

ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

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

Γ' ΣΤΑΔΙΟ



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

ΙΟΥΛΙΟΣ 2020

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	1
1.1	Συμβατικά	1
1.2	Αντικείμενο της μελέτης.....	1
1.3	Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη	3
1.4	Ομάδα μελέτης.....	5
2.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ, ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ	6
2.1	Γενικά - Κατευθύνσεις αντιμετώπισης περιβαλλοντικών προβλημάτων	6
2.2	Όραμα ΣΒΑΚ	18
2.3	Καταγραφή αποτελεσμάτων 2 ^{ου} Κύκλου Διαβούλευσης & Οριστικοποίηση οραματικού στόχου	22
2.4	Προτεραιότητες για την κινητικότητα.....	26
2.5	«Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι.....	29
2.6	Έγκριση Οράματος, Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων	34
3.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΣΒΑΚ	35
3.1	Γενικά - Συμπεράσματα 3 ^{ης} Διαβούλευσης	35
3.2	Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης	37
3.2.1	Εισαγωγή	37
3.2.2	Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου	37
3.2.3	Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής & Επαρχιακές οδοί αρμοδιότητας Ν. Αθηνών	38
3.2.4	Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής	39
3.2.5	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κηφισιάς	43
3.2.6	Ποταμός Κηφισός και παραχείμαρροι αυτού (ΦΕΚ 632/Δ/1994) & Ρέματα (Ν. 2052/1992)	44
3.2.7	Πεντελικό Όρος (ΦΕΚ 755/Δ/1988)	47
3.2.8	Πληθυσμιακή εξέλιξη.....	50
3.2.9	Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα) ...	51
3.2.10	Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ	52
3.2.11	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	54
3.2.12	Δίκτυο Ποδηλατόδρομων	59
3.2.13	Κατανάλωση Ενέργειας	64
3.2.14	Θόρυβος	68
3.2.15	Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτρικά Οχήματα	69
3.3	Τελικό Σενάριο	73
3.3.1	Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου.....	73
3.3.2	Κυκλοφοριακή Οργάνωση.....	75
3.3.3	Διαχείριση Στάθμευσης	85
3.3.4	Διαμορφώσεις Κόμβων	89
3.3.5	Σηματοδότηση.....	100
3.3.6	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	101

3.3.7	Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων).....	110
3.3.8	Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι.....	121
3.3.9	Εμπορικές Μεταφορές.....	121
3.3.10	Κατανάλωση Ενέργειας.....	122
3.3.11	Πρωώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα	123
3.4	Αξιολόγηση Τελικού Σεναρίου - Πρόγραμμα “European Urban Transport Roadmaps” (UTR)	125
3.4.1	Πρόγραμμα UTR - Παραμετροποίηση Τελικού Σεναρίου.....	125
3.4.2	Αξιολόγηση Τελικού Σεναρίου με το Πρόγραμμα UTR.....	126
4.	Γ' ΣΤΑΔΙΟ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ	130
4.1	Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων	130
4.2	Διαδικασία Παρακολούθησης.....	150
4.3	Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης.....	162
4.4	Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπευθύνων Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων	179
5.	ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΒΑΚ	182
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	183
	Παράρτημα Ι: ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ.....	184
	Παράρτημα ΙΙ: 2 ^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.....	185
	Παράρτημα ΙΙΙ: ΧΑΡΤΗΣ ΤΣ.1 «ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ - ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ»	186
	Παράρτημα ΙV: 3 ^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ	187

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 3-1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής) λειτουργίας του οδικού δικτύου - Τελικό Σενάριο.....	83
Χάρτης 3-2: Εναλλακτική Πρόταση για την Κυκλοφοριακή Λειτουργία του Ιεραρχημένου Δικτύου (Μονοδρομήσεις) - Τελικό Σενάριο.....	84
Χάρτης 3-3: Διαχείριση Στάθμευσης - Τελικό Σενάριο.....	88
Χάρτης 3-4: Προτεινόμενα Δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας - Τελικό Σενάριο.....	108
Χάρτης 3-5: Προτεινόμενη Λειτουργία Μέσων Σταθερής Τροχιάς - Τελικό Σενάριο (Ορίζοντας 15+ετίας)	109
Χάρτης 3-6.1: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής (ανά είδος) - Τελικό Σενάριο	119
Χάρτης 3-6.2: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής (ανά είδος) στο Κέντρο της Κηφισιάς - Τελικό Σενάριο	120

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 2-1: Προτεραιότητες ΣΒΑΚ Κηφισιάς.....	27
Πίνακας 2-2: «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα	30
Πίνακας 3-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες	50
Πίνακας 3-2: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2018).....	52
Πίνακας 3-3: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα	53
Πίνακας 3-4: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις) στις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς.....	58
Πίνακας 3-5: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις) στις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς.....	58
Πίνακας 3-6: Στάσεις ΟΑΣΑ με εξοπλισμό τηλεματικής.....	59
Πίνακας 3-7: Χαρακτηριστικά κατασκευασμένων ποδηλατόδρομων Δήμου Κηφισιάς.....	60
Πίνακας 3-8: Οδικά τμήματα εγκεκριμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Κηφισιάς	63
Πίνακας 3-9: Κατανάλωση και εκπομπές του δημοτικού στόλου ανά καύσιμο	65
Πίνακας 3-10: Τελική κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές CO ₂ για τις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές	66
Πίνακας 3-11: Τελική κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές CO ₂ για τις μεταφορές του Δήμου Κηφισιάς το 2015 ανά καύσιμο	66
Πίνακας 3-12: Παραμετροποίηση Τελικού Σεναρίου για το UTR	125
Πίνακας 3-13: Αποτελέσματα Τελικού Σεναρίου σε ορίζοντα 5ετίας.....	126
Πίνακας 3-14: Αποτελέσματα Τελικού Σεναρίου σε ορίζοντα 10ετίας.....	127
Πίνακας 3-15: Αποτελέσματα Τελικού Σεναρίου σε ορίζοντα 15ετίας.....	128
Πίνακας 3-16: Σύγκριση Τελικού Σεναρίου με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 5ετίας	129
Πίνακας 4-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)	131
Πίνακας 4-2: Τιμές Αναφοράς ("baselines") Επιμέρους Στόχων	151
Πίνακας 4-3: Επίτευξη Στόχων ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων	159
Πίνακας 4-4: Αναγκαίες διαδικασίες παρακολούθησης και αρμοδιότητα ανά διαδικασία ...	163
Πίνακας 4-5: Αναλυτικό Πλαίσιο Παρακολούθησης.....	165

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis	51
Διάγραμμα 3-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista).....	51
Διάγραμμα 3-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2017	52
Διάγραμμα 3-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2018)	53
Διάγραμμα 3-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)	53
Διάγραμμα 3-6: Εξέλιξη της αγοράς για συμβατικά, plug-in υβριδικά και αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα (έτη 2012-2021)	70
Διάγραμμα 3-7: Μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα 2010-2017	71
Διάγραμμα 3-8: Αγορά νέων οχημάτων BEVs & PHEVs στην Ελλάδα τη δεκαετία 2008-2017	71

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 3-1: Περιοχή Προστασίας του Κηφισού Ποταμού και των παραχειμάρρων του βάσει ΠΔ (ΦΕΚ 632/Δ/27.06.1994)	46
Εικόνα 3-2: Ζώνες Προστασίας του Πεντελικού Όρους.....	48
Εικόνα 3-3: Ζώνες Προστασίας του Πεντελικού Όρους εντός του Δήμου Κηφισιάς.....	49
Εικόνα 3-4: Προβλεπόμενοι Σταθμοί Γραμμής 4 του Μετρό.....	56
Εικόνα 3-5: Προτεινόμενη χάραξη επέκτασης της Γραμμής 1 ΗΣΑΠ (Οριζοντιογραφία)	57
Εικόνα 3-6: Κατασκευασμένοι Ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Κηφισιάς (φούξια).....	61
Εικόνα 3-7: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών βάσει του ΡΣΑ Αθήνας – Αττικής (α' φάση: μπλε, β' φάση: γαλάζιο).....	62
Εικόνα 3-8: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών βάσει του ΡΣΑ Αθήνας – Αττικής(α' φάση: μπλε, β' φάση: γαλάζιο) & Κατασκευασμένοι Ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Κηφισιάς (φούξια).....	62
Εικόνα 3-9: Αναβαθμισμένη πρόσβαση στο Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ»	76
Εικόνα 3-10: Σύνδεση Λ. Κηφισιάς με Χαρ. Τρικούπη	77
Εικόνα 3-11: Ισόπεδος κυκλικός κόμβος στην Πλ. Ελαιών, Εναλλακτικά Σενάρια 1 & 2.....	91
Εικόνα 3-12: Ισόπεδος κόμβος Αγ. Παρασκευής - Αλκαίου - Μ. Μπότσαρη - Αγ. Βαρβάρας.....	92
Εικόνα 3-13: Ισόπεδος κόμβος Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου	92
Εικόνα 3-14: Ισόπεδος κόμβος Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού (Πανόραμα Δ.Ε. Κηφισιάς) (Μελέτη 2014)	93
Εικόνα 3-15: Ισόπεδος κόμβος Δαγκλή & Κρήτης (Δ.Ε. Κηφισιάς), Εναλλακτικά Σενάρια 1Α & 1Β (Μελέτη 2014).....	94
Εικόνα 3-16: Ισόπεδος κόμβος Παράπλευρος Ν.Ε.Ο.Α.Λ. - ανώνυμη οδός - οδός Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος) στη Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας, Εναλλακτικά Σενάρια 1, 2, 3 & 4 (Μελέτη 2014)	95
Εικόνα 3-17: Ισόπεδος κόμβος Μαυρομιχάλη - Σκύρου (Μελέτη 2012)	96
Εικόνα 3-18: Ισόπεδος κόμβος Μαυρομιχάλη - Σποράδων - Μεθώνης (Μελέτη 2012)	96
Εικόνα 3-19: Ισόπεδος κόμβος Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης (Μελέτη 2012).....	97
Εικόνα 3-20: Ισόπεδος κόμβος Παν. Ελευθερώτριας - Κокκινάρ (Μελέτη 2011).....	97
Εικόνα 3-21: Ισόπεδος κόμβος Ορβύλων - Ψαρών - Μιαούλη, Εναλλακτικά Σενάρια 1, 2 & 3 (Μελέτη 2010)	98
Εικόνα 3-22: Ισόπεδος κόμβος Γ. Λύρα - Πλουτάρχου, Εναλλακτικές Λύσεις 1 & 2 (Μελέτη 2005).....	99
Εικόνα 3-23: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks».....	114
Εικόνα 3-24: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη.....	115

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-MAYPOΓEΩPΓHΣ KAI CYNEPΓATEC MEΛETHTIKH I.K.E. – MAYPOΓEΩPΓH ANNA», 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 Γ' Στάδιο (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση 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, 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 υπάρχουσών 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 την 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 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 Σμαίλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
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. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ, ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ, ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ

2.1 Γενικά - Κατευθύνσεις αντιμετώπισης περιβαλλοντικών προβλημάτων

Η μεγάλη πληθυσμιακή συγκέντρωση στα αστικά κέντρα έχει προκαλέσει οικολογικές διαταραχές και πλήθος περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος επηρεάζεται αρνητικά από τη ρύπανση της ατμόσφαιρας και των υδατικών πόρων (επιφανειακών και υπόγειων), την ένταση των διαφόρων οχημάτων, όπως ο θόρυβος και η κακή ποιότητα του αέρα εσωτερικών χώρων, την παραμόρφωση των φυσικών στοιχείων του τοπίου, κ.ά.

Τα σημαντικότερα περιβαλλοντικά προβλήματα που εμφανίζονται στην περιοχή του Δήμου είναι τα ακόλουθα:

- Ατμοσφαιρική ρύπανση
- Ηχορύπανση
- Ρύπανση από αστικά απορρίμματα
- Ρύπανση υδάτων
- Προβλήματα μεταφορών (κυκλοφοριακή συμφόρηση)
- Πυκνή δόμηση

Για την προστασία, ανάδειξη και ολοκληρωμένη διαχείριση του φυσικού περιβάλλοντος, κρίνονται απαραίτητες δράσεις, όπως ο έλεγχος των χρήσεων γης και της ρύπανσης και η προστασία και διαχείριση του φυσικών εκτάσεων.

Ο Δήμος αντιμετωπίζει τα γνωστά προβλήματα ρύπανσης μίας αστικής πόλης. Η κύρια πηγή ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι οι μεγάλες οδικές αρτηρίες (Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας, ΠΑΘΕ, Λ. Κηφισίας, Ελ. Βενιζέλου, Λ. Θησέως, κ.α.) καθώς και τα κορεσμένα τμήματα του εσωτερικού οδικού δικτύου. Επίσης, υπάρχει πολύ μεγάλη επιβάρυνση στην κυκλοφορία λόγω της εγκατάστασης εταιρειών τοπικών και υπερτοπικών ενδιαφερόντων, καθώς και την ευρύτερη περιοχή. Επίσης η ύπαρξη πυκνών εμπορικών δραστηριοτήτων στο κέντρο της Κηφισιάς συνεισφέρει στην αύξηση των κυκλοφοριακών προβλημάτων καθώς και του επιπέδου ρύπανσης.

Εντοπισμός Προβλημάτων Υφιστάμενης Κατάστασης Δήμου Κηφισιάς

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 περιφερειακών 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 στον Δήμο Κηφισιάς θα υποχρεώνουν στην όλο και εντατικότερη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Για παράδειγμα, οι γυναίκες αντιπροσωπεύουν ένα τεράστιο δυναμικό που αύριο θα οδηγεί 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 τον 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.

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 χαρακτήριζαν 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 αποδεχθούν να καταβάλλουν αυτοί το κόστος των επιπτώσεων της χρήσης αυτοκινήτου, προτιμώντας φυσικά να το μετακυλίσουν 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.

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.

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 κουβεντιάζεις, 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.

Στον 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.

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.

Όσον αφορά στην οδική ασφάλεια του οδικού δικτύου αναφέρεται ότι για τον Δήμο Κηφισιάς έχουν εκπονηθεί πλήθος μελετών ισόπεδων κόμβων α, ορισμένοι εκ των οποίων (ή μέρος τους) έχουν ήδη κατασκευαστεί, όπως –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ - 25^{ης} ΜΑΡΤΙΟΥ - ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ, ΚΟΚΚΙΝΑΡΑ - ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ - ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ, ΔΙΑΚΟΥ - ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ - ΝΙΚΟΛΑΟΥ, ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ - ΓΕΩΡΓΑΝΤΑ - ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗ. Επίσης, το 2007 είχε εκπονηθεί Μελέτη Οδικής Ασφάλειας στο Δήμο Κηφισιάς. Οι βασικές προτάσεις της μελέτης, 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 πεζής 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 αντανεκλαστικές 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.

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, 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.

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.

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).

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.).

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.

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.

Η ύπαρξη μεγάλης υπερτοπικής κυκλοφορίας από το οδικό δίκτυο του Δήμου, εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό οχήματα βαρέως τύπου τα οποία εξυπηρετούν εμπορευματικές μεταφορές.

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 11χλμ (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.

Κλιματική Αλλαγή

Η κλιματική αλλαγή επηρεάζει πλέον κάθε χώρα σε κάθε ήπειρο. Διαταράσσει τις εθνικές οικονομίες και επηρεάζει τις ζωές, ενώ έχει σημαντικές επιπτώσεις στους ανθρώπους, τις κοινότητες και τις χώρες του σήμερα αλλά ακόμα περισσότερο του αύριο.

Οι άνθρωποι έρχονται αντιμέτωποι με τις σοβαρές επιπτώσεις που προκαλεί η κλιματική αλλαγή, όπως για παράδειγμα η αλλαγή των καιρικών συνθηκών, η άνοδος της στάθμης της θάλασσας και άλλα ακόμα πιο ακραία καιρικά φαινόμενα. Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή. Τη δεδομένη χρονική στιγμή καταγράφονται τα πιο υψηλά ποσοστά τους στην ιστορία. Χωρίς τη λήψη μέτρων δράσης, η μέση παγκόσμια θερμοκρασία της επιφάνειας του πλανήτη προβλέπεται να αυξηθεί κατά τη διάρκεια του 21^{ου} αιώνα και είναι πιθανό να ξεπεράσει ακόμα και τους 3°C. Μάλιστα, ορισμένες περιοχές του πλανήτη αναμένεται να θερμανθούν ακόμη περισσότερο. Οι φτωχότεροι και οι πιο ευάλωτοι άνθρωποι είναι αυτοί που επηρεάζονται περισσότερο.

Σήμερα, οι προσιτές και κλιμακούμενες λύσεις, που είναι διαθέσιμες, επιτρέπουν στις χώρες να μεταπηδήσουν σε πιο καθαρές και προσαρμοστικές οικονομίες. Οι ρυθμοί αλλαγής εντείνονται καθώς ολοένα και περισσότεροι άνθρωποι στρέφονται σε ανανεώσιμες μορφές ενέργειας και επιλέγουν μία σειρά από μέτρα που θα μειώσουν τις εκπομπές και θα αυξήσουν τις επιλογές προσαρμογής. Ένα από τα μέτρα μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής αλλά και ανατροπής της υπάρχουσας κατάστασης αποτελεί η υιοθέτηση και η υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Η κλιματική αλλαγή, ωστόσο, είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο το οποίο δεν γνωρίζει σύνορα. Οι εκπομπές σε οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη επηρεάζουν τους ανθρώπους οπουδήποτε. Πρόκειται για ένα πρόβλημα το οποίο απαιτεί συντονισμένες λύσεις σε διεθνές επίπεδο αλλά και διεθνή συνεργασία έτσι ώστε να βοηθήσουμε τις αναπτυσσόμενες χώρες να μεταβούν σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα.

Για τον λόγο αυτό αλλά και για την αντιμετώπιση των σημαντικότερων παγκόσμιων προβλημάτων που μαστίζουν τις σημερινές κοινωνίες, το Σεπτέμβριο του 2015, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη έλαβε μία απόφαση που θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως μία ιστορική συμφωνία. Τα 193 κράτη μέλη Ηνωμένων Εθνών υιοθέτησαν ένα σχέδιο για την επίτευξη ενός καλύτερου μέλλοντος για όλους, σχεδιάζοντας μια διαδρομή για τα επόμενα 15 χρόνια προς την εξάλειψη της ακραίας φτώχειας, την καταπολέμηση της ανισότητας και της αδικίας και την προστασία του πλανήτη. Πρόκειται για την υιοθέτηση 17 στόχων-πολιτικών, οι οποίοι εκφράζουν τις σύγχρονες παγκόσμιες προκλήσεις, σε μια προσπάθεια να ανταποκριθούν αποτελεσματικά όλες οι χώρες στα παγκόσμια προβλήματα.

Στο επίκεντρο της "Ατζέντας 2030" βρίσκονται οι 17 στόχοι, γνωστοί ως 17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης (Sustainable Development Goals – SDGs). Ο κάθε στόχος έχει συγκεκριμένες επιδιώξεις (targets) οι οποίες αναμένονται να υλοποιηθούν μέχρι το 2030 (169 επιδιώξεις συνολικά) και αναφέρονται στις σημαντικότερες προκλήσεις της εποχής μας, οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και διακυβέρνησης. Σε αυτή την Παγκόσμια συμφωνία, περισσότεροι από 150 ηγέτες που εκπροσωπούν σχεδόν το σύνολο της ανθρωπότητας, δεσμεύτηκαν να μεταμορφώσουν έναν κόσμο χωρίς φτώχεια, πείνα και ανισότητες, με αξιοπρεπή εργασία και καλή εκπαίδευση, ειρηνικό, χωρίς την απειλή της κλιματικής αλλαγής που, μέσα από τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, θα μεριμνά για τις ανάγκες όχι μόνο της σημερινής γενιάς αλλά και των μελλοντικών γενεών.



Οι 17 Στόχοι Βιώσιμης Ανάπτυξης του Ο.Η.Ε. παρουσιάζονται παρακάτω:

1. Μηδενική φτώχεια - Τέλος σε όλες τις μορφές της φτώχειας, παντού
2. Μηδενική πείνα - Τέλος στην πείνα, επίτευξη επισιτιστικής ασφάλειας, βελτίωση τη διατροφή και προώθηση τη βιώσιμη γεωργία
3. Καλή υγεία και ευημερία - Διασφάλιση υγείας και ευημερίας για όλους, σε όλες τις ηλικίες
4. Ποιοτική εκπαίδευση - Διασφάλιση ελεύθερης, ισότιμης και ποιοτικής εκπαίδευσης με την προώθηση της δια βίου μάθησης με ευκαιρίες για όλους
5. Ισότητα των φύλων - Επίτευξη της ισότητας των φύλων και της χειραφέτησης όλων των γυναικών και των κοριτσιών
6. Καθαρό νερό και αποχέτευση - Διασφάλιση της διαθεσιμότητας και της βιώσιμης διαχείρισης του νερού και των εγκαταστάσεων υγιεινής για όλους
7. Φτηνή και καθαρή ενέργεια - Διασφάλιση της πρόσβασης σε οικονομική, αξιόπιστη, βιώσιμη και σύγχρονη ενέργεια για όλους
8. Αξιοπρεπής εργασία και οικονομική ανάπτυξη - Προώθηση της διαρκούς, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς οικονομικής ανάπτυξης καθώς και της πλήρους και παραγωγικής απασχόλησης και αξιοπρεπής εργασία για όλους
9. Βιομηχανία, καινοτομία και υποδομές - Δημιουργία ανθεκτικών υποδομών, προώθηση της ανοιχτής και βιώσιμης βιομηχανοποίησης και ενθάρρυνση της καινοτομίας
10. Λιγότερες ανισότητες - Μείωση της ανισότητας εντός και μεταξύ των χωρών
11. Βιώσιμες πόλεις και κοινότητες - Δημιουργία ασφαλών, προσαρμοστικών, βιώσιμων πόλεων και ανθρώπινων οικισμών, χωρίς αποκλεισμούς
12. Υπεύθυνη κατανάλωση και παραγωγή - Διασφάλιση της βιώσιμης κατανάλωσης και των βιώσιμων μεθόδων παραγωγής
13. Δράση για το κλίμα - Ανάληψη άμεσης δράσης για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των συνεπειών της

14. Ζωή στο νερό - Προστασία και χρήση με βιώσιμο τρόπο των ωκεανών, των θαλασσών και των θαλάσσιων πόρων για τη βιώσιμη ανάπτυξη
15. Ζωή στη στεριά - Προστασία, αποκατάσταση και προώθηση της βιώσιμης χρήσης των χερσαίων οικοσυστημάτων, διαχείριση με βιώσιμο τρόπο των δασών, καταπολέμηση της ερημοποίησης, αναστροφή της υποβάθμισης του εδάφους και διακοπή της απώλειας της βιοποικιλότητας
16. Ειρήνη, δικαιοσύνη και ισχυροί θεσμοί - Προώθηση ειρηνικών και χωρίς αποκλεισμούς κοινωνιών με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη, παροχή πρόσβασης στη δικαιοσύνη για όλους και οικοδόμηση αποτελεσματικών, υπεύθυνων και συμμετοχικών θεσμών σε όλα τα επίπεδα
17. Συνεργασία για τους στόχους - Ενίσχυση των μέσων εφαρμογής και ανανέωση της Παγκόσμιας Συνεργασίας για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη

Όπως ήδη αναφέρθηκε, τα ΣΒΑΚ αποτελούν ένα μέσο επίτευξης πολλών από τους παραπάνω στόχους που έχουν τεθεί και ειδικότερα εκείνων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή. Συγκεκριμένα, μέσω των ΣΒΑΚ, προωθείται η χρήση των εναλλακτικών μορφών καυσίμων και ενέργειας, η κατασκευή βιώσιμων και ανθεκτικών υποδομών, η προστασία του πράσινου κ.ά.

Ο κύριος στόχος, ωστόσο, στου οποίου την επίτευξη συμβάλλουν τα ΣΒΑΚ, είναι ο Στόχος 11 σχετικά με τη δημιουργία ασφαλών, προσαρμοστικών, βιώσιμων πόλεων και ανθρώπινων οικισμών.

Οι πόλεις αποτελούν κόμβους για την ανταλλαγή ιδεών, για το εμπόριο, τον πολιτισμό, την επιστήμη, την παραγωγικότητα, την κοινωνική ανάπτυξη κ.ά. Στην καλύτερη των περιπτώσεων, οι πόλεις έχουν δώσει τη δυνατότητα στους ανθρώπους να προοδεύσουν κοινωνικά και οικονομικά.

Το να διατηρήσουμε, ωστόσο, τις πόλεις με τέτοιο τρόπο ώστε να δημιουργούνται θέσεις εργασίας και να προάγεται η ευημερία χωρίς την ταυτόχρονη κατάχρηση γης και την κατασπατάληση πόρων είναι μία πρόκληση από μόνο του.

Κάποιες από τις συχνές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν τα αστικά κέντρα είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ρύπανση και η υποβάθμιση της ποιότητας του αέρα λόγω των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (π.χ. από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία), η έλλειψη κονδυλίων για την παροχή βασικών υπηρεσιών καθώς και η έλλειψη επαρκούς στέγασης και η υποβάθμιση των υποδομών.

Σήμερα, 3,5 δισεκατομμύρια άνθρωποι παγκοσμίως, δηλαδή η μισή ανθρωπότητα, κατοικεί σε πόλεις ενώ μέχρι το 2030, τουλάχιστον το 60% του παγκόσμιου πληθυσμού θα κατοικεί σε αστικές περιοχές. Οι πόλεις του κόσμου καταλαμβάνουν μόλις το 3% του εδάφους της Γης, είναι όμως υπεύθυνες για το 60-80% της κατανάλωσης ενέργειας αλλά και για το 75% της εκπομπής αερίων του άνθρακα. Επιπλέον, προβλέπεται ότι το 95% της αστικής επέκτασης που θα συντελεστεί κατά τις επόμενες δεκαετίες θα αφορά στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Ωστόσο, η ταχεία αστικοποίηση ασκεί πίεση στα αποθέματα γλυκού νερού, στα λύματα, στην ποιότητα του αέρα, στο περιβάλλον όπου ζούμε αλλά και στη δημόσια υγεία.

Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις μπορούν να ξεπεραστούν με τέτοιο τρόπο ώστε να συνεχίσουν να ακμάζουν και να αναπτύσσονται, βελτιώνοντας ταυτόχρονα τη χρήση πόρων, μειώνοντας τη μόλυνση και την κατανάλωση ενέργειας, χρησιμοποιώντας τεχνολογικές καινοτομίες για την προώθηση της βιωσιμότητας και παρέχοντας ίσες ευκαιρίες για όλους στην πρόσβαση σε υπηρεσίες, μεταφορές κ.ά.

Ο Στόχος 11 έχει δέκα (10) επιμέρους επιδιώξεις που σχετίζονται με τη δημιουργία των βιώσιμων πόλεων:

- I. Έως το 2030, διασφάλιση της πρόσβασης όλων σε επαρκή, ασφαλή, προσιτή στέγαση και βασικές υπηρεσίες, και αναβάθμιση των φτωχογειονιών.
- II. Έως το 2030, παροχή ασφαλών, προσιτών, προσβάσιμων και βιώσιμων συστημάτων μεταφοράς για όλους, βελτίωση της ασφάλειας των δρόμων, κυρίως μέσω της επέκτασης των δημόσιων συγκοινωνιών, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες εκείνων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση, όπως είναι οι γυναίκες, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρίες και οι ηλικιωμένοι.
- III. Έως το 2030, βελτίωση της χωρίς αποκλεισμούς και βιώσιμης αστικοποίησης για όλους καθώς και των ικανοτήτων για συμμετοχικό, ολοκληρωμένο και βιώσιμο σχεδιασμό και διαχείριση των ανθρώπινων οικισμών για όλες τις χώρες.
- IV. Ενίσχυση των προσπάθειών για την προστασία και τη διαφύλαξη της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς.
- V. Έως το 2030, σημαντική μείωση του αριθμού των θανάτων και του αριθμού των πληγέντων από φυσικές καταστροφές, καθώς και των άμεσων οικονομικών απωλειών σε σχέση με το παγκόσμιο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν που οφείλεται σε φυσικές καταστροφές, συμπεριλαμβανομένων των σχετιζόμενων με το νερό καταστροφών, εστιάζοντας στην προστασία των φτωχών και των ανθρώπων που βρίσκονται σε ευάλωτη κατάσταση.
- VI. Έως το 2030, μείωση του δυσμενούς, κατά κεφαλήν, περιβαλλοντικού αντίκτυπου των πόλεων, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην ποιότητα του αέρα και τη διαχείριση των αστικών και άλλων αποβλήτων.
- VII. Έως το 2030, παροχή καθολικής πρόσβασης σε ασφαλείς, χωρίς αποκλεισμούς και προσβάσιμους πράσινους και δημόσιους χώρους, ιδίως για τις γυναίκες και τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με αναπηρία.
- VIII. Υποστήριξη θετικών οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών δεσμών μεταξύ των αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, μέσω της ενδυνάμωσης του εθνικού και περιφερειακού αναπτυξιακού σχεδιασμού.
- IX. Έως το 2020, ουσιαστική αύξηση του αριθμού των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών που υιοθετούν και εφαρμόζουν ολοκληρωμένες πολιτικές και σχέδια τα οποία αποβλέπουν στην κοινωνική ένταξη, στην αποδοτικότητα των πόρων, στην άμβλυνση των επιπτώσεων και την προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, στην ανθεκτικότητα απέναντι στις καταστροφές, καθώς και ανάπτυξη και εφαρμογή μιας ολιστικής διαχείρισης του κινδύνου καταστροφών σε όλα τα επίπεδα, σύμφωνα με το Πλαίσιο Sendai για τη Μείωση των Κινδύνων από Καταστροφές 2015-2030.
- X. Υποστήριξη των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών, μέσω οικονομικής και τεχνικής βοήθειας, για την οικοδόμηση βιώσιμων και ανθεκτικών κτιρίων με τη χρήση τοπικών υλών.

Δράση της ΕΕ κατά της κλιματικής αλλαγής

Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που καλούμαστε να αντιμετωπίσουμε. Αν δεν αναληφθεί σύντομα δράση σε παγκόσμιο επίπεδο ώστε να συγκρατηθεί η άνοδος της θερμοκρασίας της γήινης ατμόσφαιρας, η καταστροφή εκτιμάται ότι θα είναι μη αναστρέψιμη.

Τον Δεκέμβριο του 2008 η ΕΕ θέσπισε μια ολοκληρωμένη πολιτική για την ενέργεια και την κλιματική αλλαγή με φιλόδοξους στόχους για το 2020. Ευελπιστεί δε ότι η Ευρώπη θα μπει στη σωστή τροχιά για ένα βιώσιμο μέλλον και μια οικονομία με μικρότερη κατανάλωση άνθρακα και μεγαλύτερη ενεργειακή απόδοση χάρη στα ακόλουθα μέτρα:

- τη μείωση των αερίων του θερμοκηπίου κατά 20% (ή 30% εφόσον επιτευχθεί διεθνής συμφωνία),
- τον περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης κατά 20%, μέσω της μεγαλύτερης ενεργειακής απόδοσης
- και την κάλυψη του 20% των ενεργειακών αναγκών μας από ανανεώσιμες πηγές.

Στο πλαίσιο της προώθησης της χρήσης ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, αποφασίστηκε το 10% των καυσίμων για τις μεταφορές να προέρχεται από τα βιοκαύσιμα, την ηλεκτρική ενέργεια ή το υδρογόνο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του CIVITAS¹, το 40% του συνολικού CO₂ προέρχεται από τις οδικές μεταφορές και το 70% εκπομπών των υπολοίπων ρύπων από την οδική κυκλοφορία. Αξιοπρόσεκτο είναι, επίσης, το γεγονός ότι 3,7 εκατομμύρια πρόωροι θάνατοι ετησίως εκτιμάται ότι οφείλονται στην ατμοσφαιρική ρύπανση, ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι, το 75% των ευρωπαίων πολιτών ζουν σε πόλεις και ότι εκατομμύρια ώρες μες στην ημέρα χάνονται στις μετακινήσεις και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, ενώ την ίδια στιγμή τα 2/3 των ενηλίκων στην Ευρώπη δεν φθάνουν τα επίπεδα σωματικής δραστηριότητας που προτείνονται για υγιή φυσική κατάσταση², γίνεται σαφές ότι η οδική κυκλοφορία και η μόλυνση του περιβάλλοντος από τις οδικές μεταφορές αποτελούν σημαντικά ζητήματα και επιβάλλεται η αντιμετώπιση τους και η λήψη μέτρων στον τομέα ιδιαίτερα των αστικών μεταφορών.

Παράλληλα, το Eltis, το οποίο αποτελεί πλέον το κύριο παρατηρητήριο της Ευρώπης για θέματα αστικής κινητικότητας, ενώ λειτουργεί και χρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στο πλαίσιο του προγράμματος Έξυπνη Ενέργεια για την Ευρώπη (IEE), παρέχει τις πληροφορίες, τις καλές πρακτικές, τα εργαλεία και τους διαύλους επικοινωνίας που απαιτούνται ώστε να βοηθήσει να μετατραπούν οι πόλεις σε πρότυπα βιώσιμης αστικής κινητικότητας, καθώς και στον τρόπο ανάπτυξης και υλοποίησης των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για πιο βιώσιμες και ολοκληρωμένες διαδικασίες σχεδιασμού στην Ευρώπη.

Ήδη σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις εφαρμόζονται μέτρα που προωθούν τις «καθαρές» μεταφορές – μετακινήσεις στο αστικό πεδίο. Σύμφωνα με τις παραπάνω πηγές, κατευθύνεις και μέτρα αποτελούν ενδεικτικά τα εξής:

- ✓ Δράσεις και προτάσεις προώθησης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης όπως πεζή μετακίνηση, χρήση ποδηλάτων ως μέσο μετακίνησης, σύστημα κοινής χρήσης

¹ Δίκτυο προώθησης της Βιώσιμης Κινητικότητας στην Ευρώπη.

² Η έλλειψη φυσικής άσκησης αποτελεί τον 4^ο κατά σειρά παράγοντα κινδύνου θνησιμότητας παγκοσμίως (WHO, 2014)

αυτοκινήτων, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κ.ο.κ., καθώς και συνδυασμό διαφορετικών μέσων ήπιας μετακίνησης.

- ✓ Επιλογές μετακίνησης με οχήματα «καθαρής» ενέργειας (ηλεκτρικά, υβριδικά, κα.) και υποδομές για αυτά (εξειδικευμένοι χώροι στάθμευσης, σημεία φόρτισης). Σταδιακή αντικατάσταση του στόλου οχημάτων με εναλλακτικά καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα μειώνοντας την κατανάλωση ενέργειας, τις εκπομπές CO₂ και τις εκπομπές ρύπων.
- ✓ Βελτίωση της ποιότητας, της αποτελεσματικότητας και της αξιοπιστίας των δημόσιων μεταφορών και βελτίωση της αλληλεπίδρασης και της μετεπιβίβασης με άλλους τρόπους μεταφοράς.
- ✓ Προώθηση της τηλεματικής στις μεταφορές και των σύγχρονων «έξυπνων» συστημάτων.
- ✓ Βιώσιμες μεταφορές και Στρατηγικές ολοκληρωμένης διαχείρισης της ζήτησης στις μετακινήσεις και τις μεταφορές.

Επιπλέον, στην παρούσα φάση, κυβερνήσεις όπως της Γερμανίας, εξετάζουν την υιοθέτηση προγραμμάτων δημοσίων επενδύσεων, τα οποία θα εστιάζουν στη βελτίωση των ψηφιακών υποδομών, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την επέκταση των δημοσίων συγκοινωνιών.

2.2 Όραμα ΣΒΑΚ

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 πεζής 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.

Το όραμα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Κηφισιάς αναπτύσσεται στο Α' Στάδιο 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.

Το **όραμα** για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς , μετά την αρχική του διατύπωση, 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 την οριστική διαμόρφωση του οράματος για το ΣΒΑΚ στον Δήμο Κηφισιάς λήφθηκαν υπόψη προβληματισμοί, όπως οι 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 πεζής 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 Κηφισιάς

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

«Όρα» 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.

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.**

Το **όραμα** για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς, μετά την αρχική του διατύπωση, 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.

2.3 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, προγραμματίστηκε η συνάντηση διαβούλευσης με τους φορείς και τους πολίτες της πόλης ώστε να επισφραγίζεται η συμφωνία όλων των μερών στη μελλοντική εικόνα του τόπου. Σε αυτή τη 2^η συνάντηση διαβούλευσης συζητήθηκε το όραμα, οι προτεραιότητες και οι στόχοι του ΣΒΑΚ ώστε να ανταποκρίνονται στο «κοινό» ζητούμενο για την αναθεώρηση των προτεραιοτήτων της περιοχής.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΒΑΚ πραγματοποιήθηκε ο 2^{ος} Κύκλος Διαβούλευσης με τη 2^η Συνάντηση Δικτύου Φορέων και Πολιτών της Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς.

Η 2^η Συνάντηση Δικτύου Φορέων και Πολιτών πραγματοποιήθηκε την Τρίτη 11 Φεβρουαρίου 2020 στην αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς, έπειτα από πρόσκληση του Δημάρχου, με μέλη της Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ Κηφισιάς και μέλη της Ομάδας Μελέτης του Δήμου, με εκπροσώπους του δικτύου φορέων μεταφορικού έργου του Δήμου (ΣΤΑ.ΣΥ., ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ), με εκπροσώπους του όμορου Δήμου Πεντέλης, καθώς και με εκπροσώπους πολιτών (Συνοικιακό Συμβούλιο Κάτω Κηφισιάς, Σύλλογος Προστασίας Κηφισιάς)

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση σχετικά με τις εργασίες του Α' Σταδίου του ΣΒΑΚ, η παρουσίαση της Αρχικής Διατύπωσης του Οράματος, των Προτεραιοτήτων και των Μετρήσιμων Στόχων, καθώς και η ανταλλαγή απόψεων σχετικά με το Όραμα και τους Μετρήσιμους Στόχους του τελικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μεταξύ του Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς, των συλλόγων της πόλης και των πολιτών.

Η 2^η διαβούλευση ξεκίνησε με σύντομο χαιρετισμό του Δημάρχου, ο οποίος αναφέρθηκε στο θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης της μελέτης και τόνισε ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) δύναται να απορροφήσει πλήθος ελληνικών και ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, που έχει λάβει ο Δήμος για εκπόνηση μελετών και παροχή υπηρεσιών. Ο Δήμαρχος υπογράμμισε ότι ο Δήμος Κηφισιάς στηρίζει έμπρακτα το μοντέλο της

συμμετοχικής δημοκρατίας, το οποίο επιτρέπει την ενεργή συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, και οι διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ αποτελούν κομμάτι του. Τόνισε πως οι προτάσεις του ΣΒΑΚ θα βελτιώσουν το ενεργειακό αποτύπωμα της πόλης και σε συνδυασμό με άλλες δράσεις θα συμβάλουν στην αύξηση της ηλεκτροκίνησης και στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Κλείνοντας, επεσήμανε την ανάγκη για τη δημιουργία μίας κυκλικής διαδρομής δημοτικής συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του Δήμου. Στόχο αποτελεί στον καταμερισμό των μετακινήσεων κατά μέσο μεταφοράς (modal split), τα MMM να καταλαμβάνουν ποσοστό μεγαλύτερο του 40%.

Ακολούθως, σύντομο χαιρετισμό απηύθυνε και ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών. Όπως ανέφερε, η εκπόνηση ΣΒΑΚ σε ολόκληρο τον Δήμο Κηφισιάς αποτελεί ένα σύνθετο ζήτημα εξαιτίας των διαφορών που εντοπίζονται μεταξύ των Δημοτικών Ενοτήτων. Τόνισε ότι μέσω του ΣΒΑΚ επιδιώκονται η επαναλειτουργία και επέκταση του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης, η ενοποίηση των ποδηλατοδρόμων, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων -όπου αυτό κρίνεται εφικτό- και η λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα. Επίσης, ανέφερε ότι ο Δήμος πρόκειται σύντομα να προβεί στη σύσταση ενεργειακής κοινότητας. Τέλος, κάλεσε τους μελετητές να παρουσιάσουν λύσεις για τις περιοχές α) στις οδούς Ισμήνης & Παλαιολόγου και β) Γεωργίου Βλάχου (Εκάλη) και γ) Αδάμες & Αλώνια.

Με την ολοκλήρωση των χαιρετισμών, τον λόγο έλαβε η Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ. Αρχικά παρουσιάστηκε το Όραμα του ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς, ενώ επισημάνθηκε ότι ο σχεδιασμός του οράματος οφείλει να γίνει με γνώμονα το περιβάλλον. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε μια σύνοψη των εργασιών που πραγματοποιηθήκαν και παρουσιάστηκαν και τα αποτελέσματα των μέχρι τότε εργασιών (απογραφών, ερευνών, μετρήσεις φόρτων, κ.α.). Έγινε αναφορά στα θετικά στοιχεία του Δήμου, καθώς και στα προβλήματά του όπως αυτά εντοπίστηκαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και από τις έρευνες και τις μετρήσεις του Α' Σταδίου. Τέλος, επισημάνθηκαν κάποιες συνοπτικές προτάσεις που θα εξεταστούν κατά την εκπόνηση του Β' Σταδίου της μελέτης. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε παρουσίαση σχετικά με το Site και την Πλατφόρμα που δημιουργήθηκαν για την προώθηση και την κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στο κοινό. Επιπλέον, στην παρουσίαση αναφέρθηκαν οι μετρήσιμοι στόχοι που έχουν τεθεί και με ποιο τρόπο θα υλοποιηθούν από το Όραμα του ΣΒΑΚ.

Μετά την ολοκλήρωση των παρουσιάσεων, τον λόγο πήρε ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία της συνεργασίας με όμορους Δήμους που υλοποιούν ΣΒΑΚ, για την πρόταση κοινών και ολοκληρωμένων μέτρων, όπως η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων με την υλοποίηση του Βόρειου Ποδηλατικού Άξονα κλπ. Ζήτησε, επίσης, από την Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ να προτείνει πιλοτικές διαδρομές για την προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ. Σημείωσε πως σε άλλους Δήμους αυτό έχει επιτευχθεί με την τοποθέτηση κολωνακίων επί του οδοστρώματος, κάτι το οποίο στην περίπτωση του Δήμου Κηφισιάς έχει εμποδιστεί από την Τροχαία (Κηφισιάς). Ζητήθηκε, ακόμη, από την Ομάδα Έργου να τοποθετηθεί σχετικά με την έλευση των κοινόχρηστων πατινιών, τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζουν, καθώς και τις αρνητικά αποτελέσματα που μπορεί να επιφέρουν στην πόλη (π.χ. άναρχη τοποθέτησή τους στα πεζοδρόμια όταν δεν χρησιμοποιούνται). Επιπλέον, ανέφερε ότι είναι σημαντικό μέσα από τα ΣΒΑΚ να χωροθετηθούν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων, όπως και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Μάλιστα, όπως ανέφερε, από τις 170 άδειες κυκλοφορίας ηλεκτρικών Ι.Χ. που εκδόθηκαν το 2019 στην Αττική, οι 78 ανήκουν σε κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς.

Στη συνέχεια, ο εκπρόσωπος της ανάδοχης εταιρείας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ο οποίος ανέφερε τη σημασία της δημιουργίας κινήτρων για τη χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, ενώ τόνισε ότι το δίκτυο μετακίνησης των ΑΜΕΑ αποτελεί κύρια προτεραιότητα του ΣΒΑΚ. Σχετικά με τη συνεργασία με όμορους Δήμους τόνισε τη σημασία των διαδημοτικών δράσεων και ανέφερε ως παράδειγμα μία πιθανή διαδημοτική συγκοινωνία. Επίσης, αναφέρθηκε στο ότι στο επόμενο στάδιο της μελέτης ΣΒΑΚ, θα προταθούν δημόσιοι χώροι φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (π.χ. δημοτικός χώρος καθαριότητας, κλπ), όπως άλλωστε το ανέφερε και ο Δήμαρχος ως προτεραιότητα. Σημείωσε πως επίκεινται κατευθυντήριες οδηγίες/ νομικό πλαίσιο από το ΥΜΕ σχετικά με τη μικροκινητικότητα (ηλεκτρικά πατίνια) και την ασφαλή ενσωμάτωσή τους στην κυκλοφορία, ενώ προέτρεψε να μην τοποθετούμαστε «a priori» αρνητικά απέναντί τους. Ακόμη, ανέφερε πως στην κατηγορία των μεταφορών π.χ. courier το τελευταίο μίλι θα πρέπει να γίνεται με ήπιους τρόπους μετακίνησης (π.χ. drones), ενώ ίσως θα πρέπει να θεσπιστούν αντισταθμιστικά μέτρα για τις επιχειρήσεις που δίνουν κίνητρα για ήπιες μορφές μετακίνησης. Όσον αφορά στην παρέμβαση της Τροχαίας για τα πλαστικά κολωνάκια, επεσήμανε πως τόσο από αισθητικής πλευράς όσο και οδικής ασφάλειας δεν συνιστάται η τοποθέτησή τους επί του οδοστρώματος. Ακόμη, τόνισε τη σημασία ανάπτυξης της διαδημοτικής συνεργασίας.

Ακολούθησε συζήτηση όπου το κοινό ανέφερε προβλήματα και προβληματισμούς σχετικά με τα θέματα κινητικότητας στον Δήμο Κηφισιάς. Συγκεκριμένα:

- Μέλος του Δημοτικού Συμβουλίου (κ. Καλός) αναφέρθηκε στη σημασία της συμμετοχής του κοινού στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Τόνισε, επίσης, τη σημασία του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου και την ανάγκη οι προτεινόμενοι ποδηλατόδρομοι να δρουν συμπληρωματικά προς αυτό. Σχολίασε πως ο σχεδιασμός για τους ποδηλατοδρόμους Βορρά-Νότου είναι αρκετά ώριμος, ενώ ήδη σχεδιάζεται ο άξονας Ανατολή-Δύση προς Λαύριο. Τέλος, αναφέρθηκε στον προγραμματισμό που υπήρχε έως και το 2017 για την υπογειοποίηση του σταθμού του ΗΣΑΠ Κηφισιάς.
- Εκπρόσωπος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ (κα Άννα Αναστασάκη, Προϊσταμένη τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών, Διεύθυνση Στρατηγικής Ανάπτυξης) ανέφερε ότι ο μελλοντικός σχεδιασμός για την επέκταση της Γραμμής 1 (ΗΣΑΠ) του Μετρό έχει ανασταλεί προς το παρόν και συνεπώς οι δύο νέοι σταθμοί στη Νέα Ερυθραία και στο Καστρί δεν θα πραγματοποιηθούν εντός της επόμενης δεκαετίας, καθώς η ωριμότητα του έργου είναι περιορισμένη και δεν θα ενταχθεί στην επόμενη χρηματοδοτική περίοδο. Η εξέλιξη αυτή επηρεάζει και την υπογειοποίηση του σταθμού Κηφισιάς. Επίσης, ανέφερε ότι ο σταθμός της Γραμμής 4 στην Εθνική Οδό δεν θα πραγματοποιηθεί εντός της επόμενης δεκαετίας, καθώς δεν περιλαμβάνεται στην πρώτη φάση κατασκευής της Γραμμής 4. Μεγαλύτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων γραμμών, καθώς και στα μέτρα για την ενίσχυση της μετεπιβίβασης μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Τέλος, ανέφερε την ανάγκη για ρεαλισμό στα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ, ενώ τόνισε ότι είναι αναγκαία η αξιολόγηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων με την ανάπτυξη ενός κυκλοφοριακού μοντέλου για την περιοχή μελέτης. Για τη λειτουργία των συρμών σημείωσε πως αρμόδιοι να τοποθετηθούν είναι η ΣΤΑΣΥ και ο ΟΑΣΑ.
- Εκπρόσωπος ΣΤΑΣΥ Α.Ε. (κ. Βασίλης Κρέλιος) ανέφερε ότι η λύση ενός mini TRAM θα μπορούσε να συνδέει τις απομακρυσμένες/ γειτονικές περιοχές με τον σταθμό του ΗΣΑΠ στην Κηφισιά (με τον κορμό του τρένου). Επιπλέον, τόνισε τη σημασία της

καλύτερης μετεπιβίβασης μεταξύ των ΜΜΜ, αλλά και τα έργα που απαιτούνται στον περιβάλλοντα χώρο των σταθμών των ΜΣΤ.

[Η κα. Αναστασάκη, εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό, σημείωσε πως υπάρχει η τεχνική εφικτότητα για την επέκταση του ΗΣΑΠ. Ωστόσο, δεν υπάρχει μελέτη σκοπιμότητας.]

- Ο εκπρόσωπος του Συνοικιακού Συμβουλίου Κάτω Κηφισιάς (κ. Λεωνίδας Τσούλος) σχολίασε ως επιβεβλημένη την ανάγκη να αντικατασταθούν όσα πλαστικά κολωνάκια έχουν καταστραφεί. Επεσήμανε την έλλειψη μέριμνας από πλευράς Δήμου για τον πεζό, αναφέροντας ως παράδειγμα την αυθαίρετη τοποθέτηση πέτρινης ζαρντινιέρας επί του πεζοδρομίου στην οδό Αγίας Κυριακής. Σημείωσε ως θετική την επικείμενη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και την καθιέρωση της δημοτικής συγκοινωνίας. Εισηγήθηκε επιπλέον τη σύσταση προτάσεων για τη συνοικία Καλυφτάκη.
- Η εκπρόσωπος του Δήμου Πεντέλης (κα. Κλαίρη Τάτση) αναφέρθηκε σε παρόμοια προβλήματα που αντιμετωπίζει ο όμορος δήμος, αλλά και στην ανάγκη και ο πεζός να σέβεται τους κανόνες συμβάλλοντας με τη σειρά του στην ασφάλεια των μετακινήσεων. Διευκρίνισε πως δεν παρέχεται στους δήμους άδεια για τα πεζοδρόμια, ως εκ τούτου δεν μπορούν να ελέγξουν το πότε και πώς αυτά κατασκευάζονται. Η κα. Τάτση αναφέρθηκε, επίσης, στη λαϊκή αγορά στην οδό Σεβδικίου, εισηγούμενη την απομάκρυνση των λαϊκών αγορών πλησίον σχολικών συγκροτημάτων. Τέλος, επεσήμανε την αναγκαιότητα δημιουργίας δικτύου πεζών.
- Κάτοικος (κα. Παρασκευαΐδου) αναφέρθηκε στο παράδειγμα του Βόλου, όπου έχουν τοποθετήσει πλαστικά κολωνάκια στις οριογραμμές του οδοστρώματος, ώστε να απαγορεύεται η στάθμευση.
- Κάτοικος (κα. Μητροπούλου Αικατερίνη) ανέφερε ότι οι διαβουλεύσεις με τους πολίτες πρέπει να πραγματοποιούνται απογευματινές ώρες για να μπορούν να συμμετάσχουν και οι εργαζόμενοι (όχι μόνο συνταξιούχοι), ενώ επεσήμανε κάποια τεχνικά προβλήματα που υπήρξαν με τα ερωτηματολόγια σε σχέση με την αποστολή τους στο e-mail της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς, το οποίο ήταν γεμάτο και συνεπώς δεν ήταν δυνατή η αποστολή τους. Στη συνέχεια, τόνισε το πρόβλημα που δημιουργούν τα εμπόδια στα πεζοδρόμια, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και τα δέντρα εμποδίζουν την ομαλή κίνηση των πεζών και για τον λόγο αυτό απαιτούνται εργασίες αποκατάστασης. Συμφώνησε στην ανάγκη εγκατάστασης κοινόχρηστων ποδηλάτων και ιδιαίτερα ηλεκτρικών, ενώ αναφέρθηκε στην τηλεματική σε άλλες χώρες, όπως η Ολλανδία, όπου ανά πάσα στιγμή οι πολίτες γνωρίζουν τη θέση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας. Η τοποθέτησή της έκλεισε με τη σημασία της προστασίας της Κηφισιάς από τις υπερτοπικές μετακινήσεις.

Για το ζήτημα που προέκυψε με την ύπαρξη δέντρων στα πεζοδρόμια, η ομάδα Έργου τόνισε τη σημασία τους για το μικροκλίμα της πόλης και την ανάγκη να διατηρηθούν και να προστατευθούν.

Η κα. Γαρουφαλίδου από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου μίλησε για τις προδιαγραφές που έχουν θεσπιστεί βάσει κανονιστικής απόφασης για το πλάτος των πεζοδρομίων και επεσήμανε την ανάγκη να τηρείται η νομοθεσία γύρω από σχετικά ζητήματα.

- Κάτοικος (κα. Στυλιανή Παρασκευαΐδου - Γιαννακοπούλου) πρότεινε την αποκατάσταση και ανάδειξη του ρέματος της Πύρνας με τη χρήση βιοκλιματικών υλικών, αντιστοιχών με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν στις περιπτώσεις των πλατειών Ελαιών και Ηρώων Πολυτεχνείου.

Η 2^η Διαβούλευση ολοκληρώθηκε ανανεώνοντας τη συνάντηση σε μελλοντικό χρόνο για τη Διαβούλευση με τα προτεινόμενα Σενάρια παρεμβάσεων.

Τα αναλυτικά πεπραγμένα της 2^{ης} Διαβούλευσης (συμμετέχοντες, συζήτηση, απόψεις που διατυπώθηκαν) παρουσιάζονται στο Παράρτημα του παρόντος Παραδοτέου.

2.4 Προτεραιότητες 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).

Οι προτεραιότητες για τα σύγχρονα ΣΒΑΚ, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής αναφοράς τους, αφορούν κατά κανόνα στις θεματικές **Efficiency (Αποδοτικότητα)**, **Liveable Streets (Ζωντανός Οδικός Χώρος)**, **Environment (Περιβάλλον)**, **Equity and Social Inclusion (Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη)**, **Safety (Ασφάλεια)**, **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, Liveable Streets, Equity and Social Inclusion, Safety (π.χ. βελτίωση προσβασιμότητας και προσπελασιμότητας για ευάλωτους χρήστες/άρση κοινωνικών αποκλεισμών στην 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 επόμενο Πίνακα 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, αναπτύσσονται οι «έξυπνοι» στόχοι (βλ. παρακάτω), αλλά και πρακτικά μέτρα για την υλοποίησή τους.

Πίνακας 2-1: Προτεραιότητες 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.
	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.

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

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
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 συγκοινωνιακά 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.
	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.

Κατηγορία προτεραιοτήτων	Προτεραιότητες	Περιγραφή
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.

2.5 «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι

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: **S**pecific, **M**easurable, **A**chievable, **R**elevant και **T**ime-bound. Δηλαδή, ένας στόχος, που θέτει το ΣΒΑΚ, θεωρείται «έξυπνος» όταν:

- 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.
- Είναι μετρήσιμος (measurable).** Για να αποφεύγονται υποκειμενικές εκτιμήσεις για την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετρηθεί εάν ο στόχος επιτεύχθηκε ή όχι.
- 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.

Παρακάτω δίνονται **ανά θεματική προτεραιότητα οι διακριτοί και συγκεκριμένοι στόχοι** σε ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15+ετίας που θα μετρήσουν και θα αξιολογήσουν την πορεία υλοποίησης του ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς.

Επισημαίνεται ότι **τα ποσοστά, που παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα, 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 οριστικοποιήθηκαν σε προηγούμενο Στάδιο της παρούσας μελέτης, λαμβάνοντας υπόψη τις καταγραφές και τα αποτελέσματα της ανάλυσης των ερωτηματολογίων και των μετρήσεων πεδίου, τα στατιστικά στοιχεία και τους δείκτες, που υπολογίζονται στην ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης.

Απαιτείται η καταγραφή της αφετηρίας (“baseline”) της εικόνας του Δήμου Κηφισιάς τόσο από την ομάδα μελέτης, όσο και από την ομάδα εργασίας του Δήμου για την τροφοδότηση με στοιχεία που θα μπορούν να μετρηθούν και να αξιολογηθούν στους δείκτες.

Σημειώνεται ότι η διαμόρφωση των στόχων καθώς και των ανάλογων ποσοστών έλαβε υπόψη την έκθεση «The 2019 Deloitte City Mobility Index», η οποία αποτελεί το πλέον σύγχρονο σύστημα κατάταξης πόλεων αναφορικά με το πεδίο της κινητικότητας (Έκδοση 7, Ιανουαρίου 2019).

Πίνακας 2-2: «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα

Ορίζοντας υλοποίησης 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

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

Ορίζοντας υλοποίησης	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Στόχοι			
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς	Υπαρξη τουλάχιστον 2 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Υπαρξη τουλάχιστον 4 νέων "ήσυχων" γειτονιών (επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB)	Υπαρξη 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
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 γειτονιές	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 γειτονιές 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% (ερωτηθέντων) κατοίκων, να θεωρεί αρκετά έως πολύ ελκυστική τη χρήση ποδηλάτου στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας , δηλαδή το 40-60% (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

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

Ορίζοντας υλοποίησης	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Στόχοι			
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 παράνομης στάθμευσης	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%
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

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

Ορίζοντας υλοποίησης Στόχοι	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
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 Λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας	Λειτουργία Δημοτικών Γραμμών με κάλυψη δικτύου (συμπ. Γραμμών ΟΑΣΑ) (buffer zones: 250μ. από στάσεις) > 80% της έκτασης του Δήμου	Λειτουργία Δημοτικών Γραμμών με κάλυψη δικτύου (συμπ. Γραμμών ΟΑΣΑ) (buffer zones: 250μ. από στάσεις) > 90% της έκτασης του Δήμου	Λειτουργία Δημοτικών Γραμμών με κάλυψη δικτύου (συμπ. Γραμμών ΟΑΣΑ) (buffer zones: 250μ. από στάσεις) > 95% της έκτασης του Δήμου
11.2 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 30% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 20% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 10% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων
11.3 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
11.4 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή
11.5 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από την εξυπηρέτηση της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από την εξυπηρέτηση της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από 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 κοινωνικο-οικονομικό σύστημα του Δήμου	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) επιχειρηματιών, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο κοινωνικο-οικονομικό σύστημα του Δήμου	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης , δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο κοινωνικο-οικονομικό σύστημα του Δήμου
12.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πιλοτική 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%

Οι στόχοι και τα ποσοστά επίτευξης που αναλύονται στις στήλες του παραπάνω πίνακα είναι πολύ σημαντικά στοιχεία για την **ανάπτυξη** του ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς καθώς, μετά την ευρεία αποδοχή τους σε θεσμικό και κοινωνικό επίπεδο, αναμένεται να αποτελέσουν και τα **εργαλεία επιλογής μέτρων υλοποίησης του ΣΒΑΚ**, καθώς και τους **δείκτες παρακολούθησης και εφαρμογής** του.

2.6 Έγκριση Οράματος, Προτεραιοτήτων & Μετρήσιμων Στόχων

Το Όραμα, οι Προτεραιότητες και οι Μετρήσιμοι Στόχοι του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς, όπως αυτά διαμορφώθηκαν κατόπιν των διαβουλεύσεων (1^{ος} & 2^{ος} Κύκλος Διαβουλεύσεων), στο πλαίσιο των προηγούμενων Σταδίων (Α' & Β') εκπόνησης της Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς, εγκρίθηκαν με την έγκριση των αντίστοιχων Σταδίων (Α' & Β') της παρούσας μελέτης.

Συγκεκριμένα, **το Α' Στάδιο** της Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς **εγκρίθηκε με το υπ' αριθμ. πρωτ. 8974/10.03.2020 έγγραφο** των Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κηφισιάς, **ενώ το Β' Στάδιο** της Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς **εγκρίθηκε με το υπ' αριθμ. πρωτ. 22345/07.07.2020 έγγραφο** των Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κηφισιάς (βλ. Παράρτημα Ι του παρόντος).

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΕΛΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ – ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗ ΜΕΤΡΩΝ ΣΒΑΚ

3.1 Γενικά - Συμπεράσματα 3^{ης} Διαβούλευσης

Στο προηγούμενο Στάδιο Β' μελετήθηκαν εναλλακτικά σενάρια για όλους τους τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Συγκεκριμένα, διαμορφώθηκαν τρία (3) Σενάρια ως εξής:

- ✓ **Σενάριο Τάσεων (DO NOTHING)**
- ✓ **Ήπιο Σενάριο (DO SOMETHING)**
- ✓ **Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο (DO EVERYTHING)**

Τα σενάρια διαχείρισης της βιώσιμης κινητικότητας για τον Δήμο Κηφισιάς, περιλαμβάνουν συγκεκριμένα μέτρα ή/ και δέσμες μέτρων διαχείρισης της κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις μεταξύ τους συνέργειες με στόχο τη βελτίωση του παρεχόμενου επιπέδου εξυπηρέτησης των χρηστών του δικτύου (πεζών, ποδηλατιστών, ΑΜΕΑ, κα), καθώς και στη σωστή λειτουργία και εξυπηρέτηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, σύμφωνα πάντα με το όραμα κινητικότητας, τις αρχές και τους στόχους που έχουν διαμορφωθεί και εγκριθεί στο προηγούμενο στάδιο.

Τα εναλλακτικά σενάρια μέτρων προσδιορίστηκαν δίνοντας έμφαση στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ και της Δημοτικής Συγκοινωνίας, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης, στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές, στη διαχείριση της στάθμευσης για όλες τις πολεοδομικές ενότητες του Δήμου, με ιδιαίτερη έμφαση στην εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Τα εναλλακτικά Σενάρια αφορούν και στους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ενώ περιλαμβάνουν τις τάσεις και τις προοπτικές περιβαλλοντικής και αειφόρου ανάπτυξης του Δήμου Κηφισιάς.

Από τα τρία σενάρια που παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν κατά το Β' Στάδιο, θα πρέπει να επιλεγεί ένα Σενάριο, το οποίο και θα εφαρμοστεί στη συνέχεια στον Δήμο. Για την επιλογή του βέλτιστου σεναρίου ακολούθησε διαβούλευση των σεναρίων (3^{ος} Κύκλος Διαβούλευσης) και επεξεργασία των κρίσιμων θεμάτων. Η συμμετοχή πολιτών και φορέων, σε όλη τη διαδικασία εκπόνησης και υλοποίησης του ΣΒΑΚ είναι απολύτως απαραίτητη.

Στο πλαίσιο εκπόνησης του Β' Σταδίου του ΣΒΑΚ, τη Δευτέρα 13 Ιουλίου 2020, πραγματοποιήθηκε και ο 3^{ος} Κύκλος Διαβούλευσης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Κηφισιάς.

Στη συνάντηση συμμετείχαν ο Δήμαρχος Κηφισιάς κ. Γιώργος Θωμάκος, ο Αντιδήμαρχος Κηφισιάς κ. Αλέξιος Μακρής, η Ομάδα Εργασίας ΣΒΑΚ Κηφισιάς (ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε. & Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ) και μέλη της Ομάδας Μελέτης του Δήμου (Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμου Κηφισιάς), καθώς και ο πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου Κηφισιάς κ. Σταύρος Ζαπάντης, εκπρόσωπος της ΣΤΑ.ΣΥ., εκπρόσωπος του Συλλόγου Καστρί και τέλος, μία κάτοικος/ ελεύθερος επαγγελματίας. Σημειώνεται ότι, λόγω και της πρόσφατης πανδημίας του COVID-19, η προσέλευση κοινού ήταν περιορισμένη.

Στην 3^η Διαβούλευση παρουσιάστηκαν στο κοινό τα Μέτρα Παρεμβάσεων των τριών (3) Εναλλακτικών Σεναρίων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στον Δήμο Κηφισιάς. Μεταξύ άλλων, τονίστηκε η σημασία της Δημόσιας Διαβούλευσης για το ΣΒΑΚ και πως ο σχεδιασμός που προτείνεται, έλαβε υπόψη τις υφιστάμενες ανάγκες της περιοχής. Οι γενικές κατευθύνσεις του σχεδιασμού περιλαμβάνουν μείωση ταχυτήτων, περιορισμό των διαμπερών υπερτοπικών κυκλοφοριακών φόρτων, ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργία διευρυμένου δικτύου πεζού & ποδηλάτη, κ.ά. Μεταξύ άλλων, στα σενάρια περιγράφηκαν μέτρα και παρεμβάσεις, που αφορούν στην κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης και στην προστασία της από την υπερτοπική κυκλοφορία, στη ρύθμιση της στάθμευσης, στην οργάνωση πράσινων διαδρομών, στη λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας, στην ενίσχυση του δικτύου πεζοδρομίων, στην εύρυθμη λειτουργία των πεζοδρομίων, στη διαχείριση των κοινόχρηστων χώρων και στη μείωση των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα.

Η συνάντηση ολοκληρώθηκε με ανοιχτή συζήτηση μεταξύ των συμμετεχόντων, όπου τέθηκαν ερωτήσεις, παρατηρήσεις, ζητήματα και προβληματισμοί, αλλά και προτάσεις σχετικά με επιμέρους θέματα

Τα αναλυτικά πεπραγμένα της 3^{ης} Διαβούλευσης (συμμετέχοντες, συζήτηση, απόψεις που διατυπώθηκαν), παρουσιάζονται στο Παράρτημα «3^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ» του παρόντος παραδοτέου.

Μέσω της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, επιλέχθηκαν τα βέλτιστα όλων των σεναρίων, εμπλουτίστηκαν με νέες προτάσεις και έτσι διαμορφώθηκε το Τελικό Σενάριο και καθορίστηκαν ομάδες μέτρων (παρεμβάσεων). Το Τελικό Σενάριο συνοδεύεται από επαρκή και τεκμηριωμένη αιτιολόγηση και περιλαμβάνει αναλυτική παρουσίαση όλων των προτεινόμενων παρεμβάσεων, σε επίπεδο στρατηγικού σχεδιασμού.

