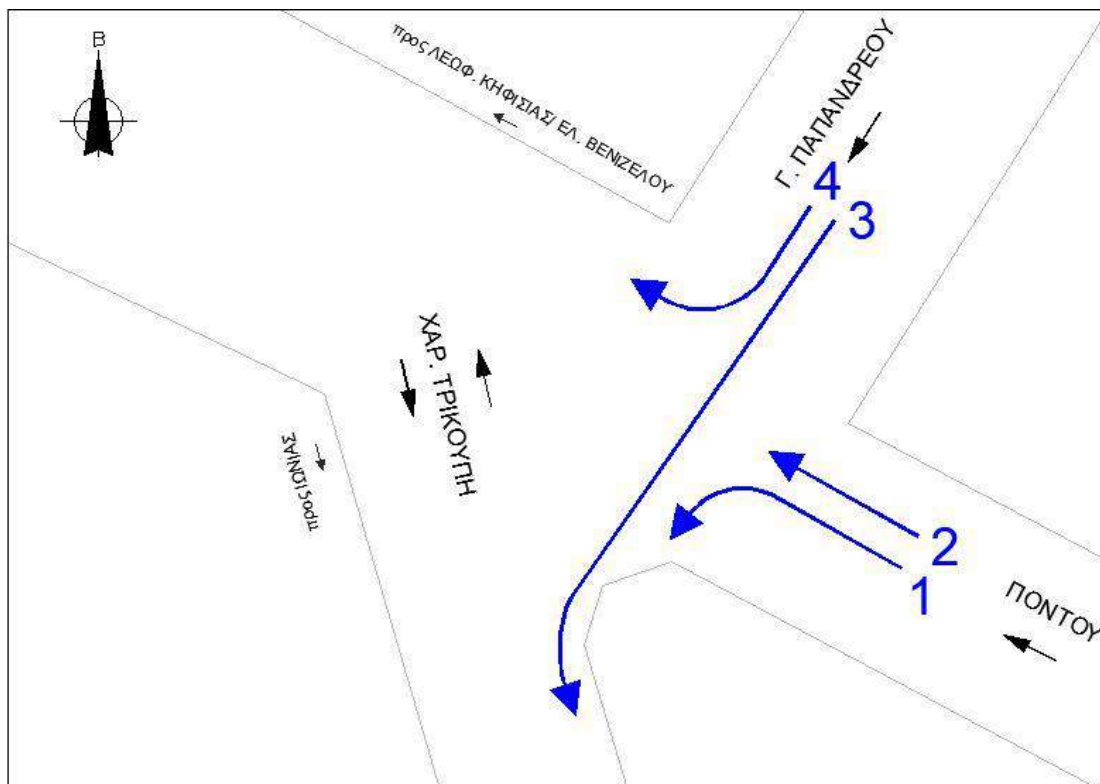
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 18.30 - 19.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	100	100	4	4	0	0	4	4	4	8	0	0	112	116
Κίνηση: 2	40	40	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	48	46
Κίνηση: 3	472	472	4	4	8	4	12	12	4	8	0	0	500	500
Κίνηση: 4	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20

Διασταύρωση: ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 18.30 - 19.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	3+4	492	492	4	4	8	4	12	12	4	8	0	0	520	520	1,54%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+2	140	140	4	4	4	2	8	8	4	8	0	0	160	162	4,94%

Κόμβος 4: Πόντου - Γ. Παπανδρέου - Χαρ. Τρικούπη

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 13.00-14.00 & 18.00-19.00

Σκαρίφημα Κόμβου 4



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 13.00-14.00 & 18.00-19.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Γεωργίου Παπανδρέου και Πόντου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.00-14.00) στην οδό Γ. Παπανδρέου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κώστα Βάρναλη και Χαρ. Τρικούπη, είναι ίσος με 496 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 358 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας είναι επίσης μηδενικό.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.00-14.00) στην οδό Πόντου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Έλλης και Γ. Παπανδρέου, είναι ίσος με 196 ΜΕΑ, χωρίς βαριά κυκλοφορία. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[112 / 196 * 100\% = 57,1\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 144 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Κόμβος 4: Πόντου - Γ. Παπανδρέου - Χαρ. Τρικούπη

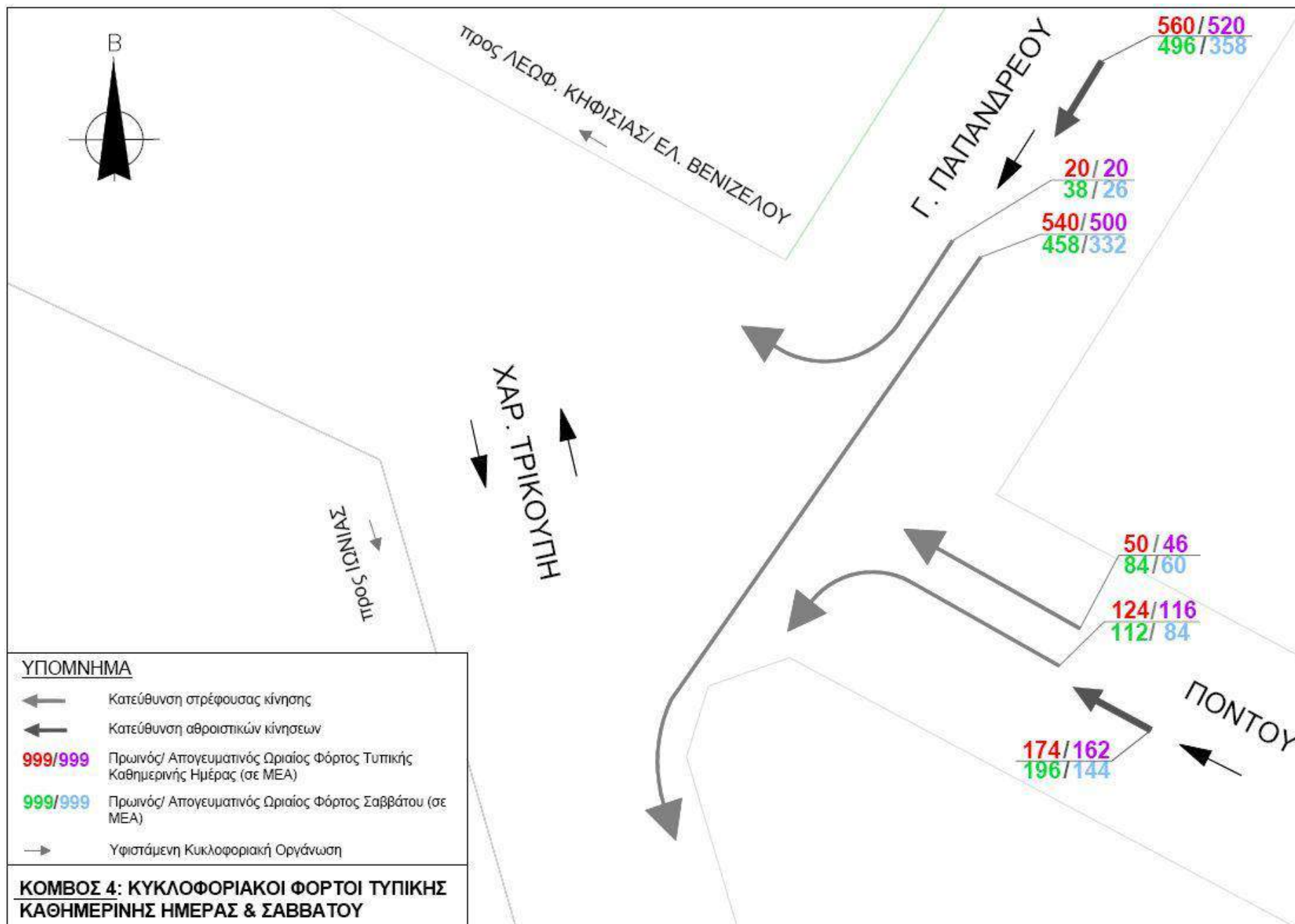
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 13.00 - 14.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	104	104	4	4	0	0	4	4	0	0	0	0	112	112
Κίνηση: 2	68	68	4	4	0	0	12	12	0	0	0	0	84	84
Κίνηση: 3	384	384	4	4	20	10	60	60	0	0	0	0	468	458
Κίνηση: 4	36	36	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	40	38

Διασταύρωση: ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 13.00 - 14.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	3+4	420	420	4	4	24	12	60	60	0	0	0	0	508	496	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+2	172	172	8	8	0	0	16	16	0	0	0	0	196	196	0,00%

Κόμβος 4: Πόντου - Γ. Παπανδρέου - Χαρ. Τρικούπη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.00 - 19.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	76	76	4	4	0	0	4	4	0	0	0	0	84	84
Κίνηση: 2	48	48	4	4	0	0	8	8	0	0	0	0	60	60
Κίνηση: 3	276	276	4	4	16	8	44	44	0	0	0	0	340	332
Κίνηση: 4	24	24	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	28	26

Διασταύρωση: ΠΟΝΤΟΥ, Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.00 - 19.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ	3+4	300	300	4	4	20	10	44	44	0	0	0	0	368	358	0,00%
ΠΟΝΤΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	1+2	124	124	8	8	0	0	12	12	0	0	0	0	144	144	0,00%

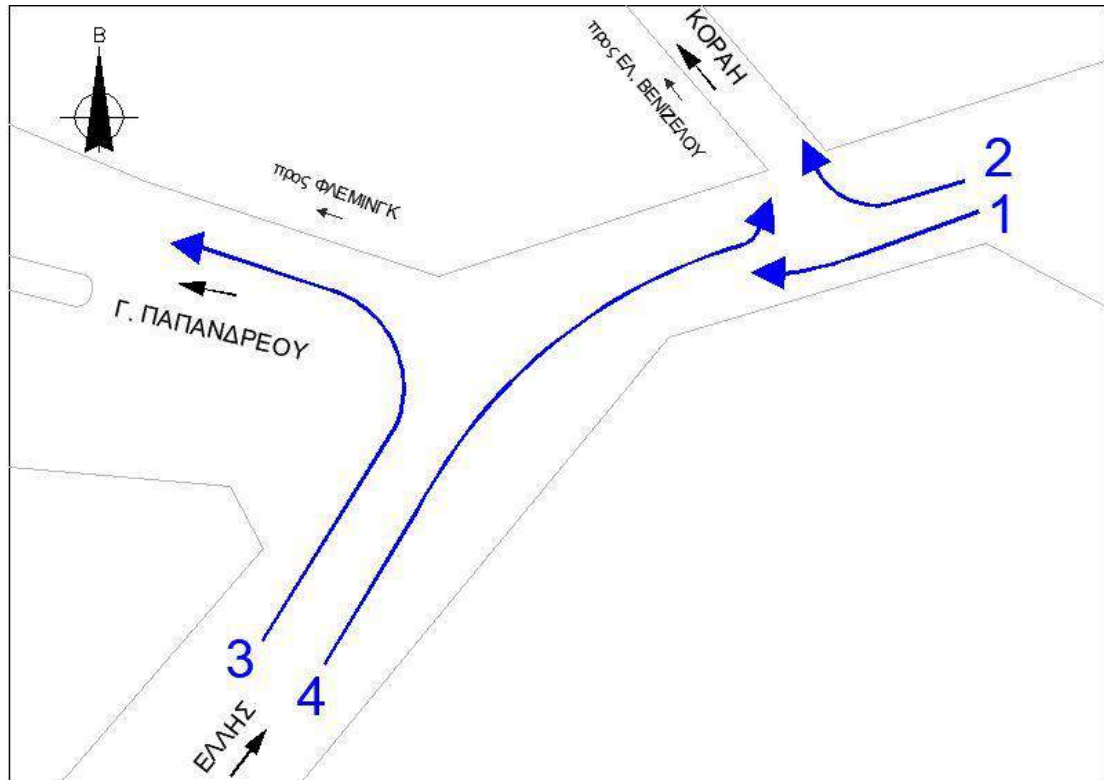


ΚΟΜΒΟΣ 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου -
Έλλης

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 09.00-10.00 & 18.00-19.00

Σκαρίφημα Κόμβου 5



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 9.00-10.00 & 18.00-19.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Γ. Παπανδρέου, Έλλης και Κοραή, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αθ. Διάκου και Γ. Παπανδρέου, είναι ίσος με 76 ΜΕΑ. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 72 ΜΕΑ. Τόσο κατά την πρωινή, όσο και κατά την απογευματινή αιχμή δεν κατεγράφη βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Κοραή, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γ. Παπανδρέου και Λουκή Ακρίτα, είναι ίσος με 76 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 72 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε μηδενική βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Γ. Παπανδρέου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Παπαφλέσσα και Κοραή, είναι ίσος με 162 ΜΕΑ. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 154 ΜΕΑ.

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

Τόσο κατά την πρωινή, όσο και κατά την απογευματινή αιχμή δεν κατεγράφη βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Γ. Παπανδρέου, στο τμήμα μεταξύ Έλλης και Φλέμινγκ, είναι ίσος με 162 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$138 / 162 * 100\% = 85,7\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 154 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 09.00 - 10.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	128	128	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	140	138
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 4	48	48	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	56	52

Διασταύρωση: Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 09.00 - 10.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ & ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	3+4	72	72	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	80	76	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ & ΚΟΡΑΗ	1+2	152	152	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	164	162	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΦΛΕΜΙΝΓΚ	1+3	152	152	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	164	162	0,00%
ΚΟΡΑΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΛΟΥΚΗ ΑΚΡΙΤΑ	2+4	72	72	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	80	76	0,00%

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

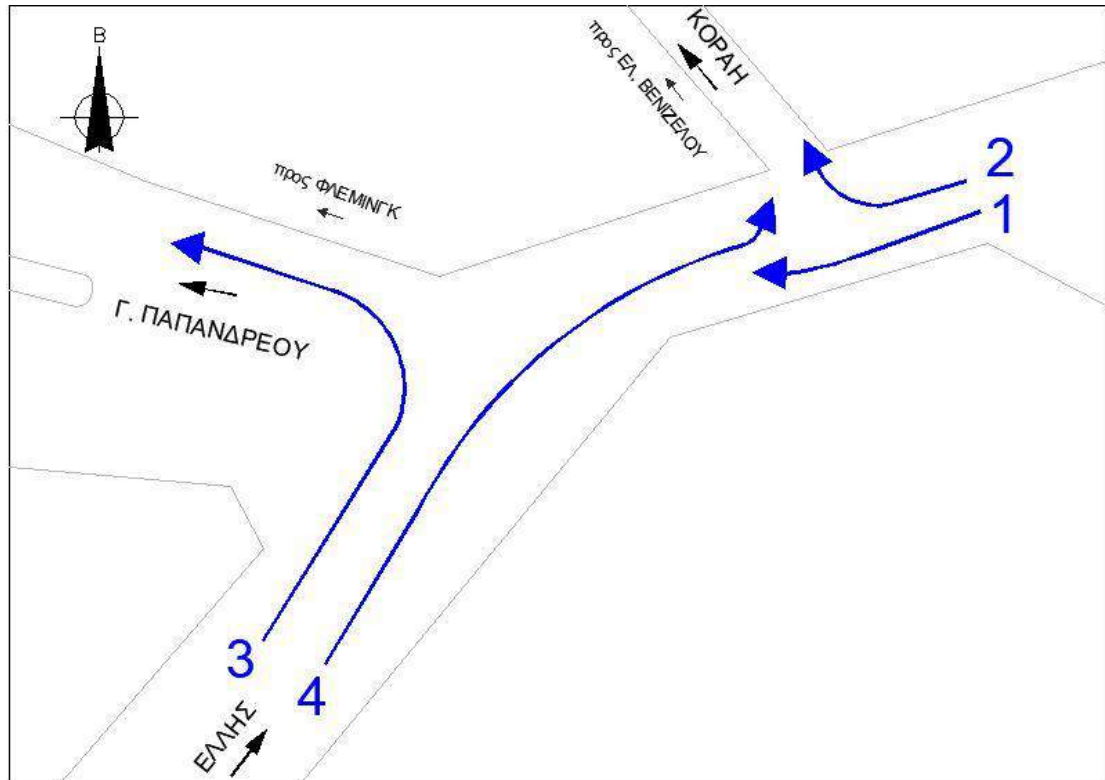
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 18.00 - 19.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	120	120	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	132	130
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 4	44	44	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	52	48

Διασταύρωση: Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 18.00 - 19.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ & ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	3+4	68	68	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	76	72	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ & ΚΟΡΑΗ	1+2	144	144	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	156	154	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΦΛΕΜΙΝΓΚ	1+3	144	144	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	156	154	0,00%
ΚΟΡΑΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΛΟΥΚΗ ΑΚΡΙΤΑ	2+4	68	68	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	76	72	0,00%

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 12.00-13.00 & 18.00-19.00

Σκαρίφημα Κόμβου 5



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12.00-13.00 & 18.00-19.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Γ. Παπανδρέου, Έλλης και Κοραή, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Έλλης, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αθ. Διάκου και Γ. Παπανδρέου, είναι ίσος με 114 ΜΕΑ. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 76 ΜΕΑ. Τόσο κατά την πρωινή, όσο και κατά την απογευματινή αιχμή δεν κατεγράφη βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Κοραή, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γ. Παπανδρέου και Λουκή Ακρίτα, είναι ίσος με 114 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 76 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε μηδενική βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Γ. Παπανδρέου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Παπαφλέσσα και Κοραή, είναι ίσος με 248 ΜΕΑ. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 166 ΜΕΑ.

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

Τόσο κατά την πρωινή, όσο και κατά την απογευματινή αιχμή δεν κατεγράφη βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Γ. Παπανδρέου, στο τμήμα μεταξύ Έλλης και Φλέμινγκ, είναι ίσος με 248 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$212 / 248 * 100\% = 85,5\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 166 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

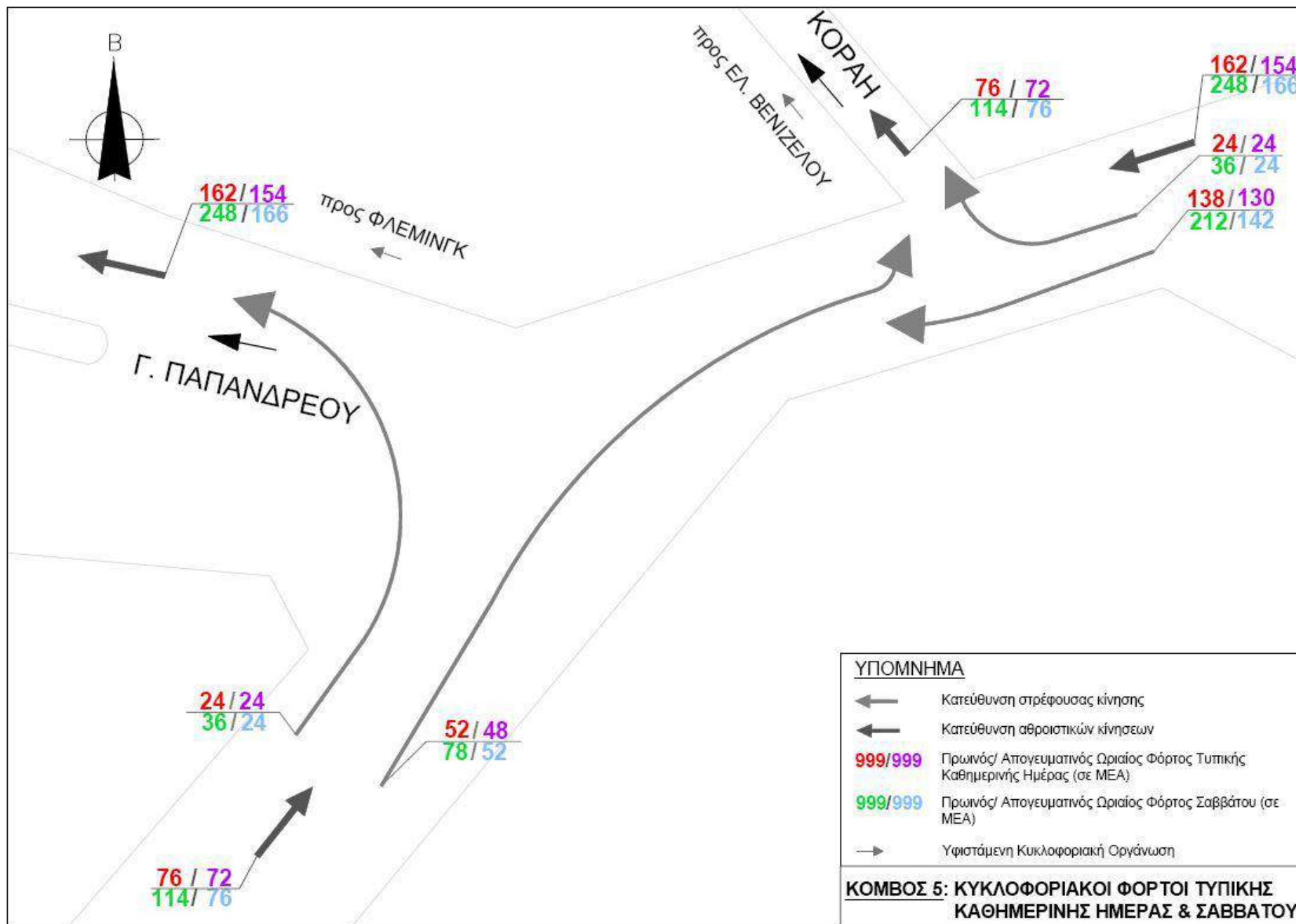
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.00 - 13.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	192	192	8	8	8	4	8	8	0	0	0	0	216	212
Κίνηση: 2	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36
Κίνηση: 3	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36
Κίνηση: 4	72	72	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	84	78

Διασταύρωση: Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.00 - 13.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ & ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	3+4	108	108	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	120	114	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ & ΚΟΡΑΗ	1+2	228	228	8	8	8	4	8	8	0	0	0	0	252	248	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΦΛΕΜΙΝΓΚ	1+3	228	228	8	8	8	4	8	8	0	0	0	0	252	248	0,00%
ΚΟΡΑΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΛΟΥΚΗ ΑΚΡΙΤΑ	2+4	108	108	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	120	114	0,00%

Κόμβος 5: Αδαμαντίου Κοραή - Γ. Παπανδρέου - Έλλης

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.00 - 19.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	132	132	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	144	142
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 4	48	48	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	56	52

Διασταύρωση: Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ, ΕΛΛΗΣ & ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΥ ΚΟΡΑΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.00 - 19.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΕΛΛΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΘ. ΔΙΑΚΟΥ & ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	3+4	72	72	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	80	76	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ & ΚΟΡΑΗ	1+2	156	156	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	168	166	0,00%
Γ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛΛΗΣ & ΦΛΕΜΙΝΓΚ	1+3	156	156	4	4	4	2	4	4	0	0	0	0	168	166	0,00%
ΚΟΡΑΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΛΟΥΚΗ ΑΚΡΙΤΑ	2+4	72	72	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	80	76	0,00%

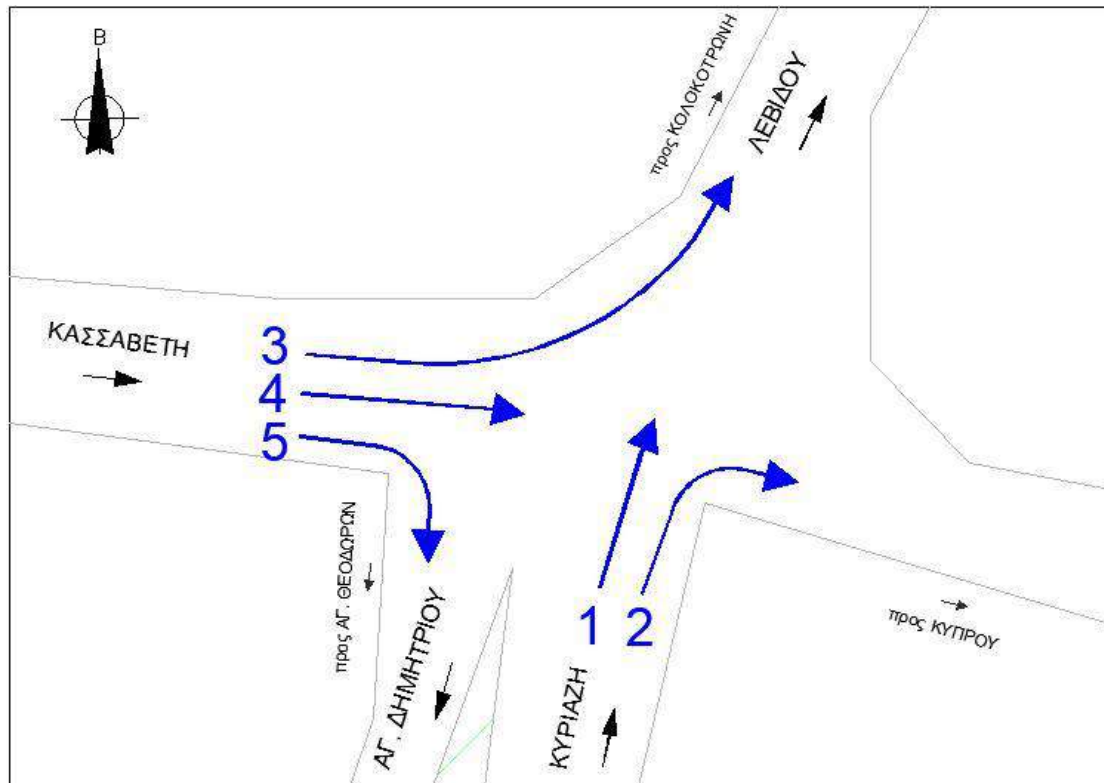


ΚΟΜΒΟΣ 6: Κυριαζή – Λεβίδου – Κασσαβέτη

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 09.00-10.00 & 18.00-19.00

Σκαρίφημα Κόμβου 6



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 9.00-10.00 & 18.00-19.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Κασσαβέτη, Αγ. Δημητρίου, Κυριαζή και Λεβίδου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Κασσαβέτη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γεωργίου Δροσίνη και Λεβίδου, είναι ίσος με 310 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 10,32%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[160 / 310 * 100\% = 51,6\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 3.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 294 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 8,16%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Κυριαζή, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αλωνιών και Κασσαβέτη, είναι ίσος με 380 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,21%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[314 / 380 * 100\% = 82,63\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, κατευθύνεται προς την οδό Λεβίδου (Κίνηση 1).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 368 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 4,35%.

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Λεβίδου, στο τμήμα μεταξύ Κασσαβέτη και Παναγίτσας, είναι ίσος με 474 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 5,06%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$314 / 474 * 100\% = 66,2\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχεται από την οδό Κυριαζή (Κίνηση 1).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 458 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 5,24%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Κασσαβέτη, στο τμήμα μεταξύ Λεβίδου και Γρηγορίου Αυξεντίου, είναι ίσος με 140 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 14,14%.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) είναι ίσος με 132 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 12,12%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.00-10.00) στην οδό Αγ. Δημητρίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κασσαβέτη και Μιλτιάδου, είναι ίσος με 76 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.00-19.00) βρέθηκε ίσος με 72 ΜΕΑ χωρίς βαριά κυκλοφορία.

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 09.00 - 10.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	252	252	24	24	12	6	16	16	8	16	0	0	312	314
Κίνηση: 2	40	40	20	20	12	6	0	0	0	0	0	0	72	66
Κίνηση: 3	116	116	24	24	16	8	4	4	4	8	0	0	164	160
Κίνηση: 4	32	32	4	4	4	2	12	12	12	24	0	0	64	74
Κίνηση: 5	72	72	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	80	76

Διασταύρωση: ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 09.00 - 10.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΔΡΟΣΙΝΗ & ΛΕΒΙΔΟΥ	3+4+5	220	220	28	28	28	14	16	16	16	32	0	0	308	310	10,32%
ΚΥΡΙΑΖΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΩΝΙΩΝ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1+2	292	292	44	44	24	12	16	16	8	16	0	0	384	380	4,21%
ΛΕΒΙΔΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	1+3	368	368	48	48	28	14	20	20	12	24	0	0	476	474	5,06%
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΒΙΔΟΥ & ΓΡΗΓ. ΑΥΞΕΝΤΙΟΥ	2+4	72	72	24	24	16	8	12	12	12	24	0	0	136	140	17,14%
ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ	5	72	72	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	80	76	0,00%

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

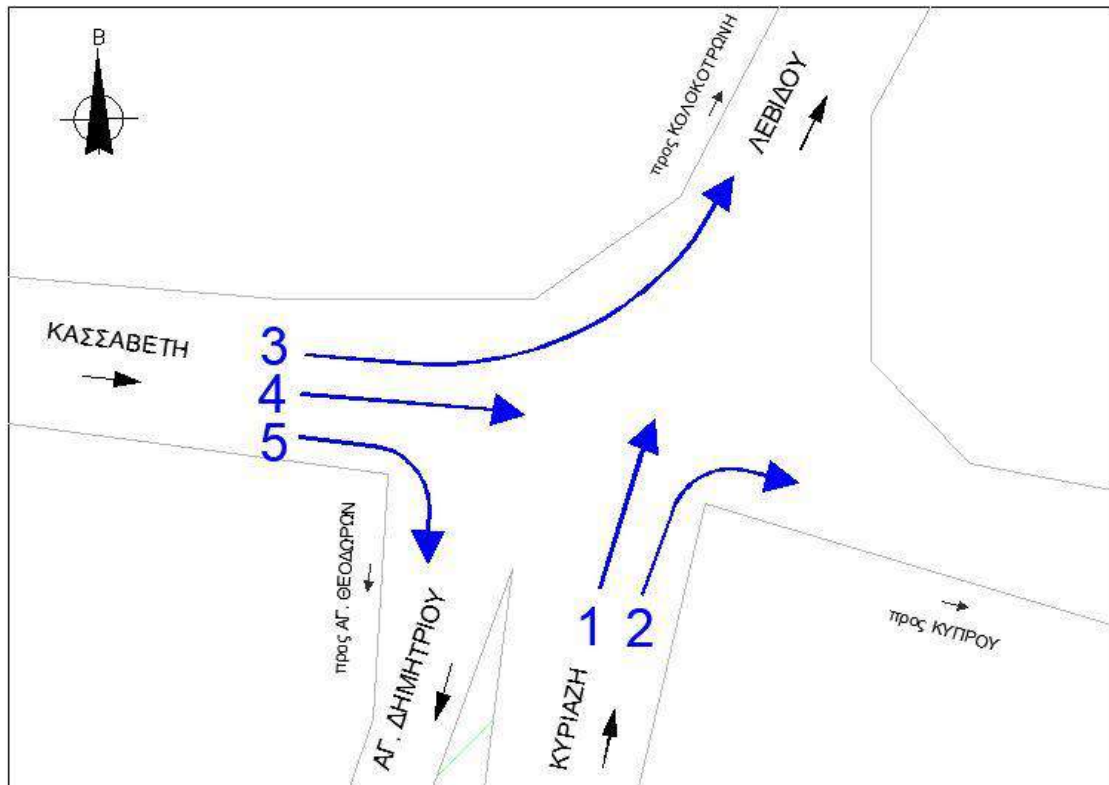
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 18.00 - 19.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	240	240	24	24	12	6	16	16	8	16	0	0	300	302
Κίνηση: 2	40	40	20	20	12	6	0	0	0	0	0	0	72	66
Κίνηση: 3	112	112	24	24	16	8	4	4	4	8	0	0	160	156
Κίνηση: 4	32	32	4	4	4	2	12	12	8	16	0	0	60	66
Κίνηση: 5	68	68	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	76	72

Διασταύρωση: ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 18.00 - 19.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΔΡΟΣΙΝΗ & ΛΕΒΙΔΟΥ	3+4+5	212	212	28	28	28	14	16	16	12	24	0	0	296	294	8,16%
ΚΥΡΙΑΖΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΩΝΙΩΝ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1+2	280	280	44	44	24	12	16	16	8	16	0	0	372	368	4,35%
ΛΕΒΙΔΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	1+3	352	352	48	48	28	14	20	20	12	24	0	0	460	458	5,24%
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΒΙΔΟΥ & ΓΡΗΓ. ΑΥΞΕΝΤΙΟΥ	2+4	72	72	24	24	16	8	12	12	8	16	0	0	132	132	12,12%
ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ	5	68	68	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	76	72	0,00%

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 13.30-14.30 & 20.00-21.00

Σκαρίφημα Κόμβου 6



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 13.30-14.30 & 20.00-21.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Κασσαβέτη, Αγ. Δημητρίου, Κυριαζή και Λεβίδου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.30-14.30) στην οδό Κασσαβέτη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γεωργίου Δροσίνη και Λεβίδου, είναι ίσος με 580 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 6,90%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[304 / 580 * 100\% = 52,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 3.

Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (20.00-21.00) είναι ίσος με 520 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 7,69%.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.30-14.30) στην οδό Κυριαζή, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αλωνιών και Κασσαβέτη, είναι ίσος με 560 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[460 / 560 * 100\% = 82,10\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, κατευθύνεται προς την οδό Λεβίδου (Κίνηση 1).

Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (20.00-21.00) είναι ίσος με 510 ΜΕΑ χωρίς βαριά κυκλοφορία.

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.30-14.30) στην οδό Λεβίδου, στο τμήμα μεταξύ Κασσαβέτη και Παναγίτσας, είναι ίσος με 764 MEA και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 1,05%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$460 / 764 * 100\% = 60,2\%$] των MEA, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχεται από την οδό Κυριαζή (Κίνηση 1).

Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (20.00-21.00) είναι ίσος με 688 MEA και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 1,16%.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.30-14.00) στην οδό Κασσαβέτη, στο τμήμα μεταξύ Λεβίδου και Γρηγορίου Αυξεντίου, είναι ίσος με 228 MEA και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 14,04%.

Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (20.00-21.00) είναι ίσος με 212 MEA και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 15,09%.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (13.30-14.30) στην οδό Αγ. Δημητρίου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κασσαβέτη και Μιλτιάδου, είναι ίσος με 148 MEA και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό.

Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (20.00-21.00) βρέθηκε ίσος με 130 MEA χωρίς βαριά κυκλοφορία.

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

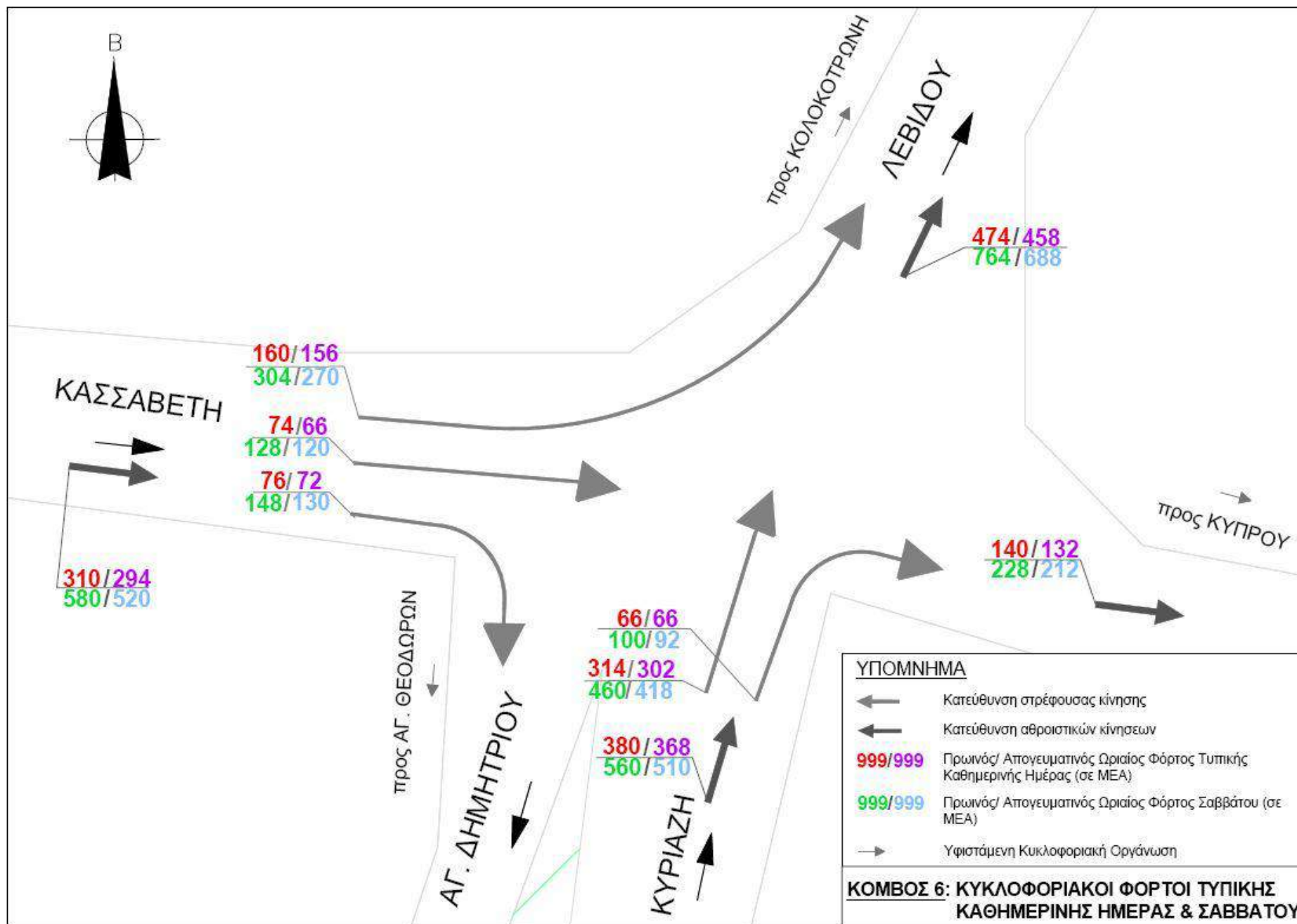
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 13.30 - 14.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	416	416	16	16	24	12	16	16	0	0	0	0	472	460
Κίνηση: 2	88	88	4	4	16	8	0	0	0	0	0	0	108	100
Κίνηση: 3	224	224	48	48	32	16	8	8	4	8	0	0	316	304
Κίνηση: 4	60	60	8	8	8	4	24	24	16	32	0	0	116	128
Κίνηση: 5	140	140	0	0	16	8	0	0	0	0	0	0	156	148

Διασταύρωση: ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 13.30 - 14.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΔΡΟΣΙΝΗ & ΛΕΒΙΔΟΥ	3+4+5	424	424	56	56	56	28	32	32	20	40	0	0	588	580	6,90%
ΚΥΡΙΑΖΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΩΝΙΩΝ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1+2	504	504	20	20	40	20	16	16	0	0	0	0	580	560	0,00%
ΛΕΒΙΔΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	1+3	640	640	64	64	56	28	24	24	4	8	0	0	788	764	1,05%
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΒΙΔΟΥ & ΓΡΗΓ. ΑΥΞΕΝΤΙΟΥ	2+4	148	148	12	12	24	12	24	24	16	32	0	0	224	228	14,04%
ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ	5	140	140	0	0	16	8	0	0	0	0	0	0	156	148	0,00%

Κόμβος 6: Κυριαζή, Λεβίδου & Κασσαβέτη

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 20.00 - 21.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	376	376	16	16	20	10	16	16	0	0	0	0	428	418
Κίνηση: 2	80	80	4	4	16	8	0	0	0	0	0	0	100	92
Κίνηση: 3	200	200	40	40	28	14	8	8	4	8	0	0	280	270
Κίνηση: 4	56	56	8	8	8	4	20	20	16	32	0	0	108	120
Κίνηση: 5	124	124	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	136	130

Διασταύρωση: ΚΥΡΙΑΖΗ, ΛΕΒΙΔΟΥ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 20.00 - 21.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΔΡΟΣΙΝΗ & ΛΕΒΙΔΟΥ	3+4+5	380	380	48	48	48	24	28	28	20	40	0	0	524	520	7,69%
ΚΥΡΙΑΖΗ ΜΕΤΑΞΥ ΑΛΩΝΙΩΝ & ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ	1+2	456	456	20	20	36	18	16	16	0	0	0	0	528	510	0,00%
ΛΕΒΙΔΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΠΑΝΑΓΙΤΣΑΣ	1+3	576	576	56	56	48	24	24	24	4	8	0	0	708	688	1,16%
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΒΙΔΟΥ & ΓΡΗΓ. ΑΥΞΕΝΤΙΟΥ	2+4	136	136	12	12	24	12	20	20	16	32	0	0	208	212	15,09%
ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΜΕΤΑΞΥ ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ	5	124	124	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	136	130	0,00%

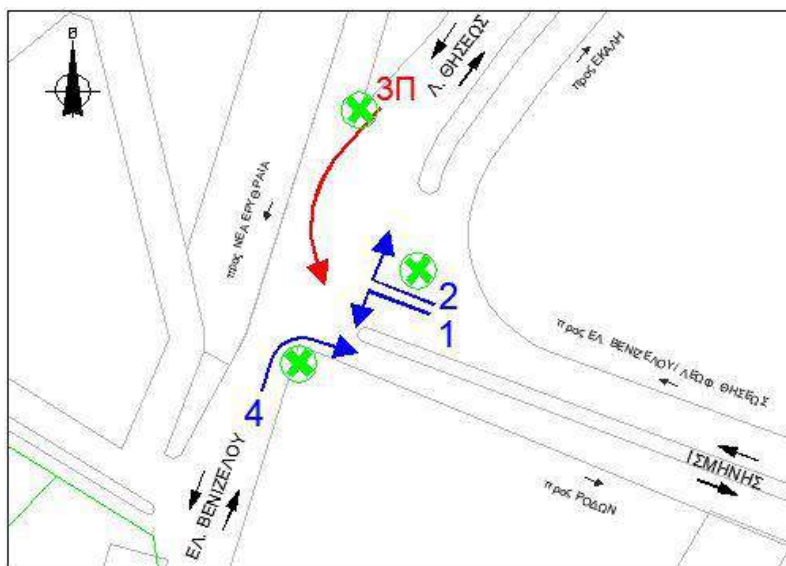


ΚΟΜΒΟΣ 7: Ισμήνης – Θησέως

Κόμβος 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 09.30-10.30 & 17.30-18.30

Σκαρίφημα Κόμβου 7



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 9.30-10.30 & 17.30-18.30) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Ισμήνης με τη Λεωφόρο Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Σε αυτόν τον κόμβο εξετάζονται μόνο οι ροές εξόδου/ εισόδου από/ προς την οδό Ισμήνης.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.30-10.30) στην οδό Ισμήνης, στο τμήμα μεταξύ της οδού Δανάης και της Λεωφ. Θησέως (ρεύμα προς Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου), είναι ίσος με 316 ΜΕΑ. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, υπολογίστηκε ίσο με 8,86%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$292 / 316 * 100\% = 92,4\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 1 (κατεύθυνση προς Νέα Ερυθραία).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 264 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας αυξήθηκε σε 10,61% σε σχέση με την πρωινή αιχμή.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (9.30-10.30) στην οδό Ισμήνης, στο τμήμα μεταξύ της Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου και της οδού Παπαφλέσσα (ρεύμα προς Ρόδων), είναι ίσος με 216 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 7,41%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$190 / 216 * 100\% = 88,0\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από τη Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου (Στρέφουσα Κίνηση 4). Το υπόλοιπο 12% του φόρτου προκύπτει από την Στρέφουσα Κίνηση 3, η οποία σύμφωνα με την υφιστάμενη σήμανση επί της οδού (Ρ-27) απαγορεύεται. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 184 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε βαριά κυκλοφορία ίση με 8,70%.

Κόμβος 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 09.30 - 10.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	224	224	12	12	8	4	24	24	8	16	4	12	280	292
Κίνηση: 2	12	12	4	4	0	0	8	8	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3Π	24	24	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	28	26
Κίνηση: 4	156	156	8	8	4	2	8	8	8	16	0	0	184	190

Διασταύρωση: ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 09.30 - 10.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΔΑΝΑΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ	1+2	236	236	16	16	8	4	32	32	8	16	4	12	304	316	8,86%
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ/ ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ & ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ	3Π+4	180	180	8	8	8	4	8	8	8	16	0	0	212	216	7,41%

Κόμβος 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως

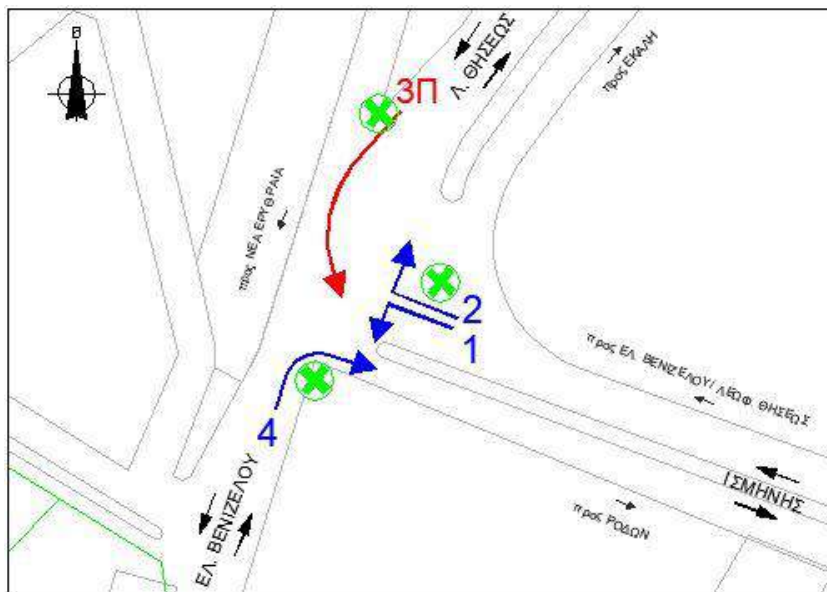
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.30 - 18.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	184	184	8	8	8	4	20	20	8	16	4	12	232	244
Κίνηση: 2	8	8	4	4	0	0	8	8	0	0	0	0	20	20
Κίνηση: 3Π	20	20	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	24	22
Κίνηση: 4	128	128	8	8	4	2	8	8	8	16	0	0	156	162

Διασταύρωση: ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.30 - 18.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΔΑΝΑΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ	1+2	192	192	12	12	8	4	28	28	8	16	4	12	252	264	10,61%
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ/ ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ & ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ	3Π+4	148	148	8	8	8	4	8	8	8	16	0	0	180	184	8,70%

Κόμβος 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 11.30-12.30 & 18.30-19.30

Σκαρίφημα Κόμβου 7



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 11.30-12.30 & 18.30-19.30) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Ισμήνης με τη Λεωφόρο Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Σε αυτόν τον κόμβο εξετάζονται μόνο οι ροές εξόδου/ εισόδου από/ προς την οδό Ισμήνης.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Ισμήνης, στο τμήμα μεταξύ της οδού Δανάης και της Λεωφ. Θησέως (ρεύμα προς Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου), είναι ίσος με 486 ΜΕΑ. Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, υπολογίστηκε ίσο με 9,88%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$446 / 486 * 100\% = 91,2\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 1 (κατεύθυνση προς Νέα Ερυθραία).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 312 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας αυξήθηκε σε 8,97% σε σχέση με την πρωινή αιχμή.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Ισμήνης, στο τμήμα μεταξύ της Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου και της οδού Παπαφλέσσα (ρεύμα προς Ρόδων), είναι ίσος με 328 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 7,32%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$288 / 328 * 100\% = 87,8\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από τη Λεωφ. Ελ. Βενιζέλου (Στρέφουσα Κίνηση 4). Το υπόλοιπο 12,2% του φόρτου προκύπτει από την (παράνομη) Στρέφουσα Κίνηση 3.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 212 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε βαριά κυκλοφορία ίση με 7,55%.