Μετά το πέρας της Δημόσιας Διαβούλευσης, ο Ανάδοχος σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή, διαμόρφωσε το στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Κηφισιάς, με βάση την οριστική διατύπωση των ποιοτικών και ποσοτικών στόχων και του Τελικού Σεναρίου.

Στη συνέχεια περιγράφεται το Τελικό Σενάριο με εξειδίκευση των προτεινόμενων παρεμβάσεων στο πλαίσιο οριστικοποίησης του ΣΒΑΚ Κηφισιάς. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αναφέρονται σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα, ήτοι 5ετία, 10ετία και 15+ετία.

3.2 Θεσμοθετήσεις και τάσεις εξέλιξης

3.2.1 Εισαγωγή

Για όλα τα εναλλακτικά Σενάρια, λήφθηκαν υπόψη και λαμβάνονται είτε ως παραδοχές (θεωρείται ότι ισχύουν ή θα ισχύσουν στο μέλλον) είτε ως τάσεις, τα εξής:

- τα ΓΠΣ των Δημοτικών Ενοτήτων (τέως Δήμων),
- το Βασικό Οδικό Δίκτυο Ν. Αττικής & οι Επαρχιακές οδοί αρμοδιότητας Ν. Αθηνών,
- το νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής,
- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κηφισιάς,
- το ΠΔ προστασίας του Ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του (ΦΕΚ 632Δ/27.06.1994 και ΦΕΚ με διορθώσεις),
- το ΠΔ προστασίας του Πεντελικού Όρους (ΦΕΚ 755/Δ/21.10.1988),
- η πληθυσμιακή εξέλιξη,
- οι οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα),
- ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ,
- τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενο δίκτυο και μελλοντικές επεκτάσεις),
- το Δίκτυο Ποδηλατόδρομων,
- η Κατανάλωση Ενέργειας,
- ο Θόρυβος,
- οι Τεχνολογικές εξελίξεις & τα Ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα θεσμοθετημένα μέτρα και οι τάσεις εξέλιξης που αφορούν στον Δήμο Κηφισιάς και σχετίζονται με τα παραπάνω.

3.2.2 Εγκεκριμένα ΓΠΣ Δήμου

Για τον Δήμο Κηφισιάς είναι σε ισχύ τα εγκεκριμένα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) των Δημοτικών Ενοτήτων Κηφισιάς (ΦΕΚ 75/Δ/1991, 365/Δ/1992 (Αναδημ.), 1108/Δ/1993 800/Δ/1999), Νέας Ερυθραίας (ΦΕΚ 894/Δ/1988, 1062/Δ/1996 (Αναδημ.), 655/Δ/1991) και Εκάλης (ΦΕΚ 667/Δ/1994, ΖΟΕ 715/Δ/1994, Τροποποίηση ΖΟΕ 90/Δ/2006).

Αναφορικά με τη σύγκριση ανάμεσα στις θεσμοθετημένες και τις υφιστάμενες χρήσεις γης του Δήμου Κηφισιάς, αξίζει να αναφερθεί ότι δεν παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις.

Τα εγκεκριμένα ΓΠΣ λαμβάνονται υπόψη σε κάθε φάση σχεδιασμού του ΣΒΑΚ, προσαρμόζοντας ωστόσο, ανά περίπτωση στην πραγματική λειτουργία της πόλης κατόπιν των αλλαγών που έχουν προκύψει από την τελευταία αναθεώρηση/ τροποποίηση του 1999 για την Κηφισιά, του 1991 για τη Νέα Ερυθραία και του 1994 για την Εκάλη (π.χ. Αναθεώρηση του ΡΣΑ το 2014, ιεράρχηση βάσει της υφιστάμενης πραγματικής λειτουργίας του οδικού δικτύου, κ.α.).

3.2.3 Βασικό Οδικό Δίκτυο του Ν. Αττικής & Επαρχιακές οδοί αρμοδιότητας Ν. Αθηνών

Σύμφωνα με τον καθορισμό του Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το **βασικό οδικό δίκτυο** του Ν. Αττικής και ανήκουν στον Δήμο Κηφισιάς είναι οι εξής:

- α/α 5) Λεωφόρος Κηφισιάς - Ελευθερίου Βενιζέλου - Θησέως - Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών - Λαμίας (μέχρι Καπανδρίτη).
- 24α) Ηρακλείου - Λεωφόρος Ιωνίας - Λεωφόρος Ηρακλείου - Βασιλέως Παύλου - Σοφοκλή Βενιζέλου - Αχαρνών (μέχρι Σιδηροδρομικό Σταθμό ΗΣΑΠ).
- 25) Λεωφόρος Κύμης (Θρακομακεδόνες - Εθνική Οδός Νο 1 - Διασταύρωση με Λεωφόρο Βυζαντίου / Καποδιστρίου) - Βεΐκου - Σήραγγα Άνω Κυψέλης - Σήραγγα Λυκαβηττού - Βασιλέως Αλεξάνδρου μέχρι Λεωφόρο Ηριδανού.
- 32) Εθνική Οδός Νο 1 Αθηνών - Λαμίας (από εκβολές Κηφισού μέχρι τα όρια του Νομού Βοιωτίας).
- 56) Οδός Άνδρου - Χαριλάου Τρικούπη (Κηφισιά) - Ελαιών - Ιλισίων - Δεκελείας.
- 56α) Λύρα.
- 56β) Καλλιθέας - Δωδεκανήσου - 25^{ης} Μαρτίου - Κηφισιάς - 17^{ης} Νοεμβρίου.
- 57) Οδός Τατοΐου (από Ζηρίνιο μέχρι Βαρυμπόμπη).
- 57α) Αγίων Σαράντα.
- 58) Οδός Πάρνηθας (Εκάλη).
- 134) Λεωφόρος Ιωνίας - Αβέρωφ - Γυμνασίου - Σολωμού - Κάλβου - Ικάρων - Αντύπα - Κηφισιάς - Νερατζιωτίσσης - Βασιλίσσης Αμαλίας - Βασιλίσσης Όλγας - Ηροδότου - Θεσσαλονίκης - Τατοΐου - Στροφυλίου (γραμμή ΗΣΑΠ Κηφισιάς).
- 138) Δυτική Περιφερειακή οδός Πεντέλης και εγκάρσιοι οδικοί σύνδεσμοι [Σημ. Δεν υφίσταται]
- 140β) Σύνδεση Δυτικής Περιφερειακής Πεντέλης με οδό Αγίου Στεφάνου Κρυονερίου. [Σημ. Δεν υφίσταται]

Σύμφωνα με τη νομαρχιακή απόφαση υπ' αριθμ. 10172 «Καθορισμός επαρχιακού οδικού δικτύου αρμοδιότητας Νομαρχίας Αθηνών» (ΦΕΚ 1326/Β/11-10-2002), οι οδικοί άξονες που περιλαμβάνονται στο χαρακτηρισμένο **επαρχιακό οδικό δίκτυο** της Αττικής (σύμφωνα με τον Ν. 3155/1955) και οι οποίοι ανήκουν στον Δήμο Κηφισιάς είναι οι εξής:

- Νο 3: (Σταθμός Κηφισιάς) - Τατοΐου - Χαριλάου Τρικούπη - Ελαιών - (Πλ. Ελαιών) - Ιλισίων - (Διασταύρωση Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας) - Δρόμος προς Αχαρνές δια ρέμματος Χελιδονούς μέχρι όρια Δήμου Αχαρνών
- Νο 6: (Διασταύρωση με Λασκαράτου) - Λ. Ηρακλείου - (Διασταύρωση με Αμαρουσίου) - Γρηγόρη Λαμπράκη - Σοφοκλή Βενιζέλου - Μιχ. Τσιτσα - Γ. Λύρα - Τατοΐου - Διασταύρωση με Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας - Όρια Βαρυμπόμπης
- Νο 29: Λεωφόρος Διονύσου από Λ. Θησέως μέχρι όρια Νομαρχίας Αθηνών

3.2.4 Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής

Οι κατευθύνσεις για τον Δήμο Κηφισιάς σε σχέση με την υπόλοιπη Περιφέρεια της Αττικής καθορίζονται από τον υπερκείμενο σχεδιασμό, σύμφωνα με το "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας - Αττικής και άλλες Διατάξεις" (Ν. 4277/2014, ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014).

Το νέο ΡΣΑ περιλαμβάνει στόχους, κατευθύνσεις, προτεραιότητες και μέτρα για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, τα οποία για τον Δήμο Κηφισιάς εξειδικεύονται ως εξής:

- Ως προς τη χωροταξική οργάνωση, ο Δήμος ανήκει στη Χωρική Υποενοότητα Βόρειας Αθήνας, ο χαρακτήρας της οποίας διατηρείται ως περιοχής κυρίως κατοικίας, αλλά και εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση, κυρίως με τον σχεδιασμό των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού για την εξισορρόπηση των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά στην κατοικία, τις υπηρεσίες και το εμπόριο.
- Ως προς το οικιστικό δίκτυο, η Δημοτική Ενότητα Κηφισιάς χαρακτηρίζεται 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, αναδεικνύοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της 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, η έδρα του Δήμου αποτελεί Δημοτικό Κέντρο με κατεύθυνση την ενίσχυση της επάρκειάς τους για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε υπηρεσίες και αγαθά, χωρίς την προσθήκη κυκλοφοριακών φόρτων, καθώς και για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις κατοίκων που δεν έχουν δυνατότητα χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου.

- Τέλος, στο ΡΣΑ προτείνεται η προστασία και η ανάδειξη του ιστορικού κέντρου της Κηφισιάς μέσα από αναπλάσεις, συμπλήρωση του ορίου του, θεσμοθέτηση ειδικών όρων δόμησης κτλ.
- Όσον αφορά στην προστασία και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου της Κηφισιάς, προωθείται μελέτη για τη διεύρυνση του ορίου του και θεσμοθέτηση ειδικών όρων δόμησης, προκειμένου να προσαρμοστούν τα νέα κτίρια στο υφιστάμενο πολεοδομικό περιβάλλον (χαμηλοί συντελεστές δόμησης) και για την προστασία και ανάδειξη των ιδιαίτερων πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής, όπως είναι οι μεγάλοι κήποι, οι μάντρες και οι αυλόθυρες. Επίσης, προωθείται η επέκταση των πεζοδρόμων σε άξονες που συγκεντρώνουν κτίρια με αρχιτεκτονικό και ιστορικό ενδιαφέρον και παραδοσιακές δραστηριότητες. Τέλος, προωθούνται μελέτες και έργα ανάπλασης των πλατειών, προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, καθώς και φυσικών στοιχείων της περιοχής, όπως του ρέματος της Πύρνας. (Παράρτημα V. Άρθρο 15, Παραγρ. 1.ε).

- Στους Αναπτυξιακούς Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας (που σχετίζονται με τον Δήμο) ανήκει ο Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά - Νότου, ο οποίος ξεκινά με δύο κλάδους από τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια της Περιφέρειας (Ελευσίνα και Εμπορικό Λιμένα Πειραιά/ Ικονίου), ακολουθεί την κατεύθυνση του ΠΑΘΕ διασχίζοντας τις δυτικές περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και στη συνέχεια τις βόρειες και βορειοδυτικές περιοχές του Λεκανοπεδίου (Νέα Φιλαδέλφεια, Μεταμόρφωση, Κηφισιά), ακολουθώντας διασχίζει τη Χωρική Ενότητα Βόρειας Αττικής (Αγ. Στέφανο, Αφίδνες) και καταλήγει στη Βόρεια Πύλη της Περιφέρειας Αττικής (στην Αυλώνα), συνδέοντας τη με τη βιομηχανική περιοχή Οινόφυτων, απ' όπου συνεχίζει ως βασικός αναπτυξιακός άξονας του εθνικού χώρου.
- Για την προστασία και διαχείριση των ορεινών όγκων, καθώς και για την ανάδειξη σημαντικών βιοτόπων και τοπίων, την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και τη σύνδεση των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον σημειώνονται τα εξής:

[Παράρτημα VII, Άρθρο 18, Παράγραφος 2β)] **Ορεινός όγκος Πεντέλης:** Χαρακτηρίζεται ως Περιφερειακό Πάρκο, με βάση τις διατάξεις του νόμου 3937/2011 (ΦΕΚ 60/Α/2011), για τη διασφάλιση της απόλυτης προστασίας των φυσικών οικοσυστημάτων, και διαμορφώνεται σε έναν υπερτοπικό αναψυχής και πολιτισμού, με την ανάδειξη των αρχαίων λατομείων, την αποκατάσταση και ανάδειξη του τοπίου, την προστασία των αρχαιολογικών χώρων. Το προεδρικό διάταγμα (ΦΕΚ 755/Δ/1988) για την προστασία περικλείει κατ' ελάχιστο την ήδη οριοθετημένη περιοχή και βελτιώνει ισχύοντες όρους προστασίας.

[Παράρτημα VII, Άρθρο 18, Παράγραφος 4α:]

1. Ο σχεδιασμός και η διαχείριση των αστικών και περιαστικών Μητροπολιτικών Πάρκων αποτελεί ιδιαίτερο σκέλος των Μητροπολιτικών Παρεμβάσεων του ΡΣΑ, σε συνέχεια του συστήματος υπερτοπικών πόλων ήπιων χρήσεων πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο ν. 1515/1985. Η υλοποίηση των Μητροπολιτικών Πάρκων εντάσσεται στις προτεραιότητες από περιβαλλοντική, κοινωνική και αναπτυξιακή άποψη.

2. Προωθούνται η βελτίωση της προσβασιμότητας των Μητροπολιτικών Πάρκων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), η θεσμοθέτηση της προστασίας και της ήπιας ανάπτυξής τους, καθώς και προγράμματα εξειδίκευσης του σχεδιασμού, με ολοκληρωμένα σχέδια διαχείρισης, βάσει εξειδικευμένων Σχεδίων Γενικής Διάταξης (ΣΓΔ).

[...]

4. Ως Περιαστικά Μητροπολιτικά Πάρκα Πρασίνου προσδιορίζονται οι περιαστικοί χώροι, οι οποίοι διαθέτουν τα χαρακτηριστικά για τον κατάλληλο σχεδιασμό να αποτελέσουν σημεία αναφοράς ως χώροι πρασίνου υψηλής οικολογικής ποιότητας και ως χώροι πολιτισμού και αναψυχής, μητροπολιτικής εμβέλειας. Σε αυτούς περιλαμβάνονται:

- **Μητροπολιτικό Πάρκο Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης:** Πόλος πολιτισμού, αναψυχής, στη ζώνη προστασίας του Πεντελικού Όρους.
- **Μητροπολιτικό Πάρκο Κηφισού:** Πόλος πρασίνου, αναψυχής, πολιτισμού στα πλαίσια εφαρμογής του από 15.6.1994 προεδρικού διατάγματος (Δ' 632) για την προστασία του Κηφισού ποταμού.

[Παράρτημα VII, Άρθρο 18, Παράγραφος 4β:] Τον κορμό του «πράσινου τόξου» αποτελούν οι ορεινοί όγκοι της Δυτικής και της Βόρειας Αττικής, ενώ προωθείται και η σύνδεση της Πεντέλης με τον Υμηττό. Για τη μεγαλύτερη διασφάλιση της συνέχειας και συνεκτικότητας του «πράσινου τόξου», θεσμοθετείται δέσμη μέτρων περιορισμού της δόμησης και αλλαγής των χρήσεων στα πεδινά τμήματα των μεταξύ τους περιοχών, με στόχο την προστασία τους ως αυχένων επικοινωνίας των ορεινών όγκων. Περιοχές θεσμοθετημένης χαμηλής και αραιής δόμησης διατηρούνται ως έχουν και προωθούνται διατάξεις που αποτρέπουν την περαιτέρω πύκνωση.

- Στα κύρια υδατορέματα Α' προτεραιότητας, για τα οποία απαιτείται άμεσα οριοθέτηση, περιλαμβάνεται ο Κηφισός, στο βόρειο τμήμα του οποίου εφαρμόζεται το από 15.6.1994 ΠΔ (Άρθρο 20, Παραγρ. 4.α).

Στους υδροτόπους Α' προτεραιότητας προβλέπονται μέτρα προστασίας ως εξής: απαγόρευση δόμησης, επιχωμάτωσης, άσκησης οχλουσών δραστηριοτήτων, και κάθε δραστηριότητας που υποβαθμίζει την οικολογική κατάστασή τους. Επιτρέπεται η διενέργεια παρεμβάσεων οικολογικής αποκατάστασης, η επίσκεψη με σκοπό την αναψυχή και την επιστημονική έρευνα και η περιήφραξη ιδιαίτερα ευαίσθητων τμημάτων που χρήζουν απόλυτης προστασίας. Είναι δυνατόν, επίσης, να επιτρέπεται η διαμόρφωση υπαίθριων εγκαταστάσεων αναψυχής και παρατήρησης της βιοποικιλότητας και του τοπίου. Οι υποδομές επίσκεψης και εκπαίδευσης διασφαλίζουν την ισότιμη πρόσβαση ατόμων με ειδικές ανάγκες στις περιοχές αυτές. Σημειώνεται ότι οι εν λόγω παρεμβάσεις είναι επιτρεπτές μόνο στο μέτρο που έχουν τηρηθεί οι προβλεπόμενες από την περιβαλλοντική νομοθεσία διαδικασίες. (Παράρτημα ΙΧ. Άρθρο 20, Παραγρ. 2.γ.αα)

- Προωθείται πρόγραμμα προστασίας και αποκατάστασης μνημείων και τοπίων υδατικού ενδιαφέροντος της Αττικής, στα οποία περιλαμβάνεται το Κεφαλάρι Κηφισιάς ως μία από τις πηγές Κηφισού. Στα μέτρα που προβλέπονται είναι η έκδοση προεδρικού διατάγματος για την οριοθέτηση του μνημείου/ τοπίου, εφόσον δεν έχει οριοθετηθεί ή δεν περιλαμβάνεται σε οριοθετημένο χώρο προστασίας, καθώς και η υλοποίηση των απαραίτητων μελετών, δράσεων και έργων για την προστασία, αποκατάσταση και ανάδειξη των υδάτων, των κατασκευών και των τοπίων του προγράμματος. (Παράρτημα XI. Άρθρο 22, Παραγρ. 8)
- Στις μορφές ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, περιλαμβάνεται ο Τουρισμός Φύσης – Ήπιος Ορεινός Τουρισμός: Προωθείται η δημιουργία διαδρομών και δραστηριοτήτων (δημιουργία υποδομών παρατήρησης της φύσης), δικτύου μονοπατιών σε ορεινούς όγκους όπως της Πεντέλης, στο περιαστικό πράσινο και σε ενδιαφέρουσες περιβαλλοντικά ή αρχαιολογικά περιοχές (Παράρτημα XIII, Άρθρο 28, Παράγραφος 2ι).
- Ως προς την Οργάνωση του Συστήματος Μεταφορών:
 1. Για τα Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας:
 - το πρωτεύον δίκτυο που αφορά στα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, προβλέπεται να διαθέτει υψηλά λειτουργικά χαρακτηριστικά και κυρίως ακτινικό ανάπτυγμα ως προς τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά, υποστηρίζοντας παράλληλα τα Διαδημοτικά Κέντρα Ευρείας Ακτινοβολίας (Άρθρο 30, Παραγρ. 2.α).

Όσον αφορά στο δίκτυο Μετρό, η Γραμμή 1 συγκροτείται ως «Πειραιάς - Κέντρο Αθήνας - Κηφισιά - Νέα Ερυθραία», ενώ περιλαμβάνεται και η Γραμμή 4 ως «Περισσός – Γαλάτσι – Κυψέλη – Κέντρο Αθήνας – Παγκράτι – Βύρωνα – Άνω Ηλιούπολη / Κέντρο Αθήνας – Ζωγράφου – Λεωφ. Κηφισίας – Μαρούσι – Λυκόβρυση / Εθνική Οδός Αθήνας-Θεσ/νίκης».

Όσον αφορά στο δίκτυο Τραμ/ Ελαφρύ Μετρό (LRT) επιδιώκεται, παράλληλα με τη συγκοινωνιακή αναβάθμιση, η πολεοδομική ανάπτυξη και η αποθάρρυνση κυκλοφορίας των ΙΧ, σε συνδυασμό με την ενδυνάμωση της δημόσιας συγκοινωνίας. (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παραγρ. 2ε)

Επιπλέον, προβλέπεται αμαξοστάσιο/ επισκευαστική βάση στην Κηφισιά (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παραγρ. 3)

- το δευτερεύον δίκτυο αποτελείται από γραμμές λεωφορείων και τρόλεϊ και λειτουργεί συμπληρωματικά ως προς τα ΜΣΤ. Αφορά σε ένα βασικό οδικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών (που καθορίζεται και επικαιροποιείται από τον ΟΑΣΑ) και επεκτείνεται επίσης με τοπικές και διαδημοτικές γραμμές σύνδεσης γειτονικών πολεοδομικών ενοτήτων (Άρθρο 30, Παραγρ. 2.α).

2. Για το Κύριο Οδικό Δίκτυο Αττικής, εξειδικεύονται για τον Δήμο τα εξής (Παράρτημα XIV. Άρθρο 30, Παραγρ. 4):

- Άξονες Διαπεριφερειακής Σημασίας: Αυτοκινητόδρομος (Νέα Εθνική Οδός) Αθηνών - Λαμίας - Θεσσαλονίκης/ Παρακηφισία Λεωφόρος (μέχρι τη Λεωφόρο Ποσειδώνος).
- Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας: Λ. Κύμης, στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης.

➤ Τέλος, σχετικά με τις Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα (Άρθρο 30, Παραγρ. 6), για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:

- α) Ενίσχυση συλλογικών και ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως είναι τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το ποδήλατο, το περπάτημα και η μεταξύ τους συνέργεια.
- β) Συγκρότηση ολοκληρωμένων δικτύων κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες, μεταξύ σημαντικών πόλων φυσικού, πολεοδομικού, συγκοινωνιακού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος.
- γ) Επέκταση πεζοδρομήσεων ή δημιουργία διαδρόμων αποκλειστικής ροής πεζών, ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας σε εμπορικούς δρόμους, όπου ενδείκνυται, έπειτα από ειδικές συγκοινωνιακές μελέτες, καθώς και σε περιοχές αμιγούς κατοικίας, με δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.
- δ) Η ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπτυξης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατόδρομου.
- ε) Η δημιουργία εκτεταμένου δικτύου ποδηλατικών διαδρομών μητροπολιτικής εμβέλειας, για τη διευκόλυνση των καθημερινών μετακινήσεων με ποδήλατο, σε συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.
- στ) Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος.

➤ Ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών, στους άξονες πρώτης προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται στο δίκτυο ο άξονας Κηφισιά - Φάληρο.

3.2.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Κηφισιάς

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.

3.2.6 Ποταμός Κηφισός και παραχείμαρροι αυτού (ΦΕΚ 632/Δ/1994) & Ρέματα (Ν. 2052/1992)

Ποταμός Κηφισός και παραχείμαρροι αυτού

Ο Κηφισός ποταμός πηγάζει από την οροσειρά της Πάρνηθας, τον ορεινό όγκο της οποίας περικλείουν τα όρια του Εθνικού Δρυμού και της περιοχής «Natura 2000», διασχίζει το Λεκανοπέδιο της Πρωτεύουσας και εκβάλλει στο Φαληρικό Όρμο.

Ο Κηφισός αποτελεί τον κυριότερο αποδέκτη των όμβριων υδάτων του Λεκανοπεδίου και η λεκάνη απορροής του έχει έκταση περίπου 381 km² και μήκος διαδρομής 22 km, από τα οποία 14 km βρίσκονται εντός αστικής περιοχής. Στον Κηφισό συμβάλλουν πολλά ρέματα από τα οποία πολλά έχουν κατά καιρούς διευθετηθεί και άλλα παραμένουν αδιευθέτητα και όλα τα ρέματα ανάντη των Τριών Γεφυρών (Εσχατιάς, Βαρυμπόμπης, Πύρνας, κλπ)³.

Το 1994 θεσπίσθηκε ειδικό Προεδρικό Διάταγμα για την προστασία του Κηφισού και των παραχειμάρρων του (ΦΕΚ 632/Δ/27.06.1994 «Καθορισμός ζώνης προστασίας του Κηφισού και των παραχειμάρρων του» & ΦΕΚ 796/Δ/03.08.1994 (διορθ.) με τον πίνακα συντεταγμένων ορίων). Ακολούθησε το Προεδρικό Διάταγμα με ΦΕΚ 499/Δ/16.07.1998 «Τροποποίηση του από 15.6.1994 Π.Δ/τος "Καθορισμός Ζώνης προστασίας του Κηφισού και των παραχειμάρρων του" (Δ 632/1994, διόρθωση Δ 796/1994)» με το οποίο αντικαταστάθηκαν οι πίνακες με τις συντεταγμένες των κορυφών του ορίου των ζωνών προστασίας του Κηφισού.

Με τα παραπάνω ΠΔ, ορίζεται ως ζώνη προστασίας του ποταμού Κηφισού, η έκταση εκτός σχεδίου πόλεως από το κοιμητήριο Νέας Φιλαδέλφειας στον Κόκκινο Μύλο μέχρι τις νότιες κλιτύες του όρους Πάρνηθας και τις κοινότητες Άνοιξης και Κρυονερίου. Ωστόσο, παρά τη θεσμική προστασία του, ο Κηφισός υφίσταται συνεχώς προσβολές που επιδεινώνουν και το φυσικό του περιβάλλον και την ποιότητα των νερών.

Ειδικότερα, μέσα στη ζώνη προστασίας του ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του καθορίζονται κατά περιοχές Α και Β ειδικές χρήσεις γης, κατώτατο όριο κατάμησης και περιορισμοί δόμησης.

Περιοχές Α'

Περιλαμβάνονται οι εκτάσεις που βρίσκονται σε απόσταση 50μ. εκατέρωθεν του άξονα της κοίτης του ποταμού Κηφισού και των ρεμάτων. Οι περιοχές αυτές καθορίζονται ως ζώνη περιβαλλοντικής αγωγής, υπαίθριας αναψυχής και γεωργικής χρήσης. Δεν επιτρέπεται η δόμηση και αλλοίωση της φυσικής μορφής του τοπίου με έργα κάθε είδους.

Σύμφωνα με το Άρθρο 3Α, παραγρ. 4, επιτρέπονται μόνο:

- α) Δημόσια, Δημοτικά ή Κοινοτικά έργα για την εξασφάλιση και προστασία της χλωρίδας και πανίδας και την αποκατάσταση και ανάπτυξη του τοπίου.
- β) Υπαίθρια και στεγασμένα περίπτερα αναψυχής ή περιβαλλοντικής αγωγής (κιόσκια) από λιθοδομή με μέγιστη καλυπτόμενη επιφάνεια πενήντα (50.00) τ.μ. και μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος τρία και μισό μέτρα (3,50 μ.) υπεράνω του οποίου επιβάλλεται η κατασκευή κεραμοσκεπούς στέγης ύψους μέχρι ενός μέτρου και είκοσι εκατοστών του μέτρου (1,20 μ.). Ο μέγιστος αριθμός περιπτέρων ανά χλμ. μήκους ζώνης ορίζεται σε δύο (2).

³ Η διευθέτηση του ποταμού Κηφισού από τις Τρεις Γέφυρες μέχρι την εκβολή του στο Φαληρικό Όρμο άρχισε να υλοποιείται τμηματικά πριν από πολλές δεκαετίες, σε συνδυασμό με τη δημιουργία της Λεωφόρου Κηφισού και ολοκληρώθηκε, με τη διευθέτησή του μεταξύ Αγ. Άννης και Λ. Ποσειδώνος, μόλις το 2004.

- γ) Κατασκευή έργων προστατευτικής και περιβαλλοντικής διευθέτησης του ρέματος.
- δ) *ι. Έργα τεχνικής υποδομής από το Δημόσιο ή Δημόσιους φορείς κοινής ωφελείας μικρής κλίμακας που δεν θίγουν τη φυσική γεωμορφολογία του χώρου. Αναγκαία οδικά έργα (άνω των δύο λωρίδων κυκλοφορίας) κάθετα από τον άξονα των ρεμάτων, τα οποία επιβάλλεται να κατασκευάζονται με τρόπο ώστε να μη θίγουν τη γεωμορφολογία με τον άξονα των ρεμάτων αγωγών Οργανισμών κοινής ωφελείας απαγορευμένης της διέλευσης τους παράλληλα με την κατεύθυνση του ρέματος.*

Επιπλέον, για λόγους αναβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος του ρέματος επιβάλλεται η πυκνή φύτευση δένδρων κατά μήκος της κοίτης και επιτρέπεται η χρήση ποωδών φυτών και η αναχλόαση για την ανάπλαση και σταθεροποίηση των πρανών. Για όλες τις κατασκευές και τα τεχνικά έργα που επιτρέπονται στην περιοχή Α επιβάλλεται τόσο κατά τη μελέτη όσο και κατά την κατασκευή τους, να λαμβάνονται μέτρα για τη διατήρηση του φυσικού χαρακτήρα της κοίτης και των πρανών του ρέματος.

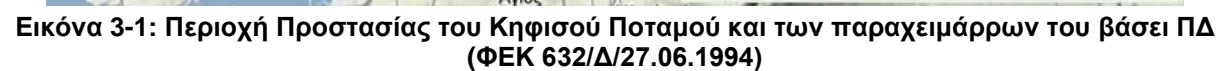
Περιοχές Β:

Οι περιοχές Β εκτείνονται μεταξύ των ορίων των περιοχών Α και των ορίων της Ζώνης Προστασίας του Ποταμού Κηφισού και των παραχειμάρρων του. Η περιοχή αυτή καθορίζεται ως περιοχή γεωργικής χρήσης και κατοικίας και δραστηριοτήτων αναψυχής, πολιτισμού περιβαλλοντικής αγωγής και αθλητισμού.

Σύμφωνα με το Άρθρο 3Β, παραγρ. 2, στις περιοχές αυτές επιτρέπονται:

- α) *Όλες οι χρήσεις που επιτρέπονται στην περιοχή Α.*
- β) *Αντλητικές εγκαταστάσεις, υδατοδεξαμενές επίγειες ή υπόγειες, θερμοκήπια, ανόρυξη φρεάτων, γεωτρήσεις.*
- γ) *Γεωργικές αποθήκες και άγροτο - κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις.*
- δ) *Κατοικία.*
- ε) *Χρήσεις οργανωμένης υπαίθριας αναψυχής σε συνδυασμό με επιμόρφωση σε θέματα φυσικού περιβάλλοντος και στις απολύτως αναγκαίες για το σκοπό αυτό εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης τους.*
- στ) *Εγκαταστάσεις αναψυχής όπως αναψυκτήρια, εστιατόρια κλπ. εξαιρουμένων των κέντρων διασκέδασης.*
- ζ) *Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις με εξαίρεση τα γήπεδα ποδοσφαίρου, με μικρής κλίμακας κτιριακές εγκαταστάσεις.*
- η) *Εγκαταστάσεις και κτίρια πολιτιστικών δραστηριοτήτων*
- θ) *Οργανωμένες τουριστικές κατασκηνώσεις (CAMPINGS).*
- ι) *Δίκτυα Οργανισμών Κοινής ωφέλειας χωρίς αλλαγή του αναγλύφου του εδάφους.*

Η έκταση του Δήμου Κηφισιάς δυτικά της Εθνικής Οδού περιλαμβάνει τμήματα που ανήκουν στην περιοχή προστασίας του Κηφισού και των παραχειμάρρων του και υπόκειται στις Διατάξεις του από 15.06.1994 Προεδρικού Διατάγματος (ΦΕΚ 632Δ/27.06.1994).



Με βάση τον Ν. 2052/1992 (ΦΕΚ Α' 94, Άρθρο 6, §1γ), όλα τα ρέματα της Αττικής, συνεπώς και τα ρέματα στον Δήμο Κηφισιάς, αποτελούν Τόπους Διατηρητέου Περιβαλλοντικού Ενδιαφέροντος. Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, αναφέρονται τα ακόλουθα ρέματα, τα οποία βρίσκονται εντός του Δήμου:

- Ρέμα Κηφισού
- Ρέμα Χελιδονούς
- Ρέμα Πύρνας
- Ρέμα Ηροδότου
- Ρέμα Θέτιδος

Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας

- Ρέμα Κοντοχρήστου
- Ρέμα Λουντέμη
- Ρέμα Ολυμπιονικών-Παπαναστασίου
- Ρέμα Τατοΐου

Δ.Ε. Εκάλης

- Ρέμα Μυρτιάς-Πλατάνων
- Ρέμα Φασίδερη
- Ρέμα Ηφαίστου-Ουρανίας
- Ρέμα Κουμαριάς-Κορυδαλλού
- Ρέμα Ακακίας-Ελάτης

3.2.7 Πεντελικό Όρος (ΦΕΚ 755/Δ/1988)

Το Πεντελικό Όρος προστατεύεται σύμφωνα με τις Υπουργικές Αποφάσεις (ΥΑ):

- ΥΑ 25638/23-11-1968 (ΦΕΚ 669/Β/30.11.1968) «Περί κηρύξεως των ορέων Υμηττού, Πεντελικού, Πάρνηθος, Κορυδαλλού και Αιγάλεω ως τόπων χρηζόντων ειδικής προστασίας.»
- ΥΑ 25638/27-3-1969 (ΦΕΚ 236/Β/04.04.1969) «Περί κηρύξεως ορέων Υμηττού, Πεντελικού, Πάρνηθος, Κορυδαλλού και Αιγάλεω ως τόπων χρηζόντων ειδικής προστασίας»

Σύμφωνα με το **Προεδρικό Διάταγμα** με ΦΕΚ 755/Δ/21.10.1988 «Καθορισμός ζωνών προστασίας του όρους Πεντέλη, χρήσεων και όρων δόμησης αυτών», **ο ορεινός όγκος Πεντέλης αποτελεί προστατευόμενο τόπο, για τον οποίο έχουν θεσμοθετηθεί ζώνες προστασίας.** Συγκεκριμένα καθορίζονται Ζώνες Προστασίας με τις ενδείξεις προστασίας Α, Β, Γ, Δ, Ε, ΣΤ, Ζ:

Ζώνη Α: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή αναψυχής, αθλητισμού και γεωργικής χρήσης. Επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίων αναψυχής, αθλητισμού και ορειβατικών καταφυγίων.

Ζώνη Β: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή γεωργικής χρήσης.

Ζώνη Γ: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή κατοικίας και γεωργικής χρήσης και επιτρέπεται η ανέγερση κατοικιών και γεωργικών αποθηκών.

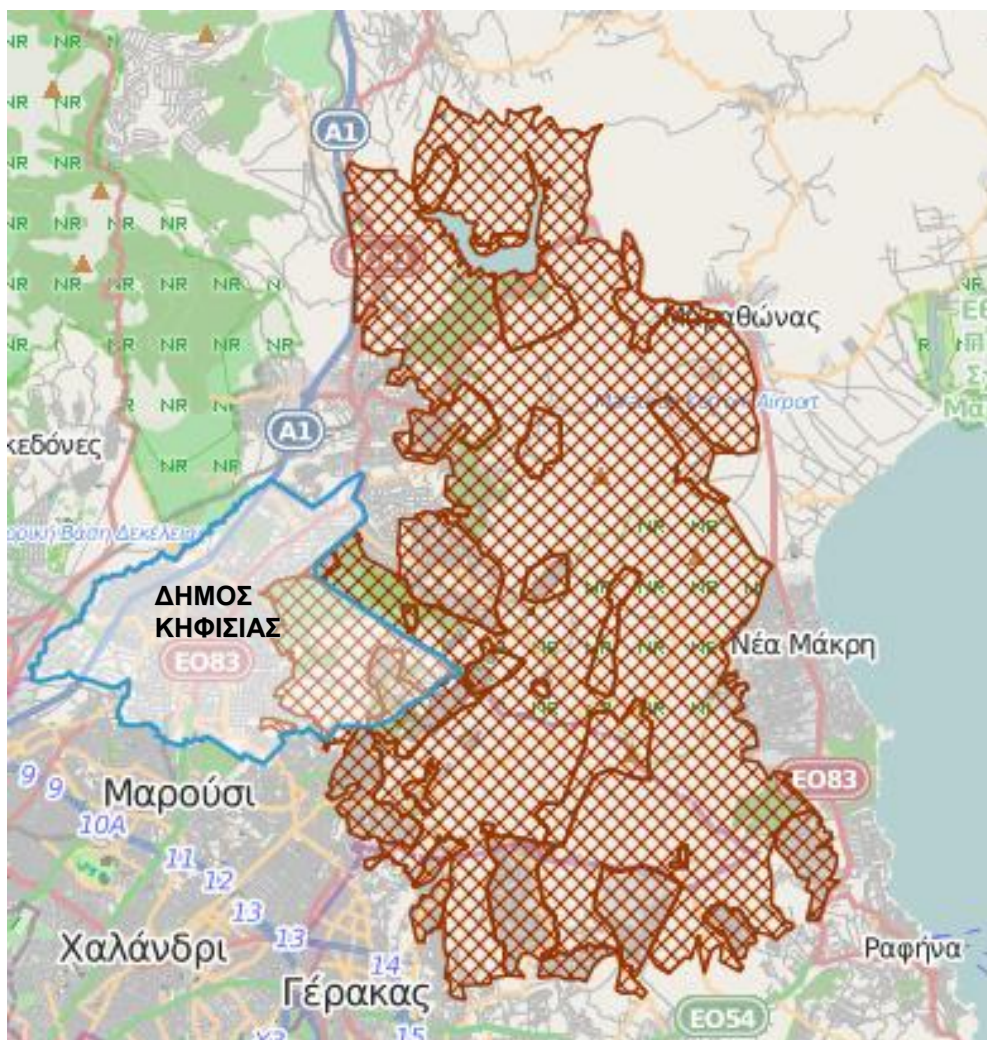
Ζώνη Δ: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή αναψυχής και επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση υπαίθριων και εστεγασμένων καθιστικών και περιπτέρων που εξυπηρετούν την παραπάνω χρήση.

Ζώνη Ε: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως ζώνη λατομικής χρήσης και αποτελείται από τις περιοχές των λειτουργούν λατομείων μαρμάρων (οι συντεταγμένες των θέσεων αυτών περιλαμβάνονται στο ΦΕΚ 755/Δ/21.10.1988).

Ζώνη ΣΤ: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως περιοχή περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και αναψυχής και επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίων που εξυπηρετούν τις χρήσεις αυτές.

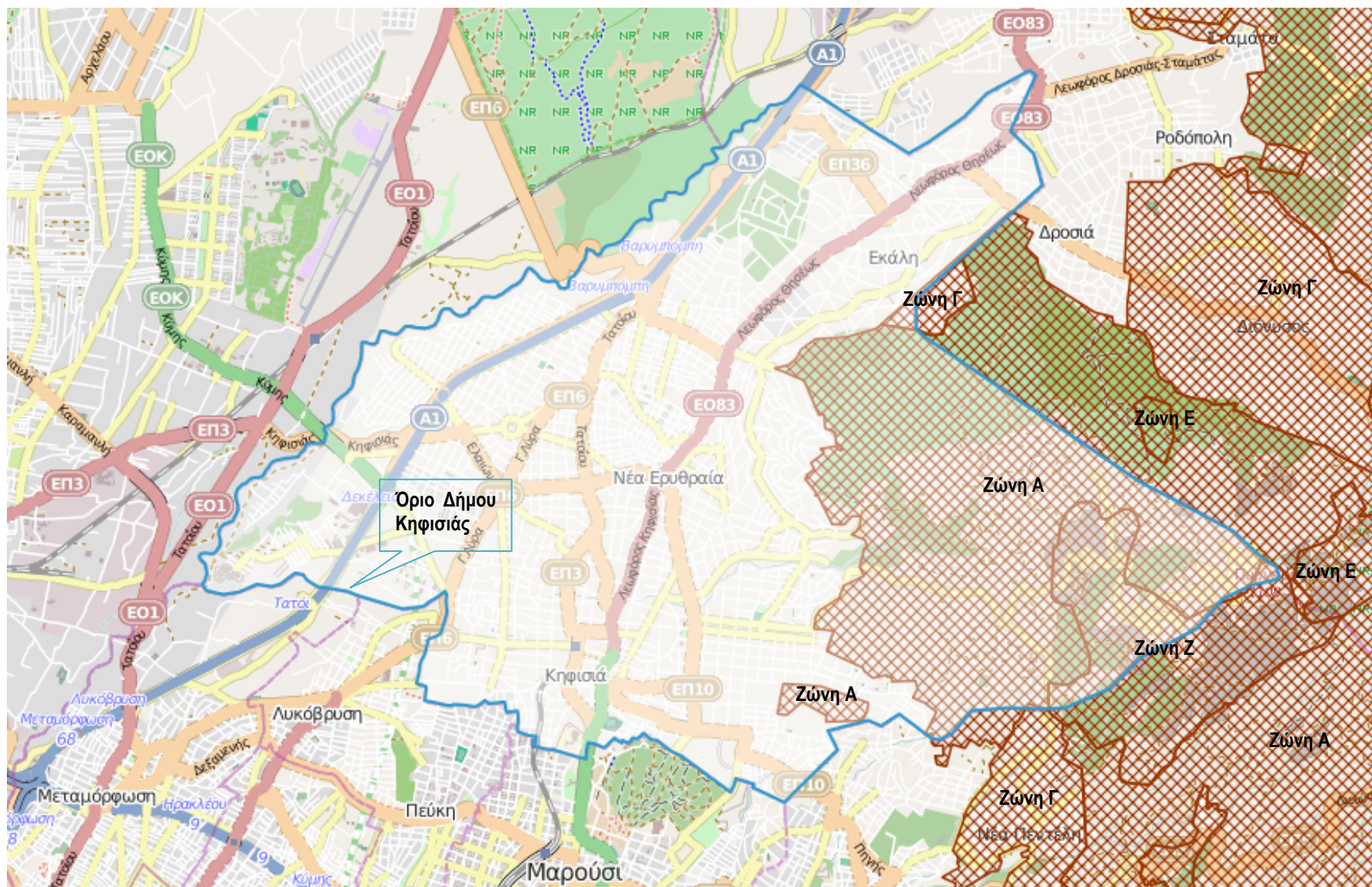
Ζώνη Ζ: Η ζώνη αυτή καθορίζεται ως αναψυχής, πολιτιστικών εκδηλώσεων και αθλητισμού και επιτρέπεται η ανέγερση κτιρίων που εξυπηρετούν τις χρήσεις αυτές, καθώς και η ανέγερση Μουσείου.

Εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς εντοπίζονται τμήματα που ανήκουν στις Ζώνες Α, Γ & Ζ.



Εικόνα 3-2: Ζώνες Προστασίας του Πεντελικού Όρους⁴

^{4,5} Πηγή: www.geodata.gov.gr



Εικόνα 3-3: Ζώνες Προστασίας του Πεντελικού Όρους⁵ εντός του Δήμου Κηφισιάς

⁵ Πηγή: www.geodata.gov.gr

3.2.8 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Κηφισιάς παρουσιάζει αύξηση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 7,18% την τελευταία δεκαετία (2001-2011), σε αντίθεση με την Περιφέρεια Αττικής, που σημειώνεται μικρή μείωση (-1,70%) για το ίδιο διάστημα. Αύξηση είχε σημειωθεί και την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001), η οποία ανερχόταν για τον Δήμο στο 18,38%.

Σε αντιστοιχία με το σύνολο του Δήμου, αύξηση πληθυσμού (μόνιμου) την τελευταία δεκαετία (2001-2011) παρουσιάζουν και οι Δημοτικές Ενότητες:

- η Δ.Ε. Κηφισιάς παρουσιάζει αύξηση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 5,15%
- η Δ.Ε. Εκάλης παρουσιάζει αύξηση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 7,13%
- η Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας παρουσιάζει αύξηση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 12,94%

Αύξηση πληθυσμού (της τάξεως του 15%-34%) σημειώθηκε στην έκταση των Δ.Ε. του νυν Δήμου Κηφισιάς και την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001).

Πίνακας 3-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες

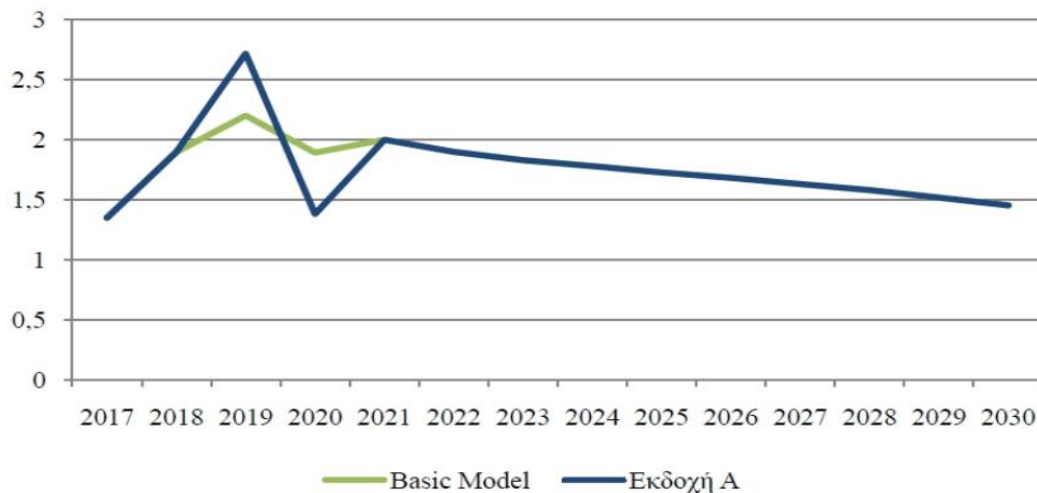
	Έτος	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ (de facto) ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		
		Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ	1991	3.594.817	8,34%	-1,70%	3.523.407	6,77%	0,68%
	2001	3.894.573			3.761.810		
	2011	3.828.434			3.787.386		
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1991	505.489	15,51%	1,47%	498.869	12,15%	4,60%
	2001	583.900			559.467		
	2011	592.490			585.183		
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ (Έδρα: Κηφισιά,η)	1991	56.160	18,38%	7,18%	56.240	14,79%	9,96%
	2001	66.484			64.558		
	2011	71.259			70.986		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	1991	39.084	15,18%	5,15%	39.166	12,16%	7,96%
	2001	45.015			43.929		
	2011	47.332			47.426		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΚΑΛΗΣ	1991	4.105	33,91%	7,13%	4.081	27,17%	11,18%
	2001	5.497			5.190		
	2011	5.889			5.770		
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	1991	12.971	23,14%	12,94%	12.993	18,83%	15,23%
	2001	15.972			15.439		
	2011	18.038			17.790		

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Απογραφές πληθυσμού 1991-2001-2011, ίδια επεξεργασία)

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει θετική πληθυσμιακή μεταβολή, η οποία αναμένεται να συνεχιστεί, ειδικά σε συνδυασμό με την τάση πληθυσμιακής μετακίνησης προς τους Δήμους της βόρειας, νότιας και ανατολικής Αττικής (εσωτερική μετακίνηση Αττικής).

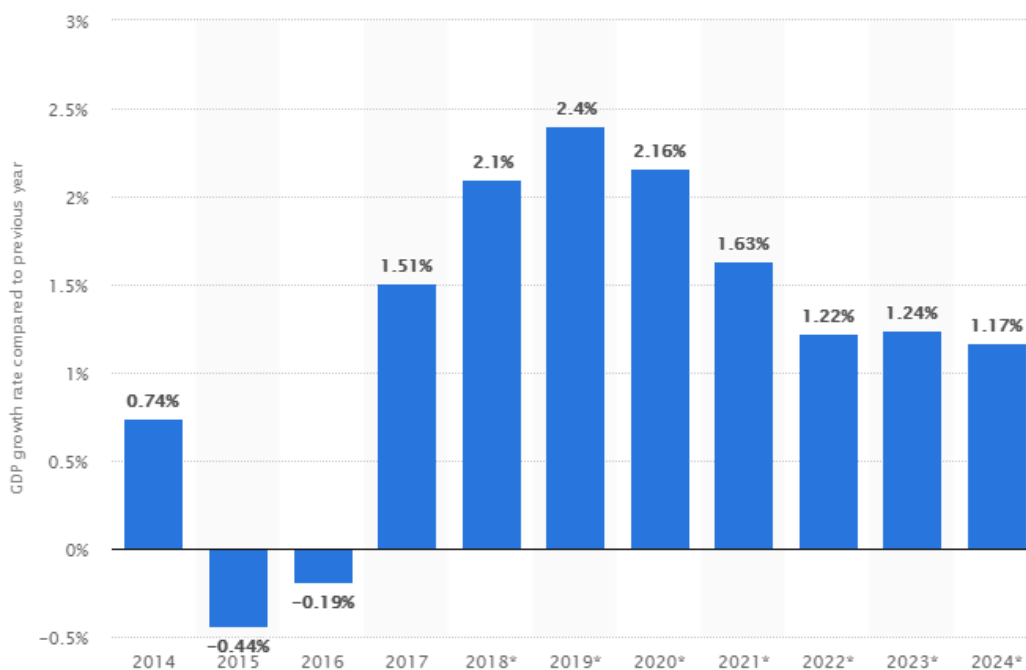
3.2.9 Οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα)

Σχετικά με τις εξελίξεις των βασικών οικονομικών μεγεθών στην ελληνική οικονομία, εκτιμήσεις για το ρυθμό μεταβολής του ΑΕΠ δείχνουν μεγέθυνσή του, με ρυθμό αύξησης που παρουσιάζει κάμψη μετά το 2020 και έως το 2030. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει δύο διαφορετικές εκδοχές (ανάλογα με το μοντέλο πρόβλεψης) της εξέλιξης του ρυθμού μεγέθυνσης του πραγματικού ΑΕΠ.



Διάγραμμα 3-1: Εκτιμήσεις για το ρυθμό μεγέθυνσης του ΑΕΠ (%) για την Ελλάδα από την Intelligent Deep Analysis⁶

Πρόσφατη μελέτη της Statista παρουσίασε μια ακριβέστερη εκτίμηση, η οποία παρέχει αντίστοιχα συμπεράσματα σχετικά με την εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ, έως το 2024.

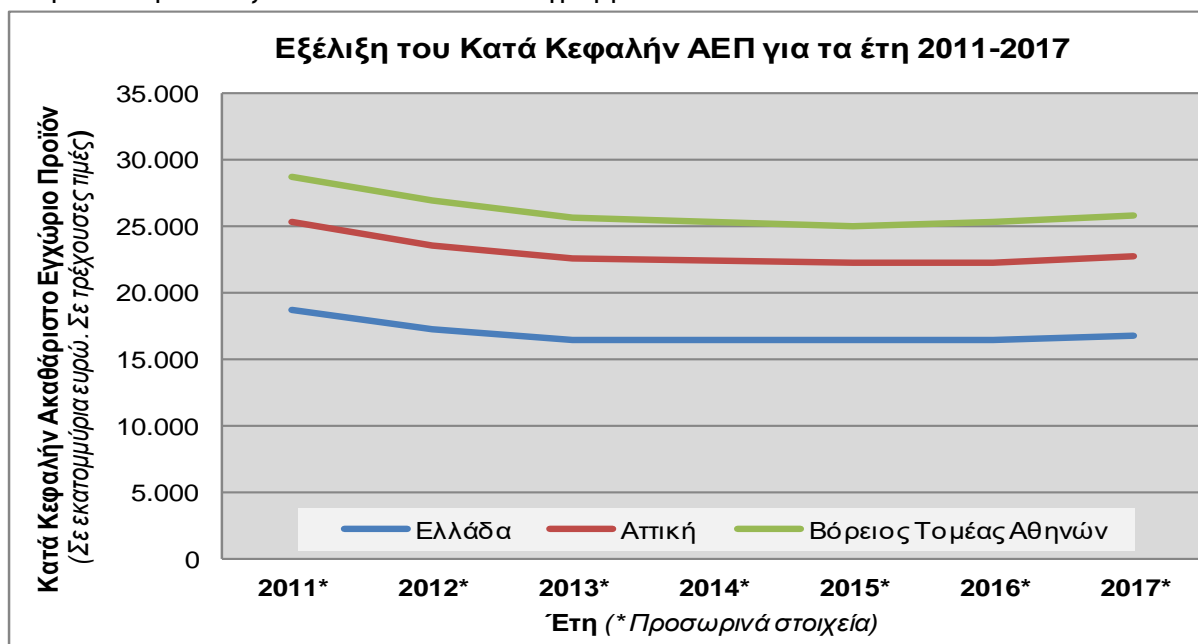


Διάγραμμα 3-2: Εξέλιξη του ρυθμού μεταβολής του ΑΕΠ για την Ελλάδα έως το 2024 (Statista⁷)

⁶ <http://www.indeepanalysis.gr/oikonomia/epanektimisi-rythmou-megenthisis-2018-2023-makroprothesmes-provlepseis-2030>

Από στοιχεία των σχετικών εκτιμήσεων, το κατά κεφαλήν ΑΕΠ αλλά και το κατά κεφαλήν διαθέσιμο εισόδημα αναμένεται να αυξηθούν. Ενδεικτικά, προβλέπεται αύξηση του κατά κεφαλήν διαθέσιμου εισοδήματος από 17.342€ το 2018 στα 19.426€ το 2023 και προσέγγιση των επιπέδων του 2009 το 2030 (23.916€). Η θετική πορεία της οικονομίας προβλέπεται να έχει θετική επίδραση στους δείκτες απασχόλησης καθώς αναμένεται μείωση του ποσοστού ανεργίας (ενδεικτική μείωση ανεργίας στο 14,32% το 2023 έναντι του 19,17 το 2018) και αύξηση των εργαζομένων σχεδόν κάθε έτος. Τέλος, προβλέπεται ελαφρά θετική εξέλιξη στις επενδύσεις και αρκετά μεγαλύτερη στην ιδιωτική κατανάλωση.

Τέλος, σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (*προσωρινά στοιχεία για τα έτη 2011-2017*), η εκτίμηση για το Κατά Κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν στον Βόρειο Τομέα Αθηνών παρουσιάζεται στο ακόλουθο διάγραμμα:



Διάγραμμα 3-3: Εξέλιξη του Κατά Κεφαλήν ΑΕΠ για τα έτη 2011-2017

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

3.2.10 Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ

Στην Ελλάδα σήμερα (έτος αναφοράς 2018), σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή κυκλοφορούν 5.249.135 **επιβατικά Ι.Χ. οχήματα**, εκ των οποίων τα 2.900.000 εντοπίζονται στην Περιφέρεια Αττικής. Ο αριθμός αυτός αντιστοιχεί σε 485 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους (μόνιμοι κάτοικοι απογραφής 2011) σε όλη τη χώρα και περίπου σε 757 οχήματα ανά 1.000 κατοίκους στην Αττική. Ο συνολικός στόλος οχημάτων στους ελληνικούς δρόμους, παρουσίασε μείωση κατά την περίοδο της κρίσης (μείωση 2,1% την περίοδο 2010-2015), γεγονός που οφειλόταν και στη μεγάλη μείωση της αγοράς του αυτοκινήτου (συνολική μείωση 46% την περίοδο 2010-2015).

Πίνακας 3-2: Στόλου οχημάτων στην Ελλάδα και την Αττική (2018)

2018	Επιβατικά			Φορτηγά	Λεωφορεία	Μοτοσυκλέτες
	Σύνολο	Ιδιωτικής Χρήσης	Δημοσίας Χρήσεως			
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΑΣ	5.282.695	5.249.135	33.560	1.344.062	26.389	1.583.491
ΑΤΤΙΚΗΣ	2.916.923	2.900.000	16.923	284.615	12.185	690.453

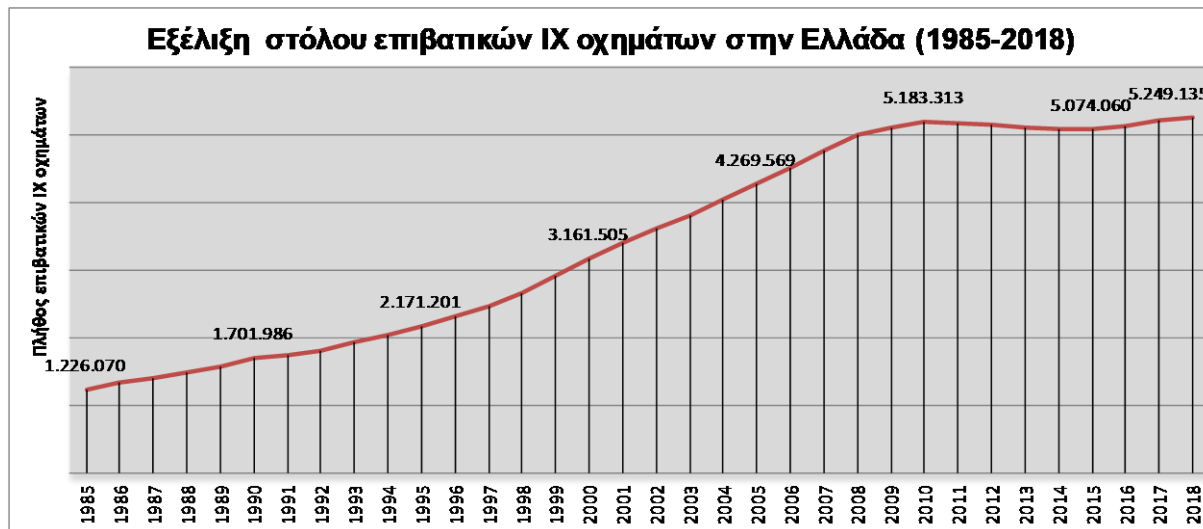
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

⁷ <https://www.statista.com/markets/422/topic/507/greece/>

Πίνακας 3-3: Εξέλιξη του στόλου οχημάτων (επιβατικών ΙΧ) στην Ελλάδα

Χρονολογία (Έτος)	1914	Πριν το 1940	1954	1961	1965	1970	1977	1985	1995	2005	2010	2018
Πλήθος στόλου (επιβατικά ΙΧ)	266	8.500-9.000	14.000	41.000	96.149	210.000	427.000	1.226.070	2.171.201	4.269.569	5.183.313	5.249.135

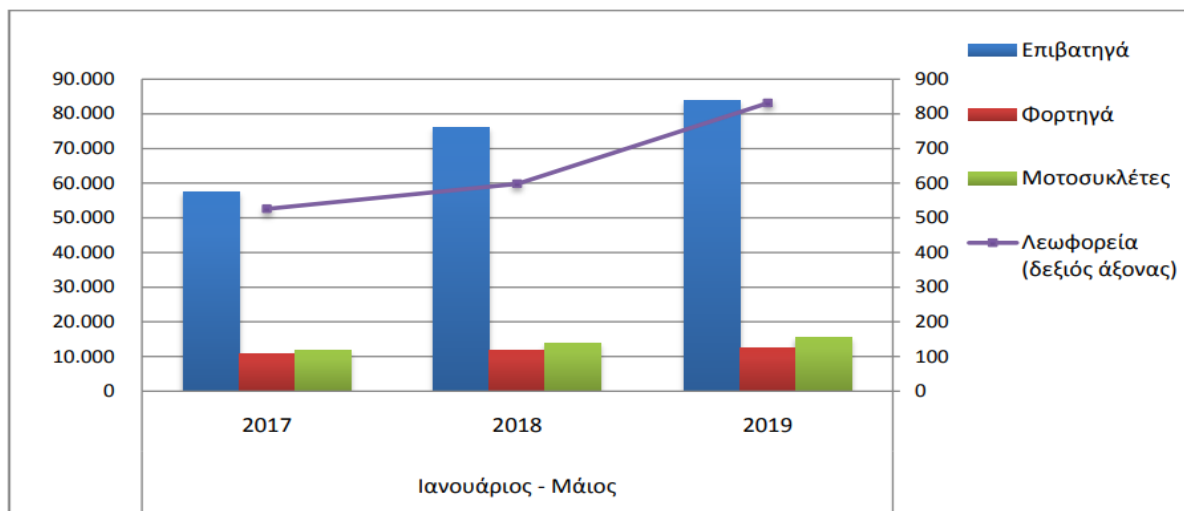
Πηγή: Διαδίκτυο & ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου



Διάγραμμα 3-4: Εξέλιξη στόλου επιβατικών ΙΧ οχημάτων στην Ελλάδα (1985-2018)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάκαμψη στην αγορά αυτοκινήτου, καθώς οι πωλήσεις ξεπέρασαν τις 100.000 το 2018, γεγονός που είχε να συμβεί από το 2008, ενώ αναμένεται να ακολουθήσει ανοδική πορεία. Ενδεικτικά, σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ., την περίοδο Ιανουαρίου-Μαΐου 2019 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά 97.061 αυτοκίνητα (καινούρια ή μεταχειρισμένα εξωτερικού) έναντι 88.488 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 9,7%. Αύξηση 28,9% είχε παρουσιάσει η αγορά αυτοκινήτου και το πεντάμηνο Ιανουαρίου - Μαΐου του 2018 σε σχέση με το αντίστοιχο του 2017. Τα καινούρια αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν την περίοδο Ιανουαρίου - Μαΐου 2019 ανέρχονται σε 56.026 έναντι 52.940 που κυκλοφόρησαν την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2018, παρουσιάζοντας αύξηση 5,8%.



Διάγραμμα 3-5: Σύγκριση χορήγησης νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων (Ιανουάριος 2017 - Μάιος 2019)

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Επεξεργασία: Ομάδα Έργου

Θετική επίδραση στην ανάκαμψη της αγοράς αυτοκινήτου και κατ' επέκταση στην εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. έχει η σταθεροποίηση της οικονομίας και η πρόβλεψη για μελλοντική ανάπτυξη των οικονομικών δεικτών. Η αύξηση του ΑΕΠ αναμένεται να συμπαρασύρει ανοδικά τις πωλήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες όμως λόγω της επιβράδυνσης του ρυθμού ανόδου του ΑΕΠ, θα καθυστερήσουν να φτάσουν τα επίπεδα των παλαιότερων χρόνων (πριν την κρίση).

Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας των επιβατικών Ι.Χ. στην Ελλάδα, η οποία διαθέτει έναν από τους πιο «γερασμένους» στόλους αυτοκινήτων, αγγίζει τα 15 έτη γεγονός που αναγκάζει πλέον τους ιδιοκτήτες να προβούν σε αντικατάσταση. Το γεγονός αυτό αναμένεται να σημειώσει, με αργό ωστόσο ρυθμό, μείωση στο μέσο όρο ηλικίας του στόλου, η οποία θα έχει ως θετικό αποτέλεσμα και τη μείωση των εκπομπών των ρύπων. Επιπλέον, η ποικιλία σε προϊόντα, το υψηλό επίπεδο υπηρεσιών από πλευράς εμπορών και οι μεγάλες προσφορές από τους διανομείς έχουν καταστήσει πλέον δελεαστική στους καταναλωτές την αγορά νέων αυτοκινήτων, τα οποία έχουν χαμηλά κόστη χρήσης. Τέλος, η συνεισφορά των εταιρικών πωλήσεων στη συνολική αύξηση της αγοράς του Ι.Χ. είναι σημαντική, καθώς εκτιμάται ότι η αύξηση του ελληνικού τουρισμού προκαλεί την απορρόφηση νέων οχημάτων από εταιρίες ενοικιάσεων ή επιχειρήσεων που ασχολούνται με τον τουρισμό

3.2.11 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Επεκτάσεις Μετρό

Στις εξελίξεις που αφορούν στο ΣΒΑΚ, σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, περιλαμβάνεται η επέκταση του Μετρό της Αθήνας με τη Γραμμή 4 (κίτρινη γραμμή).

Το τρέχον Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό Αθήνας περιλαμβάνει τη Γραμμή 4 του Μετρό «Άλσος Βεΐκου-Ευαγγελισμός-Φάρος-Μαρούσι» με τις επεκτάσεις της (α) προς Βύρωνα/ Άνω Ηλιούπολη και (β) προς Πετρούπολη και Εθνική Οδό.

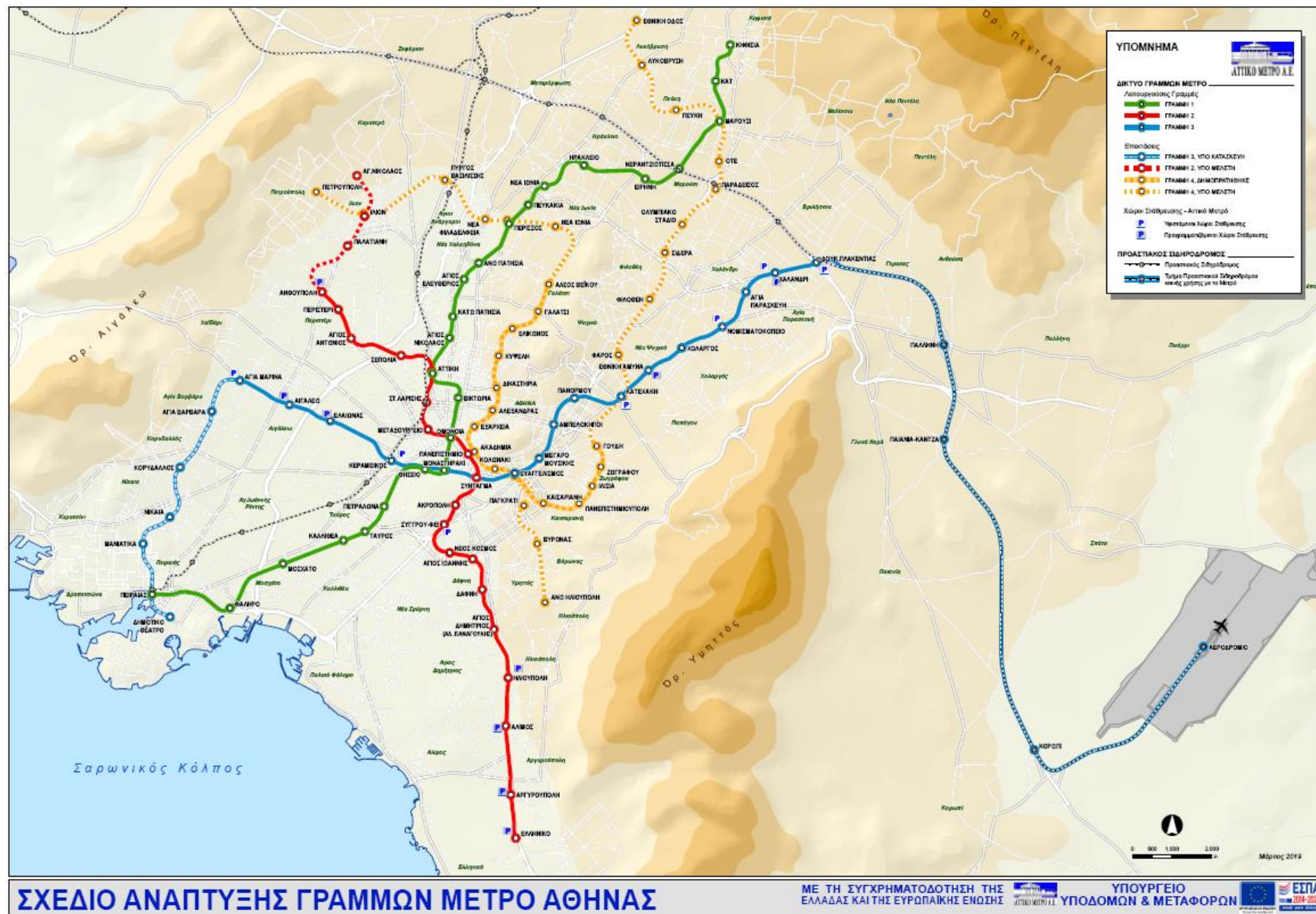
Η Γραμμή 4, σχήματος «U», αποτελείται από 2 σκέλη προς Γαλάτσι και Μαρούσι, και ένα κεντρικό τμήμα διερχόμενο από το κέντρο της Αθήνας. Έχει συνολικό μήκος 38,2 χλμ. και περιλαμβάνει 35 συνολικά σταθμούς. Υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετεί επιβατική κίνηση της τάξης των 3.000 έως 7.000 επιβατών στην ώρα πρωινής αιχμής.

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η υλοποίηση 5 τμημάτων:

- Τμήμα Α: Άλσος Βεΐκου-Γουδή (μήκους 12,8 χλμ. και 15 σταθμούς)
- Τμήμα Β: Γουδή-Μαρούσι (μήκους 9,6 χλμ. και 8 σταθμούς)
- Τμήμα Γ: Ευαγγελισμός-Άνω Ηλιούπολη (μήκους 4,1 χλμ. και 3 σταθμούς)
- Τμήμα Δ: Άλσος Βεΐκου-Πετρούπολη (μήκους 7,5 χλμ. και 6 σταθμούς)
- Τμήμα Ε: Μαρούσι-Εθνική Οδός (μήκους 4,4 χλμ. και 3 σταθμούς)

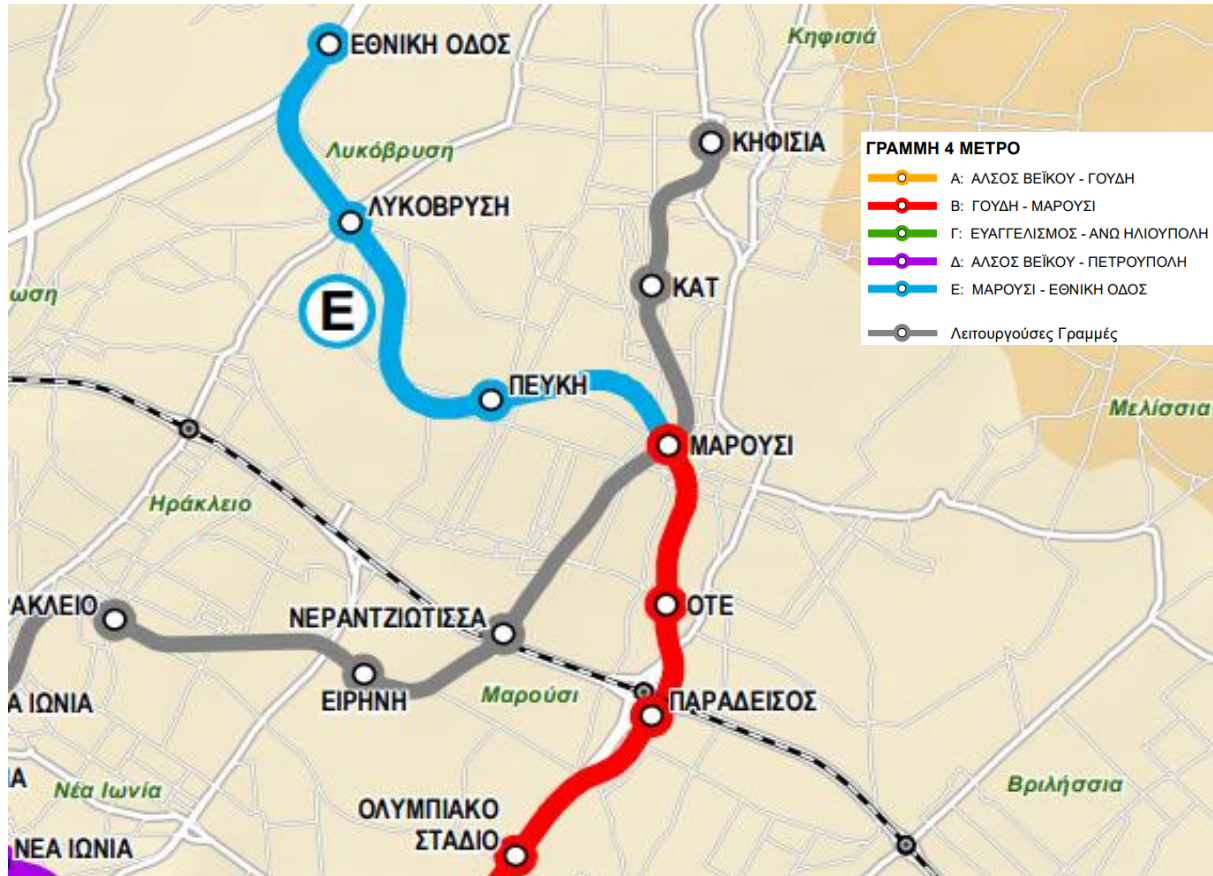
Η Γραμμή 4 με τις νέες στάσεις αναμένεται να εξυπηρετήσει μεγάλο μέρος της επιβατικής κίνησης με κατεύθυνση από/ προς τα Βόρεια Προάστια, το κέντρο της Αθήνας αλλά και το Δυτικό και Νότιο Τομέα Αθηνών. Η υλοποίηση της γραμμής 4 του Μετρό, θα επιφέρει πολλές αλλαγές στο μοτίβο των μετακινήσεων, ειδικά σε περιοχές όπου δεν υπήρχε πρόσβαση σε μέσο σταθερής τροχιάς. Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο σχεδιασμός των νέων επεκτάσεων Μετρό, συμβάλλει ουσιαστικά στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων μέσω της μείωσης των οχηματοχιλιόμετρων των λεωφορείων και των ΙΧ αυτοκινήτων.

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



Το Τμήμα Α: Άλσος Βεΐκου-Γουδή (μήκους 12,8 χλμ και 15 σταθμούς) έχει προβλεφθεί στο πλαίσιο του νέου ΕΣΠΑ 2014 – 2020 και αναμένεται να ξεκινήσει άμεσα η κατασκευή του.

Το Τμήμα Β: Γουδή - Μαρούσι και το Τμήμα Ε: Μαρούσι-Εθνική Οδός, όπως έχουν προβλεφθεί, αναμένεται να διέρχονται κοντά στα όρια του Δήμου Κηφισιάς και να εξυπηρετούν ολόκληρο τον Δήμο και ιδιαίτερα το νοτιοδυτικό τμήμα του με νέους σταθμούς.



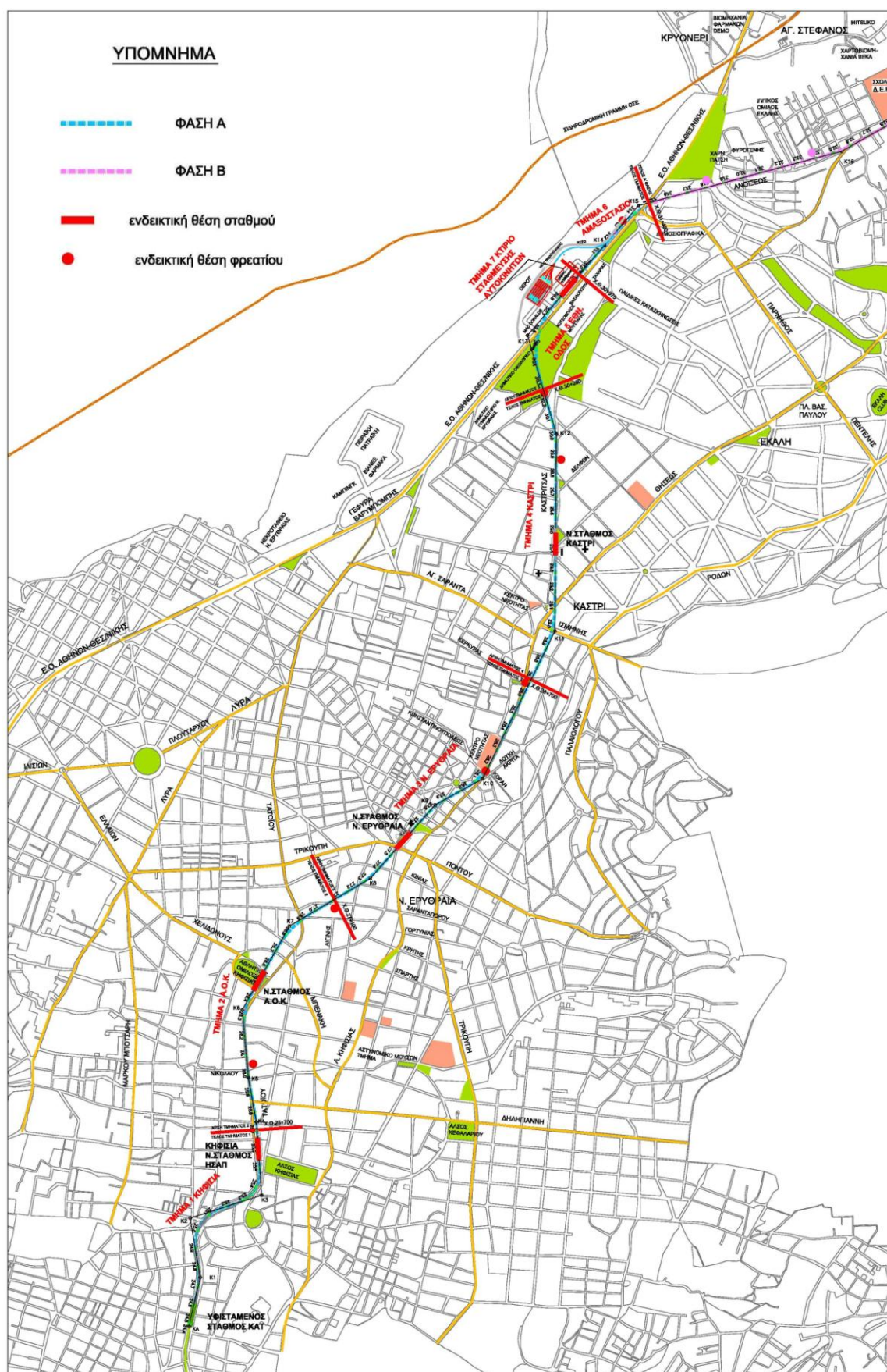
Εικόνα 3-4: Προβλεπόμενοι Σταθμοί Γραμμής 4 του Μετρό⁸

Αξίζει να σημειωθεί ότι, ο σχεδιασμός των νέων επεκτάσεων Μετρό, συμβάλλει ουσιαστικά στον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων μέσω της μείωσης των οχηματοχιλιομέτρων των λεωφορείων και των ΙΧ αυτοκινήτων.

Τέλος, σημειώνεται ότι υπάρχουν σκέψεις για επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ βορειότερα της Κηφισιάς (προς Καστρί). Όπως προαναφέρθηκε, η επέκταση προς Νέα Ερυθραία σημειώνεται και στο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής. Η μελέτη και ο σχεδιασμός αυτής της επέκτασης - πόσω μάλλον η κατασκευή και λειτουργία της- δεν προβλέπεται άμεσα. Ωστόσο, η επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ λαμβάνεται υπόψη στα μέτρα του Τελικού Σεναρίου στο ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς, καθώς η αναγκαιότητα για επίσπευση της υλοποίησής της προέκυψε στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων του ΣΒΑΚ.

⁸ https://www.ametro.gr/?page_id=8444

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



Εικόνα 3-5: Προτεινόμενη χάραξη επέκτασης της Γραμμής 1 ΗΣΑΠ (Οριζοντιογραφία)⁹

⁹ Πηγή: ΗΣΑΠ «Μελέτη επέκτασης της Γραμμής 1 των ΗΣΑΠ προς τον Άγιο Στέφανο Αττικής – Φάση Α' Επέκταση έως την Εθνική Οδό» (Ιούνιος 2006)

Επιβατική Κίνηση ΜΜΜ

Ο Δήμος Κηφισιάς, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξυπηρετείται από 21 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, κάποιες από τις οποίες προσφέρουν και σύνδεση με σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς (Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ) για μετεπιβίβαση σε αυτούς. Επίσης, ο Δήμος εξυπηρετείται από υπεραστικές γραμμές ΚΤΕΛ, που διέρχονται είτε από την Εθνική Οδό (στάση στην Πλατεία Ελαιών στη Νέα Κηφισιά), είτε από τη Λ. Κηφισιάς (στάση Πλ. Κηφισιάς, κλπ).

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στο Α' Στάδιο της παρούσας μελέτης, παρουσιάζεται στη συνέχεια η ημερήσια επιβατική κίνηση στους σταθμούς του ΗΣΑΠ, καθώς και η ημερήσια επιβατική κίνηση στις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς.

Πίνακας 3-4: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις) στις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς

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

Πηγή: Στοιχεία ΟΑΣΑ

Πίνακας 3-5: Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις) στις Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς

Ημερήσια Επιβατική Κίνηση (Επιβιβάσεις) στις Λεωφορειακές Γραμμές που εξυπηρετούν τον Δήμο 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
A7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	18.150
B9	ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν.ΚΗΦΙΣΙΑ	14.950
X14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΝΥΧΤ.ΚΑΘ.-ΣΑΒ/ΚΥΡ.24ΩΡ)	500

Πηγή: Στοιχεία ΟΑΣΑ

Τηλεματική (OASA Telematics)

Οι τεχνολογικές εξελίξεις και το σύστημα ITS έχουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών στον Δήμο μέσω κυρίως της τηλεματικής. Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου υπάρχουν 9 στάσεις του ΟΑΣΑ με σύστημα τηλεματικής, οι οποίες παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα. Οι έξι (6) στάσεις βρίσκονται στην Κηφισιά και οι τρεις (3) βρίσκονται στη Νέα Ερυθραία (επί της οδού Ελ. Βενιζέλου).

Ωστόσο, οι συνολικές στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου ανέρχονται σε 254 (188 στην Κηφισιά, 39 στη Νέα Ερυθραία, 27 στην Εκάλη) και συνεπώς υπάρχει μεγάλο περιθώριο επέκτασης του συστήματος.

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

Πίνακας 3-6: Στάσεις ΟΑΣΑ με εξοπλισμό τηλεματικής

Στάσεις ΟΑΣΑ με εξοπλισμό τηλεματικής στον Δήμο Κηφισιάς				
A/A	Κωδικός	Περιγραφή	Δημοτική Ενότητα	Οδός
1	270002	ΖΗΡΙΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
2	270003	ΠΛ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
3	270014	ΖΗΡΙΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
4	270019	Η.Σ.Α.Π.	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΤΑΤΟΪΟΥ
5	270177	ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΔΡΑΓΟΥΜΗ
6	270099	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΛΑΤΑΝΟΥ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΛΑΤΑΝΟΥ
7	660002	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
8	660013	ΠΛ. ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ
9	660014	ΕΡΥΘΡΑΙΑ	ΝΕΑΣ ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ	ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ

3.2.12 Δίκτυο Ποδηλατόδρομων

Υφιστάμενο Δίκτυο Ποδηλατόδρομων

Ο Δήμος Κηφισιάς διαθέτει ποδηλατόδρομους και στις τρεις (3) Δημοτικές Ενότητες, οι οποίες ωστόσο δεν αποτελούν ενιαίο δίκτυο στο σύνολό τους (παρότι υπάρχει η δυνατότητα να μετατραπούν με επέκταση/ τμήματα σύνδεσης). Το υφιστάμενο (κατασκευασμένο) δίκτυο ποδηλατοδρόμων, συνολικού μήκους 13,71χλμ. :

- 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.

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

Πίνακας 3-7: Χαρακτηριστικά κατασκευασμένων ποδηλατόδρομων Δήμου Κηφισιάς

Χαρακτηριστικά	ΔΕ Κηφισιάς	ΔΕ Νέας Ερυθραίας	ΔΕ Εκάλυψης
Χωροθέτηση	Περιοχές Στροφυλίου, Αγίου Δημητρίου, Κεφαλαρίου και Άνω Κηφισιάς	Περιοχές Καστρί, Ευαγγελίστρια, Συνοικισμός Αναπήρων - Άγιοι Ανάργυροι, Μορτερό, Ζαφειρίου - Αγία Μαύρα	Επί της οδού Ρόδων μεταξύ της οδού Ισμήνης και της Πλατείας Μακεδονίας.
Κυκλοφορία - Διατομή	Αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους 2μ.	Αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων με διατομή πλάτους 2μ.	Έχει κατασκευαστεί εκατέρωθεν των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας της οδού Ρόδων. Η διατομή είναι ~0,80μ. ανά κατεύθυνση
Ερυθρά	Στο ύψος του πεζοδρομίου	Στο ύψος του πεζοδρομίου	Επί του πεζοδρομίου
Χρήση	Μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί)	Σήμανση για αποκλειστική χρήση ποδηλάτων	Μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί)
Συνολικό μήκος	4,67 χλμ.	5,34 χλμ.	3,7 χλμ. (1,85 χλμ. ανά κατεύθυνση)
Έτος Κατασκευής	2009-2010	2009-2010	2009-2010

Πιο συγκεκριμένα, οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι διέρχονται από τις εξής οδούς:

ΔΕ Κηφισιάς:

- Στροφυλίου (από Ιωνίας έως Εμμ. Μπενάκη)
- Εμμ. Μπενάκη (από Στροφυλίου έως Στρείτ)
- Στροφυλίου (από Εμμ. Μπενάκη έως Δηληγιάννη)
- Δηληγιάννη (από Στροφυλίου έως Βασ. Αμαλίας)
- Βασ. Αμαλίας (από Δηληγιάννη έως Αδριανού)
- Κασσαβέτη (από λ. Κηφισιάς έως Λεβίδου)
- Λεβίδου (από Κασσαβέτη έως Κολοκοτρώνη)
- Κολοκοτρώνη (από Λεβίδου έως Πεντέλης)
- Πεντέλης (από Κολοκοτρώνη έως Καποδιστρίου)
- Καποδιστρίου (από Πεντέλης έως Καραϊσκάκη)
- Καραϊσκάκη (από Καποδιστρίου έως Γούναρη)
- Γούναρη (από Καραϊσκάκη έως Ρόδου)
- Ρόδου (από Γούναρη έως Απόλλωνος)
- Απόλλωνος (από Ρόδου έως Εθ. Στρατού)
- Εθν. Στρατού

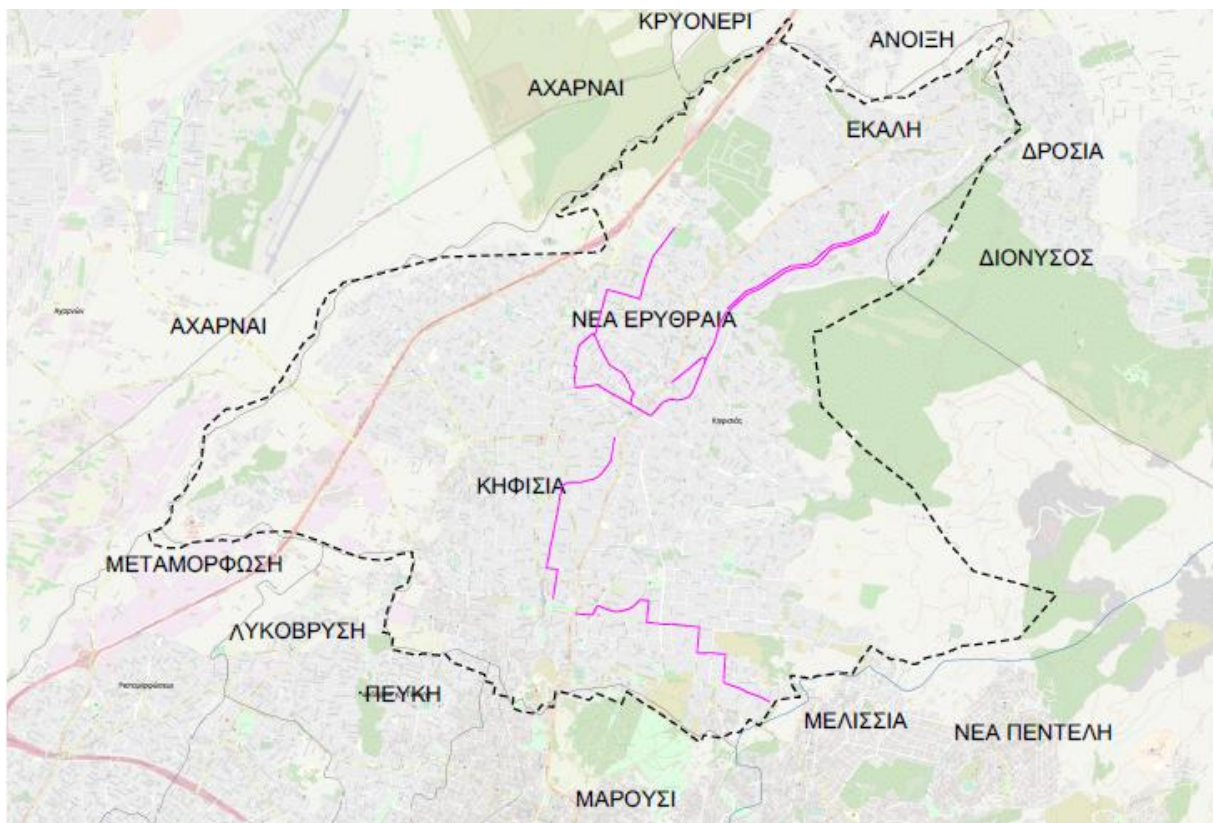
ΔΕ Νέας Ερυθραίας:

- Λ. Ακρίτα (μεταξύ των οδών Κοραή και Γ. Παπανδρέου)
- Γ. Παπανδρέου (μεταξύ των οδών Κ. Βάρναλη και Ισμήνης)
- Κ. Βάρναλη (μεταξύ των οδών Παπανδρέου και Ηρ. Πολυτεχνείου)
- Ηρ. Πολυτεχνείου (μεταξύ των οδών Κ. Βάρναλη και 25ης Μαρτίου)
- Δαβάκη (μεταξύ των οδών Ηρ. Πολυτεχνείου και Β. Ηπείρου)
- Β. Ηπείρου (μεταξύ των οδών Δαβάκη και Περγάμου)
- Γρηγορίου Ε' (μεταξύ των οδών Βάρναλη και Μιλήσιου)

- Σεβδικίου (μεταξύ των οδών Γρηγορίου Ε' και Παπαναστασίου)
- Παπαναστασίου (μεταξύ των οδών Σεβδικίου και Σεφέρη)
- Καζατζάκη (μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Σκουφά)
- Γ. Σεφέρη (μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Εθν. Αντιστάσεως)
- Εθν. Αντιστάσεως (μεταξύ των οδών Γ. Σεφέρη και Μάνεση)

ΔΕ Εκάλης: Ρόδων (μεταξύ της οδού Ισμήνης και της Πλατείας Μακεδονίας)

Στην Εικόνα 3-6 που ακολουθεί αποτυπώνεται σε χάρτη οι παραπάνω κατασκευασμένοι Ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Κηφισιάς (φούξια χρώμα).

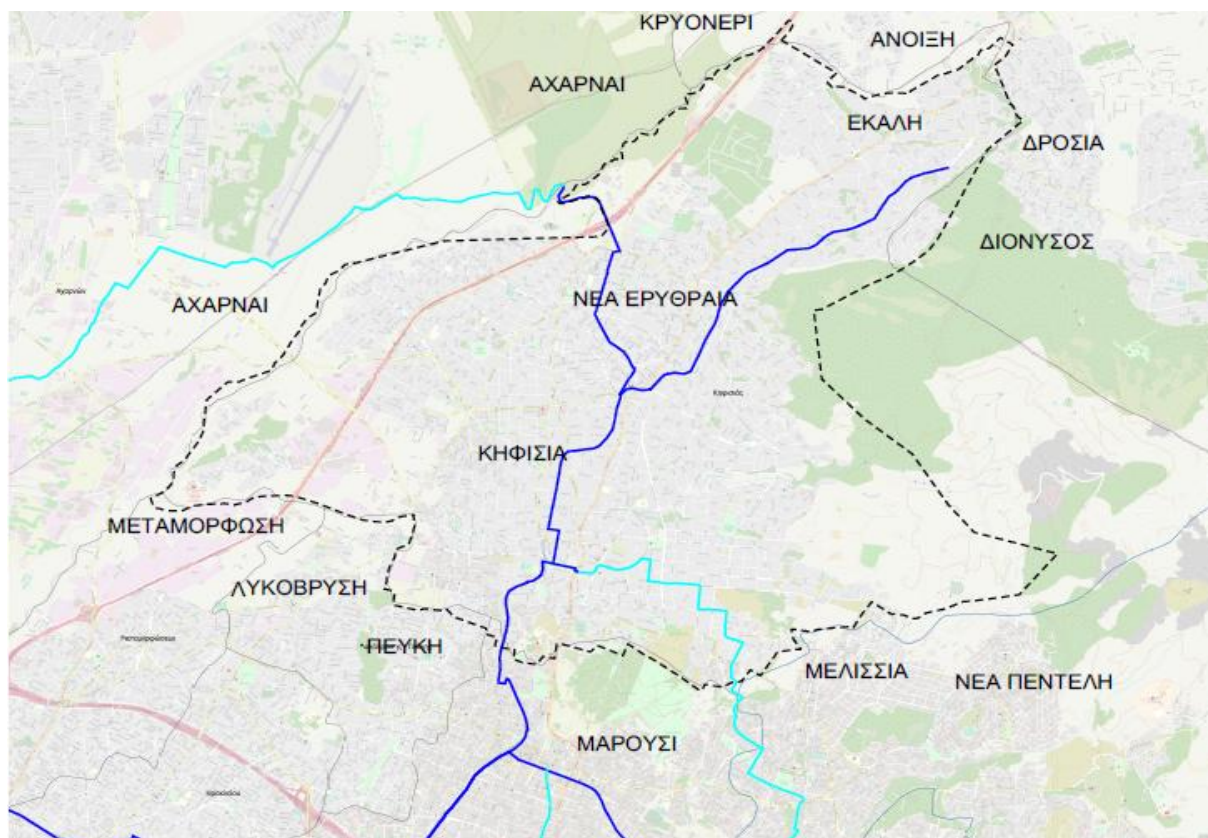


Εικόνα 3-6: Κατασκευασμένοι Ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Κηφισιάς (φούξια)

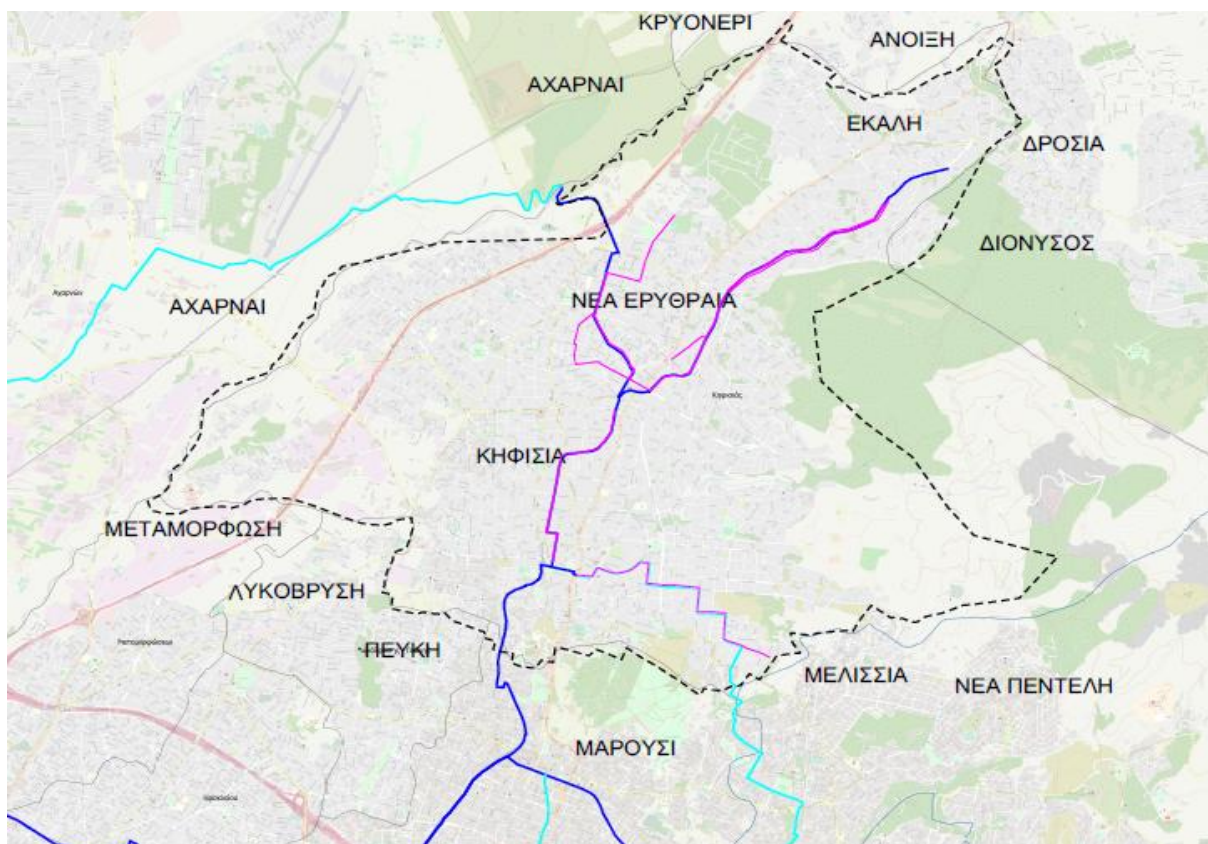
Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών

Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών, εντός του Δήμου Κηφισιάς σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται στο δίκτυο οι άξονες Θεσσαλονίκης - Σύνδεση με σταθμό ΗΣΑΠ «Κηφισιά» - Άλσος Κηφισιάς (- Διακλάδωση προς Κασσαβέτη) - Βασ. Αμαλίας - Δηληγιάννη - Στροφυλίου - Γεωργίου Παπανδρέου - Ρόδων & κλάδος Στροφυλίου - Πατριάρχου Γρηγορίου Ε - Σεβδικίου - Αλ. Παπαναστασίου - Αγ. Σαράντα - Ερυθραίας, ενώ σε β' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται ο άξονας Κασσαβέτη - Λεβίδου - Κολοκοτρώνη - Πεντέλης - Καποδιστρίου - Καραϊσκάκη - Γούναρη - Ρόδου - Απόλλωνος - Εθν. Στρατού - Ηπείρου (βλ. Εικόνα 3-7).

Όπως, φαίνεται στην Εικόνα 3-8 στη συνέχεια, οι κατασκευασμένοι ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Κηφισιάς αποτελούν –στο μεγαλύτερο τμήμα τους– και διαδρομές του Μητροπολιτικού Δικτύου του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής.



Εικόνα 3-7: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών βάσει του ΡΣΑ Αθήνας – Αττικής (α' φάση: μπλε, β' φάση: γαλάζιο)



Εικόνα 3-8: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών βάσει του ΡΣΑ Αθήνας – Αττικής(α' φάση: μπλε, β' φάση: γαλάζιο) & Κατασκευασμένοι Ποδηλατόδρομοι στον Δήμο Κηφισιάς (φούξια)

Εγκεκριμένη Μελέτη (2013)

Η εγκεκριμένη -από το Δ.Σ. Κηφισιάς- μελέτη «ΣΥΝΤΑΞΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΧΟΛΙΚΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» εκπονήθηκε με στόχο:

- την ενοποίηση των υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων, υπό το πρίσμα του ενοποιημένου Δήμου, στο πλαίσιο της αιφόρου 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 παρουσιάζονται τα οδικά τμήματα από τα οποία διέρχεται το προτεινόμενο (εγκεκριμένο) δίκτυο ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Κηφισιάς.

Πίνακας 3-8: Οδικά τμήματα εγκεκριμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Κηφισιάς

Α/α	ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
1	Ιφιγενείας	Ισμήνης	Μπακογιάννη
2	Μπακογιάννη	Ιφιγένειας	Απόλλωνος
3	Κολοκοτρώνη	Πεντέλης	Φιλαδελφείας
4	Πατρ. Μαξίμου	Δηληγιάννη	Λεβίδου
5	Λεβίδου	Πατρ. Μαξίμου	Κεφαλληνίας
6	Κεφαλληνίας	Λεβίδου	Διονύσου
7	Πεσματζόγλου	Λ. Κηφισιάς	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	Τατοΐου
15	Περγάμου	Τατοΐου	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	Ορφείας	Ρόδων	Πλ. Δροσοπούλου
28	Πλ. Δροσοπούλου	Ορφείας	Καστρίου
29	Καστρίου	Πλ. Δροσοπούλου	Στρ. Παπάγου
30	Αγοράς	Στρ. Παπάγου	Λ. Θησέως
31	Δεκελίας	Λ. Θησέως	Κασταλίας
32	Καστάλιας	Δεκέλειας	Ερμού
33	Ερμου	Καστάλιας	Κεδρών
34	Κεδρών	Ερμου	Λ. Θησέως
35	Λ. Θησέως	Κεδρών	Γιασεμιών
36	Γιασεμιών	Λ. Θησέως	Πλ. Δροσοπούλου

Το συνολικό μήκος υποδομής του παραπάνω δικτύου ποδηλατοδρόμων είναι περίπου 10,585 km. 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 μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί).

Ειδικότερα, οι παρεμβάσεις που προτείνεται να υλοποιηθούν είναι οι εξής:

- Οριζόντια σήμανση
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίου (κατασκευή υπερυψωμένου διαδρόμου ποδηλάτων). Τα χρησιμοποιούμενα υλικά είναι: σταθερή υπόβαση από μπετό (ελαφρώς οπλισμένο) και ειδική έγχρωμη επίταση για ποδηλατοδρόμους αποτελούμενη από χρωματιστή εποξειδική ρητίνη τριών συστατικών σε ψυχρό μείγμα και αδρανή γρανίτη ονομαστικού μεγέθους 2 mm
- Χρωματισμός λωρίδων ποδηλάτου (στις διασταυρώσεις)
- Κατακόρυφη σήμανση
- Μεταλλικά κολωνάκια διαχωρισμού του ποδηλατόδρομου (οριοδείκτες)

Συμπερασματικά η δημιουργία των ποδηλατόδρομων στον Δήμο Κηφισιάς αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα της ζωής των κατοίκων, να μειώσει τις μετακινήσεις με το Ι.Χ και επομένως της ρύπανσης και του θορύβου, καθώς και να αναβαθμίσει το αστικό περιβάλλον με δεδομένο ότι θα χρησιμοποιηθούν υλικά φιλικά προς το περιβάλλον αντί της ασφάλτου σε συνδυασμό με την ενίσχυση του πρασίνου.

Επισημαίνεται ότι το όποιο δίκτυο προταθεί/ μελετηθεί/ κατασκευαστεί είναι σημαντικό να συνδέεται με τα δίκτυα ποδηλατόδρομων των όμορων Δήμων.

3.2.13 Κατανάλωση Ενέργειας

Σύμφωνο των Δημάρχων & ΣΔΑΕ

Ο Δήμος Κηφισιάς συμμετέχει στο Σύμφωνο των Δημάρχων (2015) και έχει εκπονήσει Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) το 2017, λαμβάνοντας μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας έως το 2030. Κατά την παρούσα φάση, ο Δήμος δεν έχει εκπονήσει Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ).

Το Σύμφωνο των Δημάρχων αποτελεί μία Ευρωπαϊκή πρωτοβουλία η οποία αναπτύχθηκε το 2008 με σκοπό τη στήριξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην πραγματοποίηση αειφόρων ενεργειακών πολιτικών και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) έχουν συμφωνήσει σε ένα νέο πλαίσιο για το κλίμα και την ενέργεια με σκοπό το ενεργειακό σύστημα να γίνει ανταγωνιστικό, ασφαλές και βιώσιμο. Οι στόχοι που έχουν τεθεί για τον χρονικό ορίζοντα του 2030 αφορούν μείωση του διοξειδίου του άνθρακα που εκλύεται στην ατμόσφαιρα κατά 40%, βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας κατά 27% και αύξηση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) κατά 27 %, σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Παράλληλα, τίθεται το θέμα της αναζήτησης μέτρων για την προσαρμογή στις αναπόφευκτες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής.

Οι Δήμαρχοι που προβαίνουν στην υπογραφή του Συμφώνου δεσμεύονται να επιτύχουν ή ακόμα και να υπερβούν τους στόχους του 2030 βάζοντας έτσι τα θεμέλια για το «decarbonisation» των ενεργειακών συστημάτων. Βασική προϋπόθεση για την υλοποίηση του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) καθίσταται η απογραφή των ενεργειακών καταναλώσεων και ο υπολογισμός των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Η απήχηση του Συμφώνου είναι αρκετά μεγάλη κρίνοντας από την αυξημένη συμμετοχή των Δήμων στην πρωτοβουλία αυτή. Μέχρι στιγμής πάνω από 7.500 δήμοι, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχουν υπογράψει, από τους οποίους οι περίπου 6.000 έχουν ήδη υποβάλει τα Σχέδια Δράσης τους. Όσον αφορά στην Ελλάδα, τα αντίστοιχα νούμερα είναι 220 υπογράφοντες με 139 υποβεβλημένα Σχέδια Δράσης από τα οποία τα 26 έχουν προχωρήσει στο στάδιο παρακολούθησης.

Οι Δήμοι που έχουν συντάξει Σχέδια Δράσης Αειφόρου Ενέργειας στο πλαίσιο της συμμετοχής τους στο Σύμφωνο των Δημάρχων, εκφράζουν την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, μειώνοντας μέχρι το 2020 τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά 20%, βελτιώνοντας την ενεργειακή τους απόδοση κατά 20% και αυξάνοντας τη χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας κατά 20% του συνόλου της κατανάλωσης.

Πιο συγκεκριμένα, με την υπογραφή του Συμφώνου των Δημάρχων, ο Δήμος Κηφισιάς δεσμεύτηκε για τα ακόλουθα σύμφωνα με τις γενικές αρχές του συμφώνου:

- Μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων διοξειδίου του άνθρακα τουλάχιστον κατά 40% έως το 2030
- Υποβολή του Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος
- Υποβολή εκθέσεων πεπραγμένων τουλάχιστον ανά διετία μετά την υποβολή του Σχεδίου Δράσης για την αξιολόγηση και την παρακολούθηση
- Διοργάνωση Ημερών Ενέργειας σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τοπικούς και εθνικούς φορείς.

Τα απαραίτητα στοιχεία για την κατανάλωση ενέργειας εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς συλλέχθηκαν από τις υπηρεσίες του Δήμου και συντάχθηκε η Βασική Απογραφή Εκπομπών και το οικείο Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια του Δήμου.

Η συνολική ενεργειακή κατανάλωση στον Δήμο Κηφισιάς υπολογίστηκε σε 1.135.730 MWh και οι αντίστοιχες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζονται σε 630.087 tnCO₂ ετησίως (έτος αναφοράς 2015). Ο στόχος που θέτει ο Δήμος είναι **η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 253.671 tn CO₂, δηλαδή 40%** περίπου μέχρι το έτος 2030.

Δημοτικός στόλος οχημάτων: Όσον αφορά στον τύπο καυσίμου που χρησιμοποιούνταν από τον δημοτικό στόλο, ένα ποσοστό 66% των δημοτικών οχημάτων, δηλαδή 97 οχήματα, χρησιμοποιούσε πετρέλαιο κίνησης, ένα ποσοστό 33% χρησιμοποιούσε βενζίνη, ενώ το υπόλοιπο 1% χρησιμοποιούσε CNG.

Πίνακας 3-9: Κατανάλωση και εκπομπές του δημοτικού στόλου ανά καύσιμο

Κατηγορία καυσίμου οχημάτων	Κατανάλωση καυσίμου (lt ή m ³)	Κατανάλωση ενέργειας (MWh)	Εκπομπές (tCO ₂)
Βενζίνη	73.572 (lt)	677	169
Πετρέλαιο	464.120 (lt)	4.641	1.239
Φυσικό αέριο	1.800 (m ³)	24	5
Σύνολο		5.342	1.413

Πηγή: ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς

Ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές: Η κατανάλωση ενέργειας στις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές εντός των ορίων του Δήμου υπολογίστηκε χρησιμοποιώντας μια σειρά από παραδοχές για τα διανυόμενα οχηματοχιλιόμετρα (vkm) ανά τύπο μεταφορικής δραστηριότητας.

Πίνακας 3-10: Τελική κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές CO₂ για τις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές

Κατηγορία καυσίμου οχημάτων	Συνολική κατανάλωση ενέργειας (MWh)	Συνολικές εκπομπές (tCO ₂)
Βενζίνη	365.242	90.945
Πετρέλαιο	100.692	26.885
LPG	9.660	2.193
Σύνολο	475.595	120.023

Πηγή: ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς

Αθροίζοντας την κατανάλωση ενέργειας στις δημοτικές μεταφορές και στις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές, προκύπτει η συνολική κατανάλωση ενέργειας και οι αντίστοιχες εκπομπές CO₂ από τον τομέα των μεταφορών στον Δήμο Κηφισιάς. Τα αθροιστικά στοιχεία, η τελική κατανάλωση και οι αντίστοιχες εκπομπές CO₂ στον Δήμο ανά καύσιμο παρουσιάζονται στον ακόλουθο Πίνακα.

Πίνακας 3-11: Τελική κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές CO₂ για τις μεταφορές του Δήμου Κηφισιάς το 2015 ανά καύσιμο

Κατηγορία καυσίμου οχημάτων	Συνολική κατανάλωση ενέργειας (MWh)	Συνολικές εκπομπές (tCO ₂)
Βενζίνη	365.919	91.114
Πετρέλαιο	105.333	28.124
LPG	9.684	2.198
Σύνολο	480.936	121.436

Πηγή: ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς

Προτάσεις μέτρων μείωσης εκπομπών του ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς - Παρεμβάσεις στον τομέα των μεταφορών

Ο τομέας των μεταφορών συνολικά καλύπτει σχεδόν το 42% της κατανάλωσης ενέργειας στο Δήμο Κηφισιάς και είναι υπεύθυνος σχεδόν για το 19% των εκπομπών CO₂, αλλά και για εκπομπές άλλων ρύπων που έχουν μεγάλη επίδραση στην υγεία των δημοτών (οξείδια του αζώτου, σωματίδια κλπ). Για να εξασφαλιστεί η μείωση της κατανάλωσης αλλά και των εκπομπών από τις μεταφορές προτείνονται για τον Δήμο μια σειρά από παρεμβάσεις τόσο σχετικά με τα δημοτικά οχήματα αλλά και με τις ιδιωτικές και εμπορικές μεταφορές. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται:

- Παρεμβάσεις στα Δημοτικά οχήματα.
- Ενέργειες προώθησης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης (χρήση ποδηλάτου, πεζή μετακίνηση).
- Εκπαίδευση, επιμόρφωση των κατοίκων με στόχο τη μείωση χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Ειδικότερες δράσεις για τα Δημοτικά οχήματα

- * Μελέτη, ανάλυση και βελτίωση των διαδρομών των απορριματοφόρων οχημάτων
 - ⇒ Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 105,82 MWh/έτος
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 20,21 ton/έτος
- * Αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων στα δημοτικά οχήματα
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 48,43 ton/έτος
- * Εκπαίδευση των οδηγών των δημοτικών οχημάτων στην οικολογική οδήγηση (ecodriving)
 - ⇒ Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 267,10 MWh/έτος

- ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 70,65 ton/έτος
- * Αντικατάσταση ρυπογόνων δημοτικών οχημάτων
 - ⇒ Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 171,42 MWh/έτος
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 45,13 ton/έτος
- * **Σύνολο**
 - ⇒ **Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 544 MWh/έτος (αντιστοιχεί σε ποσοστό 10% εξοικονόμησης ενέργειας στο σύνολο του Δήμου)**
 - ⇒ **Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 184 ton/έτος (αντιστοιχεί σε ποσοστό 13% μείωσης εκπομπών στο σύνολο του Δήμου)**

Ειδικότερες δράσεις για τα Ιδιωτικά οχήματα

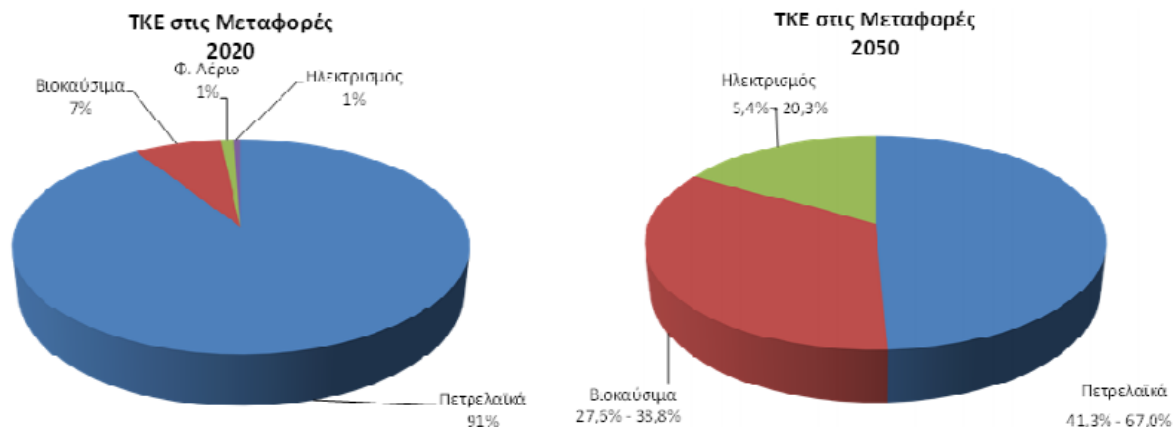
- * Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ιδιωτικής χρήσης
 - ⇒ Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 59.449 MWh/έτος
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 15.003 ton/έτος
- * Αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 3.669,32 ton/έτος
- * Ενημέρωση των οδηγών των οχημάτων για την οικολογική οδήγηση (ecodriving)
 - ⇒ Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 23.780 MWh/έτος
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 6.001 ton/έτος
- * Προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης
 - ⇒ Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 23.780 MWh/έτος
 - ⇒ Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 6.001 ton/έτος
- * **Σύνολο**
 - ⇒ **Αναμενόμενη Εξοικονόμηση Ενέργειας: 107.009 MWh/έτος (αντιστοιχεί σε ποσοστό 23% εξοικονόμησης ενέργειας στο σύνολο του Δήμου)**
 - ⇒ **Αναμενόμενη μείωση εκπομπών CO₂: 30.674 ton/έτος (αντιστοιχεί σε ποσοστό 26% μείωσης εκπομπών στο σύνολο του Δήμου)**

Εθνικός Σχεδιασμός

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της εξέλιξης του Ελληνικού ενεργειακού συστήματος για την περίοδο 2020-2050 του Υ.ΠΕ.Κ.Α., προβλέπεται ο ρυθμός αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας να περιορίζεται σημαντικά και να κυμαίνεται μέχρι και 4%, ενώ θα βρίσκεται σε επίπεδα λίγο μεγαλύτερα από τα συνολικά (της τάξης του 10%) σε σύγκριση με εκείνα του 2012. Σημειώνεται ότι η αντίστοιχη αύξηση της προηγούμενης εικοσαετίας (1990-2010) ήταν της τάξης του 46%. Οι παραπάνω προβλέψεις λαμβάνουν υπόψη διαφορετικά σενάρια σχετικά με το βαθμό ενσωμάτωσης νέων ενεργειακών πολιτικών. Σε όλα τα σενάρια, ωστόσο, εκτιμήθηκε αύξηση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας έως το 2050 αλλά ταυτόχρονη ανακατανομή των επιμέρους καταναλώσεων ανά ενεργειακό προϊόν.

Αναλυτικά, οι ευρωπαϊκές περιβαλλοντικές κατευθύνσεις αλλά και η τεχνολογική πρόοδος διαφοροποιούν τα δεδομένα σχετικά με τη συμμετοχή του κάθε ενεργειακού προϊόντος στην τελική κατανάλωση. Ενδεικτικά, μείωση σε σχέση με το 2020, της τάξης του 16% έως και 33%, παρατηρείται στο μερίδιο κατανάλωσης των πετρελαϊκών προϊόντων, με ταυτόχρονη διεύρυνση σε όλους τους τομείς του φυσικού αερίου (αύξηση της χρήσης του κατά 59% έως

και 74% σε σχέση με το 2020 και μερίδιο συνολικά της τάξης του 17% στην τελική κατανάλωση ενέργειας) αλλά και του ηλεκτρισμού (μερίδιο στην τελική κατανάλωση το 2050 σε επίπεδο 24% έως 32%). Συγκεκριμένα στον τομέα των μεταφορών, προβλέπεται μείωση της εξάρτησης από τα πετρελαϊκά προϊόντα και σημαντική διείσδυση των βιοκαυσίμων νέας γενιάς και του ηλεκτρισμού τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορικές μεταφορές.



3.2.14 Θόρυβος

Στον Δήμο Κηφισιάς δεν έχει πραγματοποιηθεί μελέτη θορύβου και συνεπώς δεν καταγράφονται στοιχεία για τους σχετικούς δείκτες. Τα αναμενόμενα υψηλά επίπεδα θορύβου που εμφανίζονται στους μεγάλους οδικούς άξονες του Δήμου, όπως η Εθνική Οδός (Α/Δ ΠΑΘΕ) και οι άξονες Λ. Κηφισιάς - Ελ. Βενιζέλου - Λ. Θησέως, Χαρ. Τρικούπη - Ελαιών - Ιλισίων, εκτιμάται ότι θα παραμείνουν υψηλά λόγω του κυκλοφοριακού φόρτου με αποτέλεσμα να παραμένει και να εντείνεται η υποβάθμιση της ποιότητας του ακουστικού περιβάλλοντος από την ηχορύπανση.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα αντιμετωπίζουν οι κατοικίες που γειτνιάζουν με τους παραπάνω οδικούς άξονες και ιδιαίτερα με τον Α/Δ ΠΑΘΕ. Το πιο διαδεδομένο μέσο προστασίας από τον θόρυβο είναι η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων, τα οποία στην περίπτωση του ΠΑΘΕ, για τμήμα εντός του Δήμου (π.χ. περιοχή Αδάμες, Νέα Κηφισιά), έχουν τοποθετηθεί τα τελευταία χρόνια.

Η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων, όμως, δεν είναι δυνατή στους οδικούς άξονες μέσα στην πόλη (π.χ. Λ. Κηφισιάς - Ελ. Βενιζέλου - Λ. Θησέως), όπου πρέπει να επιλέγονται άλλα είδη μέτρων, όπως η τοποθέτηση αντιθορυβικού οδοστρώματος (διαθέτει η Αττική Οδός), η μείωση του ορίου ταχύτητας και οι δέντροφυτεύσεις. Επίσης, ένα από τα μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν σε τοπικό επίπεδο είναι η δημιουργία «ήσυχων περιοχών», με πολύ περιορισμένη κυκλοφορία οχημάτων.

Πηγή θορύβου και δονήσεων αποτελεί και η λειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς – Κηφισιά (Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ), για την οποία θα πρέπει να υπάρχει πρόγραμμα παρακολούθησης με μετρήσεις, βάσει και των σχετικών περιβαλλοντικών προδιαγραφών.

Τα ανώτατα όρια θορύβου καθορίζονται βάσει της Οδηγίας 2002/49/ΕΚ, καθορίζοντας μια ενιαία για όλη την Ε.Ε. μεθοδολογία μέτρησης του περιβαλλοντικού θορύβου.

3.2.15 Τεχνολογικές εξελίξεις - Ηλεκτρικά Οχήματα

Η αυτοκινητοβιομηχανία κινείται πλέον ταχύτατα προς τη μαζική υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης, λόγω του ανερχόμενου ενδιαφέροντος των καταναλωτών, αλλά και λόγω της αυστηροποίησης του κανονιστικού πλαισίου για τις εκπομπές ρύπων και του περιορισμού των ντιζελοκίνητων οχημάτων.

Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα - Διεθνείς Τάσεις

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πλέον μια βιώσιμη επιλογή σε όλο και περισσότερες χώρες παγκοσμίως. Ενδεικτικά, σύμφωνα με έρευνες οι οποίες υποθέτουν ότι οι κυβερνητικές πολιτικές, η τεχνολογία και οι κοινωνικές προτιμήσεις θα συνεχίζουν να εξελίσσονται με προσφορότερο τρόπο και ταχύτητα σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν, ο στόλος των ηλεκτρικών οχημάτων αναμένεται να φτάσει μέχρι το 2040 στα 350 εκατ. παγκοσμίως, εκ των οποίων τα 300 εκατ. θα είναι επιβατικά (σύμφωνα με έκθεση της BP Energy Outlook 2019).

Ο εξηλεκτρισμός των αυτοκινήτων έχει διάφορες μορφές και στάδια. Η ηλεκτροκίνηση αφορά κυρίως στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ECVs (Electrically - Chargeable Vehicles), που περιλαμβάνουν τα ηλεκτρικά οχήματα που συνδυάζονται με βοηθητικό κινητήρα εσωτερικής καύσης και τα αμιγώς ηλεκτρικά BEVs (Battery Electric Vehicles), καθώς και τα plug-in υβριδικά PHEVs (Plug in Hybrid Electric Vehicles)¹⁰.

Οι προβλέψεις σχετικά με τις πωλήσεις των ηλεκτρικών αυτοκινήτων είναι παραπάνω από αισιόδοξες, καθώς όλο και περισσότερες αυτοκινητοβιομηχανίες δίνουν μεγάλη έμφαση στην παραγωγή ηλεκτρικών οχημάτων. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Bloomberg New Energy Finance (BNEF)¹¹ αναμένεται να είναι διαθέσιμα στην αγορά πάνω από 220 μοντέλα ηλεκτρικών αυτοκινήτων μέχρι το 2021. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει την εξέλιξη της αγοράς για τα έτη 2012-2021, όσον αφορά στα συμβατικά, plug-in υβριδικά και τα αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα.

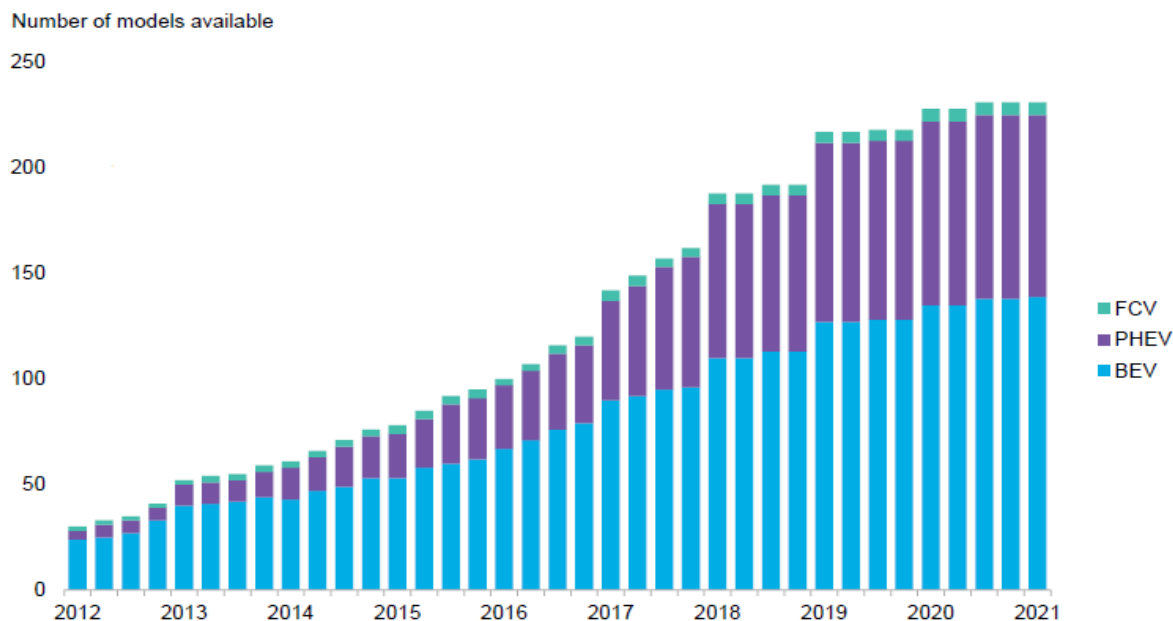
¹⁰ Τύποι ηλεκτρικών οχημάτων:

Ηλεκτρικά οχήματα μπαταρίας (Battery Electric Vehicles - BEV): Η χημική ενέργεια που είναι αποθηκευμένη στην μπαταρία που είναι εγκατεστημένη στο όχημα χρησιμοποιείται για την κίνηση ενός ή περισσότερων ηλεκτρικών κινητήρων. Η αυτονομία οδήγησης, χωρίς ενδιάμεση φόρτιση, είναι περιορισμένη (περίπου 150km-200km κατά μέσο όρο).

Ηλεκτρικά οχήματα αυξημένης αυτονομίας (Extended Range Electric Vehicles - EREV): Τα οχήματα της κατηγορίας αυτής διαθέτουν μηχανή εσωτερικής καύσης και ηλεκτρικό κινητήρα. Ωστόσο, η κίνηση του οχήματος στηρίζεται αποκλειστικά στον ηλεκτρικό κινητήρα. Η μηχανή εσωτερικής καύσης χρησιμοποιείται μόνο για την κίνηση μιας γεννήτριας που σκοπό έχει τη φόρτιση της κύριας μπαταρίας. Η τεχνολογία αυτή δίνει τη δυνατότητα αύξησης της αυτονομίας οδήγησης (>300km).

Plug-in Υβριδικά Οχήματα (PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicles): Όπως και τα EREV, διαθέτουν έναν ηλεκτροκίνητο, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία παρέχοντας αυτονομία οδήγησης μερικών δεκάδων χιλιομέτρων, και έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης.

¹¹ <https://about.bnef.com/>



Διάγραμμα 3-6: Εξέλιξη της αγοράς για συμβατικά, plug-in υβριδικά και αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα (έτη 2012-2021)¹²

Επιπλέον, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα του BNEF, πάνω από 2 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα πουλήθηκαν το 2018 παγκοσμίως, έναντι λίγων χιλιάδων το 2010, ενώ αναμένεται οι ετήσιες πωλήσεις των επιβατικών ηλεκτρικών αυτοκινήτων να ανέλθουν στα 10 εκατ. το 2025, τα 28 εκατ. το 2030 και τα 56 εκατ. μέχρι το 2040.

Στην Ευρώπη, τα στοιχεία δηλώνουν ότι όλες οι ευρωπαϊκές χώρες δείχνουν μεγαλύτερη ετοιμότητα, σε σχέση με το παρελθόν, για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, παρόλο που ο ρυθμός βελτίωσης ποικίλλει σημαντικά σε όλη την Ευρώπη. Το κοινό φαίνεται να ενθαρρύνεται σχετικά με την αγορά των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς πέρσι οι πωλήσεις των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων BEVs κατέγραψαν την υψηλότερη επίδοσή τους στην Ευρώπη σημειώνοντας άλμα της τάξης του 47% σε σχέση με το 2017. Συγκεκριμένα, τη χρονιά εκείνη οι ταξινομήσεις των BEV ανήλθαν στις 132.800 μονάδες, ενώ πέρσι σκαρφάλωσαν στις 195.200 μονάδες. Συνολικά, έως το καλοκαίρι του 2019 αναμένεται να κυκλοφορούν στην Ευρώπη 1,3 εκατ. ηλεκτρικά Ι.Χ.

Η αύξηση των πωλήσεων των ηλεκτρικών οχημάτων, τα τελευταία χρόνια, ήταν επακόλουθο της αύξησης των συνολικών πωλήσεων των αυτοκινήτων. Το μερίδιο τους στην αγορά εκτιμάται ότι αυξήθηκε μόλις 0,9% από το 2014 έως το 2017. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές πολιτικές και οι προβλέψεις για τη μείωση της τιμής τους, που ενδέχεται να προσεγγίσει την τιμή των συμβατικών έως το 2021, αλλά και το ευρύτερο φάσμα επιλογών σε συνδυασμό με τη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση των καταναλωτών αναμένεται να αλλάξει τα δεδομένα.

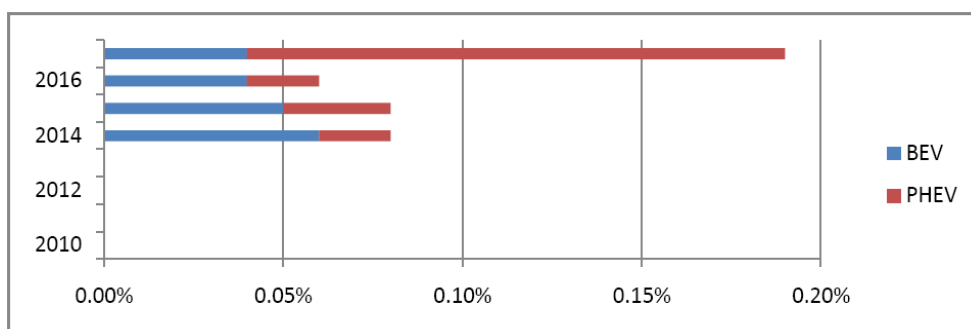
Ενδεικτικά, η συνθήκη του Παρισιού, προβλέπει ότι ως το 2050 θα κυκλοφορούν στην Ευρώπη 150 εκατ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Αντίστοιχα, η Βρετανία ανακοίνωσε ότι θα απαγορεύσει την πώληση αυτοκινήτων με κινητήρες εσωτερικής καύσης ως το 2040. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει ως στόχο προς υιοθέτηση από τα κράτη μέλη, οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων να φτάσουν το 15% μέχρι το 2025 και 30% μέχρι το 2030, ενώ συγκριτικά το 2017 οι πωλήσεις ηλεκτρικών αυτοκινήτων αντιπροσώπευαν μόλις το 0,7% των συνολικών πωλήσεων αυτοκινήτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν τη στροφή στην ηλεκτροκίνηση στο άμεσο μέλλον.

¹² BNEF 2017

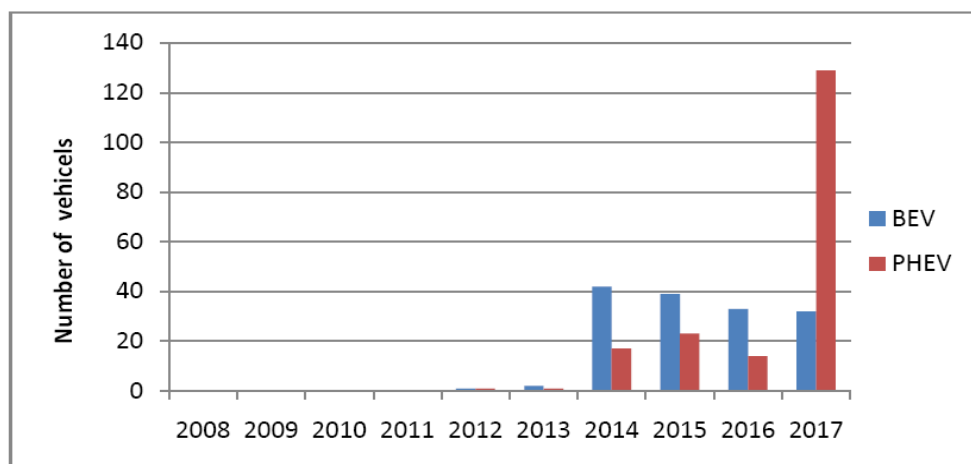
Σύμφωνα με νεότερη ανάλυση της Ευρωπαϊκής Ένωσης Κατασκευαστών Αυτοκινήτων (ACEA), που συγκρίνει τα δεδομένα κάθε χώρας αναφορικά με την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων και το κατά κεφαλήν ΑΕΠ, όλες οι χώρες με μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων μικρότερο του 1% (δηλ. το 50% των κρατών-μελών της ΕΕ) έχουν κατά κεφαλήν ΑΕΠ χαμηλότερο των 29.000 €. Σε αυτήν την κατηγορία συναντάται η Ελλάδα, στην οποία πουλήθηκαν μόλις 315 ηλεκτρικά οχήματα το 2018, με μερίδιο αγοράς 0,3% και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 17.100€. Αντίστοιχη έρευνα της ACEA έδειξε ότι η αγορά ηλεκτρικών αυτοκινήτων συνδέεται και με τη διαθέσιμη υποδομή για την εξυπηρέτηση τους και συγκεκριμένα με τη διαθεσιμότητα σημείων φόρτισης. Αξίζει να αναφερθεί η σύγκριση ανάμεσα στην Ελλάδα, την Πορτογαλία και τη Σουηδία που διαθέτουν παρόμοιο πληθυσμό (της τάξης των 10 εκατ.). Αναλυτικά, η Ελλάδα διαθέτοντας 65 εν λειτουργία σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και κατά κεφαλήν ΑΕΠ 17.100€, έχει μερίδιο αγοράς 0,3% όπως έχει αναφερθεί. Στον αντίποδα, η Σουηδία με κατά κεφαλήν ΑΕΠ 47.900€ και 5.518 σταθμούς φόρτισης, έχει μερίδιο αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων της τάξης του 8,0%. Τέλος, η Πορτογαλία διαθέτοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ 19.500€, όχι πολύ μεγαλύτερο από αυτό της Ελλάδας, αλλά 1.600 σταθμούς φόρτισης (εκ των οποίων το 25% είναι ταχείας φόρτισης), έχει καταφέρει να φτάσει το μερίδιο αγοράς της στο 3,4%.