Κόμβος 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως

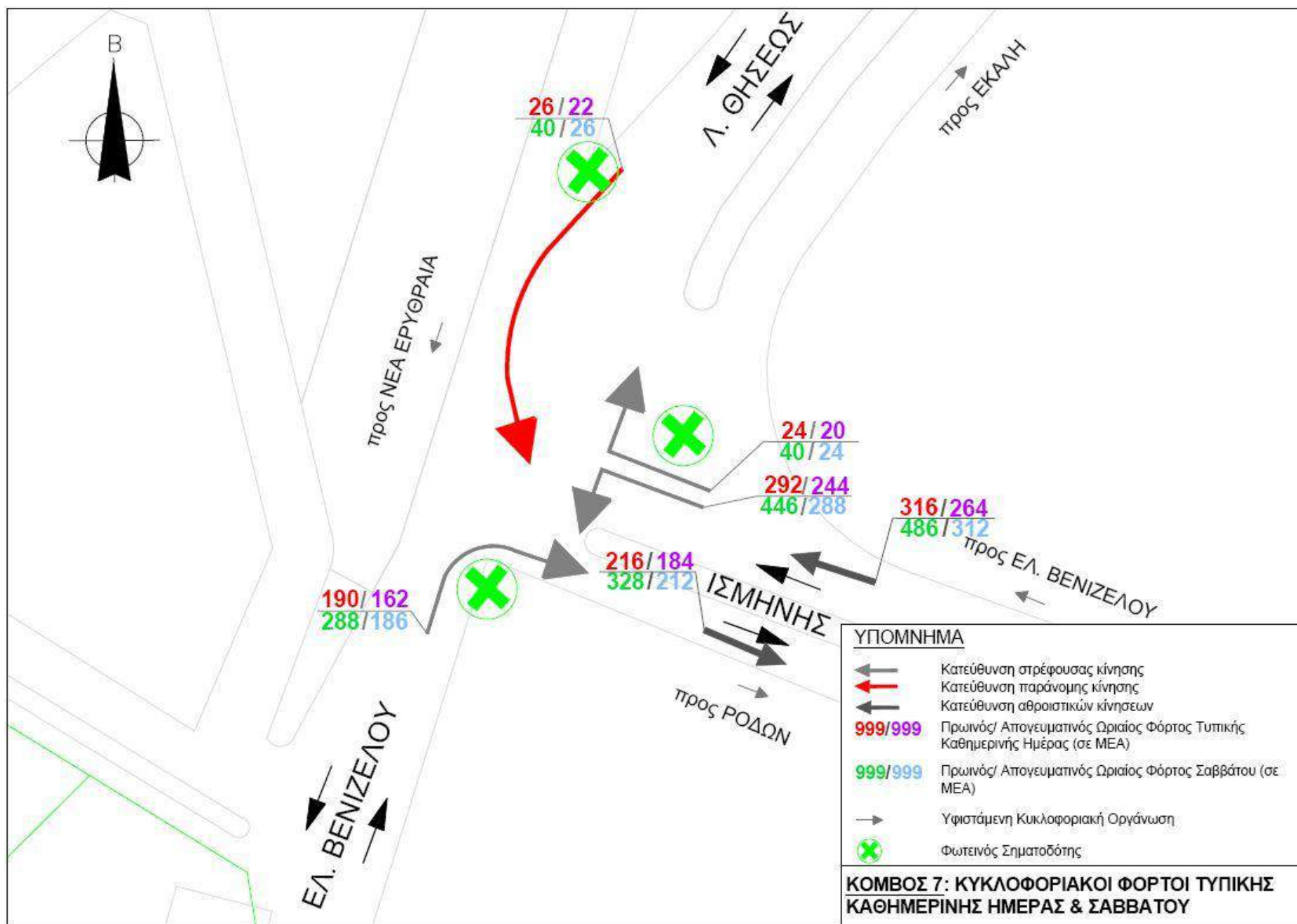
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 11.30 - 12.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	336	336	20	20	12	6	36	36	12	24	8	24	424	446
Κίνηση: 2	20	20	8	8	0	0	12	12	0	0	0	0	40	40
Κίνηση: 3Π	36	36	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	44	40
Κίνηση: 4	236	236	12	12	8	4	12	12	12	24	0	0	280	288

Διασταύρωση: ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 11.30 - 12.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΔΑΝΑΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ	1+2	356	356	28	28	12	6	48	48	12	24	8	24	464	486	9,88%
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ/ ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ & ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ	3Π+4	272	272	12	12	16	8	12	12	12	24	0	0	324	328	7,32%

Κόμβος 7: Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.30 - 19.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	220	220	12	12	8	4	24	24	8	16	4	12	276	288
Κίνηση: 2	12	12	4	4	0	0	8	8	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3Π	24	24	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	28	26
Κίνηση: 4	152	152	8	8	4	2	8	8	8	16	0	0	180	186

Διασταύρωση: ΙΣΜΗΝΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 18.30 - 19.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΔΑΝΑΗΣ & ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ	1+2	232	232	16	16	8	4	32	32	8	16	4	12	300	312	8,97%
ΙΣΜΗΝΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ/ ΛΕΩΦ. ΘΗΣΕΩΣ & ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ	3Π+4	176	176	8	8	8	4	8	8	8	16	0	0	208	212	7,55%

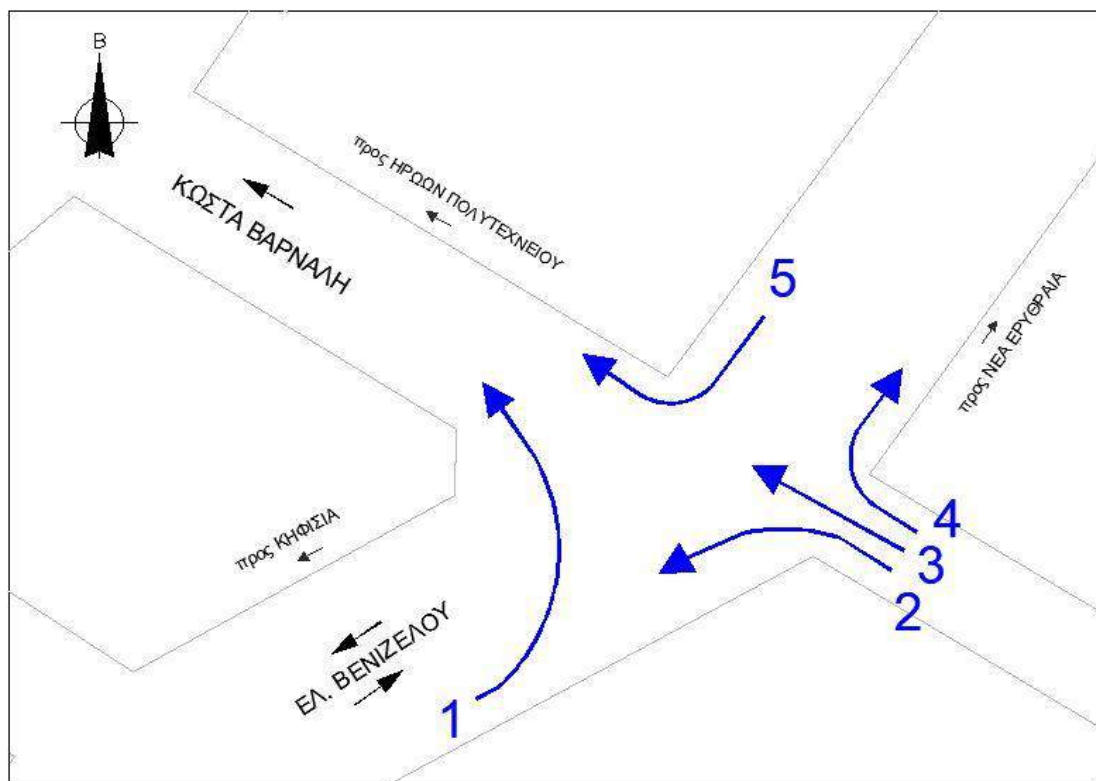


ΚΟΜΒΟΣ 8: Βάρναλη – Ελ. Βενιζέλου

Κόμβος 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 10.00-11.00 & 17.00-18.00

Σκαρίφημα Κόμβου 8



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10.00-11.00 & 17.00-18.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Κώστα Βάρναλη και Ελευθερίου Βενιζέλου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Σε αυτόν τον κόμβο εξετάζονται μόνο οι ροές εξόδου/ εισόδου στα τμήματα της Κώστα Βάρναλη.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10.00-11.00) στην οδό Κώστα Βάρναλη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γεωργίου Παπανδρέου και Ελ. Βενιζέλου, είναι ίσος με 302 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 2,65%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[180 / 302 * 100\% = 59,6\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 3.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 282 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 2,84%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10.00-11.00) στην οδό Κώστα Βάρναλη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου και Αναξαγόρα, είναι ίσος με 378 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι ίσο με 2,12%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[180 / 378 * 100\% = 47,6\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την προέκταση της οδού Κ. Βάρναλη (Κίνηση 3). Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 354 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε βαριά κυκλοφορία ίση με 2,26%.

Κόμβος 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 10.00 - 11.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	56	56	0	0	4	2	8	8	0	0	0	0	68	66
Κίνηση: 2	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36
Κίνηση: 3	168	168	0	0	16	8	4	4	0	0	0	0	188	180
Κίνηση: 4	64	64	4	4	12	6	4	4	4	8	0	0	88	86
Κίνηση: 5	116	116	4	4	8	4	0	0	4	8	0	0	132	132

Διασταύρωση: ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 10.00 - 11.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2+3+4	268	268	4	4	28	14	8	8	4	8	0	0	312	302	2,65%
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ	1+3+5	340	340	4	4	28	14	12	12	4	8	0	0	388	378	2,12%

Κόμβος 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου

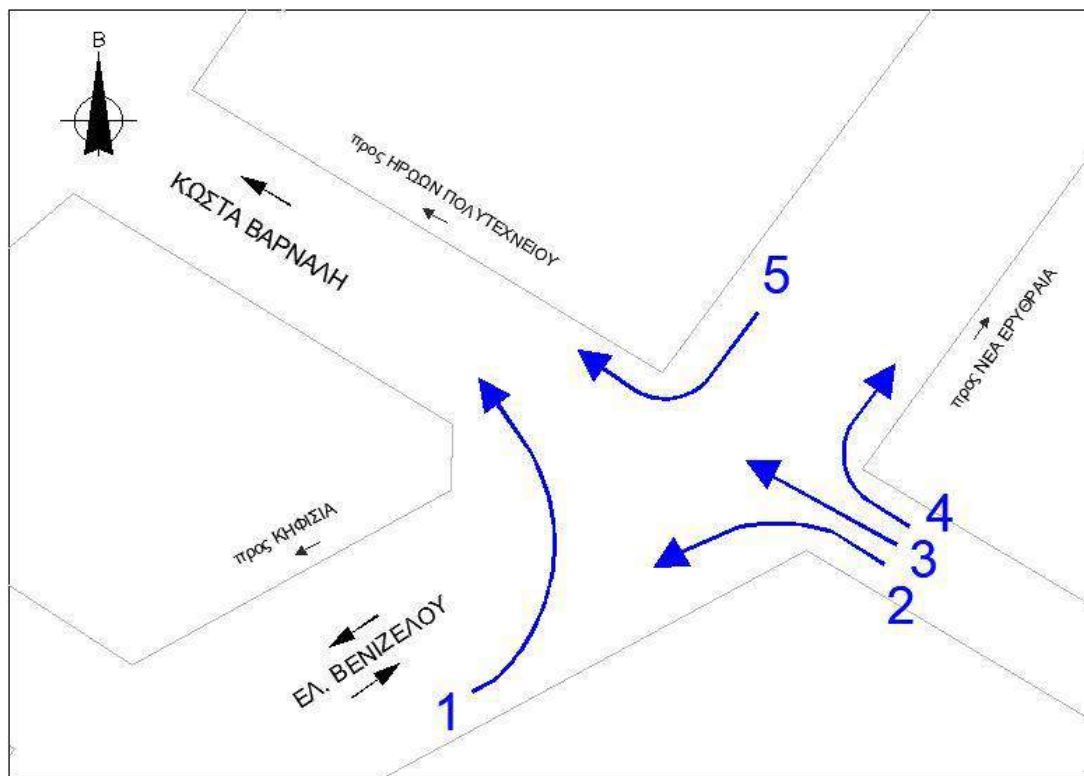
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.00 - 18.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	52	52	0	0	4	2	8	8	0	0	0	0	64	62
Κίνηση: 2	32	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32	32
Κίνηση: 3	156	156	0	0	16	8	4	4	0	0	0	0	176	168
Κίνηση: 4	60	60	4	4	12	6	4	4	4	8	0	0	84	82
Κίνηση: 5	108	108	4	4	8	4	0	0	4	8	0	0	124	124

Διασταύρωση: ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 17.00 - 18.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧΗΜΑΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2+3+4	248	248	4	4	28	14	8	8	4	8	0	0	292	282	2,84%
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ	1+3+5	316	316	4	4	28	14	12	12	4	8	0	0	364	354	2,26%

Κόμβος 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου

Ημερομηνία: Σάββατο 19/10/2019, 12.00-13.00 & 19.00-20.00

Σκαρίφημα Κόμβου 8



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12.00-13.00 & 19.00-20.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Κώστα Βάρναλη και Ελευθερίου Βενιζέλου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Σε αυτόν τον κόμβο εξετάζονται μόνο οι ροές εξόδου/ εισόδου στα τμήματα της Κώστα Βάρναλη.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Κώστα Βάρναλη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Γεωργίου Παπανδρέου και Ελ. Βενιζέλου, είναι ίσος με 306 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 2,61%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$176 / 306 * 100\% = 57,5\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην (ευθεία) Κίνηση 3. Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.00-20.00) είναι ίσος με 270 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ισούται με 2,96%.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.00-13.00) στην οδό Κώστα Βάρναλη, στο τμήμα μεταξύ των οδών Ελευθερίου Βενιζέλου και Αναξαγόρα, είναι ίσος με 348 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι ίσο με 2,30%. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$176 / 348 * 100\% = 50,6\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την προέκταση της οδού Κ. Βάρναλη (Κίνηση 3). Ο αντίστοιχος βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.00-20.00) είναι ίσος με 308 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε βαριά κυκλοφορία ίση με 2,60%.

Κόμβος 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου

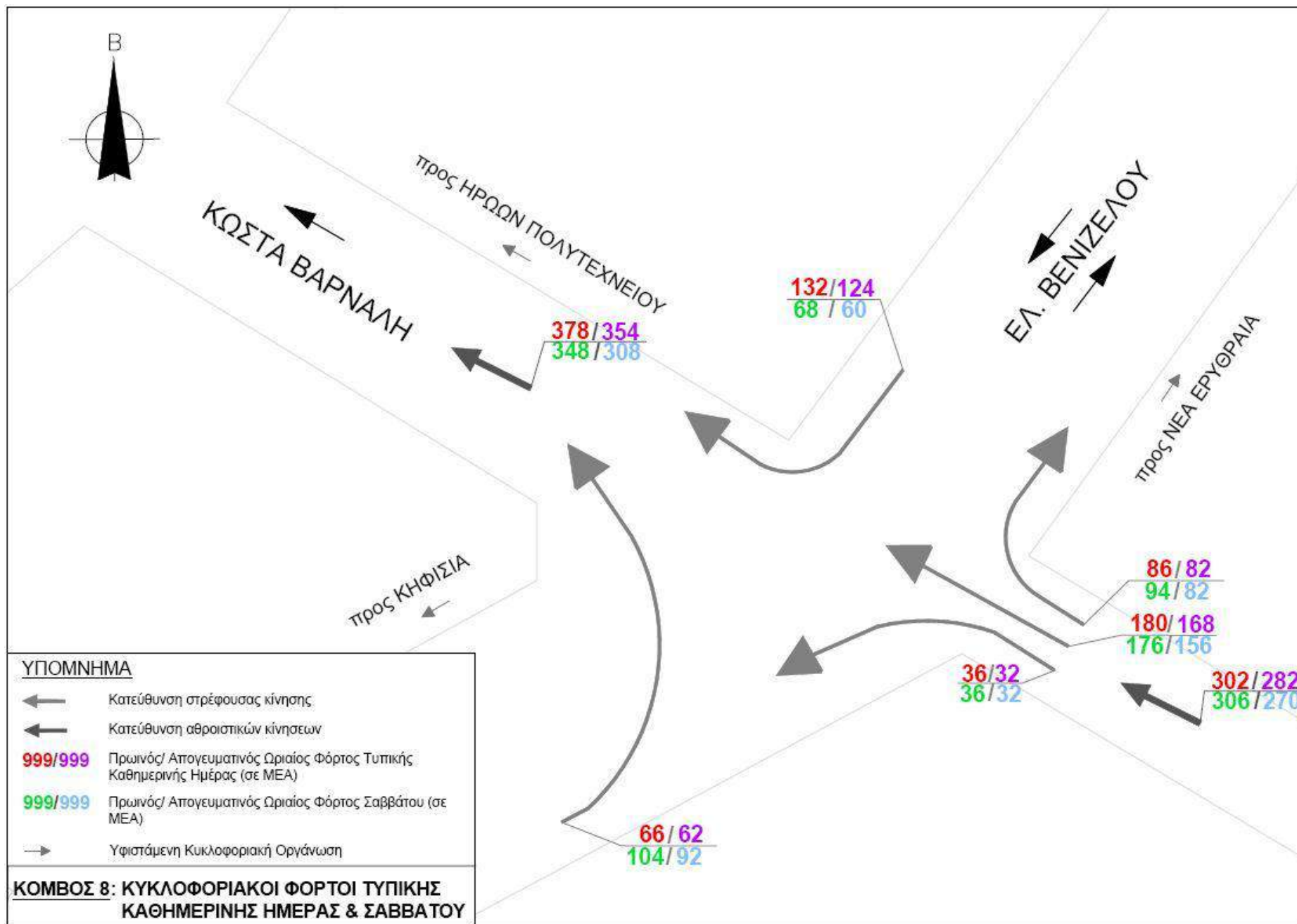
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.00 - 13.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	100	100	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	108	104
Κίνηση: 2	28	28	0	0	8	4	4	4	0	0	0	0	40	36
Κίνηση: 3	160	160	0	0	8	4	4	4	4	8	0	0	176	176
Κίνηση: 4	92	92	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	96	94
Κίνηση: 5	56	56	0	0	16	8	4	4	0	0	0	0	76	68

Διασταύρωση: ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 12.00 - 13.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2+3+4	280	280	0	0	20	10	8	8	4	8	0	0	312	306	2,61%
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ	1+3+5	316	316	0	0	32	16	8	8	4	8	0	0	360	348	2,30%

Κόμβος 8: Κώστα Βάρναλη & Ελ. Βενιζέλου

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 19.00 - 20.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	88	88	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	96	92
Κίνηση: 2	24	24	0	0	8	4	4	4	0	0	0	0	36	32
Κίνηση: 3	140	140	0	0	8	4	4	4	4	8	0	0	156	156
Κίνηση: 4	80	80	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	84	82
Κίνηση: 5	48	48	0	0	16	8	4	4	0	0	0	0	68	60

Διασταύρωση: ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 19.10.2019, 19.00 - 20.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΓΕΩΡΓ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ & ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	2+3+4	244	244	0	0	20	10	8	8	4	8	0	0	276	270	2,96%
ΚΩΣΤΑ ΒΑΡΝΑΛΗ ΜΕΤΑΞΥ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΑΝΑΞΑΓΟΡΑ	1+3+5	276	276	0	0	32	16	8	8	4	8	0	0	320	308	2,60%

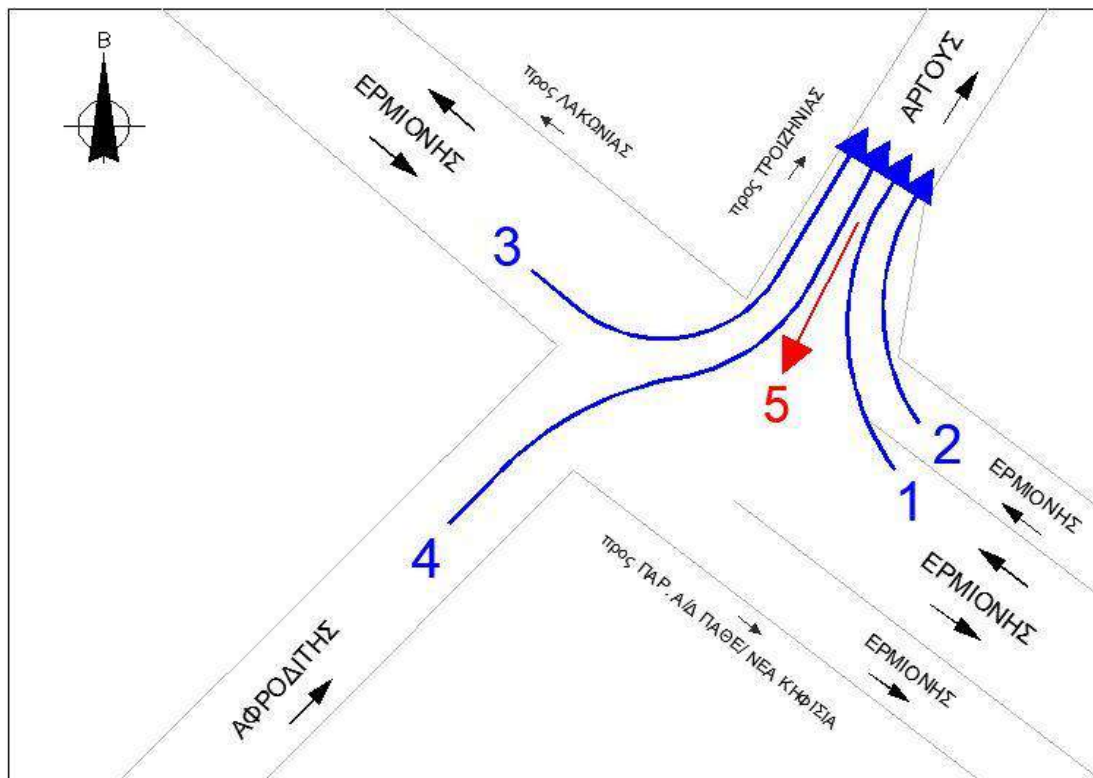


ΚΟΜΒΟΣ 9: Ερμιόνης – Άργους

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

Ημερομηνία: Πέμπτη 17/10/2019, 08.00-09.00 & 16.00-17.00

Σκαρίφημα Κόμβου 9



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8.00-9.00 & 16.00-17.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Αφροδίτης/ Άργους & Ερμιόνης, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Εν προκειμένω, μετρήθηκαν μόνο οι εισερχόμενοι φόρτοι στην οδό Άργους (τμήμα μεταξύ Ερμιόνης και Πάρνηθος), σύμφωνα με τις ακόλουθες κινήσεις (βλ. και σκαρίφημα παραπάνω):

1. Δεξιά στρέφουσα κίνηση της οδού Ερμιόνης (συνέχεια υπόγειας διάβασης οχημάτων Ελαιών/ Ερμιόνης)
2. Δεξιά στρέφουσα κίνηση της οδού Ερμιόνης (συνέχεια Παραδρόμου Α/Δ ΠΑΘΕ)
3. Αριστερή στρέφουσα κίνηση της οδού Ερμιόνης
4. Ευθεία κίνηση της οδού Αφροδίτης

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Άργους, στο τμήμα μεταξύ Ερμιόνης και Πάρνηθος, είναι ίσος με 849 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 2,12%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[705 / 849 * 100\% = 83,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχεται από την οδό Ερμιόνης (Κίνηση 1).

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (16.00-17.00) είναι ίσος με 600 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 3,0%.

Τόσο κατά την πρωινή, όσο και κατά την απογευματινή αιχμή, εντοπίστηκε παράνομη κίνηση οχημάτων, τα οποία εξέρχονταν από την οδό Άργους με κατεύθυνση την οδό Ερμιόνης (Κίνηση 5, βλ. σκαρίφημα). Σύμφωνα με την πρωινή μέτρηση, το ποσοστό αυτό διαμορφώνεται σε $[18 / 849 * 100\% = 2,12\%]$ του συνόλου των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στη διατομή μεταξύ Ερμιόνης και Πάρνηθος, ενώ για την απογευματινή αιχμή σε $[12 / 600 * 100\% = 2,0\%]$ του παραπάνω συνόλου.

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 08.00 - 09.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	660	660	12	12	18	9	6	6	0	0	6	18	702	705
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3	108	108	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	108	108
Κίνηση: 4	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Κίνηση: 5	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18

Διασταύρωση: ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 08.00 - 09.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΠΑΡΝΗΘΟΣ	1+2+3+4	804	804	12	12	18	9	6	6	0	0	6	18	846	849	2,12%

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

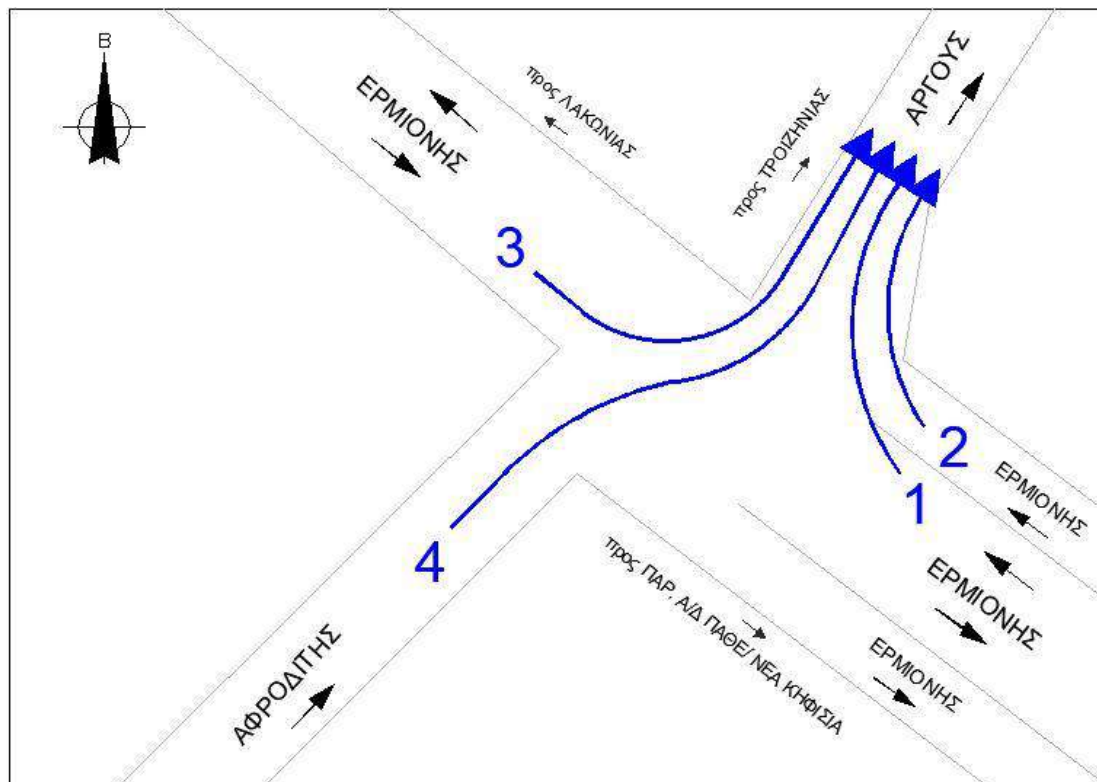
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 16.00 - 17.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	462	462	6	6	12	6	6	6	0	0	6	18	492	498
Κίνηση: 2	18	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	18
Κίνηση: 3	78	78	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	78	78
Κίνηση: 4	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Κίνηση: 5	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12

Διασταύρωση: ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 16.00 - 17.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΠΑΡΝΗΘΟΣ	1+2+3+4	564	564	6	6	12	6	6	6	0	0	6	18	594	600	3,00%

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

Ημερομηνία: Σάββατο 12/10/2019, 10.30-11.30 & 17.30-18.30

Σκαρίφημα Κόμβου 9



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10.30-11.30 & 17.30-18.30) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Αφροδίτης/ Άργους & Ερμιόνης, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (10.30-11.30) στην οδό Άργους, στο τμήμα μεταξύ Ερμιόνης και Πάρνηθος, είναι ίσος με 450 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[396 / 450 * 100\% = 88,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχεται από την οδό Ερμιόνης (Κίνηση 1). Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.30-18.30) είναι ίσος με 384 ΜΕΑ με το μεγαλύτερο ποσοστό $[315 / 384 * 100\% = 82,0\%]$ των ΜΕΑ να προέρχεται επίσης από την οδό Ερμιόνης (Κίνηση 1).

Για την παραπάνω τυπική ημέρα (Σαββάτου) δεν εντοπίστηκε παράνομη κίνηση επί της Άργους.

Επιπλέον, παρατηρείται μείωση του συνολικού φόρτου σε σχέση με αυτόν μιας τυπικής καθημερινής. Στην περιοχή Αδάμες του Δήμου Κηφισιάς (όπου ανήκει και ο εξεταζόμενος κόμβος), λειτουργούν χώροι γραφείων αρκετών εταιρειών, ως εκ τούτου η ανάγκη μετακίνησης για εργασία δεν υφίσταται τα Σαβ/κα.

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

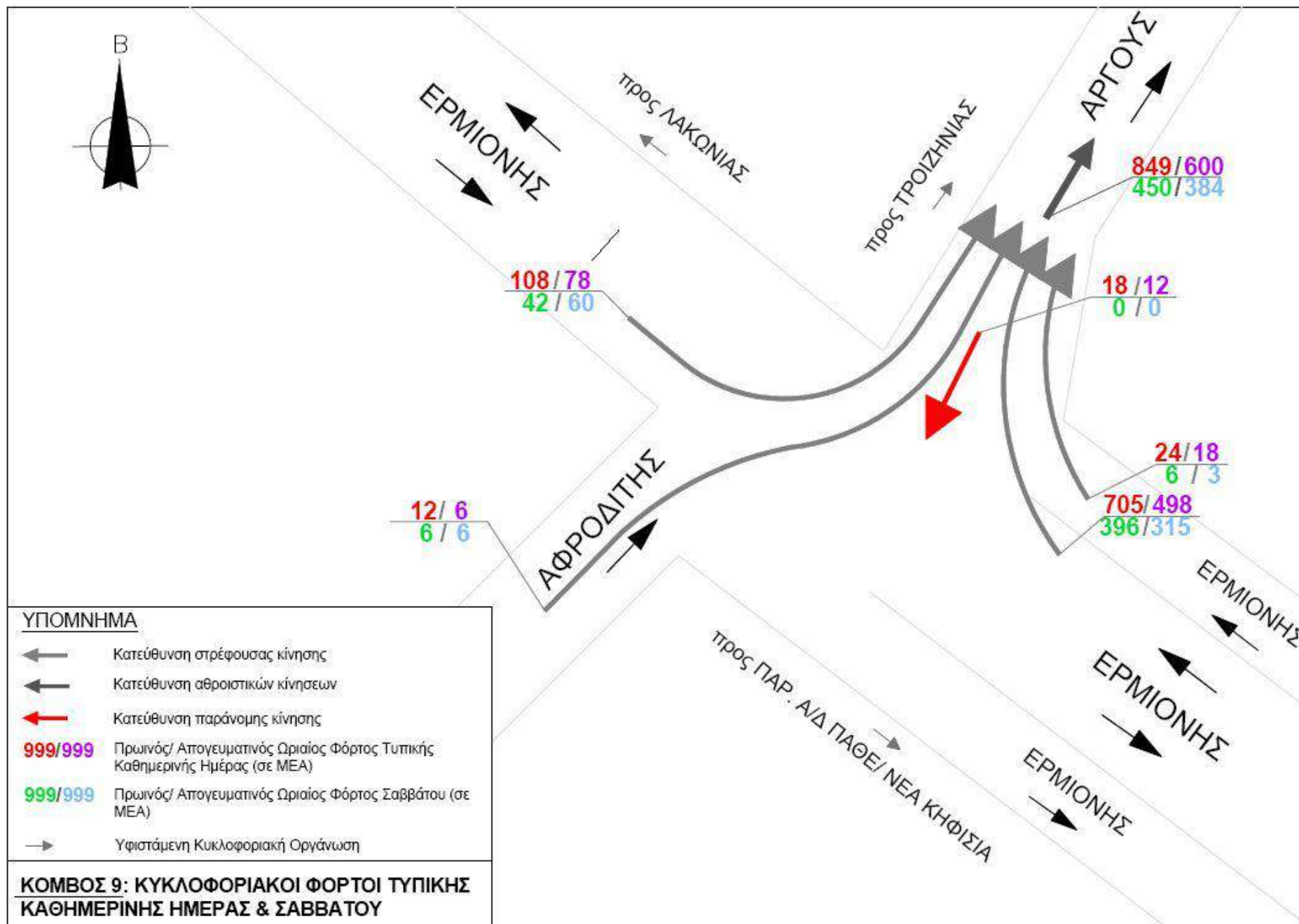
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 10.30 - 11.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	336	336	24	24	60	30	6	6	0	0	0	0	426	396
Κίνηση: 2	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Κίνηση: 3	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	42
Κίνηση: 4	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6

Διασταύρωση: ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 10.30 - 11.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΠΑΡΝΗΘΟΣ	1+2+3+4	390	390	24	24	60	30	6	6	0	0	0	0	480	450	0,00%

Κόμβος 9: Ερμιόνης & Άργους

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 17.30 - 18.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	306	306	0	0	6	3	6	6	0	0	0	0	318	315
Κίνηση: 2	0	0	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	6	3
Κίνηση: 3	48	48	0	0	12	6	6	6	0	0	0	0	66	60
Κίνηση: 4	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6

Διασταύρωση: ΑΡΓΟΥΣ & ΕΡΜΙΟΝΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 17.30 - 18.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΠΑΡΝΗΘΟΣ	1+2+3+4	360	360	0	0	24	12	12	12	0	0	0	0	396	384	0,00%

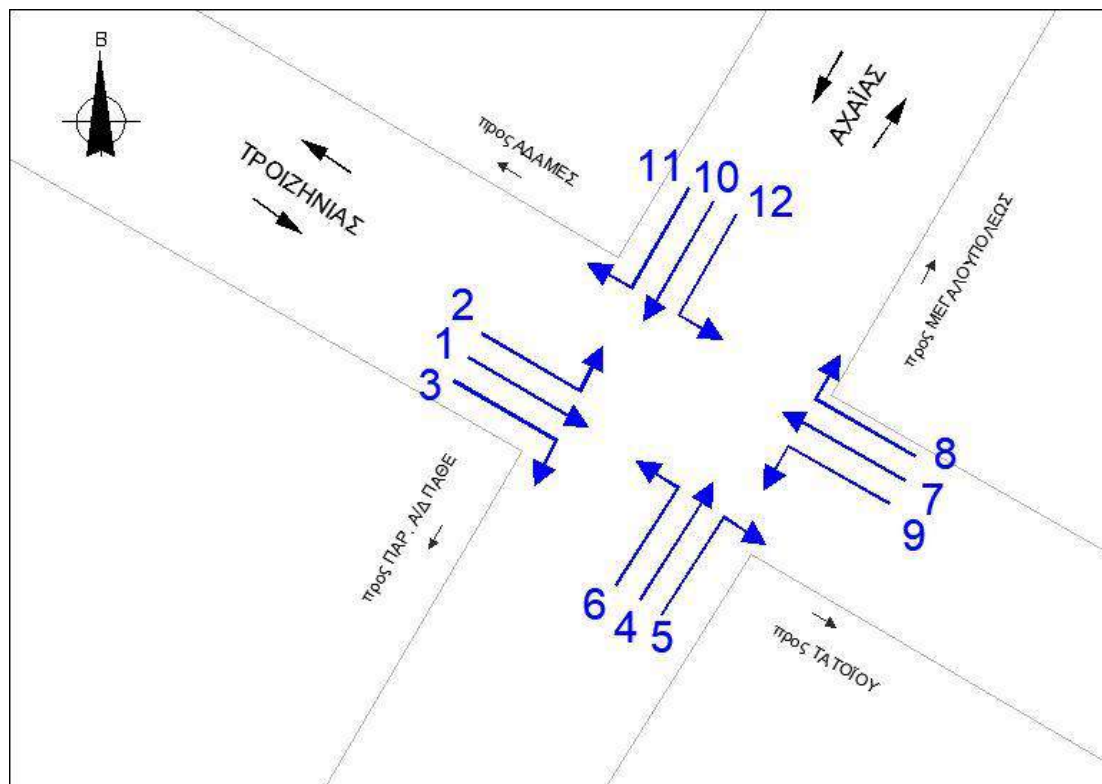


ΚΟΜΒΟΣ 10: Τροιζηνίας – Αχαΐας

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Ημερομηνία: Πέμπτη 17/10/2019, 08.00-09.00 & 17.00-18.00

Σκαρίφημα Κόμβου 10



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8.00-9.00 & 17.00-18.00) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Αχαΐας και Τροιζηνίας/ Ερύμανθου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ του Παραδρόμου του Α/Δ ΠΑΘΕ και της Τροιζηνίας (ρεύμα προς Μεγαλουπόλεως), είναι ίσος με 126 ΜΕΑ και αντιστοιχεί εξ' ολοκλήρου στην Στρέφουσα Κίνηση 5 (κατεύθυνση προς Τατοΐου). Το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 94 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ της οδού Τροιζηνίας και του Παραδρόμου του Α/Δ ΠΑΘΕ (ρεύμα προς Παράδρομο Α/Δ ΠΑΘΕ), είναι ίσος με 100 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό [$56 / 100 * 100\% = 56,0\%$] των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την οδό Τροιζηνίας/ Ερύμανθου (Στρέφουσα Κίνηση 9).

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 66 ΜΕΑ και αντιστοιχεί σε μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ Τροιζηνίας και Μεγαλουπόλεως (ρεύμα προς Μεγαλουπόλεως), είναι ίσος με 64 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 18,75%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[40 / 64 * 100\% = 62,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την οδό Τροιζηνίας/Ερύμανθου (Στρέφουσα Κίνηση 8).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 48 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 25,0%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ Μεγαλουπόλεως και Τροιζηνίας (ρεύμα προς Παράδρομο Α/Δ ΠΑΘΕ), είναι ίσος με 220 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 5,45%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[144 / 220 * 100\% = 65,4\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 12.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 160 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 7,50%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αργολίδος και Αχαΐας (ρεύμα προς Τατοΐου), είναι ίσος με 284 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 4,23%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[252 / 284 * 100\% = 88,7\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 204 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 5,88%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αχαΐας και Αργολίδος (ρεύμα προς Αδάμες), είναι ίσος με 134 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[94 / 134 * 100\% = 70,2\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την οδό Τροιζηνίας/Ερύμανθου (Κίνηση 7).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 96 ΜΕΑ, χωρίς βαριά κυκλοφορία.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αχαΐας και Πηγών (ρεύμα προς Τατοΐου), είναι ίσος με 522 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

4,60%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[252 / 522 * 100\% = 48,3\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την οδό Τροιζηνίας (Κίνηση 1).

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 386 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 6,22%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (8.00-9.00) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Πηγών και Αχαΐας (ρεύμα προς Αδάμες), είναι ίσος με 190 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 6,32%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[94 / 190 * 100\% = 49,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην ευθεία Κίνηση 7.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (17.00-18.00) είναι ίσος με 138 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 8,70%.

Τα ποσοστά βαριάς κυκλοφορίας, όπου εμφανίζονται, αποδίδονται στη διέλευση των λεωφορειακών γραμμών 522 και 523 του ΟΑΣΑ από το εν λόγω τμήμα.

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 08.00 - 09.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	240	240	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	244	252
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 3	8	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
Κίνηση: 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 5	120	120	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	128	126
Κίνηση: 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 7	88	88	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	100	94
Κίνηση: 8	24	24	0	0	0	0	4	4	0	0	4	12	32	40
Κίνηση: 9	44	44	0	0	8	4	8	8	0	0	0	0	60	56
Κίνηση: 10	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	36
Κίνηση: 11	36	36	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	40	40
Κίνηση: 12	128	128	0	0	0	0	4	4	0	0	4	12	136	144

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Διασταύρωση: ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 08.00 - 09.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	4+5+6	120	120	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	128	126	0,00%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ	2+4+8	48	48	0	0	0	0	4	4	0	0	4	12	56	64	18,75%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	10+11+12	200	200	0	0	0	0	8	8	0	0	4	12	212	220	5,45%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ	3+9+10	88	88	0	0	8	4	8	8	0	0	0	0	104	100	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΗΓΩΝ & ΑΧΑΪΑΣ	7+8+9	156	156	0	0	20	10	12	12	0	0	4	12	192	190	6,32%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	6+7+11	124	124	0	0	12	6	4	4	0	0	0	0	140	134	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ & ΑΧΑΪΑΣ	1+2+3	272	272	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	276	284	4,23%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΠΗΓΩΝ	1+5+12	488	488	0	0	4	2	8	8	0	0	8	24	508	522	4,60%

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 17.00 - 18.00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	172	172	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	176	184
Κίνηση: 2	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16
Κίνηση: 3	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	4
Κίνηση: 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 5	88	88	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	96	94
Κίνηση: 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 7	64	64	0	0	8	4	0	0	0	0	0	0	72	68
Κίνηση: 8	16	16	0	0	0	0	4	4	0	0	4	12	24	32
Κίνηση: 9	32	32	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	40	38
Κίνηση: 10	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24
Κίνηση: 11	24	24	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	28	28
Κίνηση: 12	92	92	0	0	0	0	4	4	0	0	4	12	100	108

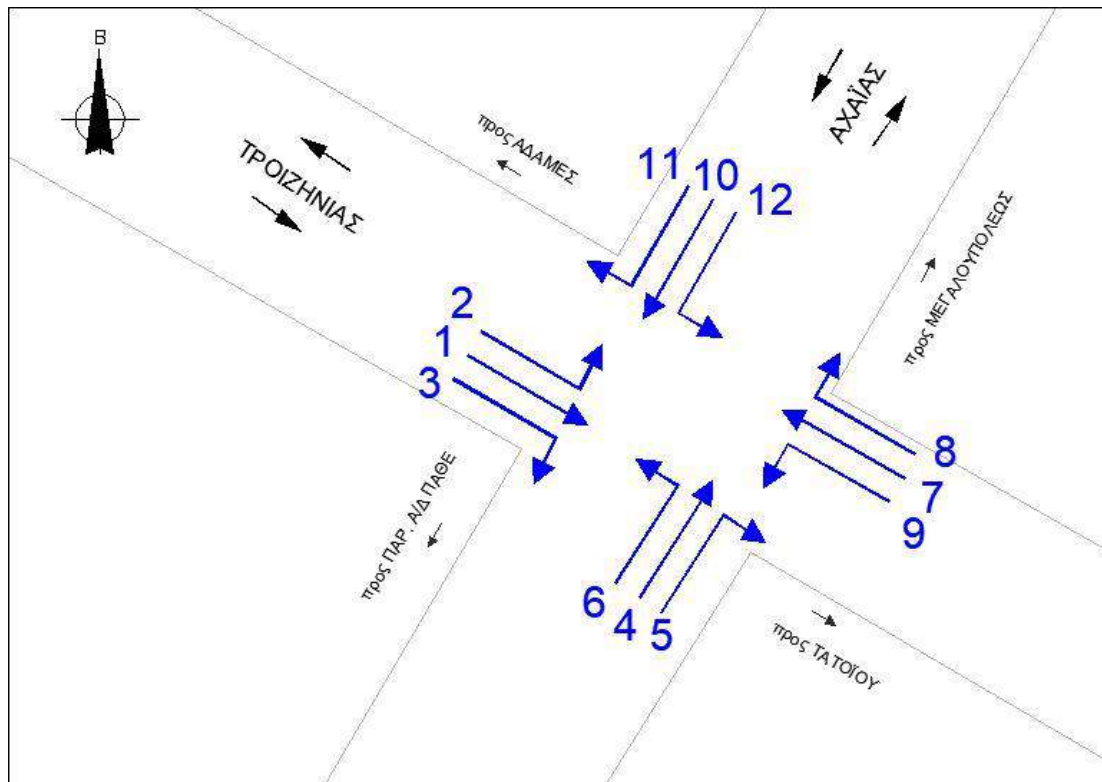
Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Διασταύρωση: ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 17.10.2019, 17.00 - 18.00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	4+5+6	88	88	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	96	94	0,00%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ	2+4+8	32	32	0	0	0	0	4	4	0	0	4	12	40	48	25,00%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	10+11+12	140	140	0	0	0	0	8	8	0	0	4	12	152	160	7,50%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ	3+9+10	60	60	0	0	4	2	4	4	0	0	0	0	68	66	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΗΓΩΝ & ΑΧΑΪΑΣ	7+8+9	112	112	0	0	12	6	8	8	0	0	4	12	136	138	8,70%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	6+7+11	88	88	0	0	8	4	4	4	0	0	0	0	100	96	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ & ΑΧΑΪΑΣ	1+2+3	192	192	0	0	0	0	0	0	0	0	4	12	196	204	5,88%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΠΗΓΩΝ	1+5+12	352	352	0	0	4	2	8	8	0	0	8	24	372	386	6,22%

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Ημερομηνία: Σάββατο 12/10/2019, 11.30-12.30 & 18.30-19.30

Σκαρίφημα Κόμβου 10



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 11.30-12.30 & 18.30-19.30) για τη μη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Αχαΐας και Τροιζηνίας/ Ερύμανθου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ του Παραδρόμου του Α/Δ ΠΑΘΕ και της οδού Τροιζηνίας (ρεύμα προς Μεγαλουπόλεως), είναι ίσος με 231 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 5,19%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[186 / 231 * 100\% = 80,5\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 5.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 168 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 7,14%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Τροιζηνίας και Μεγαλουπόλεως, είναι ίσος με 276 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 6,52%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[177 / 276 * 100\% = 64,1\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την οδό Τροιζηνίας/ Ερύμανθου (Στρέφουσα Κίνηση 8).

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 201 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 8,96%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ Μεγαλουπόλεως και Τροιζηνίας (ρεύμα προς Παράδρομο Α/Δ ΠΑΘΕ), είναι ίσος με 228 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, αντιστοιχεί σε 7,89%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[174 / 228 * 100\% = 76,3\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 12. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 165 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 10,91%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Αχαΐας, στο τμήμα μεταξύ της οδού Τροιζηνίας και του Παραδρόμου του Α/Δ ΠΑΘΕ (ρεύμα προς Παράδρομο Α/Δ ΠΑΘΕ), είναι ίσος με 216 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας σε αυτό το τμήμα είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[162 / 216 * 100\% = 75,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχεί στην Στρέφουσα Κίνηση 9. Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 156 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Πηγών και Αχαΐας (ρεύμα προς Αδάμες), είναι ίσος με 483 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Τα μεγαλύτερα ποσοστά φόρτων, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προκύπτουν από τις Στρέφουσες Κινήσεις 8 και 9 και υπολογίζονται σε 36,6% και 33,6% αντίστοιχα. Το υπόλοιπο $[44 / 172 * 100\% = 29,8\%]$ προέρχεται από την ευθεία Κίνηση 7 (προς Αδάμες). Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 351 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αχαΐας και Αργολίδος (ρεύμα προς Αδάμες), είναι ίσος με 156 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, είναι μηδενικό. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[144 / 156 * 100\% = 92,3\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από τη συνέχεια της οδού Τροιζηνίας/ Ερύμανθου (Κίνηση 7). Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 111 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας βρέθηκε επίσης μηδενικό.

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αργολίδος και Αχαΐας (ρεύμα προς Τατοΐου), είναι ίσος με 213 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 8,45%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[147 / 213 * 100\% = 69,0\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, αντιστοιχούν στην ευθεία Κίνηση 1.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 153 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 11,76%.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (11.30-12.30) στην οδό Τροιζηνίας, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αχαΐας και Πηγών (ρεύμα προς Τατοΐου), είναι ίσος με 507 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 5,92%. Τα μεγαλύτερα ποσοστά φόρτων, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προκύπτουν από τις Στρέφουσες Κινήσεις 5 και 12 και υπολογίζονται σε 36,7% και 34,3% αντίστοιχα. Το υπόλοιπο $[147 / 507 * 100\% = 29,0\%]$ προέρχεται από την ευθεία Κίνηση 1 (προς Τατοΐου). Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (18.30-19.30) είναι ίσος με 369 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας υπολογίστηκε ίσο με 8,13%.

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 11.30 - 12.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	144	144	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	150	147
Κίνηση: 2	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	6	18	42	54
Κίνηση: 3	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Κίνηση: 4	36	36	0	0	6	3	6	6	0	0	0	0	48	45
Κίνηση: 5	162	162	6	6	12	6	0	0	6	12	0	0	186	186
Κίνηση: 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 7	138	138	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	150	144
Κίνηση: 8	162	162	6	6	18	9	0	0	0	0	0	0	186	177
Κίνηση: 9	156	156	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	162	162
Κίνηση: 10	42	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	42	42
Κίνηση: 11	12	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	12
Κίνηση: 12	150	150	0	0	12	6	0	0	0	0	6	18	168	174

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

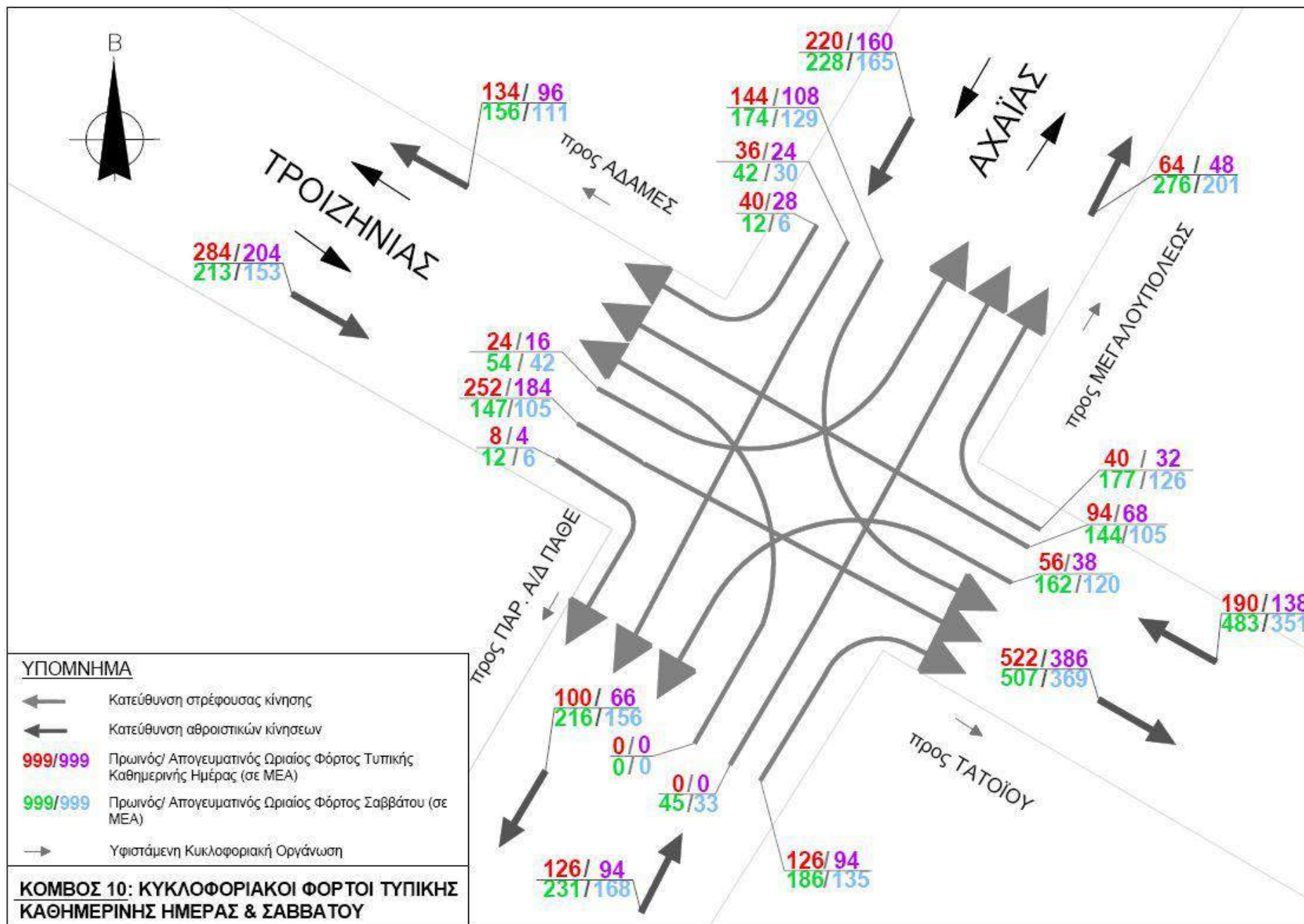
Διασταύρωση: ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 11.30 - 12.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	4+5+6	198	198	6	6	18	9	6	6	6	12	0	0	234	231	5,19%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ	2+4+8	234	234	6	6	24	12	6	6	0	0	6	18	276	276	6,52%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	10+11+12	204	204	0	0	12	6	0	0	0	0	6	18	222	228	7,89%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ	3+9+10	210	210	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	216	216	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΗΓΩΝ & ΑΧΑΪΑΣ	7+8+9	456	456	12	12	30	15	0	0	0	0	0	0	498	483	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	6+7+11	150	150	0	0	12	6	0	0	0	0	0	0	162	156	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ & ΑΧΑΪΑΣ	1+2+3	192	192	0	0	6	3	0	0	0	0	6	18	204	213	8,45%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΠΗΓΩΝ	1+5+12	456	456	6	6	30	15	0	0	6	12	6	18	504	507	5,92%

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 18.30 - 19.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	102	102	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	108	105
Κίνηση: 2	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	6	18	30	42
Κίνηση: 3	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Κίνηση: 4	24	24	0	0	6	3	6	6	0	0	0	0	36	33
Κίνηση: 5	114	114	6	6	6	3	0	0	6	12	0	0	132	135
Κίνηση: 6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Κίνηση: 7	102	102	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	108	105
Κίνηση: 8	114	114	6	6	12	6	0	0	0	0	0	0	132	126
Κίνηση: 9	114	114	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	120	120
Κίνηση: 10	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	30	30
Κίνηση: 11	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
Κίνηση: 12	108	108	0	0	6	3	0	0	0	0	6	18	120	129

Κόμβος 10: Τροιζηνίας & Αχαΐας

Διασταύρωση: ΑΧΑΪΑΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 18.30 - 19.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	4+5+6	138	138	6	6	12	6	6	6	6	12	0	0	168	168	7,14%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ	2+4+8	162	162	6	6	18	9	6	6	0	0	6	18	198	201	8,96%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΜΕΓΑΛΟΥΠΟΛΕΩΣ & ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	10+11+12	144	144	0	0	6	3	0	0	0	0	6	18	156	165	10,91%
ΑΧΑΪΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ & ΠΑΡ. Α/Δ ΠΑΘΕ	3+9+10	150	150	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0	156	156	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΗΓΩΝ & ΑΧΑΪΑΣ	7+8+9	330	330	12	12	18	9	0	0	0	0	0	0	360	351	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ	6+7+11	108	108	0	0	6	3	0	0	0	0	0	0	114	111	0,00%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ & ΑΧΑΪΑΣ	1+2+3	132	132	0	0	6	3	0	0	0	0	6	18	144	153	11,76%
ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ ΜΕΤΑΞΥ ΑΧΑΪΑΣ & ΠΗΓΩΝ	1+5+12	324	324	6	6	18	9	0	0	6	12	6	18	360	369	8,13%

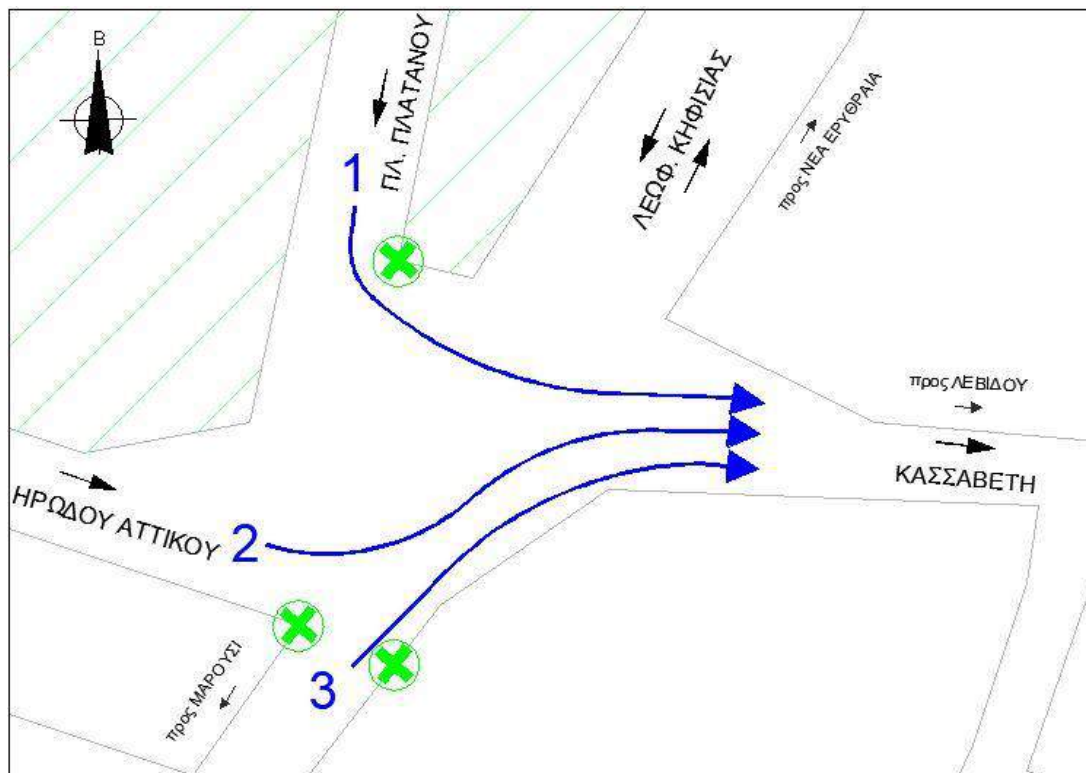


ΚΟΜΒΟΣ 11: Κασσαβέτη – Λ. Κηφισίας

Κόμβος 11: Κασσαβέτη & Λ. Κηφισίας

Ημερομηνία: Τρίτη 22/10/2019, 07.30-08.30 & 16.30-17.30

Σκαρίφημα Κόμβου 11



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 7.30-8.30 & 16.30-17.30) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Κασσαβέτη με τη Λεωφ. Κηφισίας, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (7.30-8.30) στην οδό Κασσαβέτη, στο τμήμα μεταξύ Λεωφ. Κηφισίας και Γεωργίου Δροσίνη, είναι ίσος με 172 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 9,30%. Τα μεγαλύτερα ποσοστά φόρτων, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προκύπτουν από την Στρέφουσα Κίνηση 2 (από Ηρώδου Αττικού) και 3 (άνοδος Λεωφ. Κηφισίας) και υπολογίζονται σε 38,4% και 37,2% αντίστοιχα. Το υπόλοιπο $[44 / 172 * 100\% = 24,4\%]$ προέρχεται από την Στρέφουσα Κίνηση 1 (από την οδό Πλ. Πλατάνου). Η αριστερή στροφή από την κάθοδο της Λεωφ. Κηφισίας προς την οδό Κασσαβέτη απαγορεύεται με ειδική σήμανση (P-27) επί της οδού.

Ο αντίστοιχος απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (16.30-17.30) είναι ίσος με 180 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας ανέρχεται σε 8,89%.

Τα ποσοστά της βαριάς κυκλοφορίας, που κατεγράφησαν, μπορούν να ερμηνευτούν από την ανάγκη ανεφοδιασμού των καταστημάτων, που βρίσκονται επί και περίξ της οδού Κασσαβέτη.

Κόμβος 11: Κασσαβέτη & Λ. Κηφισίας

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 07.30 - 08.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	28	28	4	4	12	6	4	4	0	0	0	0	48	42
Κίνηση: 2	48	48	0	0	4	2	8	8	4	8	0	0	64	66
Κίνηση: 3	28	28	12	12	16	8	8	8	4	8	0	0	68	64

Διασταύρωση: ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 07.30 - 08.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΟΣΙΝΗ	1+2+3	104	104	16	16	32	16	20	20	8	16	0	0	180	172	9,30%

Κόμβος 11: Κασσαβέτη & Λ. Κηφισίας

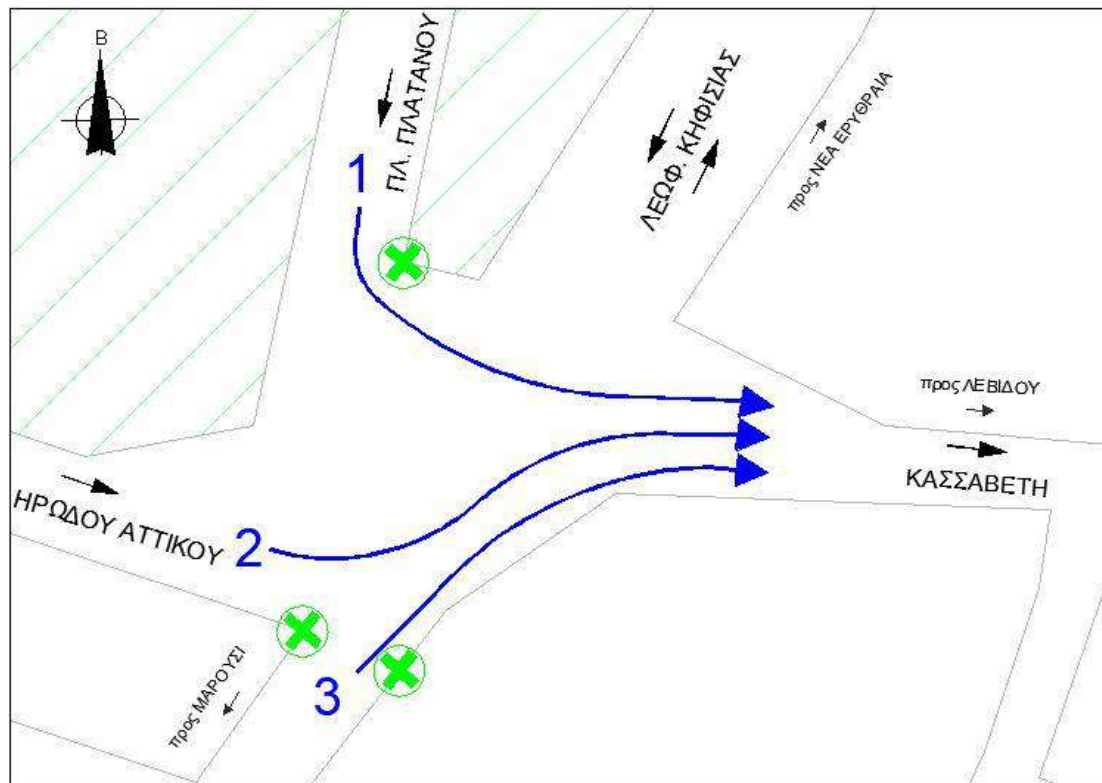
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 16.30 - 17.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	28	28	4	4	12	6	8	8	0	0	0	0	52	46
Κίνηση: 2	48	48	0	0	4	2	8	8	4	8	0	0	64	66
Κίνηση: 3	28	28	12	12	16	8	12	12	4	8	0	0	72	68

Διασταύρωση: ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 22.10.2019, 16.30 - 17.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΟΣΙΝΗ	1+2+3	104	104	16	16	32	16	28	28	8	16	0	0	188	180	8,89%

Κόμβος 11: Κασσαβέτη & Λ. Κηφισίας

Ημερομηνία: Σάββατο 12/10/2019, 12.30-13.30 & 19.30-20.30

Σκαρίφημα Κόμβου 11



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12.30-13.30 & 19.30-20.30) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση της οδού Κασσαβέτη με τη Λεωφ. Κηφισίας, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Ο μεσημεριανός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (12.30-13.30) στην οδό Κασσαβέτη, στο τμήμα μεταξύ Λεωφ. Κηφισίας και Γεωργίου Δροσίνη, είναι ίσος με 268 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας, που εισέρχεται στην εν λόγω διατομή, ισούται με 2,24%. Το μεγαλύτερο ποσοστό $[106 / 268 * 100\% = 39,6\%]$ των ΜΕΑ, που μετρήθηκαν στο συγκεκριμένο οδικό τμήμα, προέρχονται από την οδό Ηρώδου Αττικού (Στρέφουσα Κίνηση 2).

Ο αντίστοιχος απογευματινός/ βραδυνός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος (19.30-20.30) είναι ίσος με 250 ΜΕΑ και δεν περιλαμβάνει βαριά κυκλοφορία.

Το μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας κατά την απογευματινή/ βραδυνή μέτρηση ερμηνεύεται λογικά από το κλείσιμο των καταστημάτων τις ώρες εκείνες, οπότε και δεν πραγματοποιείται ανεφοδιασμός τους.

Κόμβος 11: Κασσαβέτη & Λ. Κηφισίας

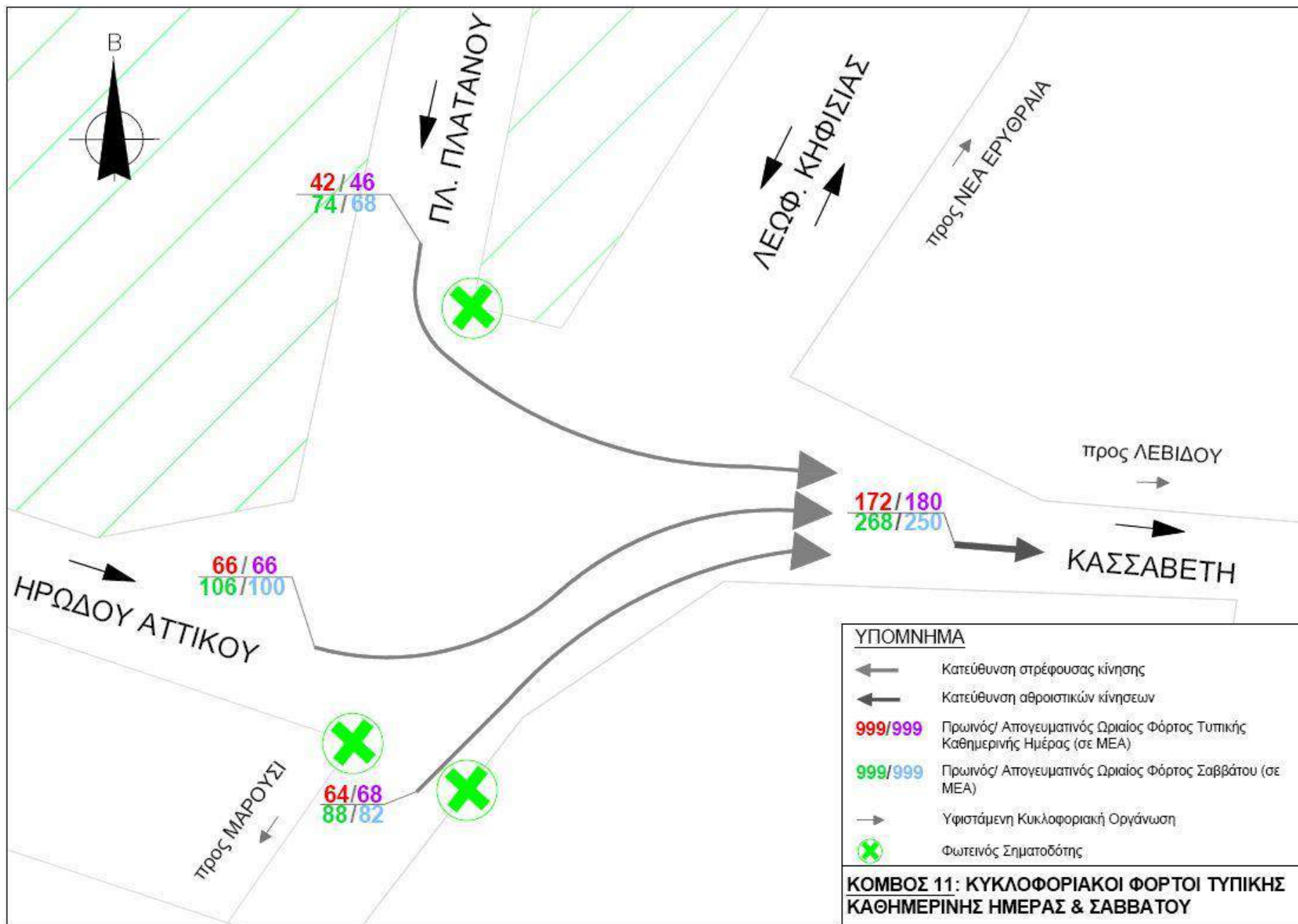
1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 12.30 - 13.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	52	52	4	4	24	12	4	4	1	2	0	0	85	74
Κίνηση: 2	92	92	0	0	8	4	8	8	1	2	0	0	109	106
Κίνηση: 3	52	52	12	12	28	14	8	8	1	2	0	0	101	88

Διασταύρωση: ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 12.30 - 13.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΟΣΙΝΗ	1+2+3	196	196	16	16	60	30	20	20	3	6	0	0	295	268	2,24%

Κόμβος 11: Κασσαβέτη & Λ. Κηφισίας

1 ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη Διασταύρωση ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 19.30 - 20.30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	48	48	4	4	24	12	4	4	0	0	0	0	80	68
Κίνηση: 2	88	88	0	0	8	4	8	8	0	0	0	0	104	100
Κίνηση: 3	48	48	12	12	28	14	8	8	0	0	0	0	96	82

Διασταύρωση: ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ & Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 12.10.2019, 19.30 - 20.30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΕΑ	
ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ ΜΕΤΑΞΥ ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΟΣΙΝΗ	1+2+3	184	184	16	16	60	30	20	20	0	0	0	0	280	250	0,00%



**β) ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ, ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ 2019
ΜΕ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΕΣ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ**

Σύγκριση Κυκλοφοριακών Φόρτων Μετρήσεων 2019 με παλαιότερες μετρήσεις

Στην παράγραφο αυτή γίνεται σύγκριση μεταξύ των κυκλοφοριακών φόρτων, που μετρήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης, και των κυκλοφοριακών φόρτων, που μετρήθηκαν σε προγενέστερο χρόνο, σύμφωνα με τις κάτωθι Κυκλοφοριακές Μελέτες:

- «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΠΕΡΙΞ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ – Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ – ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ – ΗΡΟΔΟΤΟΥ – ΠΟΝΤΟΥ – ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ/ ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ» (Α. Μαυρογεώργη, Ιούνιος 2015)
- «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ, ΑΝΟΙΞΗΣ, ΕΚΑΛΗΣ, ΚΗΦΙΣΙΑΣ, ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ, ΡΟΔΟΠΟΛΗΣ & ΣΤΑΜΑΤΑΣ/ Α' ΦΑΣΗ» (2010)
- «ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΑΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ» (Α. Μαυρογεώργη, Απρίλιος 2011)
- «ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΔΑΜΩΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΟΥ-ΦΟΙΝΙΚΑ» (Θ. Μαυρογεώργης, Νοέμβριος 2006)

Τα στοιχεία, που επιλέχθηκαν προς σύγκριση από τις ως άνω μελέτες, αφορούν σε κόμβους που είναι κοινοί.

Σημειώνεται ότι μεταξύ των παλαιότερων μετρήσεων (κατά τις χρονολογίες 2011 & 2012) και των προσφάτων μετρήσεων (2019) έχει διαφοροποιηθεί η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου σε ορισμένα τμήματα.

I. Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων της μελέτης του 2015:

«ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ ΠΕΡΙΕ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ – Χ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ – ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ – ΗΡΟΔΟΤΟΥ – ΠΟΝΤΟΥ – ΠΑΠΑΦΛΕΣΣΑ/ ΕΠΙΛΟΓΗ ΒΕΛΤΙΣΤΟΥ ΠΡΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ»

I.I. Διασταύρωση Πόντου & Έλλης

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 03/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή 08.00-09.00 (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μαρ-11	Οκτ-19	
Έλλης	Ιωνίας	Πόντου	196	96	-51,02%
Έλλης	Πόντου	Κώστα Βάρναλη	196	104	-46,94%
Πόντου	Τροίας	Έλλης	200	232	16,00%
Πόντου	Έλλης	Γεωργίου Παπανδρέου	192	224	16,67%

Η οδός Πόντου, στο τμήμα μεταξύ Τροίας και Έλλης, ήταν διπλής κυκλοφορίας τον Μάρτιο του 2011. Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, ήτοι η κίνηση προς την οδό Έλλης και η κίνηση προς την οδό Τροίας (στρέφουσα κίνηση 5/ βλ. Σκαρίφημα 1.1).

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Οκτ-12*	Οκτ-19	
Έλλης	Ιωνίας	Πόντου	18	96	433,33%
Έλλης	Πόντου	Κώστα Βάρναλη	58	104	79,31%
Πόντου	Τροίας	Έλλης	130	232	78,46%
Πόντου	Έλλης	Γεωργίου Παπανδρέου	136	224	64,71%

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

Η οδός Έλλης, μεταξύ Κώστα Βάρναλη και Ιωνίας, ήταν αντιδρομημένη σε σχέση με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση. Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 9.00-10.00 για τον Οκτώβριο του 2012 και 08.00-09.00 για τον Οκτώβριο του 2019.

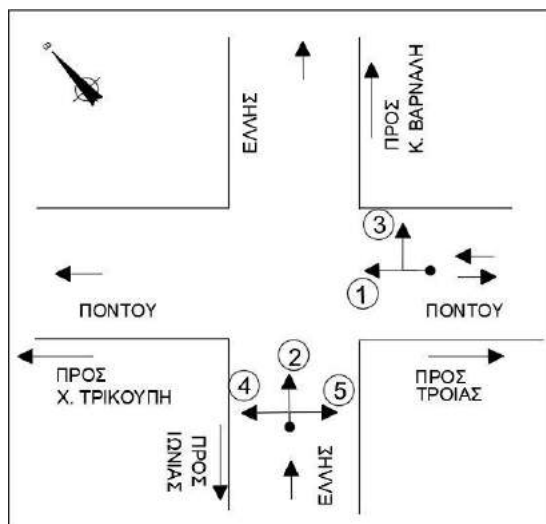
I.II. Διασταύρωση Πόντου, Γεωργίου Παπανδρέου & Χαρ. Τρικούπη

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 03/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μαρ-11	Οκτ-19	
Πόντου	Έλλης	Γεωργίου Παπανδρέου	180	172	-4,44%
Γεωργίου Παπανδρέου	Κώστα Βάρναλη	Χαρ. Τρικούπη	398	560	40,70%

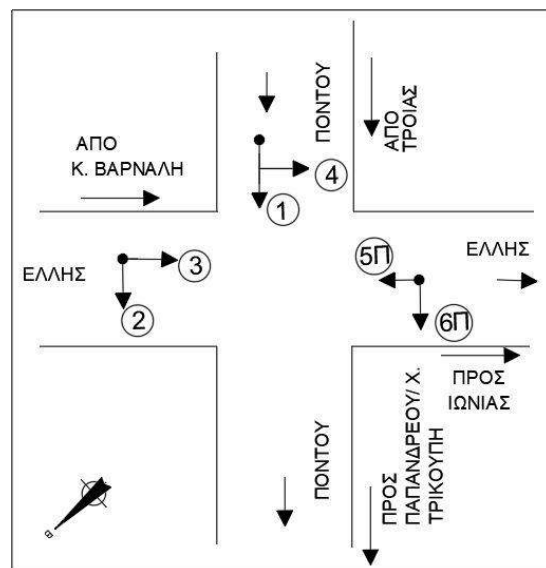
Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7.30-8.30 για τον Μάρτιο του 2011 και 08.30-09.30 για τον Οκτώβριο του 2019.

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Οκτ-12	Οκτ-19	
Πόντου	Έλλης	Γεωργίου Παπανδρέου	92	172	86,96%
Γεωργίου Παπανδρέου	Κώστα Βάρναλη	Χαρ. Τρικούπη	378	560	48,15%

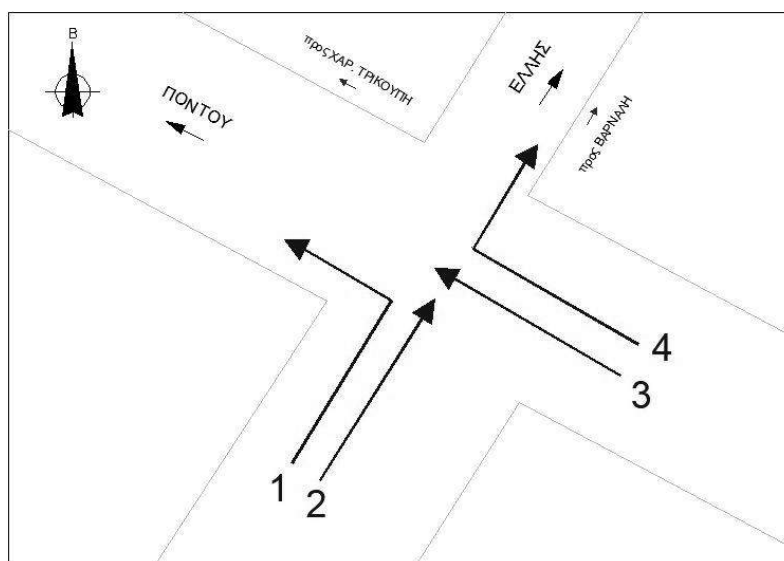
Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7.30-8.30 για τον Οκτώβριο του 2012 και 08.30-09.30 για τον Οκτώβριο του 2019.



Σκαρίφημα 1.1: Κυκλοφοριακή οργάνωση στη διασταύρωση Έλλης & Πόντου - Μάρτιος 2011



Σκαρίφημα 1.2: Κυκλοφοριακή οργάνωση στη διασταύρωση Έλλης & Πόντου - Οκτώβριος 2012



Σκαρίφημα 1.3: Κυκλοφοριακή οργάνωση στη διασταύρωση Έλλης & Πόντου - Οκτώβριος 2019

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

I.III. Διασταύρωση Ιωνίας, Χαρ. Τρικούπη & Έλλης

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 03/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μαρ-11	Οκτ-19	
Ιωνίας	Έλλης	Τροίας	40	16	-60,00%
Ιωνίας	Χαρ. Τρικούπη	Σκοπέλου	146	156	6,85%
Χαρ. Τρικούπη	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	Ιωνίας	726	940	29,48%
Χαρ. Τρικούπη	Ιωνίας	Σαρανταπόρου	634	892	40,69%
Χαρ. Τρικούπη	Σαρανταπόρου	Ιωνίας	860	804	-6,51%
Χαρ. Τρικούπη	Έλλης	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	560	532	-5,00%

Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7.30-8.30 για τον Μάρτιο του 2011 και 08.00-09.00 για τον Οκτώβριο του 2019.

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Οκτ-12	Οκτ-19	
Ιωνίας	Έλλης	Τροίας	8	16	100,00%
Ιωνίας	Τροίας	Έλλης	44		
Ιωνίας	Χαρ. Τρικούπη	Σκοπέλου	158	156	-1,27%
Χαρ. Τρικούπη	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	Ιωνίας	726	940	29,48%
Χαρ. Τρικούπη	Ιωνίας	Σαρανταπόρου	634	892	40,69%
Χαρ. Τρικούπη	Σαρανταπόρου	Ιωνίας	860	804	-6,51%
Χαρ. Τρικούπη	Έλλης	Γ. Παπανδρέου/ Πόντου	560	532	-5,00%
Έλλης	Πόντου	Χαρ. Τρικούπη	52	162	188,46%
Έλλης	Χαρ. Τρικούπη	Πόντου	12		

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

Η οδός Έλλης, στο τμήμα μεταξύ Χαρ. Τρικούπη και Πόντου, διαφοροποιείται σε σχέση με τον Μάρτιο του 2011, και τον Οκτώβριο του 2012 λειτουργεί ως οδός διπλής κυκλοφορίας. Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία και για τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, ήτοι η κίνηση προς την οδό Πόντου και η κίνηση προς την οδό Χαρ. Τρικούπη.

Επίσης, τα στοιχεία που παρατίθενται αφορούν την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 7.30-8.30 για τον Οκτώβριο του 2012 και 08.00-09.00 για τον Οκτώβριο του 2019.

I.IV. Διασταύρωση Γεωργίου Παπανδρέου & Κοραή

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 05/2011 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2011-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μάιος-11	Οκτ-19	
Γεωργίου Παπανδρέου	Έλλης	Φλέμινγκ	204	164	-19,61%
Γεωργίου Παπανδρέου	Παπαφλέσσα	Κοραή	258	164	-36,43%
Έλλης	Αθανασίου Διάκου	Γεωργίου Παπανδρέου	154	80	-48,05%
Κοραή	Γεωργίου Παπανδρέου	Λουκή Ακρίτα	208	80	-61,54%

Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 08.00-09.00 για τον Μάιο του 2011 και 09.00-10.00 για τον Οκτώβριο του 2019.

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 10/2012 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2012-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Οκτ-12	Οκτ-19	
Γεωργίου Παπανδρέου	Έλλης	Φλέμινγκ	230	164	-28,70%
Γεωργίου Παπανδρέου	Παπαφλέσσα	Κοραή	228	164	-28,07%
Έλλης	Αθανασίου Διάκου	Γεωργίου Παπανδρέου	24	80	233,33%
Κοραή	Γεωργίου Παπανδρέου	Λουκή Ακρίτα	22	80	263,64%

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 08.00-09.00 για τον Οκτώβριο του 2012 και 09.00-10.00 για τον Οκτώβριο του 2019.

II. Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων της μελέτης του 2010:

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ ΑΓ. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ, ΑΝΟΙΞΗΣ, ΕΚΑΛΗΣ, ΚΗΦΙΣΙΑΣ, ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ, ΡΟΔΟΠΟΛΗΣ & ΣΤΑΜΑΤΑΣ/ Α' ΦΑΣΗ»

Διασταύρωση Ισμήνης & Λεωφ. Θησέως/ Ελ. Βενιζέλου

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 04/2010 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2010-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Απρ-10	Οκτ-19	
Ισμήνης	Δανάης	Λεωφ. Θησέως	276	304	10,14%
Ισμήνης	Ελ. Βενιζέλου/ Λεωφ. Θησέως	Παπαφλέσσα	151	212	40,40%

Παραπάνω παρατίθενται τα στοιχεία για την ωριαία πρωινή αιχμή των δύο χρονικών περιόδων μέτρησης, 08.00-09.00 για τον Απρίλιο του 2010 και 09.30-10.30 για τον Οκτώβριο του 2019.

III. Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων της μελέτης του 2011 και του 2006:

«ΜΕΛΕΤΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΠΡΟΣΦΑΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΟΙΚΙΣΜΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΑΔΑΜΩΝ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ» (2011)

«ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΑΔΑΜΩΝ ΚΗΦΙΣΙΑΣ - ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΙΩΝ ΚΑΙ ΓΡΑΜΜΟΥ-ΦΟΙΝΙΚΑ» (Θ. Μαυρογεώργης, Νοέμβριος 2006)

III.I. Διασταύρωση Ερμιόνης & Άργους (Μετρήσεις 2006 & 2011)

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 09/2006 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2010-2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Σεπ-06	Οκτ-19	
Άργους	Ερμιόνης	Πάρνηθος	302	846	180,13%

Σύγκριση κυκλοφοριακών φόρτων ωριαίας πρωινής αιχμής 10/2019 με 09/2006 (Τυπική Καθημερινή)					
Οδικό Τμήμα			Ωριαία Πρωινή Αιχμή (ΟΧΗΜΑΤΑ)		% Μεταβολή 2010- 2019
Οδός	Από	Έως (προς)	Μαρ- 11	Οκτ- 19	
Άργους	Ερμιόνης	Πάρνηθος	235	846	260%

Η οδός Άργους, κατά τη διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων τον Σεπτέμβριο του 2006 ήταν διπλής κατεύθυνσης. Κατά τη διάρκεια των κυκλοφοριακών μετρήσεων τον Μάρτιο του 2011 η οδός Άργους είναι μονόδρομος, με φορά από Σπανουδάκη προς Ερμιόνης (Γράμμος-Φοίνικας) και από Ερμιόνης προς Μεσσηνίας (οικισμός Πελοποννησίων). Η οδός Άργους ανήκει στο τοπικό οδικό δίκτυο.

Καθώς το 2006 ο φόρτος ωριαίας πρωινής αιχμής (8:00-9:00) στην Άργους, μεταξύ Πάρνηθος και Ερμιόνης/ ρεύμα προς Πάρνηθος (=236 οχήματα), είναι 3,5 φορές μεγαλύτερος από αυτόν κατά την αντίθετη κατεύθυνση (=66 οχήματα), συμπεραίνεται ότι και πριν τη μονοδρόμησή της, η οδός Άργους αποτελούσε είσοδο του οικισμού Πελοποννησίων. Σήμερα, εξακολουθεί να λειτουργεί ως μονόδρομος διοχετεύοντας φόρτο προς τον οικισμό έως και 3,5 φορές μεγαλύτερο (=846 οχήματα).

**«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
Α' ΣΤΑΔΙΟ - ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II**

	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΑΡΓΟΥΣ						
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΩΡΙΑΙΑΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ 2006-2011 (ΟΧΗΜΑΤΑ)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ (ΟΧΗΜΑΤΑ) 2006-2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2006-2011
	ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (09/2006)		ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (03/2011)				
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΝΗΘΟΣ/ ΣΥΝΟΛΟ	302	2,47%	235	1,01%	-67	-22,19%	-1,46%

	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΑΡΓΟΥΣ						
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΩΡΙΑΙΑΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ 2011-2019 (ΟΧΗΜΑΤΑ)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ (ΟΧΗΜΑΤΑ) 2011-2019	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2011-2019
	ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (03/2011)		ΣΗΜΕΡΑ (10/2019)				
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΝΗΘΟΣ/ ΣΥΝΟΛΟ	235	1,01%	846	2,12%	611	260%	1,11%

	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΜΕΤΡΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΕΡΜΙΟΝΗΣ & ΑΡΓΟΥΣ						
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ ΩΡΙΑΙΑΣ ΠΡΩΙΝΗΣ ΑΙΧΜΗΣ				ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ 2006-2019 (ΟΧΗΜΑΤΑ)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ (%) ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΦΟΡΤΟΥ (ΟΧΗΜΑΤΑ) 2006-2019	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΟΣΟΣΤΟΥ ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ 2006-2019
	ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ (09/2006)		ΣΗΜΕΡΑ (10/2019)				
	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΟΧΗΜΑΤΑ	% ΒΑΡΕΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ			
ΑΡΓΟΥΣ ΜΕΤΑΞΥ ΕΡΜΙΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΝΗΘΟΣ/ ΣΥΝΟΛΟ	302	2,47%	846	2,12%	544	180,13%	-0,35%

Παράρτημα III:

α) ΤΥΠΟΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

β) ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

α) ΤΥΠΟΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΦΟΡΕΩΝ

Προς τους εκπροσώπους των φορέων της πόλης.

Ο Δήμος Κηφισιάς, συμμετέχοντας στην παγκόσμια κινητοποίηση για το περιβάλλον και έχοντας στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών στη πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της, πήρε την πρωτοβουλία να εκπονήσει Στρατηγικές (Σχέδιο) Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση του οδικού δικτύου και κάθε δημόσιου χώρου. Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε το ερωτηματολόγιο που ακολουθεί, καταθέτοντας τις γνώμες και απόψεις σας για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στους παρακάτω τομείς:

Δίνονται παρακάτω μερικές κατευθύνσεις που ίσως σας χρειαστούν για τις απαντήσεις σας.

Διαχείριση Στάθμευσης	Στη Διαχείριση Στάθμευσης ανήκουν οι πολιτικές που αποσκοπούν στη βέλτιστη αξιοποίηση των διατιθέμενων για στάθμευση χώρων της πόλης, είτε στο δρόμο είτε εκτός δρόμου, λαμβάνοντας υπόψη τις αντοχές του περιβάλλοντος και την αισθητική κάθε συγκεκριμένου δρόμου ή γενικότερα μιας περιοχής. Αν για παράδειγμα ο χώρος του δρόμου είναι σκόπιμο να αποδοθεί στους πεζούς, τους ποδηλάτες, το πράσινο ή τη δημόσια συγκοινωνία, τότε στη Διαχείριση Στάθμευσης ανήκουν και οι πολιτικές περιορισμού αριθμού υφισταμένων θέσεων.
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπατήματος, Ποδηλάτου, Δημόσιας συγκοινωνίας, κλπ.)	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας έχουν ως στόχο την ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας για την αντίστοιχη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου το οποίο είναι υπεύθυνο για πολλά προβλήματα ποιότητας ζωής και οικονομικής λειτουργίας της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό οι παραπάνω Στρατηγικές εισηγούνται μια πιο ισόρροπη κατανομή της διατομής του δρόμου στις διάφορες κατηγορίες χρηστών με τη δημιουργία επαρκούς πλάτους διαδρόμων για κάθε μία από αυτές. Οι νέες αυτές υποδομές για εναλλακτικά μέσα και τρόπους μετακίνησης ενθαρρύνουν είτε την ενίσχυση είτε και την εμφάνιση κάποιων, όπως το ποδήλατο, που είχαν υποχρεωθεί σχεδόν να αποσυρθούν από το δρόμο.
Δημόσιες Μεταφορές	Ένα ελκυστικό, χάρις στις επιδόσεις του και την αισθητική του, και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, συνδυασμένο με τους υπόλοιπους τρόπους και μέσα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βολική εναλλακτική λύση στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	Τα μέτρα που λαμβάνονται από τις Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας και αφορούν στην κυκλοφορία του αυτοκινήτου κατά κανόνα στοχεύουν στη μείωση του

	φόρτου και της ταχύτητας αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών, στην απομάκρυνση διαμπερών ροών από προστατευόμενες περιοχές, στην εγκατάσταση στόλων κοινόχρηστων οχημάτων (carsharing, bike sharing), στην προώθηση της συλλογικής χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (car pooling) κλπ.
Οδικές Υποδομές	Πρόκειται για τους δρόμους, γέφυρες κλπ. που φιλοξενούν την κυκλοφορία ανθρώπων, οχημάτων και δημόσιας συγκοινωνίας.
Περιβάλλον και Ενέργεια	Αποτελεί ζητούμενο για την πόλη όλοι οι φορείς να δεσμευθούν να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, στο πλαίσιο μιας περιβαλλοντικής και ενεργειακής στρατηγικής που θα χαράσσει στόχους για την πόλη με βάση τις ευθύνες της απέναντι στην παγκόσμια κοινότητα ως προς την κλιματική αλλαγή.
Διαχείριση Κινητικότητας	Υπάγονται σε αυτήν όλες οι πολιτικές που στηρίζονται σε "ήπια" και χαμηλού κόστους μέτρα, όπως η πληροφόρηση και η επικοινωνία, η κατάλληλη οργάνωση υπηρεσιών, η ενεργοποίηση εναλλακτικών μέσων και τρόπων μετακίνησης, δίνοντας έμφαση σε μετακινήσεις των εργαζομένων προς και από τη δουλειά, λιγότερο εξαρτημένες από το αυτοκίνητο και πιο συλλογικές.
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	Η διαχείριση των εμπορευματικών μεταφορών, με σεβασμό στο περιβάλλον της πόλης, περιλαμβάνει διάφορες στρατηγικές μείωσης του όγκου των φορτηγών που εισέρχονται στην πόλη, χρησιμοποίησης για την μεταφορά των εμπορευμάτων τους ίδιων οχημάτων από διαφορετικές εταιρείες ώστε να μη κινούνται άδεια, κλπ.
Στρατηγικές (Σχέδια) Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας εστιάζουν στον άνθρωπο, αποσκοπούν στο η πόλη να είναι προσπελάσιμη από κάθε μέσο και τρόπο μετακίνησης και όχι μόνο από το αυτοκίνητο, προκύπτουν από διεπιστημονικές συνεργασίες και έχουν ως προϋπόθεση τη συμμετοχή των πολιτών και των φορέων της τοπικής κοινωνίας.
Τεχνολογίες Πληροφόρησης και Επικοινωνίας	Πρόκειται για εργαλεία εξαιρετικά χρήσιμα για την εμπλοκή των πολιτών στους σχεδιασμούς καθώς και για την αποτελεσματική λειτουργία και διαχείριση της στάθμευσης και της κυκλοφορίας ιδιωτικών και δημόσιων οχημάτων.