Ηλεκτρικά Οχήματα & Θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, ο δρόμος της ηλεκτροκίνησης βρίσκεται σε πρώιμο στάδιο, ωστόσο τα στοιχεία δείχνουν ότι ακολουθεί, αν και με αργό ρυθμό, βήματα προόδου. Συγκεκριμένα, το μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων από 0,06% το 2016, ανέβηκε στο 0,19% το 2017, για να φτάσει όπως αναφέρθηκε στο 0,3% το 2018, σε μια αγορά της τάξης των 110.000 αυτοκινήτων συνολικά.



Διάγραμμα 3-7: Μερίδιο της αγοράς ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ελλάδα 2010-2017¹³



Διάγραμμα 3-8: Αγορά νέων οχημάτων BEVs & PHEVs στην Ελλάδα τη δεκαετία 2008-2017¹⁴

¹³ Πηγή: EAFO

Επιπλέον, στους δρόμους της Ελλάδας κυκλοφορούν σήμερα λιγότερα από 1.000 ηλεκτρικά αυτοκίνητα με τα στοιχεία εύλογων σεναρίων του Ελληνικού Ινστιτούτου Ηλεκτροκίνητων Οχημάτων, που παρουσιάστηκαν το 2015, να προβλέπουν ότι ο αριθμός τους θα φτάσει μόλις τα 8.000 οχήματα το 2025 και τα 15.000 το 2030.

Ωστόσο, η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί πλέον βασικό στόχο πολιτικής της Ελλάδας. Στο πλαίσιο της πολιτικής αυτής έχουν ήδη θεσπιστεί οικονομικά κίνητρα με σκοπό την προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Συγκεκριμένα, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από την υποχρέωση καταβολής τελών κυκλοφορίας, τελών ταξινόμησης και φόρου πολυτέλειας. Τα υβριδικά αυτοκίνητα απαλλάσσονται από το 50% του προβλεπόμενου τέλους ταξινόμησης. Τέλος, όλα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα έχουν τη δυνατότητα κυκλοφορίας μέσα στο δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας σύμφωνα με την υπουργική απόφαση 5592/Φ.911/16 (ΦΕΚ 3208/Β/2016).

Τον Ιούνιο του 2019 υπεγράφη η Κοινή Υπουργική Απόφαση (υπ' αριθμ. 42863/438, ΦΕΚ 2040/Β/4.6.2019) για τα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων ανοίγοντας το δρόμο για την ηλεκτροκίνηση, με στόχο έως το 2030 τα ηλεκτρικά οχήματα να αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου, έχοντας συνεισφέρει στη μείωση της τελικής κατανάλωσης ενέργειας από τα επιβατικά οχήματα κατά 9%. Τα παραπάνω σενάρια φαίνονται περισσότερο αισιόδοξα λόγω των κινήτρων που πρόκειται να δοθούν στο ελληνικό αγοραστικό κοινό τα επόμενα χρόνια. Ενδεικτικά, η ΔΕΔΔΗΕ έχει ήδη εκπονήσει μελέτη, σύμφωνα με την οποία προγραμματίζεται η εγκατάσταση 1.448 φορτιστών σε δημόσιους χώρους στις πόλεις και 300-340 ταχυφορτιστών στο εθνικό οδικό δίκτυο, επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες ακόμη και αυξημένης διείσδυσης των ηλεκτρικών οχημάτων.

Επιπλέον, πρόσφατα δημοσιεύθηκε ο Νόμος 4710/2020 (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) «Προώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις.» Στο άρθρο 17 του Ν.4710/20 προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Σύμφωνα με την παρ. 8 του άρθρου 62 του Ν.4710/20 με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας καθορίζονται οι προδιαγραφές, οι όροι και οι τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ, καθώς και κάθε άλλο θέμα σχετικό με την εφαρμογή του άρθρου 17.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τη βελτίωση της υποδομής σχετικά με την ηλεκτροκίνηση, όπως η προγραμματισμένη αύξηση των σημείων φόρτισης, όσο και τη μεσοπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη πρόβλεψη για επιστροφή έως το 2040 των οικονομικών δεικτών στην προ κρίσης εποχή του 2007, αναμένεται αύξηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στη χώρα. Ο ρυθμός αύξησης, ωστόσο, θα εξαρτηθεί από τα διαφορετικά κίνητρα και τις πολιτικές που θα ακολουθούν τα διάφορα σενάρια εξέλιξης στην Ελλάδα.

¹⁴ Πηγή: ΕΑΦΟ

3.3 Τελικό Σενάριο

3.3.1 Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου

Οι Γενικές Αρχές του Σεναρίου των Τάσεων έχουν ως εξής:

- ✓ Ισχύουν όλα όσα αναφέρονται στο προηγούμενο Κεφ. 3.2. της παρούσης σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ, Βασικό Οδικό Δίκτυο Ν. Αττικής & οι Επαρχιακές οδοί αρμοδιότητας Ν. Αθηνών, Νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής, προστατευόμενες ζώνες του ποταμού Κηφισού και του Πεντελικού Όρους, πληθυσμιακή εξέλιξη, οικονομικές εξελίξεις, Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, Κατανάλωση Ενέργειας, Θόρυβος, Τεχνολογικές εξελίξεις & Ηλεκτρικά αυτοκίνητα).
- ✓ Ως γενική αρχή προτείνεται η εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου (διανοίξεις αδιάνοικτων οδικών τμημάτων, διαπλάτυνση των οδών Τατοΐου, Θησέως, Αγ. Σαράντα, διάνοιξη οδού Καστρίτσας, κλπ.).
- ✓ Επισημαίνεται ότι, ο Δήμος Κηφισιάς δεν αποδέχεται κατ' αρχήν και σε καμία περίπτωση την επιβολή διοδίων σε οποιαδήποτε θέση νοτιότερα του υφιστάμενου σταθμού διοδίων Αφιδνών.
- ✓ Στο παρόν Τελικό Σενάριο επιδιώκεται η βέλτιστη διαχείριση των υφιστάμενων υποδομών, με ήπιες παρεμβάσεις σε συνδυασμό με κάποιες ριζοσπαστικές αλλαγές στις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών.
- ✓ Όσον αφορά στα σχεδιαζόμενα μεγάλα έργα, υλοποιούνται οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για τη διάνοιξη της Λ. Κύμης, στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, ενώ υλοποιείται και η ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών εντός του Δήμου, καθώς μεγάλο τμήμα αυτής έχει κατασκευαστεί. Επιπλέον, υλοποιούνται οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για τη δημιουργία των Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης και, τέλος, της προβλεπόμενης από το ΡΣΑ επέκτασης της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ.
- ✓ Προτείνεται αναθεώρηση του σχεδιασμού των Γραμμών του Μετρό ώστε να υλοποιηθεί στον Ορίζοντα 15ετίας η Γραμμή 4 σε ολόκληρο το μήκος της, καθώς και να εξεταστεί η επέκταση όλων των Γραμμών.
- ✓ Άμεση εφαρμογή μέτρων προστασίας στις περιοχές προστασίας Α' & Β' του ποταμού Κηφισού, κατ' εφαρμογή του ΠΔ του 1994, καθώς και στις ζώνες προστασίας του Πεντελικού Όρους, βάσει του ΠΔ του 1988.
- ✓ Άμεση εκπόνηση Κυκλοφοριακής Μελέτης για το σύνολο του Δήμου Κηφισιάς.
- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατόδρομων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.
- ✓ Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων– στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου. Στην υφιστάμενη κατάσταση,

η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).

- ✓ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο τον Δήμο, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.
- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.
- ✓ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας. Επιτυγχάνεται με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια, πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο.
- ✓ Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες.
- ✓ Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού.
- ✓ Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας με Γραμμές που θα συνδέουν κάθε γειτονιά με τους σταθμούς του ΗΣΑΠ. Ικανοποιητική συχνότητα δρομολογίων, διευρυμένο ωράριο λειτουργίας (τουλάχιστον αντίστοιχο του ΟΑΣΑ), εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις.
- ✓ Οι υποδομές Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΗΣΑΠ, ΟΑΣΑ) λειτουργούν με αναβαθμισμένες υπηρεσίες σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση (Αύξηση συχνότητας/ Πύκνωση δρομολογίων ΜΜΜ, Βελτίωση αξιοπιστίας, Επέκταση ωραρίου), βελτιώνοντας ουσιαστικά το επίπεδο εξυπηρέτησης. Όπως έχει προκύψει από τις έρευνες της ομάδας εκπόνησης του ΣΒΑΚ και τη σχετική βιβλιογραφία, η αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών της Δημόσιας Συγκοινωνίας, είναι το βασικότερο κριτήριο για την επιλογή έναντι της χρήσης του αυτοκινήτου.
- ✓ Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης

ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

- ✓ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ **Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο** (βλ. Κεφ. 2.5 της παρούσης).

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ Κηφισιάς, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

3.3.2 Κυκλοφοριακή Οργάνωση

❖ Ορίζοντας 5ετίας

Η προτεινόμενη λειτουργία της κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου -ιδιαίτερα του ιεραρχημένου- στόχο έχει την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Τελικού Σεναρίου είναι αντίστοιχο της υφιστάμενης κατάστασης (βλ. *Χάρτης 3-1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής) λειτουργίας του οδικού δικτύου - Τελικό Σενάριο*).

1. Όσον αφορά στο ιεραρχημένο δίκτυο και συγκεκριμένα στις Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες, προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων, έτσι ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω σε αυτά (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.).
2. Διαχείριση των διαμπερών/ υπερτοπικών φόρτων, και εκτροπή αυτών από τις γειτονίες, ιδιαίτερα στις περιοχές Αλώνια, Κάτω Κηφισιά, Νέα Κηφισιά, Αδάμες, Γράμμος-Φοίνικας, Πανόραμα/ Καλυφτάκη, Μορτερό - Καστρί, περιοχές της Νέας Ερυθραίας (π.χ. Στροφυλίου, Αναξαγόρα - Πλ. Πλαστήρα, Έλσας Βεργή - Καρόλου Κουν, πέριξ πάρκου Ανδρέα Παπανδρέου), καθώς και στην περιοχή της Κηφισιάς που συνορεύει με τα Μελίσσια. Ανά περιοχή-γειτονιά απαιτούνται εξειδικευμένες παρεμβάσεις κατόπιν εκπόνησης ξεχωριστής κυκλοφοριακής μελέτης.

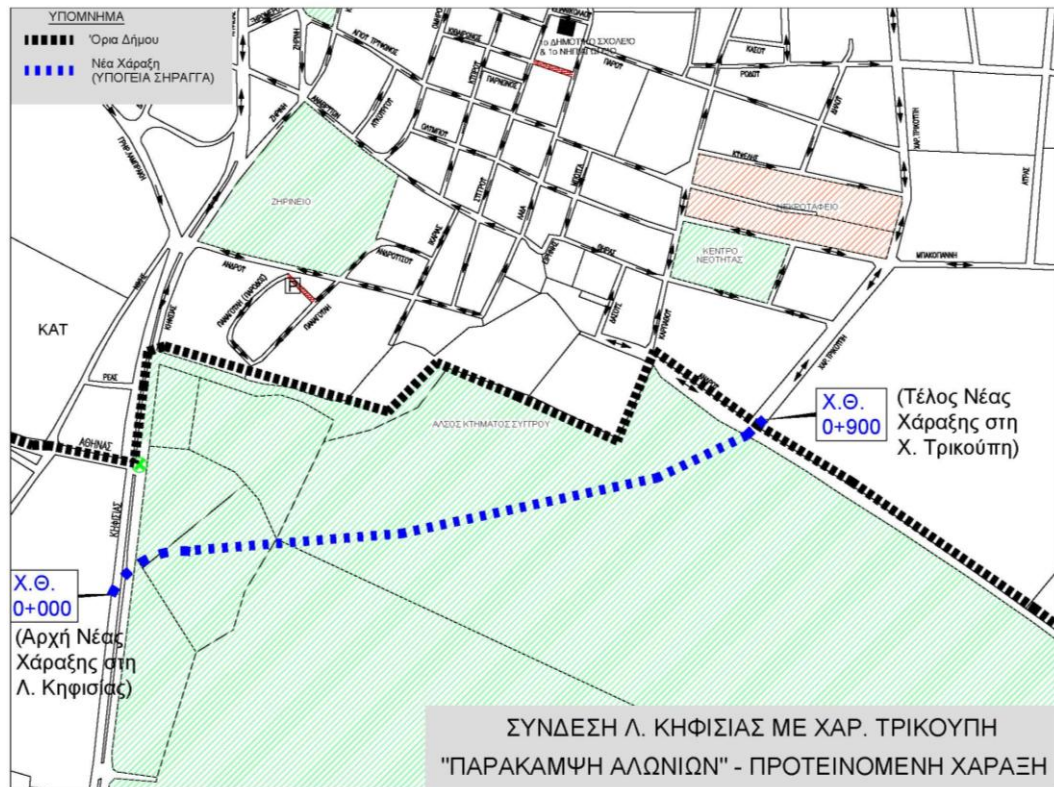
Τα προβλήματα κινητικότητας και οδικής ασφάλειας του Δήμου οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην αποκοπή του οικιστικού ιστού λόγω της ύπαρξης των μεγάλων οδικών αξόνων (Νέα Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης, Λ. Κηφισιάς - Ελ. Βενιζέλου - Λ. Θησέως, κ.α.), οι οποίοι εξυπηρετούν υπερτοπικές και διαμπερείς κινήσεις οχημάτων, με πολύ υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους, επιβαρύνοντας το περιβάλλον και υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής.

3. Ο ανασχεδιασμός του ανισόπεδου κόμβου Καλυφτάκη θα πρέπει να υλοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδους.

- ⇒ Δημιουργία αναβαθμισμένης πρόσβασης στο Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», μέσω του Παράδρομου της Ε.Ο. Το εν λόγω έργο έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά (έγκριση ΑΕΠΟ) από τις 13/10/2015 (ΑΔΑ: 772ΓΟΡ1Κ-ΟΩΜ).

- ⇒ Ολοκλήρωση διαδικασιών για απαλλοτριώσεις της οδού Καλυφτάκη, στο τμήμα της από Νέα Εθνική Οδό έως Γ. Λύρα, έτσι ώστε η οδός Καλυφτάκη να αποκτήσει το τελικό της εύρος/ διατομή εντός της 5ετίας.
- ⇒ Εκπόνηση και ολοκλήρωση μελετών για τη διάνοιξη/ επέκταση της Λ. Κύμης από τη συμβολή της με την Αττική Οδό μέχρι τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, όπως προβλέπεται από το νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας). Προτείνεται, επίσης, να εξεταστεί το ενδεχόμενο της κατασκευής σήραγγας ή υπογειοποίησης της.
- ⇒ 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 Γρ. Λαμπράκη (η σύνδεση αυτή σήμερα γίνεται μέσω της Όθωνος).

- ⇒ Ολοκληρώνονται οι μελέτες για την επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ. Παράλληλα προτείνεται η επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Νέο Σταθμό "Νέα Ερυθραία" (βλ. παρακάτω Κεφ. 3.3.6) εντός της 5ετίας και συνεπώς, τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας, θα υπάρξουν παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο που συναντά η εν λόγω επέκταση.
- ⇒ Σύνδεση της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χαρ. Τρικούπη (παρακάμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς).



Εικόνα 3-10: Σύνδεση Λ. Κηφισίας με Χαρ. Τρικούπη

6. Προτείνεται να διερευνηθεί ως εναλλακτική η μετατροπή βασικών οδικών αξόνων της Κηφισιάς σε μονής κατεύθυνσης, λειτουργώντας ως σύστημα μονόδρομων. Συγκεκριμένα, για την αποτροπή των διαμπερών κινήσεων αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων, προτείνονται να εξεταστούν οι εξής παρεμβάσεις στους βασικούς άξονες του Δήμου Κηφισιάς (βλ.Χάρτης 3-2: *Εναλλακτική Πρόταση για την Κυκλοφοριακή Λειτουργία του Ιεραρχημένου Δικτύου (Μονοδρομήσεις) - Τελικό Σενάριο*):

- Μονοδρόμηση της Λ. Κηφισίας, από την οδό Ηρώδου Αττικού (Πλ. Πλατάνου) έως την οδό Χαρ. Τρικούπη, με κατεύθυνση προς τη Χαρ. Τρικούπη.
- Μονοδρόμηση της οδού Ελ. Βενιζέλου, από την οδό Χαρ. Τρικούπη έως την οδό Αγ. Σαράντα, με κατεύθυνση προς την Αγ. Σαράντα.
- Μονοδρόμηση της οδού 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 (με κατεύθυνση προς την οδό Στρέιτ).

Το μέτρο συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία πράσινης διαδρομής.

Οι μονοδρομήσεις - αντιδρομήσεις των βασικών αξόνων του Δήμου Κηφισιάς που περιγράφονται ως άνω, απελευθερώνουν χώρο για τη διέλευση της προτεινόμενης γραμμής Τραμ/ Ελαφρύ Μετρό (LRT) που περιγράφεται παρακάτω (βλ. Κεφ.3.3.6). Λόγω της φύσης του έργου (Μέσο Σταθερής Τροχιάς), για το συγκεκριμένο μέτρο προτείνεται και ένα ενδιάμεσο σενάριο όπου μέχρι την υλοποίηση του έργου, ο επιπλέον χώρος θα αξιοποιηθεί για ήπια μετακίνηση με τη δημιουργία πράσινης διαδρομής.

Ο άξονας Λ. Κηφισιάς - Ελ. Βενιζέλου υποβιβάζεται από πρωτεύουσα αρτηρία (υφιστάμενη κατάσταση) σε δευτερεύουσα αρτηρία, για το τμήμα που μονοδρομείται.

7. Αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως περιγράφεται παρακάτω στο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών.
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
8. Για τις περιοχές γειτονιάς που επιβαρύνονται με υπερτοπικό φόρτο προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων για την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά):
 - μονοδρομήσεις,
 - ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο,
 - μείωση των ορίων ταχύτητας,
 - δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς
 - εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης,
 - οφιοειδείς χαράξεις στο τοπικό οδικό δίκτυο
 - διαμόρφωση διασταυρώσεων με προεξοχές για την αποτροπή της παράνομης στάθμευσης και τη βελτίωση της ορατότητας, έτσι ώστε να βελτιώνεται η οδική ασφάλεια των κόμβων αλλά και η προσβασιμότητα,
 - αντικατάσταση ασφαλικού οδοστρώματος με ψυχρά υλικά (για τη βελτίωση/ μείωση των συνθηκών θερμικής νησίδας) και υλικά μείωσης/ αποτροπής υψηλών ταχυτήτων,
 - φυτεύσεις.

Στόχος είναι αφενός η αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας και αφετέρου η επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας, έτσι ώστε να προστατεύεται οι περιοχές κατοικίας αφενός περιβαλλοντικά (ώστε οι ρύποι και ο θόρυβος να είναι χαμηλοί) και αφετέρου ως προς την οδική ασφάλεια, διότι η υψηλής ταχύτητας κυκλοφορία οχημάτων σε περιοχές με πυκνή παρουσία πεζών αυξάνει την πιθανότητα θανατηφόρου ατυχήματος.

9. Ειδικότερα για τις οδούς ήπιας κυκλοφορίας, βάσει και των προτάσεων προγενέστερων μελετών, προτείνεται κατά προτεραιότητα (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) η διαμόρφωση των οδών/ οδικών τμημάτων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας που περιγράφονται αναλυτικά στην Ενότητα των Πράσινων Διαδρομών (βλ. Κεφ. 3.3.7 της παρούσης). Επίσης, για το κέντρο της Κηφισιάς και την ανάδειξη του ιστορικού κέντρου προτείνεται η κατασκευή οδών ήπιας κυκλοφορίας που συνδέουν μεταξύ τους:

- * το Εμπορικό Κέντρο της Κηφισιάς και την πλατεία Κεφαλαρίου
- * το Ζηρίνιο
- * το Νεκροταφείο και το όμορο Κέντρο Νεότητας
- * το Άλσος Κηφισιάς και το σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς
- * το Στροφύλι και τον Αθλητικό Όμιλο Κηφισιάς
- * την πλατεία και το Γυμναστήριο της Πολιτείας.

Η επιλογή 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.

Ενδεικτικά προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται σε οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκιβωτισμένες θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης όπου προβλέπεται και φυσικά μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.

10. Ως παράδειγμα οδού με προβλήματα οδικής ασφάλειας λόγω των υψηλών ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων αναφέρεται η οδός Βλάχου στη Δ.Ε. Εκάλης. Προτείνεται η τοποθέτηση σήμανσης P-2 «STOP» επί της οδού Βλάχου σε όλες τις διασταυρώσεις της, δίνοντας προτεραιότητα στα κάθετα οδικά τμήματα. Το εν λόγω μέτρο έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε αντίστοιχες περιπτώσεις (οδός Ρόδων Δ.Ε. Εκάλης). Επιπλέον, προτείνεται για τη 10ετία η διαμόρφωση της οδού Βλάχου, καθώς και της οδού Φασίδερη, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, με τη διαμόρφωση που περιγράφεται παραπάνω.

Αντίστοιχες παρεμβάσεις προτείνονται και στην οδό Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, από Πλ. Κωνσταντίνου Καραμανλή/ Πλ. Πολιτείας έως την οδό Ρόδων, καθώς και στην οδό Τριπολιτσάς, με στόχο αφενός την ηπιοποίησή της και αφετέρου τη μείωση των ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων.

11. Το εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς προτείνεται να λειτουργεί ως “OPEN MALL”, με σχετικές διαμορφώσεις όπου χρειάζεται.

12. Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατόδρομων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων. Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.

13. Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
14. Υλοποιούνται μέτρα και παρεμβάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο σύμφωνα με τις πλέον πρόσφατες οδηγίες¹⁵ για τη βελτίωση της λειτουργίας του δικτύου οχημάτων και πεζών.
15. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εστιάζουν στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων, με άμεση εφαρμογή από τον Ορίζοντα 5ετίας της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013).
16. Εφαρμόζεται σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων. Το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο" (car sharing) αποτελεί μια εναλλακτική λύση που απαλλάσσει από το συνεχώς αυξανόμενο κόστος κατοχής ιδιωτικού αυτοκινήτου και συμβάλλει στη μείωση της χρήσης επιβατικού Ι.Χ. Πρόκειται για μια λύση ελκυστική μόνο σε πόλεις καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία και δίκτυα ποδηλάτου, δηλαδή εκεί όπου το περπάτημα είναι ασφαλές και ευχάριστο και όπου το αυτοκίνητο δεν εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες (π.χ. για δουλειά) αλλά χρησιμοποιείται για αναψυχή ή έκτακτες μετακινήσεις (υγεία κ.λπ.).
17. Συνδυαστικά με το "κοινόχρηστο αυτοκίνητο - car sharing" εφαρμόζονται τα "κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης" και τα "κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης" (όπως στο Παρίσι), τα οποία γίνονται μια μορφή εξοπλισμού του κέντρου. Για παράδειγμα, η ηλεκτρονική κάρτα, που είναι το κλειδί για την οδήγησή τους, μπορεί να είναι συγχρόνως και εισιτήριο για τη δημόσια συγκοινωνία ή/και σε κάποιες περιπτώσεις με αυτή αποκτάται πρόσβαση και σε συστήματα κοινόχρηστων αυτοκινήτων/ δημόσιας συγκοινωνίας άλλων πόλεων ακόμη και διαφορετικών χωρών. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling)

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Υλοποιείται η προβλεπόμενη από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρέμβαση για τη διάνοιξη της Λ. Κύμης, στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης. Το τμήμα αυτό θα ανήκει στο πρωτεύον οδικό δίκτυο.
2. Υλοποιείται η σύνδεση της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χαρ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς), βάσει και της μελέτης σκοπιμότητας που εκπονήθηκε το 2009 (βλ. παραπάνω Εικόνα 3-10). Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης¹⁶ είχε εκτιμηθεί ότι ο συνολικός εκτιμώμενος διαμπερής

¹⁵ «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων» (6/2019), ο οποίος συντάχθηκε από Ομάδα Εργασίας αποτελούμενη από επιστήμονες της Μονάδας Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (ΜΟΔ) Α.Ε., του CIVINET CY-EL, της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ. Πολυτεχνείου, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού και του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας.

¹⁶ «Προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας σύνδεσης της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων)» (Α. Μαυρογεώργη, 2009)

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.

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.

3. Προτείνεται η επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Νέο Σταθμό "Καστρι" (βλ. παρακάτω Κεφ. 3.3.6) και συνεπώς, τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας, θα υπάρξουν παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο που συναντά η εν λόγω επέκταση.
4. Επέκταση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 200% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.

Ενδεικτικά:

- Πεζοδρομήσεις περιοχών πέριξ των σταθμών του ΗΣΑΠ.
- Πεζοδρομήσεις περιοχών πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων, σε επίπεδο γειτονιάς.
- Πεζοδρομήσεις περιοχών πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.
- Διαμόρφωση της οδού Στροφυλίου στη Νέα Ερυθραία (μεταξύ των οδών Χ. Τρικούπη και Ελ. Βενιζέλου), αρχικά σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (τμήμα του δικτύου Πράσινων Διαδρομών) και ακολούθως σε πεζόδρομο.

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

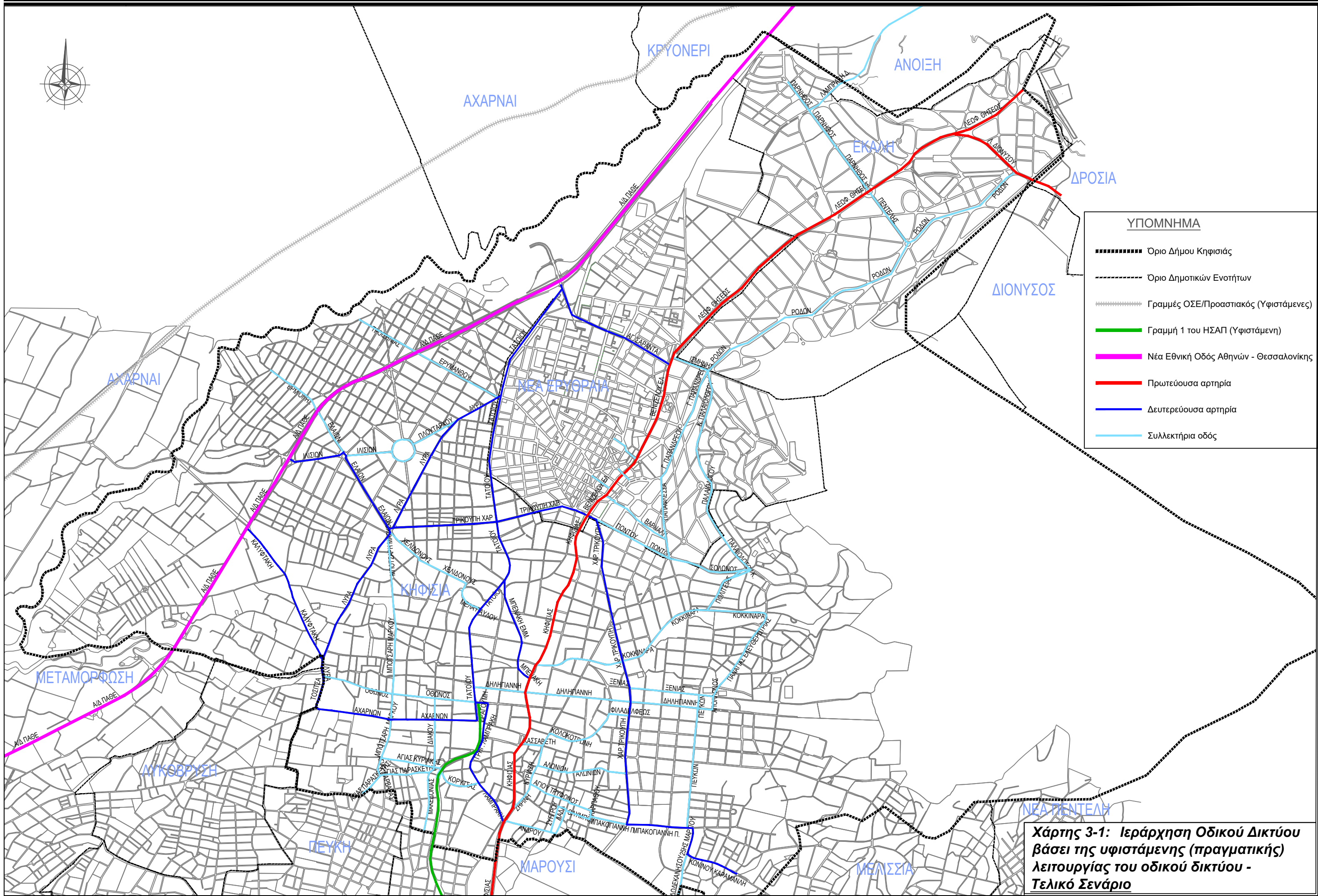
1. Υλοποιείται η Υπογειοποίηση της Λ. Κηφισίας, στο τμήμα της εντός των ορίων της Δημοτικής Ενότητας Κηφισίας, βάσει και της μελέτης σκοπιμότητας που εκπονήθηκε το 2008. Στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης¹⁷ είχε εκτιμηθεί ότι η Ετήσια Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία (σε ΜΕΑ) για το έτος στόχο του έργου (2034) θα ήταν 69.042 ΜΕΑ και η αντίστοιχη διαμπερής ΕΜΗΚ 49.185 ΜΕΑ. Το προβλεπόμενο μήκος της σήραγγας θα είναι περί τα 2,8χλμ. Στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ προτείνεται διερευνηθεί η δυνατότητα επέκτασης της προαναφερόμενης υπογειοποίησης και επί της Ελ. Βενιζέλου, στο κορεσμένο οδικό τμήμα της Νέας Ερυθραίας.

¹⁷ «Προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας υπογειοποίησης της Λ. Κηφισίας εντός των ορίων του Δήμου Κηφισίας» (Θ. Μαυρογεώργης, 2008)

Προβλέπεται η 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.

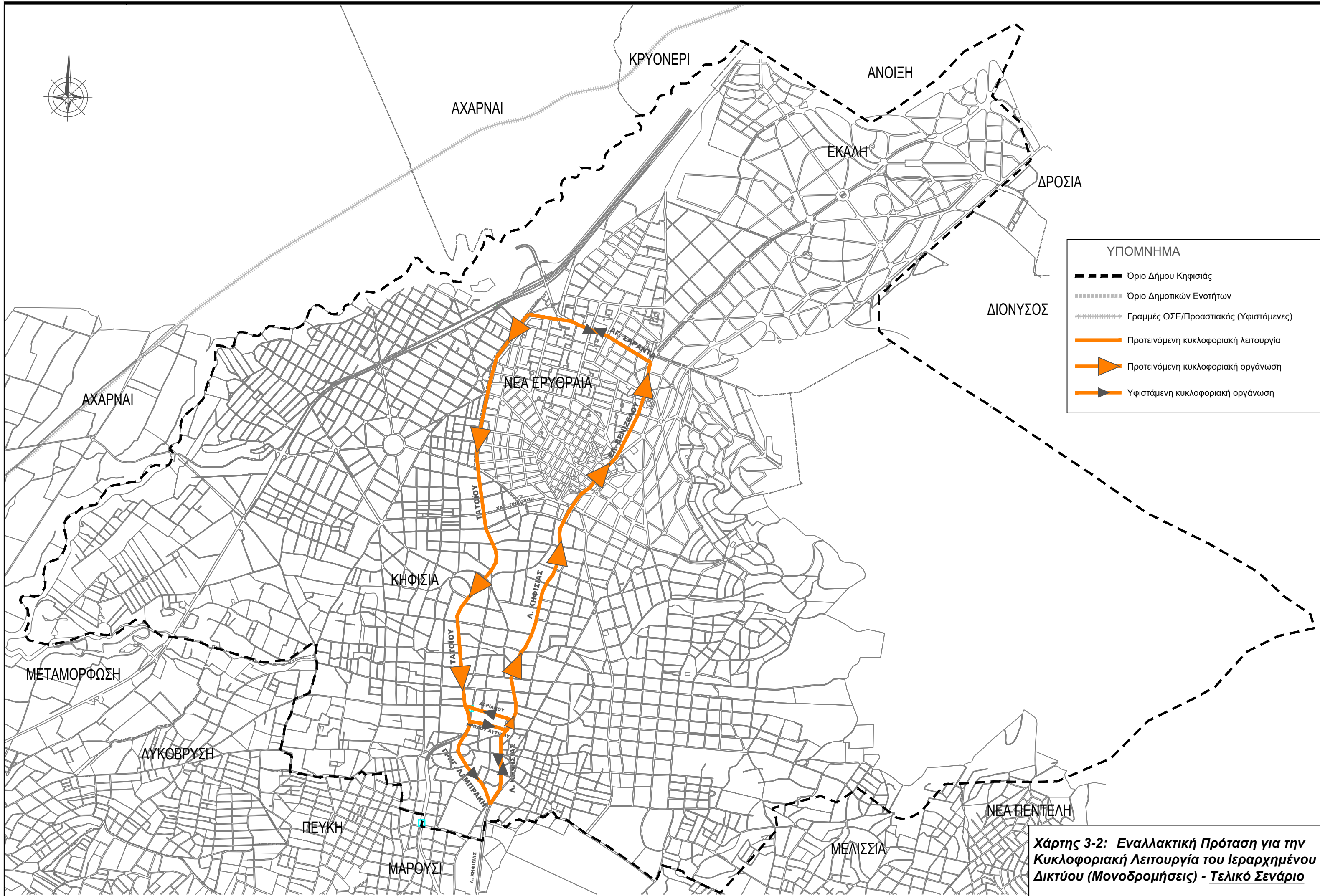
2. Προτείνεται η επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Άγιο Στέφανο (βλ. παρακάτω Κεφ. 3.3.6) και συνεπώς, τόσο κατά τη φάση κατασκευής όσο και κατά τη φάση λειτουργίας, θα υπάρξουν παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο που συναντά η εν λόγω επέκταση.
3. Υλοποίηση της πρότασης για χάραξη γραμμής Τραμ - Ελαφρύ Μετρό εντός των ορίων του Δήμου Κηφισίας, όπως περιγράφεται παρακάτω (βλ. Κεφ. 3.3.6), με δυνατότητα μετεπιβίβασης στους σταθμούς ΜΣΤ της περιοχής (Μετρό/ Προαστιακού/ ΗΣΑΠ). Προφανώς, η γραμμή ενός επίγειου ΜΣΤ εντός των ορίων του Δήμου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο ως τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου που θα εξυπηρετεί τον βόρειο τομέα. Προτείνεται η διέλευση της γραμμής Τραμ - Ελαφρύ Μετρό επί των αξόνων Λ. Κηφισίας – Χαρ. Τρικούπη – Τατοΐου – Γρ. Λαμπράκη. Ο σχεδιασμός, η μελέτη και η υλοποίηση της εν λόγω Γραμμής, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα προτεινόμενα έργα της υπογειοποίησης της Λ. Κηφισίας, καθώς και τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές αλλαγές (μονοδρομήσεις Λ. Κηφισίας και Τατοΐου), σε κάθε φάση υλοποίησης αυτών.
4. Επέκταση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων με στόχο την αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους πεζοδρομημένων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών με στόχο την αύξηση κατά 300% του συνολικού μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.

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



Χάρτης 3-1: Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου
βάσει της υφιστάμενης (πραγματικής)
λειτουργίας του οδικού δικτύου -
Τελικό Σενάριο

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



Χάρτης 3-2: Εναλλακτική Πρόταση για την Κυκλοφοριακή Λειτουργία του Ιεραρχημένου Δικτύου (Μονοδρομήσεις) - Τελικό Σενάριο

3.3.3 Διαχείριση Στάθμευσης

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.

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).

Σχετικά με τη στάθμευση, υπενθυμίζεται ότι στον Δήμο Κηφισιάς είχε 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).

Σήμερα σε τμήμα του Κέντρου της Κηφισιάς λειτουργεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης, συγκεκριμένα θέσεις στάθμευσης επισκεπτών και κατοίκων του ΣΕΣ χωροθετούνται σε οδικά τμήματα του εμπορικού κέντρου Κηφισιάς επί των οδών Ζηρίνη, Κυριαζή, Λεβίδου, Κολοκοτρώνη, κλπ. Στην υφιστάμενη κατάσταση το ΣΕΣ ελέγχεται από Δημοτική Αστυνομία, η οποία διαθέτει περιορισμένο ανθρώπινο δυναμικό.

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με πεζόδρομους/ ποδηλατόδρομους.
2. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται:

A. πλήρης επαναλειτουργία

- i. στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς και
- ii. στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Νέας Ερυθραίας, καθώς και

B. εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές

- i. Κέντρο της Κηφισιάς (από Ζηρίνιο, Αγ. Τρύφωνος έως Πλ. Κεφαλαρίου) (Δ.Ε. Κηφισιάς)
- ii. πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά» (Δ.Ε. Κηφισιάς)
- iii. πέριξ του Σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ» (Δ.Ε. Κηφισιάς)

Αρχές του ΣΕΣ είναι κατά προτεραιότητα η εξυπηρέτηση των κατοίκων και ακολούθως η χωροθέτηση θέσεων επισκεπτών, στις εμπορικές χρήσεις, με μέγιστο επιτρεπόμενο χρόνο στάθμευσης τις 3 ώρες, με ταυτόχρονη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης εκτός οδού.

Η διαχείριση θα περιλαμβάνει την εκμετάλλευση αναξιοποίητων χώρων (ελεύθερων γηπέδων) για στάθμευση εκτός οδού, ενώ προτείνεται η εφαρμογή ενιαίου συστήματος διαχείρισης της παρά της οδού και της εκτός οδού στάθμευσης.

Τα «έξυπνα συστήματα» (smart systems), δηλαδή η αυτοματοποιημένη διαδικασία με εφαρμογή νέων τεχνολογιών, αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής ενός ΣΕΣ (ιδιαίτερα για τη ζώνη επισκεπτών). Η εφαρμογή και ο έλεγχος του ΣΕΣ με συμβατικό τρόπο (Δημοτική Αστυνομία), δυσχεραίνει την εφαρμογή και απαιτούνται αυξημένοι πόροι.

3. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε σημεία μετεπιβίβασης σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).
4. Γίνεται η παραδοχή ότι, βάσει του εκτιμώμενου ΑΕΠ παραμένει υψηλός ο δείκτης ιδιοκτησίας και χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου και επακόλουθα, αυξάνεται η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης.
5. Υλοποίηση Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου και πέριξ του Ιερού Ναού του Αγ. Δημητρίου, βάσει και της μελέτης σκοπιμότητας που έχει εκπονηθεί τον Ιούνιο του 2011. Το οικόπεδο έχει εμβαδό περίπου 1.508 τ.μ, το οποίο αντιστοιχεί σε έναν τριώροφο υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων 166 θέσεων στάθμευσης. Περιλαμβάνονται 3 θέσεις ΑΜΕΑ και 5 θέσεις δικύκλων.
6. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου. Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικόπεδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές (π.χ. πέριξ των σταθμών ΗΣΑΠ), ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (σταθμοί ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ).
7. Να διερευνηθεί η σκοπιμότητα χωροθέτησης/ κατασκευής/ λειτουργίας Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων σε κεντρικές περιοχές της Νέας Ερυθραίας, της Νέας Κηφισιάς (π.χ. περιοχή Ιλισίων/ Πλ. Ελαιών).
8. Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού/ υπεραστικού οδικού δικτύου. Υλοποίηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).
9. Προτείνεται –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, ποδηλάτων και αμαξιδίων ΑΜΕΑ στις εξής περιοχές:
 - ❖ Κέντρο Κηφισιάς
 - ❖ Πέριξ σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά»
 - ❖ Πέριξ σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ»
 - ❖ Πλ. Κεφαλαρίου
 - ❖ Πλ. Πολιτείας
 - ❖ Πλ. Ελαιών
 - ❖ Πλ. 28^{ης} Οκτωβρίου (Νέας Ερυθραίας)
 - ❖ Παλαιό Δημαρχείο Εκάλης

- ❖ Σε κεντρικά σημεία των ποδηλατόδρομων της Δ.Ε. Κηφισιάς και Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας.

Στις ίδιες θέσεις προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Στο πλαίσιο της υλοποίησης του Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) θα προταθεί με ακρίβεια η χωροθέτηση των απαραίτητων χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, ποδηλάτων και αμαξιδίων ΑΜΕΑ, για το σύνολο του Δήμου.

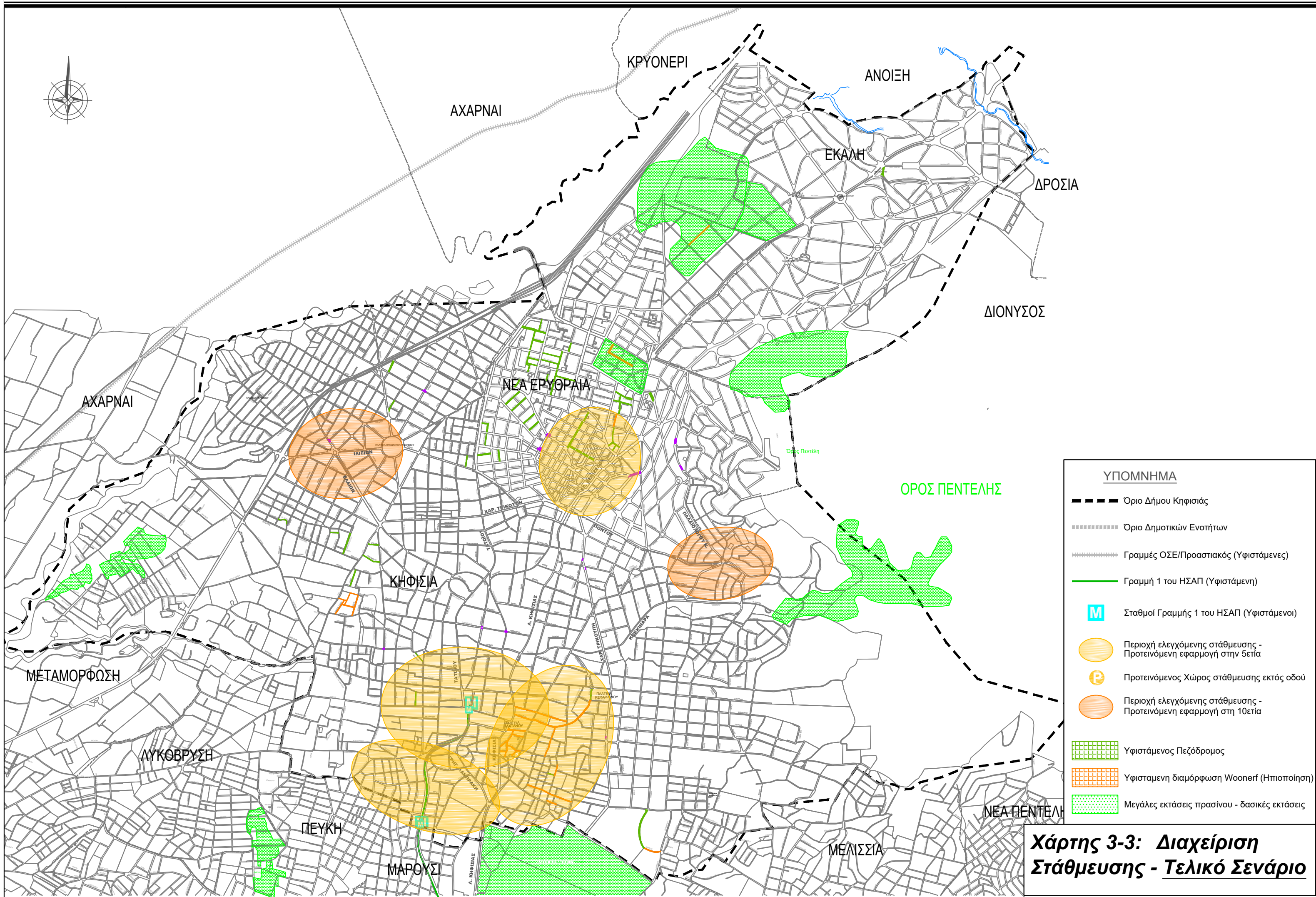
10. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 50% του συνόλου των θέσεων.
11. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
12. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
13. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.
14. Ορθή χωροθέτηση περιοχών στάσης ταξί «πιάτσες» σε σημεία του Δήμου με αυξημένη ζήτηση, ώστε να βελτιωθεί η εικόνα του Δήμου σε σχέση με την άναρχη και συνήθως παράνομη στάθμευση των ταξί.
15. Σε συνθήκες Βιώσιμης Κινητικότητας οι θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο πρέπει να είναι πολύ λιγότερες από τις σημερινές και να διατίθενται κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους στους κατοίκους, καθώς κάθε θέση στάθμευσης αποτελεί πόλο έλξης για τα αυτοκίνητα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού θα πρέπει να συνοδεύεται από μείωση των διαθέσιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό με σχετικές διαμορφώσεις στους πέριξ δρόμους.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 60% του συνόλου των θέσεων.
2. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις περιοχές:
 - i. πέριξ Πλ. Πολιτείας (Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - ii. πέριξ Πλ. Ελαιών (Ιλισίων, Ελαιών) (Δ.Ε. Κηφισιάς)

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 70% του συνόλου των θέσεων.
2. Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού κάτω από την επιφάνεια πλατειών ή υφιστάμενων οδών σε κεντρικές περιοχές με αυξημένη ζήτηση.



**Χάρτης 3-3: Διαχείριση
Στάθμευσης - Τελικό Σενάριο**

3.3.4 Διαμορφώσεις Κόμβων

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Όσον αφορά στον Ανισόπεδο Κόμβο Καλυφτάκη, προτείνεται να λειτουργεί με πλήρη πρόσβαση για όλες τις κινήσεις, καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση δεν εξυπηρετούνται όλες οι στρέφουσες κινήσεις (π.χ. δεν εξυπηρετείται η κίνηση από Ολυμπιακό Χωριό προς Κηφισιά). Όπως προαναφέρθηκε, ο ανασχεδιασμός του ανισόπεδου κόμβου Καλυφτάκη, πρέπει να υλοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδους.
2. Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση του ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην Πλ. Ελαιών, έτσι ώστε να βελτιωθούν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά και η οδική ασφάλεια. Στο πλαίσιο παλαιότερης μελέτης (Μελέτη 2010), 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 (βλ. παρακάτω Εικόνα 3-11).
3. Ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων που κρίνονται μη ασφαλείς, ενδεχομένως με διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout), έτσι ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών. Συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, έτσι ώστε ο χρήστης του οδικού δικτύου (πεζός και οδηγός) να αντιλαμβάνεται τον εκάστοτε κόμβο ως αστικό τμήμα της πόλης και όχι ως κόμβο υπερτοπικών διελεύσεων (προτεραιότητα στον πεζό/ πολίτη, όχι στο αυτοκίνητο).
4. Προτείνεται ανασχεδιασμός και διαμόρφωση των ισόπεδων κόμβων, επίσης κατά προτεραιότητα, στις εξής διασταυρώσεις, για κάποιες από τις οποίες έχουν εκπονηθεί και επιμέρους προτάσεις/ μελέτες:
 - (α) Καλυφτάκη - Γ. Λύρα
 - (β) Λύρα - Χαριλάου Τρικούπη - Ελαιών - Χελιδονούς
 - (γ) Γ. Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου (2015)
 - (δ) Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού (Πανόραμα Δ.Ε. Κηφισιάς) (Μελέτη 2014)

Το τμήμα της οδού Νουφάρων αφορά και στην παρέμβαση για την αναβαθμισμένη πρόσβαση στο νοσοκομείο «Οι Άγιοι Ανάργυροι», όπως περιγράφεται παραπάνω (βλ. Εικόνα 3-9).
 - (ε) Δαγκλή & Κρήτης (Δ.Ε. Κηφισιάς) (Μελέτη 2014)
 - (στ) Παράπλευρος Ν.Ε.Ο.Α.Λ. - ανώνυμη οδός - οδός Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος) (Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας) (Μελέτη 2014)
 - (ζ) Μαυρομιχάλη - Σκύρου (Μελέτη 2012)
 - (η) Μαυρομιχάλη - Σποράδων - Μεθώνης (Μελέτη 2012)
 - (θ) Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης (Μελέτη 2012)
 - (ι) Παν. Ελευθερώτριας - Κокκινάρα (Μελέτη 2011)

- (ια) Αγ. Παρασκευής - Αλκαίου - Μ. Μπότσαρη (Μελέτη 2011) & Αγ. Παρασκευής - Μάρκου Μπότσαρη - Αγ. Βαρβάρας (Μελέτη 2005)
- (ιβ) Ορβύλων - Ψαρών - Μιαούλη (Μελέτη 2010)
- (ιγ) Γ. Λύρα - Πλουτάρχου (Μελέτη 2005)
- (ιδ) Σωκράτους - Μακεδονίας - Αγ. Παρασκευής
- (ιε) Ελαιών - Ρέμβης - Δήμητρας
- (ιστ) Χ. Τρικούπη - Στροφυλίου
- (ιζ) Παπαφλέσσα - Κ. Βάρναλη
- (ιη) Ανδρούτσου - Εθν. Αντιστάσεως

5. Πραγματοποιούνται αναπλάσεις στις διαμορφώσεις των ισόπεδων κόμβων στο σύνολο του Δήμου. Η οδική ασφάλεια των ισόπεδων κόμβων βελτιώνεται, καθώς υλοποιούνται διαμορφώσεις που να μειώσουν την επικινδυνότητα τους (διαβάσεις πεζών, ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, κλπ.).

Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, ηχητικά συστήματα για τυφλούς στα φανάρια. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 35% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.

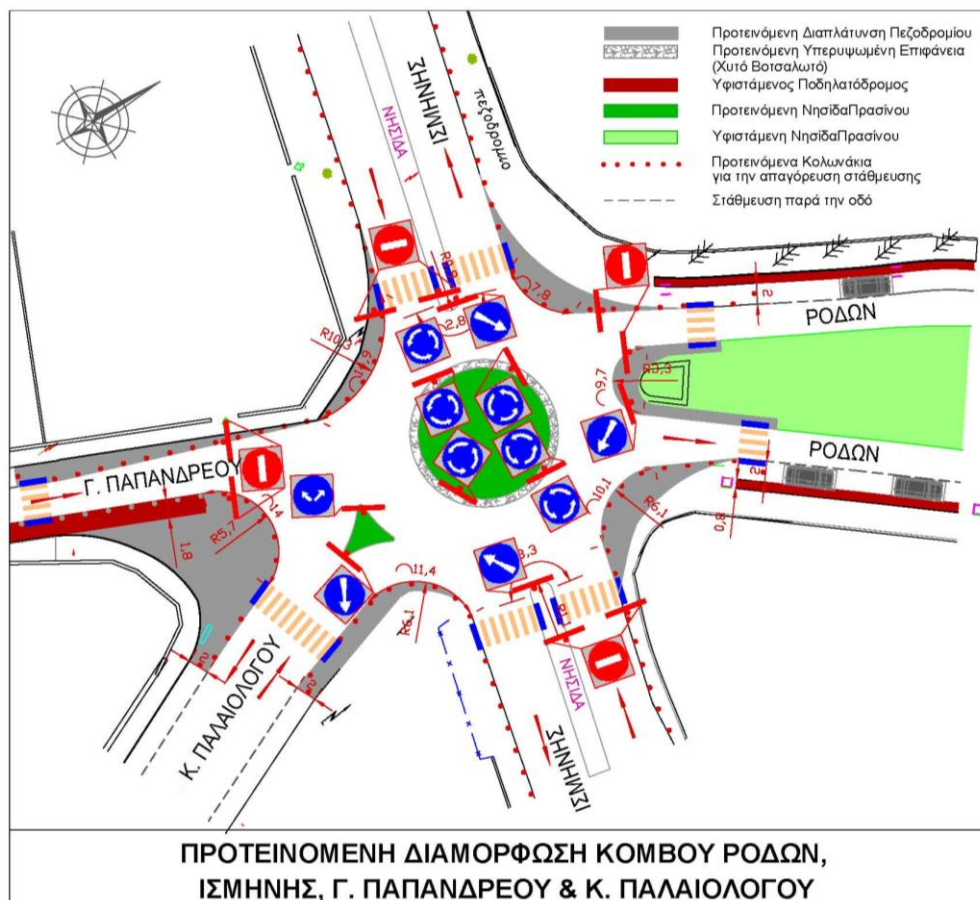
❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%.

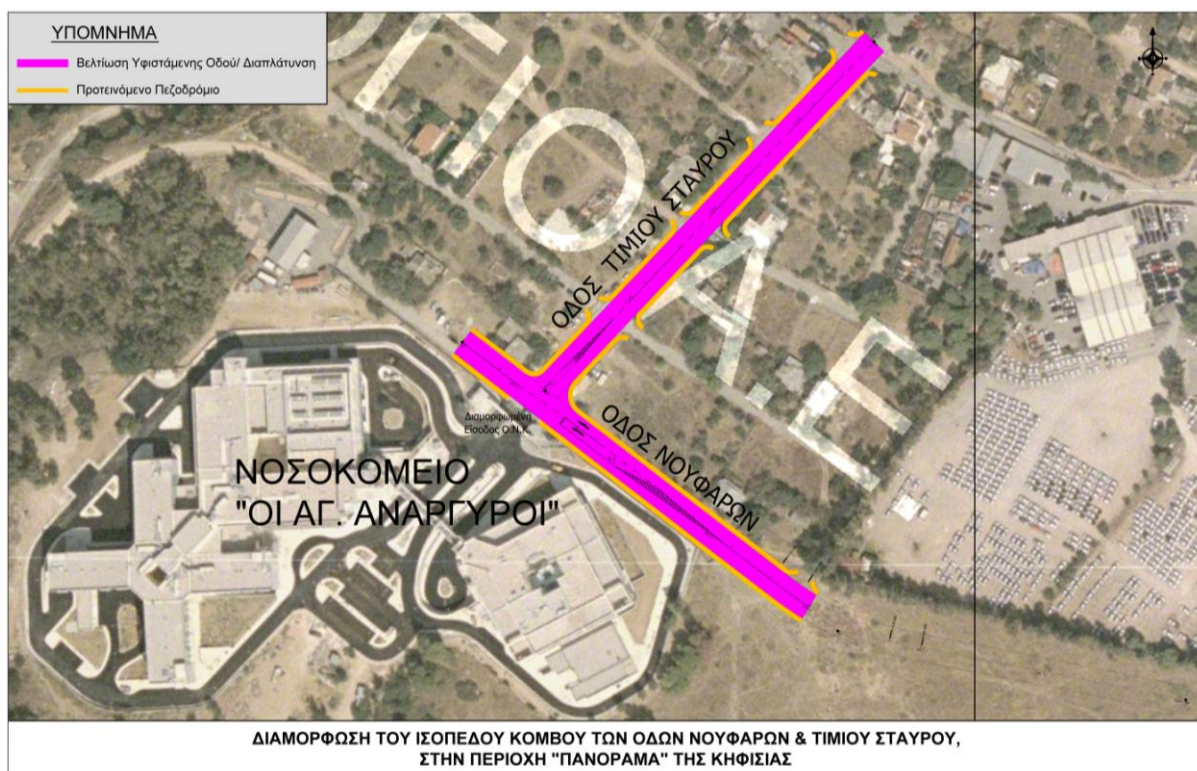
Στις εικόνες που ακολουθούν, παρουσιάζονται ενδεικτικά σχέδια των ισόπεδων κόμβων για τους οποίους προτείνεται ανασχεδιασμός και διαμόρφωση αυτών, βάσει και των μελετών που έχουν εκπονηθεί παλαιότερα.