Παρακαλείσθε να συμπληρώσετε τον τίτλο του φορέα που εκπροσωπείτε:	
---	--

Παρακαλείσθε να περιγράψετε με λίγες λέξεις τα προβλήματα που αντιμετωπίζετε σχετικά με τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

Δημόσια Συγκοινωνία	
Περπάτημα και Ποδήλατο	
Πολιτικές για το αυτοκίνητο	
Οδικές Υποδομές	
Διαχείριση Στάθμευσης	

Περιβάλλον και Ενέργεια	
Διαχείριση Κινητικότητας	
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων	
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών	

Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει λιγότερο σημαντικό και 5 πολύ σημαντικό, παρακαλείσθε να ιεραρχήσετε το μέγεθος των προβλημάτων που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις παρακάτω θεματικές ενότητες.

	1	2	3	4	5
Θέματα που σχετίζονται με το αυτοκίνητο					
Υποδομές Εναλλακτικών Μέσων Μετακίνησης (Περπάτημα, Ποδήλατο)					
Δημόσιες Μεταφορές					
Οδικές Υποδομές					
Διαχείριση Στάθμευσης					
Περιβάλλον και Ενέργεια					
Διαχείριση Κινητικότητας					
Υποδομές και Διαχείριση Εμπορευμάτων					
Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας					
Τεχνολογίες Πληροφοριών & Επικοινωνιών					

Θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια άσκησης πολιτικής Διαχείρισης Κινητικότητας στο άμεσο μέλλον στον φορέα σας;

Στο βαθμό που για τη λειτουργία των μελών του φορέα σας χρησιμοποιούνται μεγάλα οχήματα λεωφορεία ή φορτηγά θεωρείτε ότι υπάρχουν περιθώρια καλύτερης οργάνωσης των μετακινήσεών τους ώστε να εξοικονομούνται καύσιμα, να μειώνεται η ρύπανση και να μην επιβαρύνονται οι συνθήκες ασφάλειας; Ποια θα ήταν συγκεκριμένα η στόχευσή τους;

Παρακαλείσθε να αναφέρετε αν πιστεύετε ότι ο φορέας σας θα μπορούσε να συνδράμει την πόλη να βελτιώσει τις συνθήκες κυκλοφορίας και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής και αν ναι, με ποιον τρόπο;

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Επιβάτες του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ) εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς

Αριθμός Ερωτηματολογίου:		Απογραφείας:	
Ημερομηνία:		Θέση / Στάση:	Τερματικός σταθμός «Κηφισιά»
Ωρα διεξαγωγής:			

Φύλο : Γυναίκα ☐ Άντρας ☐

Ηλικία:

Επάγγελμα:

Μαθητής	
Φοιτητής	
Συνταξιούχος	
Δημοτικός υπάλληλος	

Δημόσιος υπάλληλος	
Ιδιωτικός υπάλληλος	
Ελεύθερος επαγγελματίας	
Άλλο/ Ποιο;	

Είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ναι, σε ποια περιοχή/ γειτονιά; (π.χ. Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, κλπ.)

Είστε κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Υπάρχει διαθέσιμο ΙΧ αυτοκίνητο ή δίκυκλο που θα μπορούσατε να χρησιμοποιείτε καθημερινά;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Ποια από τα παρακάτω Μέσα Αστικής Συγκοινωνίας χρησιμοποιείτε;

Λεωφορείο/Τρόλεϊ	
Μετρό	
Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ)	

Προαστιακός	
Τραμ	
Κανένα	

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) στο Δήμο Κηφισιάς;

Κάθε μέρα:	
5 φορές την εβδομάδα:	
2-3 φορές την εβδομάδα:	

1 φορά την εβδομάδα:	
2-3 φορές το μήνα:	
Λιγότερο συχνά:	

Ποιος είναι ο σκοπός των μετακινήσεών σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) στο Δήμο Κηφισιάς;

Οικία/ Μόνιμη εργασία/ Σχολείο/ Πανεπιστήμιο	
Επίσκεψη/ Κοινωνικές Υποχρεώσεις/ Διασκέδαση	

Διοικητικές Υπηρεσίες/ Αγορές/ Γιατρός/ Νοσοκομείο	
Έκτακτη εργασία / Άλλοι Λόγοι	

Στη σημερινή σας μετακίνηση, ποια είναι η αρχή (προέλευση) και ποιο το τέλος (προορισμός);

Αρχή (προέλευση) Τέλος (προορισμός)

Στη σημερινή σας μετακίνηση εκτός από τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ), χρησιμοποιήσατε ή θα χρησιμοποιήσατε κάποιο άλλο μέσο; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ναι, ποιο;

Λεωφορείο/ Τρόλεϊ	
Μετρό	

Προαστιακός	
Τραμ	

Συνδέεται η περιοχή κατοικίας σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβασή σας (από/ προς) τους σταθμούς του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ); ΝΑΙ ☐ ☐

Εάν ΟΧΙ, για ποιο λόγο;

.....
Εάν εξαλειφθεί ο λόγος που προαναφέρατε, θα χρησιμοποιούσατε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ ☐

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Επιβάτες του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ) εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς

Εάν ΝΑΙ ...

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Κηφισιάς;

Κάθε μέρα:	<input type="text"/>
5 φορές την εβδομάδα:	<input type="text"/>
2-3 φορές την εβδομάδα:	<input type="text"/>

1 φορά την εβδομάδα:	<input type="text"/>
2-3 φορές το μήνα:	<input type="text"/>
Λιγότερο συχνά:	<input type="text"/>

Θα ωφελούσε να λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία στον Δήμο;

ΝΑΙ ΟΧΙ ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ

Θα ωφελούσε να επεκταθεί η διαδρομή του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ); π.χ. έως Νέα Ερυθραία / Εκάλη

ΝΑΙ ΟΧΙ ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τη συχνότητα των δρομολογίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την αξιοπιστία των δρομολογίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από το ωράριο των δρομολογίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την πρόσβαση σας (π.χ. μεγάλη απόσταση βαδίσματος) στις στάσεις του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες αναμονής (Καθαριότητα, άνεση, ασφάλεια) στις στάσεις του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες μετακίνησής σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) (Καθαριότητα, άνεση, κλιματισμός, ασφάλεια συρμών);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο "φιλικός" πιστεύετε ότι είναι ο Ηλεκτρικός (ΗΣΑΠ) για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ (πρόσβαση, ράμπες, ανελκυστήρες, άνεση χώρου, κλπ.);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την τιμή εισιτηρίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Έχετε/ χρησιμοποιείτε μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών; ΝΑΙ ΟΧΙ

Χρησιμοποιείτε την εφαρμογή OASATelematics; ΝΑΙ ΟΧΙ

Εάν ΝΑΙ, είστε ικανοποιημένοι;

Καθόλου Λίγο Αρκετά Πολύ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ

Εάν δεν είστε ικανοποιημένοι, για ποιο λόγο;

.....

Έχετε/ χρησιμοποιείτε ποδήλατο; ΝΑΙ ΟΧΙ

Εάν ΟΧΙ, για ποιο λόγο;

Εάν ΝΑΙ: (Παρατηρήσεις, συχνότητα, σκοπό μετακίνησης, προβλήματα)

.....

Για θέματα του Δήμου, από πού ενημερώνεστε; (Site Δήμου, ΆλλοSite, ΚΕΠ, Δημαρχείο, τηλεφωνικά, κλπ.)

.....

Έχετε επικοινωνήσει με οποιοδήποτε τρόπο με το Δήμο Κηφισιάς, να του θέσετε τους προβληματισμούς σας; ΝΑΙ ΟΧΙ

Σας ευχαριστούμε για το χρόνο σας!

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Επιβάτες του ΟΑΣΑ εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς

Αριθμός Ερωτηματολογίου:		Απογραφέας:	
Ημερομηνία:		Θέση / Στάση:	Τερματικός σταθμός «Κηφισιά»
Ωρα διεξαγωγής:			

Φύλο : Γυναίκα ☐ Άντρας ☐

Ηλικία:

Επάγγελμα:

Μαθητής	
Φοιτητής	
Συνταξιούχος	
Δημοτικός υπάλληλος	

Δημόσιος υπάλληλος	
Ιδιωτικός υπάλληλος	
Ελεύθερος επαγγελματίας	
Άλλο/ Ποιο;	

Είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ναι, σε ποια περιοχή; (π.χ. Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, κλπ.)

Είστε κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Υπάρχει διαθέσιμο ΙΧ αυτοκίνητο ή δίκυκλο που θα μπορούσατε να χρησιμοποιείτε καθημερινά;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Ποια από τα παρακάτω Μέσα Αστικής Συγκοινωνίας χρησιμοποιείτε;

Λεωφορείο/ Τρόλεϊ	
Μετρό	
Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ)	

Προαστιακός	
Τραμ	
Κανένα	

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ, εντός του Δήμου Κηφισιάς;

Κάθε μέρα:	
5 φορές την εβδομάδα:	
2-3 φορές την εβδομάδα:	

1 φορά την εβδομάδα:	
2-3 φορές το μήνα:	
Λιγότερο συχνά:	

Ποιος είναι ο σκοπός των μετακινήσεών σας με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ, εντός του Δήμου Κηφισιάς;

Οικία/ Μόνιμη εργασία/ Σχολείο/ Πανεπιστήμιο	
Επίσκεψη/ Κοινωνικές Υποχρεώσεις/ Διασκέδαση	

Διοικητικές Υπηρεσίες/ Αγορές/ Γιατρός/ Νοσοκομείο	
Έκτακτη εργασία / Άλλοι Λόγοι	

Στη σημερινή σας μετακίνηση, ποια είναι η αρχή (προέλευση) και ποιο το τέλος (προορισμός);
Αρχή (προέλευση) Τέλος (προορισμός)

Είστε ευχαριστημένοι/ ικανοποιημένοι από τη συγκεκριμένη γραμμή του ΟΑΣΑ;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Εάν ΔΕΝ είστε ικανοποιημένοι, για ποιο λόγο;

Στη σημερινή σας μετακίνηση εκτός από τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ, χρησιμοποιήσατε ή θα χρησιμοποιήσατε κάποιο άλλο μέσο; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ναι, ποιο;

Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ)	
Μετρό	

Προαστιακός	
Τραμ	

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Επιβάτες του ΟΑΣΑ εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς

Συνδέεται η περιοχή κατοικίας σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) με λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβασή σας (από/ προς) τους σταθμούς του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ΟΧΙ, για ποιο λόγο;

Εάν εξαλειφθεί ο λόγος που προαναφέρατε, θα χρησιμοποιούσατε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ ☐

Θα ωφελούσε να λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία στον Δήμο;

ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐ ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τη συχνότητα των δρομολογίων του ΟΑΣΑ;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την αξιопιστία των δρομολογίων του ΟΑΣΑ;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από το ωράριο των δρομολογίων του ΟΑΣΑ;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την πρόσβασή σας (π.χ. μεγάλη απόσταση βαδίσματος) στις στάσεις του ΟΑΣΑ;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες αναμονής (Καθαριότητα, άνεση, ασφάλεια) στις στάσεις του ΟΑΣΑ;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες μετακίνησής σας με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ (Καθαριότητα, άνεση, κλιματισμός, ασφάλεια λεωφορείων);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο "φιλικός" πιστεύετε ότι είναι ο ΟΑΣΑ (λεωφορεία) για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ (πρόσβαση, ράμπες, άνεση χώρου, κλπ.);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την τιμή εισιτηρίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Έχετε/ χρησιμοποιείτε μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Χρησιμοποιείτε την εφαρμογή OASATelematics; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ΝΑΙ, είστε ικανοποιημένοι;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Εάν δεν είστε ικανοποιημένοι, για ποιο λόγο;

Έχετε/ χρησιμοποιείτε ποδήλατο; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ΟΧΙ, για ποιο λόγο;

Εάν ΝΑΙ: (Παρατηρήσεις, συχνότητα, σκοπό μετακίνησης, προβλήματα)

Για θέματα του Δήμου, από πού ενημερώνεστε; (Site Δήμου, Άλλο Site, ΚΕΠ, Δημαρχείο, τηλεφωνικά, κλπ.)

Έχετε επικοινωνήσει με οποιοδήποτε τρόπο με το Δήμο Κηφισιάς, να του θέσετε τους προβληματισμούς σας; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Σας ευχαριστούμε για το χρόνο σας!

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς Τυχαίο Δείγμα Πεζών που διέρχονται από το Δήμο Κηφισιάς

Αριθμός Ερωτηματολογίου:		Απογραφέας:	
Ημερομηνία:		Θέση:	
Ωρα διεξαγωγής:			

Φύλο : Γυναίκα ☐ Άντρας ☐

Ηλικία:

Επάγγελμα:

Μαθητής	
Φοιτητής	
Συνταξιούχος	
Δημοτικός υπάλληλος	

Δημόσιος υπάλληλος	
Ιδιωτικός υπάλληλος	
Ελεύθερος επαγγελματίας	
Άλλο/ Ποιο;	

Είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ναι, σε ποια περιοχή; (π.χ. Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, κλπ.)

Είστε κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δίκυκλου;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Υπάρχει διαθέσιμο ΙΧ αυτοκίνητο ή δίκυκλο που θα μπορούσατε να χρησιμοποιείτε καθημερινά;

 ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Ποιο είναι το κύριο μέσο που επιλέγετε για τις μετακινήσεις σας;

Αυτοκίνητο ΙΧ	
Δίκυκλο ΙΧ	
ΜΜΜ (ΗΣΑΠ, ΟΑΣΑ)	

Ποδήλατο	
Πεζή	
Άλλο/ Ποιο;	

Ποια από τα παρακάτω Μέσα Αστικής Συγκοινωνίας χρησιμοποιείτε/ επιλέγετε συνήθως για τις μετακινήσεις σας;

Λεωφορείο/ Τρόλεϊ	
Μετρό	
Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ)	

Προαστιακός	
Τραμ	
Κανένα/ Πεζή	

Ποιος είναι ο κύριος σκοπός των μετακινήσεών σας, εντός του Δήμου Κηφισιάς;

Οικία/ Μόνιμη εργασία/ Σχολείο/ Πανεπιστήμιο	
Επίσκεψη/ Κοινωνικές Υποχρεώσεις/ Διασκέδαση	

Διοικητικές Υπηρεσίες/ Αγορές/ Γιατρός/ Νοσοκομείο	
Έκτακτη εργασία / Άλλοι Λόγοι	

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε αστική συγκοινωνία (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ) εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς;

Κάθε μέρα:	
5 φορές την εβδομάδα:	
2-3 φορές την εβδομάδα:	

1 φορά την εβδομάδα:	
2-3 φορές το μήνα:	
Λιγότερο συχνά:	

Στη σημερινή σας μετακίνηση, ποια είναι η αρχή (προέλευση) και ποιο το τέλος (προορισμός);
Αρχή (προέλευση) Τέλος (προορισμός)

Στη σημερινή σας μετακίνηση, χρησιμοποιήσατε ή θα χρησιμοποιήσετε κάποιο μέσο της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ); ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ναι, ποιο;

Λεωφορείο/ Τρόλεϊ	
Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ)	

Μετρό	
Προαστιακό	

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς Τυχαίο Δείγμα Πεζών που διέρχονται από το Δήμο Κηφισιάς

Συνδέεται η περιοχή κατοικίας σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) με λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

ΝΑΙ ☐

ΟΧΙ ☐

Χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβασή σας (από/ προς) τους σταθμούς του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

ΝΑΙ ☐

ΟΧΙ ☐

Εάν ΟΧΙ, για ποιο λόγο;

Εάν εξαλειφθεί ο λόγος που προαναφέρατε, θα χρησιμοποιούσατε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

ΝΑΙ ☐

ΟΧΙ ☐

ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ ☐

Θα ωφελούσε να λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία στον Δήμο;

ΝΑΙ ☐

ΟΧΙ ☐

ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τη συχνότητα των δρομολογίων της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την αξιοπιστία των δρομολογίων της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από το ωράριο των δρομολογίων της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την πρόσβασή σας (π.χ. μεγάλη απόσταση βαδίσματος) στις στάσεις της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες αναμονής (Καθαριότητα, άνεση, ασφάλεια) στις στάσεις της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες μετακίνησής σας με την αστική συγκοινωνία (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ) (Καθαριότητα, άνεση, κλιματισμός, ασφάλεια λεωφορείων);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο "φιλική" πιστεύετε ότι είναι η αστική συγκοινωνία (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ) για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ (πρόσβαση, ράμπες, άνεση χώρου, κλπ.);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την τιμή εισιτηρίων της αστικής συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ);

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Έχετε/ χρησιμοποιείτε μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Χρησιμοποιείτε την εφαρμογή OASATelematics; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ΝΑΙ, είστε ικανοποιημένοι;

Καθόλου ☐ Λίγο ☐ Αρκετά ☐ Πολύ ☐ Δεν γνωρίζω - Δεν απαντώ ☐

Εάν δεν είστε ικανοποιημένοι, για ποιο λόγο;

Έχετε/ χρησιμοποιείτε ποδήλατο; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Εάν ΟΧΙ, για ποιο λόγο;

Εάν ΝΑΙ: (Παρατηρήσεις, συχνότητα, σκοπό μετακίνησης, προβλήματα)

Για θέματα του Δήμου, από πού ενημερώνεστε; (Site Δήμου, Άλλο Site, ΚΕΠ, Δημαρχείο, τηλεφωνικά, κλπ.)

Έχετε επικοινωνήσει με οποιοδήποτε τρόπο με το Δήμο Κηφισιάς, να του θέσετε τους προβληματισμούς σας; ΝΑΙ ☐ ΟΧΙ ☐

Σας ευχαριστούμε για το χρόνο σας!

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ
προς τους Εργαζόμενους στο Δήμο Κηφισιάς

Ερωτηματολόγιο για τις μετακινήσεις Εργαζομένων στο Δήμο Κηφισιάς

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).
Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 24 ερωτήσεις και απαιτούνται 4-5 λεπτά για τη συμπλήρωσή του.

1. Ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας;

<input type="checkbox"/> Οδηγός αυτοκινήτου	<input type="checkbox"/> Δημόσια Συγκοινωνία - Λεωφορεία/ τρόλεϊ ΟΑΣΑ
<input type="checkbox"/> Επιβάτης αυτοκινήτου	<input type="checkbox"/> Δημόσια Συγκοινωνία - Μέσα Σταθερής Τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός προαστιακός, τραμ)
<input type="checkbox"/> Μηχανοκίνητο δίκυκλο	<input type="checkbox"/> Πεζός/ή
<input type="checkbox"/> Ποδήλατο	<input type="checkbox"/> Άλλο

2. Ποια είναι τα τρία (3) πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας;

<input type="checkbox"/> Μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας	<input type="checkbox"/> Η κίνηση του πεζού δεν είναι ασφαλής
<input type="checkbox"/> Η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη	<input type="checkbox"/> Κυκλοφοριακή συμφόρηση
<input type="checkbox"/> Έλλειψη θέσεων στάθμευσης	<input type="checkbox"/> Ρύπανση
<input type="checkbox"/> Έλλειψη σεβασμού στον πολίτη από τους άλλους χρήστες του δρόμου	<input type="checkbox"/> Κόστος
<input type="checkbox"/> Κακή ποιότητα οδοστρώματος	<input type="checkbox"/> Άλλο

3. Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου και 5 Πάρα πολύ, θεωρείτε ότι εσείς συμμορφώνεστε με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας όταν κυκλοφορείτε στο δρόμο;

Καθόλου 1	2	3	4	Πάρα πολύ 5

4. Είστε κάτοχος ποδηλάτου;

<input type="checkbox"/> Ναι
<input type="checkbox"/> Όχι

5. Προτίθεστε να αγοράσετε ποδήλατο μέσα στους επόμενους 6 μήνες;

<input type="checkbox"/> Ναι
<input type="checkbox"/> Όχι

6. Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου ικανοποιημένος και 5 Πάρα πολύ ικανοποιημένος, ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις μετακινήσεις σας στο Δήμο Κηφισιάς;

Καθόλου 1	2	3	4	Πάρα πολύ 5

7. Ποιες είναι οι προτάσεις σας για το κυκλοφοριακό του Δήμου Κηφισιάς, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις σας πιο άνετες και ευχάριστες;

8. Πόσο χρόνο καταναλώνετε εκτός σπιτιού (σε δραστηριότητες στο δημόσιο χώρο);

Καθόλου	Λίγο	Αρκετό	Πολύ	Πάρα πολύ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ
 προς τους Εργαζόμενους στο Δήμο Κηφισιάς

9. Για τις παρακάτω δραστηριότητες, πόσο χρόνο καταναλώνετε σε καθημερινή βάση;

	Καθόλου	Λίγο (20 λεπτά/ ημέρα)	Αρκετό (21-60 λεπτά/ ημέρα)	Πολύ (1-2 ώρες/ ημέρα)	Πάρα πολύ (>2 ώρες/ ημέρα)
Βόλτα στα μαγαζιά					
Πηγαίνω σε καφέ/μπαρ/εστιατόριο					
Βόλτα στο πράσινο (πάρκο, δάσος)					
Βόλτα χωρίς συγκεκριμένο σκοπό					
Βόλτα στο κέντρο του Δήμου					
Επίσκεψη σε μουσεία ή εκθέσεις					

10. Πριν από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη;

☐

Ναι

☐

Όχι

11. Ποια ήταν η πηγή της πληροφόρησής σας σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής;

☐

Φίλοι /
συγγενείς/
συνεργάτες
Διαδίκτυο

☐

Εφημερίδα
Άλλο

12. Ενδιαφέρεστε να συμμετάσχετε σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας;

Καθόλου 1	2	3	4	Πάρα πολύ 5

13. Φύλο

☐

Ανδρας

☐

Γυναίκα

14. Ηλικία

☐

18-30 ετών

☐

31-45 ετών

☐

46-60 ετών

☐

> 61 ετών

15. Κύρια Απασχόληση

☐

Οικιακά

☐

Φοιτητής/τρια

☐

Άνεργος

☐

Ελεύθερος Επαγγελματίας

☐

Συνταξιούχος

☐

Υπάλληλος

☐

Δεν απαντώ

16. Εισόδημα

☐

< 1.000 Ευρώ/μήνα

☐

1.000 – 2.000 Ευρώ/μήνα

☐

> 2.000 Ευρώ/μήνα

☐

Δεν απαντώ

18. Σε ποια Περιοχή του Δήμου Εργάζεστε;

☐

Άνω Κηφισιά

☐

Ζηρίνιο (Αλώνια)

☐

Κεφαλάρι

☐

Κοκκιναράς

☐

Στροφύλι

☐

Κάτω Κηφισιά

☐

Νέα Κηφισιά

☐

Καλυφακη

☐

Οικισμός

☐

Πελοποννησίων

☐

Αδάμες

☐

Πολιτεία

☐

Καστρί

☐

Μορτερό

☐

Συνοικισμός

☐

Εκάλη

☐

Άλλο

Σε ποια περιοχή μένετε;

Ευχαριστούμε για τη συμμετοχή σας!

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Γονείς/ Κηδεμόνες παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Κηφισιάς

Δήμος Κηφισιάς - Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς

Ερωτηματολόγιο Πρόσβασης στα Σχολεία

Το ερωτηματολόγιο αυτό απευθύνεται σε **Γονείς/ Κηδεμόνες** παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Κηφισιάς και αφορά σε μετακινήσεις των παιδιών από και προς το σχολείο.

Το παρόν ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα στοιχεία συλλέγονται ανώνυμα και θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας.

Ο χρόνος συμπλήρωσης δεν ξεπερνά τα 5 λεπτά.

1. Συμπληρώστε τα παρακάτω στοιχεία για κάθε ένα από τα παιδιά σας που φοιτούν σε σχολείο του Δήμου

Παιδιά	Φύλο (Αγόρι/Κορίτσι)	Τάξη (δημοτικό/ γυμνάσιο/λύκειο)	Σχολείο φοίτησης (όνομα σχολείου)
1 ^ο			
2 ^ο			
3 ^ο			
4 ^ο			

2. Συμπληρώστε τις παρακάτω ερωτήσεις που αφορούν στη μετακίνηση του παιδιού σας από το σπίτι σας προς το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

- Παρακαλούμε σημειώστε με X στους παρακάτω πίνακες με ποιο τρόπο πηγαίνει συνήθως (κυριότερο μέσο) το παιδί σας στο σχολείο, καθώς και το χρόνο μετακίνησης.

Τρόπος μετακίνησης προς το σχολείο:

	Με τα πόδια, μόνο του	Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	Βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	Με ποδήλατο	Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	Με το δικό σας αυτοκίνητο	Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ. συγγενή, γείτονα, γνωστού)	Με λεωφορείο ΟΑΣΑ	Με ταξί	Με άλλο μέσο (συμπληρώστε ποιο)
1 ^ο παιδί										
2 ^ο παιδί										
3 ^ο παιδί										
4 ^ο παιδί										

Χρόνος μετακίνησης προς το σχολείο:

	Έως 5 λεπτά	5 – 10 λεπτά	10 – 15 λεπτά	15-20 λεπτά	Περισσότερο από 20 λεπτά
1 ^ο παιδί					
2 ^ο παιδί					
3 ^ο παιδί					
4 ^ο παιδί					

Σε περίπτωση που συνοδεύετε το παιδί σας στο σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία, κλπ.)

- ☐ Ναι
☐ Όχι

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Γονείς/ Κηδεμόνες παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Κηφισιάς

- Παρακαλούμε σημειώστε με X στους παρακάτω πίνακες με ποιο τρόπο επιστρέφει συνήθως (κυριότερο μέσο) το παιδί σας από το σχολείο, καθώς και το χρόνο μετακίνησης.

Τρόπος μετακίνησης από το σχολείο (ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ):

	Με τα πόδια, μόνο του	Βάδισμα με παρέα άλλα παιδιά	Βάδισμα με συνοδεία γονέα ή άλλου ατόμου	Με ποδήλατο	Με δίκυκλο ως οδηγός ή ως επιβάτης	Με το δικό σας αυτοκίνητο	Με αυτοκίνητο άλλου ατόμου (π.χ. συγγενή, γείτονα, γνωστού)	Με λεωφορείο ΟΑΣΑ	Με ταξί	Με άλλο μέσο (συμπληρώστε ποιο)
1° παιδί										
2° παιδί										
3° παιδί										
4° παιδί										

Χρόνος μετακίνησης από το σχολείο (ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ)

	Έως 5 λεπτά	5 – 10 λεπτά	10 – 15 λεπτά	15-20 λεπτά	Περισσότερο από 20 λεπτά
1° παιδί					
2° παιδί					
3° παιδί					
4° παιδί					

Σε περίπτωση που συνοδεύετε εσείς το παιδί σας κατά την επιστροφή του από το σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία, κλπ.)

- ☐ Ναι
☐ Όχι

- 3. Ποιες είναι οι ανησυχίες σας για το βάδισμα του/των παιδιού/ών σας προς και από το σχολείο; Παρακαλούμε σημειώστε με ένα X τη βασικότερη (μόνο μία!)**

Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος κατά τη διάρκεια της <u>διαδρομής</u> από το σπίτι προς το σχολείο	
Υπάρχει υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος <u>γύρω</u> από το σχολείο	
Η ταχύτητα των αυτοκινήτων κατά τη διάρκεια της διαδρομής είναι πολύ υψηλή	
Οι διασταυρώσεις και οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς	
Τα πεζοδρόμια είναι ακατάλληλα	
Με έχουν ανησυχήσει κάποια περιστατικά εγκληματικότητας που έχουν συμβεί	

- 4. Σε τι απόσταση βρίσκεται το σχολείο του παιδιού σας από το σπίτι σας; Παρακαλούμε σημειώστε με X.**

	Μικρότερη των 500 μέτρων	500 -1.000 μέτρα	1.000 -1.500 μέτρα	Μεγαλύτερη των 1.500 μέτρων
1° παιδί				
2° παιδί				
3° παιδί				
4° παιδί				

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Γονείς/ Κηδεμόνες παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Κηφισιάς

5. ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Φύλο	<input type="checkbox"/> Γυναίκα <input type="checkbox"/> Άνδρας	Ηλικία	<input type="checkbox"/> έως 30 <input type="checkbox"/> 31 – 45 <input type="checkbox"/> 46 – 60 <input type="checkbox"/> 61 και πάνω
Κύρια απασχόληση	<input type="checkbox"/> Οικιακά <input type="checkbox"/> Φοιτητής/τρια <input type="checkbox"/> Άνεργος/η <input type="checkbox"/> Ελεύθερος επαγγελματίας <input type="checkbox"/> Ιδιωτικός/δημόσιος υπάλληλος <input type="checkbox"/> Συνταξιούχος		
Στην οικογένειά σας, διαθέτετε αυτοκίνητο; <input type="checkbox"/> Ναι <input type="checkbox"/> Όχι Στην οικογένειά σας, διαθέτετε περισσότερα από 1 αυτοκίνητα; <input type="checkbox"/> Ναι <input type="checkbox"/> Όχι Στην οικογένειά σας, διαθέτετε μηχανοκίνητο δίκυκλο; <input type="checkbox"/> Ναι <input type="checkbox"/> Όχι Στην οικογένειά σας, διαθέτετε ποδήλατο; <input type="checkbox"/> Ναι <input type="checkbox"/> Όχι			
Πού βρίσκεται το σπίτι σας; Αναφέρετε τη γειτονιά σας (π.χ. Κάτω Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, κλπ.):			

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς

Ερωτηματολόγιο για τις μετακινήσεις Κατοίκων στο Δήμο Κηφισιάς

Στο πλαίσιο της εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 24 ερωτήσεις και απαιτούνται 4-5 λεπτά για τη συμπλήρωσή του.

1. Ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας;

<input type="checkbox"/>	Οδηγός αυτοκινήτου	<input type="checkbox"/>	Δημόσια Συγκοινωνία - Λεωφορεία/ τρόλεϊ ΟΑΣΑ
<input type="checkbox"/>	Επιβάτης αυτοκινήτου	<input type="checkbox"/>	Δημόσια Συγκοινωνία - Μέσα Σταθερής Τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός προαστιακός, τραμ)
<input type="checkbox"/>	Μηχανοκίνητο δίκυκλο	<input type="checkbox"/>	Πεζός/ή
<input type="checkbox"/>	Ποδήλατο	<input type="checkbox"/>	Άλλο

2. Ποια είναι τα τρία (3) πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας;

<input type="checkbox"/>	Μικρή συχνότητα δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας	<input type="checkbox"/>	Η κίνηση του πεζού δεν είναι ασφαλής
<input type="checkbox"/>	Η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη	<input type="checkbox"/>	Κυκλοφοριακή συμφόρηση
<input type="checkbox"/>	Έλλειψη θέσεων στάθμευσης	<input type="checkbox"/>	Ρύπανση
<input type="checkbox"/>	Έλλειψη σεβασμού στον πολίτη από τους άλλους χρήστες του δρόμου	<input type="checkbox"/>	Κόστος
<input type="checkbox"/>	Κακή ποιότητα οδοστρώματος	<input type="checkbox"/>	Άλλο

3. Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου και 5 Πάρα πολύ, θεωρείτε ότι εσείς συμμορφώνεστε με τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας όταν κυκλοφορείτε στο δρόμο;

Καθόλου 1	2	3	4	Πάρα πολύ 5
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

4. Είστε κάτοχος ποδηλάτου;

<input type="checkbox"/>	Ναι
<input type="checkbox"/>	Όχι

5. Προτίθεστε να αγοράσετε ποδήλατο μέσα στους επόμενους 6 μήνες;

<input type="checkbox"/>	Ναι
<input type="checkbox"/>	Όχι

6. Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου ένα σημαίνει Καθόλου ικανοποιημένος και 5 Πάρα πολύ ικανοποιημένος, ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις μετακινήσεις σας στο Δήμο Κηφισιάς;

Καθόλου 1	2	3	4	Πάρα πολύ 5
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

7. Ποιες είναι οι προτάσεις σας για το κυκλοφοριακό του Δήμου Κηφισιάς, ώστε να γίνουν οι μετακινήσεις σας πιο άνετες και ευχάριστες;

8. Πόσο χρόνο καταναλώνετε εκτός σπιτιού (σε δραστηριότητες στο δημόσιο χώρο);

Καθόλου	Λίγο	Αρκετό	Πολύ	Πάρα πολύ
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους Κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς

9. Για τις παρακάτω δραστηριότητες, πόσο χρόνο καταναλώνετε;

	Καθόλου	Λίγο (20 λεπτά/ ημέρα)	Αρκετό (21-60 λεπτά/ ημέρα)	Πολύ (1-2 ώρες/ ημέρα)	Πάρα πολύ (>2 ώρες/ ημέρα)
Βόλτα στα μαγαζιά					
Πηγαίνω σε καφέ/μπαρ/εστιατόριο					
Βόλτα στο πράσινο (πάρκο, δάσος)					
Βόλτα χωρίς συγκεκριμένο σκοπό					
Βόλτα στο κέντρο του Δήμου					
Επίσκεψη σε μουσεία ή εκθέσεις					

10. Πριν από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη;

☐

Ναι

☐

Όχι

11. Ποια ήταν η πηγή της πληροφόρησής σας σχετικά με την πρόθεση της δημοτικής αρχής;

☐

Φίλοι /
συγγενείς/
συνεργάτες
Διαδίκτυο

☐

Εφημερίδα

Άλλο

12. Ενδιαφέρεστε να συμμετάσχετε σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας;

Καθόλου 1	2	3	4	Πάρα πολύ 5

13. Φύλο

☐

Ανδρας

☐

Γυναίκα

14. Ηλικία

☐

18-30 ετών

☐

31-45 ετών

☐

46-60 ετών

☐

> 61 ετών

15. Κύρια Απασχόληση

☐

Οικιακά

☐

Φοιτητής/τρια

☐

Άνεργος

☐

Ελεύθερος Επαγγελματίας

☐

Συνταξιούχος

☐

Υπάλληλος

☐

Δεν απαντώ

16. Εισόδημα

☐

< 1.000 Ευρώ/μήνα

☐

1.000 – 2.000 Ευρώ/μήνα

☐

> 2.000 Ευρώ/μήνα

☐

Δεν απαντώ

18. Περιοχή κατοικίας

☐

Άνω Κηφισιά

☐

Ζηρίνιο (Αλώνια)

☐

Κεφαλάρι

☐

Κοκκιναράς

☐

Στροφύλι

☐

Κάτω Κηφισιά

☐

Νέα Κηφισιά

☐

Καλυφτακη

☐

Οικισμός
Πελοποννησίων

☐

Αδάμες

☐

Πολιτεία

☐

Καστρί

☐

Μορτερό

☐

Συνοικισμός

☐

Εκάλη

☐

Άλλο

17. Κατοχή Οχήματος

☐

Αυτοκίνητο

☐

Δίκυκλο

☐

Ποδήλατο

☐

Κανένα

☐

Άλλο

Ευχαριστούμε για τη συμμετοχή σας!

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους μαθητές/μαθήτριες του Δήμου Κηφισιάς

Δήμος Κηφισιάς - Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς

Ανώνυμο Ερωτηματολόγιο για μαθητές/μαθήτριες

- 1. Πώς πηγαίνετε, συνήθως, από το σπίτι στο σχολείο και πόσο χρόνο κάνετε; Παρακαλούμε σημειώστε με ένα X το συνηθέστερο τρόπο και διάρκεια διαδρομής**

Μέσο	Χρόνος				
	Έως 5 λεπτά	5 – 10 λεπτά	10 – 15 λεπτά	15-20 λεπτά	Περισσότερο από 20 λεπτά
Αυτοκίνητο					
Περπάτημα					
Ποδήλατο					
Δίκυκλο					
Σχολικό λεωφορείο					
Άλλο					

- 2. Για ποιες δραστηριότητες πηγαίνετε με τα πόδια από το σπίτι;**

Πόσο περίπου χρόνο σας παίρνει;

Παρακαλώ σημειώστε X όπου συμφωνείτε με τη δραστηριότητα και το χρόνο:

Δραστηριότητα	Χρόνος			
	Έως 10 λεπτά	10 - 30 λεπτά	30 λεπτά - 1 ώρα	Περισσότερο από 1 ώρα
Αγορές αγαθών				
Εκπαίδευση (σχολείο, φροντιστήριο, ξένες γλώσσες)				
Αθλητισμός				
Αναψυχή/ Διασκέδαση				
Άλλο				

- 3. Πόσο συχνά πηγαίνετε για τις παρακάτω δραστηριότητες ΜΟΝΟΙ ΣΑΣ; (χωρίς συνοδεία γονέα ή κηδεμόνα)**

Δραστηριότητα	Συχνότητα			
	Ποτέ	Λίγες φορές	Καθημερινά μέσα στην εβδομάδα	Μόνο τα σαββατοκύριακα
Αγορές αγαθών				
Εκπαίδευση (σχολείο, φροντιστήριο, ξένες γλώσσες)				
Αθλητισμός				
Αναψυχή/ Διασκέδαση				
Άλλο				

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

προς τους μαθητές/μαθήτριες του Δήμου Κηφισιάς

4. Κάνετε συχνά βόλτα με τα πόδια (εκτός της μετακίνησης από/προς το σχολείο);

- Καθημερινά ☐
Λιγότερο από 3 φορές / βδομάδα ☐
Λιγότερο από 1 φορά / βδομάδα ☐
Λιγότερο από 1 φορά / 15 μέρες ☐
Λιγότερο από 1 φορά / μήνα ☐

5. Αισθάνεστε ότι είστε ασφαλείς όταν περπατάτε στην πόλη; (Δηλαδή, οι οδηγοί σας προσέχουν, τα πεζοδρόμια έχουν προβλήματα, έχετε ορατότητα για να περάσετε απέναντι;)

- Καθόλου ☐
Λίγο ☐
Αρκετά ☐
Πολύ ☐

6. Από πλευράς εγκληματικότητας, αισθάνεστε ασφαλείς να περπατάτε όταν νυχτώνει;

- Καθόλου ☐
Λίγο ☐
Αρκετά ☐
Πολύ ☐

7. Έχετε δικό σας ποδήλατο; Ναι ☐ Όχι ☐

Αν ναι (έχετε δικό σας ποδήλατο) απαντήστε στις παρακάτω ερωτήσεις:

8. Το χρησιμοποιείτε κυρίως μαζί με τους γονείς σας ή μόνος/η σας;

- Μόνος/η ☐ Μαζί με τους γονείς ☐

9. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε το ποδήλατο;

- Καθημερινά ☐ Μέχρι 3 φορές την εβδομάδα ☐ Μέχρι 1 φορά το μήνα ☐

10. Πόσο μακριά πηγαίνετε με ποδήλατο από το σπίτι σας; Σημειώστε το χρόνο (π.χ. αριθμό λεπτών) χωρίς την επιστροφή

11. Έχετε κάποια στέκια σε δρόμους ή πλατείες όπου συναντιέστε με φίλους/ες σας;

- Ναι ☐ Όχι ☐

12. Εάν ναι, πού είναι το στέκι σας;

.....

13. Πού βρίσκεται το σπίτι σας (δεν χρειάζεται η διεύθυνσή σας);

Αναφέρετε τη γειτονιά σας (π.χ. Κάτω Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, κλπ.):

14. Συμπληρώστε τα παρακάτω

Φύλο (Αγόρι/ Κορίτσι)	Σχολείο (όνομα σχολείου)	Τάξη

**β) ΔΙΕΞΑΓΩΓΗ ΕΡΕΥΝΑΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ
ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

Στο πλαίσιο της εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) μοιράστηκαν ερωτηματολόγια που απευθύνονται σε κατοίκους, σε επιβάτες του ΟΑΣΑ και σε πεζούς του Δήμου Κηφισιάς. Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζεται η ανάλυση των απαντήσεων των κατοίκων.

Ενότητα Α: Δημογραφικές ερωτήσεις κατοίκων

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 61 άτομα: 35 γυναίκες και 26 άντρες.

Στην ηλικιακή ομάδα έως των 30 ετών ανήκει 1 συμμετέχουσα, στην ηλικιακή ομάδα 31-45 ετών ανήκουν 22 συμμετέχοντες, 46-60 ετών είναι 33 συμμετέχοντες και μεγαλύτεροι των 61 ετών είναι 5 συμμετέχοντες.

Παρακάτω φαίνονται συνδυαστικά, η ηλικία και το φύλο των συμμετεχόντων:

Πίνακας 1: Φύλο & Ηλικιακή ομάδα (πλήθος απαντήσεων)

Ηλικιακή ομάδα	Φύλο		Σύνολο
	Άνδρας	Γυναίκα	
έως 30 ετών	0	1	1
31-45 ετών	7	15	22
46-60 ετών	16	17	33
> 61 ετών	3	2	5
Σύνολο	26	35	61

Ακολουθεί πίνακας με την περιοχή κατοικίας των συμμετεχόντων στην έρευνα.

Πίνακας 2. Περιοχή κατοικίας

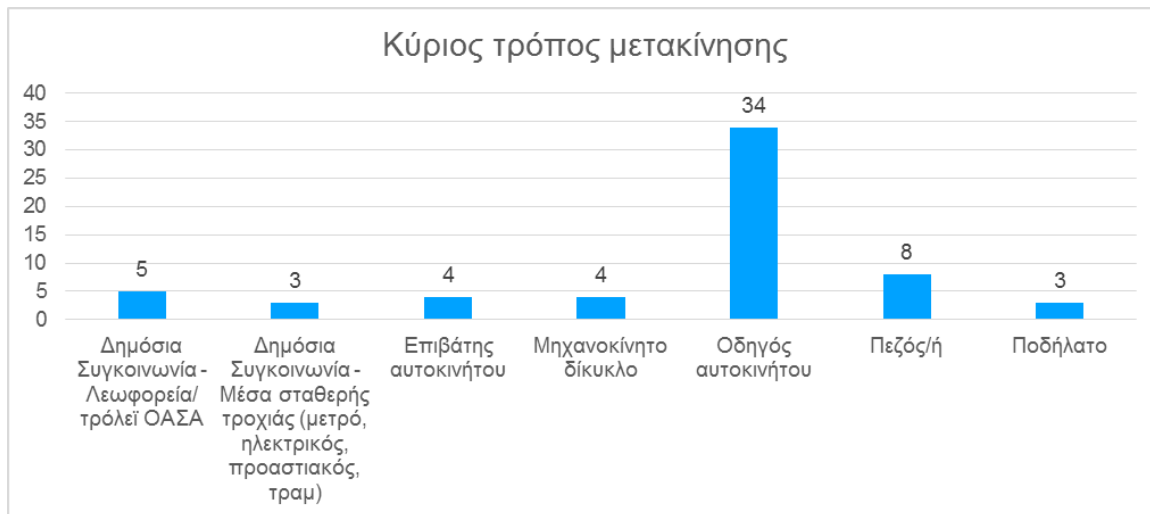
Περιοχή Κατοικίας	Αριθμός Απαντήσεων
Αδάμες	2
Άνω Κηφισιά	4
Εκάλη	3
Ζηρίνιο (Αλώνια)	6
Κάτω Κηφισιά	12
Κέντρο Κηφισιάς	1
Κεφαλάρι	5
Μορτερό	3
Ν. Ερυθραία	1
Νέα Κηφισιά	10
Πολιτεία	1
Στροφύλι	2

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

ΤΙΠΟΤΑ	11
Σύνολο	61

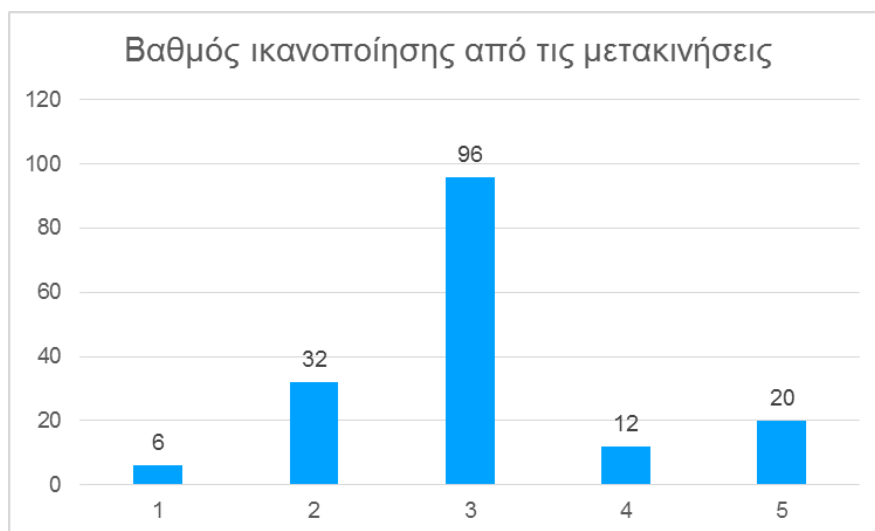
Ενότητα Β: Μετακινήσεις κατοίκων

Η πρώτη ερώτηση αφορούσε στον κύριο τρόπο μετακίνησης. Η απάντηση για περισσότερους από τους μισούς κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς είναι η οδήγηση αυτοκινήτου. Η δεύτερη δημοφιλέστερη απάντηση είναι «πεζός/» και η τρίτη είναι «Δημόσια Συγκοινωνία - Λεωφορεία/τρόλεϊ ΟΑΣΑ». Ακολουθεί το πλήθος των απαντήσεων στην ερώτηση του κύριου τρόπου μετακίνησης:



Εικόνα 1. Κύριος τρόπος μετακίνησης

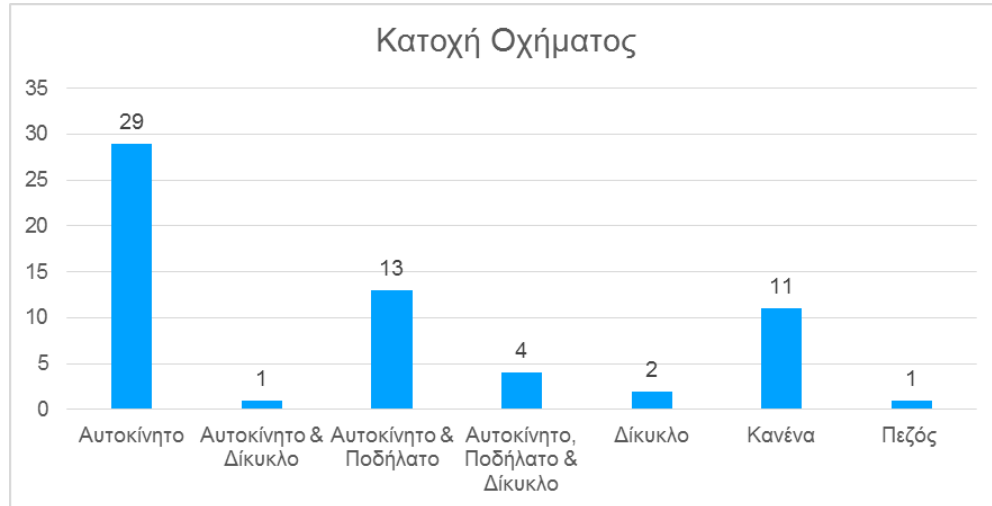
Σε επόμενη ερώτηση, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να σχολιάσουν σε ποιο βαθμό είναι ικανοποιημένοι σχετικά με τις μετακινήσεις τους, σε κλίμακα από 1 έως 5 όπου το 1 σημαίνει «καθόλου ικανοποιημένος» και το 5 σημαίνει «απόλυτα ικανοποιημένος». Οι περισσότερες απαντήσεις ήταν «αρκετά» (3 στα 5). Ακολουθεί αναλυτικά το πλήθος των απαντήσεων:



Εικόνα 2: Ικανοποίηση από μετακινήσεις

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

Οι κάτοικοι ερωτήθηκαν σχετικά με την κατοχή μιας ή παραπάνω κατηγοριών οχημάτων. Οι περισσότεροι δήλωσαν κάτοχοι μόνο αυτοκινήτου. Αρκετοί δήλωσαν πως κατέχουν ταυτόχρονα αυτοκίνητο και ποδήλατο.



Εικόνα 3: Κατοχή κατηγοριών οχημάτων

Μια ακόμη ερώτηση που αφορά στις μετακινήσεις ήταν «Παρακαλούμε σημειώστε τα τρία (3) πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζετε σε σχέση με τις μετακινήσεις σας».



Εικόνα 4: Προβλήματα σχετικά με τις μετακινήσεις

Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης, η κακή ποιότητα του οδοστρώματος, και η κυκλοφοριακή συμφόρηση ήταν τα προβλήματα που έλαβαν τη μεγαλύτερη σημασία.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

Ενότητα Γ: Στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας (κάτοικοι)

Στην ενότητα αυτή αναφερόμαστε στο πώς οι ερωτηθέντες αντιλαμβάνονται τη βιώσιμη κινητικότητα.

Η πρώτη σχετική ερώτηση αφορά στο αν πριν από τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου γνώριζαν την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας. 12 γνώριζαν και 49 δε γνώριζαν την πρόθεση της δημοτικής αρχής.

Η δεύτερη ερώτηση αφορά στην πηγή από την οποία πληροφορήθηκαν, όσοι πληροφορήθηκαν, περί της πρόθεσης της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη.

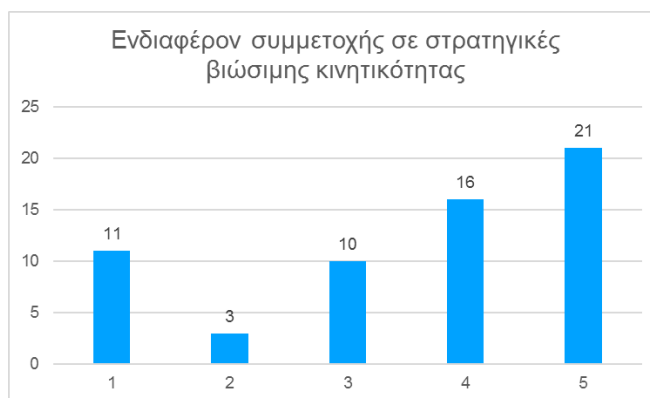
Οι περισσότεροι πληροφορήθηκαν από το διαδίκτυο.

Πίνακας 3. Πρόθεση της δημοτικής αρχής για στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας

Γνωρίζατε την πρόθεση της δημοτικής αρχής για στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας;	Πηγή πληροφόρησης				
	Διαδίκτυο	Προεκλογική ενημέρωση	Φίλοι/συγγενείς/συνεργάτες	Τηλεόραση	Σύνολο
Ναι	9	1	2	0	12
Όχι	0		0	49	49
Σύνολο	9	1	2	49	61

Σε επόμενη ερώτηση, οι κάτοικοι κλήθηκαν να απαντήσουν κατά πόσο ενδιαφέρονται να συμμετάσχουν σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 όπου το 1 δείχνει καθόλου ενδιαφέρον και το 5 πολύ μεγάλο ενδιαφέρον.

Εκφράστηκε πολύ υψηλό ενδιαφέρον καθώς οι περισσότεροι απάντησαν 5 στα 5. Ακολουθεί ο αριθμός απαντήσεων στην ερώτηση για το ενδιαφέρον συμμετοχής σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας:



Εικόνα 5. Ενδιαφέρον συμμετοχής σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

Ενότητα Δ: Προτάσεις για βελτιώσεις (κάτοικοι)

Στο τελευταίο αυτό κομμάτι της παρουσίασης των αποτελεσμάτων παραθέτουμε τις απαντήσεις των κατοίκων για ανετότερες και πιο ευχάριστες μετακινήσεις.

Αναλυτικά οι προτάσεις
1) ΕΝΔΥΝΑΜΩΣΗ ΑΝΥΠΑΡΚΤΗΣ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ, 2) ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΜΕ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ, 3) ΜΕΙΩΣΗ ΑΧΡΗΣΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ, 4) ΜΕΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΓΙΑ ΔΙΕΛΕΥΣΗ ΠΕΖΩΝ
1. Δημιουργία Δωρεάν θέσεων στάθμευσης. 2. Μονοδρόμηση της οδού Καλυφτάκη (μόνο έξοδος προς την Εθνική και όχι είσοδος από την Εθνική προς την Καλυφτάκη.
1. Επέκταση της Γραμμής 1 του Μετρό (ΗΣΑΠ) 2. Συχνότερα δρομολόγια στις λεωφορειακές γραμμές (ανά 10 λεπτά)
α) Μεγαλύτερο δίκτυο συνδεδεμένων ποδηλατοδρόμων με καθαριότητα, συντήρηση, επαρκή σήμανση και κατάλληλες θέσεις ασφαλούς στάθμευσης. β) Υποχρεωτικά και αναλογικά θέσεις parking για όλα τα καταστήματα υψηλής κίνησης (super market, αρτο/ζαχαροπλαστεία, ταχυεστίασης, τράπεζες/ATMs κλπ) και εάν δεν διαθέτουν χρέωση τους για χρήση δημοτικών χώρων στάθμευσης. γ) Περισσότεροι χώροι στάθμευσης κοντά σε όλα τα εμπορικά κέντρα και τις περιφερειακές αγορές (και τις λαϊκές) ακόμα και με μερική παραχώρηση χώρων διακοσμητικών πάρκων ή δύσχρηστων πεζοδρομίων. Περιορισμός χρόνου στάθμευσης max 3 ώρες ώστε να αποφεύγεται η μόνιμη στάθμευση περιοίκων και εργαζομένων.
απαγόρευση αυτοκινήτων στο ιστορικό κέντρο Κηφισιάς (αρκούν 2-3 τετράγωνα). αυτό θα μειώσει τη χρήση αυτοκινήτου και θα αυξήσει τη χρήση ποδήλατου. αμέτρητα πρόστιμα στους παραβάτες και όσους ξεδιάντροπα παρκάρουν στους ποδηλατοδρόμους (εν γνώση του δήμου ακόμη και στην Κασσαβέτη έξω από το Βάρσο). ναι ξέρω θα χάσει ψήφους ο δήμαρχος οπότε δεν θα κάνει τίποτα
Απελευθέρωση πεζοδρομίων. Εξάλειψη διάφορων μορφών κατάληψης δημόσιου χώρου. Ελεγχόμενη στάθμευση στα πολύ επιβαρυμένα σημεία. Κυκλικός κόμβος στην Ελαιών για ευχερή στροφή προς Πειραιά. Κυκλικός Κόμβος στην Λύρα εκεί που συμβάλουν με Καλυφτάκη. Μονοδρόμηση της Τσοκρή, ώστε να αποσυμφορευθεί η στροφή Λυρά- Καλυφτάκη προς Εθνική
Αποσυμφόρηση κυκλοφορίας στο κέντρο (Ερυθραία, Κηφισιά), αυστηρότερος έλεγχος για παράνομο παρκάρισμα, δημιουργία θέσεων στάθμευσης ή κίνητρα για παρκάρισμα στον ιδιωτικό χώρο δίπλα στο άλσος
Αύξηση συχνότητας δρομολογίων των τοπικών λεωφορείων Καθημερινός έλεγχος παράνομης στάθμευσης Μετατροπή των στενών και αχρησιμοποίητων ποδηλατοδρόμων σε ευρύχωρα πεζοδρόμια, που όμως θα αποτρέπεται η στάθμευση
Δημοτική Συγκοινωνία, Αποκατάσταση ζημιών στον ποδηλατόδρομο και νέες διαδρομές Διαδρομή και χώροι πεζών

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

Δημοτικός χώρος στάθμευσης σε ανεκμετάλλετο οικόπεδο στο εμπορικό κέντρο Αναδιοργάνωση φωτεινών σηματοδοτών επί της Λ. Κηφισίας και διευθέτηση διαβάσεων Διαπλάτυνση και δεντροφύτευση πεζοδρομίων με τρόπο ώστε να παρεμποδίζεται η στάθμευση
Διαβάσεις πεζών (συντήρηση υφιστάμενων, δημιουργία νέων ιδιαίτερας σε δρόμους υψηλής κυκλοφορίας), πινακίδες συχνής διάβασης πεζών-παιδιών, redibus (σύσταση ομάδων γονέων-συνοδών για πρόσβαση των παιδιών πεζή στο σχολείο), πεζοδρόμηση ΧΩΡΙΣ φύτευση (το πιο συχνό πρόβλημα "άχρηστων" πεζοδρομίων στην περιοχή), σχολικοί τροχονόμοι υποχρεωτικοί, τακτικά δρομολόγια δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας με ταυτόχρονη μείωση (πλαφόν) χρήσης Ι.Χ., ποδηλατοδρόμηση (όχι στα πεζοδρόμια αλλά στην δεξιά πλευρά των δρόμων), εφαρμογή Κ.Ο.Κ. μέσω τακτικής καθημερινής επίβλεψης και ελέγχου, αδειοδότηση επιχειρήσεων με προϋπόθεση δημιουργίας θέσης στάθμευσης.
Διάθεση περισσότερων φυσικών πόρων για συντήρηση και βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου οδοστρώματος των πεζοδρομίων και των πεζόδρομων Πραγματοποίηση καμπάνιας ευαισθητοποίησης πολιτών ως προς την τήρηση του ΚΟΚ Φωτεινή σήμανση των διαβάσεων πεζών
Δρόμοι όπως η θήρας να γίνουν πεζόδρομος είναι πολύ μεγάλος ο κίνδυνος από την μεγάλη ταχύτητα των αυτοκινήτων
Επέκταση ΗΣΑΠ Φθηνότερα εισιτήρια- ενίσχυση δρομολογίων Αστυνόμευση
Επέκταση ποδηλατοδρόμου και σε κεντρικά οδικά δίκτυα
Η στοιχειώδη εφαρμογή του Κ.Ο.Κ. θα ήταν μία καλή αρχή και απαραίτητη η εμφάνιση της Τροχαίας.
Η τροχαία να μαζεύει τα οχήματα που σταθμεύουν δεξιά και αριστερά της Κηφισίας με αποτέλεσμα το μπλοκάρισμα να φτάνει μέχρι το Ζηρίνιο πολλές φορές
Θα πρέπει να γίνονται συνεχείς παρεμβάσεις για να διευκολύνεται η ροή σε Κηφισίας-Βενιζέλου (έλεγχος παράνομης στάθμευσης με ταυτόχρονη δημιουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης σε Ν. Ερυθραία και Κηφισιά- μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή του σταθμού ΗΣΑΠ, μέσω παρεμβάσεων που θα διευκολύνουν τη ροή προς Αθήνα, τροχονόμοι τις ώρες αιχμής)
Κατασκευή - Συντήρηση πεζοδρομίων. Απαγόρευση παράνομης στάθμευσης οχημάτων σε πεζοδρόμια - κοινόχρηστους χώρους. Επανεξέταση του κυκλοφοριακού στην περιοχή. Τροφοδοσία των καταστημάτων σε ορισμένη ώρα.
Μονά - Ζυγά
Μονοδρόμηση των οδών Θεμιστοκλέους από Τατοίου ως Πλειάδων
Να γίνουν mini buss που να εξυπηρετούν τους δημότες μέσα στο κέντρο της Κηφισίας, όπως επίσης να επαναφέρετε γραμμή 561 που εξυπηρετούσε την πλευρά της παλαιολόγου, ερχόμενη από την Ρόδων και καταλήγοντας στο τραίνο απ' έξω.
Να γίνουν περισσότεροι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων στο κέντρο, στο εμπορικό κέντρο της Κηφισίας καθώς και δημοτική συγκοινωνία

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

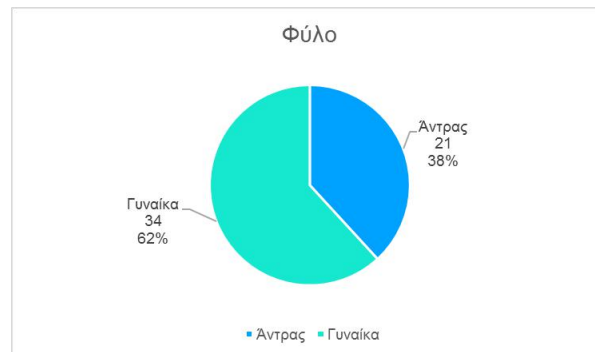
<p>Να μην υπάρχουν αυτοκίνητα στις διαβάσεις , στους ποδηλατοδρόμους και πάνω στα πεζοδρόμια. Να υπάρξουν επιτέλους κυρώσεις για αυτούς τους οδηγούς. Βλέπω απλούς πολίτες να σηκώνουν τους υαλοκαθαριστήρες των αυτοκινήτων για να καταλάβουν οι οδηγοί που σταθμεύουν.</p>
<p>Νέα μελέτη από συγκοινωνιολόγο χωρίς παρεμβάσεις πολιτικών Απαγόρευση οχημάτων στο κέντρο της Κηφισίας και δημιουργία χώρου στάθμευσης Κατασκευή ασφαλή πεζοδρόμια Συχνές γραμμές δημοτικής συγκοινωνίας Πρόσληψη Δημοτική αστυνομία που να ελέγχουν στάθμευση Λειτουργεί με διευρυμένο ωράριο και να εφαρμόζει αυστηρά το νόμο</p>
<p>Ξανασχεδιάστε μονοδρόμους και τρόπους αποφυγής της κίνησης στις Λ. Κηφισίας και Χ. Τρικούπη.</p>
<p>Ο ποδηλατόδρομος / πεζόδρομος πρέπει να στρωθεί με αντικραδασμικό τάπητα ή έστω ασφαλτο, οι κυβόλιθοι είναι ακατάλληλοι για ποδήλατα δρόμου και πολίτες που τρέχουν λόγω κραδασμών. Αν σε συνεννόηση με τους γειτονικούς δήμους γινόταν και επέκτασή του, τότε το αποτέλεσμα θα ήταν ιδιαίτερα ωφέλιμο για τους δημότες και θα αναβάθμιζε την περιοχή μας.</p>
<p>Οδόστρωμα, συγκοινωνία</p>
<p>ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ</p>
<p>Πεζοδρόμηση του κέντρου (τι ωραία και ήσυχη που είναι τώρα η Κολοκοτρώνη κλειστή με τα έργα...). Περιφερειακά πάρκιγκ με πληρωμή και βανάκια για την μεταφορά των οδηγών από και προς το κέντρο. Εφαρμογή των νόμων με αστυνόμευση και αυστηρά πρόστιμα (παράνομο παρκάρισμα).</p>
<p>Πεζοδρόμηση του κέντρου της Κηφισίας</p>
<p>ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΟΑΣΑ ΚΑΙ ΝΑ ΒΑΛΕΙ Ο ΔΗΜΟΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΩΣΤΕ ΝΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΝΤΑΙ ΟΛΕΣ ΟΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ. ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟ ΟΙ ΟΜΟΡΟΙ ΔΗΜΟΙ ΝΑ ΕΧΟΥΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ Η ΚΗΦΙΣΙΑ ΝΑ ΜΗΝ ΕΧΕΙ.</p>
<p>Περισσότερη αστυνόμευση στο χώρο στάθμευσης</p>
<p>Πιο συχνά δρομολόγια προς γειτονίες Ανάπλαση κατασκευή πεζοδρομίων, ώστε να υπάρχει χώρος για τα καροτσάκια και τα αμαξίδια</p>
<p>Πιο συχνά λεωφορεία προς τις γειτονιές. Να εξασφαλιστεί ότι δεν θα παρκάρουν αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια, ανάπλαση των πεζοδρομίων</p>
<p>Ποδηλατόδρομοι και μεγαλύτερα πεζοδρόμια για καρότσι</p>
<p>Στενά σπασμένα πεζοδρόμια. Δεν χωράνε τα βρεφικά καροτσάκια.</p>
<p>Τα πεζοδρόμια είναι στενά με σηκωμένες πλάκες. Οι γονείς με τα καροτσάκια αναγκάζονται να πηγαίνουν από το δρόμο</p>
<p>Τακτική και ευέλικτη τοπική συγκοινωνία ΜΜΜ. Μηδενική ανοχή σε παραβατική οδήγηση, στάση και στάθμευση υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει εναλλακτική ικανή μετακίνηση ή/και θέσεις στάθμευσης Τοποθέτηση φαναριών σε κόμβους πυκνής κυκλοφορίας. Δημιουργία έξυπνων φαναριών ρυθμιζόμενα καθ υπόδειξη σήματος δορυφόρου σε πραγματικό χρόνο (ή εν πάση περιπτώσει με χρήση υπαρχουσών τεχνολογιών πχ google maps)</p>

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζεται η ανάλυση των απαντήσεων των πεζών.

Ενότητα Ε: Δημογραφικές ερωτήσεις πεζών

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 55 άτομα: 34 γυναίκες και 21 άντρες.



Εικόνα 6: Φύλο

Οι επόμενες ερωτήσεις ήταν «είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς» και «εάν ναι, σε ποια περιοχή;». 39 εκ των 55 ατόμων που απάντησαν είναι κάτοικοι του Δήμου.

Ακολουθεί πίνακας με το συνδυασμό των απαντήσεων στις παραπάνω 2 ερωτήσεις.

Πίνακας 4. Περιοχή κατοικίας

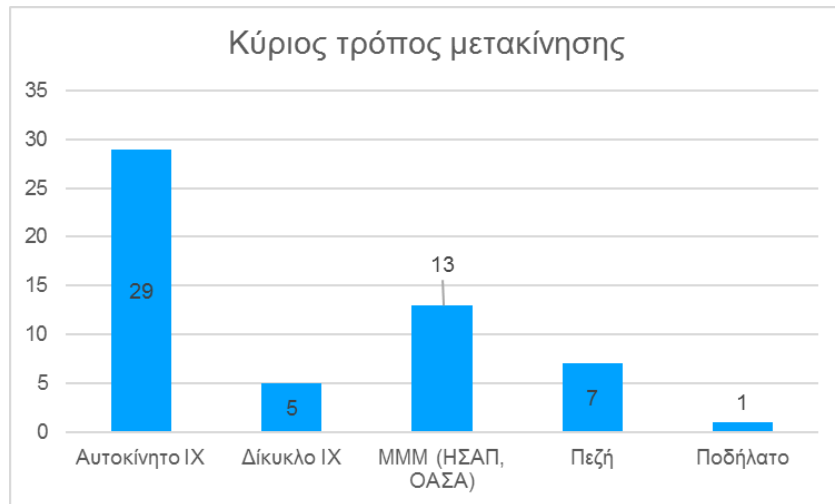
Περιοχή	Είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς;	
	Ναι	Όχι
Κεφαλάρι	1	
Κηφισιά	19	
Κηφισιά κέντρο	2	
Πολιτεία	1	
(κενό)	1	16
Ν.Ερυθραία	1	
Νεα Κηφισιά	2	
Αδάμες	1	
Εκάλη	2	
Κατω Κηφισιά	1	
Αλώνια	2	
Ζηρίνιο	1	
Μ. Μπότσαρη	1	
Κοκκινάρα	1	
Πολιτεία	2	
Κάτω Κηφισιά	1	
Σύνολο	39	16

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ**

Ενότητα ΣΤ: Μετακινήσεις πεζών

Η πρώτη ερώτηση αφορούσε στον κύριο τρόπο μετακίνησης.

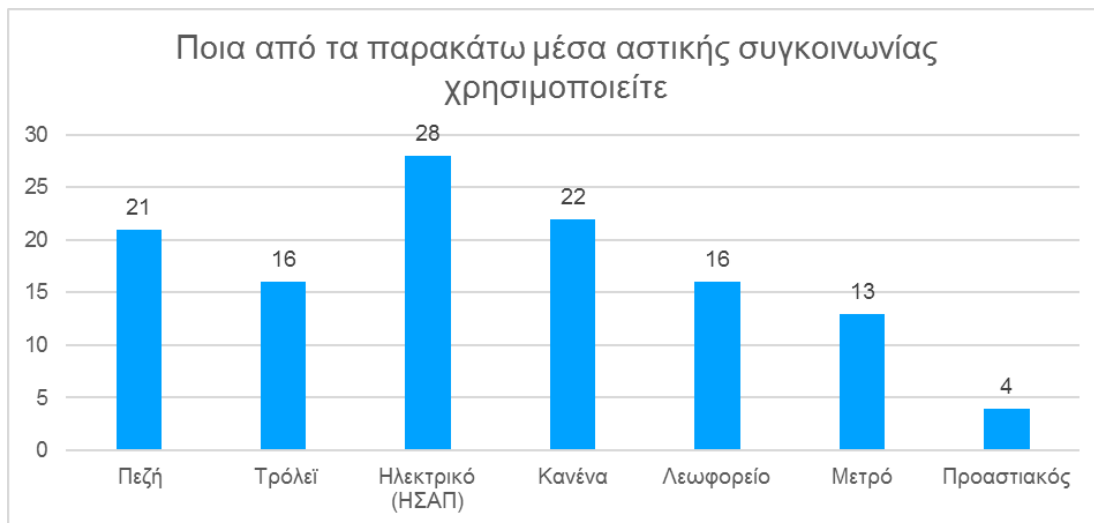
Η απάντηση για περισσότερους από τους μισούς πεζούς είναι η οδήγηση αυτοκινήτου. Η δεύτερη δημοφιλέστερη απάντηση είναι «MMM (ΗΣΑΠ, ΟΑΣΑ)» και η τρίτη είναι «πεζός/». Ακολουθεί το πλήθος των απαντήσεων στην ερώτηση του κύριου τρόπου μετακίνησης:



Εικόνα 7. Κύριος τρόπος μετακίνησης

Η επόμενη ερώτηση αφορούσε στα μέσα αστικής συγκοινωνίας που οι συμμετέχοντες επιλέγουν συνήθως για τις μετακινήσεις.

Αρκετοί απάντησαν πως κινούνται μόνο πεζή. Για όσους απάντησαν κάποιο μέσο, την πρώτη θέση έλαβε ο ΗΣΑΠ. Αναλυτικά ακολουθούν οι απαντήσεις:



Εικόνα 8: Χρήση μέσων αστικής συγκοινωνίας

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ

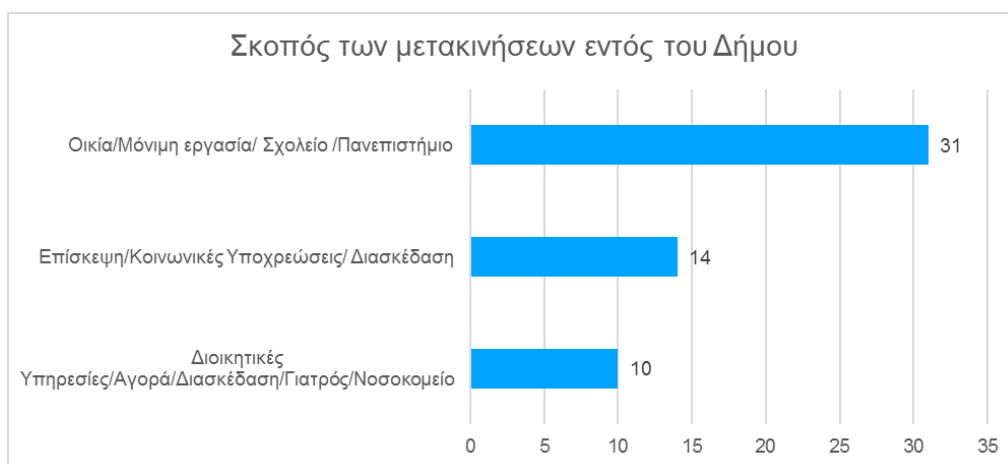
Οι επόμενες ερωτήσεις σχετίζονται με την κατοχή διπλώματος οδήγησης ΙΧ αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, «είστε κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου» και «υπάρχει διαθέσιμο ΙΧ αυτοκίνητο ή δίκυκλο που θα μπορούσατε να χρησιμοποιείτε καθημερινά;». Εκ των 46 κατόχων διπλώματος, 39 έχουν διαθέσιμο όχημα.

Οι απαντήσεις, συνδυαστικά, είναι οι παρακάτω:

Πίνακας 5: Κατοχή διπλώματος και διαθεσιμότητα οχήματος

Κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου	Υπαρξη διαθέσιμου ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου		Σύνολο
	Ναι	Όχι	
Ναι	39	7	46
Όχι	2	7	9
Σύνολο	41	14	55

Η επόμενη ερώτηση ήταν «ποιος είναι ο σκοπός των μετακινήσεών σας εντός του Δήμου Κηφισιάς;». Ο κύριος σκοπός που δηλώθηκε ήταν «Οικία/ Μόνιμη εργασία / Σχολείο / Πανεπιστήμιο».



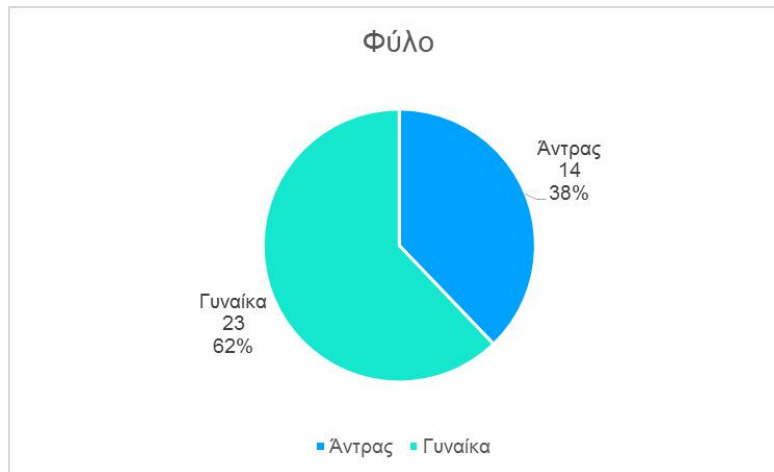
Εικόνα 9: Σκοπός των μετακινήσεων εντός του Δήμου

Στην παρακάτω ενότητα παρουσιάζεται η ανάλυση των απαντήσεων των επιβατών.

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ**

Ενότητα Ζ: Δημογραφικές ερωτήσεις επιβατών

Το ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από 37 άτομα: 23 γυναίκες και 14 άντρες.



Εικόνα 10: Φύλο

Οι επόμενες ερωτήσεις ήταν «είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς» και «εάν ναι, σε ποια περιοχή;». 21 εκ των 37 ατόμων που απάντησαν είναι κάτοικοι του Δήμου.

Ακολουθεί πίνακας με το συνδυασμό των απαντήσεων στις παραπάνω 2 ερωτήσεις.

Πίνακας 6. Περιοχή κατοικίας

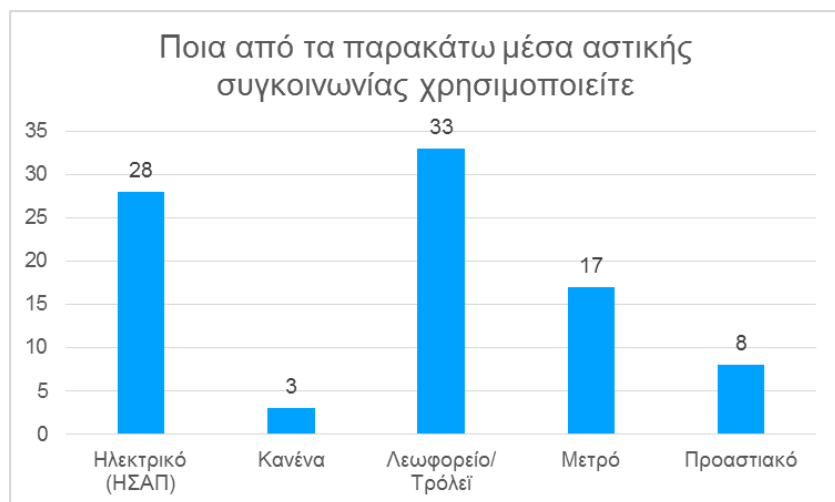
Περιοχή	Είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς;	
	Ναι	Όχι
Άγιος Στέφανος		2
Αδάμες	1	
Αχαρναί		1
Κάτω Κηφισιά	3	
Κηφισιά	8	
Μενίδι		1
Νέα Ερυθραία	5	
Νέα Κηφισιά	2	
Πολιτεία	1	
(κενό)	1	12
Σύνολο	21	16

**ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ**

Ενότητα Η: Μετακινήσεις επιβατών

Η πρώτη ερώτηση αφορούσε στα μέσα αστικής συγκοινωνίας που οι συμμετέχοντες επιλέγουν συνήθως για τις μετακινήσεις.

Την πρώτη θέση έλαβε η απάντηση «λεωφορείο ή τρόλεϊ» και δεύτερη πιο συνηθισμένη απάντηση ήταν ο ηλεκτρικός. Αναλυτικά ακολουθούν οι απαντήσεις:



Εικόνα 11: Χρήση μέσων αστικής συγκοινωνίας

Οι επόμενες ερωτήσεις σχετίζονται με την κατοχή διπλώματος οδήγησης ΙΧ αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, «είστε κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου» και «υπάρχει διαθέσιμο ΙΧ αυτοκίνητο ή δίκυκλο που θα μπορούσατε να χρησιμοποιείτε καθημερινά;».

Εκ των 15 κατόχων διπλώματος, 9 έχουν διαθέσιμο όχημα.

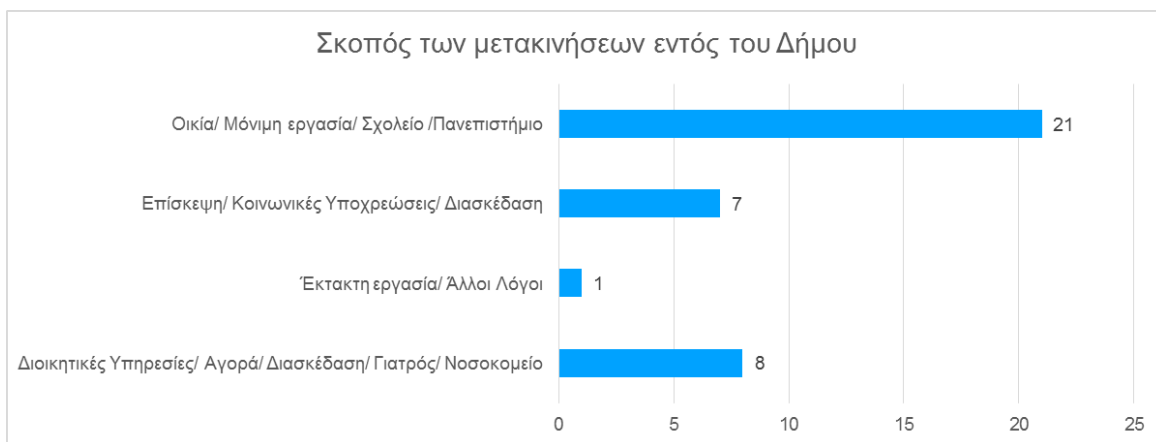
Οι απαντήσεις, συνδυαστικά, είναι οι παρακάτω:

Πίνακας 7: Κατοχή διπλώματος και διαθεσιμότητα οχήματος

Κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου	Ύπαρξη διαθέσιμου ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου		Σύνολο
	Ναι	Όχι	
Ναι	9	6	15
Όχι	3	19	22
Σύνολο	12	25	37

Η επόμενη ερώτηση ήταν «ποιος είναι ο σκοπός των μετακινήσεών σας εντός του Δήμου Κηφισιάς;». Ο κύριος σκοπός που δηλώθηκε ήταν «Οικία/ Μόνιμη εργασία / Σχολείο / Πανεπιστήμιο».

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ
ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ, ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΟΑΣΑ, ΠΕΖΟΥΣ



Εικόνα 12: Σκοπός των μετακινήσεων εντός του Δήμου

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Δήμος Κηφισιάς: Ερωτηματολόγιο προς τους επιβάτες του ΗΣΑΠ

Το παρόν ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από δεκατέσσερις (14) επιβάτες του ΗΣΑΠ στον Δήμο Κηφισιάς. Ο παρόν Δήμος περιλαμβάνει τον Σταθμό «Κ.Α.Τ.» και τον τερματικό Σταθμό «Κηφισιάς».

Φύλο

14 απαντήσεις

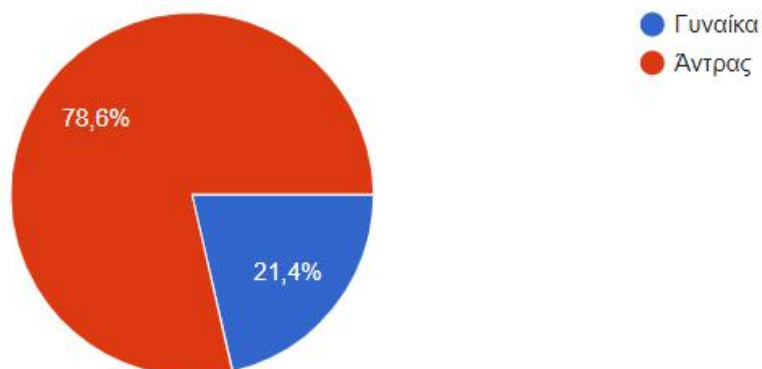


Figure 1 – Φύλλο

Οι περισσότερες απαντήσεις δόθηκαν από άντρες σε ποσοστό 78,6% έναντι του 21,4% που είναι το ποσοστό το γυναικών.

Ηλικία

14 απαντήσεις

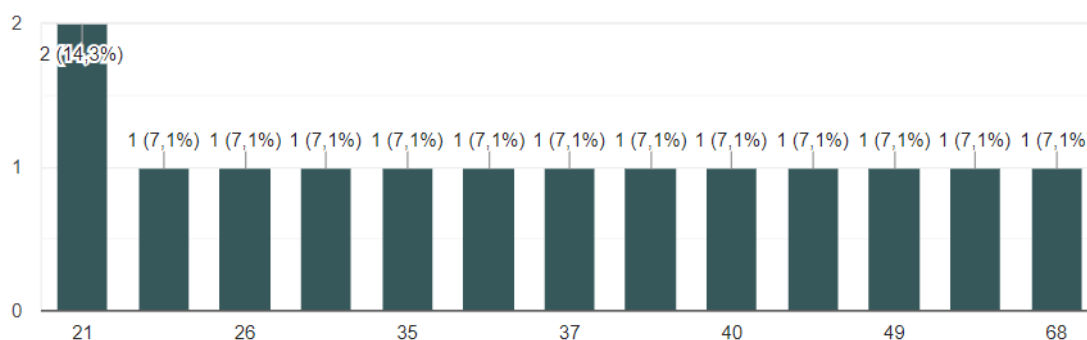


Figure 2- Ηλικία

Οι μικρότεροι ηλικιακά επιβάτες (2) που απάντησαν το ερωτηματολόγιο είναι 21 ετών ενώ ο μεγαλύτερος είναι 68 ετών. Οι ηλικίες των υπολοίπων 11 ατόμων κυμαίνονται μεταξύ 21 και 68 ετών οπότε υπάρχει μια σχετικά ικανοποιητική κάλυψη των ηλικιών.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Επάγγελμα

14 απαντήσεις

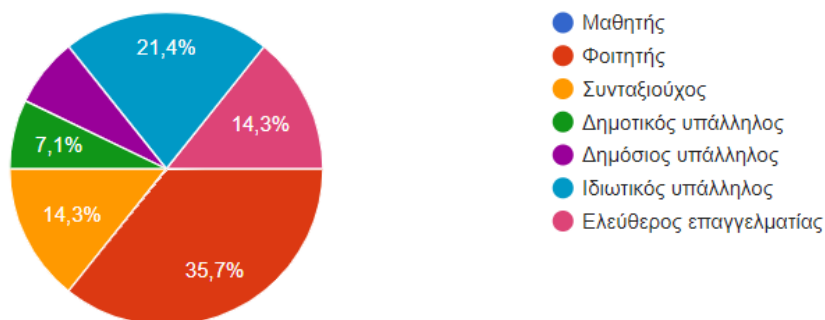


Figure 3- Επάγγελμα

Παρά το γεγονός ότι οι μικρότεροι ηλικιακά επιβάτες είναι 21 ετών το 21,4% απευθύνεται στους μαθητές, το 14,3% στους ελεύθερους επαγγελματίες και το ίδιο ποσοστό στους συνταξιούχους. Οι δημόσιοι υπάλληλοι και οι ιδιωτικοί υπάλληλοι καταλαμβάνουν από 7,1%, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό είναι 35,7% και καλύφθηκε από φοιτητές.

Είστε κάτοικος του Δήμου Κηφισιάς

14 απαντήσεις

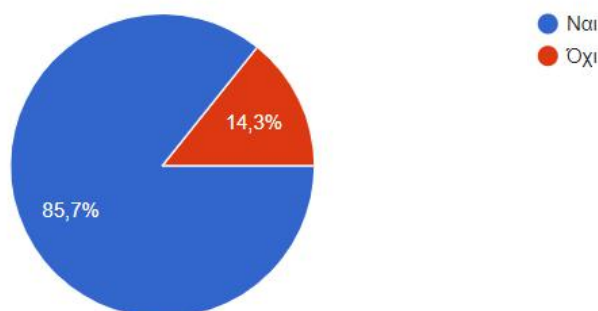


Figure 4- Κάτοικοι Δήμου Κηφισιάς

Όπως είναι λογικό, οι περισσότεροι (85,7%) είναι κάτοικοι του Δήμου Κηφισιάς ενώ το 14,3% δεν είναι κάτοικοι αλλά επισκέπτες/εργαζόμενοι.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Εάν ναι, σε ποια περιοχή; (π.χ. Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη κλπ.)

12 απαντήσεις

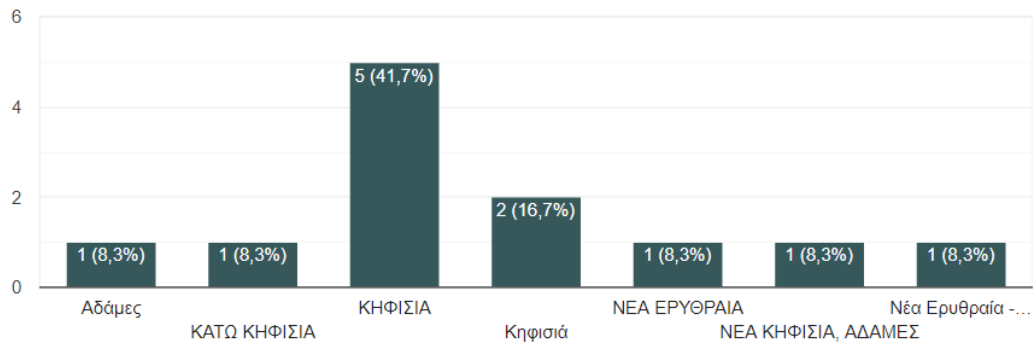


Figure 5- Περιοχές κατοίκων Δήμου Κηφισιάς

Από τους 12 κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς οι 7 διαμένουν στην Κηφισιά (58,4%), οι δύο στην Νέα Ερυθραία (16,7%) , δύο κατοικούν επίσης στις Αδάμες, και ένας στην Κάτω Κηφισιά (8,3%).

Είστε κάτοχος Διπλώματος ΙΧ αυτοκινήτου ή δικύκλου;

14 απαντήσεις

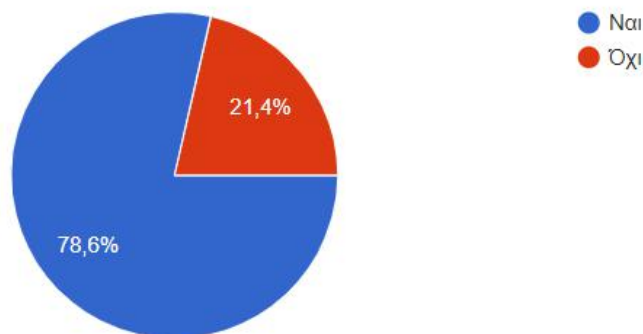


Figure 6- Κάτοχοι διπλώματος Ι.Χ ή δικύκλου

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Υπάρχει διαθέσιμο ΙΧ αυτοκίνητο ή δίκυκλο που θα μπορούσατε να χρησιμοποιείτε καθημερινά;

14 απαντήσεις

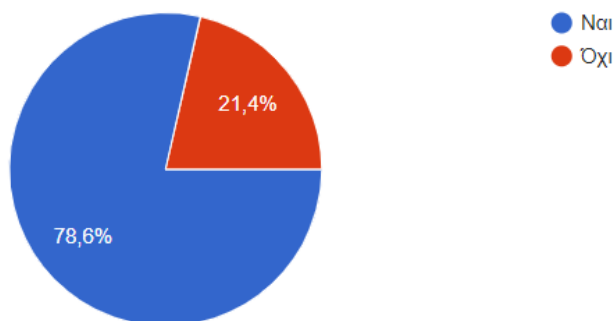


Figure 7- Διαθέσιμο Ι.Χ ή δίκυκλο για καθημερινή χρήση

Το 78,6% των επιβατών είναι κάτοχοι διπλώματος αυτοκινήτου ή δικύκλου και το 21,4% δεν έχει δίπλωμα οδήγησης. Ομοίως, το 78,6% δήλωσε πως διαθέτει Ι.Χ. ή δίκυκλο για καθημερινή χρήση και το 21,4% δεν διαθέτει κάποιο όχημα για καθημερινή χρήση.

Ποια από τα παρακάτω μέσα αστικής συγκοινωνίας χρησιμοποιείτε;

14 απαντήσεις

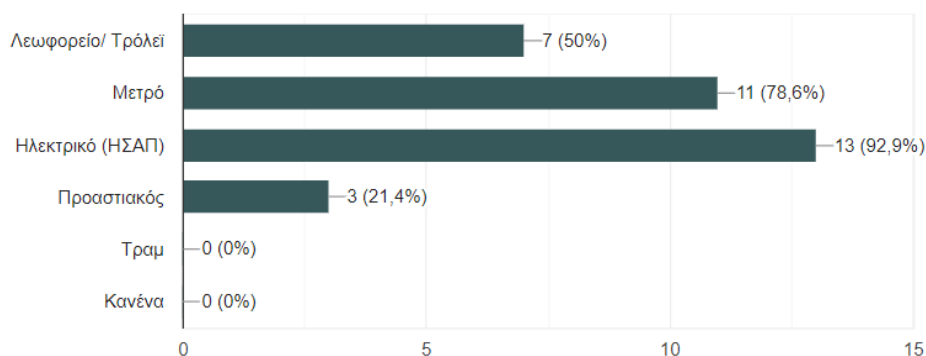


Figure 8- Χρησιμοποιούμενα μέσα αστικής συγκοινωνίας

Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα ο ΗΣΑΠ χρησιμοποιείται σε ποσοστό 92,9%, το μετρό 78,6%, το Λεωφορείο/Τρόλεϊ 50%, ο προαστιακός 21,4%. Το τραμ δεν χρησιμοποιείται καθόλου, γεγονός που δηλώνει την μη ύπαρξη του στον Δήμο Κηφισιάς.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) στο Δήμο Κηφισιάς;

14 απαντήσεις

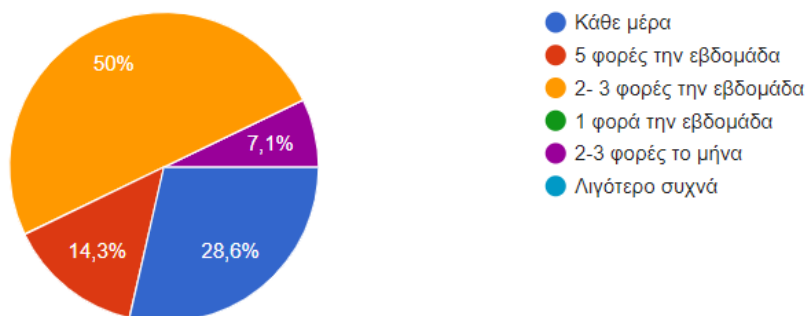


Figure 9- Συχνότητα χρήσης ΗΣΑΠ

Οι μισοί επιβάτες χρησιμοποιούν τον ΗΣΑΠ δύο με τρεις φορές την εβδομάδα. Το 28,6% όμως το χρησιμοποιεί καθημερινά ενώ το 14,3% περίπου πέντε φορές την εβδομάδα. Τέλος, το 7,1% χρησιμοποιεί τον ΗΣΑΠ δύο με τρεις φορές τον μήνα.