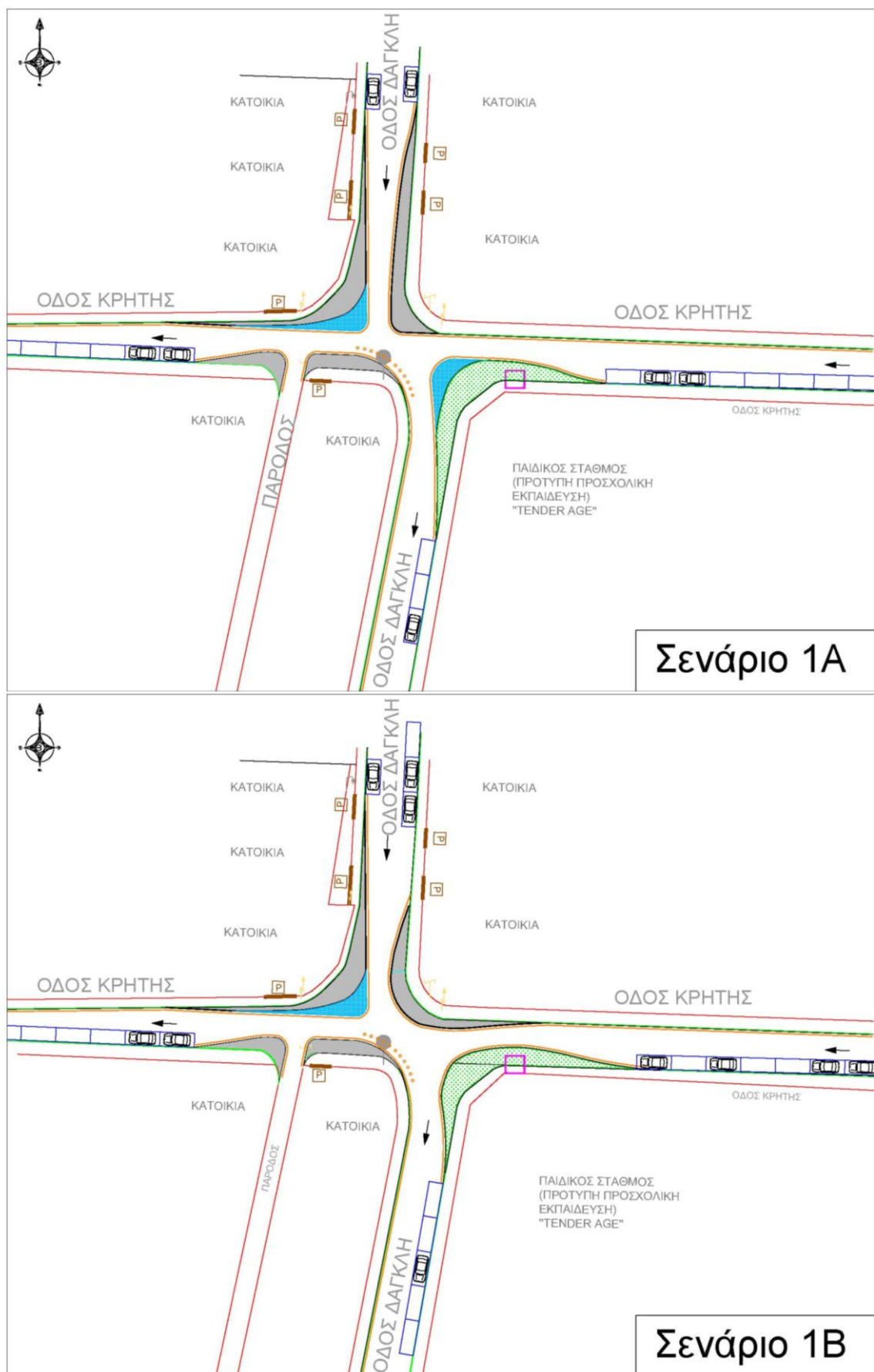
Εικόνα 3-12: Ισόπεδος κόμβος Αγ. Παρασκευής - Αλκαίου - Μ. Μπότσαρη - Αγ. Βαρβάρας



Εικόνα 3-13: Ισόπεδος κόμβος Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου

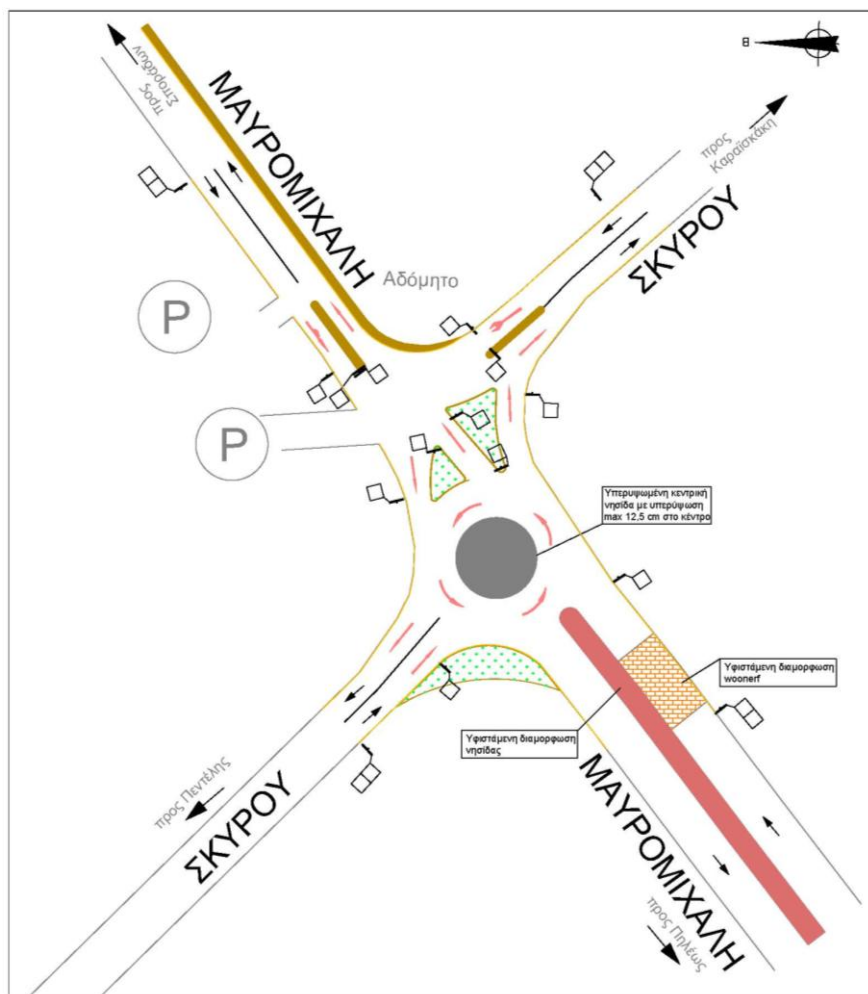


Εικόνα 3-14: Ισόπεδος κόμβος Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού (Πανόραμα Δ.Ε. Κηφισιάς)
(Μελέτη 2014)



Εικόνα 3-15: Ισόπεδος κόμβος Δαγκλή & Κρήτης (Δ.Ε. Κηφισιάς), Εναλλακτικά Σενάρια 1Α & 1Β (Μελέτη 2014)

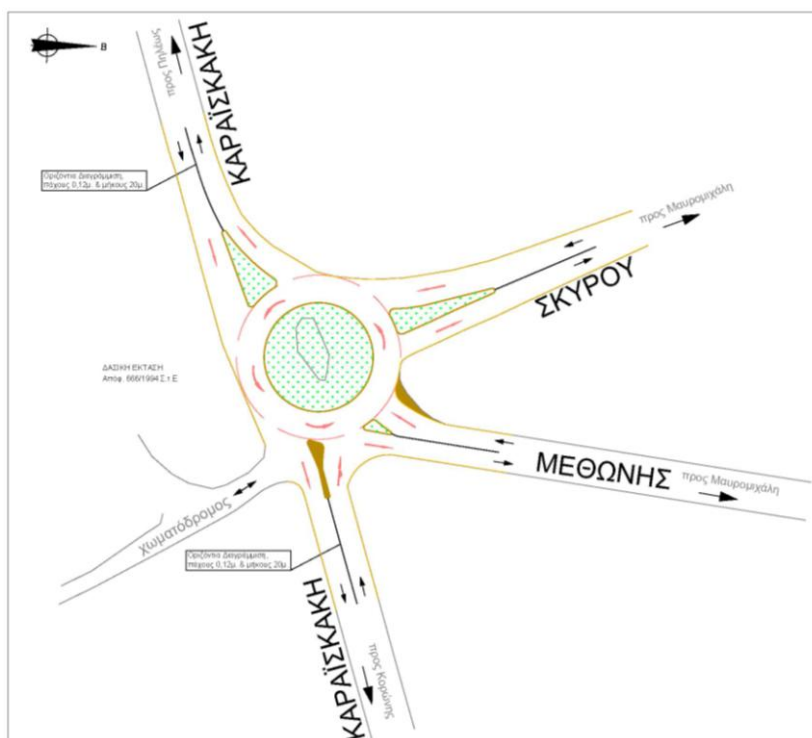
95



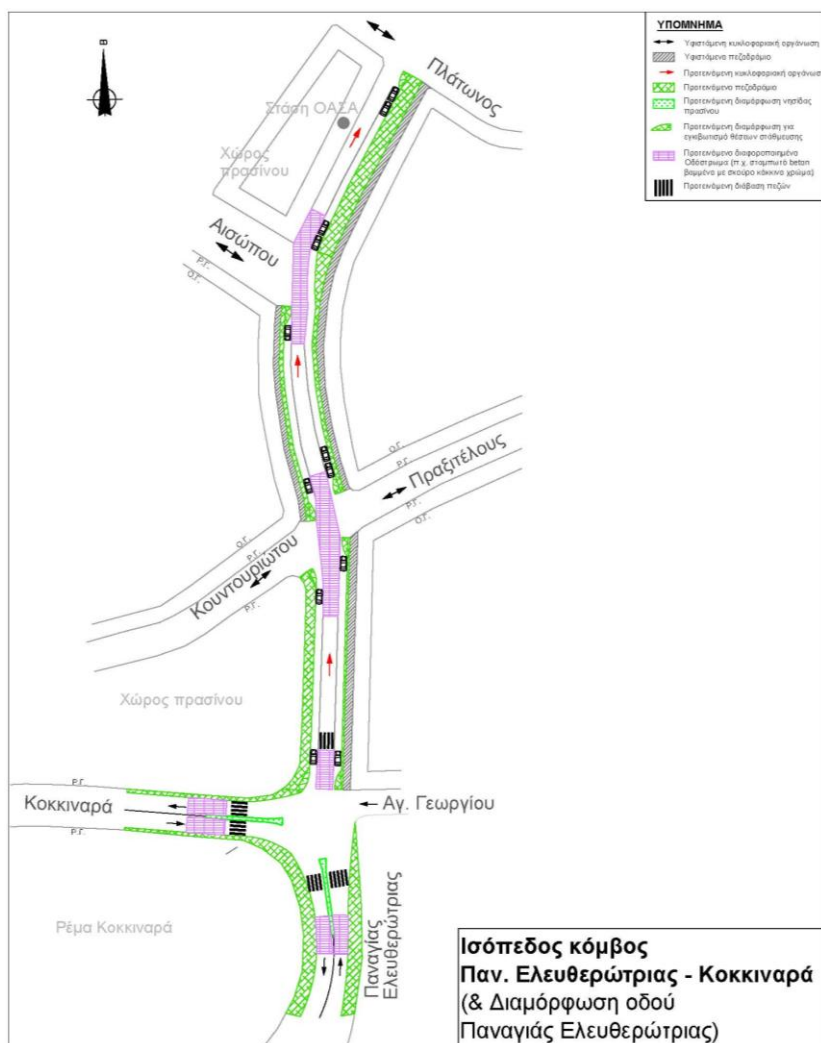
Εικόνα 3-17: Ισόπεδος κόμβος Μαυρομιχάλη - Σκύρου (Μελέτη 2012)



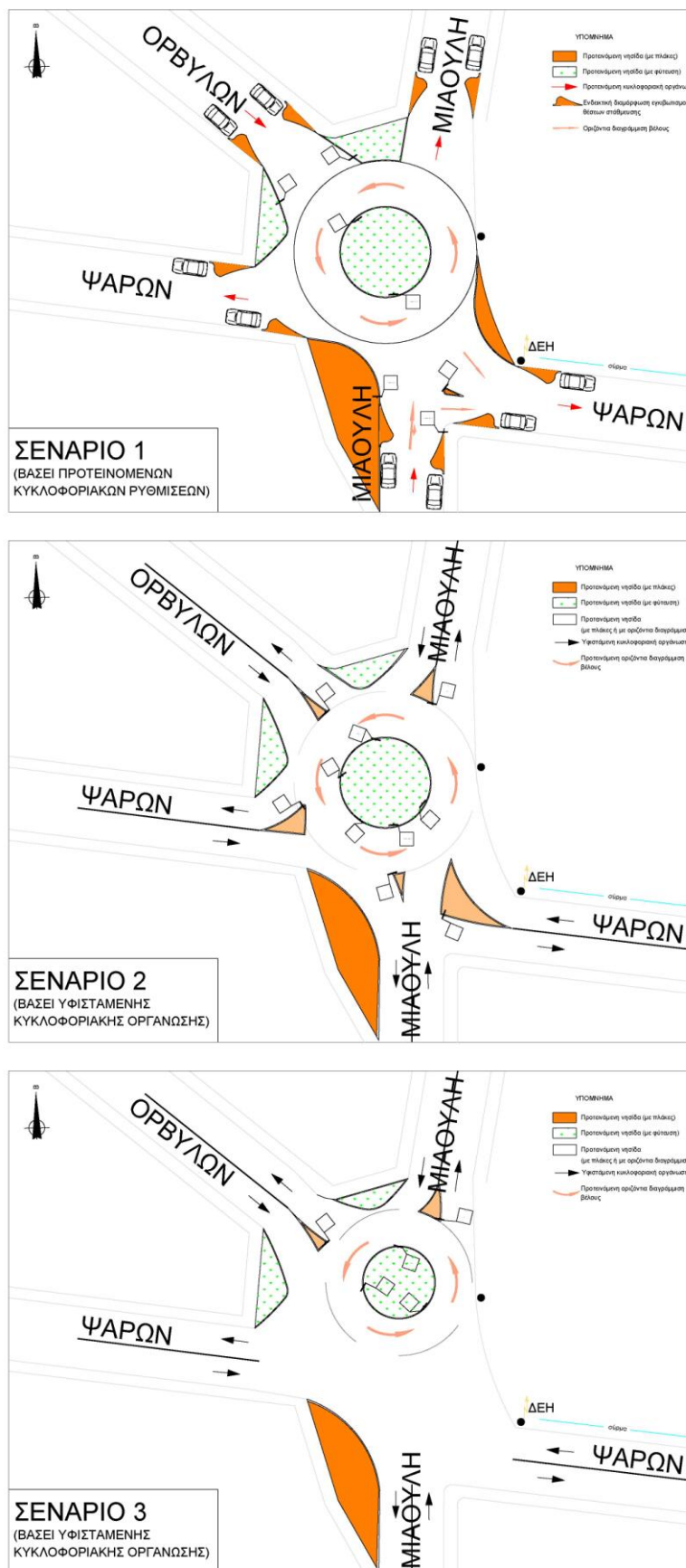
Εικόνα 3-18: Ισόπεδος κόμβος Μαυρομιχάλη - Σποράδων - Μεθώνης (Μελέτη 2012)



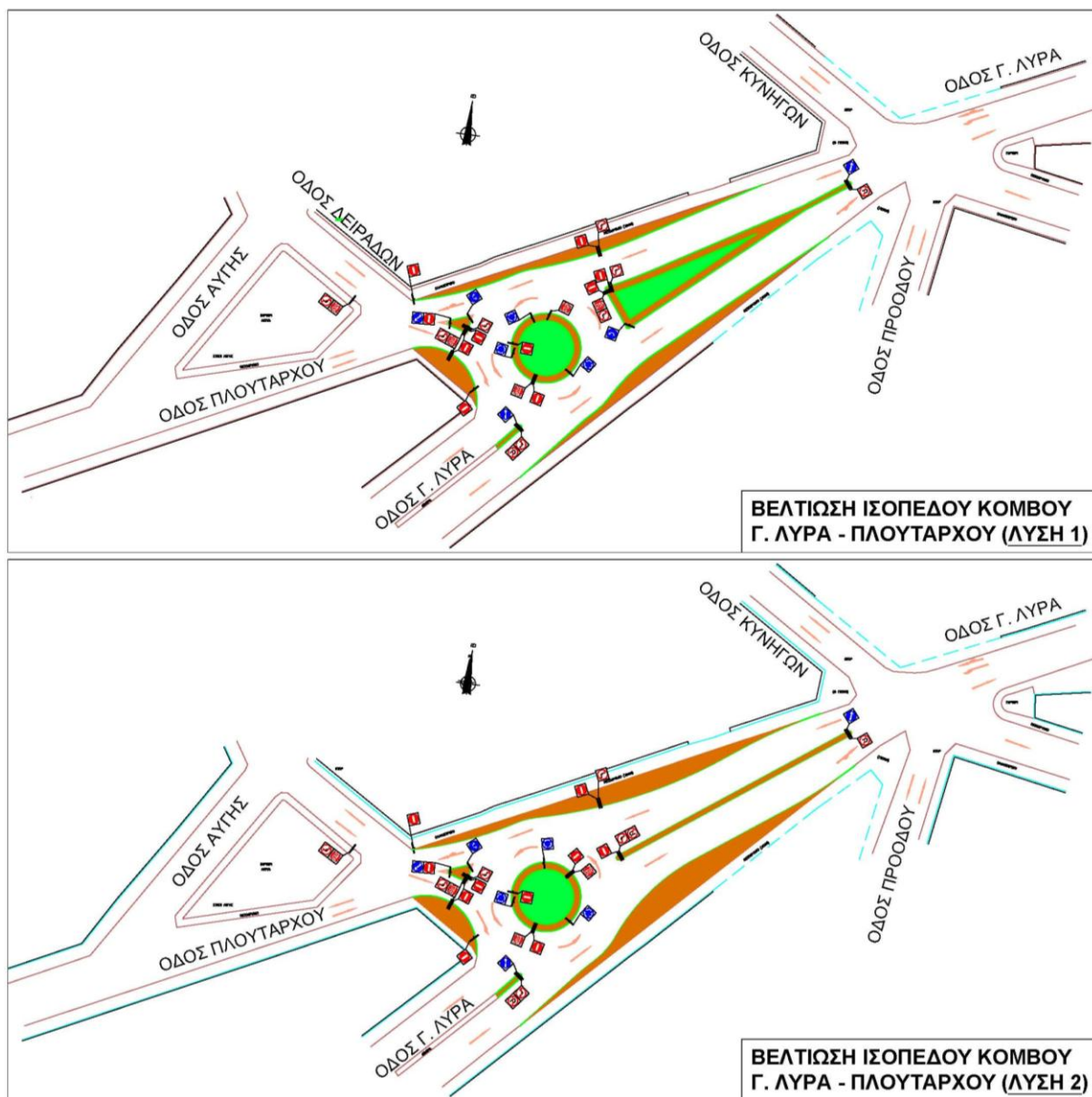
Εικόνα 3-19: Ισόπεδος κόμβος Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης (Μελέτη 2012)



Εικόνα 3-20: Ισόπεδος κόμβος Παν. Ελευθερώτριας - Κοκκινάρα (Μελέτη 2011)



Εικόνα 3-21: Ισόπεδος κόμβος Ορβύλων - Ψαρών - Μιαούλη, Εναλλακτικά Σενάρια 1, 2 & 3 (Μελέτη 2010)



Εικόνα 3-22: Ισόπεδος κόμβος Γ. Λύρα - Πλουτάρχου, Εναλλακτικές Λύσεις 1 & 2 (Μελέτη 2005)

3.3.5 Σηματοδότηση

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του Δήμου, έτσι ώστε να δημιουργείται ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στην πόλη. Επίσης, προτείνεται ρύθμιση στο πρόγραμμα λειτουργίας των φωτεινών σηματοδοτών στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου, ανάλογα με την περίοδο αιχμής κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται η ρύθμιση της σηματοδότησης στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου να λειτουργεί έτσι ώστε να δημιουργούνται «ουρές» επί των πρωτευόντων οδικών αξόνων και όχι στα οδικά τμήματα συνοικίας. Για παράδειγμα, στον κόμβο Λ. Κηφισίας και Αθηνάς να δίνεται προτεραιότητα στον χρόνο της κίνησης της οδού Αθηνάς και ομοίως στον κόμβο Λ. Κηφισίας και Άνδρου να λειτουργεί με μειωμένο χρόνο η στρέφουσα κίνηση προς Άνδρου.

Αντίστοιχες ρυθμίσεις προτείνονται στους κόμβους του άξονα Λ. Κηφισίας - Ελ. Βενιζέλου - Λ. Θησέως, στους κόμβους της Χαρ. Τρικούπη και στους κόμβους της Ελαιών, καθώς και όπου αλλού κριθεί αναγκαίο βάσει σχετικών μετρήσεων φόρτων.

2. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάναρων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.

Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάναρων σε τμήματα των οδών:

- επί της Ελαιών,
- επί του άξονα Λ. Κηφισίας - Ελ. Βενιζέλου,
- επί της Τατοΐου,
- επί της Χαρ. Τρικούπη,
- επί της Γ. Λύρα,

καθώς και πλήρης σηματοδότηση στις διασταυρώσεις

- Τατοΐου - Κολοκοτρώνη - Ελπίδος,
- Τατοΐου & Όθωνος
- Τατοΐου & Παύλου Μελά
- Θησέως & Ανεμώνης

3. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, προτεραιότητα δίνεται στην προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων. Συνεπώς, προτείνεται να εφαρμοστούν ηχητικά συστήματα για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Επίσης, προτείνεται τα πεζοφάναρα και τα φανάρια των κόμβων του ιεραρχημένου δικτύου να περιλαμβάνουν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες (π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το που βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε»).

4. Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται- έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδρομών πεζών και η ασφαλής διέλευση των χρηστών

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται- για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.
2. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.

3.3.6 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν σε έκταση τα "κενά" της Δημόσιας Συγκοινωνίας (επιρροή κάλυψης στάσεων ΟΑΣΑ 250μ.), συνδέοντας τις γειτονιές με τους σταθμούς ΗΣΑΠ για μετεπιβίβαση, αλλά και με κεντρικά σημεία όπως τις Αδάμες, την Πλ. Ελαιών, τη Νέα και την Κάτω Κηφισιά, τη Νέα Ερυθραία, το εμπορικό κέντρο Κηφισιάς, το Κοιμητήριο, την Πλ. Κεφαλαρίου, την Πλ. Πολιτείας, την Εκάλη.
 - ✓ Χωροθέτηση τερματικού σταθμού των Δημοτικών Γραμμών πλησίον του σταθμού ΗΣΑΠ "Κηφισιά".
 - ✓ Μετεπιβίβαση σε ΜΣΤ στον σταθμό «Κηφισιά» για τον ΗΣΑΠ
 - ✓ Ενδεικτικό ωράριο λειτουργίας Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών: από Δευτέρα έως Παρασκευή / 07:00 - 23:00, Σάββατο-Κυριακή / 08:00 - 22:00
 - ✓ Ενδεικτική συχνότητα δρομολογίων ανά 20' έως 30'.
2. Προτείνεται η λειτουργία **2 Κυκλικών Γραμμών** που να διέρχονται από το σύνολο του Δήμου Κηφισιάς. Ενδεικτικά, προτείνονται οι εξής Γραμμές (ανά διαφορετική κατεύθυνση κίνησης):

1. Κυκλική Διαδρομή Δημοτικής Συγκοινωνίας "Στ. ΗΣΑΠ - δυτικά - βόρεια - ανατολικά - Στ. ΗΣΑΠ" (φορά αντίστροφη του ρολογιού). **[ΦΟΥΞΙΑ ΣΤΟΝ ΣΧΕΤΙΚΟ ΧΑΡΤΗ]**:

- ο Η προτεινόμενη διαδρομή είναι η εξής: (**Κυκλική**) Τατοΐου - Όθωνος - Γρ. Λαμπράκη - Λ. Κηφισιάς - Ζηρίνη - Αγ. Τρύφωνος - Καρπάθου - Κυψέλης - Χαρ. Τρικούπη - Δηληγιάννη - Λεβίδου - Κανάρη - Διονύσου - Γορτυνίας - Χαρ. Τρικούπη - Σαρανταπόρου - Αγ. Άννης - Πατριάρχου Ιωακείμ - Πόντου - Σόλωνος - Πλ. Πολιτείας - Κων. Παλαιολόγου - Ρόδων - Πεντέλης - Πάρνηθος - Γ. Βλάχου - Φασίδερη - Παράδρομο Εθνική Οδού - Αγ. Σαράντα - Εθν. Αντιστάσεως - Κωνσταντινουπόλεως - Ανδρεάκη - Σεβδικίου - Τατοΐου - Ερύμανθου - Τροιζηνίας - Ναυπλίου - Αιγίου - Λακωνίας - Ερμιόνης - Ελαιών - Αιολίας - Τριπολιτσάς - Λύρα Γ. - Φραγκοπούλου - Αθ. Διάκου - Αχαρνών - Τατοΐου.
- ο Μήκος διαδρομής: ~ 23 χλμ.
- ο Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής (μέση ταχύτητα 15 km/h): ~ 90'

- ο Για Συχνότητα ~30', απαιτούνται 3-4 οδηγοί + 3-4 μικρολεωφορεία (minibuses) + 1 εφεδρικό (back up), ανά βάρδια.

2. Κυκλική Διαδρομή Δημοτικής Συγκοινωνίας "Στ. ΗΣΑΠ - ανατολικά - βόρεια - δυτικά - Στ. ΗΣΑΠ" (φορά του ρολογιού) [μωβ στον σχετικό χάρτη]:

- ο Η προτεινόμενη διαδρομή είναι η εξής: (Κυκλική) Τατοΐου - Όθωνος - Σωκράτους - Κοκκινάκη - Μάρκου Μπότσαρη - Ελαιών - Ερμιόνης - Άργους - Τροιζηνίας - Ερύμανθου - Τατοΐου - Σεβδικίου - Ανδρεαδάκη - Πίττα - Εθν. Αντιστάσεως - Ίμβρου - Γυμναστηρίου - Φασίδερη - Γ. Βλάχου - Πάρνηθος - Πεντέλης - Ρόδων - Κων. Παλαιολόγου - Σόλωνος - Πόντου - Λεβίδου - Γορτυνίας - Χαρ. Τρικούπη - Πάρου - Χ. Λαδά - Λεβίδου - Αλωνίων - Δηληγιάννη - Τατοΐου.
- ο Μήκος διαδρομής: ~ 20 χλμ.
- ο Εκτιμώμενος χρόνος διαδρομής (μέση ταχύτητα 15 km/h): ~ 80'
- ο Για Συχνότητα ~30', απαιτούνται 3-4 οδηγοί + 3-4 μικρολεωφορεία (minibuses) + 1 εφεδρικό (back up), ανά βάρδια.

Οι προτεινόμενες Γραμμές παρουσιάζονται στον Χάρτη «Χάρτης 3-4: Προτεινόμενα Δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας - Εναλλακτική Β - Τελικό Σενάριο» παρακάτω.

3. Εξοπλισμός στόλου οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου, εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμα λεωφορεία και η προμήθεια δημοτικών λεωφορείων θα γίνει πρώτη φορά για τον Δήμο Κηφισιάς.
4. Συμπληρωματική προϋπόθεση για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος ΜΜΜ είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων της Δημοτικής Συγκοινωνίας, αλλά και των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, όπου απαιτείται σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Βελτίωση της εξυπηρέτησης της έκτασης του Δήμου Κηφισιάς από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, μέσω των εξής:
 - ❖ Αύξηση της συχνότητας της γραμμής κορμού, που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τα βόρεια προάστια και επέκταση προς βορρά, έτσι ώστε να καλύπτει - τουλάχιστον- ολόκληρο τον Δήμο Κηφισιάς. Προτείνεται η συχνότητα να ανέρχεται στα 5'-10' τουλάχιστον για τις ώρες αιχμής¹⁸.
 - ❖ Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μεγάλοι μήκους Γραμμές δεν είναι προτιμητέες από τον ΟΑΣΑ, λόγω και των αθροιστικών καθυστερήσεων που προκύπτουν κατά τη λειτουργία τους, προτείνεται ως εναλλακτική, η αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων Γραμμών του ΟΑΣΑ που διέρχονται από τον άξονα Λ. Κηφισιάς – Ελ. Βενιζέλου – Λ. Θησέως σε επίπεδο αντίστοιχο της γραμμής κορμού, ήτοι τα δρομολόγια να διέρχονται ανά 10' αντί των 30'-60' που διέρχονται σήμερα.¹⁹

¹⁸ Συχνότητα γραμμών Α7 & 550 στα 20'-25' τις ώρες αιχμής (Πηγή: http://telematics.oasa.gr/#lineDetails_A7 & http://telematics.oasa.gr/#lineDetails_550)

¹⁹ Είναι χαρακτηριστική η εικόνα συνωστισμού κατά τις πρωινές ώρες αιχμής στις στάσεις «Ζηρίνιο» και «Πλ. Κηφισιάς», οι οποίες αφορούν σε στάσεις τερματισμού των γραμμών κορμού και στάσεις αφετηρίας των γραμμών που εξυπηρετούν τις βορειότερες περιοχές.

2. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών. Ενδεικτικά, προτείνεται συχνότητα των δρομολογίων μικρότερη των 10' σε ώρες αιχμής για τις γραμμές με αυξημένη ζήτηση και μικρότερη των 20' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας για όλες τις γραμμές. Στόχος είναι να αποτελούν τα ΜΜΜ δελεαστική και προτιμητέα επιλογή για τους μετακινούμενους έναντι του επιβατικού ΙΧ αυτοκινήτου.
3. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Κηφισιάς (επέκταση σε 245 στάσεις επιπλέον).
4. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
5. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 30% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
6. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 50%.
7. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ.
8. Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.). Στόχος του εν λόγω μέτρου είναι αφενός η δημιουργία κινήτρου για να επιλέγουν οι μετακινούμενοι τα ΜΜΜ και αφετέρου η σωστή χρήση επικύρωσης των εισιτηρίων, καθώς στην υφιστάμενη κατάσταση οι χρήστες των λεωφορείων επικυρώνουν τα εισιτήρια μόνο κατά την είσοδο τους στα λεωφορεία και όχι και κατά την έξοδο από αυτά. Με την εφαρμογή των ηλεκτρονικών εισιτηρίων και την ορθή χρήση τους από τους μετακινούμενους είναι εφικτό πλέον να καταμετρώνται ηλεκτρονικά οι επιβιβάσεις-αποβιβάσεις (μετρήσεις "on-off"), που αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα για τη βελτίωση του μεταφορικού έργου.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς

☐ ΗΣΑΠ

1. Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων του ΗΣΑΠ στα 5'-6' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Διεύρυνση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται επέκταση μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες.
3. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), τουλάχιστον στους σταθμούς εντός του Δήμου και ιδιαίτερα στον τερματικό σταθμό, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
4. Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος στάθμευσης πέριξ των Σταθμών των ΜΣΤ, με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας τους και τη μη επιβάρυνση των γειτονιών.

5. Ολοκλήρωση μελετών και Υλοποίηση των κάτωθι έργων:

- 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). Ολοκλήρωση του έργου εντός της 5ετίας.
- Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ προς Κρυονέρι - Άγιο Στέφανο (σε συνδυασμό με τη λειτουργία τερματικού σταθμού λεωφορειακών γραμμών και χώρου στάθμευσης ΙΧ 1.000 θέσεων (περιοχή τέως 120 Ενωμένων Εργοστασίων).
 - *Ορίζοντας 5ετίας:* Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Νέο Σταθμό "Νέα Ερυθραία"
 - *Ορίζοντας 10ετίας:* Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Νέο Σταθμό "Καστρί"
 - *Ορίζοντας 15+ετίας:* Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Άγιο Στέφανο

□ Μετρό, Προαστιακός (εκτός ορίων Δήμου)

1. Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων του Μετρό (όπως και του ΗΣΑΠ) στα 5'-6' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Επίσης, προτείνεται βελτίωση συχνότητας των δρομολογίων του Προαστιακού (ενδεικτικά ανά 5'-10'), ώστε η εξυπηρέτηση να είναι επιπέδου Μετρό, δηλαδή αστικών μετακινήσεων.
3. Διεύρυνση ωραρίου του Μετρό. Ενδεικτικά προτείνεται επέκταση μέχρι τις 02:00 για όλες τις ημέρες.
4. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
5. Δημιουργία νέων ενδιάμεσων σταθμών του Ο.Σ.Ε, στο τμήμα μεταξύ των Σιδηροδρομικών Σταθμών Αγ. Στεφάνου και Δεκελείας, σε συνδυασμό με την κατασκευή χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση. Οι σταθμοί θα βρίσκονται εκτός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς αλλά κοντά στα όρια του και συνεπώς αναμένεται να τον επηρεάσουν θετικά.
6. Αναθεώρηση σχεδιασμού των Γραμμών του Μετρό για επίσπευση της επέκτασή τους με άμεση υλοποίηση της Γραμμής 4 σε ολόκληρο το μήκος της.
 - Άμεση έναρξη των εργασιών του Μετρό, κατασκευή και ολοκλήρωση της Γραμμής 4 του Μετρό στο Τμήμα Α²⁰.
 - Ολοκλήρωση των μελετών εφαρμογής για τα υπόλοιπα τμήματα της Γραμμής 4 εντός της 5ετίας.

²⁰ Τμήμα Α: Άλσος Βεΐκου-Γουδή (μήκους 12,8 χλμ., 15 σταθμοί)

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 15 λεπτά.
2. Ενίσχυση και Ανανέωση στόλου οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας. Εξοπλισμός στόλου οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου.
3. Λειτουργία νέων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερης έκτασης του Δήμου. Προτείνεται κάλυψη του δικτύου Δημοτικής Συγκοινωνίας (συμπ. Γραμμών ΟΑΣΑ) στο 90% της έκτασης του Δήμου (επιρροής ακτίνας 250 μέτρων από τη στάση).

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών όπου απαιτείται, έτσι ώστε να εξυπηρετούν μεγαλύτερη έκταση του Δήμου.
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς

❑ **ΗΣΑΠ**

1. Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων του ΗΣΑΠ στα 4' για το μεγαλύτερο διάστημα της ημέρας και μικρότερη τις ώρες αιχμής.
2. Ανανέωση στόλου συρμών

❑ **Μετρό, Προαστιακός (εκτός ορίων Δήμου)**

1. Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
2. Ανανέωση στόλου συρμών
3. Υλοποίηση της Γραμμής 4 του Μετρό στο Τμήμα Β'²¹.

²¹ Τμήμα Β: Γουδή-Μαρούσι (μήκους 9,6 χλμ., 8 σταθμοί)

❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

Δημοτική Συγκοινωνία

1. Ανανέωση του στόλου οχημάτων της δημοτικής συγκοινωνίας με σκοπό τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και με επιδίωξη του Δήμου να έχει έναν περιβαλλοντικά φιλικό στόλο οχημάτων. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου.
2. Εφαρμογή τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

1. Ανασχεδιασμός των λεωφορειακών γραμμών για σύνδεση με τους σταθμούς της νέας Γραμμής 4 του Μετρό που προβλέπονται εντός του Δήμου (σε περίπτωση που στον ορίζοντα 15+ετίας έχουν υλοποιηθεί οι σταθμοί του Τμήματος Ε' όπως προτείνεται στη συνέχεια).
2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου.
3. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 100%.

Μέσα Σταθερής Τροχιάς

❑ **ΗΣΑΠ, Μετρό, Προαστιακός (εντός και εκτός ορίων Δήμου)**

1. Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων.
2. Ανανέωση στόλου συρμών
3. Υλοποίηση της Γραμμής 4 του Μετρό σε ολόκληρο το μήκος της. Τα τμήματα Γ', Δ' & Ε' της Γραμμής 4²² μπορούν να κατασκευάζονται παράλληλα, καθώς βρίσκονται σε διαφορετικές περιοχές.

Τέλος, **προτείνεται να διερευνηθεί -ως εναλλακτική- η δυνατότητα διέλευσης TRAM – Ελαφρύ Μετρό (LRT)**. Συγκεκριμένα:

❑ **TRAM – Ελαφρύ Μετρό (LRT)**

1. Προτείνεται να μελετηθεί, στον **Ορίζοντα της 5ετίας** η **χάραξη γραμμής Τραμ ή Ελαφρύ Μετρό (LRT) εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς**, με δυνατότητα μετεπιβίβασης στους σταθμούς των λοιπών ΜΣΤ (υφιστάμενοι και μελλοντικοί). Προφανώς, η προτεινόμενη γραμμή εντός των ορίων του Δήμου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο ως τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς, που θα εξυπηρετεί τον βόρειο τομέα (Δήμους Κηφισιάς, Πεντέλης, Χαλανδρίου, Βριλησίων, Αμαρουσίου, κλπ.).

²² Τμήμα Γ: Ευαγγελισμός - Άνω Ηλιούπολη (μήκους 4,1 χλμ., 3 σταθμοί), Τμήμα Δ: Άλσος Βεΐκου - Πετρούπολη (μήκους 7,5 χλμ., 6 σταθμοί), Τμήμα Ε: Μαρούσι - Εθνική Οδός (μήκους 4,4 χλμ., 3 σταθμοί)

- Προτείνεται η χάραξη γραμμής Τραμ ή ελαφρύ Μετρό (LRT) επί των αξόνων Λ. Κηφισίας – Χαρ. Τρικούπη – Τατοΐου – Γρηγ. Λαμπράκη.

Στο πλαίσιο εκπόνησης των ΣΒΑΚ των γειτονικών Δήμων η σχετική πρόταση αφορά στη διέλευση επί των αξόνων:

(Δήμος Αμαρουσίου:) οδός Πεντέλης – Λ. Κηφισίας (βόρεια προς Κηφισιά)

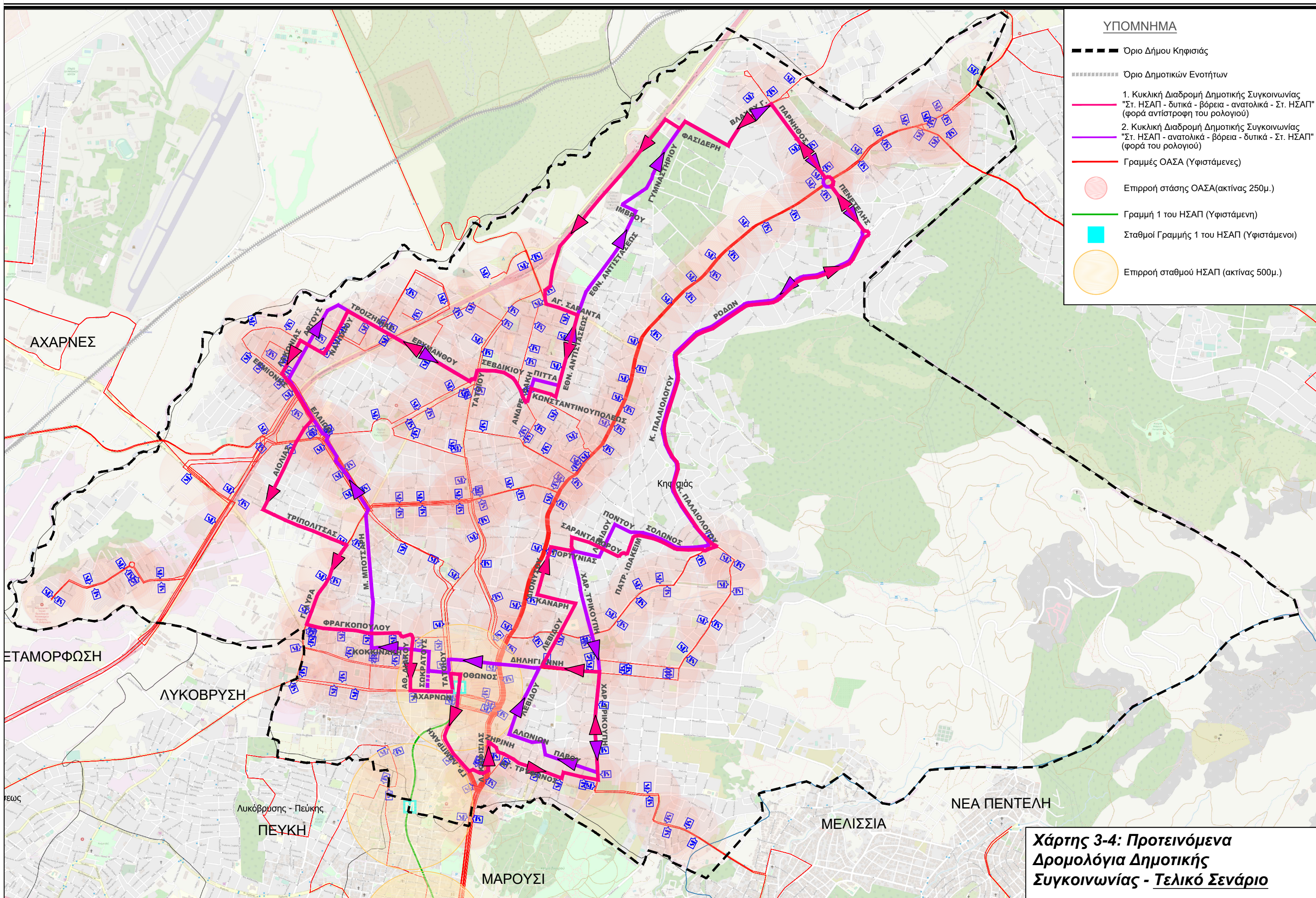
(Δήμος Πεντέλης:) Λ. Πεντέλης – Αναπαύσεως – Ανδρέα Παπανδρέου – Λ. Δημοκρατίας – οδός Πεντέλης

(Δήμος Χαλανδρίου:) Εθν. Αντιστάσεως – Παπανδρέου // Κολοκοτρώνη – Λ. Πεντέλης – Αναπαύσεως – Ηρακλείτου – Δουκ. Πλακεντίας – Παλαιολόγου/ Παπανικολή.

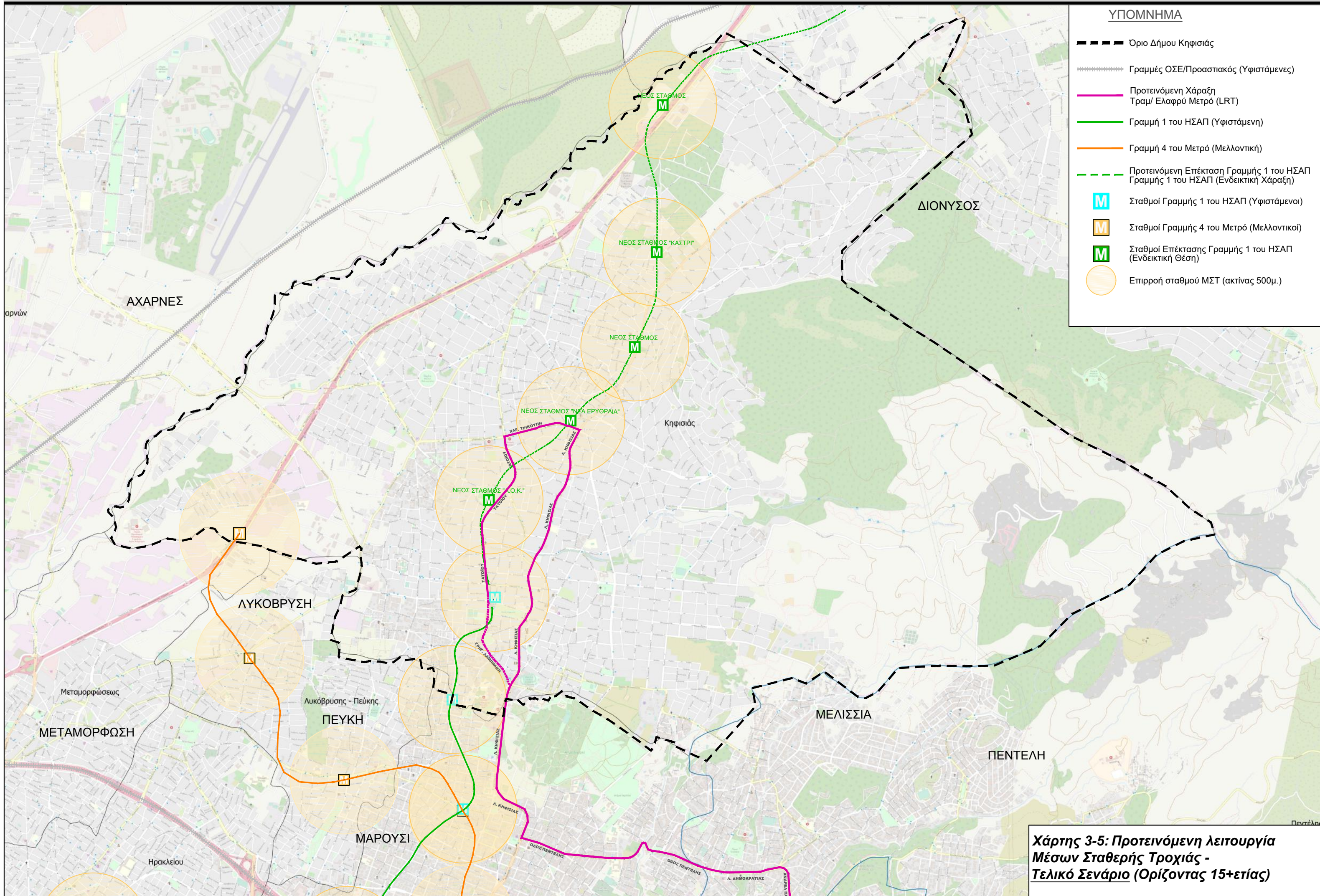
Σημειώνεται ότι, ο άξονας της Παλαιολόγου/ Παπανικολή - Καποδιστρίου ανήκει στην ιστορική χάραξη, που πλέον έχει εγκαταλειφθεί, της σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου.

- Το πλάτος των οδών (από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή) επαρκεί για τη διέλευση Τραμ - LRT. Πλεονέκτημα του Τραμ - LRT είναι και η δυνατότητα να διέρχεται εντός πεζοδρομημένης ζώνης.
 - Στην παρούσα φάση δεν δύναται να προσδιορισθεί ποια οδικά τμήματα θα εξυπηρετήσουν μία ή δύο κατευθύνσεις του Τραμ - LRT ή αν ο διάδρομος θα είναι αποκλειστικής ή μικτής κυκλοφορίας (αν θα επιτρέπεται και η κίνηση οχημάτων, κλπ.).
2. Κατασκευή και πιλοτική λειτουργία της προτεινόμενης γραμμής TPAM/LRT στον Ορίζοντα της 10ετίας
 3. Πλήρης λειτουργία της προτεινόμενης γραμμής TPAM/LRT στον Ορίζοντα της 15+ετίας

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



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



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Όριο Δήμου Κηφισιάς
- Γραμμές ΟΣΕ/Προαστιακός (Υφιστάμενες)
- Προτεινόμενη Χάραξη Τραμ/ Ελαφρύ Μετρό (LRT)
- Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ (Υφιστάμενη)
- Γραμμή 4 του Μετρό (Μελλοντική)
- Προτεινόμενη Επέκταση Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ
Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ (Ενδεικτική Χάραξη)
- Σταθμοί Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ (Υφιστάμενοι)
- Σταθμοί Γραμμής 4 του Μετρό (Μελλοντικοί)
- Σταθμοί Επέκτασης Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ (Ενδεικτική Θέση)
- Επιρροή σταθμού ΜΣΤ (ακτίνας 500μ.)

Χάρτης 3-5: Προτεινόμενη λειτουργία Μέσων Σταθερής Τροχιάς - Τελικό Σενάριο (Ορίζοντας 15+ετίας)

3.3.7 Ολοκληρωμένο δίκτυο προσβάσιμων διαδρομών ήπιας μετακίνησης & Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, ήπιας κυκλοφορίας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

Υλοποίηση δικτύου πράσινων διαδρομών, το οποίο θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία Δήμου, γειτονίες, τις πεζοπορικές διαδρομές-μονοπάτια του Πεντελικού Όρους και της προστατευόμενης ζώνης του ποταμού Κηφισού, αλλά και των πολυπληθών ρεμάτων της περιοχής, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στον Δήμο έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις, ενώ σημαντικό προσόν για τον Δήμο Κηφισιάς είναι οι κατασκευασμένοι ποδηλατόδρομοι και στις 3 Δημοτικές Ενότητες. Στόχος του προτεινόμενου δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο του Δήμου και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών πεζόδρομων και ήπιας κυκλοφορίας σε ένα ενιαίο δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατόδρομου.

Στο παρόν Τελικό Σενάριο υλοποιούνται έργα πεζοδρομήσεων - αναπλάσεων και ποδηλατοδρόμων, καθώς και σχέδιο σύνδεσης σε ενιαίο δίκτυο.

Οι διαμορφώσεις για την κίνηση των ατόμων ευπαθών ομάδων, που να καθιστούν το δίκτυο φιλικό προς τα άτομα ΑΜΕΑ (όπως ράμπες και οδεύσεις τυφλών), ηλικιωμένους, παιδιά, κλπ., αποτελεί βασικό κριτήριο κατά την υλοποίηση των πράσινων διαδρομών. Στόχος του δικτύου πράσινων διαδρομών είναι η προσβασιμότητα σε ΟΛΟΥΣ και η δυνατότητα χρήσης από ΟΛΟΥΣ.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει δίκτυο ποδηλατόδρομου, τις οδούς με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις (πεζοδρομήσεις, ήπιας κυκλοφορίας), τα μονοπάτια των δασικών εκτάσεων και των προστατευόμενων περιοχών, καθώς και σύνδεση με σχολικά συγκροτήματα και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Σημαντική κρίνεται, επίσης, η σύνδεση του δικτύου Πράσινων Διαδρομών με τους όμορους Δήμους, είτε με αντίστοιχα δίκτυα (π.χ. πράσινες διαδρομές όμορων Δήμων) είτε με σημαντικούς πόλους έλξης (π.χ. Άλσος Συγγρού του Δήμου Αμαρουσίου).

Στο παρόν Τελικό Σενάριο, υλοποιούνται οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για τη δημιουργία των Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης, τα οποία θα πρέπει να συνδεθούν με το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών, ιδιαίτερα όσον αφορά στον π. Κηφισό που βρίσκεται ακριβώς δίπλα σε γειτονίες κατοικίας.

Προτείνεται, επίσης, κατά προτεραιότητα, η κατασκευή του πρόσθετου δικτύου ποδηλατόδρομων της εγκεκριμένης μελέτης του 2013 (συνολικού μήκους περί τα 11 χλμ.) και οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για την ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών, καθώς και σύνδεση του με το δίκτυο των όμορων Δήμων.

Επίσης στο δίκτυο περιλαμβάνονται όλες οι πεζοδρομημένες οδοί και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας που προτείνονται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου, καθώς και η κατ' ελάχιστον διαμόρφωση των οδών με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια.

Ειδικότερα για τις προστατευόμενες περιοχές (ποταμός Κηφισός, Πεντελικό Όρος, δασικές εκτάσεις, ρέματα), προτείνεται η άμεση εφαρμογή των (θεσμοθετημένων όπου υπάρχουν) παρεμβάσεων προστασίας, όπως:

- ✓ Πεζοδρομήσεις και ήπιες αναπλάσεις για τις ζώνες των προστατευόμενων τμημάτων
- ✓ Στις οδούς όπου το εύρος του οδοστρώματος επαρκεί, προτείνεται να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης, με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των κατοίκων.
- ✓ Σημειώνεται ότι θα πρέπει να εξασφαλίζεται η διέλευση για όλους στα διάφορα σημεία των προστατευόμενων περιοχών και ιδιαίτερα όσον αφορά σε ρέματα και στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η κατασκευή πεζογέφυρων/ πεζοδιαβάσεων, προσβάσιμων και κατάλληλων για ΑΜΕΑ, όπου κριθεί εφικτό.
- ✓ Τονίζεται ότι, τα όποια μέτρα μελετηθούν και εφαρμοστούν στην περιοχή θα πρέπει να υλοποιούνται πάντα με κριτήριο την εναρμόνιση στο προστατευόμενο φυσικό τοπίο των περιοχών.

Τέλος, προτείνεται η υλοποίηση των προτάσεων για τη **δημιουργία δικτύου διαδρομών προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) στον Δήμο Κηφισιάς**, βάσει της μελέτης που εκπονήθηκε το 2008. Οι προτάσεις της εν λόγω μελέτης αφορούσαν στη δυνατότητα σύνδεσης μέσω δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ:

- του Σταθμού ΗΣΑΠ Κηφισιάς με το Εμπορικό Κέντρο Κηφισιάς,
- του Εμπορικού Κέντρου Κηφισιάς με την Πλατεία Κεφαλαρίου,
- του Εμπορικού Κέντρου με το Δημαρχείο και
- του Δημαρχείου με την Πλ. Κεφαλαρίου.

Το προτεινόμενο δίκτυο περιλαμβάνει τέσσερις διαδρομές ως εξής:

Διαδρομή 1: Ειδικότερα, για την κατεύθυνση από/ προς τον Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς προς/ από το Εμπορικό Κέντρο της Κηφισιάς το πρώτο τμήμα της Διαδρομής 1 του δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ ξεκινά από τον Σταθμό ΗΣΑΠ Κηφισιάς και κινείται επί της οδού Αδριανού (νότιο πεζοδρόμιο) μέχρι την 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.

Θα πρέπει άμεσα να εκπονηθεί μελέτη για τη δημιουργία δικτύου διαδρομών προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) και στις Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας και Δ.Ε. Εκάλης, ώστε η υλοποίηση του σχετικού δικτύου να αφορά στο σύνολο του Δήμου Κηφισιάς.

Τέλος, το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών λαμβάνει υπόψη τις υφιστάμενες εγκάρσιες διαβάσεις πεζή διέλευσης στη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε οι περιοχές δυτικά του Α/δ ΠΑΘΕ να μην αποκόπτονται από τον υπόλοιπο Δήμο. Υπενθυμίζεται ότι, εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς, υπάρχουν 3 σημεία διέλευσης αποκλειστικά για πεζούς (πεζογέφυρα στην Ιλισίων, υπόγειες πεζοδιαβάσεις στο ύψος των οδών Φοινίκων – Μεσσηνίας και Αηδόνας).

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, κατά προτεραιότητα, το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει τις εξής οδούς:

(Περιοχή Αλώνια)

- Θήρας, από την οδό Χ. Λαδά έως τη Χ. Τρικούπη (έχει υλοποιηθεί το τμήμα από Χ. Λαδά έως Κτενά)
- Νάξου μεταξύ Αλωνίων και Καποδιστρίου
- Χρ. Λαδά, από Αναβρύτων ως Ολύμπου
- Παπανικολάου, από Χρ. Λαδά ως Συγγρού
- Συγγρού, από Παπανικολάου ως Κιθαίρωνος
- Αναβρύτων
- Ειρήνης
- Κύπρου, από Αναβρύτων έως Αλωνίων (έχει υλοποιηθεί το τμήμα από Αλωνίων έως Κολοκοτρώνη)

(Περιοχή Νέα Κηφισιά)

- Χαρ. Τρικούπη
- Ελαιών
- Γ. Λύρα
- Ελπίδος
- Πάρνηθος
- Ανοίξεως
- Κορίνθου
- Πατρών
- Οδικά τμήματα Αγοράς και Σφενδόνης (πéριξ 3^{ου} Δημοτικού Σχολείου)
- Οδικά τμήματα πέριξ Παράδρομου Εθνικής Οδού

(Περιοχή Καλυφτάκη)

- Ιλισίων
- Χελιδονούς
- Σικελιανού
- Τριπολιτσάς
- Ρέμβης
- Αγ. Τριάδος
- Πausίλυπου
- Κηφισού

(Περιοχή Κάτω Κηφισιά)

- Πεσμαζόγλου
- Κοκκινάκη
- Όθωνος
- Δροσίνου
- Αγ. Κυριακής
- Μυτιλήνης
- Αχαρνών
- Μάρκου Μπότσαρη
- 1^{ης} Μαΐου
- Διάκου
- Πυθαγόρα από Όθωνος έως Κοκκινάκη
- Αλκαίου
- Άρεος - Στρυμώνος

(Περιοχή Αδάμες - Πελοποννήσιοι)

- Ερμιόνης
- Αιγίου
- Πελοποννήσου
- Τροιζηνίας
- Ποταμού - Γυθείου
- Οδικά τμήματα Ρούπελ, Φιγαλείας, Ναυπλίου, Σφακτηρίας (πέριξ σχολείων)

(Περιοχή Νέα Ερυθραία)

- Παπαδάκη
- Γιασεμιών
- Ανδρούτσου
- Τατοΐου
- Δαβάκη
- Μιλησίου - Αρτάκη
- Χαλκηδόνας - Πανόρμου
- Κ. Παλαιολόγου

(Περιοχή Εκάλη)

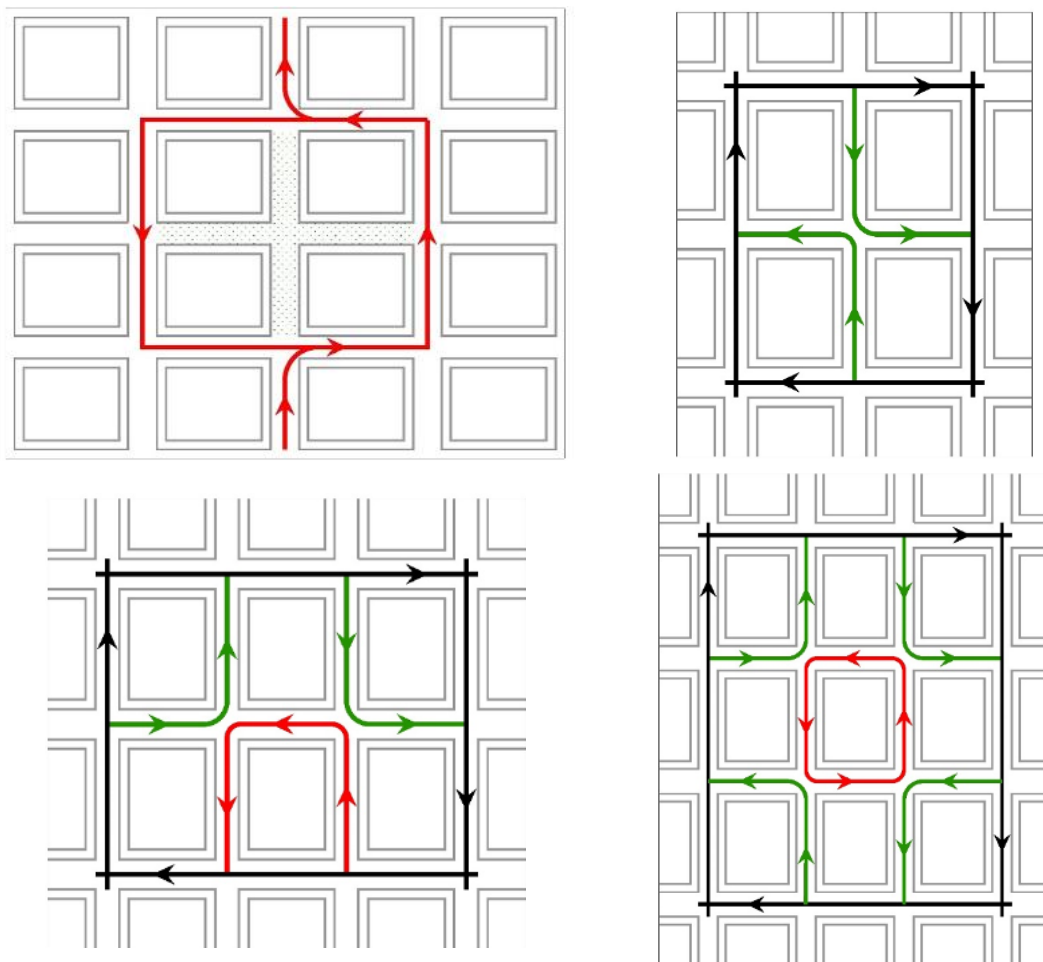
- Ρόδων - Αρτέμιδος
- Πεντέλης
- Κασταλίας
- Φασίδερη
- Γ. Βλάχου
- Δημ. Λαμπράκη
- Κέδρων
- Ευτέρπης
- Γαζίας

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών αποτυπώνεται στον Χάρτη «Χάρτης 3-6.1: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής (ανά είδος) - Τελικό Σενάριο» του παρόντος κεφαλαίου, ενώ στον Χάρτη «Χάρτης 3-6.2: Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής (ανά είδος) στο Κέντρο της Κηφισιάς - Τελικό Σενάριο», εξειδικεύεται το Δίκτυο για το ιστορικό Κέντρο της Κηφισιάς.

Σημειώνεται ότι, στο Παράρτημα περιλαμβάνεται ο ΧΑΡΤΗΣ ΤΣ.1 «ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ - ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ», σε κλίμακα 1:10.000, για την καλύτερη αποτύπωση των πράσινων διαδρομών του Τελικού Σεναρίου.

Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «**superblocks**». Τα «superblocks» είναι γειτονιές οικοδομικών τετραγώνων, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων επιτρέπεται μόνο στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά, με αποτέλεσμα οι υπόλοιποι να διατίθενται σε πεζούς και ποδηλάτες. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται και να κοινωνικοποιούνται. Ως Χώροι κοινωνικοποίησης «superblocks» προτείνονται -κατά προτεραιότητα- χώροι σε επιβαρυμένες περιοχές όπως:

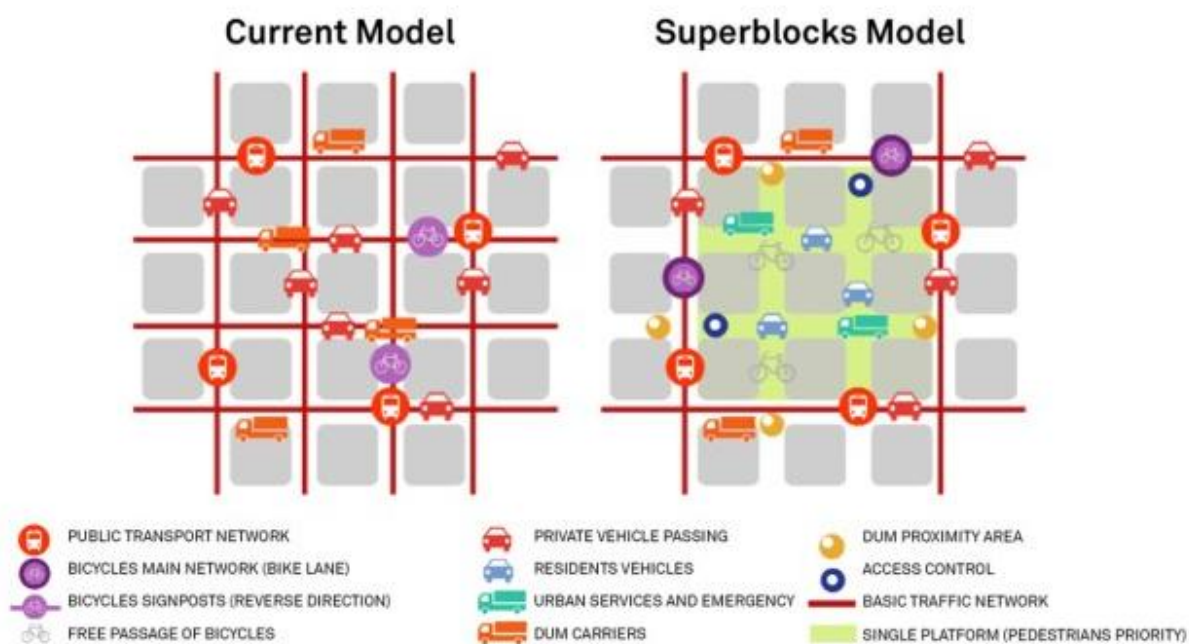
1. Πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά»
2. Πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ»
3. Αχαρνών & Όθωνος
4. Όθωνος & Πесμαζόγλου
5. Αλώνια
6. Χαρ. Τρικούπη & Κ. Βάρναλη (Νέα Ερυθραία)
7. Αναπήρων Πολέμου (Νέα Ερυθραία)
8. Μορτερό (Νέα Ερυθραία)



Εικόνα 3-23: Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»



SUPERBLOCKS MODEL



Εικόνα 3-24: Παράδειγμα superblock στη Βαρκελώνη

❖ Ορίζοντας 5ετίας

1. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας), με έμφαση στις περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (σε ακτίνα 300μ.). Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης).
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (στόχος αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους των πεζοδρομημένων οδών).
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (στόχος αύξηση κατά 100% του συνολικού μήκους των οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30km/h).
2. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).
3. Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών και Κατασκευή των Ποδηλατόδρομων της εγκεκριμένης μελέτης του 2013. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατόδρομων με:
 - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει.
 - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.
4. Διαμόρφωση του οδικού περιβάλλοντος, έτσι ώστε να ενθαρρύνει την πεζή μετακίνηση, για κάθε ηλικιακή ομάδα.
5. Σύνδεση του Δικτύου με τις προστατευόμενες ζώνες του ποταμού Κηφισού, με τις πεζοπορικές διαδρομές του Πεντελικού Όρους, με τα μονοπάτια των δασικών εκτάσεων Φασίδερη, Ζαφειρίου και Κοκκιναρά. Ανάδειξη του φυσικού τοπίου των ανοιχτών ρεμάτων με προσβάσιμες διαδρομές ήπιας μετακίνησης. Με τη δημιουργία των προβλεπόμενων από το ΡΣΑ Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης, προτείνεται σύνδεση αυτών με το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών, ιδιαίτερα όσον αφορά τον ποταμό Κηφισό που βρίσκεται ακριβώς δίπλα σε γειτονιές κατοικίας.
6. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου τουλάχιστον στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλατυνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.

7. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή ήπιας κυκλοφορίας) με σχετικές αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, σε ποσοστό 50%.
8. Δημιουργία των χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks».
9. Λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλο τον Δήμο, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του Δήμου, σε στάσεις του ΟΑΣΑ, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, σε πάρκα και χώρους πρασίνου. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων.
10. Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους, ήτοι οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.).
11. Εφαρμογή ολοκληρωμένου καθεστώτος κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, συντήρηση και αναβάθμιση των δομικών υλικών και των λοιπών λειτουργικών χαρακτηριστικών (βάσει και των αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού), στους υφιστάμενους ποδηλατόδρομους και πεζόδρομους και στις υφιστάμενες οδούς ήπιας κυκλοφορίας και διαβάσεις πεζών.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

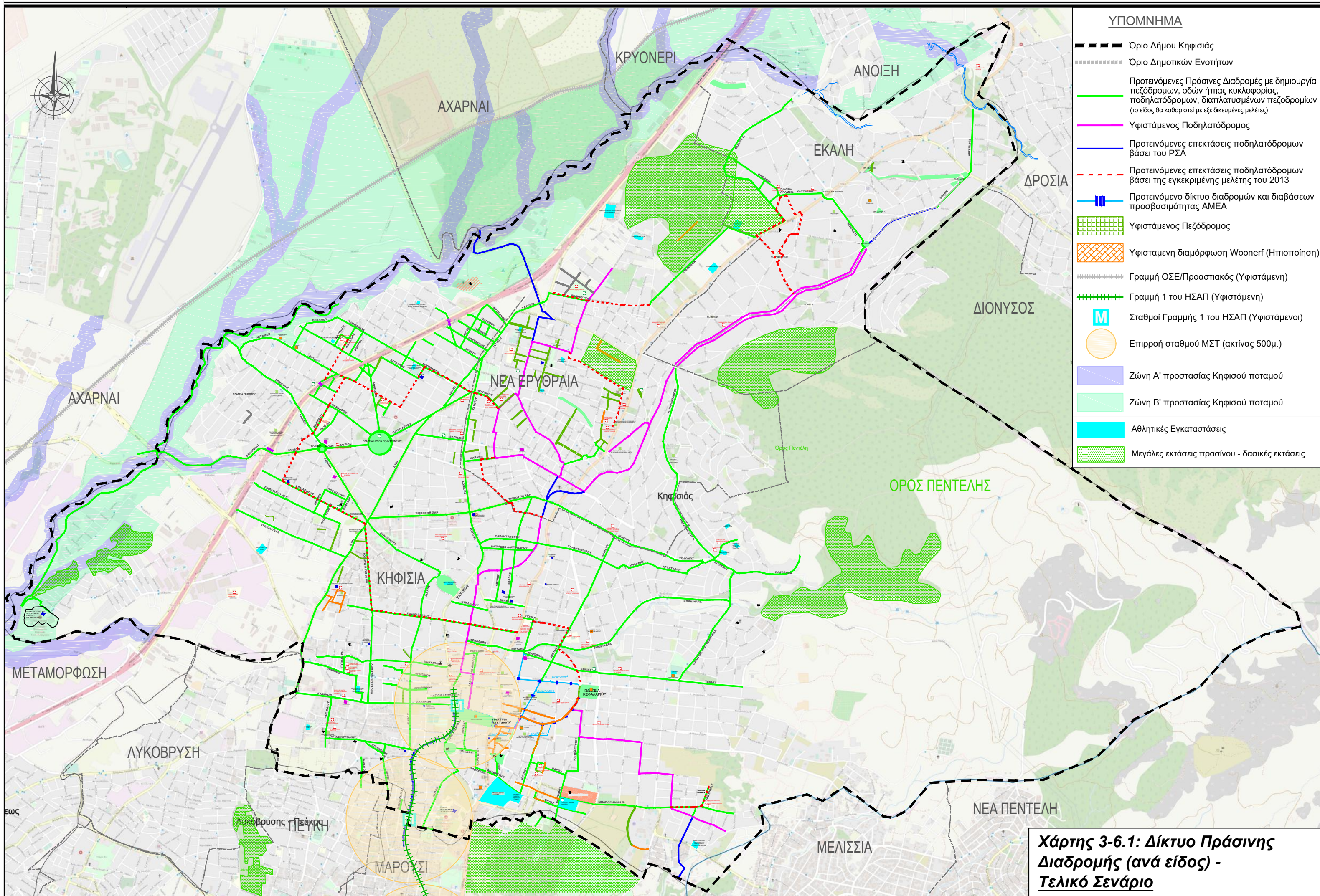
1. Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.
2. Επέκταση του δικτύου ποδηλατόδρομων.
3. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας), με έμφαση στις περιοχές περίξ σχολικών συγκροτημάτων (σε ακτίνα 300μ.). Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης).
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (στόχος αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους των πεζοδρομημένων οδών).
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (στόχος αύξηση κατά 200% του συνολικού μήκους των οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30km/h).
4. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 100% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να διαθέτουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (εφόσον υπάρχει οδικός εξοπλισμός).
5. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου στο 70% του οδικού δικτύου του Δήμου.
6. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή ήπιας κυκλοφορίας) με σχετικές αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, σε ποσοστό 100%.

7. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing).

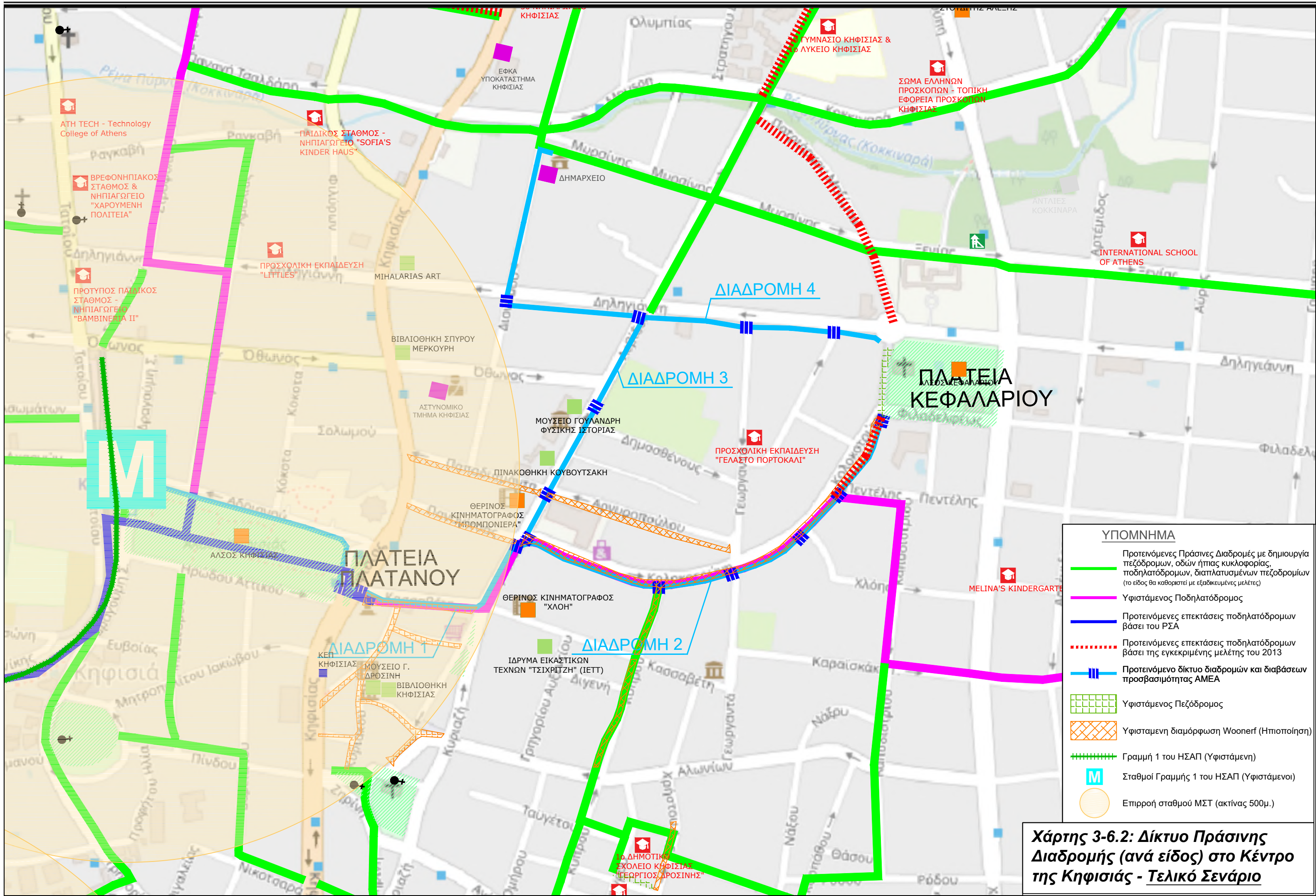
❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας), με έμφαση στις περιοχές πέριξ σχολικών συγκροτημάτων (σε ακτίνα 300μ.). Εφαρμογή ολοκληρωμένων αρχιτεκτονικών αναπλάσεων οδών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης).
 - Υλοποίηση πεζοδρομήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (στόχος αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους των πεζοδρομημένων οδών).
 - Υλοποίηση ηπιοποιήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου (στόχος αύξηση κατά 300% του συνολικού μήκους των οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30km/h).
2. Ο Δήμος έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). Υλοποίηση του μέτρου στο 100% του οδικού δικτύου του Δήμου.
3. Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)
4. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας τα ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.

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



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



3.3.8 Χώροι Πρασίνου - Κοινόχρηστοι Χώροι

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
2. Ανάδειξη ως πόλοι έλξης και χώροι περιπάτου των εκτάσεων του Δήμου που είναι δασικές (δάσος Φασίδερη, δάσος Ζαφειρίου, κ.ά.), καθώς και των (ανοιχτών) ρεμάτων. Σύνδεση με το δίκτυο πράσινων διαδρομών.
3. Δημιουργία νέων Πλατειών.
4. Δημιουργία πάρκων τσέπης (ένα ανά ΔΕ)
5. Δημιουργία αστικών κερκίδων (μία ανά ΔΕ)
6. Με τη δημιουργία των Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης, όπως προβλέπονται από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, προτείνεται η ανάδειξη τους ως πόλους έλξης και η σύνδεσή τους με το δίκτυο πράσινων διαδρομών.
7. Αύξηση πρασίνου με φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.

3.3.9 Εμπορικές Μεταφορές

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), αλλά και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζοδρόμους, πλατείες και άλλους χώρους που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων. Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00). Η τακτική αστυνόμευση καθιστά αποτελεσματική την εφαρμογή των μέτρων.
2. Επίσης, η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου και μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
3. Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο. Τα μεγάλα φορτηγά απαγορεύεται να χρησιμοποιούν το τοπικό δίκτυο της περιοχής για τη μετακίνησή τους, γεγονός που βελτιώνει τη λειτουργία του οδικού δικτύου και απαλύνει τις οχλήσεις σε επίπεδο γειτονιάς.
4. Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.
5. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη τις χρήσεις γης, την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνονται 2 κέντρα διανομής εμπορευμάτων.

6. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).
7. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

3.3.10 Κατανάλωση Ενέργειας

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Εκπόνηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) για τον Δήμο Κηφισιάς.
2. Εφαρμογή των προτεινόμενων Δράσεων του ήδη εκπονημένου ΣΔΑΕ (2017), με στόχο τη μείωση των εκπομπών -τουλάχιστον- κατά 40%. Στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου, ο στόχος για τη μείωση των εκπομπών κατά 40% υλοποιείται εντός της 5ετίας.

Το ποσοστό παραγωγής εκπομπών CO₂ για τον τομέα των μεταφορών ανέρχεται στο 19% των συνολικών εκπομπών στον Δήμο Κηφισιάς²³. Ο τομέας των μεταφορών συνολικά καλύπτει σχεδόν το 42% της κατανάλωσης ενέργειας στο Δήμο Κηφισιάς και είναι υπεύθυνος, πέραν των εκπομπών CO₂, και για εκπομπές άλλων ρύπων που έχουν μεγάλη επίδραση στην υγεία των δημοτών (οξειδία του αζώτου, σωματίδια κλπ.).

Υπενθυμίζονται οι ειδικότερες δράσεις τόσο για τα Δημοτικά όσο και για τα ιδιωτικά οχήματα που προτείνονται για τον Δήμο βάσει του ΣΔΑΕ:

Ειδικότερες δράσεις για τα Δημοτικά οχήματα:

- i. Μελέτη, ανάλυση και βελτίωση των διαδρομών των απορριμματοφόρων οχημάτων
- ii. Αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων στα δημοτικά οχήματα
- iii. Εκπαίδευση των οδηγών των δημοτικών οχημάτων στην οικολογική οδήγηση (ecodriving)
- iv. Αντικατάσταση ρυπογόνων δημοτικών οχημάτων

Ειδικότερες δράσεις για τα Ιδιωτικά οχήματα

- i. Αντικατάσταση στόλου οχημάτων ιδιωτικής χρήσης
 - ii. Αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων
 - iii. Ενημέρωση των οδηγών των οχημάτων για την οικολογική οδήγηση (ecodriving)
 - iv. Προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης
3. Υλοποιούνται τα μέτρα σχετικά με τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπεμπόμενων ρύπων.
 4. Ανανέωση στόλου δημοτικών οχημάτων/ Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία.

²³ ΣΔΑΕ Κηφισιάς 2017, με έτος αναφοράς 2015.

5. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του οδικού δικτύου. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Βάσει του Ν. 4710/2020 (ΦΕΚ 142/Α/23.07.2020) «Πρωώθηση της ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις, προβλέπεται η υποχρεωτική εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ), από τους Δήμους, με το οποίο προγραμματίζουν τη χωροθέτηση επαρκούς αριθμού κανονικής ή υψηλής ισχύος δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και θέσεων στάθμευσης Η/Ο εντός των διοικητικών τους ορίων. Συνεπώς προτείνεται άμεσα η εκπόνηση ΣΦΗΟ για τον Δήμο Κηφισιάς.
6. Στο πλαίσιο αυτό, οι δράσεις του Δήμου για τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος από τις μεταφορές, σε συνέχεια όχι μόνο του ΣΔΑΕ και του Συμφώνου των Δημάρχων αλλά και του Εθνικού Ενεργειακού Σχεδιασμού, προτείνονται να είναι οι εξής (*αρκετές έχουν ήδη αναφερθεί στις προηγούμενες ενότητες*):
- Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο).
 - Υιοθέτηση σχήματος ενεργειακής αποδοτικότητας από όλους τους εμπλεκόμενους στον δημοτικό στόλο οχημάτων (γραφείο κίνησης, υπηρεσία συντήρησης, οδηγοί) με στόχο εξοικονόμηση στη συνολική κατανάλωση καυσίμου.
 - Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης των ηλεκτρικών δημοτικών οχημάτων.
 - Προμήθεια συμβατικών και ηλεκτρικών ποδηλάτων και διενέργεια εκστρατείας για την ενσωμάτωσή τους στο σύστημα δημόσιων μεταφορών.
 - Εγκατάσταση υποδομών ποδηλάτων (σταθμών φόρτισης, ειδικές θέσεις στάθμευσης) σε συμφωνημένα σημεία της πόλης.
 - Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.
 - Λειτουργία e-government σε όλες τις υπηρεσίες του Δήμου, με στόχο τη μείωση των δρομολογίων και των άσκοπων μετακινήσεων.
 - Πρωώθηση Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με προτεραιότητα σε περιοχές σχολείων.

3.3.11 Πρωώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας - Πρόσθετα Μέτρα

❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας

1. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας την ενθάρρυνση των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (π.χ. ποδήλατο) και της πεζή μετακίνησης, καθώς και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
- Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
 - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
 - Προγραμματισμός λειτουργίας του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.
 - Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.
 - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)

- Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
 - 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.
 - Συνεργασία με την αρμόδια Δ/ση Τροχαίας και εκπαίδευση στελεχών της σε θέματα κινητικότητας με βάση τις σύγχρονες κατευθύνσεις.
 - Ενθάρρυνση εφαρμογής ελέγχου των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς ευπαθών προϊόντων και των επαγγελματικών οχημάτων μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων
 - Συστηματική καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων και των επικίνδυνων θέσεων & Βελτίωση του συστήματος καταγραφής των τροχαίων ατυχημάτων
 - Εντατικοποίηση της Αστυνόμευσης (π.χ. για την εφαρμογή απαγόρευσης της διέλευσης βαριάς κυκλοφορίας από το δημοτικό οδικό δίκτυο) - Εφαρμογή ολοκληρωμένου προγράμματος επιτήρησης
 - Βελτίωση του συστήματος άμεσης αντιμετώπισης των τροχαίων ατυχημάτων, κυρίως διαμέσου της εξασφάλισης της συνεργασίας Δήμου - Τροχαίας - ΕΚΑΒ – ΚΑΤ- Πυροσβεστικής
2. Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου με μετρήσεις και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.

Βάσει των μετρήσεων θορύβου αλλά και των προτεινόμενων μέτρων του παρόντος Σχεδίου, μειώνεται η ένταση του ήχου στις γειτονιές και δημιουργούνται τουλάχιστον 2 νέες «ήσυχες» γειτονιές εντός της 5ετίας, τουλάχιστον 4 στη 10ετία και τουλάχιστον 5 στη 15ετία («ήσυχες» γειτονιές όπου επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB).

3.4 Αξιολόγηση Τελικού Σεναρίου - Πρόγραμμα “European Urban Transport Roadmaps” (UTR)

3.4.1 Πρόγραμμα UTR - Παραμετροποίηση Τελικού Σεναρίου

Στο πλαίσιο αξιολόγησης του Τελικού Σεναρίου, πραγματοποιήθηκε έλεγχος των προτεινόμενων μέτρων παρεμβάσεων μέσω του προγράμματος European Urban Transport Roadmaps (UTR). Το πρόγραμμα UTR είναι ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών για να βοηθήσει πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση ΣΒΑΚ. Σε σχέση με τις παραμέτρους που εισήχθησαν στην περίπτωση του Δήμου Κηφισιάς, προέκυψαν σύμφωνα με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και σχολιάζονται αναλυτικά στο προηγούμενο παραδοτέο (Β' Στάδιο). Όσον αφορά στο Τελικό Σενάριο, η κωδικοποίηση για την εισαγωγή στο UTR παρουσιάζεται στον επόμενο Πίνακα.

Πίνακας 3-12: Παραμετροποίηση Τελικού Σεναρίου για το UTR

ΟΡΙΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ – ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ	
<u>Μέτρα/Πολιτικές</u>	
Ενημέρωση για τη βιώσιμη κινητικότητα	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Κόστος ανά κάτοικο: 30€
Πρόγραμμα κοινής χρήσης ποδηλάτων	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Κόστος: 1.500€/ποδήλατο (υλοποίηση από ιδιώτη) Ετήσια συνδρομή: 25€ Κάλυψη: 20%
Πρόγραμμα κοινής χρήσης οχημάτων	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Ετήσιο κόστος εγγραφής: 25€ Κόστος χρήσης: 7,5€/ώρα
Σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Κάλυψη ηλεκτρικών φορτιστών: 50% Κάλυψη σταθμών υδρογόνου: 0% Κόστος ηλεκτρικών φορτιστών: 18.000€/φορτιστή Χρονιά υλοποίησης ηλεκτρικών φορτιστών: 2022
Αντικατάσταση στόλου δημόσιας συγκοινωνίας	Χρονιά υλοποίησης: 2024 Περίοδος υλοποίησης: 5 έτη Στόχος: Σημαντική Μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου
Δίκτυο Λεωφορειακών Γραμμών	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων: Μέτρια Νέο Μήκος Γραμμών: 24km
Επέκταση Μετρό (ΗΣΑΠ)	Χρονιά υλοποίησης: 2026 Περίοδος υλοποίησης: 10 χρόνια Μήκος νέας γραμμής: 5,8km
Δίκτυο και υποδομές περιπάτου και ποδηλασίας	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Διάρκεια υλοποίησης: 10 έτη Κόστος κατασκευής: 12.000€/χλμ. Κόστος συντήρησης: 1.000€/χλμ Μήκος διαδρομής: 100km
Τιμολόγηση στάθμευσης	Χρονιά υλοποίησης: 2022 Κόστος χρήσης: 1€/ώρα Κάλυψη: 25% της παρόδιας στάθμευσης του αστικού ιστού
Μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Περιοχή κάλυψης: 50% του αστικού ιστού
Ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας	Χρονιά υλοποίησης: 2021 Διάρκεια υλοποίησης: 2 έτη Περιοχή κάλυψης: 75% του αστικού ιστού
Θεσμικό Πλαίσιο για τις εμπορευματικές μεταφορές	Χρονιά υλοποίησης: 2021
Εμπορευματικό κέντρο μεταφορών	Χρονιά υλοποίησης: 2022 Περίοδος υλοποίησης: 4 χρόνια Κόστος κατασκευής: 360.000€ Κόστος συντήρησης: 60.000€

3.4.2 Αξιολόγηση Τελικού Σεναρίου με το Πρόγραμμα UTR

Ακολουθούν τα αποτελέσματα από την αξιολόγηση του Τελικού Σεναρίου.

Τα αποτελέσματα του Τελικού Σεναρίου παρουσιάζονται σε πίνακες για ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας.

Πίνακας 3-13: Αποτελέσματα Τελικού Σεναρίου σε ορίζοντα 5ετίας

		Έτος Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Οριστικό Σενάριο
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		757,00	766,99	758,24
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	5,31%	5,07%	2,68%
	Ποδήλατο	0,32%	0,45%	16,39%
	Μοτοσυκλέτα	2,32%	2,32%	2,42%
	ΙΧ	55,44%	55,67%	40,15%
	Λεωφορείο ΟΑΣΑ	12,26%	12,23%	14,38%
	Τραμ	0,00%	0,00%	0,00%
	Μετρό	24,35%	24,27%	21,00%
	Car sharing	0,00%	0,00%	2,99%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		4,20%	5,11%	5,32%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		270,83	257,41	206,46
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		57.974,54	55.967,77	50.061,48
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		190,78	175,73	158,77
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		59,67	47,00	40,41
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		99,62	74,43	64,40
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	20,00%	20,15%	31,32%
	Υβριδικό	0,00%	2,00%	6,82%
	Ηλεκτρικό	15,00%	15,15%	15,16%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	0,20%	8,89%	13,68%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,14%	2,19%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,81%	0,81%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	15.069,86	14.506,64	12.506,90
	Πετρέλαιο	2.488,13	2.656,16	2.526,21
	Φυσικό Αέριο	161,61	157,79	291,66
	Υγραέριο	413,71	369,21	291,35
	Ηλεκτρική ενέργεια	513,36	504,27	586,23
	Υδρογόνο	0,00	0,08	0,07
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	3,87	3,86	3,67
	Με σοβαρό τραυματισμό	98,99	98,71	90,34

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

Πίνακας 3-14: Αποτελέσματα Τελικού Σεναρίου σε ορίζοντα 10ετίας

		Έτος Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Τελικό Σενάριο
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		757,00	776,99	766,76
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	5,31%	4,83%	2,36%
	Ποδήλατο	0,32%	0,45%	16,57%
	Μοτοσυκλέτα	2,32%	2,32%	2,36%
	ΙΧ	55,44%	55,98%	40,31%
	Λεωφορείο ΟΑΣΑ	12,26%	12,20%	14,67%
	Τραμ	0,00%	0,00%	0,00%
	Μετρό	24,35%	24,23%	20,68%
	Car sharing	0,00%	0,00%	3,05%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		4,20%	6,01%	6,16%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		270,83	229,21	158,70
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		57.974,54	52.981,57	45.622,80
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		190,78	160,28	138,52
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		59,67	36,51	29,13
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		99,62	54,05	40,01
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	20,00%	0,20%	44,02%
	Υβριδικό	0,00%	4,00%	20,14%
	Ηλεκτρικό	15,00%	15,30%	15,44%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	0,20%	20,33%	31,41%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,40%	5,14%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,01%	0,01%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	15.069,86	13.628,31	11.192,35
	Πετρέλαιο	2.488,13	2.774,83	2.444,24
	Φυσικό Αέριο	161,61	154,05	385,35
	Υγραέριο	413,71	308,67	210,28
	Ηλεκτρική ενέργεια	513,36	501,86	676,81
	Υδρογόνο	0,00	0,99	0,88
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	3,87	3,83	3,62
	Με σοβαρό τραυματισμό	98,99	97,94	89,43

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

Πίνακας 3-15: Αποτελέσματα Τελικού Σεναρίου σε ορίζοντα 15ετίας

		Έτος Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Τελικό Σενάριο
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		757,00	786,99	773,54
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	5,31%	4,59%	1,84%
	Ποδήλατο	0,32%	0,45%	15,72%
	Μοτοσυκλέτα	2,32%	2,32%	1,17%
	ΙΧ	55,44%	56,28%	37,08%
	Λεωφορείο ΟΑΣΑ	12,26%	12,18%	14,95%
	Τραμ	0,00%	0,00%	0,00%
	Μετρό	24,35%	24,18%	26,26%
	Car sharing	0,00%	0,00%	2,97%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		4,20%	6,82%	7,15%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		270,83	209,60	137,33
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		57.974,54	51.032,89	43.410,50
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		190,78	147,48	116,63
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		59,67	29,77	21,53
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		99,62	39,86	28,38
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	20,00%	20,45%	44,17%
	Υβριδικό	0,00%	6,00%	22,14%
	Ηλεκτρικό	15,00%	15,45%	15,59%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	0,20%	28,46%	39,53%
	Ηλεκτρικό	0,00%	0,88%	5,63%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%	0,09%	0,09%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	15.069,86	12.988,99	10.414,20
	Πετρέλαιο	2.488,13	2.891,70	2.570,49
	Φυσικό Αέριο	161,61	150,38	374,68
	Υγραέριο	413,71	265,03	170,84
	Ηλεκτρική ενέργεια	513,36	519,32	753,82
	Υδρογόνο	0,00	9,63	8,33
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	3,87	3,81	3,43
	Με σοβαρό τραυματισμό	98,99	97,64	86,40

Πίνακας 3-16: Σύγκριση Τελικού Σεναρίου με μηδενικό σενάριο σε ορίζοντα 5ετίας

ΜΕΤΑΒΟΛΗ		
Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ		-1,14%
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	-2,39%
	Ποδήλατο	15,94%
	Μοτοσυκλέτα	0,11%
	ΙΧ	-15,52%
	Λεωφορείο ΟΑΣΑ	2,15%
	Τραμ	0,00%
	Μετρό	-3,27%
	Car sharing	2,99%
Ποσοστό εμπορευματικών μεταφορών κατά τις ώρες αιχμής		0,21%
Οχηματοχιλιόμετρα διανυθέντα από συμβατικά οχήματα		-19,79%
Εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα		-10,55%
Εκπομπές μονοξειδίου του άνθρακα		-9,65%
Εκπομπές πτητικών οργανικών ενώσεων		-14,02%
Εκπομπές οξειδίων του αζώτου		-13,48%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο της δημόσιας συγκοινωνίας	Φυσικό Αέριο	11,17%
	Υβριδικό	4,82%
	Ηλεκτρικό	0,01%
Μερίδιο καινοτόμων οχημάτων στον στόλο των ΙΧ	Υβριδικό	4,79%
	Ηλεκτρικό	2,05%
	Κυψέλες Υδρογόνου	0,00%
Συνολική κατανάλωση καυσίμων	Βενζίνη	-13,78%
	Πετρέλαιο	-4,89%
	Φυσικό Αέριο	84,84%
	Υγραέριο	-21,09%
	Ηλεκτρική ενέργεια	16,25%
	Υδρογόνο	-11,22%
Τροχαία Συμβάντα	Θανατηφόρα	-4,95%
	Με σοβαρό τραυματισμό	-8,48%

4. Γ' ΣΤΑΔΙΟ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΒΑΚ

4.1 Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Τελικού Σεναρίου - Προϋπολογισμός - Σχέδιο Δράσης που περιλαμβάνει την κατανομή των αρμοδιοτήτων, τον Π/Υ και τις πηγές χρηματοδότησης των μέτρων

Στο παρόν Γ' Στάδιο προσδιορίζεται το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους. Γίνεται εκτίμηση του –ενδεικτικού– κόστους των προτάσεων του ΣΒΑΚ, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς από την υλοποίηση μελετών και έργων.

Η επιτυχής υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ στηρίζεται στην κατανομή των αρμοδιοτήτων του κάθε φορέα ώστε να είναι σαφώς αποτυπωμένο το ποιος είναι υπεύθυνος για την κάθε ενέργεια. Η παραπάνω διαδικασία σε συνδυασμό με τη διερεύνηση διαθέσιμων πόρων αποτελεί βασικό ζήτημα το οποίο μνημονεύεται από τις οδηγίες του ELTIS (2014, 2019), ως απαιτούμενο μετά τον καθορισμό της τελικής δέσμης μέτρων που συγκροτούν το πρόγραμμα δράσης. Κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει αγνοώντας το αναμενόμενο κόστος εφαρμογής εκάστου μέτρου, το οποίο πρέπει να εκτιμηθεί. Για όλα τα παραπάνω απαιτείται συντονισμός και διαβούλευση μεταξύ των φορέων που συμβάλουν στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ.

Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή. Ο τρόπος με τον οποίο επιλέχτηκε να γίνει η παρουσίασή τους στηρίζεται στην πινακοποίηση, όπου κάθε μέτρο παρουσιάζεται, **ανά θεματική κατηγορία και χρονική προτεραιότητα**, σε έναν πίνακα σε συνδυασμό **με το εκτιμώμενο κόστος, την ενδεικτική πηγή χρηματοδότησης και τον φορέα που θα αναλάβει την εφαρμογή του εκάστοτε μέτρου**. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθούν τα εξής ζητήματα:

- Οι πηγές χρηματοδότησης ποικίλουν ανάλογα με το είδος του μέτρου προσδιορίζεται και περιλαμβάνουν έσοδα από τοπικούς προϋπολογισμούς (ΟΤΑ Α και Β βαθμού), κονδύλια από κρατικές ή κοινοτικές επιδοτήσεις και προγράμματα, ειδικά έσοδα (π.χ. τέλη), καθώς και πηγές φορέων και ιδιωτών (ενδ. ΟΑΣΑ).
- Το συνολικό εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης του ΣΒΑΚ, ως απόρροια της ανάγκης για συνέργεια διαφορετικών φορέων, δεν βαρύνει αποκλειστικά τον Δήμο Κηφισιάς και τις υπηρεσίες του. Ένα μέρος του κόστους αφορά σε δαπάνες των φορέων μεταφορικού έργου (ΟΑΣΑ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ). Τόσο τα κόστη αυτά όσο και η υλοποίηση των έργων επαφίεται στη συνεργασία των φορέων, αφού ορισμένα μέτρα δεν αρκούν να προταθούν μέσω του ΣΒΑΚ αλλά πρέπει να εγκριθούν και από τους ανάλογους φορείς που καλούνται να τα υλοποιήσουν και να τα χρηματοδοτήσουν.
- Το εκτιμώμενο κόστος κάθε μέτρου είναι ενδεικτικό. Περιλαμβάνει συνήθως την κατάρτιση σχετικών μελετών, την προκήρυξή τους και τη σύνταξη των τευχών δημοπράτησης, όπου αυτό απαιτείται. Στο κόστος, όμως, επιδιώκεται να συνυπολογιστούν κόστη υλοποίησης των αναγκαίων έργων, κάτι που, όμως, δεν μπορεί να γίνει με ακρίβεια -πρόκειται, άλλωστε, για εκτίμηση- αφού χωρίς τη μελέτη εφαρμογής του κάθε έργου δεν δύναται να προκύψει ακριβής κοστολόγηση του κάθε έργου.
- Η συνέργεια των φορέων που παρουσιάζεται με κλίμακα βαθμολόγησης 0/5 (καμία συνεργασία) έως 5/5 (υπογραφή συμφώνου συνεργασίας), προκύπτει, επίσης, από σχετική εκτίμηση.

Πίνακας 4-1: Σχέδιο Δράσης ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς. (Πηγή: Ίδια Επεξεργασία)

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Κυκλοφοριακή Οργάνωση	Ορίζοντας 5ετίας	1. Υλοποίηση των μεγάλων οδικών έργων που θα εξασφαλίσουν την αποφόρτιση του οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα, προτείνεται: ➤ Ολοκλήρωση της μελέτης διάνοιξης (επέκτασης) της Λ. Κύμης, στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, όπως προβλέπεται από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής. ➤ Ολοκλήρωση διαδικασιών για απαλλοτριώσεις της οδού Καλυφτάκη, στο τμήμα της από Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης έως Γ. Λύρα. ➤ Εκπόνηση μελέτης για την Επέκταση της οδού Τατοΐου, με τρόπο τέτοιο ώστε να είναι δυνατή η άμεση σύνδεσή της με τη Γρ. Λαμπράκη & Εκπόνηση μελέτης για την Υπογειοποίηση του τερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ "Κηφισιά". ➤ Ολοκλήρωση μελέτης για την για την επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ. ➤ Εκπόνηση μελέτης για την Υπογειοποίηση της Λ. Κηφισιάς, στο τμήμα της εντός των ορίων της Δ.Ε. Κηφισιάς ➤ Εκπόνηση μελέτης για τη Σύνδεση της Λ. Κηφισιάς, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χαρ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς).	5/5	(Η υλοποίηση των μεγάλων οδικών έργων και συνεπώς η εκτίμηση του κόστους αυτών ξεφεύγει από το πλαίσιο δράσης και αρμοδιότητας του ΣΒΑΚ Κηφισιάς. Ωστόσο, τα προτεινόμενα Έργα έχουν καθοριστικό ρόλο για τη Βιώσιμη Κινητικότητα του Δήμου και ως εκ τούτου περιλαμβάνονται στο σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Εθνικοί Πόροι	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Δημιουργία αναβαθμισμένης πρόσβασης στο Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «Οι Άγιοι Ανάργυροι», μέσω του Παράδρομου της Ε.Ο. <i>Το έργο έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά (έγκριση ΑΕΠΟ 13/10/2015, ΑΔΑ: 772ΓΟΡ1Κ-ΟΩΜ).</i>	5/5	1.500.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iii. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		3. Αναδιαμόρφωση (ή/και διαπλάτυνση) των πεζοδρομίων κατά μήκος του ιεραρχημένου οδικού δικτύου (αφορά στις πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες, συνολικού μήκους ~26km)	5/5	4.160.000 € (40€/m ² * 104.000m ²)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		4. Δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων εντός του Δήμου, σε όλη την έκτασή του, ώστε να αποτρέπεται η διαμπερή κίνηση οχημάτων μέσα από τις γειτονιές.	4/5	50.000 € (το κόστος αφορά στις μελέτες και στην τοποθέτηση σήμανσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Για τις περιοχές γειτονιάς που επιβαρύνονται με υπερτοπικό φόρτο προτείνεται η υλοποίηση παρεμβάσεων για την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας, με μέτρα όπως ηπιοποιήσεις - πεζοδρομήσεις οδικών τμημάτων και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο, μείωση των ορίων ταχύτητας, οφιοειδείς χαράξεις, δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων στις περιοχές γειτονιάς.	4/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται στο κόστος άλλων μέτρων (βλ. παραπάνω)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		6. Μείωση των ορίων ταχύτητας, με στόχο τα 40km/h στο πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο και τα 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς.	5/5	100€/km (αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης, προβλέπονται επιπλέον επεμβάσεις μείωσης ταχύτητας, το κόστος των οποίων ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		7. Υλοποίηση πεζοδρομήσεων (στόχος: αύξηση κατά 30%) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.	3/5	2.000.000 € (100€/m ² * 20.000m ²) (για μήκος 2km με μέσο πλάτος οδού 10m)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		8. Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών (στόχος: αύξηση κατά 100%) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.	3/5	3.500.000 € (100€/m ² * 35.000m ²) (για μήκος 3,5km με μέσο πλάτος οδού 10m)	v. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής vi. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς vii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα viii. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		9. Επεμβάσεις/ τοποθέτηση σήμανσης σε οδούς με προβλήματα οδικής ασφάλειας λόγω των υψηλών ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων (π.χ. οδοί Γ. Βλάχου, Φασίδερη, Κων/νου Παλαιολόγου, Τριπολιτσάς, κ.α.)	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται στο κόστος άλλων μέτρων (βλ. παραπάνω)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		10. Λειτουργία εμπορικού κέντρου της Κηφισιάς ως “OPEN MALL”.	4/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται στο κόστος άλλων μέτρων	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		11. Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και	5/5	20.000 € (το κόστος αφορά στις μελέτες και στην τοποθέτηση σήμανσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013)						
		12. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων αυτοκινήτων (car sharing)	4/5	100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		13. Εφαρμογή & λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων	5/5	(βλ. παρακάτω Θεματική: Δίκτυο πράσινων διαδρομών)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Υλοποίηση των μεγάλων οδικών έργων που θα εξασφαλίσουν την αποφόρτιση του οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα, προτείνεται: ➤ Κατασκευή και λειτουργία της διάνοιξης (επέκτασης) της Λ. Κύμης, στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, όπως προβλέπεται από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής. ➤ Κατασκευή και λειτουργία της σύνδεσης της Λ. Κηφισιάς, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χαρ. Τρικούπη (παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς)	5/5	(Η υλοποίηση των μεγάλων οδικών έργων και συνεπώς η εκτίμηση του κόστους αυτών ξεφεύγει από το πλαίσιο δράσης και αρμοδιότητας του ΣΒΑΚ Κηφισιάς. Ωστόσο, τα προτεινόμενα Έργα έχουν καθοριστικό ρόλο για τη Βιώσιμη Κινητικότητα του Δήμου και ως εκ τούτου περιλαμβάνονται στο σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Εθνικοί Πόροι	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Υλοποίηση πεζοδρομήσεων (στόχος: αύξηση κατά 50%) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.	3/5	1.000.000 € (100€/m ² * 10.000m ²) (για επιπλέον μήκος 1km με μέσο πλάτος οδού 10m)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		3. Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών (στόχος: αύξηση κατά 200%) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.	3/5	3.500.000 € (100€/m ² * 35.000m ²) (για επιπλέον μήκος 3,5km με μέσο πλάτος οδού 10m)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	8 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Επέκταση πεζοδρομήσεων (στόχος: αύξηση κατά 70%) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, όπως:	3/5	1.000.000 € (100€/m ² * 10.000m ²) (για επιπλέον μήκος	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	12 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		- Πεζοδρομήσεις περιοχών πέριξ των σταθμών του ΗΣΑΠ - Πεζοδρομήσεις περιοχών πέριξ των σχολικών συγκροτημάτων, σε επίπεδο γειτονιάς. - Πεζοδρομήσεις περιοχών πέριξ αθλητικών εγκαταστάσεων/ αθλητικών κέντρων, κ.ο.κ.		1km με μέσο πλάτος οδού 10m)	συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο			
		2. Υλοποίηση ηπιοποιήσεων οδών (στόχος: αύξηση κατά 300%) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.	3/5	3.500.000 € (100€/m ² * 35.000m ²) (για επιπλέον μήκος 35km με μέσο πλάτος οδού 10m)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	12 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		3. Μείωση των ορίων ταχύτητας στο ιεραρχημένο δίκτυο σε ~60km/h. (δεν αφορά στον Α/Δ ΠΑΘΕ)	5/5	6.000€ (100€/km * 60km αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης στο πρωτεύον και δευτερεύον οδικό δίκτυο, προβλέπονται επιπλέον επεμβάσεις μείωσης ταχύτητας, το κόστος των οποίων ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	13 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		4. Υλοποίηση των μεγάλων οδικών έργων που θα εξασφαλίσουν την αποφόρτιση του οδικού δικτύου. Συγκεκριμένα, προτείνεται: ➢ Κατασκευή και λειτουργία της Υπογειοποίησης της Λ. Κηφισιάς, στο τμήμα της εντός των ορίων της Δημοτικής Ενότητας Κηφισιάς	5/5	(Η υλοποίηση των μεγάλων οδικών έργων και συνεπώς η εκτίμηση του κόστους αυτών ξεφεύγει από το πλαίσιο δράσης και αρμοδιότητας του ΣΒΑΚ Κηφισιάς. Ωστόσο, τα προτεινόμενα Έργα έχουν καθοριστικό ρόλο για τη Βιώσιμη Κινητικότητα του Δήμου και ως εκ τούτου περιλαμβάνονται στο σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Εθνικοί Πόροι	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	13 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
Διαχείριση Στάθμευσης	Ορίζοντας 5ετίας	1. Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems). Συγκεκριμένα, προτείνεται πλήρης επαναλειτουργία στο εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς και στο εμπορικό κέντρο της Νέας Ερυθραίας, καθώς και εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές:	4/5	200.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Δημοτική Αστυνομία	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Δημοτική Αστυνομία Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		<ul style="list-style-type: none">* Κέντρο της Κηφισιάς (από Ζηρίνιο, Αγ. Τρύφωνος έως Πλ. Κεφαλαρίου) (Δ.Ε. Κηφισιάς)* πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά» (Δ.Ε. Κηφισιάς)* πέριξ του Σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ» (Δ.Ε. Κηφισιάς)						
		2. Επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο. Τα μέτρα της κυκλοφοριακής οργάνωσης και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης και στην αντικατάσταση της παρόδιας στάθμευσης -ανά περίπτωση- με πεζόδρομους/ ποδηλατόδρομους.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Δημοτική Αστυνομία Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		3. Διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής), αλλά και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		4. Υλοποίηση (Κατασκευή και λειτουργία) του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου και πέριξ του Ιερού Ναού του Αγ. Δημητρίου (βάσει και της μελέτης σκοπιμότητας που έχει εκπονηθεί τον Ιούνιο του 2011).	3/5	3.500.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		5. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου. Κατά προτεραιότητα προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικοπέδα της περιοχής, ιδιαίτερα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές (π.χ. πέριξ των σταθμών ΗΣΑΠ), ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (σταθμοί ΗΣΑΠ, λεωφορεία ΟΑΣΑ).	3/5	(Κόστος αγοράς +) (Κόστος κατασκευής για έναν χώρο στάθμευσης = 500€/m ² υπόγειου parking * 2.000m ²) + 500.000€ (επίγειες διαμορφώσεις) = 1.500.000€)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		6. Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους. Βάσει του Ν.4710/2020, προτείνεται η Εκπόνηση/ Υλοποίηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).	5/5	20.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		7. Προτείνεται –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) στις εξής περιοχές: ο Κέντρο Κηφισιάς ο Πέριξ σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά» ο Πέριξ σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ» ο Πλ. Κεφαλαρίου ο Πλ. Πολιτείας ο Πλ. Ελαιών ο Πλ. 28 ^{ης} Οκτωβρίου (Νέας Ερυθραίας) ο Παλαιό Δημαρχείο Εκάλης (Στις ίδιες θέσεις προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.)	5/5	280.000 € (7 φορτιστές * 40.000€/ φορτιστή)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		8. Ανάπτυξη θέσεων στάθμευσης για ηλεκτροκίνητα οχήματα σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης και τοποθέτησης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (σε ποσοστό 50% του συνόλου των θέσεων) (Οι νέοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να περιλαμβάνουν θέσεις & σημεία φόρτισης για ηλεκτροκίνητα οχήματα)	5/5	200.000 € (5 φορτιστές * 40.000€/ φορτιστή)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		9. Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Δημοτική Αστυνομία
		10. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Δημοτική Αστυνομία	2 ^ο έτος	Δημοτική Αστυνομία
		11. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Δημοτική Αστυνομία	2 ^ο έτος	Δημοτική Αστυνομία
		12. Ορθή χωροθέτηση περιοχών στάσης ταξί «πιάτσες» σε σημεία του Δήμου με αυξημένη ζήτηση	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Δημοτική Αστυνομία
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις περιοχές: * πέριξ Πλ. Πολιτείας (Δ.Ε. Κηφισιάς) * πέριξ Πλ. Ελαιών (Ιλισίων, Ελαιών) (Δ.Ε. Κηφισιάς)	5/5	40.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Ανάπτυξη θέσεων στάθμευσης για ηλεκτροκίνητα οχήματα σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης και τοποθέτησης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (σε ποσοστό 60% του	5/5	400.000 € (επιπλέον 10 φορτιστές * 40.000€/ φορτιστή)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης,	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού,

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
	Ορίζοντας 15+ετίας	συνόλου των θέσεων) (Οι νέοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να περιλαμβάνουν θέσεις & σημεία φόρτισης για ηλεκτροκίνητα οχήματα)			iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς		Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		1. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού κάτω από την επιφάνεια πλατειών ή υφιστάμενων οδών σε κεντρικές περιοχές με αυξημένη ζήτηση	5/5	Κόστος κατασκευής= 500€/m ² υπόγειου parking	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Ανάπτυξη θέσεων στάθμευσης για ηλεκτροκίνητα οχήματα σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης και τοποθέτησης σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (σε ποσοστό 70% του συνόλου των θέσεων) (Οι νέοι χώροι στάθμευσης θα πρέπει να περιλαμβάνουν θέσεις & σημεία φόρτισης για ηλεκτροκίνητα οχήματα)	5/5	400.000 € (επιπλέον 10 φορτιστές * 40.000€/ φορτιστή)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	13 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
Διαμορφώσεις Κόμβων	Ορίζοντας 5ετίας	1. Ανασχεδιασμός του ανισόπεδου κόμβου Καλυφτάκη, λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδους, με εξυπηρέτηση όλων των κινήσεων.	5/5	(Η υλοποίηση του έργου και συνεπώς η εκτίμηση του κόστους ξεφεύγει από το πλαίσιο δράσης και αρμοδιότητας του ΣΒΑΚ Κηφισιάς. Ωστόσο, το έργο έχει καθοριστικό ρόλο για τη Βιώσιμη Κινητικότητα του Δήμου και ως εκ τούτου περιλαμβάνεται στο σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	4 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Ανασχεδιασμός του ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην Πλ. Ελαιών. Αντίστοιχα, ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων που κρίνονται μη ασφαλείς, ενδεχομένως με διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout). Προτείνεται ανασχεδιασμός, κατά προτεραιότητα, στις εξής διασταυρώσεις: (α) Καλυφτάκη - Γ. Λύρα (β) Λύρα - Χαριλάου Τρικούπη - Ελαιών - Χελιδονούς (γ) Γ. Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου (δ) Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού (Πανόραμα Δ.Ε. Κηφισιάς): Το τμήμα της οδού Νουφάρων αφορά και στην παρέμβαση για την αναβαθμισμένη πρόσβαση στο νοσοκομείο «Οι Άγιοι Ανάργυροι», όπως περιγράφεται	5/5	560.000€ (35.000€/ κόμβο * 16 κόμβοι)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		παραπάνω. (ε) Δαγκλή & Κρήτης (Δ.Ε. Κηφισιάς) (στ) Παράπλευρος Ν.Ε.Ο.Α.Λ. - ανώνυμη οδός - οδός Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος) (Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας) (ζ) Μαυρομιχάλη - Σκύρου (η) Μαυρομιχάλη - Σποράδων - Μεθώνης (θ) Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης (ι) Παν. Ελευθερώτριας - Κοκκιναρά (ια) Αγ. Παρασκευής - Αλκαίου - Μ. Μπότσαρη - Αγ. Βαρβάρας (ιβ) Ορβύλων - Ψαρών - Μιαούλη (ιγ) Γ. Λύρα - Πλουτάρχου (ιδ) Σωκράτους - Μακεδονίας - Αγ. Παρασκευής (ιε) Ελαιών - Ρέμβης - Δήμητρας						
		3. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε απόσταση 5 μ., τουλάχιστον, από τις γωνίες των Ο.Τ., εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης) για το 35% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια (Γίνεται η παραδοχή για 100 κόμβους με μειωμένη οδική ασφάλεια, επιπλέον των παραπάνω 16 κόμβων)	5/5	245.000€ (7.000€/ κόμβο * 35 κόμβοι)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
	Ορίζοντας 10ετίας	1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, σε ποσοστό 70%	5/5	245.000€ (7.000€/ κόμβο * 35 κόμβοι)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
	Ορίζοντας 15+ετίας	1. Βελτίωση διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, σε ποσοστό 100%	5/5	210.000€ (7.000€/ κόμβο * 30 κόμβοι)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
Σηματοδότηση	Ορίζοντας 5ετίας	1. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών που διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του Δήμου (ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στην πόλη). Προτείνεται η ρύθμιση της σηματοδότησης στους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου να λειτουργεί έτσι ώστε να δημιουργούνται «ουρές» επί των πρωτευόντων οδικών αξόνων και όχι στα οδικά τμήματα συνοικίας.	5/5	20.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		2. Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων - σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας, ιδιαίτερα	5/5	200.000€ (10.000€/ σηματοδότη * 20 σηματοδότες)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς. - στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.			προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο			
		3. Εγκατάσταση ηχητικών συστημάτων για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια και Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες (επιπλέον των απλών ηχητικών συστημάτων) για διέλευση και ενημέρωση τυφλών στα φανάρια των κόμβων του ιεραρχημένου δικτύου.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		1. Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-για την ασφαλή διέλευση των χρηστών.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
	Ορίζοντες 10ετίας και 15+ετίας	2. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες για διέλευση και ενημέρωση τυφλών σε όλα τα φανάρια.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος - 15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	<u>Δημοτική Συγκοινωνία 1.</u> Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας με διαδρομές που θα καλύπτουν σε έκταση τα "κενά" της Δημόσιας Συγκοινωνίας (επιρροή κάλυψης στάσεων ΟΑΣΑ 250μ.) • Προτείνεται η λειτουργία 2 κυκλικών Γραμμών με ενδεικτική συχνότητα δρομολογίων ανά 20' έως 30'. • Οι Γραμμές συνδέονται με τον σταθμό «Κηφισιά» για μετεπιβίβαση στον ΗΣΑΠ. • Ενδεικτικό Ωράριο λειτουργίας Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών: από Δευτέρα έως Παρασκευή / 07:00 - 23:00, Σάββατο-Κυριακή / 08:00 - 22:00	3/5	2.600.000€ (400.000€ / υβριδικό λεωφορείο * 6 λεωφορεία) + 200.000€/ έτος (πρόσθετο ετήσιο λειτουργικό κόστος)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς ΟΑΣΑ	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία 2.</u> Εξοπλισμός στόλου οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας με εκσυγχρονισμένα οχήματα, περιβαλλοντικά φιλικά, κατά προτίμηση ηλεκτρικά. Υλοποίηση στο 100% του δημοτικού στόλου.	3/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς ΟΑΣΑ	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία 3.</u> Ελεύθερη κίνηση λεωφορείων δημοτικής συγκοινωνίας (ενδεχομένως και των	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	1 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		λεωφορείων του ΟΑΣΑ) όπου απαιτείται, σε πεζοδρομημένες οδούς/ περιοχές ΟΑΣΑ 1. Βελτίωση της εξυπηρέτησης του Δήμου Κηφισιάς από τις λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, μέσω των εξής: ➤ Αύξηση της συχνότητας της γραμμής κορμού, που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τα βόρεια προάστια και επέκταση προς βορρά, έτσι ώστε να καλύπτει -τουλάχιστον- ολόκληρο τον Δήμο Κηφισιάς. ➤ Προτείνεται ως εναλλακτική, η αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων Γραμμών του ΟΑΣΑ που διέρχονται από τον άξονα Λ. Κηφισίας – Ελ. Βενιζέλου – Λ. Θησέως σε επίπεδο αντίστοιχο της γραμμής κορμού						
		ΟΑΣΑ 2. Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών	5/5	(το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής ή/και τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 3. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων ΟΑΣΑ (ποσοστό 30% των στάσεων εντός του Δήμου Κηφισιάς)	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα. (το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής ή/και τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ	1 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 4. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Κηφισιάς (επέκταση σε 245 στάσεις επιπλέον)	3/5	228.000€ (3.000 €/στάση * 76 στάσεις) (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		ΟΑΣΑ 5. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Κηφισιάς (επέκταση σε 245 στάσεις επιπλέον)	5/5	245.000€ (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 6. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ	1 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 7. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής	3/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ	1 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 6. Ανανέωση στόλου οχημάτων (50% του στόλου)	3/5	Κόστος για αγορά 5 λεωφορείων και αναβάθμιση 15 υφιστάμενων = 3.500.000 € (400.000 €/ υβριδικό λεωφορείο 100.000€/ αναβαθμισμένο λεωφορείο) (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 7. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα	4/5	50.000€ (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		Λεωφορεία, με δυνατότητα διαμόρφωσης χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ		τον ΟΑΣΑ)	iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Ιδιώτες-Ποδηλάτες Κηφισιάς		Κηφισιάς
		Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ Δήμος Κηφισιάς	5 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		<u>ΗΣΑΠ 1.</u> Εκπόνηση μελέτης για την Υπογειοποίηση του τερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ "Κηφισιά". Ολοκλήρωση του έργου εντός της 5ετίας.	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>ΗΣΑΠ 2.</u> Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ προς Κρυονέρι - Άγιο Στέφανο . ➤ Ορίζοντας 5ετίας: Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Νέο Σταθμό "Νέα Ερυθραία"	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>ΗΣΑΠ 3.</u> Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Διεύρυνση ωραρίου.	3/5	(Το κόστος επιβαρύνει τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. Ίδιοι πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΣΤΑ.ΣΥ.	2 ^ο έτος	ΣΤΑ.ΣΥ.
		<u>ΗΣΑΠ 4.</u> Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος στάθμευσης πέριξ των Σταθμών των ΜΣΤ, με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας τους και τη μη επιβάρυνση των γειτονιών	4/5	(Το κόστος επιβαρύνει τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. Ίδιοι πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΣΤΑ.ΣΥ.	5 ^ο έτος	ΣΤΑ.ΣΥ.
		<u>ΗΣΑΠ 5.</u> Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), στους σταθμούς ΗΣΑΠ εντός του Δήμου, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. Ίδιοι πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο έτος	ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>Μετρό, Προαστιακός</u> (εκτός ορίων Δήμου) - Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. - Διεύρυνση ωραρίου. - Λειτουργία Προαστιακού με	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα vi. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		εξυπηρέτηση επιπέδου Μετρό <ul style="list-style-type: none">- Δημιουργία νέων ενδιάμεσων σταθμών του Ο.Σ.Ε, στο τμήμα μεταξύ των Σιδηροδρομικών Σταθμών Αγ. Στεφάνου και Δεκελείας, σε συνδυασμό με την κατασκευή χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση.- Άμεση έναρξη των εργασιών του Μετρό, κατασκευή και ολοκλήρωση της Γραμμής 4 του Μετρό στο Τμήμα Α' . Ολοκλήρωση των μελετών εφαρμογής για τα υπόλοιπα τμήματα της Γραμμής 4 εντός της 5ετίας.						
	Ορίζοντας 10ετίας	<u>Δημοτική Συγκοινωνία 1.</u> Πύκνωση συχνοτήτων των Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών (ανά 15 λεπτά).	3/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	7 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία 2.</u> Ενίσχυση και Ανανέωση στόλου οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας	3/5	800.000€ (400.000€ / υβριδικό λεωφορείο 2 λεωφορεία) + 200.000€/ έτος (ετήσιο λειτουργικό κόστος)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	7 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>Δημοτική Συγκοινωνία 3.</u> Λειτουργία νέων δημοτικών λεωφορειακών γραμμών, για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερης έκτασης του Δήμου.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα.	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>ΟΑΣΑ 1.</u> Ανασχεδιασμός των γραμμών του ΟΑΣΑ.	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		<u>ΟΑΣΑ 2.</u> Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων ΟΑΣΑ (ποσοστό 70% των στάσεων του Δήμου Κηφισιάς)	3/5	306.000€ (3.000 €/στάση * 102 στάσεις επιπλέον) (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		<u>ΟΑΣΑ 3.</u> Ανανέωση στόλου οχημάτων (100% του στόλου)	3/5	(το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ	10 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		<u>ΗΣΑΠ 1.</u> Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ προς Κρυονέρι - Άγιο Στέφανο . ➔ Ορίζοντας 10ετίας: Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Νέο	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		Σταθμό "Καστρί"			συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα vii. Πράσινο Ταμείο			Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		ΗΣΑΠ 2. - Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου - Ανανέωση στόλου συρμών	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα viii. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		Μετρό, Προαστιακός (εκτός ορίων Δήμου) - Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων και επέκταση ωραρίου - Ανανέωση στόλου συρμών	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα ix. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		Μετρό (εκτός ορίων Δήμου) Υλοποίηση της Γραμμής 4 του Μετρό στο Τμήμα Β'		(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα x. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
	Ορίζοντας 15+ετίας	Δημοτική Συγκοινωνία 1. Ανανέωση στόλου οχημάτων	4/5	4.000.000€ (400.000€ / υβριδικό λεωφορείο * 10 λεωφορεία)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου
		Δημοτική Συγκοινωνία 2. Εφαρμογή τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας	5/5	60.000€ (1.000 €/στάση * 60 στάσεις)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		ΟΑΣΑ 1. Ανασχεδιασμός των γραμμών του ΟΑΣΑ λαμβάνοντας υπόψη τους σταθμούς της νέας Γραμμής 4 του Μετρό που προβλέπονται εντός του Δήμου	5/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	ΟΑΣΑ	15 ^ο έτος	ΟΑΣΑ
		ΟΑΣΑ 2. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων ΟΑΣΑ (ποσοστό 100% των στάσεων εντός του Δήμου Κηφισιάς)	3/5	228.000€ (3.000 €/στάση * 76 στάσεις) (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	i. Ίδιοι Πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	ΟΑΣΑ Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		ΟΑΣΑ 3. Ανανέωση στόλου οχημάτων (100% του στόλου)	3/5	Αγορά: 400.000 €/υβριδικό λεωφορείο Αναβάθμιση: 100.000€/ λεωφορείο (ενδεικτική τιμή με τιμές κόστους)	i. Ίδιοι πόροι ΟΑΣΑ ii. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα	ΟΑΣΑ	15 ^ο έτος	ΟΑΣΑ

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
				αναφοράς έτους 2019) (το κόστος επιβαρύνει τον ΟΑΣΑ)	ν. Πράσινο Ταμείο			
		ΗΣΑΠ 1. Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ προς Κρυονέρι - Άγιο Στέφανο . ➤ Ορίζοντας 15+ετίας: Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ έως τον Άγιο Στέφανο "	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα xi. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		ΗΣΑΠ, Μετρό, Προαστιακός - Περεταίρω βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. - Ανανέωση στόλου συρμών	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		Μετρό Υλοποίηση της Γραμμής 4 του Μετρό σε ολόκληρο το μήκος της.	5/5	(Το κόστος επιβαρύνει την Περιφέρεια Αττικής και τη ΣΤΑ.ΣΥ.)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι ΣΤΑ.ΣΥ. iii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iv. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα v. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Έργων Περιφέρειας Αττικής ΣΤΑ.ΣΥ. Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
Δίκτυο πράσινων διαδρομών	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Ολοκλήρωση του προτεινόμενου δικτύου Πράσινων Διαδρομών (συνολικού μήκους ~60km, εντός της 10ετίας) & Επέκταση δικτύου πράσινης διαδρομής	5/5	12.000.000€ (60km διαδρομής * 2m * 100€/m ²) Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος-10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου ποδηλατόδρομων (Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών και Κατασκευή των Ποδηλατόδρομων της εγκεκριμένης μελέτης του 2013)	4/5	3.200.000€ (16km διαδρομής * 2m * 100€/m ²)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	3 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		3. Δημιουργία δικτύου διαδρομών προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) (4 διαδρομές, συνολικού μήκους ~2km)	5/5	400.000€ (2km διαδρομής * 2m * 100€/m ²)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		4. Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks».	5/5	50.000€ (5.000€/χώρο * 10 χώρους) Το κόστος αφορά σε τοποθέτηση σήμανσης, προβλέπονται επιπλέον επεμβάσεις (π.χ. ηπιοποιήσεις οδών), το κόστος των οποίων ενσωματώνεται σε	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		5. Διαμόρφωση νέων πεζοδρομίων στο σύνολο του οδικού δικτύου. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).	5/5	άλλα μέτρα (βλ. Θεματική: Κυκλοφοριακή Οργάνωση)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		6. Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων με χώρο κίνησης των πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών). - Υλοποίηση του στο 30% του οδικού δικτύου του Δήμου στην 5ετία - Υλοποίηση του στο 70% του οδικού δικτύου του Δήμου στη 10ετία - Υλοποίηση του στο 100% του οδικού δικτύου του Δήμου στη 15+ετία	5/5	(βλ. Θεματική: Κυκλοφοριακή Οργάνωση)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		7. Υλοποίηση πεζοδρομήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου - αύξηση κατά 30% στην 5ετία - αύξηση κατά 50% στη 10ετία - αύξηση κατά 70% στη 15+ετία	3/5	(βλ. Θεματική: Κυκλοφοριακή Οργάνωση)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		8. Υλοποίηση ηπιοποιήσεων στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου - αύξηση κατά 100% στην 5ετία - αύξηση κατά 200% στη 10ετία - αύξηση κατά 300% στη 15+ετία	3/5	(βλ. Θεματική: Κυκλοφοριακή Οργάνωση)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		9. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή ήπιας κυκλοφορίας) με σχετικές αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων, - σε ποσοστό 50% στην 5ετία - σε ποσοστό 100% στη 10ετία	3/5	(βλ. Θεματική: Κυκλοφοριακή Οργάνωση)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		10. Σύνδεση του Δικτύου με τις προστατευόμενες ζώνες του ποταμού Κηφισού, με τις πεζοπορικές διαδρομές του Πεντελικού Όρους, με τα μονοπάτια των δασικών εκτάσεων Φασίδερη, Ζαφειρίου και Κοκκιναρά. Ανάδειξη του φυσικού τοπίου των ανοιχτών ρεμάτων με προσβάσιμες διαδρομές ήπιας μετακίνησης.	3/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		11. Εφαρμογή & λειτουργία συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike	5/5	Αρχική εφαρμογή 300.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο -7 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		sharing) σε όλο τον Δήμο Κηφισιάς, με μετεπιβίβαση σε κεντρικά σημεία του Δήμου, στους σταθμούς ΗΣΑΠ, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, κ.α. Επίσης, σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων χωροθετούνται και στις θέσεις φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με δυνατότητα φόρτισης των ηλεκτρικών ποδηλάτων. Επέκταση του συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike sharing) στη 10ετία και τη 15+ετία.		(200 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο) + Επέκταση 150.000 € (100 ποδήλατα * 1.500€/ποδήλατο)	ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς		Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		12. Επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, σύμφωνα και με τις προτάσεις Πράσινων Διαδρομών. - Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει. - Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		13. Συντήρηση όλων των ήδη υλοποιημένων υποδομών (οδόστρωμα πεζοδρόμων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)	5/5	50€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
Χώροι Πρασίνου – Κοινόχρηστοι Χώροι	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.	2/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	5 ^{ος} έτος	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		2. Ανάδειξη ως πόλοι έλξης και χώροι περιπάτου των εκτάσεων του Δήμου που είναι δασικές (δάσος Φασίδερη, δάσος Ζαφειρίου, κ.ά.), καθώς και των (ανοιχτών) ρεμάτων. Σύνδεση με το δίκτυο πράσινων διαδρομών.	3/5	80€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^{ος} έτος	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		3. Δημιουργία νέων Πλατειών.	4/5	250.000€/ Πλατεία	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^{ος} έτος	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		4. Δημιουργία «πάρκων τσέπης» (ένα ανά ΔΕ ανά ορίζοντα υλοποίησης)	3/5	200€/m ²	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο -7 ^ο -12 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		5. Δημιουργία αστικών κερκίδων (μία ανά ΔΕ ανά ορίζοντα υλοποίησης)	3/5	5.000€/θέση	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο -7 ^ο -12 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
					ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς		Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		6. Δημιουργία των Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης, όπως προβλέπονται από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής, ανάδειξή τους ως πόλους έλξης και η σύνδεσή τους με το δίκτυο πράσινων διαδρομών.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		7. Αύξηση πρασίνου και Φυτεύσεις στον δημόσιο χώρο, όπως σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες οδών, χώρους άθλησης, κοινόχρηστους χώρους, κ.ά.	5/5	300.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
Εμπορικές Μεταφορές	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, σύμφωνα με τον τύπο οχημάτων και των χαρακτηριστικών των οδών. Φορτοεκφόρτωση κατά τις πρωινές ώρες (5:00-7:00)	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	1 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Φορτοεκφόρτωση για οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο να επιτρέπονται ανεξαρτήτως ωραρίου σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης. Φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης στάθμευσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο	4/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. Ίδιοι πόροι Δήμου Κηφισιάς	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	1 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		3. Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνονται 2 κέντρα διανομής εμπορευμάτων.	5/5	1.000.000 € (500.000€/κέντρο)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	10 ^ο έτος	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		4. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems)	4/5	100.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		5. Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά	4/5	-	Δεν απαιτείται χρηματοδότηση	Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών και Τοπικής	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών και Τοπικής

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
		φιλικά συστήματα μεταφορών				Ανάπτυξης Δήμου Κηφισιάς Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων		Ανάπτυξης Δήμου Κηφισιάς Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων Σχέσεων
Κατανάλωση Ενέργειας	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Εκπόνηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ)	5/5	20.000 €	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		2. Εφαρμογή των προτεινόμενων Δράσεων του ήδη εκπονημένου ΣΔΑΕ (2017), με στόχο τη μείωση των εκπομπών κατά 40%.	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Δήμος Κηφισιάς	5 ^ο έτος	Δήμος Κηφισιάς
		3. Ανανέωση στόλου δημοτικών οχημάτων/ Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο). Υλοποίηση στο 50% του στόλου για την 5ετία, στο 80% για τη 10ετία και στο 100% για τη 15ετία.	4/5	4.000.000€ (400.000€ / υβριδικό-ηλεκτρικό όχημα * 10 οχήματα)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς
		4. Υλοποιείται σχέδιο για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του οδικού δικτύου. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Βάσει του Ν.4710/2020, εκπονείται Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ).	5/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα (βλ. Θεματική: Διαχείριση στάθμευσης)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς
		5. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων επιβατικών οχημάτων (car sharing)	4/5	Το κόστος του μέτρου ενσωματώνεται σε άλλα μέτρα (βλ. Θεματική: Κυκλοφοριακή Οργάνωση)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	5 ^ο -10 ^ο -15 ^ο έτος	Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς

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

Θεματική Κατηγορία Μέτρων	Χρονική Προτεραιότητα	Μέτρο	Εξασφάλιση συμφωνίας με εμπλεκόμενους/ αρμόδιους & δίκτυο φορέων	Ενδεικτικός προϋπολογισμός	Πιθανή πηγή χρηματοδότησης	Αρμοδιότητα – εντοπισμός βασικού υπεύθυνου υλοποίησης και εγκρίσεων	Χρονοδιάγραμμα εκπόνησης (έτος εκτιμώμενης ολοκλήρωσης)	Μηχανισμός Παρακολούθησης
Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας – Πρόσθετα Μέτρα	Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας	1. Μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως: <ul style="list-style-type: none">- Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.- Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.- Προγραμματισμός λειτουργίας του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.- Ένταξη του μαθήματος της κυκλοφοριακής αγωγής στο σχολικό πρόγραμμα.- Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)- Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.- κ.ά.	5/5	30.000€	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων σχέσεων Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς	1 ^ο -6 ^ο -11 ^ο έτος	Αυτοτελές Γραφείο Επικοινωνίας και Δημοσίων σχέσεων Διεύθυνση Προγραμματισμού, Μηχανοργάνωσης, Οργάνωσης και Πληροφορικής Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς
		2. Εκπόνηση μετρήσεων θορύβου και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών. Δημιουργούνται «ήσυχες» γειτονιές (όπου επίπεδο μέσου θορύβου γειτονιάς <50 dB): <ul style="list-style-type: none">- 2 νέες «ήσυχες» γειτονιές στην 5ετία,- 4 νέες «ήσυχες» γειτονιές στη 10ετία- 5 νέες «ήσυχες» γειτονιές στη 15ετία.	5/5	50.000€ (Το κόστος του μέτρου αφορά στις μετρήσεις και τις μελέτες)	i. ΕΣΠΑ ή/και Ίδιοι πόροι Περιφέρειας Αττικής ii. Ίδιοι Πόροι Δήμου Κηφισιάς iii. Ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα iv. Πράσινο Ταμείο v. Ιδιωτική πρωτοβουλία	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς	2 ^ο -7 ^ο -12 ^ο έτος	Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Πρασίνου Δήμου Κηφισιάς

4.2 Διαδικασία Παρακολούθησης

Στη συνέχεια περιγράφεται η προτεινόμενη διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του τελικού σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Επίσης, στο παρόν στάδιο θα καθοριστεί το σύστημα παρακολούθησης και εφαρμογής του ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων (βλ. επόμενο κεφ. 5).

Τα προτεινόμενα μέτρα που παρουσιάστηκαν στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου αξιολογούνται προκειμένου να διαπιστωθεί η επίτευξη ή μη των "έξυπνων" στόχων που έχει θέσει το ΣΒΑΚ.

Η αξιολόγηση των μέτρων θα βασιστεί σε συγκεκριμένους ποσοτικούς και ποιοτικούς δείκτες οι οποίοι είναι άμεσα συνδεδεμένοι με το όραμα της πόλης (Κεφάλαιο 2.4 της παρούσης) και οι οποίοι θα παρακολουθούνται σε όλα τα στάδια υλοποίησης του ΣΒΑΚ. Οι αρχικές τιμές ("baselines") των δεικτών που συλλέχθηκαν αποτέλεσαν τη βάση για την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης. Οι μελλοντικοί συγκριτικοί δείκτες θα καταδεικνύουν σε κάθε χρονικό ορίζοντα τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν και τις ευκαιρίες που πρέπει να αναδειχθούν.

Οι συγκριτικές τιμές των δεικτών θα εξάγονται με την ίδια μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε κατά την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης στο Α' Στάδιο της μελέτης του ΣΒΑΚ. Η μεθοδολογία αυτή περιλαμβάνει έρευνες (π.χ. συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια κ.ά.), μετρήσεις πεδίου και απογραφές (μετρήσεις φόρτων, απογραφές εναλλαγής στάθμευσης κ.ά.) αλλά και παρατηρήσεις δεδομένων (υπολογισμός εκτάσεων χώρων πρασίνου, έκταση πεζόδρομων κ.ά.).

Ο παρακάτω Πίνακας 4-2 «Τιμές Αναφοράς ("baselines") Επιμέρους Στόχων» περιλαμβάνει μια περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης σε συνάρτηση με κάθε προτεραιότητα και στόχο που έχει θέσει το ΣΒΑΚ και παρουσιάζει τις αρχικές τιμές ("baselines") των ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών που επιλέχθηκαν καθώς και τη μεθοδολογία αξιολόγησης και παρακολούθησής τους στο μέλλον.

Τέλος, ο Πίνακας 4-3 «Επίτευξη Στόχων ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων», παρουσιάζει εάν και ποια θεματική κατηγορία παρεμβάσεων συμβάλλει σε κάθε επιμέρους στόχο.

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

Πίνακας 4-2: Τιμές Αναφοράς ("baselines") Επιμέρους Στόχων

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	Μερίδιο (%) του δημόσιου/δημοτικού στόλου που χρησιμοποιεί εναλλακτικές μορφές καυσίμων	Το 1% των δημοτικών οχημάτων χρησιμοποιεί CNG (ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς, Έτος αναφοράς 2015)	Παροχή στοιχείων από ΣΔΑΕΚ & ΣΔΑΕ, από τον Δήμο και τον ΟΑΣΑ
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	Κατανομή Μετακινήσεων (Modal split) Ποσοστό (%) μετακινήσεων με επιβατικό ΙΧ από Μελέτη ΟΑΣΑ 2006 ⇒ Υπάρχει αυξημένη ιδιοκτησία του Ι.Χ. αυτοκινήτου. ⇒ Η μετακίνηση από/ προς χώρους εκπαίδευσης αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της συμπεριφοράς των πολιτών λόγω της σημαντικής εγγύτητας των μαθητών/τριών με τις σχολικές μονάδες ⇒ Το χαμηλό επίπεδο αντιληπτής οδικής ασφάλειας στην περιοχή ενθαρρύνει τη χρήση του Ι.Χ.	Από μελέτη κατανομής μετακινήσεων (ΟΑΣΑ, 2006), η χρήση επιβατικού ΙΧ (οδηγός ή επιβάτης) ήταν 59,5% για την Κηφισιά και 58,1% για τη Νέα Ερυθραία και 57% για την Εκάλη. Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none"> Το 92% των χρηστών ΗΣΑΠ που διαθέτει δίπλωμα οδήγησης, διαθέτει όχημα Ι.Χ., το οποίο χρησιμοποιεί για τις καθημερινές μετακινήσεις του (80% των συμμετεχόντων διαθέτει δίπλωμα οδήγησης) Το 75% των χρηστών λεωφορείων ΟΑΣΑ που διαθέτει δίπλωμα οδήγησης, διαθέτει όχημα Ι.Χ., το οποίο χρησιμοποιεί για τις καθημερινές μετακινήσεις του (40% των συμμετεχόντων διαθέτει δίπλωμα οδήγησης) Το 85% του τυχαίου δείγματος που διαθέτει δίπλωμα οδήγησης, διαθέτει όχημα Ι.Χ., το οποίο χρησιμοποιεί για τις καθημερινές μετακινήσεις του (84% των συμμετεχόντων διαθέτει δίπλωμα οδήγησης) Το 75% των κατοίκων διαθέτει όχημα Ι.Χ. Ο κύριος τρόπος μετακίνησης (σε ποσοστό 72%) των ερωτηθέντων είναι με ιδιωτικό όχημα. Το 100% των γονιών διαθέτει όχημα Ι.Χ., ενώ το 42% αυτών διαθέτει περισσότερα από (1) αυτοκίνητα. Οι γονείς δήλωσαν ότι η μετακίνηση των μαθητών με Ι.Χ. αντιστοιχεί στο 60% προς το σχολείο και στο 25% για την επιστροφή. Επίσης, δήλωσαν ότι το 35% & 60% των μαθητών μετακινείται περπατώντας προς & από το σχολείο. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένους κόμβους του οδικού δικτύου του Δήμου (βλ. Α' Στάδιο)	Επικαιροποιημένη μελέτη κατανομής μετακινήσεων Έρευνες ερωτηματολογίων Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου & σύνθεσης κυκλοφορίας

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
Προτεραιότητα 2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος			
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μετρήσεις σχετικά με τις καταναλώσεις ενέργειας και τις εκπομπές ρύπων στον Δήμο. Τιμές δεικτών από το υλοποιημένο ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς.	Οι υφιστάμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζονται σε 120.023 tn CO ₂ για τις μεταφορές (δημοτικές, ιδιωτικές, εμπορικές), με συνολική κατανάλωση ενέργειας 480.936 MWh. (ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς, Έτος αναφοράς 2015)	✓ Απογραφές εκπομπών ρύπων συναρτήσει των καταναλώσεων (τύπος καυσίμου και μέγεθος δραστηριότητας) ✓ Απογραφές ενεργειακών καταναλώσεων ανά δραστηριότητα ✓ Εκτίμηση μέσης ημερήσιας (18ώρου) εκπομπής ατμοσφαιρικών ρύπων με βάση τα κυκλοφορούντα οχήματα, σε επιλεγμένα οδικά τμήματα του Δήμου. ✓ Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους. ✓ Τιμές δεικτών από επικαιροποιημένα σχέδια (ΣΔΑΕ & ΣΔΑΕΚ).
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονίες του Δήμου Κηφισιάς	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (< 50 dB) θορύβου. Τιμές ακουστικών δεικτών (Σταθμισμένη στάθμη ηχητικής πίεσης-L _{Aeq} , μέγιστη Α-ηχοστάθμη-L _{Amax}) σε επιλεγμένες θέσεις του θα ληφθούν από την εκπόνηση μετρήσεων θορύβου που προτείνεται να εκπονηθούν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης. Τιμές δεικτών στα όρια της κείμενης νομοθεσίας.	Δεν πραγματοποιήθηκε χαρτογράφηση θορύβου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ	Μετρήσεις θορύβου (ημερήσιες και νυχτερινές μετρήσεις), τόσο για μια τυπική ημέρα έντονων καιρικών συνθηκών όσο και για μια τυπική ημέρα καλών καιρικών συνθηκών που ευνοούν τη δραστηριότητα στους υπαίθριους χώρους. Χαρτογράφηση σε GIS, μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
Προτεραιότητα 3. Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα - ποδήλατο - δημόσια συγκοινωνία - κοινόχρηστα οχήματα			
3.1 Αύξηση των πράσινων διαδρομών, που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους	Μεταβολή συνολικού μήκους (σε χλμ.) των πράσινων διαδρομών. ▪ Στην υφιστάμενη κατάσταση δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών. ▪ Υπάρχουν μεμονωμένοι πεζόδρομοι, ηπιοποιήσεις οδικών τμημάτων, διάσπαρτα στον Δήμο, και ένας κατασκευασμένος ποδηλατόδρομος σε κάθε Δημ. Ενότητα.	Το συνολικό μήκος πράσινων διαδρομών του Δήμου είναι 13,8km (στο πλαίσιο του παρόντος λαμβάνονται οι ποδηλατόδρομοι σε κάθε δημοτική ενότητα ως πράσινες διαδρομές της υφιστάμενης κατάστασης)	Απογραφή των υλοποιημένων πράσινων διαδρομών του οδικού δικτύου (σε μήκος). Χαρτογράφηση των πράσινων διαδρομών σε GIS.