Ποιος είναι ο σκοπός των μετακινήσεών σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) στο Δήμο Κηφισιάς;

14 απαντήσεις

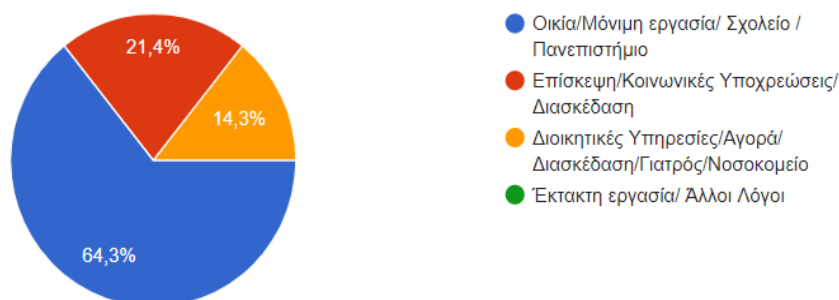


Figure 10- Σκοπός μετακινήσεων με τον ΗΣΑΠ στον Δήμο

Ο σκοπός της μετακίνησης με τον ΗΣΑΠ στον Δήμο Κηφισιάς είναι κατά 64,3% η Οικία/Μόνιμη εργασία/ Πανεπιστήμιο, κατά 21,4% η επίσκεψη και οι λοιπές κοινωνικές υποχρεώσεις και κατά 14,3% οι Διοικητικές υπηρεσίες/Αγορά/Διασκέδαση/Γιατρός/Νοσοκομεία.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ **ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ**

Στη σημερινή σας μετακίνηση, η αρχή (προέλευση) ή/ και το τέλος (προορισμός) είναι εντός του Δήμου Κηφισιάς

14 απαντήσεις

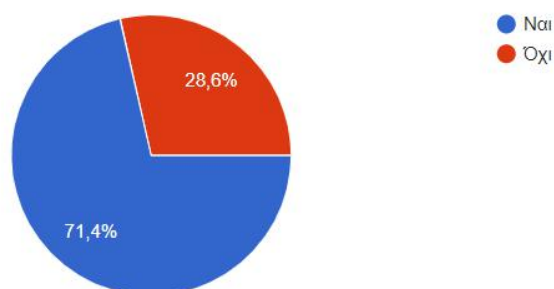


Figure 11- Σημερινή μετακίνηση

Στην ερώτηση αν αποτελεί ο Δήμος Κηφισιάς προέλευση ή προορισμό της μετακίνησης το 71,4% απάντησε ΝΑΙ και το 28,6% απάντησε ΟΧΙ.

Εάν η σημερινή σας μετακίνηση είναι εντός του Δήμου Κηφισιάς, σημειώστε την αρχή (προέλευση)

10 απαντήσεις

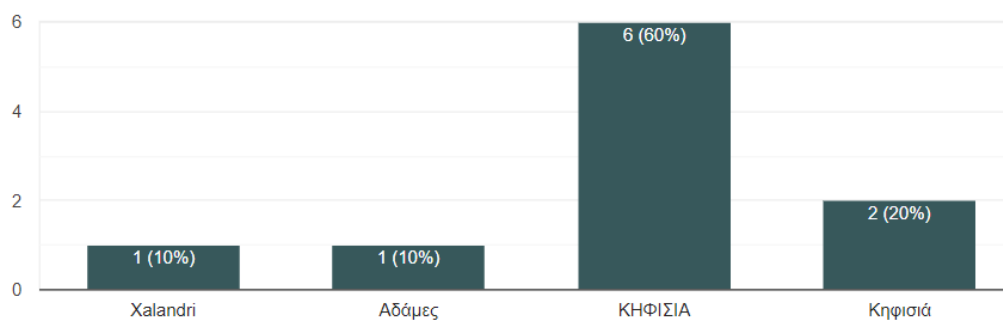


Figure 12- Δήμος Κηφισιάς ως προέλευση μετακινήσεων

Από τα 10 άτομα που δήλωσαν πως ο Δήμος Κηφισιάς αποτελεί προέλευση της μετακίνησης τους, τα 8 εκκινούν από την Κηφισιά (80%), ένα από το Χαλάνδρι (10%) και ένα από τις Αδάμες (10%).

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Εάν η σημερινή σας μετακίνηση είναι εντός του Δήμου Κηφισιάς, σημειώστε το τέλος (προορισμός)

10 απαντήσεις

Κifisia
ΑΘΗΝΑ
Αθήνα
Ακαδημίας
ΤΑΥΡΟ
ΟΜΟΝΟΙΑ
ΣΥΝΤΑΓΜΑ
ΚΑΤΕΧΑΚΗ
ΚΑΤ

Figure 13- Προορισμοί μετακινήσεων εντός του Δήμου

Τα σημεία προέλευσης των μετακινήσεων που δηλώθηκαν όταν προορισμός είναι ο Δήμος Κηφισιάς, είναι η Κηφισιά , η Αθήνα, η Ακαδημία, ο Ταύρος, η Ομόνοια, το Σύνταγμα, η Κατεχάκη και το ΚΑΤ.

Στη σημερινή σας μετακίνηση εκτός από τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ), χρησιμοποιήσατε ή θα χρησιμοποιήσετε κάποιο άλλο μέσο;

14 απαντήσεις

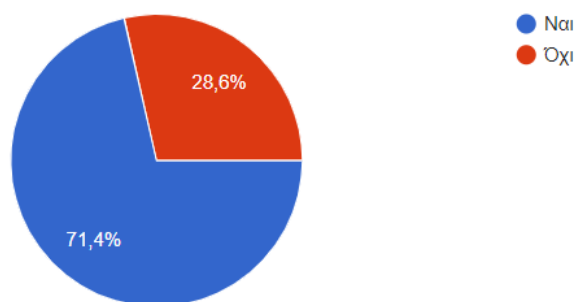


Figure 14- Μετεπιβίβαση σε άλλο μέσο

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Εάν ναι, ποιο;

10 απαντήσεις

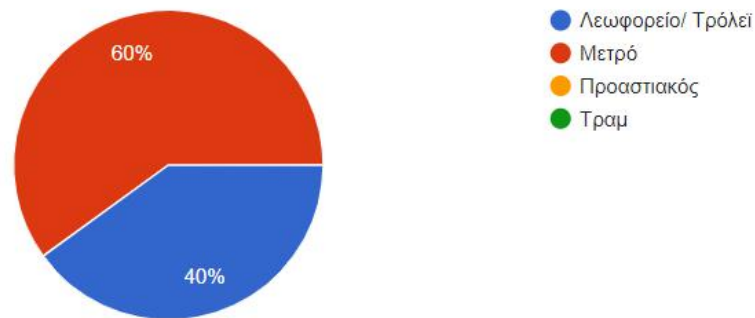


Figure 15- Μέσο Μετεπιβίβασης

Στην ερώτηση αν χρησιμοποιούν άλλο μέσο στην σημερινή τους μετακίνηση πέρα από τον ΗΣΑΠ, το 71,4% απάντησε ΝΑΙ και το 28,6% απάντησε ΟΧΙ. Από αυτούς που απάντησαν ΝΑΙ, το 60% πραγματοποιεί μετεπιβίβαση στο Μετρό και το 40% σε λεωφορείο ή τρόλεϊ.

Συνδέεται η περιοχή κατοικίας σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

14 απαντήσεις

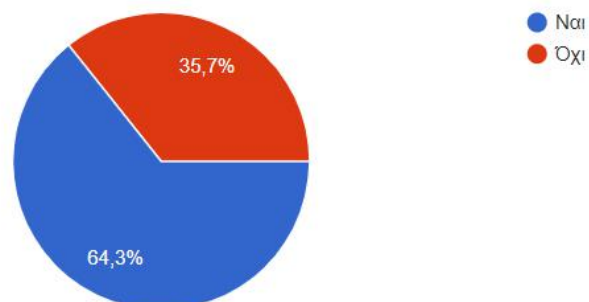


Figure 16- Σύνδεση περιοχής κατοικίας με τον ΗΣΑΠ με τα λεωφορεία ΟΑΣΑ

Το 64,3% των επιβατών επιβεβαιώνει πως η περιοχή κατοικίας τους συνδέεται με τον ΗΣΑΠ με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ ενώ το 35,7% δεν συνδέεται.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβασή σας (από/ προς) τους σταθμούς του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

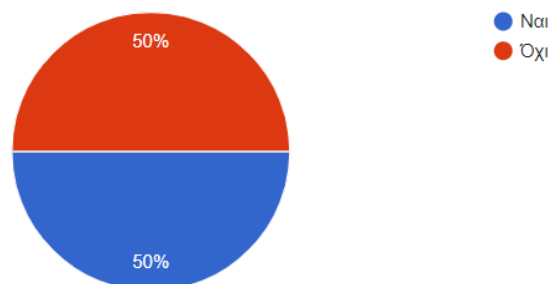


Figure 17- Χρήση ΟΑΣΑ για πρόσβαση στους σταθμούς του ΗΣΑΠ

Οι μισοί επιβάτες χρησιμοποιούν λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβαση από/προς τους σταθμούς του ΗΣΑΠ.

Για ποιο λόγο δεν χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβασή σας (από/προς) τους σταθμούς του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

7 απαντήσεις

ΠΟΛΥ αραιά δρομολόγια

Η γραμμή που με εξυπηρετεί έχει αραιά δρομολόγια (20-30 λεπτά)

ΚΟΝΤΑ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ

ΚΟΝΤΑ ΠΕΡΠΑΤΩ

ΔΕΝ ΞΕΡΩ

ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ

ΔΕΝ ΕΧΕΙ- ΠΕΡΠΑΤΩ

Figure 18- Λόγοι μη χρήσης των λεωφορείων του ΟΑΣΑ για επιβίβαση στους σταθμούς ΗΣΑΠ

Οι μισοί από τους επιβάτες που δήλωσαν πως δεν χρησιμοποιούν τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για πρόσβαση σε σταθμούς του ΗΣΑΠ, ανέφεραν πως ο ΟΑΣΑ έχει αραιά δρομολόγια ή ότι διαμένουν κοντά στον σταθμό οπότε διασχίζουν τη διαδρομή προς τον σταθμό πεζή.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ **ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ**

Εάν εξαλειφθεί ο λόγος που προαναφέρατε, θα χρησιμοποιούσατε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

7 απαντήσεις

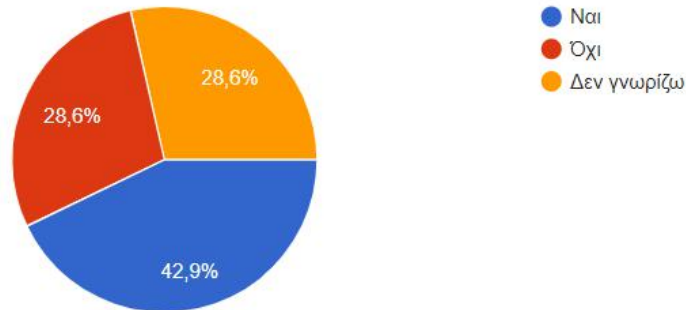


Figure 19- Χρήση λεωφορείων ΟΑΣΑ σε περίπτωση λύσης των προβλημάτων

Από όσους δήλωσαν ότι δεν χρησιμοποιούν τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβαση τους στον σταθμό του ΗΣΑΠ το 28,6% δήλωσε πως αν το πρόβλημα λυθεί θα εξακολουθεί να μην τα χρησιμοποιεί και το 42,9% υποστηρίζει πως θα τα χρησιμοποιεί. Ένα σημαντικό ποσοστό της τάξης του 28,6% δεν ξέρει τι θα έκανε σε αυτήν την περίπτωση.

Εάν χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβασή σας (από/προς) τους σταθμούς του Ηλεκτρικού, πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Κηφισιάς;

10 απαντήσεις

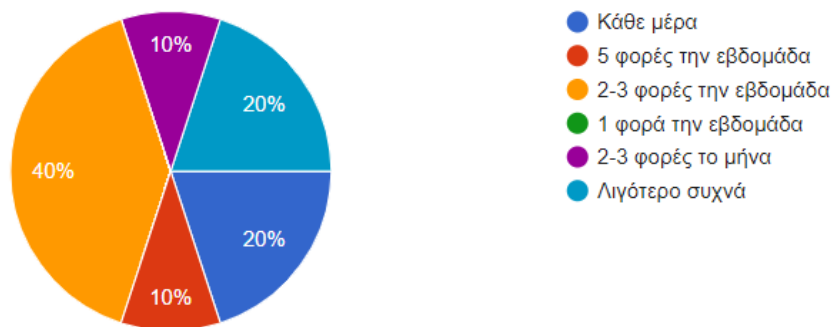


Figure 20- Χρήση λεωφορείων ΟΑΣΑ εντός Δήμου για πρόσβαση στον ΗΣΑΠ

Η συχνότητα χρήσης των λεωφορείων του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου Κηφισιάς είναι κατά 40% δύο με τρεις φορές την εβδομάδα, κατά 20% κάθε μέρα, 20% λιγότερο συχνά, 10% δύο με τρεις φορές τον μήνα και επίσης 10% πέντε φορές την εβδομάδα.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Θα ωφελούσε να λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία στον Δήμο;

14 απαντήσεις

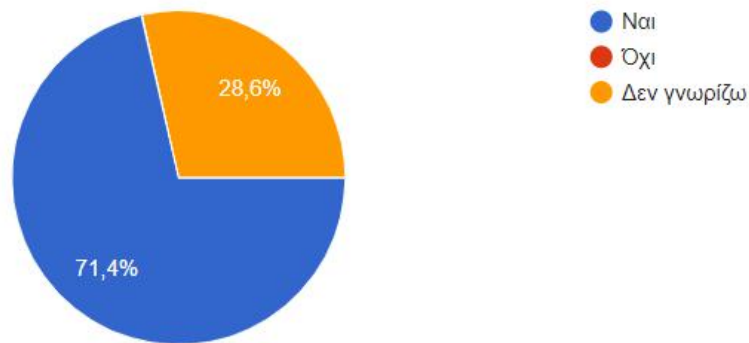


Figure 21- Δημοτική Συγκοινωνία

Το 71,4% των επιβατών θεωρεί πως θα ωφελούσε η ύπαρξη της δημοτικής συγκοινωνίας στον Δήμο Κηφισιάς, ενώ το 28,6% δεν γνωρίζει αν θα ωφελούσε.

Θα ωφελούσε να επεκταθεί η διαδρομή του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ); πχ έως Νέα Ερυθραία/Εκάλη

14 απαντήσεις

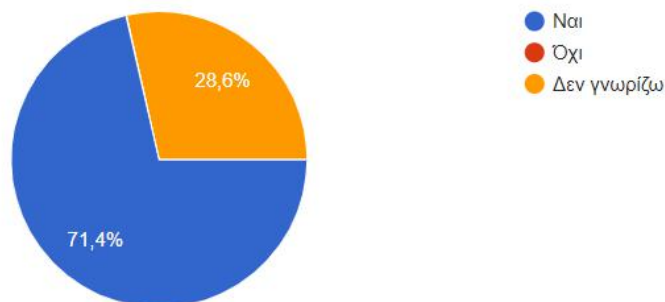


Figure 22- Επέκταση διαδρομής ΗΣΑΠ

Το 71,4% των επιβατών θεωρεί πως θα ωφελούσε η επέκταση του Ηλεκτρικού ως την Εκάλη/ Νέα Ερυθραία στον Δήμο Κηφισιάς, ενώ το 28,6% δεν γνωρίζει αν θα ωφελούσε.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τη συχνότητα των δρομολογίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

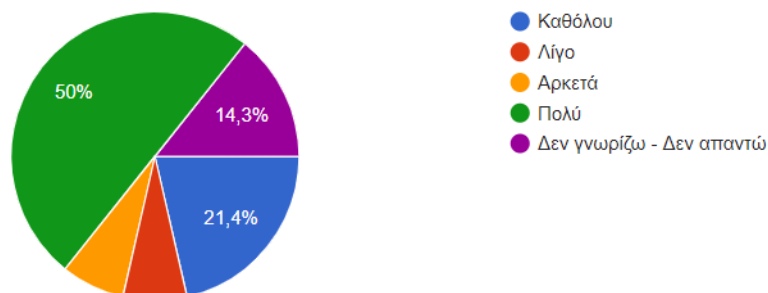


Figure 23- Συχνότητα διαδρομών

Οι μισοί επιβάτες είναι πολύ ικανοποιημένοι από την συχνότητα των διαδρομών του ΗΣΑΠ όμως το 21,4% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο. Το 7,1% αντιστοιχεί ξεχωριστά στις κατηγορίες των λίγο ικανοποιημένων επιβατών και των αρκετά ικανοποιημένων. Το 14,3% των επιβατών δεν γνωρίζει πόσο ικανοποιημένο είναι.

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την αξιοπιστία των δρομολογίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

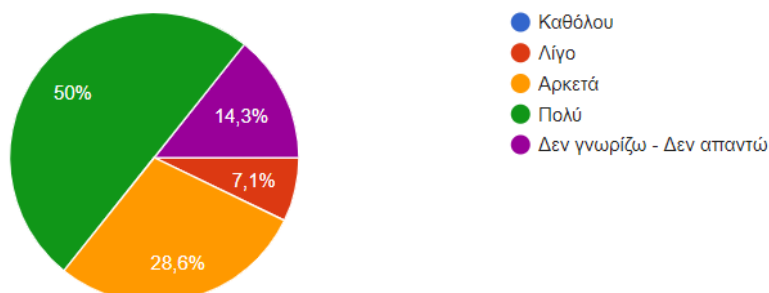


Figure 24- Αξιοπιστία δρομολογίων ΗΣΑΠ

Το 50% των ερωτηθέντων θεωρεί αξιόπιστα τα δρομολόγια του ΗΣΑΠ, το 28,6% τα θεωρεί αρκετά αξιόπιστα, το 7,1% λίγο αξιόπιστα και το 14,3% δεν γνωρίζει πόσο ικανοποιημένο είναι από την αξιοπιστία των δρομολογίων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από το ωράριο των δρομολογίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

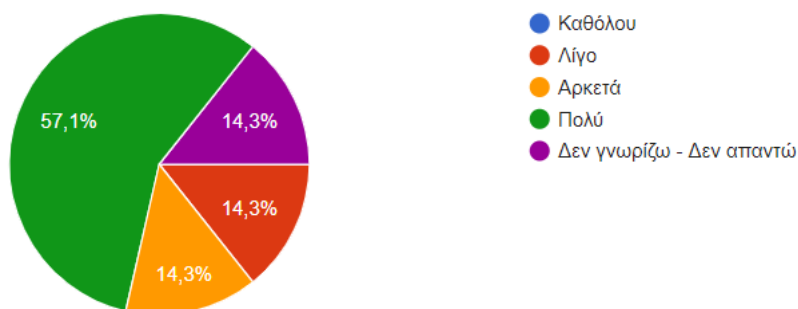


Figure 25- Ωράριο δρομολογίων ΗΣΑΠ

Το 57,1% των επιβατών είναι πολύ ικανοποιημένο από το ωράριο των δρομολογίων του ΗΣΑΠ, το 14,3% είναι λίγο ικανοποιημένο και το 14,3% αρκετά ικανοποιημένο. Βέβαια, υπάρχει το ποσοστό 14,3% των επιβατών που δεν γνωρίζει πόσο ικανοποιημένο είναι με το ωράριο των δρομολογίων του ΗΣΑΠ.

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την πρόσβασή σας (π.χ. μεγάλη απόσταση βαδίσματος) στις στάσεις του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

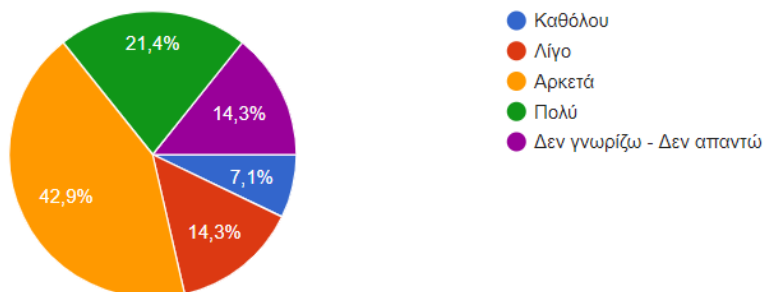


Figure 26- Πρόσβαση στις σταθμούς ΗΣΑΠ

Το 42,9% των ερωτηθέντων είναι αρκετά ικανοποιημένο από την πρόσβαση του στις στάσεις του ΗΣΑΠ, το 21,4% είναι πολύ ικανοποιημένο, το 7,1% δεν είναι ικανοποιημένο και το 14,3% είναι λίγο ικανοποιημένο. Το ίδιο ποσοστό (14,3%) αντιστοιχεί και σε όσους δεν γνωρίζουν αν είναι ικανοποιημένοι με την πρόσβαση τους στον σταθμό του ΗΣΑΠ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες αναμονής (Καθαριότητα, άνεση, ασφάλεια) στις στάσεις του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

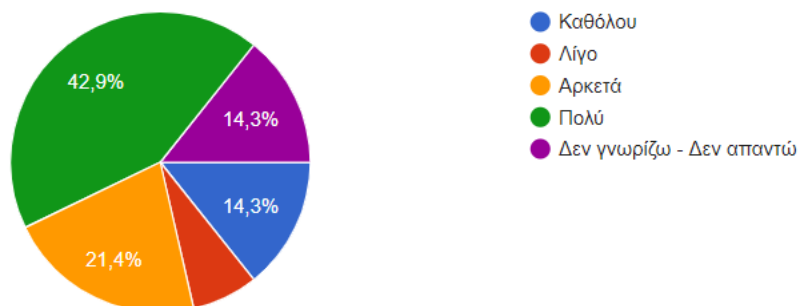


Figure 27- Συνθήκες αναμονής στον ΗΣΑΠ

Όσον αφορά στις συνθήκες αναμονής όπως είναι η άνεση η καθαριότητα και η ασφάλεια, το 42,9% είναι πολύ ικανοποιημένο με αυτές, το 21,4% είναι αρκετά ικανοποιημένο, το 7,1% είναι λίγο ικανοποιημένο και το 14,3% δεν είναι καθόλου.

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από τις συνθήκες μετακίνησής σας με τον Ηλεκτρικό (ΗΣΑΠ) (Καθαριότητα, άνεση, κλιματισμός, ασφάλεια συρμών);

14 απαντήσεις

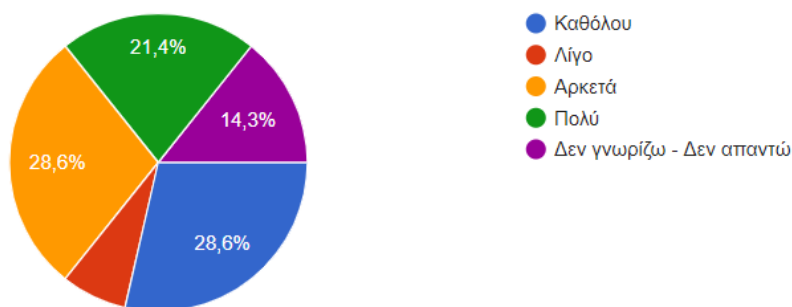


Figure 28- Συνθήκες μετακίνησης με τον ΗΣΑΠ

Αρκετοί από τους επιβάτες του ΗΣΑΠ (28,6%) δεν είναι καθόλου ικανοποιημένοι με τις συνθήκες μετακίνησής τους, αντιθέτως, ένα μικρότερο ποσοστό της τάξης του 21,4% είναι πολύ ικανοποιημένο. Το ίδιο ποσοστό αντιστοιχεί και σε όσους είναι αρκετά ικανοποιημένοι. Το 14,3% των ερωτηθέντων δεν γνώριζε ή δεν θέλησε να απαντήσει κατά πόσο είναι ικανοποιημένο με τις συνθήκες μετακίνησης στον ΗΣΑΠ.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Πόσο "φιλικός" πιστεύετε ότι είναι ο Ηλεκτρικός (ΗΣΑΠ) για τις μετακινήσεις των ΑΜΕΑ (πρόσβαση, ράμπες, ανελκυστήρες, άνεση χώρου, κλπ);

14 απαντήσεις

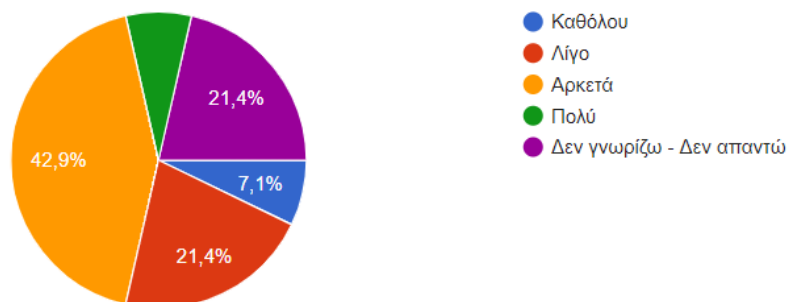


Figure 29- Μετακινήσεις ΑΜΕΑ με τον ΗΣΑΠ

Το 42,9% των ερωτηθέντων πιστεύει πως ο ΗΣΑΠ είναι ένα αρκετά φιλικό μέσο μετακίνησης των ΑΜΕΑ. Το 7,1% τον θεωρεί μάλιστα πολύ φιλικό, ενώ ίδιο είναι και το ποσοστό όσων δεν τον θεωρούν φιλικό για τα ΑΜΕΑ. Το 21,4% δεν γνωρίζει εάν ο ΗΣΑΠ είναι ένα φιλικό μέσο μετακίνησης των ΑΜΕΑ.

Πόσο ικανοποιημένοι είστε από την τιμή εισιτηρίων του Ηλεκτρικού (ΗΣΑΠ);

14 απαντήσεις

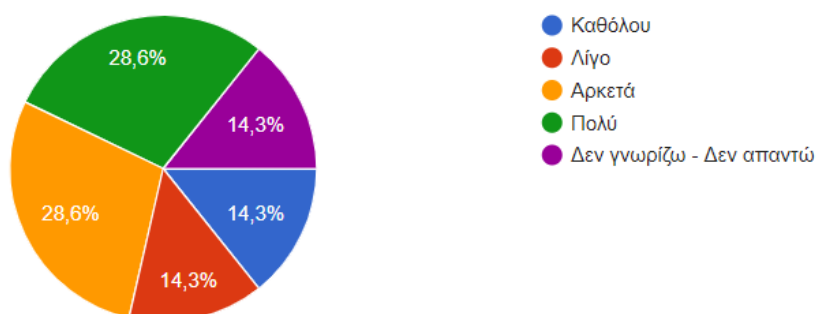


Figure 30- Κόμιστρο ΗΣΑΠ

Το 28,6% των επιβατών είναι πολύ ικανοποιημένο από την τιμή κομίστρου του ΗΣΑΠ. Το ίδιο ποσοστό αντιστοιχεί και σε όσους είναι αρκετά ικανοποιημένοι από αυτό. Το 14,3% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο και ομοίως το 14,3% είναι λίγο ικανοποιημένο. Τέλος, το υπόλοιπο 14,3% δεν θέλησε να απαντήσει στην ερώτηση.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Έχετε/χρησιμοποιείτε μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών;

14 απαντήσεις

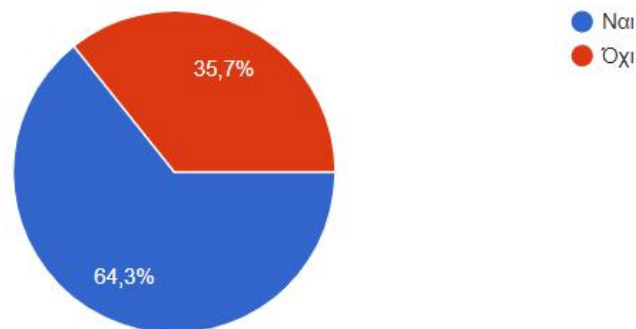


Figure 31- Χρήση μηνιαίας κάρτας

Το 64,3% των επιβατών χρησιμοποιεί μηνιαία κάρτα πολλαπλών διαδρομών, ενώ το 35,7% δεν χρησιμοποιεί.

Χρησιμοποιείτε την εφαρμογή OASA Telematics;

14 απαντήσεις

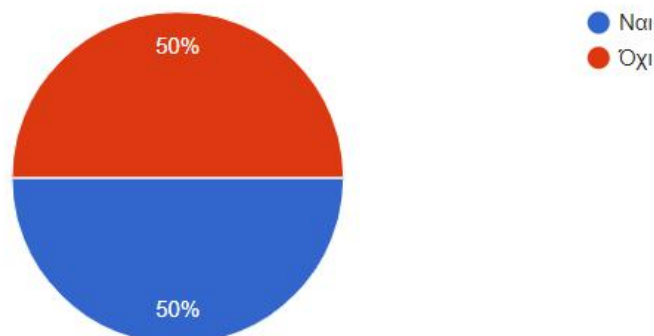


Figure 32- Χρήση τηλεματικής εφαρμογής

Οι μισοί από τους ερωτηθέντες χρησιμοποιούν την εφαρμογή OASA Telematics.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Εάν χρησιμοποιείτε την εφαρμογή OASA Telematics, είστε ικανοποιημένοι;

14 απαντήσεις

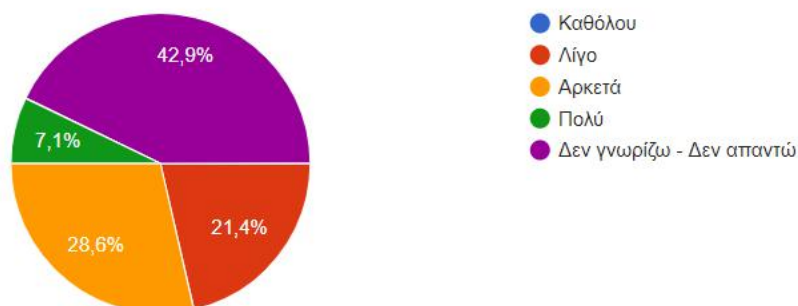


Figure 33- Εφαρμογή OASA Telematics

Το 7,1% των επιβατών που χρησιμοποιεί την εφαρμογή τηλεματικής του ΟΑΣΑ δηλώνει πολύ ικανοποιημένο, το 21,4% δηλώνει λίγο ικανοποιημένο, το 28,6% είναι αρκετά ικανοποιημένο και το 42,9% δεν γνωρίζει.

Εάν είστε καθόλου ή λίγο ικανοποιημένοι, για ποιο λόγο;

3 απαντήσεις

Διότι η ενημέρωση των δρομολογίων των λεωφορείων δεν είναι συχνή και αρκετές φορές δεν αναγράφεται καν σε πόση ώρα θα έρθει το επόμενο. Ειδικά αν δεν περιμένω σε στάση με φωτεινή ένδειξη αναμονής δεν ξέρω πόση ώρα να περιμένω και να κανονίσω ανάλογα τον χρόνο μου.

Δύσχρηστη και αργή εφαρμογή

ΛΙΓΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΣ ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑΣ

Figure 34- Λόγοι μη χρήσης της εφαρμογής τηλεματικής του οασα

Τρεις από τους επιβάτες δεν θεωρούν χρήσιμη και αξιόπιστη την εφαρμογή τηλεματικής του ΟΑΣΑ και δεν τη χρησιμοποιούν για αυτόν το λόγο.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Έχετε/ χρησιμοποιείτε ποδήλατο;

14 απαντήσεις

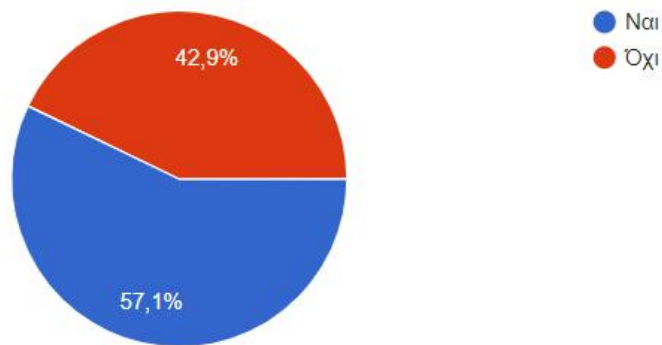


Figure 35- Χρήση ποδηλάτου

Το 42,9% των ερωτηθέντων δεν χρησιμοποιεί ποδήλατο όμως 57,1% χρησιμοποιεί.

Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε το ποδήλατο;

8 απαντήσεις

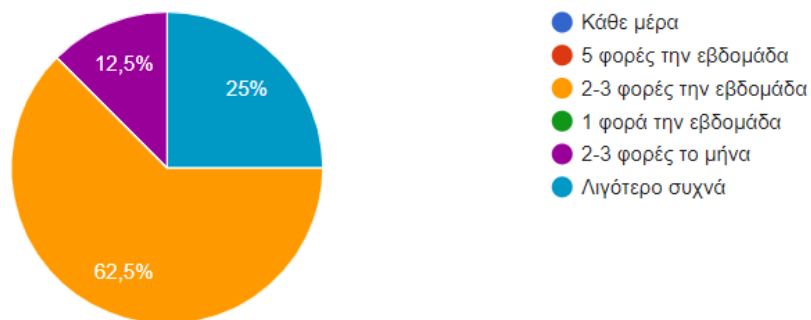


Figure 36- Συχνότητα χρήσης ποδηλάτου

Το 62,5% των επιβατών χρησιμοποιεί ποδήλατο δύο με τρεις φορές την εβδομάδα και το 12,5% μόλις δύο με τρεις φορές τον μήνα. Υπάρχει και ένα σημαντικό το ποσοστό (25%) των ανθρώπων που το χρησιμοποιούν λιγότερο συχνά.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Ποιος είναι ο σκοπός της μετακίνησής σας;

8 απαντήσεις

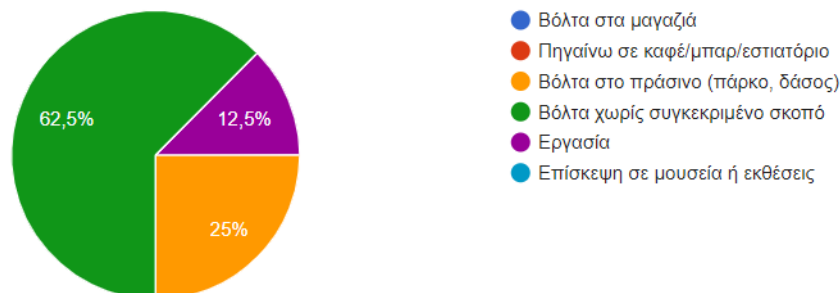


Figure 37- Σκοπός μετακίνησης

Ο σκοπός μετακινήσεων των περισσότερων επιβατών(62,5%) είναι η βόλτα χωρίς κάποιο συγκεκριμένο λόγο. Το 12,5% των επιβατών μετακινείται για εργασία και το 25% για βόλτα στο πάρκο/δάσος.

Τι προβλήματα αντιμετωπίζετε στην μετακίνησή σας με αυτό το μέσο;

8 απαντήσεις

Οι οδηγοί είναι απρόσεκτοι και υπάρχουν δρόμοι σε απαράδεκτη κατάσταση (επικίνδυνες λακούβες κτλ). Όσο αφορά τους ποδηλατόδρομους όλοι τους χρησιμοποιούν σαν πεζοδρόμιο η σαν πάρκινγκ με αποτέλεσμα η χρήση τους να γίνεται αδύνατη.

δεν υπάρχουν ποδηλατοδρομοι, δεν σεβονται οι οδηγοι, δεν υπαρχει παρκινγκ ποδηλατων, κλεβουν ποδηλατα

Ασφαλεια

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΗΦΙΣΙΑ

ΚΑΚΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ

ΤΙΠΟΤΑ ΤΟ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ

Κακή ποιότητα δρόμων (λακούβες)

Figure 38- Προβλήματα μετακίνησης με το ποδήλατο

Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν από το ερωτηματολόγιο για τη χρήση του ποδηλάτου είναι η απροσεξία των οδηγών, το κακό οδόστρωμα, η έλλειψη ποδηλατόδρομων και η ασφάλεια.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Για ποιο λόγο δεν χρησιμοποιείτε το ποδήλατο;

6 απαντήσεις

KENO
ΔΕΝ ΕΧΩ
Δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων με συνέπεια να μην είναι ασφαλής η μετακίνηση.
ΗΛΙΚΙΑ

Figure 39- Λόγος μη χρήσης ποδηλάτου

Οι λόγοι που οι ερωτηθέντες δεν χρησιμοποιούν το ποδήλατο είναι η έλλειψη υποδομών, η ηλικία και η έλλειψη ασφάλειας.

Για θέματα του Δήμου, από που ενημερώνεστε; (site Δήμου, Άλλο site, ΚΕΠ, Δημαρχείο, τηλεφωνικά, κλπ.)

14 απαντήσεις

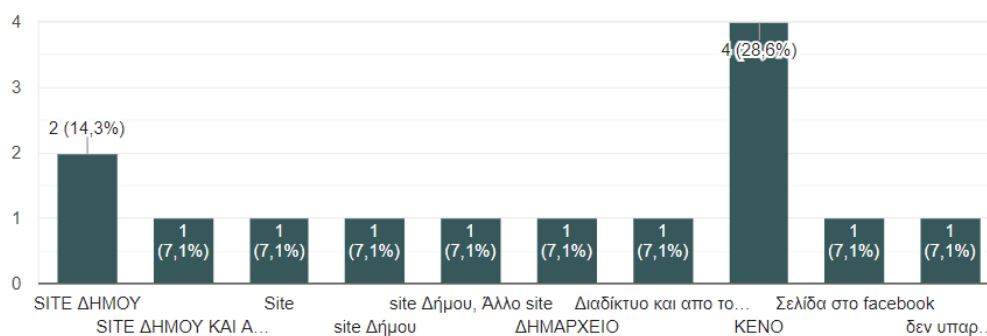


Figure 40- Ενημέρωση για θέματα Δήμου

Οι περισσότεροι ενημερώνονται για τα θέματα του Δήμου Κηφισιάς από τα site και συγκεκριμένα από τα site του Δήμου αλλά και από άλλα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, όπως είναι το Facebook. Ένα ερωτηθείς ωστόσο, δήλωσε πως ενημερώνεται από το Δημαρχείο.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΤΟΥ ΗΣΑΠ

Έχετε επικοινωνήσει με οποιοδήποτε τρόπο με το Δήμο Κηφισιάς, να του θέσετε τους προβληματισμούς σας;

14 απαντήσεις

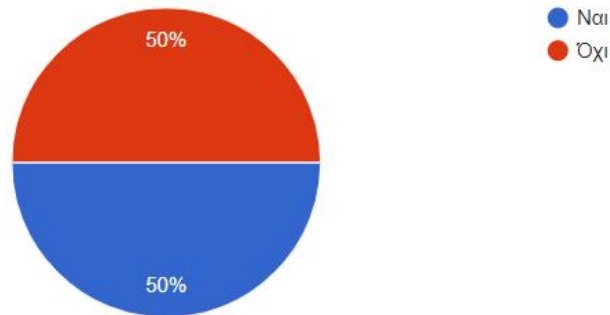


Figure 41- Επικοινωνία με τον Δήμο Κηφισιάς για έκφραση προβληματισμών

Από τους 14 επιβάτες οι μισοί (50%) δήλωσαν πως έχουν επικοινωνήσει με τον Δήμο Κηφισιάς προκειμένου να εκφράσουν τους προβληματισμούς τους, ενώ οι άλλοι μισοί (50%) δεν έχουν προβεί σε αυτή την ενέργεια.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

Ερωτηματολόγιο γονέων στο Δήμο Κηφισιάς

Το παρόν ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από δώδεκα (12) γονείς που διαμένουν στο Δήμο Κηφισιάς.

1. Συμπληρώστε το φύλο του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

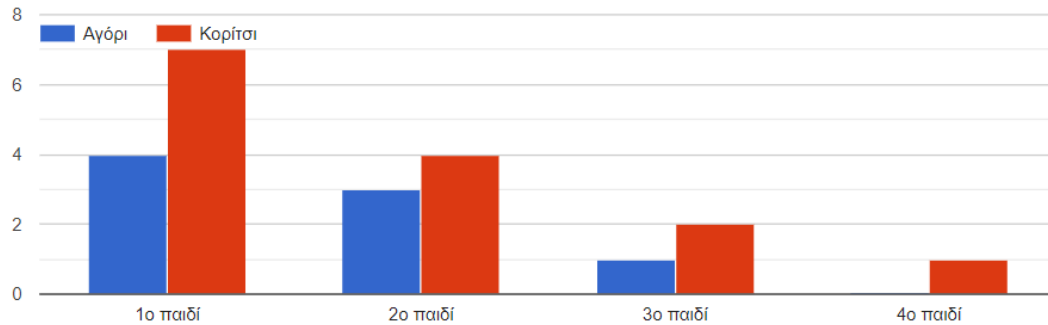


Figure 1 – Φύλο παιδιών

Οι δώδεκα (12) γονείς διαθέτουν συνολικά 22 παιδιά. Τα οκτώ (8) εξ' αυτών είναι αγόρια και τα δεκατέσσερα (14) είναι κορίτσια. Μόνο ένας γονέας δήλωσε ότι έχει 4ο παιδί.

2. Συμπληρώστε την ηλικία του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

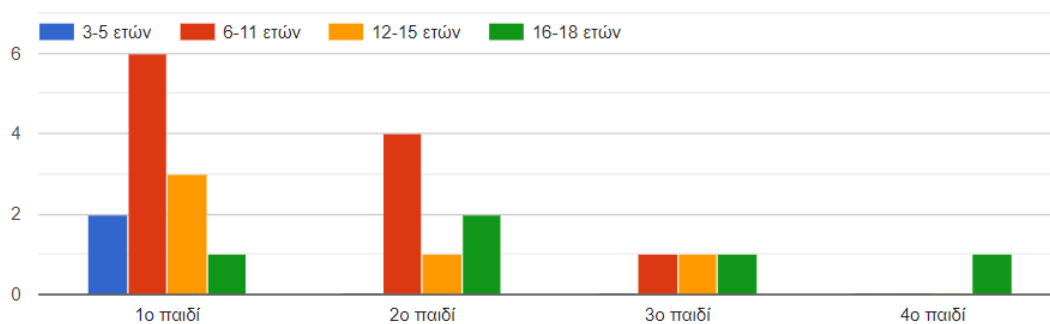


Figure 2- Ηλικία παιδιών

Όπως παρατηρείται από το παραπάνω διάγραμμα οι ηλικίες των παιδιών ποικίλουν. Φαίνεται τα περισσότερα παιδιά να ανήκουν στην κατηγορία ηλικίας από έξι έως έντεκα ετών ενώ η αμέσως επρχόμενη είναι η κατηγορία των που είναι από δώδεκα έως δεκαπέντε ετών.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

3. Συμπληρώστε την τάξη εκπαίδευσης του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

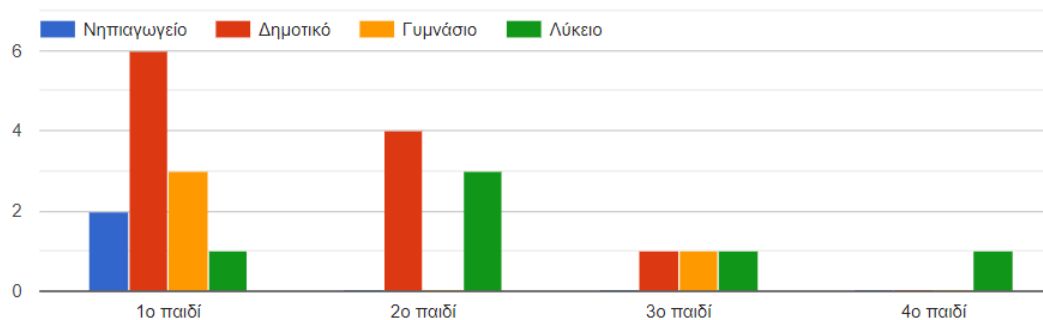


Figure 3- Τάξη εκπαίδευσης παιδιών

Όπως είναι λογικό από το προηγούμενο διάγραμμα της ηλικίας των παιδιών μπορεί εύκολα να προκύψει και το παραπάνω διάγραμμα της εκπαίδευσής τους. Συνολικά δύο παιδιά πηγαίνουν στο νηπιαγωγείο, έντεκα στο Δημοτικό, έξι στο Λύκειο και τέσσερα στο γυμνάσιο.

4. Συμπληρώστε το/α σχολείο/α φοίτησης του/ων παιδιού/ών σας.

12 απαντήσεις

4ο Δημοτικό

2

test

λυκειο νερυθραιας και 3ο δημοτικο νερυθραιας

2ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ

6ο Δημοτικό Σχολείο Κηφισιάς

6ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

ΑΝΑΞΑΓΟΡΕΙΟ

Ανάβρυτα + 1ο Γυμνάσιο Κηφ

Figure 4- Σχολεία φοίτησης παιδιών

Τα σχολεία φοίτησης των παιδιών στον Δήμο Κηφισιάς είναι το 4ο και το 6ο Δημοτικό Σχολείο, το Αναξαγόρειο, το 1ο Γυμνάσιο Κηφισιάς, το 2ο Νηπιαγωγείο και το σχολείο Αναβρύτων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

5. Συμπληρώστε τον ΤΡΟΠΟ μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι ΠΡΟΣ το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί. Παρακαλούμε σημειώστε με ποιο τρόπο ΠΗΓΑΙΝΕΙ συνήθως (κυριότερο μέσο) το παιδί σας στο σχολείο.