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
3.2 Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους χώρους πρασίνου αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Δεν έχει εκπονηθεί σχετική έρευνα με ερωτηματολόγια. Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς.	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος από τους κατοίκους με έρευνα ερωτηματολογίου
Προτεραιότητα 4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία			
4.1 Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	Απογραφή οδών και μήκους αυτών που εξυπηρετούν διαμπερείς κινήσεις με υπερτοπικό φόρτο. Μεταβολή ποσοστού διαμπερότητας ανά περιοχή (Μήκος οδικού δικτύου που υπόκειται σε διαμπερείς ροές / Συνολικό μήκος οδικού δικτύου)	Δεν έχουν γίνει μετρήσεις διαμπερών ροών. Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς.	Απογραφή οδών και μήκους αυτών που συνεχίζουν να λειτουργούν με υπερτοπικό φόρτο. Χαρτογράφηση σε GIS, του μήκους που υπόκειται σε διαμπερείς κινήσεις Υπολογισμός του ποσοστού διαμπερότητας
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 γειτονιές	Υπάρχουν μεμονωμένες πεζοδρομήσεις στον Δήμο που απαιτείται να ενταχθούν σε ένα διευρυμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών, καθώς και να επεκταθούν.	Υφιστάμενο μήκος πεζόδρομων: ~6,1km	Απογραφή των πεζοδρομημένων οδών Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των πεζόδρομων και για τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
5.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία	Μεταβολή συνολικού μήκους (σε χλμ.) των οδών ήπιας κυκλοφορίας. ⇒ Υπάρχουν αποσπασματικές διαμορφώσεις οδών ήπιας κυκλοφορίας ⇒ Απαιτείται η ένταξη τους σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων - οδών ήπιας κυκλοφορίας ⇒ Απαιτούνται βελτιώσεις στις υφιστάμενες οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Υφιστάμενο μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας: ~3,1km	Απογραφή των οδών ήπιας κυκλοφορίας Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας και για τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
5.3 Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν το δίκτυο ποδηλατοδρόμων αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικό για χρήση στις καθημερινές μετακινήσεις τους.	Δεν έχει εκπονηθεί σχετική έρευνα με ερωτηματολόγια	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας υφιστάμενου ποδηλατοδρόμου από τους κατοίκους με έρευνα ερωτηματολογίου

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων.			
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.)	Μεταβολή μήκους από τη δημιουργία νέων (μόνο) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑΜΕΑ και άλλους χρήστες <ul style="list-style-type: none"> ▪ Λίγες και αποσπασματικές διαμορφώσεις για την πρόσβαση και την εξυπηρέτηση των πεζών και των ΑΜΕΑ ▪ Δεν υπάρχει επαρκής σχεδιασμός για την ασφάλεια των κατοίκων κατά την πεζή μετακίνηση 	Δεν έχουν καταγραφεί οι υφιστάμενες προσπελάσιμες διαδρομές Το ποσοστό των υποδομών εξοπλισμένων με ράμπες και οδεύσεις τυφλών εκτιμάται < 5% του συνολικού οδικού δικτύου)	Απογραφή του αριθμού των χιλιομέτρων προσβάσιμων διαδρομών Χαρτογράφηση των προσπελάσιμων και μη προσπελάσιμων διαβάσεων, ραμπών και οδεύσεων τυφλών σε περιβάλλον GIS
6.2 Βελτίωση της βαδισιμότητας	Υπολογισμός δείκτη walkability Τιμές του Δείκτη Βασιμότητας ανά περιοχή στους χάρτες του Α' Σταδίου του ΣΒΑΚ <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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. ▪ Οι κεντρικές περιοχές της Κηφισιάς και της Νέας Ερυθραίας παρουσιάζουν υψηλή σχετική βαδισιμότητα 	Τιμές του Δείκτη Σχετικής Βαδισιμότητας ανά περιοχή (Α' Στάδιο). Μέση τιμή ίση με 5,7 μονάδες.	Νέα καταγραφή της κατάστασης των πεζοδρομίων και (εκ νέου) υπολογισμός δείκτη walkability σε περιβάλλον GIS Υπολογισμός του Δείκτη Σχετικής Βαδισιμότητας με την ίδια μεθοδολογία
6.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	Ποσοστό έκτασης περιοχών εξυπηρέτησης. Δημιουργούνται κύκλοι (buffer zones) με ακτίνες: 250m (για λεωφορεία) και 500m (για ΜΣΤ) σε σχέση με τη συνολική έκταση του Δήμου <ul style="list-style-type: none"> ▪ Αρκετές γειτονιές του Δήμου διαθέτουν σύνδεση με σταθμό ΗΣΑΠ ▪ Δεν υπάρχει κάλυψη από ΜΣΤ στη μεγαλύτερη έκταση του Δήμου 	Η υφιστάμενη τιμή κάλυψης του δικτύου (σταθμοί ΗΣΑΠ & στάσεις ΟΑΣΑ) είναι 45,9% της συνολικής έκτασης του Δήμου, δηλαδή οι ακτίνες επιρροής καλύπτουν έκταση 16.117.488m ² Δεν υπάρχει ακριβής εκτίμηση της μέσης συχνότητας	Εκτίμηση της περιοχής εξυπηρέτησης με τη δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από στάσεις και υπολογισμός της έκτασής τους, με σκοπό την ανίχνευση του ποσοστού ως προς τη συνολική έκταση του Δήμου

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
6.4 Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/ κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων και πλήθος ποδηλάτων Δεν υπάρχει σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing) εντός του Δήμου	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Επιτόπιες καταγραφές και Υπολογισμός των θέσεων εγκατάστασης του συστήματος και Εκτίμηση της περιοχής εξυπηρέτησης με κοινόχρηστα ποδήλατα. Ενσωμάτωση σε γεωχωρική βάση δεδομένων
Προτεραιότητα 7. Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου			
7.1 Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	Ποσοστό (%) μετακινήσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο Η πεζή μετακίνηση αποθαρρύνεται από: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Την έλλειψη χώρων/ δικτύου κίνησης πεζών ▪ Τη μειωμένη αντιληπτή ελκυστικότητα του αστικού και οδικού περιβάλλοντος ▪ Τη μειωμένη οδική ασφάλεια 	Από μελέτη κατανομής μετακινήσεων (ΟΑΣΑ, 2006), η χρήση ποδηλάτου ήταν 0,4% για την Κηφισιά και τη Νέα Ερυθραία και μικρότερη του 0,1% για την Εκάλη. Το ποσοστό πεζή μετακίνησης ήταν 5,8% για την Κηφισιά, 7,7% για τη Νέα Ερυθραία και μικρότερο του 0,1% για την Εκάλη. Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Το 80% των χρηστών του ΗΣΑΠ, απάντησε θετικά στην ερώτηση εάν έχει και χρησιμοποιεί ποδήλατο. ▪ Μόνο το 30% των κατοίκων δήλωσε πως έχει ποδήλατο. ▪ Οι γονείς δήλωσαν ότι κατέχουν ποδήλατο σε ποσοστό 83% ▪ Οι γονείς δήλωσαν ότι το 35% των παιδιών τους μετακινούνται προς το σχολείο περπατώντας και αντίστοιχα το 60% επιστρέφει από το σχολείο περπατώντας (είτε μόνοι τους, είτε παρέα με άλλα παιδιά είτε με συνοδεία γονέα). 	Επικαιροποιημένη μελέτη κατανομής μετακινήσεων Έρευνες ερωτηματολογίων
7.2 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης	Αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και συνολική ζήτηση (νόμιμη και παράνομη παρόδια στάθμευση)	Δεν υπάρχει εκτίμηση των θέσεων για όλο τον Δήμο	Χαρτογράφηση σε GIS του μήκους παρά την οδό όπου επιτρέπεται η στάθμευση και έτσι των θέσεων στάθμευσης
Προτεραιότητα 8. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα			
8.1 Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing	Ποσοστό (%) car-sharing των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών με σκοπό την εργασία	Δεν έχουν καταγραφεί car-sharing μετακινήσεις	Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και έρευνα ερωτηματολογίων

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
8.2 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο	Αριθμός στάσεων με σύστημα τηλεματικής, σηματοδοτών με σύστημα ITS και σημείων στάθμευσης με έξυπνη διαχείριση <ul style="list-style-type: none"> Υπάρχει αποσπασματική χρήση του συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο σε ελάχιστες στάσεις εντός αυτού Ανυπαρξία συστήματος ITS στο σύστημα σηματοδότησης για τη διέλευση πεζών (ιδιαίτερα τυφλών) Ανυπαρξία συστήματος ITS για τη διαχείριση στάθμευσης ("έξυπνη" στάθμευση) 	Εννέα (9) στάσεις του ΟΑΣΑ διαθέτουν σύστημα τηλεματικής Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none"> Το 53% των χρηστών του ΗΣΑΠ αξιοποιούν την Εφαρμογή OASA Telematics. Από αυτούς που χρησιμοποιούν την εφαρμογή και δεν είναι αρκετά ικανοποιημένοι, ως κύριος λόγος δυσaréσκειας από την εφαρμογή OASA Telematics, εκφράστηκε η αναξιοπιστία της, οι καθυστερήσεις στην εφαρμογή ή η ασυμφωνία του πραγματικού χρόνου άφιξης με τον αναγραφόμενο χρόνο άφιξης της εφαρμογής. 	Εκτίμηση του ποσοστού των στάσεων εντός του Δήμου όπου εφαρμόζεται το σύστημα ITS (τηλεματική, συστήματα πληροφόρησης εντός οχήματος κ.ά.). Απογραφή του αριθμού φαναριών/ πεζοφάνων με σύστημα ITS. Απογραφές περιοχών/ χώρων στάθμευσης με σύστημα ITS. Καταγραφή σε περιβάλλον GIS των στάσεων, των σηματοδοτών και έλεγχος λειτουργίας στις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης
Προτεραιότητα 9. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας			
9.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	Αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά έτος Η ανάλυση των τροχαίων συμβάντων για τον Δήμο Κηφισιάς πραγματοποιήθηκε στο Α' Στάδιο της μελέτης. Από σχετικές βάσεις δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ, συλλέχθηκαν στοιχεία τροχαίων συμβάντων με παθόντες εντός των ορίων του Δήμου για τα έτη 2012-2017.	Στον Δήμο Κηφισιάς κατά μέσο όρο καταγράφονται 133,67 τροχαία συμβάντα με παθόντες ανά έτος. Για το διάστημα 2012-2017: <ul style="list-style-type: none"> Καταγράφονται 802 τροχαία συμβάντα με παθόντες Το 6,86% των συμβάντων είναι είτε θανατηφόρα, είτε με σοβαρούς τραυματισμούς 	Παροχή δεδομένων από σχετικές βάσεις δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ ή την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Βελτίωση της καταχώρισης δεδομένων για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
9.2 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	Ποσοστό (%) των ερωτηθέντων που νιώθουν ασφάλεια κατά τις ενεργές μετακινήσεις <ul style="list-style-type: none"> Το επίπεδο αντιληπτής οδικής ασφάλειας στην περιοχή είναι χαμηλό (μικρού πλάτους πεζοδρομία ή/και έλλειψη πεζοδρομίων, ελλιπής οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, έλλειψη υποδομών εξυπηρέτησης ΑΜΕΑ, μικρός αριθμός διαβάσεων πεζών, επικίνδυνος κόμβος, κακή συντήρηση των οδικών υποδομών, παράνομη στάθμευση κ.ά.). Η αυξημένη χρήση Ι.Χ. αυτοκινήτου και η μειωμένη χρήση του ποδηλάτου και της πεζή μετακίνησης υποδηλώνει το χαμηλό επίπεδο αντιληπτής ελκυστικότητας του οδικού δικτύου. 	Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none"> Η πλειοψηφία των γονέων θεωρούν σημαντικότερο πρόβλημα στη μετακίνηση των παιδιών την ελλιπή διαμόρφωση του οδικού δικτύου (50% των γονέων: «ακατάλληλα πεζοδρόμια», 25% των γονέων: «μη ασφαλείς διασταυρώσεις και διαβάσεις»). Οι γονείς επίσης θεωρούν ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα στη μετακίνηση των παιδιών τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (16,6%) κατά τη διαδρομή αλλά και πέρυξ του σχολείου, καθώς και τις υψηλές ταχύτητες των αυτοκινήτων (8,3%). Από πλευράς μετακινήσεων, οι κάτοικοι δήλωσαν ως πρόβλημα ότι η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη (24%). Χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου (βλ. Προτεραιότητα 1) Αριθμός τροχαίων συμβάντων (βλ. Στόχος 9.1) Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (βλ. Στόχος 7.1)	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν την (αντιληπτή) ασφάλεια με ενεργούς τρόπους μετακίνησης Έρευνες Ερωτηματολογίων Απογραφές τροχαίων συμβάντων Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και ταχύτητας οχημάτων Απογραφή του αριθμού των χιλιομέτρων προσβάσιμων διαδρομών

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
Προτεραιότητα 10. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων			
10.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	<p>Συμμετέχοντες κάτοικοι και επισκέπτες στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα</p> <p>Κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ δημιουργήθηκε ιστοσελίδα και πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για τη συμμετοχή των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων στον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό του Δήμου. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν διαδικασίες διαβουλεύσεις με πολίτες και φορείς - συλλογικά όργανα - επαγγελματικά σωματεία, καθώς και με φορείς παροχής μεταφορικού έργου.</p>	<p>Δεν υπάρχει ακριβής εκτίμηση των συμμετεχόντων στις ανοικτές διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα (θα γίνει στο μέλλον)</p> <p>Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο, ερώτηση σχετικά με την πληροφόρηση για την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εκπονήσει ΣΒΑΚ & ερώτηση σχετικά με την πρόθεση συμμετοχής στις διαδικασίες διαβούλευσης):</p> <ul style="list-style-type: none"> Το 23% των κατοίκων γνώριζε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη. Όσον 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 και ακολούθως από φίλους, συγγενείς ή συνεργάτες. Ως προς τη συμμετοχή σε στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, εκφράστηκε αρκετά υψηλό ενδιαφέρον, καθώς το 78% απάντησε «αρκετά» ή υψηλότερου ενδιαφέροντος. Διατυπώθηκαν Προτάσεις από τους κατοίκους για βελτιώσεις. <p>✓Υποβληθείσες ιδέες στην πλατφόρμα crowdsourcing ✓Συμπεράσματα διαβουλεύσεων</p>	<p>Μέτρηση των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα</p> <p>Έρευνες ερωτηματολογίων σε κατοίκους</p> <p>Αποτελέσματα από τη συμμετοχή στην πλατφόρμα crowdsourcing</p>
Προτεραιότητα 11. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών			
11.1 Λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας	Δεν λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία στην υφιστάμενη κατάσταση	Δεν λειτουργεί Δημοτική Συγκοινωνία	Απογραφή πλήθους Γραμμών, μήκους διαδρομών και έκτασης κάλυψης της Δημοτικής Συγκοινωνίας
11.2 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	<p>Δεν υπάρχουν καταγραφές για την ακρίβεια της δημόσιας/ δημοτικής συγκοινωνίας</p> <p>Η ικανοποίηση των χρηστών σχετικά με την αξιοπιστία της δημοτικής και δημόσιας συγκοινωνίας ερευνήθηκε στο Α' Στάδιο της μελέτης (Ερωτηματολόγια στους επιβάτες/ χρήστες του ΗΣΑΠ και του ΟΑΣΑ)</p>	<p>Δεν υπάρχουν καταγραφές για την ακρίβεια της δημόσιας/δημοτικής συγκοινωνίας</p> <p>Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο), οι ερωτηθέντες απάντησαν σε ποιο βαθμό είναι ικανοποιημένοι από τα δρομολόγια (ΗΣΑΠ ή γραμμών ΟΑΣΑ) σχετικά με:</p> <ul style="list-style-type: none"> συχνότητα, αξιοπιστία και ωράριο δρομολογίων πρόσβαση στους/στις σταθμούς/στάσεις και συνθήκες αναμονής 	<p>Υπολογισμός της ακρίβειας των δρομολογίων δημόσιας / δημοτικής συγκοινωνίας μέσω της χρήσης εφαρμογών τηλεματικής</p> <p>Έρευνες Ερωτηματολογίων σε χρήστες των Μ.Μ.Μ. εντός του Δήμου</p>

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

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
		<ul style="list-style-type: none"> ο συνθήκες μετακίνησης ο φιλικότητα για μετακινήσεις ΑΜΕΑ ο τιμή εισιτηρίων 	
11.3 Μείωση του κόστους μετακίνησης για τους ιδιώτες μετακινούμενους	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπανάται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο ⇒ Η μείωση τους κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μπορεί να επιτευχθεί μέσω της επιλογής εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, (ποδήλατο, περπάτημα, χρήσης ΜΜΜ, συνεπιβατισμός)	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του κόστους μετακινήσεων. Η μέθοδος αξιολόγησης του δείκτη γίνεται με ερωτηματολόγια σε κατοίκους σχετικά με τις μετακινήσεις τους. Δεν υπάρχει αρχική τιμή αναφοράς.	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το οποίο δαπανούν καθημερινά
11.4 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Ποιοτικός έλεγχος ένα το σύστημα λειτουργεί (ναι ή όχι) Αν ναι τότε ποιο είναι το καθεστώς λειτουργίας (πιλοτική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ)	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων με ενιαία διαχείριση	Στοιχεία από τον Δήμο και το αρμόδιο τμήμα που διαχειρίζεται το σύστημα
11.5 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημοτικής Συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της δημοτικής συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη.	Δεν λειτουργεί η δημοτική συγκοινωνία στον Δήμο.	Έρευνα ερωτηματολογίου στους επιβάτες/ χρήστες της Δημοτικής Συγκοινωνίας.
Προτεραιότητα 12. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας			
12.1 Αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των επιχειρηματιών του Δήμου Κηφισιάς	Ποσοστό (%) τοπικών επιχειρηματιών που είναι ικανοποιημένοι από το νέο μεταφορικό σύστημα της πόλης	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του υφιστάμενου επιπέδου ικανοποίησης των επιχειρήσεων	Έρευνα ερωτηματολογίου σε επιχειρηματίες του Δήμου σχετικά με το νέο μεταφορικό σύστημα
12.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας Στην υφιστάμενη κατάσταση δεν υπάρχει έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας.	Ανυπαρξία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Απογραφή έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και των ευέλικτων εμπορευματικών κέντρων διανομής που λειτουργούν στο Δήμο
Προτεραιότητα 13. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας			
13.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	Δημοτικά έσοδα (σε €) από τη διαχείριση κινητικότητας και υπηρεσίες του Δήμου (π.χ. Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης)	Η αρχική τιμή (baseline) για τα δημοτικά έσοδα λαμβάνεται από το αρμόδιο τμήμα διαχείρισης εσόδων του Δήμου.	Εκτίμηση δημοτικών εσόδων από το αρμόδιο τμήμα διαχείρισης εσόδων του Δήμου.

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

Πίνακας 4-3: Επίτευξη Στόχων ανά Θεματική Κατηγορία Παρεμβάσεων

Στόχοι	Θεματική κατηγορία παρεμβάσεων									
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Διαχείριση Στάθμευσης	Διαμορφώσεις Κόμβων	Σηματοδότηση	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Χώροι Πρασίνου	Εμπορικές Μεταφορές	Κατανάλωση Ενέργειας	Πρωώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις										
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/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	✓	✓			✓	✓			✓	✓
Προτεραιότητα 2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος										
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2.2 Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓
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	✓	✓	✓			✓	✓			✓
3.2 Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	✓		✓			✓	✓			✓
Προτεραιότητα 4. Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία										
4.1 Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
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 γειτονιές	✓					✓	✓		✓	✓
5.2 Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία	✓					✓	✓		✓	✓
5.3 Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

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

Στόχοι	Θεματική κατηγορία παρεμβάσεων									
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Διαχείριση Στάθμευσης	Διαμορφώσεις Κόμβων	Σηματοδότηση	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Χώροι Πρασίνου	Εμπορικές Μεταφορές	Κατανάλωση Ενέργειας	Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας
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.)	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓
6.2 Βελτίωση της βαδισιμότητας	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6.3 Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	✓				✓	✓			✓	✓
6.4 Εγκατάσταση συστήματος 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.)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
7.2 Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Προτεραιότητα 8. Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα										
8.1 Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing		✓			✓			✓	✓	✓
8.2 Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο		✓		✓	✓				✓	✓
Προτεραιότητα 9. Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας										
9.1 Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
9.2 Αύξηση της αντιληπτής οδικής ασφάλειας (ειδικά) στις ενεργές μετακινήσεις (ποδήλατο, περπάτημα, κλπ.)	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓
Προτεραιότητα 10. Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων										
10.1 Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Προτεραιότητα 11. Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών										
11.1 Λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας	✓	✓	✓		✓	✓			✓	✓
11.2 Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας	✓	✓	✓	✓	✓			✓	✓	✓
11.3 Μείωση του κόστους μετακίνησης για τους ιδιώτες μετακινούμενους	✓	✓	✓		✓	✓			✓	✓

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

Στόχοι	Θεματική κατηγορία παρεμβάσεων									
	Κυκλοφοριακή οργάνωση	Διαχείριση Στάθμευσης	Διαμορφώσεις Κόμβων	Σηματοδότηση	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών	Χώροι Πρασίνου	Εμπορικές Μεταφορές	Κατανάλωση Ενέργειας	Προώθηση & Δράσεις Βιώσιμης Κινητικότητας
11.4 Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
11.5 Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημοτικής Συγκοινωνίας	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Προτεραιότητα 12. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας										
12.1 Αύξηση του βαθμού ικανοποίησης των επιχειρηματιών του Δήμου Κηφισιάς		✓			✓	✓		✓	✓	✓
12.2 Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	✓	✓						✓	✓	✓
Προτεραιότητα 13. Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας										
13.1 Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από μια αποδοτική διαχείριση της κινητικότητας	✓	✓						✓	✓	✓

4.3 Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης

Στα επόμενα έτη, η παρακολούθηση και η συχνή αξιολόγηση του επιπέδου εφαρμογής του ΣΒΑΚ **πρόκειται να αποτελέσει καθοριστικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα του εν λόγω σχεδίου.**

Είναι λοιπόν επιτακτική η ανάπτυξη ενός εργαλείου παρακολούθησης, το οποίο θα επιτρέψει στους εμπλεκόμενους φορείς να παρεμβαίνουν άμεσα στην περίπτωση όπου η πραγματικότητα αποκλίνει σημαντικά από τους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί από το ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, στόχος του παρόντος κεφαλαίου είναι η ανάπτυξη του συγκεκριμένου εργαλείου. Ειδικότερα, αναφέρονται οι δείκτες, οι οποίοι προτείνονται να χρησιμοποιηθούν, καθώς επίσης και οι μέθοδοι συλλογής νέων στοιχείων κινητικότητας ώστε να πραγματοποιείται η παρακολούθηση.

Η χρήση δεικτών είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Αποτελούν, άλλωστε, ένα αντικειμενικό και ποσοτικό στοιχείο, το οποίο αντικατοπτρίζει το ποσοστό επίτευξης του εκάστοτε στόχου. Όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, η επίτευξη στόχων πραγματοποιείται από μια σειρά μέτρων· συνεπώς, η διαίρεση ενός δείκτη κινητικότητας με το κόστος της κάθε δημόσιας επένδυσης για την εφαρμογή του κάθε μέτρου μπορεί να δείξει την αποδοτικότητα της κάθε επιμέρους επένδυσης. Στο Ευρωπαϊκό Έργο CH4ALLENGE έχει δημιουργηθεί μια λίστα δεικτών, χρήσιμοι για την παρακολούθηση ενός ΣΒΑΚ. Οι συγκεκριμένοι δείκτες διαχωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- **Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις του ΣΒΑΚ στο κοινωνικό (social equity), οικονομικό (economic growth), περιβαλλοντικό (environment και livable streets) επίπεδο. Εμπεριέχονται και δείκτες σχετικοί με την ασφάλεια (safety), όχι μόνο την οδική, και την αποδοτικότητα (efficiency) του συστήματος. Μερικοί από αυτούς είναι: ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, συγκέντρωση χώρων πρασίνου, κόστος μετακινήσεων, αντιληπτή ασφάλεια.
- **Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας** (transport activity indicators): σχετίζονται κυρίως με τις επιλογές μετακίνησης που πρόκειται να γίνουν από τους κατοίκους στο μέλλον, εφόσον εφαρμοστούν οι αλλαγές στο μεταφορικό σύστημα. Αρκετοί δείκτες μπορούν να περιγράψουν τη μεταφορική δραστηριότητα· μερικοί από αυτούς είναι: αριθμός ταξιδιών ανά μέσο μεταφοράς, φόρτος οχημάτων σε συγκεκριμένες περιοχές, μερίδιο ταξιδιών με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.
- **Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το βαθμό υλοποίησης των πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας και των σχετικών μέτρων. Μερικοί δείκτες που ανήκουν σε αυτήν την ομάδα είναι: α) μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης, β) αριθμός χώρων Park & Ride, γ) αριθμός εκδηλώσεων ευαισθητοποίησης κλπ.
- **Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των οικονομικών πόρων (κόστη) που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου και την εφαρμογή των μέτρων που προτείνονται. Παραδείγματα τέτοιων δεικτών είναι: α) κόστος επενδύσεων για νέες/βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς, β) επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, γ) συντήρηση των συστημάτων βιώσιμων μεταφορών κλπ.

- **Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος:** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις). Τέτοιοι δείκτες μπορεί να είναι: α) ρυθμός μεγέθυνσης της οικονομίας, β) οι εξελίξεις στις αξίες ακίνητων κλπ.

Λαμβάνοντας υπόψη τη διαθεσιμότητα ποσοτικών στοιχείων, τους μετρήσιμους στόχους όπως αυτοί έχουν προσδιοριστεί σε προηγούμενο στάδιο αλλά και τις οικονομικές δυνατότητες του Δήμου Κηφισιάς και των άλλων αρμόδιων Δημόσιων Υπηρεσιών, δημιουργήθηκε μια λίστα δεικτών, η οποία παρουσιάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί. Οι δείκτες αυτοί θεωρούνται καθοριστικοί για την επιτυχία ενός ΣΒΑΚ και έχουν ομαδοποιηθεί σύμφωνα με τις κατηγορίες που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Σημειώνεται πως σε ορισμένες περιπτώσεις όπου δεν έχουν βρεθεί ποσοτικά στοιχεία βάσης για κάποιον δείκτη, τότε παρατίθενται μετρήσιμοι στόχοι, οι οποίοι δεν περιγράφουν κάποια μεταβολή σε σχέση με κάποιο στοιχείο βάσης αλλά ένα επιθυμητό μελλοντικό επίπεδο.

Πέρα από τη δημιουργία του πίνακα που περιγράφει τους δείκτες παρακολούθησης, δημιουργείται επίσης και ένας σχετικός πίνακας (Πίνακας 4-4), ο οποίος εμπεριέχει τις μεθόδους συλλογής δεδομένων ώστε να υπολογιστούν οι νέες τιμές δεικτών καθώς και την αρμόδια υπηρεσία που θα πραγματοποιήσει τη συλλογή. Τονίζεται πως είναι ιδιαίτερο κρίσιμο, ο Δήμος Κηφισιάς να αξιοποιήσει κατά το μέγιστο δυνατό βαθμό τα χωρικά δεδομένα, τα οποία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια της μελέτης του ΣΒΑΚ.

Είναι πλέον δυνατή η δημιουργία μιας γεωγραφικής βάσης δεδομένων, η οποία θα πρέπει να ενημερώνεται ανά τακτά χρονικά διάστημα προκειμένου να πραγματοποιούνται νέοι υπολογισμοί δεικτών. Είναι αναμφίβολο ότι η συγκεκριμένη βάση δεδομένων θα βοηθήσει την προετοιμασία και άλλων μελλοντικών μελετών ή σχεδίων. Νέες έρευνες ερωτηματολογίου οφείλονται να πραγματοποιηθούν σε 5, 10 και 20 χρόνια από την ολοκλήρωση του παρόντος ΣΒΑΚ. Επίσης, είναι αναγκαίο να συλλέγονται από τις έρευνες αυτές και ποιοτικές βαθμολογήσεις σχετικά με την αντιληπτή ασφάλεια και την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος. Επιπλέον, τα ερωτηματολόγια θα πρέπει να συμβάλλουν και στην εκτίμηση των μεταβολών στις επιλογές μετακίνησης. Σημειώνεται επίσης θα πρέπει να καταγράφεται και το κόστος που είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο κάτοικος της Κηφισιάς για τις καθημερινές μετακινήσεις του.

Πίνακας 4-4: Αναγκαίες διαδικασίες παρακολούθησης και αρμοδιότητα ανά διαδικασία

A/A	Διαδικασία παρακολούθησης	Αρμόδια υπηρεσία
A	Επικαιροποίηση χωρικών δεδομένων GIS και εκ νέου υπολογισμός στατιστικών στοιχείων	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου / Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B	Έρευνες ερωτηματολογίου	
B.1	Αξιολόγηση αντιληπτής ασφάλειας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.2	Επιλογές μετακίνησης εντός Δήμου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.3	Ελκυστικότητα αστικού περιβάλλοντος	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.4	Εύρεση καθημερινού κόστους μετακίνησης ανά κάτοικο	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
B.5	Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών δημόσιας συγκοινωνίας	Συγκοινωνίες Αθηνών για αστικά λεωφορεία-Τεχνική υπηρεσία Δήμου για Δημοτική Συγκοινωνία ή συνδυαστικά με τα παραπάνω ανάθεση σε εξωτερικό σύμβουλο

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

A/A	Διαδικασία παρακολούθησης	Αρμόδια υπηρεσία
B.6	Βαθμός ικανοποίησης τοπικών επιχειρηματιών	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου-ανάθεση υπηρεσίας σε Σύμβουλο
Γ	Μετρήσεις/ Καταγραφές	
Γ.1	Κυκλοφοριακού φόρτου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
Γ.2	Θορύβου	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου/ τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα Δήμου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
Γ.3	Επιτυχημένων δρομολόγια	Πάροχος συγκοινωνιακού έργου ή εξωτερική ανάθεση σε Σύμβουλο
Γ.4	Ατυχημάτων	Καταγραφή από αρμόδια τροχαία-ανάλυση νέων ατυχημάτων από Τεχνική Υπηρεσία ή ανάθεση υπηρεσίας σε σύμβουλο
Γ.5	Λειτουργίας έξυπνου συστήματος μετακινήσεων (ITS) σε σηματοδότες, σε σημεία στάθμευσης και στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου-ανάθεση υπηρεσίας σε Σύμβουλο
Γ.6	Λειτουργίας έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και εμπορευματικών μεταφορών	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου-ανάθεση υπηρεσίας σε Σύμβουλο
Δ	Αναλύσεις Κόστους Επενδύσεων	Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Κηφισιάς / Τμήμα προγραμματισμού ή άλλο σχετικό Τμήμα -ανάθεση υπηρεσίας σε εξωτερικό σύμβουλο

Ο Δήμος οφείλει επίσης να πραγματοποιήσει νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου, ενώ είναι αναγκαία και μια καταγραφή επιπέδων θορύβου ανά γειτονιά του Δήμου Κηφισιάς. Επιπρόσθετα, η αξιοπιστία των δρομολογίων του ΟΑΣΑ και της Δημοτικής Συγκοινωνίας απαιτείται να ελεγχθεί με μέτρηση των αποκλίσεων (από την προγραμματισμένη άφιξη) σε 5 χρόνια μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ.

Επίσης, η αρμόδια Τροχαία οφείλει να καταγραφεί προσεκτικά τη θέση των τροχαίων συμβάντων (αν συμβούν στο μέλλον) και άλλα σχετικά στοιχεία. Ο Δήμος κρίνεται απαραίτητο να εισάγει τα νέα τροχαία συμβάντα (εφόσον συμβούν) στη χωρική βάση δεδομένων, η οποία δημιουργήθηκε από την ομάδα μελέτης. Τέλος, εφόσον πραγματοποιούνται έργα και εφαρμόζονται μέτρα, όπως αυτά που προτάθηκαν από το ΣΒΑΚ, ο Δήμος Κηφισιάς είναι επιθυμητό να αξιολογεί σε οικονομικούς ορους την αποδοτικότητα αυτών των δημόσιων επενδύσεων.

Επισημαίνεται πως είναι ιδιαίτερα σημαντικό οι (πιθανές) αποκλίσεις από τους στόχους να εξηγούνται κατάλληλα, προκειμένου ο Δήμος να είναι προετοιμασμένος να λάβει εναλλακτικά μέτρα. Επίσης, η σωστή παρακολούθηση και αξιολόγηση της επιτυχίας των στόχων έχει τη δυνατότητα να συνεισφέρει δραστικά στην επικαιροποίηση των μέτρων του παρόντος ΣΒΑΚ, λαμβάνοντας υπόψη και τις μελλοντικές εξελίξεις του εξωτερικού περιβάλλοντος.

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

Πίνακας 4-5: Αναλυτικό Πλαίσιο Παρακολούθησης

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Α. Δείκτες αποτελεσμάτων (Outcome indicators)						
Α.1 Αποδοτικότητα (Efficiency)						
Αξιοπιστία δρομολογίων δημόσιας συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) δρομολογίων λεωφορείων που φτάνουν στις στάσεις εντός των δεδομένων χρόνων άφιξης σύμφωνα με το πρόγραμμα δρομολογίων	Δεν υπάρχουν καταγραφές για την ακρίβεια της δημόσιας συγκοινωνίας. Δεν λειτουργεί δημοτική συγκοινωνία. Η ικανοποίηση των χρηστών σχετικά με την αξιοπιστία της δημοτικής και δημόσιας συγκοινωνίας ερευνήθηκε στο Α' Στάδιο της μελέτης : <ul style="list-style-type: none">Το 53% των ερωτηθέντων επιβατών του ΗΣΑΠ 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.	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 30% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 20% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Καθυστέρηση μεγαλύτερη από 5 λεπτά στο 10% (μέγιστη τιμή) των δρομολογίων	Υπολογισμός της ακρίβειας των δρομολογίων δημόσιας / δημοτικής συγκοινωνίας μέσω της χρήσης εφαρμογών τηλεματικής Έρευνες Ερωτηματολογίων σε χρήστες των Μ.Μ.Μ. εντός του Δήμου
Α.2 Βιώσιμες αστικές οδοί (Livable streets)						
Ελκυστικότητα οδικού περιβάλλοντος	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους δρόμους αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none">Η πλειοψηφία των γονέων θεωρούν σημαντικότερο πρόβλημα στη μετακίνηση των παιδιών την ελλιπή διαμόρφωση του οδικού δικτύου (50% των γονέων: «ακατάλληλα πεζοδρόμια», 25% των γονέων: «μη ασφαλείς διασταυρώσεις και διαβάσεις»). Οι γονείς επίσης θεωρούν ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα στη μετακίνηση των παιδιών τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (16,6%) κατά τη διαδρομή αλλά και πέριξ του σχολείου, καθώς και τις υψηλές ταχύτητες των αυτοκινήτων (8,3%).	> 50% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 80% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	> 90% των ερωτώμενων (για όλες τις γειτονιές)	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος από τους κατοίκους με έρευνα ερωτηματολογίου

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
		<ul style="list-style-type: none"> Όσον αφορά στα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι στις μετακινήσεις τους, αρκετοί επέλεξαν το γεγονός ότι η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη (24%), την κακή ποιότητα οδοστρώματος (8%) και την έλλειψη σεβασμού από τους χρήστες του δρόμου (5%) 				
Αύξηση οδών ήπιας κυκλοφορίας-πεζοδρόμων	Συνολικό μήκος οδών ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων	Συνολικό μήκος διαμορφωμένων πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή παρέμβασης: ~6,1km και ~3,1km, αντίστοιχα	Αύξηση κατά 30% του συνολικού μήκους των πεζοδρομημένων οδών και κατά 100% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Αύξηση κατά 50% του συνολικού μήκους των πεζοδρομημένων οδών και κατά 200% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Αύξηση κατά 70% του συνολικού μήκους των πεζοδρομημένων οδών και κατά 300% του μήκους οδών ήπιας κυκλοφορίας με όριο ταχύτητας 30 km/h	Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των οδών αυτών και για τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους
Ελκυστικότητα του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων.	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους ποδηλατόδρομους αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για καθημερινές μετακινήσεις	Δεν έχει εκπονηθεί σχετική έρευνα με ερωτηματολόγια	Μέσο επίπεδο ελκυστικότητας, δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων	Υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας, δηλαδή το 40-60% (ερωτηθέντων) κατοίκων	Πολύ υψηλό επίπεδο ελκυστικότητας, δηλαδή το 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας υφιστάμενου ποδηλατόδρομου από τους κατοίκους με έρευνα ερωτηματολογίου
Βαδισιμότητα	Μεταβολή του επιπέδου βαδισιμότητας εκφρασμένο σε ποσοτικό δείκτη (walkability index) ανά γειτονιά του Δήμου	Υπολογισμός δείκτη walkability Τιμές του Δείκτη Βασιμότητας ανά περιοχή στους χάρτες του Α' Σταδίου του ΣΒΑΚ <ul style="list-style-type: none"> 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 	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 5%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 20%	Αύξηση του δείκτη βαδισιμότητας κατά 35%	Νέα καταγραφή της κατάστασης των πεζοδρομίων και (εκ νέου) υπολογισμός δείκτη walkability σε περιβάλλον GIS Υπολογισμός του Δείκτη Σχετικής Βαδισιμότητας με την ίδια μεθοδολογία

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
		βαθμολογία είναι 0. <ul style="list-style-type: none"> Οι κεντρικές περιοχές της Κηφισιάς και της Νέας Ερυθραίας παρουσιάζουν υψηλή σχετική βαδισιμότητα 				
A.3 Περιβάλλον (Environment)						
Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου	Μετρήσεις σχετικά με τις καταναλώσεις ενέργειας και τις εκπομπές ρύπων στον Δήμο. Τιμές δεικτών από το υλοποιημένο ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς.	Οι υφιστάμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζονται σε 120.023 tn CO ₂ για τις μεταφορές (δημοτικές, ιδιωτικές, εμπορικές), με συνολική κατανάλωση ενέργειας 480.936 MWh. (ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς, Έτος αναφοράς 2015)	Μείωση κατά 15% στο σύνολο του Δήμου	Μείωση κατά 30% στο σύνολο του Δήμου	Μείωση κατά 60% στο σύνολο του Δήμου	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Απογραφές εκπομπών ρύπων συναρτήσει των καταναλώσεων (τύπος καυσίμου και μέγεθος δραστηριότητας) ✓ Απογραφές ενεργειακών καταναλώσεων ανά δραστηριότητα ✓ Εκτίμηση μέσης ημερήσιας (18ώρου) εκπομπής ατμοσφαιρικών ρύπων με βάση τα κυκλοφορούντα οχήματα, σε επιλεγμένα οδικά τμήματα του Δήμου. ✓ Υπολογισμός με βάση τα οχηματοχιλιόμετρα ανά μέσο μεταφοράς και τύπο οχήματος. Χρήση μέσων συντελεστών εκπομπών τους. ✓ Τιμές δεικτών από επικαιροποιημένα σχέδια (ΣΔΑΕ & ΣΔΑΕΚ).
Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	Μερίδιο (%) του δημόσιου/δημοτικού στόλου που χρησιμοποιεί εναλλακτικές μορφές καυσίμων	Το 1% των δημοτικών οχημάτων χρησιμοποιεί CNG (ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς, Έτος αναφοράς 2015)	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	Παροχή στοιχείων από ΣΔΑΕΚ & ΣΔΑΕ, από τον Δήμο και τον ΟΑΣΑ
Επίπεδα θορύβου κυκλοφορίας	Ποσοστό γειτονιών με χαμηλά επίπεδα (< 50 dB) θορύβου. Τιμές ακουστικών	Δεν πραγματοποιήθηκε χαρτογράφηση θορύβου στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ.	Αύξηση «ήσυχων περιοχών» γειτονιάς: Ύπαρξη τουλάχιστον 2	Αύξηση «ήσυχων περιοχών» γειτονιάς: Ύπαρξη τουλάχιστον 4	Αύξηση «ήσυχων περιοχών» γειτονιάς: Ύπαρξη τουλάχιστον 5	Μετρήσεις θορύβου (ημερήσιες και νυχτερινές μετρήσεις), τόσο για μια τυπική ημέρα έντονων καιρικών συνθηκών όσο και για μια τυπική ημέρα καλών

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
	δεικτών (Σταθμισμένη στάθμη ηχητικής πίεσης- L_{Aeq} , μέγιστη A-ηχοστάθμη- L_{Amax}) σε επιλεγμένες θέσεις του θα ληφθούν από την εκπόνηση μετρήσεων θορύβου που προτείνεται να εκπονηθούν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης. Τιμές δεικτών στα όρια της κείμενης νομοθεσίας.		νέες «ήσυχες γειτονιές»	νέες «ήσυχες γειτονιές»	νέες «ήσυχες γειτονιές»	καιρικών συνθηκών που ευνοούν τη δραστηριότητα στους υπαίθριους χώρους. Χαρτογράφηση σε GIS, μετρήσεων πεδίου σχετικά με τα επίπεδα αστικού θορύβου
Συγκέντρωση χώρων πρασίνου	Μεταβολή συνολικού εμβαδού (σε m^2) χώρων πρασίνου ανά κάτοικο	<p>Η συνολική έκταση της κατηγορίας του αστικού πρασίνου εντός του Δήμου αντιστοιχεί σε ποσοστό 5,49% στο σύνολο του Δήμου, δηλαδή $1.702.705,54m^2$ ή 23,89 m^2/ κάτοικο.</p> <p>Η συνολική έκταση της κατηγορίας του περιαστικού πρασίνου εντός του Δήμου (σε αυτή την κατηγορία συμπεριλαμβάνονται δασικές, αλλά και θαμνώδεις εκτάσεις περιφερειακά του Δήμου) αντιστοιχεί σε ποσοστό 35,58%, δηλαδή $11.037.410,53m^2$ ή 154,89 m^2/ κάτοικο.</p>	Αύξηση κατά $1m^2$ ανά κάτοικο στην περιοχή παρέμβασης	Αύξηση κατά $2m^2$ ανά κάτοικο (συνολικά) στην περιοχή παρέμβασης	Αύξηση κατά $5m^2$ ανά κάτοικο (συνολικά) στην περιοχή παρέμβασης	Χαρτογράφηση σε GIS των χώρων πρασίνου και υπολογισμός της συνολικής έκτασης τους
Μήκος πράσινων διαδρομών	Μεταβολή συνολικού μήκους (σε km) των πράσινων διαδρομών. <ul style="list-style-type: none"> Στην υφιστάμενη κατάσταση δεν υπάρχει ολοκληρωμένο δίκτυο πράσινων διαδρομών. 	Το συνολικό μήκος πράσινων διαδρομών του Δήμου είναι 13,8km (στο πλαίσιο του παρόντος λαμβάνονται οι ποδηλατόδρομοι σε κάθε δημοτική ενότητα ως πράσινες διαδρομές της	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	Απογραφή των υλοποιημένων πράσινων διαδρομών του οδικού δικτύου (σε μήκος). Χαρτογράφηση των πράσινων διαδρομών σε GIS.

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
	<ul style="list-style-type: none"> Υπάρχουν μεμονωμένοι πεζόδρομοι, ηπιοποιήσεις οδικών τμημάτων, διάσπαρτα στον Δήμο, και ένας κατασκευασμένος ποδηλατόδρομος σε κάθε Δημ. Ενότητα. 	υφιστάμενης κατάστασης)				
Πάρκα τσέπης	Πλήθος πάρκων	Αρχική τιμή = 0	3 πάρκα	6 πάρκα	1 πάρκο σε κάθε γειτονιά	Χαρτογράφηση σε GIS των πάρκων τσέπης και υπολογισμός του συνολικού αριθμού τους
A.4 Ισότητα και κοινωνική ενσωμάτωση (Equity and social inclusion)						
Περιοχή & Επίπεδο εξυπηρέτησης δημόσιας συγκοινωνίας	Έκταση περιοχών εξυπηρέτησης, όπως αυτές δημιουργούνται με κύκλους (buffer zones) με ακτίνες: 250 m (για λεωφορεία) και 500 m (για μέσα σταθερής τροχιάς) γύρω από τις στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας	Η υφιστάμενη τιμή κάλυψης του δικτύου (σταθμοί ΗΣΑΠ & στάσεις ΟΑΣΑ) είναι 45,9% της συνολικής έκτασης του Δήμου, δηλαδή οι ακτίνες επιρροής καλύπτουν έκταση 16.117.488m ² Δεν υπάρχει κάλυψη από ΜΣΤ στη μεγαλύτερη έκταση του Δήμου	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΗΣΑΠ): > 80 %	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΗΣΑΠ): > 90 %	Κάλυψη δικτύου (buffer zones: 250μ. γύρω από στάσεις λεωφορείου και 500μ. από στάσεις ΗΣΑΠ): > 95 %	Δημιουργία ζωνών επιρροής (buffer zones) γύρω από στάσεις και υπολογισμός αριθμού κατοίκων εντός αυτών σε περιβάλλον GIS
	Μέση συχνότητα δρομολογίων	Δεν υπάρχει ακριβής εκτίμηση της μέσης συχνότητας	Μέση συχνότητα: 30 λεπτά	Μέση συχνότητα: 25 λεπτά	Μέση συχνότητα: 20 λεπτά	
Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή	Ποσοστό (%) ερωτώμενων που θεωρούν τους χώρους πρασίνου αρκετά (βαθμός 3/4) έως πολύ (βαθμός 4/4) ελκυστικούς για περπάτημα/βόλτα και κοινωνική συναναστροφή	Δεν έχει εκπονηθεί σχετική έρευνα με ερωτηματολόγια. Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς.	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	Ποιοτική αξιολόγηση ελκυστικότητας οδικού περιβάλλοντος από τους κατοίκους με έρευνα ερωτηματολογίου

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Α.5 Ασφάλεια (Safety)						
Παθόντες από τροχαία συμβάντα ανά μέσο μετακίνησης	Μείωση (%) αριθμού ανθρώπων που απεβίωσαν ή τραυματίστηκαν (σοβαρά ή ελαφρά) σε τροχαία συμβάντα ανά έτος	Στον Δήμο Κηφισιάς για το διάστημα 2012-2017 κατά μέσο όρο καταγράφονται 133,67 τροχαία συμβάντα με παθόντες ανά έτος. Συγκεκριμένα: <ul style="list-style-type: none">Καταγράφονται 802 τροχαία συμβάντα με παθόντεςΤο 6,86% των συμβάντων είναι είτε θανατηφόρα, είτε με σοβαρούς τραυματισμούς	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 10%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 20%	Μείωση τροχαίων συμβάντων ανά έτος κατά 50%	Παροχή δεδομένων από σχετικές βάσεις δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ ή την αρμόδια Τροχαία υπηρεσία. Βελτίωση της καταχώρισης δεδομένων για προσεκτική καταγραφή της θέσης των ατυχημάτων και των υπολοίπων στοιχείων στις σχετικές φόρμες
Αντιληπτή ασφάλεια	Ποσοστό (%) ερωτώμενων ανά μέσο μεταφοράς που αξιολογούν από αρκετά (3/4) έως πολύ (4/4) ασφαλή τη μετακίνηση τους εντός της πόλης	Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none">Η πλειοψηφία των γονέων θεωρούν σημαντικότερο πρόβλημα στη μετακίνηση των παιδιών την ελλιπή διαμόρφωση του οδικού δικτύου (50% των γονέων: «ακατάλληλα πεζοδρόμια», 25% των γονέων: «μη ασφαλείς διασταυρώσεις και διαβάσεις»).Οι γονείς επίσης θεωρούν ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα στη μετακίνηση των παιδιών τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους (16,6%) κατά τη διαδρομή αλλά και περίξ του σχολείου, καθώς και τις υψηλές ταχύτητες των αυτοκινήτων (8,3%).Από πλευράς μετακινήσεων, οι κάτοικοι δήλωσαν ως πρόβλημα ότι η κίνηση του πεζού δεν είναι άνετη και ευχάριστη (24%).	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	Έρευνα ερωτηματολογίου, στο οποίο οι ερωτώμενοι βαθμολογούν την (αντιληπτή) ασφάλεια ανά μέσο μεταφοράς
Α.6 Οικονομική Ανάπτυξη (Economic Growth)						
Κόστος μετακινήσεων	Μεταβολή (%) πραγματικού καθαρού κόστους που δαπνάνται για τις καθημερινές μετακινήσεις ανά κάτοικο	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του κόστους μετακινήσεων. Η μέθοδος αξιολόγησης του δείκτη γίνεται με ερωτηματολόγια σε κατοίκους σχετικά με τις	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	Έρευνα ερωτηματολογίου σε κατοίκους του Δήμου σχετικά με τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης και το κόστος το

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
	⇒ Η μείωση τους κόστους μεταφορών για τους ιδιώτες μπορεί να επιτευχθεί μέσω της επιλογής εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, (ποδήλατο, περπάτημα, χρήσης ΜΜΜ, συνεπιβατισμός)	μετακινήσεις τους. Δεν υπάρχει αρχική τιμή αναφοράς.				οποίο πληρώνουν καθημερινά
Δημοτικά έσοδα	Δημοτικά έσοδα (σε €) από τη διαχείριση κινητικότητας και υπηρεσίες του Δήμου (π.χ. Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης)	Η αρχική τιμή (baseline) για τα δημοτικά έσοδα λαμβάνεται από το αρμόδιο τμήμα διαχείρισης εσόδων του Δήμου.	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 5%	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 10%	Αύξηση των δημοτικών εσόδων κατά 20%	Παροχή στοιχείων σχετικά με τα ετήσια έσοδα του Δήμου από το σύστημα bike-sharing, την ελεγχόμενη στάθμευση οχημάτων, το σύστημα έξυπνης τροφοδοσίας
Ικανοποίηση επιχειρήσεων	Ποσοστό (%) τοπικών επιχειρηματιών που είναι ικανοποιημένοι από το νέο μεταφορικό σύστημα της πόλης	Δεν υπάρχει κάποια εκτίμηση του υφιστάμενου επιπέδου ικανοποίησης των επιχειρήσεων.	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) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένοι από το νέο συγκοινωνιακό σύστημα του Δήμου	Έρευνα ερωτηματολογίου σε επιχειρηματίες του Δήμου σχετικά με το νέο μεταφορικό σύστημα
A.7 Άλλοι (Other)						
Διαμπερότητα ανά γειτονιά	Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους	Δεν έχουν γίνει μετρήσεις διαμπερών ροών. Δεν υπάρχει τιμή αναφοράς.	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	Απογραφή οδών και μήκους αυτών που συνεχίζουν να λειτουργούν με υπερτοπικό φόρτο. Χαρτογράφηση σε GIS, του μήκους που υπόκειται σε διαμπερείς κινήσεις

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Β. Δείκτες μεταφορικής δραστηριότητας (Transport Activity Indicators)						
Μερίδιο μετακινήσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον	Ποσοστό (%)μετακινήσεων με μέσα φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το περπάτημα, ποδήλατο, η δημόσια συγκοινωνία και τα καινοτόμα μέσα μετακίνησης Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)	Από μελέτη κατανομής μετακινήσεων (ΟΑΣΑ, 2006): <ul style="list-style-type: none">η χρήση ποδηλάτου ήταν 0,4% για την Κηφισιά και τη Νέα Ερυθραία και μικρότερη του 0,1% για την Εκάλητο ποσοστό πεζή μετακίνησης ήταν 5,8% για την Κηφισιά, 7,7% για τη Νέα Ερυθραία και μικρότερο του 0,1% για την Εκάλη.το ποσοστό χρήσης Δημόσιας συγκοινωνία ήταν 27,3% για την Κηφισιά, 25,9% για τη Νέα Ερυθραία και 33% για την Εκάλη. Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): <ul style="list-style-type: none">Το 80% των χρηστών του ΗΣΑΠ, απάντησε θετικά στην ερώτηση εάν έχει και χρησιμοποιεί ποδήλατο.Μόνο το 30% των κατοίκων δήλωσε πως έχει ποδήλατο.Οι γονείς δήλωσαν ότι κατέχουν ποδήλατο σε ποσοστό 83%Οι γονείς δήλωσαν ότι το 35% των παιδιών τους μετακινούνται προς το σχολείο περπατώντας και αντίστοιχα το 60% επιστρέφει από το σχολείο περπατώντας (είτε μόνοι τους, είτε παρέα με άλλα παιδιά είτε με συνοδεία γονέα).	Αύξηση των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο > 10% , Δημόσιας Συγκοινωνίας κατά 5% και των καινοτόμων μέσων μετακίνησης κατά 2%	Αύξηση των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο > 18% , Δημόσιας Συγκοινωνίας κατά 10% και των καινοτόμων μέσων μετακίνησης κατά 5%	Αύξηση των μετακινήσεων εντός Δήμου με περπάτημα ή ποδήλατο > 25% , Δημόσιας Συγκοινωνίας κατά 15% και των καινοτόμων μέσων μετακίνησης κατά 15%	Επικαιροποιημένη μελέτη κατανομής μετακινήσεων Έρευνες ερωτηματολογίων
Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και	Κατανομή Μετακινήσεων (Modal split) Ποσοστό (%) μετακινήσεων με επιβατικό ΙΧ από Μελέτη ΟΑΣΑ 2006	Από μελέτη κατανομής μετακινήσεων (ΟΑΣΑ, 2006), η χρήση επιβατικού ΙΧ (οδηγός ή επιβάτης) ήταν 59,5% για την Κηφισιά και 58,1% για τη Νέα Ερυθραία και 57% για την Εκάλη.	< 65% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 50% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	< 45% των μετακινήσεων εντός Δήμου με ιδιωτικό αυτοκίνητο	Επικαιροποιημένη μελέτη κατανομής μετακινήσεων Έρευνες ερωτηματολογίων Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου & σύνθεσης κυκλοφορίας

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων		<p>Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο):</p> <ul style="list-style-type: none"> Το 92% των χρηστών ΗΣΑΠ που διαθέτει δίπλωμα οδήγησης, διαθέτει όχημα Ι.Χ., το οποίο χρησιμοποιεί για τις καθημερινές μετακινήσεις του (80% των συμμετεχόντων διαθέτει δίπλωμα οδήγησης) Το 75% των χρηστών λεωφορείων ΟΑΣΑ που διαθέτει δίπλωμα οδήγησης, διαθέτει όχημα Ι.Χ., το οποίο χρησιμοποιεί για τις καθημερινές μετακινήσεις του (40% των συμμετεχόντων διαθέτει δίπλωμα οδήγησης) Το 85% του τυχαίου δείγματος που διαθέτει δίπλωμα οδήγησης, διαθέτει όχημα Ι.Χ., το οποίο χρησιμοποιεί για τις καθημερινές μετακινήσεις του (84% των συμμετεχόντων διαθέτει δίπλωμα οδήγησης) Το 75% των κατοίκων διαθέτει όχημα Ι.Χ. Ο κύριος τρόπος μετακίνησης (σε ποσοστό 72%) των ερωτηθέντων είναι με ιδιωτικό όχημα . Το 100% των γονιών διαθέτει όχημα Ι.Χ., ενώ το 42% αυτών διαθέτει περισσότερα από (1) αυτοκίνητα. Οι γονείς δήλωσαν ότι η μετακίνηση των μαθητών με Ι.Χ. αντιστοιχεί στο 60% προς το σχολείο και στο 25% για την επιστροφή. Επίσης, δήλωσαν ότι το 35% & 60% των μαθητών μετακινείται περπατώντας προς & από το σχολείο. <p>Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένους κόμβους του οδικού δικτύου του Δήμου (βλ. Α' Στάδιο)</p>				

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Αριθμός σταθμών κοινόχρηστων ποδηλάτων και πλήθος ποδηλάτων	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	Εγκατάσταση 4 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 8 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Εγκατάσταση 12 σταθμών διαμοιραζόμενων κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)	Επιτόπιες καταγραφές και Υπολογισμός των θέσεων εγκατάστασης του συστήματος και Εκτίμηση της περιοχής εξυπηρέτησης με κοινόχρηστα ποδήλατα. Ενσωμάτωση σε γεωχωρική βάση δεδομένων
Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του car-sharing	Ποσοστό (%) car - sharing στο σύνολο των καθημερινών κυκλοφοριακών ροών από τον Δήμο Κηφισιάς προς άλλους Δήμους της Αττικής με σκοπό την εργασία	Δεν έχουν καταγραφεί car-sharing μετακινήσεις	Car-sharing στο 20%	Car-sharing στο 30%	Car-sharing στο 50%	Στοιχεία συστήματος car-sharing Μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου και έρευνα ερωτηματολογίων
Ικανοποίηση καθημερινών χρηστών Δημόσιας & Δημοτικής συγκοινωνίας	Ποσοστό (%) χρηστών που εκφράζουν ικανοποίηση σχετικά με την ποιότητα της Δημόσιας & Δημοτικής συγκοινωνίας. Παράμετροι, όπως η κάλυψη, η συχνότητα και η αξιοπιστία, λαμβάνονται υπόψη.	Αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο)	Μέσο επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 40-60% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας & Δημοτικής Συγκοινωνίας	Υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 60-80% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας & Δημοτικής Συγκοινωνίας	Πολύ υψηλό επίπεδο ικανοποίησης, δηλαδή 80-100% των (ερωτηθέντων) κατοίκων, να είναι ικανοποιημένο από την εξυπηρέτηση της Δημόσιας & Δημοτικής Συγκοινωνίας	Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
		Δεν λειτουργεί δημοτική συγκοινωνία στην υφιστάμενη κατάσταση				Έρευνα ερωτηματολογίου στους τακτικούς επιβάτες/ χρήστες της Δημόσιας & Δημοτικής Συγκοινωνίας. Οι επιβάτες θα βαθμολογήσουν το επίπεδο ικανοποίησης
Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις	Ποιοτικός έλεγχος ένα το σύστημα λειτουργεί (ναι ή όχι) Αν ναι τότε ποιο είναι το καθεστώς λειτουργίας (πιλοτική εφαρμογή, πλήρης εφαρμογή κτλ)	Δεν υπάρχει σήμερα σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων με ενιαία διαχείριση	Πιλοτική λειτουργία	Πλήρης εφαρμογή	Πλήρης εφαρμογή	Στοιχεία από τον Δήμο και το αρμόδιο τμήμα που διαχειρίζεται το σύστημα

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
Γ. Δείκτες Εκροών (Output Indicators)						
Μήκος νέων υποδομών ανά μέσο μετακίνησης	Μήκος (σε m) των νέων υποδομών ανά μέσο μεταφοράς		Μεγαλύτερο ποσοστό μήκους νέων υποδομών για μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον (περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία)			Χρήση εργαλείων GIS για τη χαρτογράφηση των νέων μεταφορικών υποδομών και τον υπολογισμό του συνολικού μήκους τους ανά μέσο μεταφοράς
Αύξηση (%) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑΜΕΑ και άλλους ευάλωτους χρήστες (διαδρομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κα)	Μεταβολή μήκους από τη δημιουργία νέων (μόνο) προσπελάσιμων διαδρομών από ΑΜΕΑ και άλλους χρήστες Βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.ά.)	Δεν έχουν καταγραφεί οι υφιστάμενες προσπελάσιμες διαδρομές Το ποσοστό των υποδομών εξοπλισμένων με ράμπες και οδεύσεις τυφλών εκτιμάται < 5% του συνολικού οδικού δικτύου)	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	Απογραφή του αριθμού των χιλιομέτρων προσβάσιμων διαδρομών Χαρτογράφηση των προσπελάσιμων και μη προσπελάσιμων διαβάσεων, ραμπών και οδεύσεων τυφλών σε περιβάλλον GIS
Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης	Αριθμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και συνολική ζήτηση (νόμιμη και παράνομη παρόδια στάθμευση)	Δεν υπάρχει εκτίμηση των θέσεων για όλο τον Δήμο	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%	Χαρτογράφηση σε GIS του μήκους παρά την οδό όπου επιτρέπεται η στάθμευση και έτσι των θέσεων στάθμευσης
Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο			Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πιλοτική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	
	Αύξηση στάσεων με σύστημα τηλεματικής, σηματοδοτών με σύστημα ITS και σημείων στάθμευσης με έξυπνη διαχείριση	Εννέα (9) στάσεις του ΟΑΣΑ διαθέτουν σύστημα τηλεματικής Ανυπαρξία συστήματος ITS στο σύστημα σηματοδότησης για τη διέλευση πεζών (ιδιαίτερα τυφλών)	Προσθήκη έξυπνου συστήματος σε όλες τις στάσεις του ΟΑΣΑ εντός του Δήμου (120	Αύξηση των σημείων (κατά 50%) με έξυπνη σηματοδότηση στους κόμβους του οδικού δικτύου.	Προσθήκη έξυπνου συστήματος σε όλες τις στάσεις Δημοτικής Συγκοινωνίας Προσθήκη	Εκτίμηση του ποσοστού των στάσεων εντός του Δήμου όπου εφαρμόζεται το σύστημα ITS (τηλεματική, συστήματα πληροφόρησης εντός οχήματος κ.ά.). Απογραφή του αριθμού

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
		Ανυπαρξία συστήματος ITS για τη διαχείριση στάθμευσης ("έξυπνη" στάθμευση)	επιπλέον). Εγκατάσταση έξυπνου συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης σε όλη την περιοχή εφαρμογής του ΣΕΣ (όλος ο Δήμος). Εφαρμογή έξυπνου συστήματος σηματοδότησης σε όλους τους κόμβους του ιεραρχημένου δικτύου.		έξυπνου συστήματος σε όλα τα σημεία σηματοδοτών.	φαναριών/ πεζοφάνων με σύστημα ITS. Απογραφές περιοχών/ χώρων στάθμευσης με σύστημα ITS. Καταγραφή σε περιβάλλον GIS των στάσεων, των σηματοδοτών και έλεγχος λειτουργίας στις περιοχές ελεγχόμενης στάθμευσης
Εξυπηρέτησης από έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Εγκατάσταση και ανάπτυξη έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας Ποσοστό (%) του Δήμου που εξυπηρετείται από το έξυπνο σύστημα τροφοδοσίας	Ανυπαρξία έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας	Εξασφάλιση ωριμότητας εγκατάστασης-πilotική λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Πλήρης λειτουργία	Απογραφή έξυπνου συστήματος τροφοδοσίας και των ευέλικτων εμπορευματικών κέντρων διανομής που λειτουργούν στον Δήμο.
Δ. Δείκτες Εισροών (Input Indicators)						
Κόστος επενδύσεων για νέες/ βελτιωμένες υποδομές ανά μέσο μεταφοράς	Κόστος (σε €) επενδύσεων ανά μέσο μεταφοράς		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου			Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο
Επιχορηγήσεις για τη λειτουργία, συντήρηση των συστημάτων	Ύψος (σε €) των επιχορηγήσεων για έργα/προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας		Σχετίζεται με την ύπαρξη ευρωπαϊκών και εθνικών προγραμμάτων και με το επίπεδο μελλοντικής απορροφητικότητας			Παροχή στοιχείων σχετικά με τις επιχορήγησης από τον Δήμο

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
βιώσιμων μεταφορών, συμπερ. προγραμμάτων ενοικίασης ποδηλάτων, επιδοτήσεων για προγράμματα κλπ.						
Δαπάνες για καμπάνιες ευαισθητοποίησης ΒΚ	Κόστος (σε €) διαδικασιών προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας		Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου. Τουλάχιστον μία εκδήλωση ανά έτος την πρώτη 5ετία.	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου.	Σχετίζεται με τις μελλοντικές οικονομικές δυνατότητες του Δήμου.	Παροχή στοιχείων κόστους από τον Δήμο
Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής	<p>Συμμετέχοντες κάτοικοι και επισκέπτες στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα</p> <p>Κατά την εκπόνηση του ΣΒΑΚ δημιουργήθηκε ιστοσελίδα και πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για τη συμμετοχή των πολιτών και όλων των ενδιαφερόμενων στον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό του Δήμου. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν διαδικασίες διαβουλεύσεις με πολίτες και φορείς - συλλογικά όργανα -</p>	<p>Δεν υπάρχει ακριβής εκτίμηση των συμμετεχόντων στις ανοικτές διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα.</p> <p>Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο):</p> <ul style="list-style-type: none"> Το 23% των κατοίκων γνώριζε την πρόθεση της δημοτικής αρχής να εντάξει στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη. Όσον 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 και ακολούθως από φίλους, συγγενείς ή συνεργάτες. Ως προς τη συμμετοχή σε 	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	Μέτρηση των συμμετεχόντων στις διαδικασίες σχετικά με την κινητικότητα Έρευνες ερωτηματολογίων σε κατοίκους Αποτελέσματα από τη συμμετοχή στην πλατφόρμα crowdsourcing

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

Δείκτης	Ορισμός	Στοιχεία βάσης (2019)	Μετρήσιμος Στόχος ανά Ορίζοντα εφαρμογής			Μέθοδος-εργαλείο συλλογής πληροφοριών
			5ετία	10ετία	15+ετία	
	επαγγελματικά σωματεία, καθώς και με φορείς παροχής μεταφορικού έργου.	<p>στρατηγικές βιώσιμης κινητικότητας, εκφράστηκε αρκετά υψηλό ενδιαφέρον, καθώς το 78% απάντησε «αρκετά» ή υψηλότερου ενδιαφέροντος.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Διατυπώθηκαν Προτάσεις από τους κατοίκους για βελτιώσεις. <p>✓Υποβληθείσες ιδέες στην πλατφόρμα crowdsourcing ✓Συμπεράσματα διαβουλεύσεων</p>				

4.4 Υπογραφή Συμφωνιών μεταξύ των Υπευθύνων Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων

Όπως έχει περιγραφεί αναλυτικά σε προηγούμενο στάδιο, η παρακολούθηση (όπως και η εκπόνηση) του ΣΒΑΚ προϋποθέτει τη συμμετοχή στη διαδικασία των διάφορων φορέων (αυτοδιοίκηση, μελετητές, ερευνητικά εργαστήρια, φορείς συγκοινωνιακού έργου, εμπορικοί σύλλογοι κ.α.), οι οποίοι σχετίζονται με την περιοχή του Δήμου Κηφισιάς ή έχουν αρμοδιότητα ως προς τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τη διαχείριση του αστικού χώρου γενικότερα.