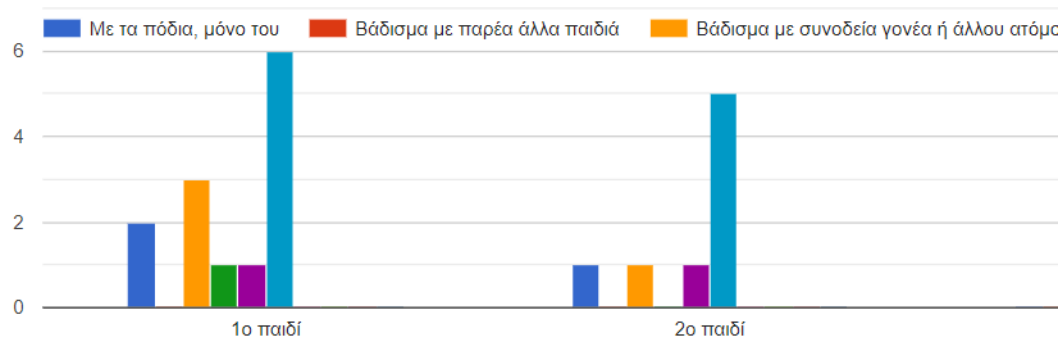


Figure 5- Τρόπος μετακίνησης στο σχολείο

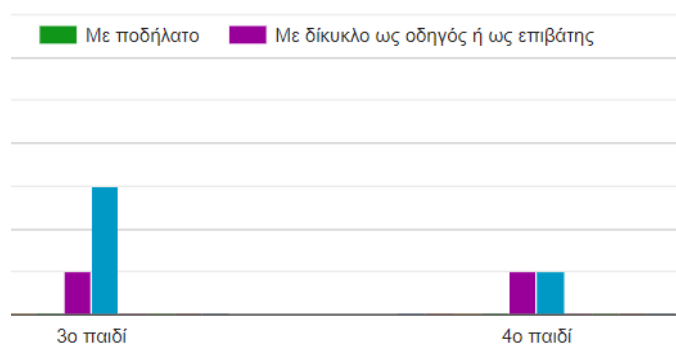


Figure 6- Τρόπος μετακίνησης στο σχολείο(Συνέχεια)

Η κατηγορία που λαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό είναι της μετακίνησης με το αυτοκίνητο. Η δεύτερη μεγαλύτερη κατηγορία είναι του βαδίσματος με συνοδεία γονέα. Στη συνέχεια ακολουθεί η κατηγορία του δίκυκλου και τέλος η κατηγορία του ατομικού βαδίσματος.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

6. Συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σπίτι ΠΡΟΣ το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

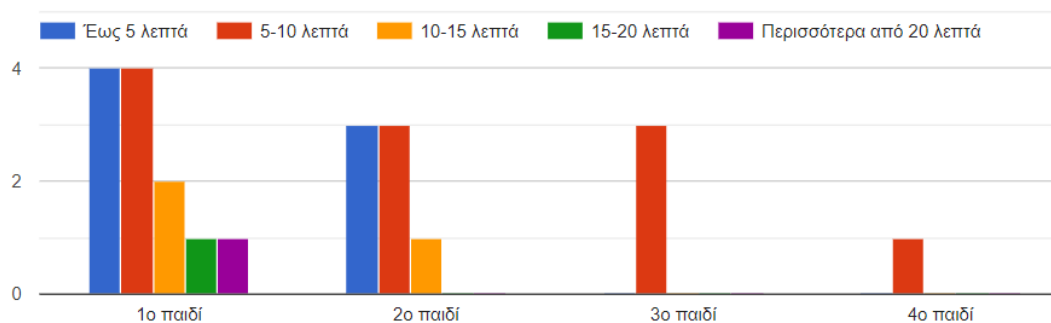


Figure 7- Χρόνος μετακίνησης παιδιού προς το σχολείο

Εφτά (7) παιδιά θέλουν λιγότερο από πέντε λεπτά προκειμένου να διανύσουν την απόσταση από την οικία τους ως το σχολείο. Τα περισσότερα παιδιά κάνουν πέντε με δέκα λεπτά για να φτάσουν στα σχολεία τους. Τρία από αυτά κάνουν δέκα με δεκαπέντε λεπτά. Μάλιστα, ένα από τα παιδιά κάνει παραπάνω από είκοσι λεπτά.

7. Σε περίπτωση που συνοδεύετε το παιδί σας στο σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία, κ.λ.π)

12 απαντήσεις

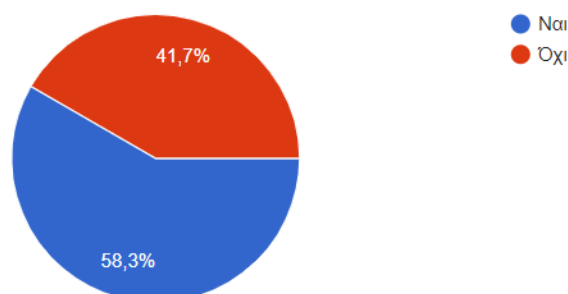


Figure 8- Συνδυαστική μετακίνηση

Το 58,3% των γονέων συνδυάζει την μετακίνηση του ως συνοδός του παιδιού του με άλλη δραστηριότητα όπως είναι η εργασία και τα ψώνια. Το 41,7% των γονέων δεν την συνδυάζουν με κάποια άλλη δραστηριότητα.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

8. Συμπληρώστε με ποιον τρόπο ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ συνήθως το παιδί σας από το σχολείο στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

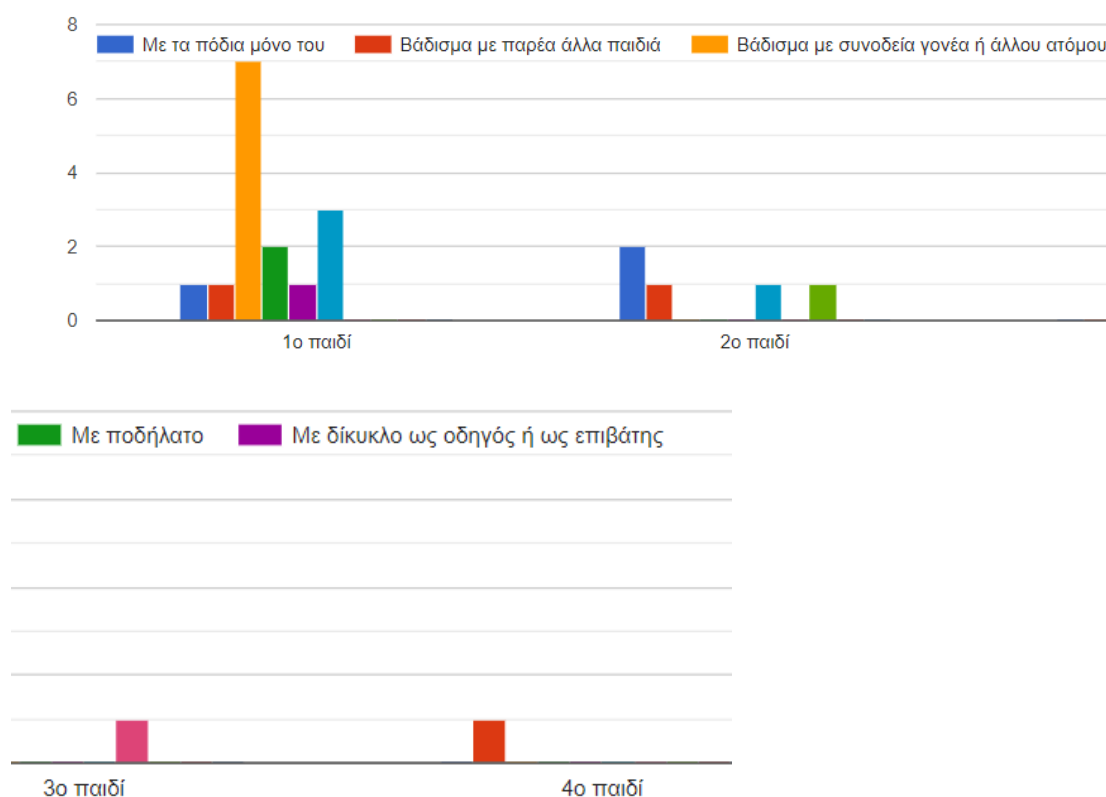


Figure 9- Τρόπος επιστροφής των παιδιών από το σχολείο

Τα περισσότερα παιδιά επιστρέφουν από το σχολείο βαδίζοντας με τη συνοδεία γονέα. Δύο (2) παιδιά επιστρέφουν με ποδήλατο και τρία παιδιά επιστρέφουν με αμάξι. Μόνο τρία (3) παιδιά γυρνούν στην οικία τους βαδίζοντας μόνα τους.

9. Συμπληρώστε τον χρόνο μετακίνησης του παιδιού σας από το σχολείο ΠΡΟΣ το σπίτι στη διάρκεια μιας τυπικής εβδομάδας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά, συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

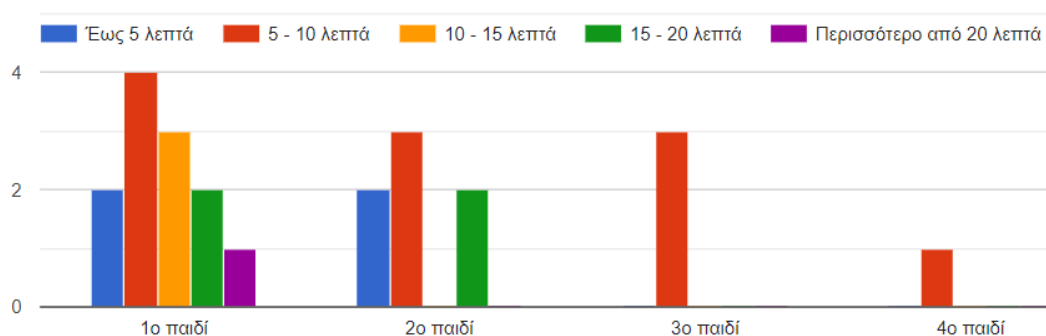


Figure 10- Διάρκεια επιστροφής στο σπίτι από το σχολείο

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

Το παραπάνω διάγραμμα δεν διαφοροποιείται αρκετά από το διάγραμμα του χρόνου μετακίνησης των παιδιών προς το σχολείο. Όπως είναι εμφανές, τα περισσότερα παιδιά διανύουν μια απόσταση διάρκειας πέντε με δέκα λεπτών προκειμένου να επιστρέψουν στις οικίες τους. Μάλιστα, ένα από τα παιδιά κάνει περισσότερα από το είκοσι λεπτά για να γυρίσει στο σπίτι του.

10. Σε περίπτωση που συνοδεύετε εσείς το παιδί σας κατά την ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ του από το σχολείο, η μετακίνηση αυτή συνδυάζεται με άλλους σκοπούς; (για παράδειγμα εργασία κ.λπ)

12 απαντήσεις

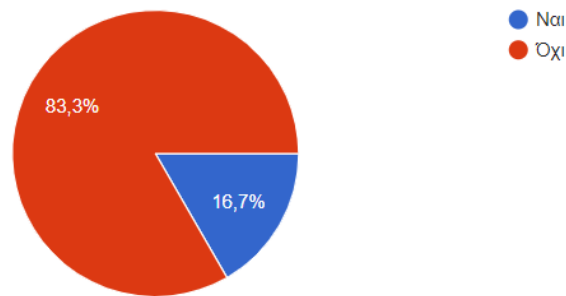


Figure 11- Συνδυασμός της επιστροφής του παιδιού από το σχολείο με άλλη μετακίνηση

Το 83,3% των γονέων που συνοδεύουν τα παιδιά τους από το σχολείο προς το σπίτι δεν συνδυάζει την μετακίνηση αυτή με άλλους σκοπούς.

11. Ποιες είναι οι ανησυχίες σας για το βάδισμα του/των παιδιού/ών σας προς και από το σχολείο; Παρακαλούμε σημειώστε τη βασικότερη (μόνο μία!)

12 απαντήσεις



Figure 12- Ανησυχίες γονέων για το βάδισμα των παιδιών από και προς το σχολείο

Το μεγαλύτερο ποσοστό (50%) ανησυχίας των γονέων για το βάδισμα των παιδιών από και προς το σχολείο είναι τα ακατάλληλα πεζοδρόμια. Από 16,7% καταλαμβάνουν οι κατηγορίες της υψηλής ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων και των μη ασφαλών διασταυρώσεων και των διαβάσεων. Τέλος, 8,3% παίρνει η κατηγορία του υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου και το ίδιο ποσοστό έχει και η κατηγορία της ανησυχίας των γονέων λόγω κάποιων περιστατικών που έχουν ακούσει.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

12. Σε τι απόσταση βρίσκεται το σχολείο του παιδιού σας από το σπίτι σας;

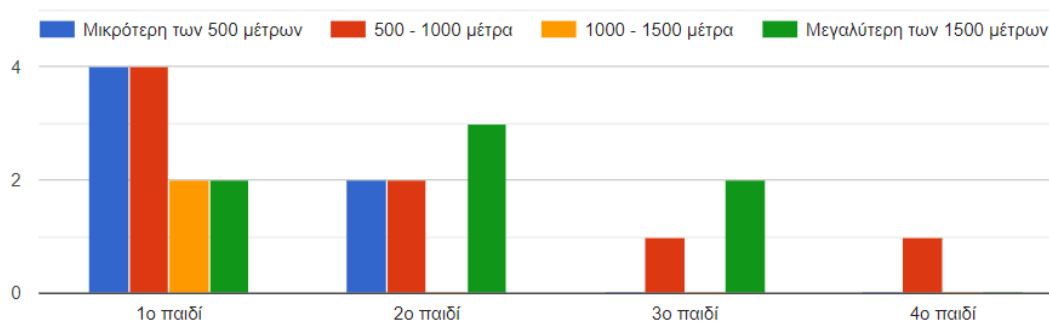


Figure 13- Απόσταση μεταξύ οικίας και σχολείου

Η απόσταση μεταξύ σχολείου και οικίας είναι μικρότερη των 500μ μόνο για έξι από τα παιδιά. Τα περισσότερα όμως, διανύουν καθημερινά μια απόσταση μεταξύ πεντακοσίων με χιλίων μέτρων ούτως ώστε να φτάσουν στα εκπαιδευτικά τους ιδρύματα. Εφτά από τα παιδιά διαμένουν σε απόσταση μεγαλύτερη των χιλίων πεντακοσίων μέτρων από το σχολείο τους.

13. Φύλο

10 απαντήσεις

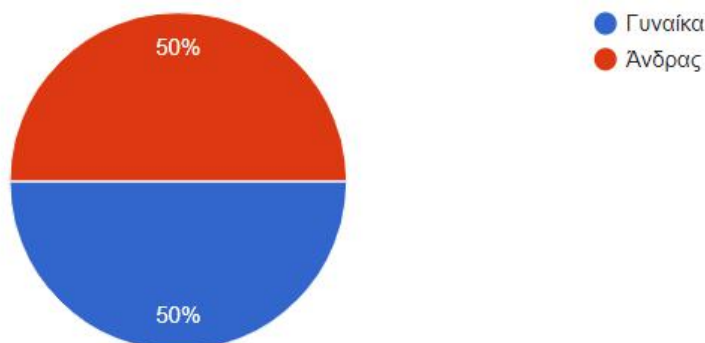


Figure 14-Φύλο γονέα

Οι μισοί γονείς που απάντησαν το παρόν ερωτηματολόγιο είναι άντρες και οι άλλοι μισοί γυναίκες.

14. Ηλικία

12 απαντήσεις

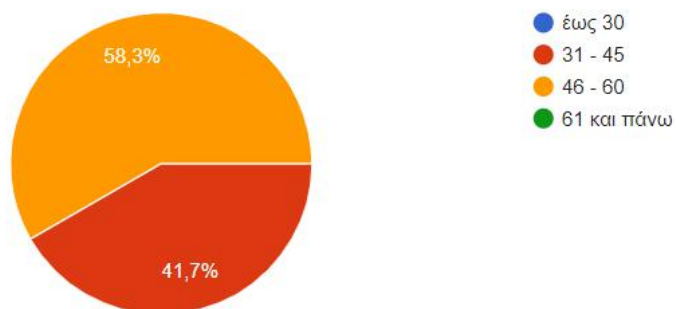


Figure 15- Ηλικία γονέων

Η ηλικία των γονέων που απάντησαν το ερωτηματολόγιο περιορίζεται στις κατηγορίες 31-45ετών (41,7%) και 46-60 ετών (58,3%).

15. Κύρια απασχόληση

12 απαντήσεις

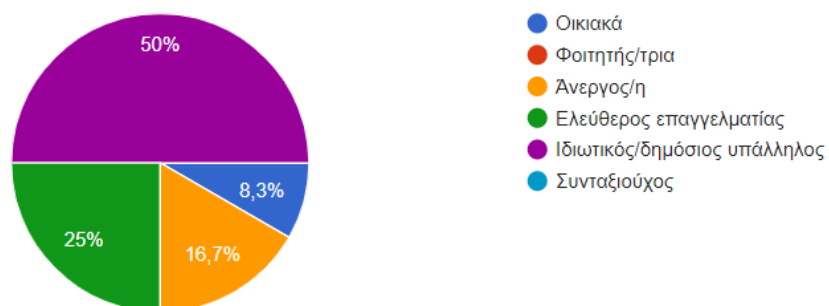


Figure 16- Απασχόληση γονέων

Το 50% των γονέων δήλωσαν ιδιωτικοί/ δημόσιοι υπάλληλοι. Το 25% ελεύθεροι επαγγελματίες και το άλλο 25% μοιράζεται μεταξύ ανέργων και όσων ασχολούνται με οικιακά.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

16. Στην οικογένειά σας, διαθέτετε αυτοκίνητο;

12 απαντήσεις

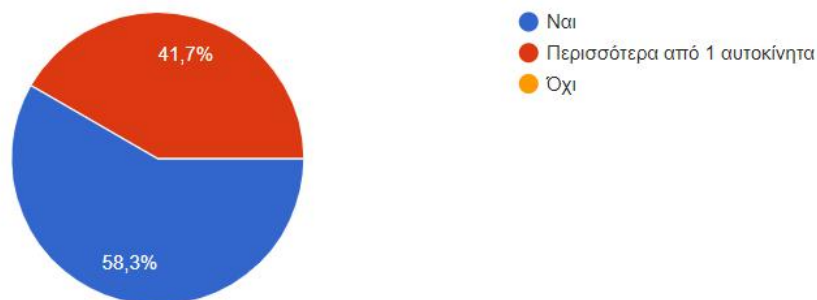


Figure 17- Ιδιοκτησία Ι.Χ.

Όλοι οι γονείς έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο. Μάλιστα το 41,7% των γονέων διαθέτει παραπάνω από ένα αυτοκίνητα.

17. Στην οικογένειά σας, διαθέτετε μηχανοκίνητο δίκυκλο;

11 απαντήσεις

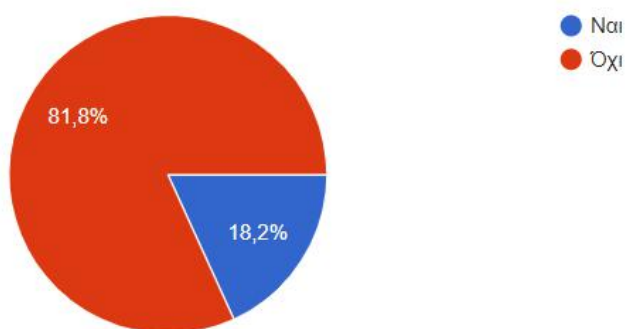


Figure 18- Ιδιοκτησία δίκυκλου

Μόνο το 18,2% των γονέων έχει στην κατοχή του δίκυκλο όχημα. Το 81,8% δήλωσε πως δεν διαθέτει δίκυκλο όχημα.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΜΕ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΣΕ ΓΟΝΕΙΣ ΜΑΘΗΤΩΝ

18. Στην οικογένειά σας, διαθέτετε ποδήλατο;

12 απαντήσεις

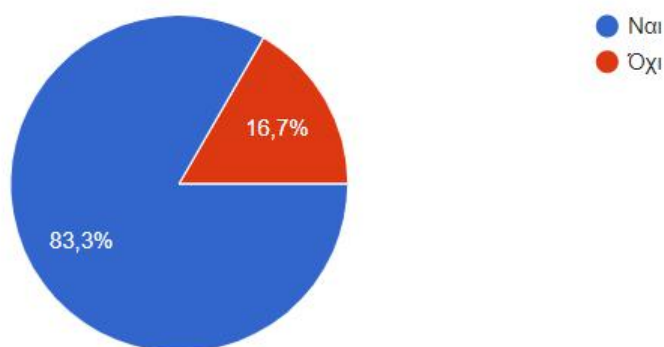


Figure 19- Ιδιοκτησία ποδηλάτου

Το 83,3% των γονέων που απάντησαν το ερωτηματολόγιο διαθέτει ποδήλατο, ενώ μόνο το 16,7% δήλωσε πως δεν έχει ποδήλατο στην κατοχή του.

19. Που βρίσκεται το σπίτι σας; (Αναφέρετε τη γειτονιά σας (πχ Κάτω Κηφισιά, Νέα Ερυθραία, Εκάλη, κλπ.)

12 απαντήσεις

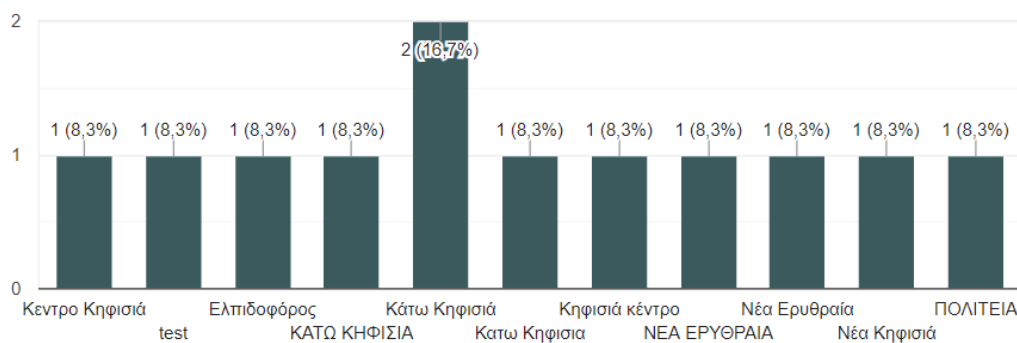


Figure 20- Περιοχή κατοικίας

Οι περιοχές κατοικίας των γονέων είναι το Κέντρο της Κηφισιάς, η Κάτω Κηφισιά, η Πολιτεία, η Νέα Ερυθραία και η Ελπιδοφόρος.

Παράρτημα IV: 1^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
Διονύσου & Μυρσίνης 2
Κηφισιά ΤΚ 145 62

Κηφισιά, 17 / 9 / 2019
Αρ. Πρωτ: 34378

ΘΕΜΑ: 1^η Συνάντηση Δικτύου Φορέων Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς

Αξιότιμοι κύριοι και αξιότιμες κυρίες.

Ο Δήμος Κηφισιάς (πληθ. 70.600 το 2011) είναι ένας από τους 66 Δήμους της Περιφέρειας Αττικής και αποτελεί έναν πόλο υπερτοπικής σημασίας στη Βόρεια Αθήνα. Πρόκειται για έναν από τους πιο δυναμικούς Δήμους της Αττικής ως προς την κοινωνική συγκρότηση και τις οικονομικές δραστηριότητες, ενώ χαρακτηρίζεται από συσσωρευμένες πιέσεις λόγω αναπτυξιακών δυναμικών, κυκλοφοριακών φόρτων και ελλείψεων σε υποδομές, που αναδεικνύουν το ζήτημα της αστικής κινητικότητας σε μείζον ζήτημα για την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Ο Δήμος Κηφισιάς ξεκίνησε πρόσφατα την εκπόνηση του **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**.

Με το ΣΒΑΚ επιδιώκεται η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας, καθώς και η ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα των μεταφορών στην πόλη.

Το ΣΒΑΚ αντιμετωπίζει τα ζητήματα της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, τη ενεργειακή απόδοση της πόλης, καθώς και την καθημερινότητα των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών. Ταυτόχρονα δίνει έμφαση σε ζητήματα ασφάλειας, πρόσβασης σε εμπορεύματα και υπηρεσίες, αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου, μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και της κατανάλωσης ενέργειας και άμβλυνσης των συγκρούσεων των χρήσεων γης.

Ως φορέας παροχής ή/ και δημιουργίας μεταφορικού έργου καλείστε στην 1^η συνάντηση του Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς που θα πραγματοποιηθεί την

Τρίτη 24 Σεπτεμβρίου 2019, στις 10:30π.μ., Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς (Διονύσου και Μυρσίνης 2, ΤΚ 145 62, Δημαρχείο).

Στη συνάντηση αυτή θα γίνει ενημέρωση σχετικά με τη λειτουργία του Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς, το οποίο θα συμβάλει στο σχεδιασμό του οράματος και του τελικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Βασικό αντικείμενο της πρώτης αυτής συνάντησης είναι η καταγραφή των αναγκών και των προβλημάτων στη λειτουργία της πόλης, σε συνάρτηση με τις συνθήκες κινητικότητας.

Τέλος, σας παρακαλούμε να ορίσετε και ακολούθως να μας γνωστοποιήσετε τον εκπρόσωπο του Φορέα σας που θα παραστεί στην πρώτη συνάντηση και θα εκπροσωπεί το Φορέα σας στο Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς.

Με εκτίμηση,



Ο Αντιδήμαρχος

Τεχνικής Υπηρεσίας & Υποδομών,

Ενέργειας Εκτέλεσης

Του Συμμετοχικού Προϋπολογισμού

Αλέξιος Μακρής



**1^η Συνάντηση Δικτύου Φορέων
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κηφισιάς**

Τρίτη, 24 Σεπτεμβρίου 2019, στις 10.30 π.μ.

Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς
(Διονύσου & Μυρσίνης 2, Κηφισιά 145 62, Δημαρχείο)

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

10.30-10.35 Χαιρετισμός

Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Κηφισιάς

10.35-10.50 Τι είναι ΣΒΑΚ ;

Θάνος Βλαστός, Καθηγητής ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ

10.50-11.00 Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ/ Site και Πλατφόρμα

Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Πτυχιούχος ΜΔΕ στη
Γεωπληροφορική - Μ.Sc ΕΜΠ, Υποψήφιος Διδάκτορας στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής
Τεχνικής της ΣΑΤΜ ΕΜΠ,
Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ

11.00-11.10 Σύστημα Μεταφορών – Υφιστάμενη Κατάσταση στο Δήμο Κηφισιάς

Θοδωρής Μαυρογεώργης, MSc Συγκοινωνιολόγος, MSc(Fin) – Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ,
ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

11.10-12.45 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση

12.45-13.00 Συμπεράσματα και επόμενα βήματα

Πίνακας 1: Δίκτυο Φορέων ΣΒΑΚ

Ορισμός: Παραγρ. 7/ Άρθρο 22/ Νόμος 4599/2019 - Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας: «*Δίκτυο φορέων ορίζεται το συλλογικό όργανο όλων των εμπλεκόμενων μερών, όπως όμοροι Ο.Τ.Α. α΄ βαθμού ή Ο.Τ.Α. β΄ βαθμού, Αποκεντρωμένες Διοικήσεις, φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου, αρμόδια επιμελητήρια, εμπορικές και επαγγελματικές ενώσεις και περιβαλλοντικοί σύλλογοι, κατά το περιεχόμενο του ΣΒΑΚ. Κάθε εμπλεκόμενο μέρος συμμετέχει στις εργασίες του δικτύου φορέων με έναν εκπρόσωπο και τον αναπληρωτή του. Η συμμετοχή στο δίκτυο φορέων είναι εθελοντική και η απουσία εκπροσώπων κάτω του 50% δεν παρακωλύει τη λειτουργία του και τη λήψη αποφάσεων, εφ' όσον έχουν εγκαίρως ειδοποιηθεί για τη σύγκληση των συνεδριάσεών του.*».

Α/α	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ
1	ΟΑΣΑ Α.Ε. Μετσόβου 15, Αθήνα ΤΚ 106 82 Τηλ.: 210 8200999 Email: oasa@oasa.gr
2	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε. Λ. Μεσογείων 191-193, Αθήνα ΤΚ 115 25 Τηλ.: 210 6792399, 210 6792032 Email: info@ametro.gr
3	Σταθερές Συγκοινωνίες Α.Ε. Αθηνάς 67, Αθήνα ΤΚ 105 52 Τηλ.: 214 4146400, 214 4141499 (κ. Καράς) Fax: 214 4141378, 214 4141152 Email: corporatecomm@stasy.gr
4	Συνδικάτο Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής (ΣΑΤΑ) Μάρνης 17, Αθήνα ΤΚ 104 33 Τηλ.: 210 5221123 Email: satataxi@satataxi.gr
5	Περιφέρεια Αττικής – Διεύθυνση Κατασκευή Έργων & Συντήρησης Οδοποιίας (ΔΙ.Κ.Ε.Σ.Ο.) Παναγή Τσαλδάρη 15, Καλλιθέα ΤΚ 176 76 Τηλ.: 210 9215813 Email: vpanagou@patt.gov.gr
6	Περιφέρεια Αττικής – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής Κατεχάκη 56, Αθήνα ΤΚ 115 25 Τηλ.: 213 2035611, 213 2035611 Email: diokisi@attica.gr
7	Εμπορικός Σύλλογος Κηφισιάς Περιβοίας 18, Ν. Κηφισιά ΤΚ 14564 Τηλ.: 210 8074389, 390 Email: info@eskifissia.org
8	Τροχαία ΚΗΦΙΣΙΑΣ Χαράς 1, Νέα Κηφισιά ΤΚ 145 64 Τηλ.: 210 6256430, 210 8002936, 210 6256443 Fax: 210 8002262
9	Δήμος Διονύσου Λ. Μαραθώνος 29 & Αθ. Διάκου, Αγ. Στέφανος ΤΚ 14565 Τηλ.: 213 2030600, Φαξ: 213 2030630 email: dimxseseis@dionysos.gr
10	Δήμος Πεντέλης Καλαμβόκη 2Α, Μελίσσια ΤΚ 15127 Τηλ.: 213 2050000, Φαξ: 213 2050039

	Email: info@penteli.gov.gr
11	<p>Δήμος Λυκόβρυσης - Πεύκης Ελ. Βενιζέλου 15Α & Ρ. Φεραίου 9, Πεύκη ΤΚ 15121 τηλ.: 210 6145100, fax: 210 6145155 Email: info@likovrisipefki.gr Email: grmayor@likovrisipefki.gr</p>
12	<p>Δήμος Αμαρουσίου Βασ.Σοφίας 9 & Δημ.Μόσχα, Μαρούσι ΤΚ 15124 Τηλ.: 213 2038000, Φαξ: 213 2038500 e-mail: info@maroussi.gr</p>
13	<p>Δήμος Μεταμόρφωσης Ι. Ράλλη και Δημαρχείου 1, ΤΚ 14452 Τηλ.: 213 2012900 (κέντρο) email: webmaster@metamorfossi.gr</p>
14	<p>Δήμος Αχαρνών Λεωφόρος Φιλαδελφείας 87 & Μπόσδα, Αχαρνές ΤΚ 13673 Τηλ: 213 2072300-2, 210 2415300-2 E-mail: info@acharnes.gr</p>
15	<p>Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΤΕΕ) Νίκης 4, Αθήνα ΤΚ 105 63 Τηλ.: 210 3291200</p>
16	<p>ΝΕΑ ΟΔΟΣ Λεωφ. Νέας Ερυθραίας 19, Νέα Ερυθραία ΤΚ 146 71 Τηλ: 210 3447300, Fax: 210 6178011 Email: info@neaodos.gr</p>

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 1^η ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ

Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κηφισιάς

Ημερομηνία: Τρίτη, 24 Σεπτεμβρίου 2019
Ωρα έναρξης: 10.30πμ
Τοποθεσία : Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς
(Διονύσου & Μυρσίνης 2, Ισόγειο, Κηφισιά)

Φορείς Μεταφορικού Έργου:

1. Δήμος Κηφισιάς
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ
4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Κηφισιάς
5. Τροχαία Κηφισιάς
6. ΣΤΑ.ΣΥ.
7. Δήμος Διονύσου

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση των φορέων σχετικά με την έννοια του ΣΒΑΚ και τα στάδια εκπόνησής του, καθώς και η ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των φορέων, της δημοτικής αρχής και της ομάδας έργου.

Πρακτικά συνάντησης

▪ **10.55-11.00 Χαιρετισμός/ Άνοιγμα Συζήτησης**

Αρχικά, ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών κ. Αλέξιος Μακρής, καλωσόρισε όσους προσήλθαν στη διαβούλευση. Επισημάνει ότι η βιώσιμη κινητικότητα αποτελείται από δύο σκέλη: ο όρος βιώσιμη συνδέεται με τις ήπιες μορφές μετακίνησης, δηλαδή το ποδήλατο, το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, ενώ ο όρος κινητικότητα αναφέρεται στη μετακίνηση των ανθρώπων ως προϊόν επιλογής του μέσου, την προσβασιμότητα και τα δίκτυα μεταφορών. Τόνισε ότι ο Δήμος μέσα από ένα πρόγραμμα που πρόκειται να ξεκινήσει, επιθυμεί να ανεξαρτητοποιηθεί από τον άνθρακα και να στηρίζεται στις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Ως προς το οδικό δίκτυο, αυτό είναι βεβαρημένο λόγω των επεκτάσεων των πόλεων. Ο χώρος που έχει δοθεί στο αυτοκίνητο είναι αποτέλεσμα της φιλοσοφίας της δεκαετίας του '80 όπου γινόντουσαν νέες χαράξεις στο υφιστάμενο τότε δίκτυο και ενώ αυξανόταν το πλάτος οδοστρώματος στην ουσία εγκλωβιζόταν ο πεζός. Για τον λόγο αυτό, πρέπει να δοθεί έμφαση στον πεζό, ενώ όραμα για τον Δήμο αποτελεί να ενωθούν οι ποδηλατοδρόμοι της Δημοτικής Ενότητας της Εκάλης, της Νέας Ερυθραίας και της Κηφισιάς μεταξύ τους αλλά και με την Αθήνα.

▪ **11.00-11.35 Τι είναι το ΣΒΑΚ ;**

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο κ. Θάνος Βλαστός, Καθηγητής του ΕΜΠ, ο οποίος τόνισε ότι η κινητικότητα αναφέρεται πάνω από όλα στον άνθρωπο. Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί ζήτημα της κλιματικής αλλαγής, η οποία οφείλεται στα αέρια του θερμοκηπίου. Το αυτοκίνητο και γενικά οι μεταφορές ευθύνονται σε μεγάλο βαθμό για την εκπομπή αυτών των ρύπων. Υπάρχουν επιπτώσεις στην υγεία, στον καιρό αλλά και στην κοινωνική συνοχή, καθώς το αυτοκίνητο κατέλαβε τον δημόσιο χώρο και πλέον ο κάτοικος δε ζει την πόλη του.

Για παράδειγμα στο Λονδίνο, οι δρόμοι κλείνουν για να παίζουν τα παιδιά. Είναι γεγονός ότι το συνεκτικό περιβάλλον αποτελεί προϋπόθεση για ένα ισχυρό κοινωνικό περιβάλλον. Έτσι, πέρα από το τεχνικό μέρος του ΣΒΑΚ, σημαντικό ρόλο παίζει η ενημέρωση και συμμετοχή του κοινού για τη δημιουργία ενός κοινωνικού σώματος, το οποίο θα καθορίσει σε μεγάλο βαθμό τον σχεδιασμό και αυτό αποτελεί την ειδοποιό διαφορά μεταξύ των ΣΒΑΚ και των κυκλοφοριακών μελετών. Οι μετακινήσεις πλέον σημαίνουν διαμόρφωση χώρου μέσα από την πολεοδομική διάστασή του. Τα πεζοδρόμια σύμφωνα με τις προδιαγραφές πρέπει να έχουν πλάτος ελεύθερης διέλευσης 1,5 μέτρου, συνεπώς στην περίπτωση αστικού εξοπλισμού πάνω σε αυτά το πλάτος τους θα πρέπει να ανέρχεται στα 2,10 μέτρα. Στην Ελλάδα σπάνια εντοπίζονται τέτοια πλάτη και για τον λόγο αυτό πρέπει να στενέψει ο δρόμος και να γίνει ορθή διαχείριση της στάθμευσης. Τονίστηκε ότι θα υπάρχει σύγκρουση μεταξύ των κατοίκων και της δημόσιας διοίκησης καθώς δεν υπάρχει η κατάλληλη εκπαίδευση ώστε να ενδιαφερθούν οι πολίτες για το κοινό καλό και όχι για το ατομικό τους συμφέρον. Στην Ευρώπη έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται πολιτικές διαμοιρασμού, όπως είναι τα κοινόχρηστα ποδήλατα και ποδήλατα σε αντίθεση με την Ελλάδα όπου η πληρότητα των ΙΧ είναι 1,15 και τα όρια ταχύτητας 50 km/h. Πολλοί λίγοι δρόμοι είναι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας με όριο 30 km/h και αυτό δεν τηρείται τις περισσότερες φορές.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, κ. Αλέξιος Μακρής ανέφερε ότι πράγματι η Κηφισιά είναι μια κηπούπολη όπου τα πεζοδρόμια είναι μικρά με πολλά δέντρα και κορμούς πάνω σε αυτά με αποτέλεσμα ο πεζός να κινείται στο οδόστρωμα και να δυσχεραίνεται η προσβασιμότητα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων. Ως προς το κέντρο, η πεζοδρόμησή του είναι αρκετά δύσκολη λόγω των επιχειρήσεων που συγκεντρώνονται εκεί.

Ο κ. Μαυρογεώργης, εκπρόσωπος της ανάδοχης εταιρείας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ανέφερε ότι, όπως υπάρχουν πρόστιμα για τα απορρίμματα λόγω της ελλιπούς διαχείρισής τους, έτσι θα επιβληθούν πρόστιμα για τις μετακινήσεις και τις εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου.

▪ **11.35-11.45 Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ/ Site και Πλατφόρμα**

Τον λόγο πήρε ο κ. Χρήστος Καρολεμέας, Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός, μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας και της ομάδας έργου, παρουσίασε τα εργαλεία του συμμετοχικού σχεδιασμού. Αναφέρθηκε στη σημασία της συμμετοχής των πολιτών στον σχεδιασμό και τα οφέλη της συμμετοχής αυτής για τους μελετητές στα στάδια σχεδιασμού του ΣΒΑΚ. Οι πολίτες μπορούν να ενημερώνονται για τα θέματα της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της διαδικτυακής πλατφόρμας που έχει αναπτυχθεί. Στην πλατφόρμα αυτή περιγράφεται η θεωρία των ΣΒΑΚ, ενώ υπάρχει η δυνατότητα συμπλήρωσης ερωτηματολογίων ηλεκτρονικά που αναφέρονται στους κατοίκους, στους γονείς, στους μαθητές, στους εργαζομένους εντός των ορίων του Δήμου, στους φορείς, στους χρήστες του ΗΣΑΠ και του ΟΑΣΑ καθώς και στους πεζούς. Ταυτόχρονα έχει δημιουργηθεί η πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών, στην οποία ο πολίτης μπορεί είτε επώνυμα είτε ανώνυμα να προτείνει μια ιδέα ή να παραθέσει έναν προβληματισμό σχετικά με τις μετακινήσεις στον Δήμο.

▪ **11.45-12.30 Σύστημα Μεταφορών – Υφιστάμενη Κατάσταση στο Δήμο Κηφισιάς**

Στη συνέχεια, ο κ. Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, τόνισε ότι είναι σημαντικό να προωθηθούν αυτά τα εργαλεία στο site του Δήμου και στα social media, αν υπάρχουν, καθώς αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την υλοποίηση του ΣΒΑΚ. Ανέφερε ότι η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεσο κίνδυνο και οι επιπτώσεις θα είναι μη αναστρέψιμες αν εξακολουθήσει να ισχύει το μοντέλο business as usual με αριθμητικά δεδομένα. Έπειτα,

ανέλυσε τα χαρακτηριστικά του Δήμου και ορισμένα προβλήματα που εντοπίζονται. Στον Δήμο κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, ενώ το κέντρο της Κηφισιάς αποτελεί κέντρο εστίασης και αναψυχής αποτελώντας υπερτοπικό πόλο έλξης. Βασικά προβλήματα που εντοπίζονται στον Δήμο είναι το γεγονός ότι η Λεωφόρος Κηφισιάς και η Π.Α.Θ.Ε αποκόπτουν τον οικιστικό ιστό, ενώ ο υψηλός φόρτος που παρουσιάζεται στο οδικό δίκτυο συνολικά αλλά κυρίως στη Λ. Κηφισιάς και την Ελ. Βενιζέλου κατακερματίζει τον αστικό ιστό με αποτέλεσμα να μη συνδέονται οι επιμέρους περιοχές του Δήμου. Ταυτόχρονα, η μη σύνδεση της Χαριλάου Τρικούπη με τη Λεωφ. Κηφισιάς επιβαρύνει την περιοχή των Αλωνίων. Χαρακτηριστικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι το 70% της κυκλοφορίας εντός του Δήμου είναι διαμπερής. Ως προς τα πεζοδρόμια, είτε είναι ανύπαρκτα είτε έχουν εμπόδια αλλά έχουν δημιουργηθεί κάποιες υποδομές τόσο για τους πεζούς όπως και για ποδήλατα. Συγκεκριμένα, ο Δήμος διαθέτει τρεις ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι όμως δεν συνδέονται μεταξύ τους. Αυτοί θα πρέπει να ενωθούν, να έχουν μια ενιαία μορφή και να επεκταθούν ως τις σχολικές μονάδες έτσι ώστε να υπάρχει επαφή των παιδιών με το ποδήλατο. Ιδιαίτερη αναφορά έγινε για τη σκέψη μελέτης επέκτασης της γραμμής του ΗΣΑΠ έως τον Άγιο Στέφανο, η επαναφορά της οποίας θα αποτελέσει προτεραιότητα για το ΣΒΑΚ, καθώς θα αποφορτίσει το κυκλοφοριακό ζήτημα. Παράλληλα, η δημιουργία της γραμμής 4 του μετρό, θα συμβάλλει στη διάχυση της μετακίνησης προς τους κοντινούς σταθμούς μετρό. Γενικότερα, στόχος είναι η βιώσιμη μετακίνηση να γίνει μέρος της ζωής των κατοίκων.

▪ 12.30-13.20 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση

Στη συνέχεια ακολούθησε συζήτηση πάνω στα θέματα που τέθηκαν. Η Προϊσταμένη της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου κα Ελένη Γιαννιτσοπούλου, επισήμανε ότι υπάρχει διάθεση τόσο από την υπηρεσία όσο και από τον Δήμο για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ, το οποίο αποτελεί ένα πρακτικό εργαλείο. Ωστόσο, υπάρχει εν γένει δυσπιστία των πολιτών απέναντι στη δημοτική αρχή, ενώ θα υπάρχουν συγκρούσεις και αντιδράσεις τόσο μεταξύ των πολιτών όσο και μεταξύ του Δήμου και των πολιτών. Επιπλέον, το ΣΒΑΚ μπορεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για εξωστρέφεια και επικοινωνία με φορείς και με τους όμορους Δήμους, καθώς αποτελεί σημαντικό πρόβλημα η έλλειψη επικοινωνίας.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, κ. Αλέξιος Μακρής, τόνισε ότι σημαντικό ρόλο παίζουν τα συνοικιακά συμβούλια και τα τοπικά όπως επίσης και οι σύλλογοι γονέων ώστε να υπάρχει πολύπλευρη ενημέρωση. Ο Δήμος από την άλλη πλευρά μπορεί να δώσει κίνητρα για τη συμμετοχή.

Τον λόγο πήρε ο Αντιδήμαρχος Διονύσου κ. Γιάννης Φωτάκης, ο οποίος επισήμανε ότι οι πολίτες δεν έχουν συνειδητοποιήσει τα οφέλη αυτών των μελετών, καθώς υπάρχει αναξιοπιστία. Για τον λόγο αυτό πρέπει να υπάρχει ένας λειτουργικός σχεδιασμός, ο οποίος θα ενισχύσει τους θεσμούς των τοπικών συμβουλίων οργανωμένα και όχι αποσπασματικά όπως γινόταν μέχρι σήμερα. Ουσιαστικά, πρόκειται για μια αλλαγής κουλτούρας λόγω της συνήθειας σε ένα συγκεκριμένο μοντέλο. Σε αυτό θα συμβάλλει ιδιαίτερα η εκπαιδευτική κοινότητα και οι γονείς. Για τον Δήμο Διονύσου, εκκρεμεί η μελέτη με τα διόδια, όπου με την υλοποίηση τους θα εκτραπεί ο κυκλοφοριακός φόρτος στο τοπικό οδικό δίκτυο, επιβαρύνοντας τις γειτονιές και υποβαθμίζοντας τον Δήμο περιβαλλοντικά. Ως προς το πρόγραμμα του ΗΣΑΠ, ο Δήμος Διονύσου στρέφεται στη δημιουργία μιας γραμμής TRAM που εν μέρει θα μπορέσει να αντικαταστήσει σε έναν βαθμό τη γραμμή του ΗΣΑΠ, η οποία δεν προβλέπεται να υλοποιηθεί στο άμεσο μέλλον. Ταυτόχρονα, ο Δήμος Διονύσου διαθέτει ορεινούς όγκους που μπορούν να αξιοποιηθούν μέσω της επέκτασης του ποδηλατοδρόμου

του Δήμου Κηφισιάς έως τον παλιό σταθμό του ΟΣΕ. Είναι σημαντικό λοιπόν, να πραγματοποιηθεί μια συνεργασία μεταξύ των Δήμων, καθώς δεν μπορούν τα έργα να είναι αποκομμένα από τους όμορους δήμους.

Ο εκπρόσωπος της ΣΤΑ.ΣΥ., κ. Κωνσταντίνος Βλασίδης τόνισε ότι είναι πολύ ενδιαφέροντα αυτά που ακούστηκαν και επεσήμανε τη σημασία της παιδείας για την ωρίμανση του ΣΒΑΚ με την εισαγωγή μαθημάτων στα σχολεία ως προς τις βιώσιμες μετακινήσεις και εναλλακτικά μέσα μετακίνησης.

Ο εκπρόσωπος της τροχαίας Υπαστυνόμος Α', κ. Ευάγγελος Πατσιάς, ανέφερε ότι ο ποδηλάτης για βόλτες και αναψυχή επιλέγει τον ποδηλατόδρομο, ενώ για μετακίνηση από και προς τη δουλειά τη Λεωφ. Κηφισιάς, η οποία έχει υψηλό κυκλοφοριακό φόρτο με αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος τροχαίου συμβάντος. Ως προς την περιοχή των Αλωνιών, ανέφερε ότι μόνο αν αποφορτιστεί η Λεωφ. Κηφισιάς δεν θα επιβαρύνεται με φόρτο. Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί ότι ο άξονας της Λεωφ. Κηφισιάς διαθέτει μια λωρίδα ανά κατεύθυνση, αντί για τέσσερις, στον Δήμο γεγονός που προκαλεί πολλά προβλήματα. Επίσης, έθιξε το πρόβλημα του διπλοπαρκαρίσματος σε ορισμένες περιοχές όπως η πλατεία Ελαιών. Στη συγκεκριμένη πλατεία, προτάθηκε η επέκταση της νησίδας με το ίδιο πλάτος μέχρι την πλατεία για να αποφεύγονται τέτοια φαινόμενα. Η τροχαία επεσήμανε ότι θα συνεισφέρει όσο μπορεί καθώς υπάρχουν ελλείψεις πόρων και ανθρώπινου δυναμικού αν και τονίστηκε ότι λίγα πράγματα μπορούν να γίνουν καθώς οι υφιστάμενοι δρόμοι έχουν υλοποιηθεί βάσει ενός παλιού μοντέλου.

Ο κ. Θάνος Βλαστός πήρε τον λόγο και πρόσθεσε ότι η κατάσταση θα επιδεινώνεται συνεχώς. Ως παράδειγμα τέθηκαν τα ηλεκτρικά οχήματα και τα οχήματα χωρίς οδηγό τα οποία πρόκειται να αυξήσουν την κυκλοφορία κατά 50%-150%, καθώς κινούνται με λιγότερους πόρους. Από την άλλη πλευρά, αν τα οχήματα χωρίς οδηγό ακολουθούσαν πολιτικές διαμοιρασμού και με συνδυαστικά μέτρα, όπως η μείωση των ορίων ταχύτητας και η θωράκιση του κέντρου από ροές, θα υπήρχε μια μείωση κατά 60% των αέριων ρύπων. Η εφαρμογή του ΣΒΑΚ είναι απαραίτητη, καθώς υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισης της περιοχής.

Ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, κ. Αλέξιος Μακρής επισήμανε ότι άλλες περιοχές υποβαθμίζονται, ενώ άλλες αναβαθμίζονται αλλά αυτό που έχει σημασία είναι να γίνει η απαραίτητη κινητοποίηση ώστε το ΣΒΑΚ να έχει επιτυχία. Τέλος, ευχαρίστησε όλους τους παριστάμενους για την παρουσία τους και τα χρήσιμα σχόλια που κατάθεσαν και ανανέωσε το ραντεβού για την επόμενη διαβούλευση, η οποία θα είναι ανοιχτοί στους πολίτες.

Amos Knapton 24/09/2019

Όνοματεπώνυμο	Φορέας	Στοιχεία Επικοινωνίας	Υπογραφή
ΒΛΑΣΙΔΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	ΕΤΑΕΥ	[REDACTED]	[Signature]
ΥΠΑΣΤΗΡΙΑΚΟΤ Α΄ ΠΑΤΣΙΑΣ Φωδύρελος	ΤΡΟΧΑΙΑ ΕΜΦΙΣΙΑΚ	[REDACTED]	[Signature]
ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΩΤΙΑΝΗΣ	ΑΝΤΙΔΗΜΑΡΧΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	[REDACTED]	[Signature]
ΠΟΛΙΤΩΠΟΥΛΟΥ ΕΛΕΝΗ	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΘΕΣΙΑ.	[REDACTED]	[Signature]

Δήμος Κηφισιάς 24.9.19



Θάνος Βλαστός
Καθηγητής ΕΜΠ



Οι βασικοί στόχοι των Στρατηγικών Βιώσιμης Κινητικότητας

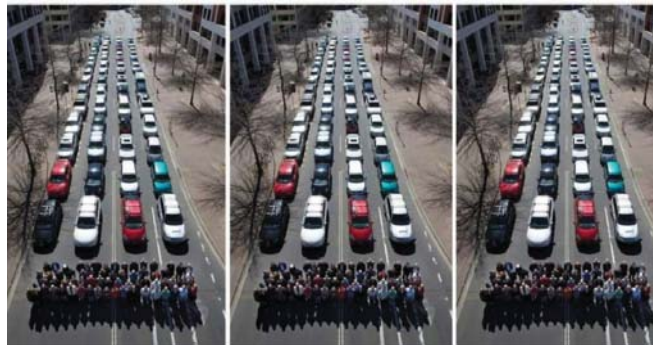
πόλεις

- με λιγότερα αυτοκίνητα,
- με χαμηλότερες ταχύτητες,
- με το **περπάτημα** να είναι ισχυρή συνιστώσα των μεταφορών
- με το **ποδήλατο** να είναι παρόν μαζί με όλες τις ποιότητες που το συνοδεύουν
- με έντονη χρήση της **δημόσιας συγκοινωνίας**



Αυτοί οι δημόσιοι φορείς που συνδέονται με την υπανάπτυξη της ελληνικής πόλης καλούνται σήμερα να αναλάβουν την ευθύνη των ΣΒΑΚ. Άλλαξαν οι άνθρωποι;

Χώρος που καταναλώνεται για τη μεταφορά 48 ατόμων



από Συμβατικά
αυτοκίνητα

από Ηλεκτρικά
αυτοκίνητα

από αυτοκίνητα
Χωρίς Οδηγό

Οι περισσότεροι δείκτες στο κόκκινο

- ρύπανση,
- θόρυβος,
- ατυχήματα,
- καθυστερήσεις,
- ασθένειες
- παχυσαρκία,
- υποβάθμιση της αξίας των ακινήτων,
- παραμόρφωση της εικόνας του δημόσιου χώρου,
- αρνητική επίδραση στην οικονομική δραστηριότητα και την παραγωγικότητα,
- απομάκρυνση επισκεπτών,
- αποθάρρυνση επενδύσεων.



Προβλέψεις του Transport & Environment (T&E)

- Με τα αυτοκίνητα «χωρίς οδηγό», μέχρι το 2050, θα αυξηθεί η κίνηση στους δρόμους από 50 έως 150 % και οι εκπομπές CO₂ κατά 40 %.
- Αν οι πόλεις περιόριζαν τον χώρο που διαθέτουν στα αυτοκίνητα και παράλληλα δρομολογούσαν τα κοινής χρήσης, τα ηλεκτρικά και τα αυτοκίνητα «χωρίς οδηγό», μέχρι το 2050, θα μειωνόταν η κυκλοφορία στους δρόμους κατά 60 % και οι συνολικές εκπομπές κατά 32 %.

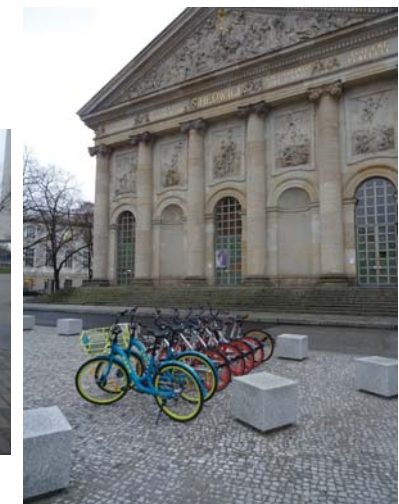




Το ποδήλατο μαζί με τα αυτοκίνητα – sharrows
σε σύμπνοια με τον ελληνικό ΚΟΚ



Ποδήλατα χωρίς βάσεις













Τρόποι και εργαλεία συμμετοχής του κοινού στη διαμόρφωση του ΣΒΑΚ Κηφισιάς

Ηλεκτρονική Διαβούλευση του ΣΒΑΚ / Site & Πλατφόρμα Κατάθεσης Ιδεών

ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ

Χρήστος Καρολεμέας

24/09/2019

Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Ο σχεδιασμός των μεταφορών επηρεάζει:

- Μεγάλο αριθμό ατόμων με διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα

Ως εκ τούτου συχνά οδηγεί σε:

- Περίπλοκες σχέσεις μεταξύ τοπικών αρχών, εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών
- Δυσκολία εφαρμογής των προτεινόμενων σχεδιασμών

✳ Συμμετοχή φορέων και πολιτών: **Θεμελιώδες στοιχείο** ενός ΣΒΑΚ

✳ Η διαδικασία της συμμετοχής έχει 4 βασικούς στόχους:

- ανταλλαγή πληροφοριών
- εκπαίδευση
- υποστήριξη της διαδικασίας
- συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων

Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Διαδικασία:

- Με την οποία προωθείται η αλληλεπίδραση μεταξύ των κέντρων λήψης αποφάσεων και των εμπλεκόμενων ομάδων με στόχο την χάραξη κοινά αποδεκτής πολιτικής
- Βασίζεται σε ένα συγκεκριμένο μεθοδολογικό πλαίσιο
- Αξιοποιεί ένα φάσμα μεθόδων και εργαλείων συμμετοχής για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος

Οφέλη:

- Βελτίωση ποιότητας αποφάσεων
- Ενθάρρυνση επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων
- Δημιουργία συναινέσεων ανάμεσα σε ομάδες διαφορετικών συμφερόντων
- Ωρίμανση και ενδυνάμωση κοινωνικών ομάδων απέναντι στην έννοια της συμμετοχής

Συμμετοχικός Σχεδιασμός

Ποιοι έχουν τη δυνατότητα να συμμετέχουν;



Τοπική
Αυτοδιοίκηση



Εμπλεκόμενοι
Φορείς



Πολίτες

Τρόποι και εργαλεία συμμετοχής



1. Πλατφόρμα kifisiasvak.eu

Εντοπίζω προβλήματα → Λέω την ιδέα ή το σχόλιό μου → Ψηφίζω ιδέες άλλων → ο Δήμος με τους συνεργάτες του αξιολογούν τις ιδέες και τις ενσωματώνουν στο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



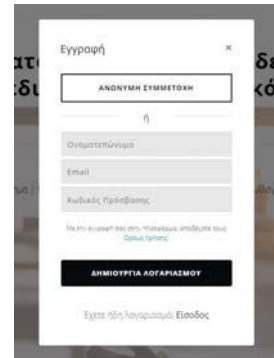
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στην Κηφισιά
Α ΒΗΜΑ: Είσοδος στην πλατφόρμα | Πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς
Ανοίγουμε μία νέα σελίδα στο διαδίκτυο → <http://kifisiasvak.eu/>

Β ΒΗΜΑ: Περιήγηση στην πλατφόρμα



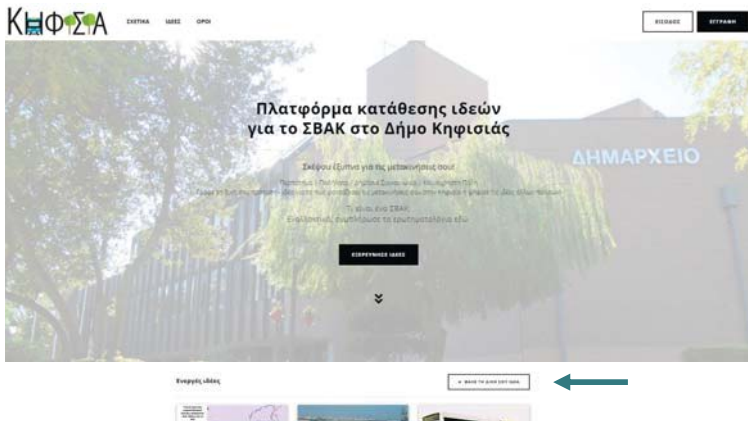
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu

Γ ΒΗΜΑ: Εγγραφή στην πλατφόρμα



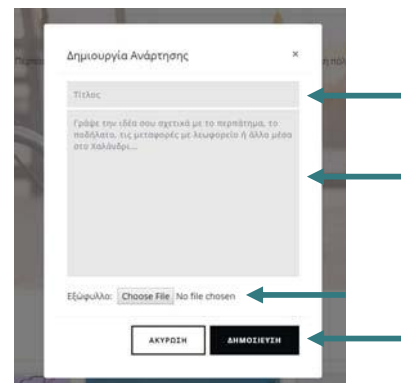
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ svaklailimos.eu | ΣΒΑΚ στον Άλιμο

Δ ΒΗΜΑ: Προσθήκη ιδέας στην πλατφόρμα



ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς

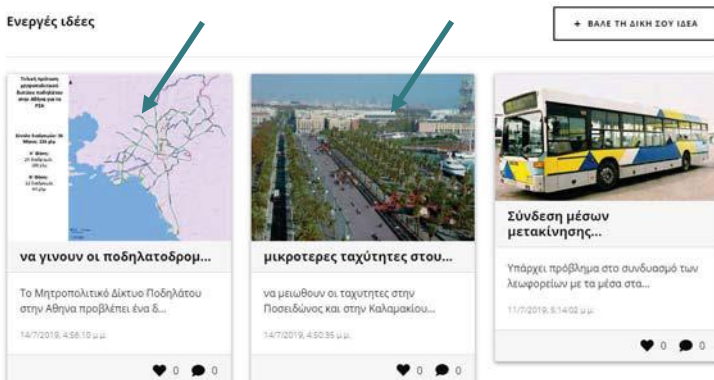
Δ ΒΗΜΑ: Προσθήκη ιδέας στην πλατφόρμα



ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς

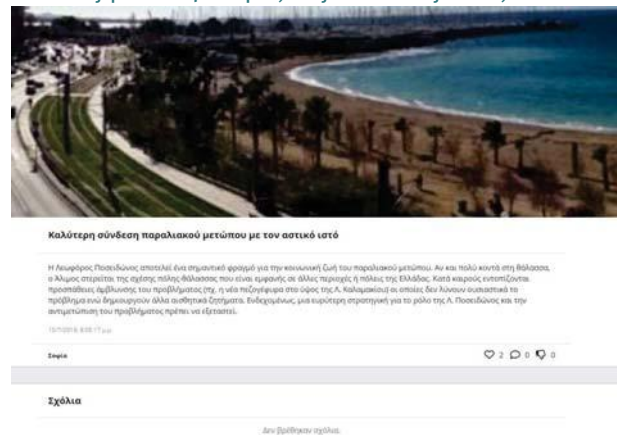
Δ1 ΒΗΜΑ: πως φαίνεται η ιδέα μου; Πως βλέπω ιδέες άλλων;

Ενεργές ιδέες



ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς

Δ1 ΒΗΜΑ: πως φαίνεται η ιδέα μου; Πως βλέπω ιδέες άλλων;



ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς
Ε ΒΗΜΑ: Πως ψηφίζω μια ιδέα στην πλατφόρμα



μικρότερες ταχύτητες στους μεγάλους δρόμους

να μειωθούν οι ταχύτητες στην Πλατεία και στην Κολοναία και στην Αλφειά - να γίνει πιο στενός και το πεζοδρόμιο και πιο άμεσος για πεζούς και ποδηλάτες, να μην έχουμε ελεγκτή κυκλοφορίας και παρκαδόρους για να μην παραβιάζουν την ταχύτητα οι οδηγοί, υπάρχουν ταχύτητες, έχουμε παραβίαση όλης της ταχύτητας και το Γαβιά που μπορούν να φράξουν όλους χωρίς να φράξουν την κυκλοφορία.

14/03/2019 10:00:00

Αντικείμενο, Χρήση:

Σχέδιο

Δεν διαθέτουμε σχέδιο

αποδοτικό υλικό



II. Ιστότοπος ενημέρωσης του κοινού
<https://kifisiamobility.wixsite.com/svak>



Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας Δήμου Κηφισιάς

II. Ιστότοπος ενημέρωσης του κοινού
<https://kifisiamobility.wixsite.com/svak>

Περιεχόμενα

- ✿ Αρχική Σελίδα
- ✿ Γιατί ΣΒΑΚ
- ✿ Συμμετέχω - Διαβουλεύσεις
- ✿ Ερωτηματολόγια
- ✿ Προτάσεις Μέτρων - Χάρτες
- ✿ Επικοινωνία

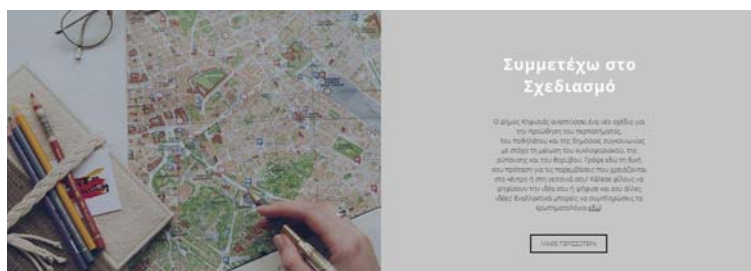
II. Ιστότοπος ενημέρωσης του κοινού
<https://kifisiamobility.wixsite.com/svak>

Σύνδεσμος στο site svak.gr για περισσότερες πληροφορίες σχετικές με το ΣΒΑΚ



II. Ιστότοπος ενημέρωσης του κοινού
<https://kifisiamobility.wixsite.com/svak>

Σύνδεσμος στην πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς



Συμμετέχω στο
Σχεδιασμό

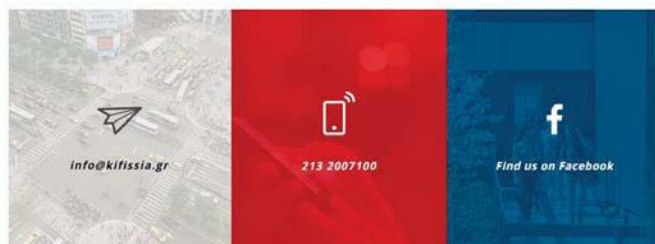
Ο Δήμος Κηφισιάς συστήνει ένα νέο εργαλείο για την προώθηση του σχεδιασμού της πόλης και της δημόσιας συγκοινωνίας, με στόχο τη μείωση της αυτοκινητοκράτησης, την μείωση και την βελτίωση της ποιότητας του αέρα, την βελτίωση της ποιότητας της ζωής και την βελτίωση της ποιότητας της ζωής. Το εργαλείο αυτό είναι το SBAK, που σημαίνει Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Το SBAK είναι ένα εργαλείο που σας επιτρέπει να υποβάλετε τις δικές σας προτάσεις για την βελτίωση της πόλης και της δημόσιας συγκοινωνίας. Το SBAK είναι ένα εργαλείο που σας επιτρέπει να υποβάλετε τις δικές σας προτάσεις για την βελτίωση της πόλης και της δημόσιας συγκοινωνίας.

14/03/2019 10:00:00

II. Ιστότοπος ενημέρωσης του κοινού
<https://kifisiamobility.wixsite.com/svak>

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Για οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με θέματα βιώσιμης κινητικότητας επικοινωνήστε με το δήμο με έναν από τους παρακάτω τρόπους.



info@kifissia.gr

213 2007100

Find us on Facebook

III. Ερωτηματολόγια

https://kifisiamobility.wixsite.com/svak

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Ο Δήμος Κηφισιάς ενδίδει την ενεργή συμμετοχή των πολιτών και των φορέων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκε έρευνα ερωτηματολογίων για τις μετακινήσεις των κατοίκων και των μαθητών.

Ερωτηματολόγιο Φορέων

Ερωτηματολόγιο Γονέων

Ερωτηματολόγιο Μετακινήσεων Κατοίκων

Ερωτηματολόγιο Μετακινήσεων Εργαζομένων

Ερωτηματολόγιο Μαθητών

Ερωτηματολόγιο προς τους Πεζούς

Ερωτηματολόγιο Επιβατών ΗΣΑΠ

Ερωτηματολόγιο Επιβατών ΟΑΣΑ

Τα ερωτηματολόγια που δημιουργήθηκαν στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ Κηφισιάς
Η άποψη των κατοίκων και των επισκεπτών μετράει!

III. Ερωτηματολόγια

Ερωτηματολόγιο προς τους φορείς

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΦΟΡΕΩΝ

* Απαιτείται

Παρακαλείσθε να περιγράψετε με λίγες λέξεις τα προβλήματα που αντιμετωπίζετε σχετικά με τις παρακάτω θεματικές ενότητες:

Δημόσια Συγκοινωνία *

Εν ελαττωφί, χίρει στις επιδόσεις του και την ασφάλειά του και ενεργειακά αποδοτικά σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, συνδυασμένο με τους υπαλλήλους τρέφει και μέρα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βιώσιμη εναλλακτική λύση στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Η απόκρισή σας:

Περπάτημα και Ποδήλατο *

Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας έχουν ως στόχο την ενίσχυση του περιβάλλοντος, του ποδήλατου και της δημόσιας συγκοινωνίας για την αντιμετώπιση μενών της χρήσης του αυτοκινήτου. Το είναι είναι σημαντικό για πολλά προβλήματα που τρέφει και ενεργειακά αποδοτικά σύστημα δημόσιας συγκοινωνίας, συνδυασμένο με τους υπαλλήλους τρέφει και μέρα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια ανταγωνιστική και βιώσιμη εναλλακτική λύση στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Η απόκρισή σας:

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από
ερωτήσεις ανοικτού τύπου αλλά και
κλίμακας

III. Ερωτηματολόγια

Ερωτηματολόγιο προς τους γονείς

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΟΝΕΩΝ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΣΧΟΛΕΙΩΝ

Το ερωτηματολόγιο αυτό απευθύνεται σε Γονείς/Κηδεμόνες παιδιών που φοιτούν σε σχολεία του Δήμου Κηφισιάς και αφορά στις μετακινήσεις των παιδιών τους από και προς το σχολείο.

Το παρόν ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της εκπόνησης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ).

Τα στοιχεία συλλέγονται ανώνυμα και θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για τους σκοπούς της έρευνας.

Ο χρόνος συμπλήρωσης δεν ξεπερνά τα 5 λεπτά.

1. Συμπληρώστε το φύλο του παιδιού σας. Αν έχετε περισσότερα από ένα παιδιά συμπληρώστε τη σχετική πληροφορία για το κάθε παιδί.

	Αγόρι	Κόριτς
1ο παιδί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
2ο παιδί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
3ο παιδί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
4ο παιδί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από
13 ερωτήσεις και απαιτούνται
5-10 λεπτά για τη συμπλήρωσή του

III. Ερωτηματολόγια

Ερωτηματολόγιο προς τους κατοίκους

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ για τις μετακινήσεις των ΚΑΤΟΙΚΩΝ του Δήμου Κηφισιάς

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), Το Ερωτηματολόγιο αποτελείται από 18 ερωτήσεις και απαιτούνται 4-5 λεπτά για τη συμπλήρωσή του.

* Required

1. Ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας; *

- ☐ Οδηγός αυτοκινήτου
- ☐ Επιβάτης αυτοκινήτου
- ☐ Μηχανοκίνητο Δίκυκλο
- ☐ Ποδήλατο
- ☐ Δημόσια Συγκοινωνία - Λεωφορεία/ τρέχει ΟΑΣΑ
- ☐ Δημόσια Συγκοινωνία - Μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, προαστιακός, τραμ)
- ☐ Πεζός/ή
- ☐ Other: _____

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από
18 ερωτήσεις και απαιτούνται
5-10 λεπτά για τη συμπλήρωσή του

III. Ερωτηματολόγια

Ερωτηματολόγιο μετακινήσεων εργαζομένων

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ για τις μετακινήσεις των ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ του Δήμου Κηφισιάς

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ),

* Required

1. Ποιος είναι ο κύριος τρόπος μετακίνησής σας; *

- ☐ Οδηγός αυτοκινήτου
- ☐ Επιβάτης αυτοκινήτου
- ☐ Μηχανοκίνητο Δίκυκλο
- ☐ Ποδήλατο
- ☐ Δημόσια Συγκοινωνία - Λεωφορεία/ τρέχει ΟΑΣΑ
- ☐ Δημόσια Συγκοινωνία - Μέσα Σταθερής Τροχιάς (μετρό, ηλεκτρικός, προαστιακός, τραμ)
- ☐ Πεζός/ή
- ☐ Other: _____

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από
19 ερωτήσεις και απαιτούνται
5-10 λεπτά για τη συμπλήρωσή του

Προσωπικά Δεδομένα και Ασφάλεια

GDPR ερωτηματολόγια

Ανώνυμα δημογραφικά στοιχεία για 1 έτος σε cloud Βάση Δεδομένων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ

GDPR πλατφόρμα

δεδομένα που διατηρούμε από κάθε χρήστη είναι: όνομα- email- password για 1 έτος σε cloud Βάση Δεδομένων για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ



Ευχαριστώ για την προσοχή σας

«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

1^η Συνάντηση Δικτύου Φορέων

Σύστημα Μεταφορών – Υφιστάμενη Κατάσταση στο Δήμο Κηφισιάς

Ανάδοχος: ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ
Ι.Κ.Ε. – ANNA ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ

Θοδωρής Μαυρογεωργής
Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin)

24 Σεπτεμβρίου 2019

ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

- ❖ εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου (αύξηση)
- ❖ αύξηση θερμοκρασίας στην επιφάνεια της γης: φλεγόμενος πλανήτης!
- ❖ εμφάνιση παγετώνων
- ❖ θέρμανση των ωκεανών
- ❖ οξύτητα των ωκεανών (μείωση του pH από την παρουσία CO₂)
- ❖ Αύξηση της στάθμης της θάλασσας
- ❖ καίόμενα δάση στις ΗΠΑ
- ❖ ακραία καιρικά φαινόμενα

Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

Κατευθύνσεις που περιορίζουν την υπερθέρμανση του πλανήτη σε 1,5°C, με μηδενική έως περιορισμένη υπέρβαση αυτού του ορίου, απαιτούν ταχείες αλλαγές στους τομείς της ενέργειας, της διαχείρισης γης και των υποδομών

Αύξηση θνησιμότητας, απώλεια κάλυψης από δέντρα σε παγκόσμιο επίπεδο, **χρήση ορυκτών καυσίμων, μεγάλες εκπομπές αερίων θερμοκηπίου, αύξηση μόλυνσης του αέρα & του θορύβου**, αύξηση του ανθρώπινου πληθυσμού ➡ **ΜΗ βιώσιμη πορεία Κινητικότητας, που θα πιστωθεί και στις μελλοντικές γενιές.**

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ και ΠΟΔΗΛΑΤΟ

- ❖ Η χρήση του ποδηλάτου ισοδυναμεί με **μείωση κατά 16 εκ. τόνους ισοδυνάμου διοξειδίου του άνθρακα (CO₂) ανά έτος, μόνο στην Ευρώπη**. Αυτή η μείωση αντιστοιχεί στις **ετήσιες εκπομπές CO₂ μίας ολόκληρης χώρας** (όπως η Κροατία). Από τη μείωση αυτή εξοικονομούνται από **600 έως 5.630 εκατομ. € ετησίως**.
- ❖ **300 εκατομ. €** εκτιμάται ότι είναι η αξία της μειωμένης ηχορύπανσης λόγω της χρήσης του ποδηλάτου.
- ❖ Σύμφωνα με τα υφιστάμενα επίπεδα χρήσης του ποδηλάτου στην Ε.Ε., η εξοικονόμηση καυσίμου φτάνει τα **3 δισεκατομμύρια λίτρα ανά έτος, ποσό το οποίο αντιστοιχεί στην κατανάλωση καυσίμων για το σύνολο των οδικών μεταφορών μίας ολόκληρης χώρας**, όπως η Ιρλανδία. Η αξία από αυτήν την εξοικονόμηση καυσίμων ανέρχεται σχεδόν σε **4 δισεκατομ. €**.
- ❖ Η αξία της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης για την Ε.Ε. μπορεί να εκτιμηθεί σε εξοικονόμηση έως και **6,8 δισεκατομ. €** ανά έτος.
- ❖ Το **συνολικό κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης** για την οικονομία των χωρών της Ε.Ε. εκτιμάται σε περισσότερο από **240 δισεκατομ. €** ετησίως ή περίπου στο **2% του ΑΕΠ της Ε.Ε.**

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

Η κινητικότητα μεταμορφώνεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, αλλάζοντας τον τρόπο που άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών.

1. Τέσσερις στους πέντε Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. Στις πόλεις: πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί μοχλοί και ο τόπος για επιχειρηματικότητα και επενδύσεις
3. Οι αστικές μεταφορές: άμεσο αντίκτυπο στη ρύπανση του αέρα και το θόρυβο, όμως θεμελιώδους σημασίας για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις
4. Μέχρι το 2030: **50% ↑** ετήσιας επιβατικής κίνησης & **70% ↑** ετήσιας εμπορευματικής κίνησης
5. Μέχρι το 2050, ~ 1,2 δις περισσότερα αυτοκίνητα θα κινούνται στους δρόμους
6. Το 1/2 του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει σήμερα στη μεσοία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προδοκίες για κινητικότητα

Κράτη & παγκόσμιες κοινότητες, που πλήττονται άμεσα από μεγάλες επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή, από φυσικές καταστροφές, από πείνα ή/ και περιβαλλοντική υποβάθμιση επικεντρώνονται στην κινητικότητα & στα συστήματα μεταφορών.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ

Η αέρια ρύπανση είναι ο μεγαλύτερος περιβαλλοντικός **κίνδυνος** για την ανθρώπινη υγεία, προκαλώντας κατά μέσο όρο **400.000 πρόωρους θανάτους ετησίως**, στην Ευρώπη μόνο.

Η ηχορύπανση, που προκαλείται από την οδική κυκλοφορία των μηχανοκίνητων μέσων, αποτελεί την αιτία για **περίπου 8.900 πρόωρους θανάτους** στην Ευρώπη **κάθε χρόνο**.

Σύμφωνα με αναφορά του The Foresight, επισημαίνεται ότι δαπάνες του Εθνικού Συστήματος Υγείας της Αγγλίας, που αποδίδονται στο υπερβολικό βάρος και την παχυσαρκία, θα διπλασιαστούν σε 10 δισεκατομ. £ κάθε χρόνο ως το 2050, εάν δεν ληφθεί κάποιο μέτρο για την αναστολή τους. Εκτιμάται ότι τα ευρύτερα κόστη για την κοινωνία και την οικονομία μπορεί να φτάσουν τα 49,9 δισεκατομ. £ ετησίως (με βάση τις τιμές του 2007).

Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει.

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ και ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Ορισμένες μελέτες σε τοπικό επίπεδο από την Ευρώπη και τις Η.Π.Α. δείχνουν τα οφέλη της χρήσης του ποδηλάτου για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης:

- ❑ 45% λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και γρηγορότερη δημόσια συγκοινωνία (Κοπεγχάγη, Δανία).
- ❑ Τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, που συνδέουν περιοχές κατοικίας με κέντρα και εργασία, μειώνουν τις καθυστερήσεις κατά 3,8 εκατομ. **ώρες τον χρόνο** (Ολλανδία).
- ❑ Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων μπορεί να μειώσει την ανάγκη για έως και 50.000 διαδρομές με αυτοκίνητο καθημερινά (Περιοχή Ruhr, Γερμανία).
- ❑ Τα συστήματα κοινοχρήστων ποδηλάτων μπορούν να μειώσουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά 4% (Washington DC, Η.Π.Α.).

Σύμφωνα με έρευνα που δημοσιεύτηκε στην ιατρική εφημερίδα The Lancet, συμπεραίνεται ότι: πιθανολογούμενη αύξηση του περπατήματος και του ποδηλάτου στον αστικό ιστό της Αγγλίας και στην Ουαλία, μπορεί να συμβάλει στην εξοικονόμηση χονδρικά 17 δισεκατομ. £ (με βάση τις τιμές του 2010) εντός 20ετίας, λόγω του αντίκτυπου τους σε ασθένειες, που συνδέονται με τη σωματική αδράνεια (διαβήτης τύπου II, άνοια, ισχαιμική καρδιοπάθεια, εγκεφαλοαγγειακή νόσος και καρκίνος).

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Στο Δήμο Κηφισιάς κυρίαρχη χρήση: η κατοικία

+

- υπερτοπικό εμπορικό κέντρο (κέντρο Κηφισιάς, κέντρο Ν. Ερυθραίας, παράδρομος Ε.Ο., κλπ)
- κέντρο εστίασης/ αναψυχής (π.χ. Κεφαλάρι, «Νησί» Ν. Ερυθραίας, Πλ. Πολιτείας)
- επιχειρήσεις του δευτερογενούς τομέα
- βιομηχανικές μονάδες

Συναντάς:

- δασικές εκτάσεις (περιοχή Νοσοκομείου Αγ. Αναργύρων, Άλσος Κηφισιάς και Κεφαλαρίου, Δάσος Φασιδέρη, Άλσος οδού Μυρτιάς)
- ειδικές χρήσεις μείζονος σημασίας (Νοσοκομείο Αγ. Αναργύρων, ΚΑΤ)
- οργανωμένους χώρους άθλησης όπως το Ζηρίνιο, ΑΟΚ, Πολιτεία Τένις Club & πλήθος γηπέδων τοπικής σημασίας

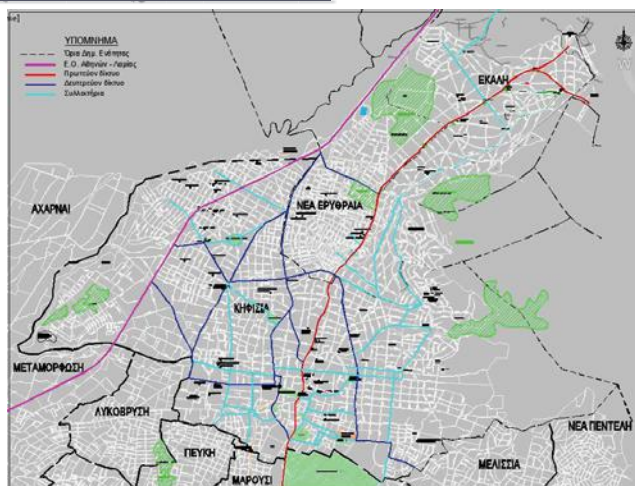
(πληθυσμός 71.259 κάτοικοι –ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

- Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης/ Π.Α.Θ.Ε. (αποκόπτεi τον οικιστικό ιστό μεταξύ Νέας Κηφισιάς και Αδάμες)
- Άξονας Λ. Κηφισιάς – Ελ. Βενιζέλου – Λ. Θησέως (αποκόπτεi τον οικιστικό)
- Χαρ. Τρικούπη
- Άξονας Ελαιών - Ιλισίων
- Τατοΐου
- Λύρα
- Καλυφτάκη
- Αχαρνών
- Γρηγ. Λαμπράκη
- Αγ. Σαράντα
- Διονύσου
- Ρόδων

ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Φαινόμενο αποκοπής του οικιστικού ιστού



ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Οδικό δίκτυο (ενδεικτική αναφορά):

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση Λ. Κηφισιάς-Ελ. Βενιζέλου (από Ζηρίνιο ως ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ/ Λουκή Ακρίτα)
- Μη σύνδεση Χ. Τρικούπη με Λ. Κηφισιάς ⇒ Επιβάρυνση Αλωνίων
- Ασυνέχεια Τατοΐου
- Ο Ανισόπεδος κόμβος Καλυφτάκη δεν εξυπηρετεί όλες τις κινήσεις (π.χ. από Λ. Κύμης προς Καλυφτάκη, δυτικός παράδρομος Αδαμών προς Ε.Ο. (ρεύμα προς Αθήνα))
- Πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά οδού Καλυφτάκη
- Η διακοπή της αριστερής κίνησης από Ιλισίων προς Εθνική Οδό (ρεύμα προς Αθήνα)
- Αναστροφή επί της οδού Ερμιόνης στις Αδάμες
- Οδική σύνδεση Νοσοκομείου Αγ. Αναργύρων

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Οι μεγάλοι οδικοί άξονες:

- κατακερματίζουν τον αστικό ιστό,
- δυσχεραίνουν τη σύνδεση επιμέρους περιοχών του Δήμου για τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, αλλά και τους μετακινούμενους με όχημα.

Το κύριο οδικό δίκτυο:

- Εξυπηρετεί πολύ υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους,
- η ζήτηση αυξάνει (αύξηση αριθμού οχημάτων, αύξηση πληθυσμού, κλπ),
- η προσφορά παραμένει κατά κανόνα σταθερή ή μειώνεται λόγω της παράνομης στάθμευσης (πχ Λ. Κηφισιάς, Ελ. Βενιζέλου, κλπ), η οποία μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού, με αποτέλεσμα περισσότερα τμήματα οδών να φθάνουν τα επίπεδα κορεσμού και οι περίοδοι κορεσμού να αυξάνονται.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Στα πεζοδρόμια συχνά:

- μόνιμα εμπόδια (στύλοι, κάδοι, στάσεις, δένδρα, κλπ) ή προσωρινά εμπόδια (παράνομα σταθμευμένα οχήματα)
- αδιαμόρφωτα

Συνέπεια:

- Αποθάρρυνση της πεζή μετακίνησης
- Αύξηση αριθμού ατυχημάτων/ μειωμένη οδική ασφάλεια
- Περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση

Πρόβλημα παράνομης στάθμευσης:

- παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων
- διπλοπαρκάρισμα
- παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Υπερσυνκέντρωση δραστηριοτήτων στις κεντρικές περιοχές (πχ Λ. Κηφισιάς, Ελ. Βενιζέλου, Ιλίσκων, Πλ. Ελευθέρων, κλπ):

- δημιουργεί αυξημένη ζήτηση για στάθμευση

Μεγάλο πρόβλημα προκαλούν τα σταθμευμένα οχήματα και στις περιοχές των Σταθμών του ΗΣΑΠ (Κηφισιά, ΚΑΤ).

Στη Δ.Ε. Κηφισιάς (για λόγους αποσυμφόρησης του παραδοσιακού κέντρου & εξυπηρέτησης των εμπορικών δραστηριοτήτων) επαναλειτουργεί από το 2015 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (Κανονιστική Απόφαση Δ.Σ. 497/2015), όπως λειτουργούσε σύμφωνα με την 471/2011 Κανονιστική Απόφαση Δ.Σ. :

- με 433 μικτές θέσεις (κατοίκων και επισκεπτών)
- με ωράριο λειτουργίας Δευτέρα + Τετάρτη + Σάββατο 9:00 – 17:00
- » » Τρίτη + Πέμπτη + Παρασκευή 9:00 – 21:00
- Κυριακές και Αργίες Ελεύθερη στάθμευση
- με τιμολόγηση ενός (1) ευρώ ανά ώρα και μέγιστο χρόνο στάθμευσης έως τρεις (3) ώρες.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- Εκτιμάται πως το 70% (~ 49.000 ΜΕΑ) της Ημερήσιας Κυκλοφορίας της Λ. Κηφισιάς (από Αθηνάς/ ΚΑΤ ως Χ. Τρικούπη, ~70.000 ΜΕΑ) είναι διαμπερής.
- Η περιοχή των Αλωνίων επιβαρύνεται με διαμπερείς μετακινήσεις προς/ από Λ. Κηφισιάς (π.χ. Αθήνα, Ν. Ερυθραία, κλπ) από/ προς Χ. Τρικούπη (Μελίσσια, Ν. Πεντέλη κλπ).
- Ο υπερτοπικός αυτός φόρτος, προκειμένου να αποφύγει μεγάλες περιπορείες μέσω του κεντρικού δικτύου (Κόμβος Λ. Κηφισιάς & Χ. Τρικούπη), λόγω της μη σύνδεσης της Λ. Κηφισιάς με τη Χ. Τρικούπη σε άλλο σημείο του οδικού δικτύου, διέρχεται του τοπικού οδικού δικτύου της περιοχής των Αλωνίων. Η επιβάρυνση της γειτονιάς των Αλωνίων με υπερτοπική κυκλοφορία, ιδιαίτερα κατά την πρωινή και μεσημεριανή-απογευματινή αιχμή, δημιουργεί καθυστερήσεις, ατυχήματα, ρύπανση, κλπ.

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

1. Υφιστάμενος **Ποδηλατόδρομος της Δ.Ε. Κηφισιάς**, μήκους 4,67 χλμ., χωροθετείται εντός των περιοχών Στροφυλίου, Κεφαλαρίου και Άνω Κηφισιάς. Κατασκευάστηκε κατά τη χρονική περίοδο 2009-2010.

Εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους 2μ. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί). Για την αποφυγή στάθμευσης πάνω στον υπερυψωμένο (στην ίδια στάθμη με το πεζοδρόμιο) ποδηλατόδρομο τοποθετήθηκαν κολωνάκια ανά 1,5μ.

Συνδέει τη Ν. Ερυθραία (περιοχή Ευαγγελίστρια) με το Άλσος της Κηφισιάς (Σταθμός ΗΣΑΠ Κηφισιάς), με το εμπορικό κέντρο του Δήμου Κηφισιάς και στη συνέχεια με το Κεφαλάρι και την Άνω Κηφισιά (έως όριο Δήμου Μελισσιών).

ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

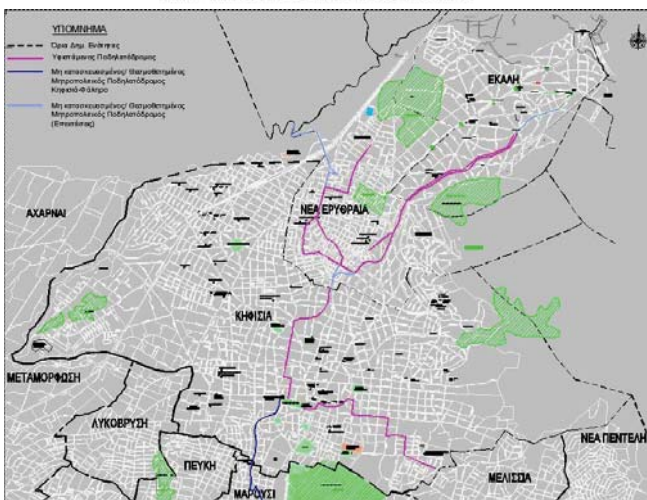
2. Υφιστάμενος **Ποδηλατόδρομος της Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας**, μήκους 5,34 χλμ., χωροθετείται εντός των περιοχών Καστρί, Ευαγγελίστρια, Συνοικισμός Αναπήρων - Άγιοι Ανάργυροι, Μορτερό, Ζαφειρίου - Αγία Μαύρα. Κατασκευάστηκε κατά τη χρονική περίοδο 2009-2010

Εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους ~2μ. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει σήμανση για χρήση μόνο από ποδήλατα.

Συνδέει το κέντρο της Νέας Ερυθραίας με αρκετές περιοχές της όπως το Καστρί, το Συνοικισμό Αναπήρων - Άγιοι Ανάργυροι, το Μορτερό και το Ζαφείρι - Αγία Μαύρα (Πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου).

Επίσης, ο ποδηλατόδρομος της οδού Παπανδρέου αποτελεί προέκταση του ποδηλατόδρομου επί της οδού Ρόδων στην Εκάλη και συνεπώς συνδέει τις όμορες δημοτικές ενότητες.

ΧΑΡΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ



ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

5. Το 2008 η ΗΣΑΠ Α.Ε. είχε προκηρύξει μελέτες για την Επέκταση (υπόγεια χάραξη) της Γραμμής 1 έως την Εθν. Οδό και τον Άγιο Στέφανο.

Η επαναφορά της εν λόγω Επέκτασης κρίνεται αναγκαία λόγω της πληθυσμιακής αύξησης των περιοχών βόρεια της Κηφισιάς και της μη επαρκούς εξυπηρέτησης τους από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.

Το έργο θα επιφέρει σημαντικές θετικές συνέπειες όσον αφορά στην κυκλοφοριακή λειτουργία και στις περιβαλλοντικές συνθήκες της άμεσης και της ευρύτερης περιοχής επιρροής του έργου (θα αποφορτιστούν οι οδικοί άξονες από τα ΙΧ, δεν θα προκληθεί αποκοπή του οικιστικού ιστού των περιοχών διέλευσης της Γραμμής, θα δοθεί η δυνατότητα για Park & Ride στο τέλος της Γραμμής 1-Α' Φάση, κλπ)

ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

3. Υφιστάμενος **Ποδηλατόδρομος της Δ.Ε. Εκάλης**, μήκους 3,70χλμ. (ήτοι 1,85χλμ ανά κατεύθυνση) χωροθετείται επί της οδού Ρόδων μεταξύ της οδού Ισμήνης και της Πλατείας Μακεδονίας. Κατασκευάστηκε κατά τη χρονική περίοδο 2009-2010

Έχει κατασκευαστεί επί του πεζοδρομίου, εκατέρωθεν των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας της οδού Ρόδων ανάμεσα στα δύο αντίθετα ρεύματα κυκλοφορίας της οδού Ρόδων, τα οποία χωρίζονται από νησίδα πρασίνου, υπάρχει μεγάλη ανισοσταθμία. Η διατομή του υφιστάμενου ποδηλατόδρομου είναι ~0,80μ. ανά κατεύθυνση και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί).

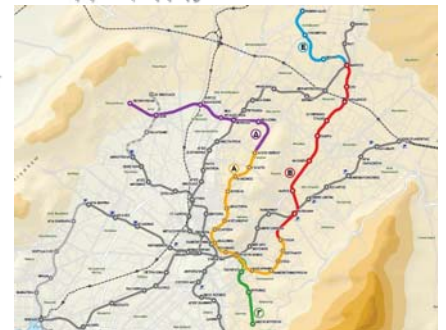
Εξυπηρετεί κυρίως μετακινήσεις πεζών με σκοπό την άθληση και την αναψυχή.

Αποτελεί προέκταση ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων που συνδέεται στη διασταύρωση Ισμήνη-Ρόδων-Παπανδρέου-Παλαιολόγου με την όμορη δημοτική ενότητα της Νέας Ερυθραίας.

ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

4. Ευρύ δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:

- λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ
- Γραμμή 1 του Μετρό (ΗΣΑΠ) με δύο (2) σταθμούς (ΚΑΤ, Κηφισιά/Τερματικός)
- Μελλοντική κατασκευή και λειτουργία Γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ στους όμορους δήμους Αμαρουσίου, Πεύκης-Λυκόβρυση, κλπ



ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας.
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων, κλπ: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα.
3. Μείωση διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων, ιδιαίτερα από τις κεντρικές περιοχές του Δήμου.
4. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με το Κέντρο της κάθε πόλης, των τερματικών του ΗΣΑΠ, σχολικά συγκροτήματα, αθλητικά συγκροτήματα, κλπ.

ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

5. Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση.
6. Βελτίωση της λειτουργίας και επέκταση των υφιστάμενων δικτύων:
 - Πεζόδρομοι
 - Ποδηλατόδρομοι (σύνδεση των τριών (3) υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων και επέκταση στα σχολικά συγκροτήματα)
7. Σχεδιασμός και λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας

... και άλλες ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ προς εξέταση ...

1. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης
2. Υπογειοποίηση Λ. Κηφισίας και Ελ. Βενιζέλου
3. Ανασχεδιασμός Α/Κ Καλυφτάκη
4. Διαμόρφωση οδού Καλυφτάκη
5. Fly Over Ιλισίων
6. Βελτίωση Ι/Κ Ισμήνης-Ρόδων-Παλαιολόγου, Χ. Τρικούπη-Μπακογιάννη
7. Ανασχεδιασμός πλατείας Ελαιών
8. Περιφερειακά parkings
9. Βελτίωση πρόσβασης στο Νοσοκομείο «Αγ. Ανάργυροι»

... και πολλές άλλες ...