Το Δίκτυο Φορέων απαρτίζεται από τον Δήμο Κηφισιάς, την Περιφέρεια Αττικής, την Αποκεντρωμένη Διοίκηση Αττικής, τη ΣΤΑΣΥ, την Αττικό Μετρό, τον ΟΑΣΑ, τη Διεύθυνση Τροχαίας, τον Εμπορικό Σύλλογο, καθώς και τους όμορους Δήμους.

Το Δίκτυο Φορέων μέσα από τη διαδικασία του συμμετοχικού σχεδιασμού συμμετέχει ενεργά στη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης των Μέτρων του ΣΒΑΚ. Έχοντας κατανοήσει σε βάθος τις έννοιες και τις αρχές τα βιώσιμης κινητικότητας αλλά και τη διαδικασία του ΣΒΑΚ, το Δίκτυο Φορέων εποπτεύει τους εκτελούντες τη διαδικασία Υλοποίησης & Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ (αναδόχους) και παρεμβαίνει συμβουλευτικά τόσο σε επίπεδο εφαρμογής και υλοποίησης των παρεμβάσεων όσο και σε επίπεδο παρακολούθησης αυτών. **Σημείο κλειδί στο στάδιο της Υλοποίησης & Παρακολούθησης είναι η υπογραφή των μελών του Δικτύου Φορέων και του ΟΤΑ του Συμφώνου Συνεργασίας.**

Το Υπόδειγμα για το «ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» που προτείνεται (ενδεικτικά και όχι περιοριστικά) να υπογραφεί μεταξύ του Δήμου Κηφισιάς και του εκάστοτε Φορέα που σχετίζεται με την υλοποίηση των μέτρων, παρουσιάζεται ως εξής:

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

ΛΟΓΟΤΥΠΟ ΦΟΡΕΑ

ΣΥΜΦΩΝΟ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Οι υπογράφωντες το παρόν Σύμφωνο, και ειδικότερα:

ο **ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ** νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον (αρμόδιο), (ιδιότητα), και

ο φορέας, που αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δικαίου (ΝΠΙΔ ή ΝΠΔΔ ή άλλο), νόμιμα εκπροσωπούμενος για την υπογραφή του παρόντος από τον/την

έχοντας υπόψη:

1. Τον Επιχειρησιακό Σχεδιασμό του Δήμου Κηφισιάς

2. Τη με αριθμ. απόφαση με οποία ορίστηκε η Ομάδα Εργασίας του Δήμου για τη σύνταξη του ΣΒΑΚ Κηφισιάς
3. Την με αριθμ. απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Κηφισιάς για την έγκριση του Συμφώνου Συνεργασίας του Δήμου και των φορέων συνεργασίας
4. Την με αριθμ. απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Κηφισιάς για την έγκριση και υλοποίηση του ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς
5. Τα περιεχόμενα του ΣΒΑΚ Κηφισιάς και ειδικότερα το Σχέδιο Δράσης αυτού
6. Το Αναλυτικό Σχέδιο Παρακολούθησης και Αξιολόγησης του ΣΒΑΚ Κηφισιάς

επιθυμούν, και **οριοθετούν** με το παρόν, τη στενότερη συνεργασία τους σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος σχετικά με το ΣΒΑΚ Κηφισιάς, όπως ειδικότερα αυτά προσδιορίζονται στα παρακάτω σημεία.

Ειδικότερα οι παραπάνω συμφωνούμε στα παρακάτω:

A. Η συνεργασία των δύο φορέων αφορά στην ανάληψη κοινών δράσεων στο πλαίσιο ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού μετακινήσεων για την ανάδειξη του Δήμου Κηφισιάς ως μια πόλη που υιοθετεί αποτελεσματικά μέτρα και δράσεις για τη βιώσιμη κινητικότητα με βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.

Ειδικότερη έμφαση δίνεται στην υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς και συγκεκριμένα στα ακόλουθα αντικείμενα:

- I. **Δράσεις προώθησης της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, κινητικότητας και αναζωογόνησης καθώς και βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος και της περιβαλλοντικής διαχείρισης.** – Ο φορέας αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Κηφισιάς στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα του ΣΒΑΚ
- II. **Δράσεις συμβουλευτικής υποστήριξης για την εισαγωγή έξυπνων "smart" υποδομών, υπηρεσιών και λύσεων για τις μετακινήσεις στην πόλη.** – Ο φορέας αναλαμβάνει δράσεις που σχετίζονται με την υποστήριξη/ συνδρομή του Δήμου Κηφισιάς στην υλοποίηση και παρακολούθηση εφαρμογής για τα μέτρα του ΣΒΑΚ
- III.
- IV.
(Ανάλογα με τον φορέα μπορούν να προστεθούν ή να αφαιρεθούν δράσεις στο παρόν άρθρο)

B. Για την υλοποίηση επιμέρους δράσεων θα χρησιμοποιηθούν οι παρακάτω τρόποι και διαδικασίες:

- i. Εκπόνηση μεμονωμένων ή κοινών δράσεων προετοιμασίας, ωρίμανσης ή υλοποίησης μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ
- ii. Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/ εκθέσεων προόδου με σκοπό την παρακολούθηση και την αξιολόγηση της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω
- iii. Εκπόνηση κοινών δράσεων έρευνας ή κοινών αναφορών/εκθέσεων προόδου με σκοπό την επικαιροποίηση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης της υλοποίησης μέτρων του ΣΒΑΚ που ορίστηκαν ανωτέρω

- iv. Συνεργασία για τη σύνταξη προτάσεων ή δράσεων με σκοπό την υποβολή κοινών προτάσεων για χρηματοδότηση μέτρων ή δράσεων του ΣΒΑΚ από λοιπές πηγές χρηματοδότησης (ΠΕΠ, ΕΣΠΑ, Ευρωπαϊκά Προγράμματα).
- v. Διασύνδεση εργασιών μεταξύ των εργαζομένων του Δήμου Κηφισιάς και του, συμπεριλαμβανομένων δράσεων εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.

Γ. Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασία θα ισχύει μέχρι ρητής κατάργησής της, ή μέχρι την εκπόνηση νέου ΣΒΑΚ.

Η διάρκεια της Συμφωνίας Συνεργασίας μπορεί να λυθεί με νεότερη συμφωνία ή και μονομερώς με έγγραφη δήλωση του ενός φορέα προς τον άλλον, η οποία επιφέρει αποτελέσματα μετά από έξι μήνες, χωρίς αυτό να ανατρέπει τυχόν υποχρεώσεις που έχουν αναληφθεί.

Δ. Παρακολούθηση της υλοποίησης των δράσεων

- i. Για την εποπτεία της πορείας υλοποίησης της παρούσας συμφωνίας συνεργασίας και την ομαλή διεκπεραίωση των δράσεων, αρμόδιος από πλευράς του φορέα είναι ο (ιδιότητα - αρμόδιος), με αναπληρωτή του τ... (ιδιότητα - αρμόδιος). Από πλευράς Δήμου Κηφισιάς είναι (ιδιότητα - αρμόδιος) με αναπληρωτή του (ιδιότητα - αρμόδιος).
- ii. Η παρακολούθηση της εφαρμογής και της προόδου στην επίτευξη των όρων της παρούσας Συμφωνίας Συνεργασίας γίνεται από τους ανωτέρω υπευθύνους ή τους αναπληρωτές τους σε τακτική βάση με συναντήσεις τους οι οποίες λαμβάνουν χώρα όταν αυτό απαιτείται ή κατ' ελάχιστον (μία/ δύο/ τρεις) φορές ανά εξάμηνο.

Ε. Η παρούσα Συμφωνία Συνεργασία αποτελεί πλαίσιο αναφοράς και το περιεχόμενό της μπορεί να εξειδικεύεται περαιτέρω με ειδικότερες συμφωνίες μεταξύ των συμβαλλομένων, αν αυτό κριθεί αναγκαίο.

Οι συνεργαζόμενοι φορείς

Για τον Δήμο Κηφισιάς

Για τον φορέα

Ο Δήμαρχος / Ο Αντιδήμαρχος

.....

(όνομα – υπογραφή)

.....

(όνομα – υπογραφή)

5. ΟΡΙΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΒΑΚ

Στο πέρας του Γ' Σταδίου, αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', συντάσσεται το πλήρες κείμενο εγγράφου (τελικού) ΣΒΑΚ.

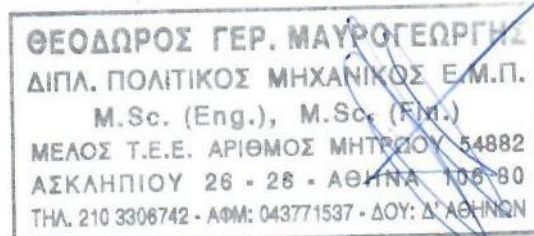
Το στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη Χρονοδιαγράμματος και Προϋπολογισμού (Σχέδιο Δράσης του ΣΒΑΚ) και τη διαδικασία Παρακολούθησης του ΣΒΑΚ, τα οποία αφορούν στο παρόν Στάδιο Γ της Μελέτης του ΣΒΑΚ.

Το σύνολο των 3 Σταδίων της Μελέτης με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» αποτελούν το πλήρες κείμενο εγγράφου του στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Κηφισιάς.

Αθήνα, Ιούλιος 2020

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

Δ/ΝΣΗ: ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Αρ. Πρωτ. : 8974

Κηφισιά, 10/3/ 2020

Ταχ. Δ/ση: Διονύσου 58 & Σπάρτης
ΚΗΦΙΣΙΑ, ΤΚ 145 63

Πληροφορίες:

Τηλ. 213 1355313

Fax: 210 6233721

E-mail: garoufalidou@kifissia.gr

ΘΕΜΑ: Έγκριση Α' Σταδίου της μελέτης με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

Η υπογράφουσα Φωτεινή Γαρουφαλίδου, επιβλέπουσα της μελέτης με τίτλο: «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» με Ανάδοχο της Ένωση Οικονομικών Φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ΑΝΝΑ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ του ΙΩΑΝΝΗ», της με αρ. πρωτ.: 31405/20.8.2020 σύμβασης ποσού 65.193,40 € συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 24%, έχοντας παραλάβει εμπρόθεσμα το προβλεπόμενο παραδοτέο του Α' Σταδίου της Σύμβασης,

ΕΓΚΡΙΝΩ

Το Α' Στάδιο της μελέτης που περιγράφεται στην ανωτέρω σύμβαση.

Η ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΟΥ
Τοπ. Μηχανικός ΕΜΠ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΗΣ
Δ/ΝΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ



ΕΛΕΝΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ
Πολ. Μηχανικός ΑΠΘ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΝΑΡΤΗΤΕΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
ΑΡ. ΠΡΩΤ. : 10294/20-03-2020
ΣΥΝΕΔΡΙΑΣΗ : 17/03/2020
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ 192/2020

ΘΕΜΑ: Εισήγηση για την τροποποίηση του συνολικού χρόνου περαίωσης της Σύμβασης για τη μελέτη «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» κατά τη διάρκειά της, χωρίς παράταση του καθαρά μελετητικού χρόνου.

Στο Δημαρχείο της Κηφισιάς σήμερα 17/03/2020, ημέρα Τρίτη και ώρα 10.00 π.μ., και μετά από την με αρ. πρωτ. 9364 πρόσκληση του Προέδρου και Δημάρχου κου Γιώργου Θ. Θωμάκου, που επιδόθηκε νόμιμα στις 12/03/2020, συνήλθε σε συνεδρίαση η Οικονομική Επιτροπή, η οποία σύμφωνα με την υπ' αρ. 331/2019 απόφαση της ειδικής συνεδρίασης του Δημοτικού Συμβουλίου και την υπ' αριθμ. 818/2019 απόφαση Δημάρχου αποτελείται από τα εξής τακτικά μέλη – Δημοτικούς Συμβούλους :

1. Αυλήτης Ευάγγελος
 2. Κασιμάτη Γεωργία (Ζέτη)
 3. Παπαδημητρίου Βασιλική – Αμαλία (Λίλα)
 4. Κόκκαλης Νικήτας
 5. Λιανός Δημήτρης
 6. Διονυσιώτης Ιωάννης
 7. Λαμπρινός Λογοθέτης
 8. Μαρκεσίνης Εμμανουήλ
- και τα εξής αναπληρωματικά μέλη – Δημοτικούς Συμβούλους :

1. Παντελεάκης Ιωάννης
2. Κουρέπης Αχιλλέας
3. Καραγιαννάκης Βασίλειος
4. Κατσίμπας Γεώργιος
5. Βάρσος Βασίλειος
6. Λαχανάς Χρήστος

Οι παρόντες κατά την εκφώνηση του καταλόγου είναι ο Αντιπρόεδρος κ. Αυλήτης Ευάγγελος και οι Δ.Σ. κ.κ. Κασιμάτη Γεωργία (Ζέτη), Κόκκαλης Νικήτας και Λιανός Δημήτρης και Παντελεάκης Ιωάννης.

Διαπιστώθηκε νόμιμη απαρτία, κατά τις διατάξεις του άρθρου 75 παρ. 1 του Ν. 3852/2010, όπως αυτό αντικαταστάθηκε από το άρθρο 77 παρ. 1 του Ν. 4555/2018, καθώς επί συνόλου μελών – εννέα (9) - παρίστανται πέντε (5).

Προσήλθε πριν την συζήτηση των εκτάκτων θεμάτων ο Δήμαρχος – Πρόεδρος της Οικονομικής Επιτροπής Γιώργος Θ. Θωμάκος, ενώ συνεχίζει να προεδρεύει ο Αντιπρόεδρος κ. Αυλήτης Ευάγγελος.

Ο Αντιπρόεδρος εισηγείται το 1^ο έκτακτο θέμα, χαρακτηρίζει το θέμα κατεπείγον και τα μέλη της Επιτροπής δέχονται κατά πλειοψηφία τη συζήτησή του εκτός ημερήσιας διάταξης, λόγω άμεσων διοικητικών και οικονομικών αναγκών.

1. Τις διατάξεις των άρθρων 72, 74 & 75 του Ν. 3852/2010 (ΦΕΚ 87/7.6.2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης», όπως αντικαταστάθηκαν από τις διατάξεις των άρθρων 2 και 3 του Ν. 4623/2019 (ΦΕΚ 134/Α/09-08-2019) «Ρυθμίσεις του Υπουργείου Εσωτερικών, διατάξεις για την ψηφιακή διακυβέρνηση, συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις και άλλα επείγοντα ζητήματα».
2. Τις διατάξεις του Ν. 4555/2018 (ΦΕΚ 133/19.7.2018) «Μεταρρύθμιση του θεσμικού πλαισίου της Τοπικής Αυτοδιοίκησης - Εμβάθυνση της Δημοκρατίας - Ενίσχυση της Συμμετοχής - Βελτίωση της οικονομικής και αναπτυξιακής λειτουργίας των Ο.Τ.Α. [Πρόγραμμα «ΚΛΕΙΣΘΕΝΗΣ Ι».
3. Τις διατάξεις των άρθρων 2 και 3 του Ν. 4623/2019 (ΦΕΚ 134/Α/09-08-2019) «Ρυθμίσεις του Υπουργείου Εσωτερικών, διατάξεις για την ψηφιακή διακυβέρνηση, συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις και άλλα επείγοντα ζητήματα».
4. Τις διατάξεις του άρθρου 14 του Ν. 4625/2019 (ΦΕΚ 134/Α/09-08-2019) «Ρυθμίσεις του Υπουργείου Εσωτερικών, διατάξεις για την ψηφιακή διακυβέρνηση, συνταξιοδοτικές ρυθμίσεις και άλλα επείγοντα ζητήματα».
5. Την υπ' αρ. 191/2020 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής περί έγκρισης τριών θεμάτων (3) θεμάτων ως προς το χαρακτήρα του κατεπείγοντος, σύμφωνα με το άρθρο 75, παρ. 3 του Ν.3852/2010.
6. Την υπ'αρ. πρωτ. 9675/13-03-2020 εισήγηση της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών, με την οποία αναφέρει επί λέξει τα εξής:

«Λαμβάνοντας υπ' όψιν:

- 1) Το ν. 4412/2016 «Δημόσιες Συμβάσεις Έργων, Προμηθειών και Υπηρεσιών (προσαρμογή στις Οδηγίες 2014/24/Ε και 2014/25/ΕΕ)» (Α 147).
- 2) Την με αριθ. 52/2018 μελέτη της Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Κηφισιάς
- 3) Την υπ' αριθμ. 521/2018 απόφαση του Δ.Σ. (ΑΔΑ: ΩΞ6ΩΩΕΜ-ΤΔ4) για την εκκίνηση της διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης εκπόνησης μελέτης
- 4) Την με αριθμ. πρωτ. 2019/6794 απόφαση με την οποία εγκρίθηκε η διάθεση πίστωσης 74.400,00 €, σε βάρος του ΚΑ 64.7413.01 του

προϋπολογισμού του Δήμου (ΑΔΑΜ: 19 REQ005257592 και ΑΔΑ: 6Α9ΩΕΜ-Π9Κ).

- 5) Την 662/2018 (ΑΔΑ: 6Γ3ΗΩΕΜ-ΙΣΡ) απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής με την οποία εγκρίθηκαν οι τεχνικές προδιαγραφές της υπ' αριθμ. 52/2018 μελέτης της Δ/σης Τεχνικών Υπηρεσιών και καταρτίστηκαν οι όροι της Διακήρυξης της ανοιχτής διαδικασίας για τη σύναψη δημοσίων συμβάσεων μελετών κάτω των ορίων της μελέτης: «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»
- 6) Την με αρ. 175/2019 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής (ΑΔΑ: 6Τ7ΞΩΕΜ-Ε8Β και ΑΔΑΜ:19WRD0045175379) με την οποία εγκρίθηκε το 3^ο Πρακτικό και κατακυρώθηκε η εκπόνηση της μελέτης «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» στην ένωση οικονομικών φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ΑΝΝΑ ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ του ΙΩΑΝΝΗ» και την με αρ. πρωτ. 31405/20.8.2019 Σύμβαση με ΑΔΑΜ: 19SYMV005453102 2019-08-20, μεταξύ του Δημάρχου Κηφισιάς και του νόμιμου εκπρόσωπου της ένωσης οικονομικών φορέων, κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη
- 7) Τη με α.π. 41005/1.11.2019 εμπρόθεσμη υποβολή του Α' σταδίου της μελέτης προς έγκριση, σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, ήτοι έως τις 1.11.19.
- 8) Τη με α.π. 8974/10-3-2020 Βεβαίωση Παραλαβής του Α' Σταδίου της μελέτης.
- 9) Τη με α.π.3592/30.1.2020 εμπρόθεσμη υποβολή του Β' σταδίου της μελέτης προς έγκριση, σύμφωνα με το εγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, ήτοι έως τις 1.2.2020.
- 10) Τη παρ. 3 του άρθρου 184 του Ν. 4412/2016, όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει, «Οι προθεσμίες μπορούν να παρατείνονται με απόφαση της Προϊσταμένης Αρχής, ύστερα από αίτηση του αναδόχου που υποβάλλεται τουλάχιστον δέκα πέντε (15) ημέρες πριν από τη λήξη τους ή και με πρωτοβουλία της Διευθύνουσας Υπηρεσίας, εφόσον οι καθυστερήσεις περί την εκτέλεση της σύμβασης δεν οφείλονται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του αναδόχου. Αν η καθυστέρηση αφορά σε υπέρβαση και του καθαρού χρόνου απαιτείται πέραν της αίτησης ή συναίνεσης του αναδόχου και γνώμη του αρμόδιου τεχνικού συμβουλίου. Ο ανάδοχος υποχρεούται να συνεχίσει τις εργασίες της σύμβασης και μετά τη λήξη του αρχικού συμβατικού χρόνου, όπως αυτός έχει διαμορφωθεί από τις εν τω μεταξύ χορηγηθείσες παρατάσεις, που χορηγήθηκαν ύστερα από αίτησή του ή συναίνεση του και για όσο διαρκεί η οριακή προθεσμία της σύμβασης. Ως οριακή προθεσμία νοείται το χρονικό διάστημα που ανέρχεται σε ένα τρίτο (1/3) της συνολικής προθεσμίας και πάντως όχι μικρότερο των τριών (3) μηνών, κατά τη διάρκεια του οποίου χορηγούνται παρατάσεις και χωρίς αίτηση του αναδόχου. Για τον υπολογισμό της οριακής προθεσμίας, στη συνολική προθεσμία, υπολογίζονται και οι παρατάσεις που χορηγήθηκαν μετά από αίτηση ή συναίνεση του αναδόχου χωρίς να οφείλονται σε αποκλειστική υπαιτιότητά του.»

παρακαλούμε όπως γνωμοδοτήσετε για:

την τροποποίηση *του συνολικού χρόνου περαίωσης* της Σύμβασης για τη μελέτη με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» *κατά 3 μήνες, ήτοι μέχρι 1.12.2020, χωρίς παράταση του καθαρά μελετητικού χρόνου* για την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή της απαραίτητης δημόσιας διαβούλευσης του ΣΒΑΚ, καθώς και για τον έλεγχο/έγκριση του Β' και Γ' Σταδίου.

Ο επιπλέον χρόνος κρίνεται απαραίτητος δεδομένου ότι:

- 1) η διαδικασία διαβούλευσης με φορείς και πολίτες, απαιτεί περισσότερο χρόνο προκειμένου όλοι οι ενδιαφερόμενοι (φορείς μεταφορικού έργου, σύλλογοι, πολίτες, κάτοικοι, κλπ) να γίνουν κοινωνοί και συνδιαμορφωτές του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Η εμπλοκή πολιτών και φορέων στη διαδικασία εκπόνησης του ΣΒΑΚ ενισχύει τον χαρακτήρα του συμμετοχικού σχεδιασμού. Οι συμμετοχικές διαδικασίες αποτελούν εφαρμογή των βασικών ευρωπαϊκών αρχών και των αρχών του ELTIS για την εκπόνηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, βελτιστοποιούν τον σχεδιασμό δίνοντας έμφαση στις πραγματικές ανάγκες των πολιτών, εξοικονομούν πόρους και κάνουν τους πολίτες συμμετόχους στα έργα και εσασί «προστάτες» τους από δολιοφθορές και απαξίωση.
- 2) τα Παραδοτέα του ΣΒΑΚ είναι εξαιρετικά ογκώδη και αποτελούν σύνθετο αντικείμενο με εξειδικευμένο περιεχόμενο. Ως εκ τούτου, εκτιμάται πως θα απαιτηθεί πρόσθετος χρόνος ώστε να δοθεί η δυνατότητα στην επιβλέπουσα υπηρεσία για να μελετήσει, να διορθώσει και εν τέλει να βελτιώσει την ποιότητα των συμβατικών παραδοτέων.

Η Οικονομική Επιτροπή, αφού έλαβε υπόψη του τα παραπάνω εκτεθέντα και μετά από διαλογική συζήτηση στο τέλος της οποίας ακολούθησε ψηφοφορία στην οποία ο Πρόεδρος Γιώργος Θ. Θωμάκος, ο Αντιπρόεδρος Ευάγγελος Αυλήτης και οι Δ.Σ. κ.κ. Κασιμάτη Γ., Κόκκαλης Ν., Παντελεάκης Ι. ψήφισαν υπέρ, ενώ ο Δ.Σ. κ. Λιανός Δ. ψήφισε κατά,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΚΑΤΑ ΠΛΕΙΟΨΗΦΙΑ

Τροποποιεί τον συνολικό χρόνο περαίωσης της με αρ. πρωτ. 31405/20.8.2019 σύμβασης με ΑΔΑΜ: 19SYMV005453102 2019-08-20 για τη μελέτη με τίτλο **«ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»** κατά 3 μήνες, ήτοι μέχρι 1.12.2020, *χωρίς παράταση του καθαρά μελετητικού χρόνου* για την αποτελεσματικότερη διεξαγωγή της απαραίτητης δημόσιας διαβούλευσης του ΣΒΑΚ, καθώς και για τον έλεγχο / έγκριση του Β' και Γ' Σταδίου.

Η απόφαση αυτή πήρε τον αριθμό **192/2020** και υπογράφεται από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο και τα μέλη που πήραν μέρος στην συζήτηση του θέματος.

Ο ΔΗΜΑΡΧΟΣ – ΠΡΟΕΔΡΟΣ**Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ****ΓΙΩΡΓΟΣ Θ. ΘΩΜΑΚΟΣ****ΑΥΛΗΤΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ****ΤΑ ΜΕΛΗ**

Κασιμάτη Γεωργία (Ζέτη)

Κόκκαλης Νικήτας

Παντελεάκης Ιωάννης

Λιανός Δημήτρης



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Κηφισιά, 10/03/2020

Α.Π. : 10294

ΠΛΗΡ.: Τσιρώνη Α.
ΤΗΛ. : 213 2007 113
213 2007 114

ΠΡΟΣ : Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών
- κ. Γιαννιτσοπούλου Ε.
- κα Γαρουφαλίδου Φ.
- κα Δημάκα Δ.

ΚΟΙΝ.: 1) Τμήμα Προϋπολογισμού και Λογιστικής
Παρακολούθησης
2) Τμήμα Εκκαθάρισης &
Ενταλματοποίησης Δαπανών

ΘΕΜΑ: Υποβολή της υπ' αρ. 192/2020 απόφασης της Οικονομικής Επιτροπής.

Σας υποβάλλουμε την υπ' αρ. 192/2020 απόφαση της Οικονομικής Επιτροπής, που αφορά την έγκριση τροποποίησης του συνολικού χρόνου περαίωσης της σύμβασης για τη μελέτη «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» κατά τη διάρκειά της, χωρίς παράταση του καθαρά μελετητικού χρόνου και παρακαλούμε για τις δικές σας ενέργειες.

Ο ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΥΛΗΤΗΣ





ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Δ/ΝΣΗ: ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Κηφισιά, 7 / 7 / 2020

Αρ.Πρωτ.: 22345

Ταχ. Δ/ση:

Διονύσου 58 & Σπάρτης

ΚΗΦΙΣΙΑ, ΤΚ 145 63

Πληροφορίες:

Τηλ. 213 1355313

Fax: 210 6233721

E-mail: garoufalidou@kifissia.gr

ΘΕΜΑ: Έγκριση Β' Σταδίου της μελέτης με τίτλο «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ»

Η υπογράφουσα Φωτεινή Γαρουφαλίδου, επιβλέπουσα της μελέτης με τίτλο: «ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ» με Ανάδοχο της Ένωση Οικονομικών Φορέων «ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ/ ANNA ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ του ΙΩΑΝΝΗ», της με αρ.πρωτ.: 31405/20.8.2020 σύμβασης ποσού 65.193,40 € συμπεριλαμβανομένου Φ.Π.Α. 24%, έχοντας παραλάβει εμπρόθεσμα το προβλεπόμενο παραδοτέο του Β' Σταδίου της Σύμβασης,

ΕΓΚΡΙΝΩ

Το Β' Στάδιο της μελέτης που περιγράφεται στην ανωτέρω σύμβαση.

Η ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ

ΦΩΤΕΙΝΗ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΟΥ
Τοπ. Μηχανικός ΕΜΠ

Η ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΗ ΤΗΣ
Δ/ΝΣΗΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ



ΕΛΕΝΗ ΓΙΑΝΝΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ
Πολ. Μηχανικός ΕΜΠ

Παράρτημα ΙΙ: 2^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
Διονύσου & Μυρσίνης 2
Κηφισιά ΤΚ 145 62

Κηφισιά, 27/1/2020
Αρ. Πρωτ: 2726

ΟΡΘΗ ΕΠΑΝΑΛΗΨΗ

ΘΕΜΑ: 2^η Συνάντηση 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 τον Σεπτέμβριο του 2019 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, την 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, ως εκπρόσωπος συλλόγων της πόλης και ως δημότης, καλείστε στη 2^η συνάντηση του Δικτύου Φορέων και Πολιτών ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς που θα πραγματοποιηθεί την

Τρίτη 11 Φεβρουαρίου 2020, στις 11:30π.μ., Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς
(Διονύσου και Μυρσίνης 2, ΤΚ 145 62, Δημαρχείο).

Στη συνάντηση αυτή θα γίνει ενημέρωση σχετικά με τις εργασίες του Α' Σταδίου του ΣΒΑΚ. Επίσης, θα γίνει παρουσίαση της Αρχικής Διατύπωσης του Οράματος, καθώς και των Προτεραιοτήτων και των Μετρήσιμων Στόχων. Βασικό αντικείμενο της δεύτερης αυτής συνάντησης είναι η ενημέρωση του Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς, των συλλόγων της πόλης και των πολιτών, προκειμένου να κατατεθούν οι απόψεις σχετικά με το όραμα και τους μετρήσιμους στόχους του τελικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Τέλος, σε σχέση με τους Φορείς παροχής ή/ και δημιουργίας μεταφορικού έργου, παρακαλείσθε να ενημερώσετε τους εκπροσώπους σας, οι οποίοι παρευρέθηκαν στην 1^η συνάντηση – διαβούλευση των Φορέων, ώστε να υπάρξει συνέχεια στη διαλογική αυτή προσπάθεια για τη βέλτιστη δημιουργία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς.

Με εκτίμηση,
Ο Αντιδήμαρχος
Τεχνικής Υπηρεσίας και Υποδομών, Ενέργειας και Εκτέλεσης του Συμμετοχικού Προϋπολογισμού
Αλέξης Μακρής
Αρχιτέκτων Μηχ.



2^η Διαβούλευση
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κηφισιάς

Τρίτη, 11 Φεβρουαρίου 2020, στις 11.30 π.μ.

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

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

11.30-11.35 Χαιρετισμός

Γεώργιος Θωμάκος, Δήμαρχος Κηφισιάς
Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Κηφισιάς

11.35-11.50 Σχεδιάζοντας ένα Όραμα για τον Δήμο Κηφισιάς

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π.,
Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Αστικής
Κινητικότητας ΕΜΠ

11.50-12.30 Σύνοψη Εργασιών Α' Σταδίου

Θοδωρής Μαυρογεώργης, MSc Συγκοινωνιολόγος – Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ,
«ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.»

12.30-12.45 Site και Πλατφόρμα ΣΒΑΚ/ Προτεραιότητες και Μετρήσιμοι Στόχοι

Χρήστος Καρολεμέας, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Πτυχιούχος ΜΔΕ στη
Γεωπληροφορική - MSc ΕΜΠ, Υποψήφιος Διδάκτορας στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής
Τεχνικής της ΣΑΤΜ ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ

12.45-13.30 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση

13.30-13.40 Συμπεράσματα και επόμενα βήματα

Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Κηφισιάς

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 2^{ης} ΣΥΝΑΝΤΗΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΦΟΡΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΩΝ

Μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κηφισιάς

Ημερομηνία: Τρίτη, 11 Φεβρουαρίου 2020
Ωρα έναρξης: 11:50 π.μ.
Τοποθεσία : Αίθουσα Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς
(Διονύσου & Μυρσίνης 2, Ισόγειο, Κηφισιά)
Φορείς:

1. Δήμος Κηφισιάς
2. ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
3. Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.
4. Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Κηφισιάς
5. ΣΤΑ.ΣΥ.
6. ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ
7. Δήμος Πεντέλης
8. Συνοικιακό Συμβούλιο Κάτω Κηφισιάς
9. Σύλλογος Προστασίας Κηφισιάς

Σκοπός της διαβούλευσης ήταν η ενημέρωση σχετικά με τις εργασίες του Α' Σταδίου του ΣΒΑΚ, η παρουσίαση της Αρχικής Διατύπωσης του Οράματος, των Προτεραιοτήτων και των Μετρήσιμων Στόχων, καθώς και η ανταλλαγή απόψεων σχετικά με το Όραμα και τους Μετρήσιμους Στόχους του τελικού Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας μεταξύ του Δικτύου Φορέων ΣΒΑΚ Δήμου Κηφισιάς, των συλλόγων της πόλης και των πολιτών.

Πρακτικά συνάντησης

▪ 11:50-11:53 – Χαιρετισμός/ Άνοιγμα Συζήτησης

Γεώργιος Θωμάκος, Δήμαρχος Κηφισιάς (2014-σήμερα)

Η 2^η συνάντηση ξεκίνησε με σύντομο χαιρετισμό του Δημάρχου, ο οποίος αναφέρθηκε στο θεσμικό πλαίσιο ανάθεσης της μελέτης στον Ανάδοχο και τόνισε ότι το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) δύναται να απορροφήσει πλήθος ελληνικών και ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων, που έχει λάβει ο Δήμος για εκπόνηση μελετών και παροχή υπηρεσιών.

Ο κ. Θωμάκος υπογράμμισε ότι ο Δήμος Κηφισιάς στηρίζει έμπρακτα το μοντέλο της συμμετοχικής δημοκρατίας, το οποίο επιτρέπει την ενεργή συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, και οι διαβουλεύσεις του ΣΒΑΚ αποτελούν κομμάτι του. Τόνισε πως οι προτάσεις του ΣΒΑΚ θα βελτιώσουν το ενεργειακό αποτύπωμα της πόλης και σε συνδυασμό με άλλες δράσεις θα συμβάλουν στην αύξηση της ηλεκτροκίνησης και στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Κλείνοντας, επεσήμανε την ανάγκη για τη δημιουργία μίας κυκλικής διαδρομής δημοτικής συγκοινωνίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων του Δήμου. Στόχο αποτελεί στον καταμερισμό των μετακινήσεων κατά μέσο μεταφοράς (modal split), τα ΜΜΜ να καταλαμβάνουν ποσοστό μεγαλύτερο του 40%.

▪ **11:53-11:55 – Χαιρετισμός**

Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Τεχνικής Υπηρεσίας και Υποδομών, Ενέργειας και Εκτέλεσης του Συμμετοχικού Προϋπολογισμού

Σύντομο χαιρετισμό απηύθυνε και ο Αντιδήμαρχος Τεχνικών Υπηρεσιών κ. Μακρής. Όπως ανέφερε, η εκπόνηση ΣΒΑΚ σε ολόκληρο τον Δήμο Κηφισιάς αποτελεί ένα σύνθετο ζήτημα εξαιτίας των διαφορών που εντοπίζονται μεταξύ των Δημοτικών Ενοτήτων. Τόνισε ότι μέσω του ΣΒΑΚ επιδιώκονται η επαναλειτουργία και επέκταση του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης, η ενοποίηση των ποδηλατοδρόμων, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων -όπου αυτό κρίνεται εφικτό- και η λειτουργία δημοτικής συγκοινωνίας με ηλεκτροκίνητα οχήματα. Επίσης, ανέφερε ότι ο Δήμος πρόκειται σύντομα να προβεί στη σύσταση ενεργειακής κοινότητας. Τέλος, κάλεσε τους μελετητές να παρουσιάσουν λύσεις για τις περιοχές α) στις οδούς Ισμήνης & Παλαιολόγου και β) Γεωργίου Βλάχου (Εκάλη) και γ) Αδάμες & Αλώνια.

▪ **11:55-12:10 – Σχεδιάζοντας ένα όραμα για τον Δήμο Κηφισιάς**

Κων/νος Αθανασόπουλος, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.Δι.Π., Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ε.Μ.Π.

Με την ολοκλήρωση των χαιρετισμών, τον λόγο έλαβε ο κ. Αθανασόπουλος, ο οποίος παρουσίασε το Όραμα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς.

▪ **12:10-13:20 – Σύνοψη Εργασιών Α' Σταδίου**

Θεόδωρος Μαυρογεώργης, MSc Συγκοινωνιολόγος - Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π., "ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε."

Τον λόγο πήρε ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin) από την εταιρεία ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ, ως Ανάδοχος για το έργο υλοποίησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Κηφισιάς. Ο κ. Μαυρογεώργης πραγματοποίησε παρουσίαση με τα αποτελέσματα των εργασιών του Α' Σταδίου. Στην παρουσίαση έγινε αναφορά στα θετικά στοιχεία του Δήμου, καθώς και στα προβλήματα του όπως αυτά εντοπίστηκαν από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και από τις έρευνες και τις μετρήσεις του Α' Σταδίου. Τέλος, ο κ. Μαυρογεώργης επεσήμανε κάποιες συνοπτικές προτάσεις που θα εξεταστούν κατά την εκπόνηση του Β' Σταδίου της μελέτης.

▪ **13:30-13:35 – Site και Πλατφόρμα ΣΒΑΚ/ Προτεραιότητες και Μετρήσιμοι Στόχοι**

Χρήστος Καρολεμέας, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π., Πτυχιούχος ΜΔΕ στη Γεωπληροφορική - MSc Ε.Μ.Π., Υποψήφιος Διδάκτωρ στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της ΣΑΤΜ Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.

Στη συνέχεια, ακολούθησε η παρουσίαση του κ. Χρήστου Καρολεμέα, Υποψήφιου Διδάκτωρα στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της ΣΑΤΜ Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π., ο οποίος παρουσίασε το Site και την Πλατφόρμα που δημιουργήθηκαν για την προώθηση και την κοινοποίηση του ΣΒΑΚ στο κοινό. Επιπλέον, ο κ. Καρολεμέας στην παρουσίαση του αναφέρθηκε στους μετρήσιμους στόχους που έχουν τεθεί και με ποιο τρόπο θα υλοποιηθούν από το Όραμα του ΣΒΑΚ.

▪ **13:35-13:45 – Συμπεράσματα και επόμενα βήματα**

Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Τεχνικής Υπηρεσίας και Υποδομών, Ενέργειας και Εκτέλεσης του Συμμετοχικού Προϋπολογισμού

Μετά την ολοκλήρωση των παρουσιάσεων, τον λόγο πήρε ο κ. Μακρής, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία της συνεργασίας με όμορους Δήμους που υλοποιούν ΣΒΑΚ, για την πρόταση κοινών και ολοκληρωμένων μέτρων, όπως η ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων με την υλοποίηση του Βόρειου Ποδηλατικού Άξονα κλπ. Ζήτησε, επίσης, από την Ομάδα Έργου του ΣΒΑΚ να προτείνει πιλοτικές διαδρομές για την προσβασιμότητα των ΑΜΕΑ. Σημείωσε πως σε άλλους δήμους αυτό έχει επιτευχθεί με την τοποθέτηση κολωνάκιων επί του οδοστρώματος, κάτι το οποίο στην περίπτωση του Δήμου Κηφισιάς έχει εμποδιστεί από την Τροχαία (Κηφισιάς). Ζητήθηκε, ακόμη, από την Ομάδα Έργου να τοποθετηθεί σχετικά με την έλευση των κοινόχρηστων πατινιών, τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζουν, καθώς και τις αρνητικά αποτελέσματα που μπορεί να επιφέρουν στην πόλη (π.χ. άναρχη τοποθέτησή τους στα πεζοδρόμια όταν δεν χρησιμοποιούνται). Επιπλέον, ανέφερε ότι είναι σημαντικό μέσα από τα ΣΒΑΚ να χωροθετηθούν σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων, όπως και σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων. Μάλιστα, όπως ανέφερε, από τις 170 άδειες κυκλοφορίας ηλεκτρικών Ι.Χ. που εκδόθηκαν το 2019 στην Αττική, οι 78 ανήκουν σε κατοίκους του Δήμου Κηφισιάς.

▪ **13:45-14:30 – Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση**

⊕ Θεόδωρος Μαυρογεώργης, MSc Συγκοινωνιολόγος - Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π., "ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε."

Τον λόγο πήρε ο κ. Μαυρογεώργης, εκπρόσωπος της ανάδοχης εταιρείας για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, ο οποίος ανέφερε τη σημασία της δημιουργίας κινήτρων για τη χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, ενώ τόνισε ότι το δίκτυο μετακίνησης των ΑΜΕΑ αποτελεί κύρια προτεραιότητα του ΣΒΑΚ. Σχετικά με τη συνεργασία με όμορους δήμους τόνισε τη σημασία των διαδημοτικών δράσεων και ανέφερε ως παράδειγμα μία πιθανή διαδημοτική συγκοινωνία.

Επίσης, αναφέρθηκε στο ότι στο επόμενο στάδιο της μελέτης ΣΒΑΚ, θα προταθούν δημόσιοι χώροι φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (π.χ. δημοτικός χώρος καθαριότητας, κλπ), όπως άλλωστε το ανέφερε και ο Δήμαρχος ως προτεραιότητα.

Σημείωσε πως επίκεινται κατευθυντήριες οδηγίες/ νομικό πλαίσιο από το ΥΜΕ σχετικά με τη μικροκινητικότητα (ηλεκτρικά πατίνια) και την ασφαλή ενσωμάτωσή τους στην κυκλοφορία, ενώ προέτρεψε να μην τοποθετούμαστε «a priori» αρνητικά απέναντί τους. Ακόμη, ανέφερε πως στην κατηγορία των μεταφορών π.χ. courier το τελευταίο μίλι θα πρέπει να γίνεται με ήπιους τρόπους μετακίνησης (π.χ. drones), ενώ ίσως θα πρέπει να θεσπιστούν αντισταθμιστικά μέτρα για τις επιχειρήσεις που δίνουν κίνητρα για ήπιες μορφές μετακίνησης.

Όσον αφορά στην παρέμβαση της Τροχαίας για τα πλαστικά κολωνάκια, ο κ. Μαυρογεώργης επεσήμανε πως τόσο από αισθητικής πλευράς όσο και οδικής ασφάλειας δεν συνιστάται η τοποθέτησή τους επί του οδοστρώματος. Ακόμη, τόνισε τη σημασία ανάπτυξης της διαδημοτικής συνεργασίας.

⊕ Χρήστος Καλός, Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Κηφισιάς

Στη συνέχεια, τον λόγο πήρε ο κ. Καλός, μέλος του Δημοτικού Συμβουλίου, ο οποίος αναφέρθηκε στη σημασία της συμμετοχής του κοινού στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Τόνισε,

επίσης, τη σημασία του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου και την ανάγκη οι προτεινόμενοι ποδηλατόδρομοι να δρουν συμπληρωματικά προς αυτό. Σχολίασε πως ο σχεδιασμός για τους ποδηλατοδρόμους Βορρά-Νότου είναι αρκετά ώριμος, ενώ ήδη σχεδιάζεται ο άξονας Ανατολή-Δύση προς Λαύριο.

Τέλος, αναφέρθηκε στον προγραμματισμό που υπήρχε έως και το 2017 για την υπογειοποίηση του σταθμού του ΗΣΑΠ Κηφισιάς.

⊕ Στυλιανή Παρασκευαΐδου-Γιαννακοπούλου, Κάτοικος οδού Όθωνος (μεταξύ Σωκράτους και Αθανασίου Διάκου)

Η κ. Παρασκευαΐδου αναφέρθηκε στο παράδειγμα του Βόλου, όπου έχουν τοποθετήσει πλαστικά κολωνάκια στις οριογραμμές του οδοστρώματος, ώστε να απαγορεύεται η στάθμευση.

⊕ Αννα Αναστασάκη, Εκπρόσωπος ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ (Προϊσταμένη τμήματος Σχεδιασμού Μεταφορών, Διεύθυνση Στρατηγικής Ανάπτυξης)

Τον λόγο πήρε η εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό κα. Αναστασάκη, η οποία ανέφερε ότι ο μελλοντικός σχεδιασμός για την επέκταση της Γραμμής 1 (ΗΣΑΠ) του Μετρό έχει ανασταλεί προς το παρόν και συνεπώς οι δύο νέοι σταθμοί στη Νέα Ερυθραία και στο Καστρί δεν θα πραγματοποιηθούν εντός της επόμενης δεκαετίας, καθώς η ωριμότητα του έργου είναι περιορισμένη και δεν θα ενταχθεί στην επόμενη χρηματοδοτική περίοδο. Η εξέλιξη αυτή επηρεάζει και την υπογειοποίηση του σταθμού Κηφισιάς.

Επίσης, ανέφερε ότι ο σταθμός της Γραμμής 4 στην Εθνική Οδό δεν θα πραγματοποιηθεί εντός της επόμενης δεκαετίας, καθώς δεν περιλαμβάνεται στην πρώτη φάση κατασκευής της Γραμμής 4. Μεγαλύτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων γραμμών, καθώς και στα μέτρα για την ενίσχυση της μετεπιβίβασης μεταξύ των μέσων μεταφοράς. Έκλεισε την τοποθέτησή της αναφέροντας την ανάγκη για ρεαλισμό στα προτεινόμενα μέτρα του ΣΒΑΚ, ενώ τόνισε ότι είναι αναγκαία η αξιολόγηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων με την ανάπτυξη ενός κυκλοφοριακού μοντέλου για την περιοχή μελέτης. Για τη λειτουργία των συρμών σημείωσε πως αρμόδιοι να τοποθετηθούν είναι η ΣΤΑΣΥ και ο ΟΑΣΑ.

⊕ Χρήστος Καλός, Δημοτικός Σύμβουλος Δήμου Κηφισιάς

Ο κ. Καλός απηύθυνε ερώτηση σχετικά με το κατά πόσο η υπογειοποίηση του Τερματικού Σταθμού της Κηφισιάς είναι ώριμη και μπορεί να υλοποιηθεί σε πιο κοντινό χρονικό ορίζοντα.

Απάντηση κας. Αναστασάκη: Η κα. Αναστασάκη σημείωσε πως προϋπόθεση γι' αυτό αποτελεί η αύξηση του συνολικού σχεδιασμού και η τμηματική υπογειοποίηση της γραμμής.

⊕ Βασίλης Κρέλιος, Εκπρόσωπος ΣΤΑΣΥ Α.Ε.

Ο εκπρόσωπος της ΣΤΑΣΥ Α.Ε. πήρε στη συνέχεια τον λόγο και ανέφερε ότι η λύση ενός mini τραμ θα μπορούσε να συνδέει τις απομακρυσμένες/ γειτονικές περιοχές με τον σταθμό του ΗΣΑΠ στην Κηφισιά (με τον κορμό του τρένου). Επιπλέον, τόνισε τη σημασία της καλύτερης μετεπιβίβασης μεταξύ των ΜΜΜ, αλλά και τα έργα που απαιτούνται στον περιβάλλοντα χώρο των σταθμών των ΜΣΤ.

Απάντηση κας. Αναστασάκη: Η κα. Αναστασάκη, εκπρόσωπος της Αττικό Μετρό, σημείωσε πως υπάρχει η τεχνική εφικτότητα για την επέκταση του ΗΣΑΠ. Ωστόσο, δεν υπάρχει μελέτη σκοπιμότητας.

⊕ Μητροπούλου Αικατερίνη, Κάτοικος περιοχής Ούλεν (Νέα Κηφισιά)

Στη συνέχεια, τοποθετήθηκε μία πολίτης του Δήμου Κηφισιάς, η οποία αρχικά ανέφερε ότι οι διαβουλεύσεις με τους πολίτες πρέπει να πραγματοποιούνται απογευματινές ώρες για να μπορούν να συμμετάσχουν και οι εργαζόμενοι (όχι μόνο συνταξιούχοι), ενώ επεσήμανε κάποια τεχνικά προβλήματα που υπήρξαν με τα ερωτηματολόγια σε σχέση με την αποστολή τους στο email της τεχνικής υπηρεσίας του Δήμου Κηφισιάς, το οποίο ήταν γεμάτο και συνεπώς δεν ήταν δυνατή η αποστολή τους. Στη συνέχεια, τόνισε το πρόβλημα που δημιουργούν τα εμπόδια στα πεζοδρόμια, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και τα δέντρα εμποδίζουν την ομαλή κίνηση των πεζών και για τον λόγο αυτό απαιτούνται εργασίες αποκατάστασης. Συμφώνησε στην ανάγκη εγκατάστασης κοινόχρηστων ποδηλάτων και ιδιαίτερα ηλεκτρικών, ενώ αναφέρθηκε στην τηλεματική σε άλλες χώρες, όπως η Ολλανδία, όπου ανά πάσα στιγμή οι πολίτες γνωρίζουν τη θέση του στόλου της δημόσιας συγκοινωνίας. Η τοποθέτησή της έκλεισε με τη σημασία της προστασίας της Κηφισιάς από τις υπερτοπικές μετακινήσεις.

Απάντηση κ. Αθανασόπουλου: Για το ζήτημα που προέκυψε με την ύπαρξη δέντρων στα πεζοδρόμια, ο κ. Αθανασόπουλος τόνισε τη σημασία τους για το μικροκλίμα της πόλης και την ανάγκη να διατηρηθούν και να προστατευθούν.

Απάντηση κας. Γαρουφαλίδου: Η κα. Γαρουφαλίδου από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου μίλησε για τις προδιαγραφές που έχουν θεσπιστεί βάσει κανονιστικής απόφασης για το πλάτος των πεζοδρομίων και επεσήμανε την ανάγκη να τηρείται η νομοθεσία γύρω από σχετικά ζητήματα.

⊕ Κλαίρη Τάση, Εκπρόσωπος Δήμου Πεντέλης

Η κα. Τάση, εκπρόσωπος του Δήμου Πεντέλης αναφέρθηκε σε παρόμοια προβλήματα που αντιμετωπίζει ο όμορος δήμος, αλλά και στην ανάγκη και ο πεζός να σέβεται τους κανόνες συμβάλλοντας με τη σειρά του στην ασφάλεια των μετακινήσεων. Διευκρίνισε πως δεν παρέχεται στους δήμους άδεια για τα πεζοδρόμια, ως εκ τούτου δεν μπορούν να ελέγξουν το πότε και πώς αυτά κατασκευάζονται. Η κα. Τάση αναφέρθηκε, επίσης, στη λαϊκή αγορά στην οδό Σεβδικίου, εισηγούμενη την απομάκρυνση των λαϊκών αγορών πλησίον σχολικών συγκροτημάτων. Τέλος, επεσήμανε την αναγκαιότητα δημιουργίας δικτύου πεζών.

⊕ Στυλιανή Παρασκευαΐδου- Γιαννακοπούλου, Κάτοικος οδού Όθωνος (μεταξύ Σωκράτους και Αθανασίου Διάκου)

Η κα. Παρασκευαΐδου πρότεινε την αποκατάσταση και ανάδειξη του ρέματος της Πύρνας με τη χρήση βιοκλιματικών υλικών, αντιστοιχών με αυτά που χρησιμοποιήθηκαν στις περιπτώσεις των πλατειών Ελαιών και Ηρώων Πολυτεχνείου.

⊕ Λεωνίδας Τσούλος, Εκπρόσωπος Συνοικιακού Συμβουλίου Κάτω Κηφισιάς

Ο κ. Τσούλος σχολίασε ως επιβεβλημένη την ανάγκη να αντικατασταθούν όσα πλαστικά κολωνάκια έχουν καταστραφεί. Επεσήμανε την έλλειψη μέριμνας από πλευράς Δήμου για τον πεζό, αναφέροντας ως παράδειγμα την αυθαίρετη τοποθέτηση πέτρινης ζαρντινιέρας επί του πεζοδρομίου στην οδό Αγίας Κυριακής. Σημείωσε ως θετική την επικείμενη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και την καθιέρωση της δημοτικής συγκοινωνίας. Εισηγήθηκε επιπλέον τη σύσταση προτάσεων για τη συνοικία Καλυφτάκη.

Επισύναψη εγγράφων

- Πρόγραμμα Συνάντησης
- Λίστα Παρευρισκομένων
- Παρουσιάσεις
 - κ. Θεόδωρου Μαυρογεώργη, ΜΣΜ - Μαυρογεώργης & Συνεργάτες Μελετητική Ι.Κ.Ε.
 - κ. Κων/νου Αθανασόπουλου, Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Ε.Μ.Π.
 - κ. Χρήστου Καρολεμέα, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.



ΛΙΣΤΑ ΠΑΡΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΩΝ

Α/α	Ονοματεπώνυμο	Φορέας	Διεύθυνση Επικοινωνίας	Τηλεφωνο	Email
1	Βασιμης Ιβριμ	ΣΤΑΣΕ Α.Ε			
2	Μιτροπολιτου	ΑΙΛ			
3	ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΥΜΠΙΑ	Ιδρυτής			
4	ΛΕΩΝΙΔΗΣ ΤΣΑΛΟΣ	Κρητικός Σ. Σ. & Εργ.			
5	ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΗ ΑΝΝΑ	ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ			
6	ε. Λιάκος Δημήτριος	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
7	κ. Χρ. Χαλός	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
8	κα Τζέρεκου	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
9	ΓΙΑΣΕΜΗ ΚΕΝΤΟΥΡΗ	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
10	ΧΑΛΗΜΟΥΡΔΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
11	ΕΛΕΝΑ ΜΕΘΩΟΥ	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
12	Κλαίρη Τάτση	Διπ. Σ. Γ. Βουλ.			
13	Γουβη Ειρήνη	ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ			
14	ΗΛΙΑΣ ΤΣΟΥΤΣΟΠΛΙΔΗΣ	ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ			
15	Γιαννικετταροπουλου				
16	ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΙΔΟΥ-ΓΙΑΝΝΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΣΤΥΛΙΑΝΗ				



ΚΗΦΙΣΙΑ



ΤΟ ΠΑΡΚΟΝ ΤΗΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Πῶς θὰ καταρτισθῇ. — Τέ χῶ-
ρον θὰ καταλάβῃ. — Μ' ἐστι-
ατόριον, καφενεῶν, θέα·
προν. — Ὅλα τὰ σχέδια



ΚΗΦΙΣΙΑ






Επιλογές Μέσων

 Συλλογικά Μέσα Μεταφοράς: 28 %

 Ιδιωτικά Μέσα Μεταφοράς: 72 %

 Προορισμοί:

 Δήμος Κηφισιάς: 15,71 % (27 % Συλλογικά Μέσα Μεταφοράς)

 Αθήνα: 11,71 % (48 % Συλλογικά Μέσα Μεταφοράς)

 Μαρούσι: 8,63 % (28 % Συλλογικά Μέσα Μεταφοράς)

 Μενίδι: 7,38 % (24 % Συλλογικά Μέσα Μεταφοράς)



5



Οραματισμός



6



Χαρακτηριστικά Οράματος

Τα χαρακτηριστικά ενός οράματος:

- 📌 Να είναι διαφορετικό
- 📌 Να μας πηγαίνει μπροστά
- 📌 Να ενώνει
- 📌 Να εμπνέει



7



Το όραμα στο πλαίσιο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας



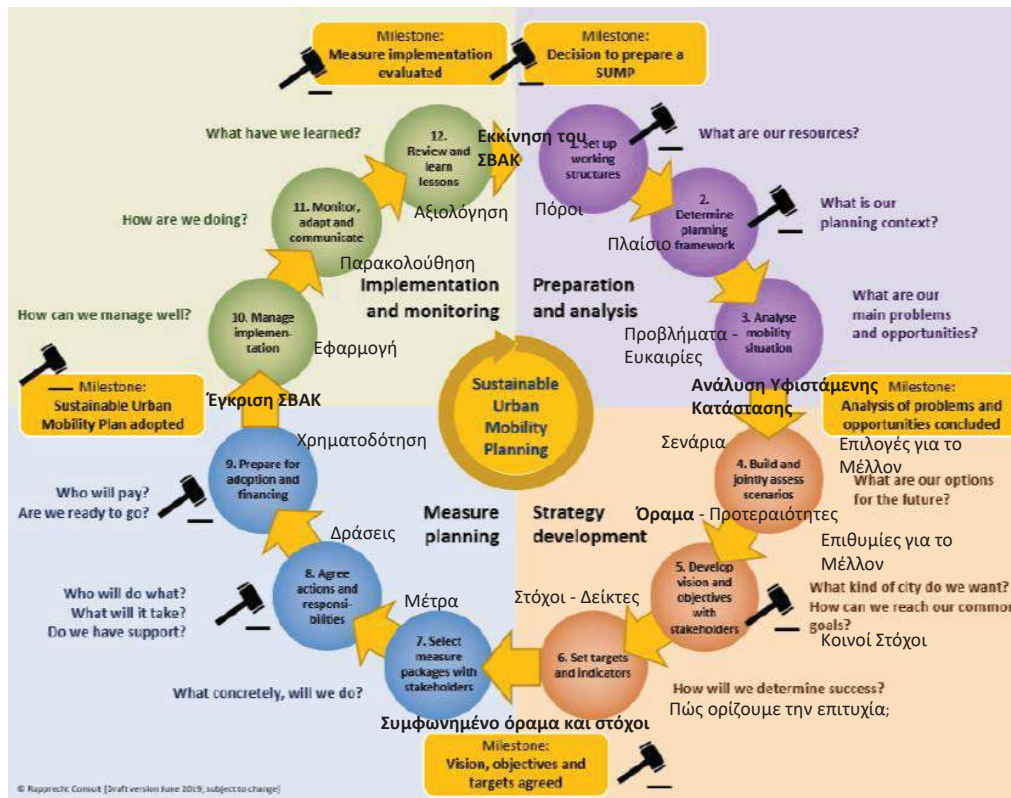
Κύκλος Εκπόνησης ΣΒΑΚ

Οι 4 θεμελιώδεις φάσεις ενός ΣΒΑΚ είναι οι εξής:

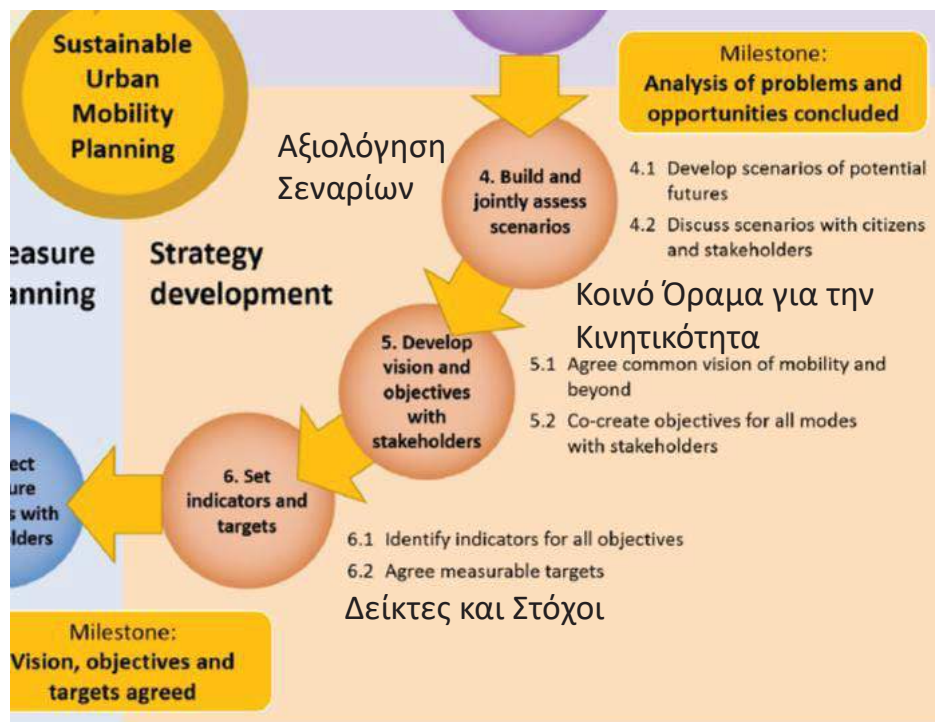
- 📌 Σωστή προετοιμασία
- 📌 Λογικό και διαφανές πλαίσιο στόχων
- 📌 Εκπόνηση σχεδίου
- 📌 Εφαρμογή σχεδίου



Ο κύκλος του ΣΒΑΚ



Όραμα, Προτεραιότητες, Στόχοι, Μέτρα





Όραμα Δήμου:



 Καινοτομία

 Προσβασιμότητα

 Ελευθερία

 Ελκυστικότητα

 Φιλοξενία

 Υγεία

 Κοινωνικότητα

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 *οφαιρική 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 προσυιό 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, αξιοσκοπώντας 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.

11

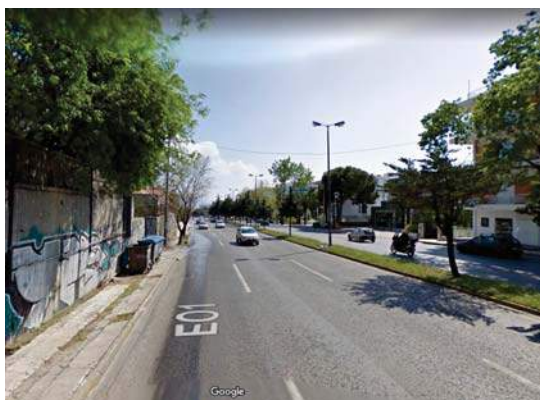


Ο κύκλος του ΣΒΑΚ

Επιλογή ΙΧ

Υποβάθμιση
αστικού
περιβάλλοντος

Αποξένωση
από την πόλη



Επιλογή
ποδηλάτου,
περπατήματος

Βελτίωση
αστικού
περιβάλλοντος

Γνωριμία με
την πόλη

Αύξηση
Ενδιαφέροντος



Μέσα ΣΒΑΚ



Συλλογικά μέσα μεταφοράς



Μη- μηχανοκίνητα μέσα

Συνδυασμένες μεταφορές



Οδική ασφάλεια



Διαχείριση κυκλοφορίας
στάθμευσης / κινητικότητας



Ευφυή συστ. μεταφορών



Κίνητρα / Αντικίνητρα

Πρόσβαση λιμένων /
αεροδρομίων



Ηλεκτροκίνηση



Βιοκλιματικός σχεδιασμός
δημόσιου χώρου



Δίκτυο ελεύθερων,
κοινόχρηστων χώρων
Δίκτυα πράσινων υποδομών /
νερού



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

2η Διαβούλευση/ Δίκτυο Φορέων & Πολίτες

Σύνοψη Εργασιών Α' Σταδίου

Ανάδοχος: ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. – ANNA ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ

Θοδωρής Μαυρογεωργής
Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin)

11 Φεβρουαρίου 2020

ΤΙ ΕΙΝΑΙ το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

ΣΒΑΚ: Στρατηγικό Σχέδιο για το Σύστημα των Μεταφορών στην Πόλη

Κινητικότητα = Μεταφορά – Μετακίνηση - Προσβασιμότητα

Βιώσιμη = Περπάτημα, Ποδήλατο, Δημόσια Συγκοινωνία (βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης)

Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί θεμέλιο της ανθρώπινης και πολιτισμένης πόλης

Το Σύστημα των Μεταφορών σχεδιάζεται με βάση τις ανάγκες του ανθρώπου και όχι του οχήματος

Ο άνθρωπος δεν αντιμετωπίζεται ως εμπόρευμα και οι μεταφορές δεν σχεδιάζονται ως μαζικές, αλλά ξεχωριστών ατόμων με ανάγκες και επιθυμίες

ΓΙΑΤΙ ΣΒΑΚ

Κλιματική Αλλαγή:

- ♦ αλλαγή των καιρικών συνθηκών
- ♦ άνοδος της στάθμης της θάλασσας
- ♦ και άλλα ακόμα πιο ακραία καιρικά φαινόμενα

Οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι οποίες οφείλονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα και οι οποίες συνεχίζουν να αυξάνονται, είναι αυτές που οδηγούν στην κλιματική αλλαγή.

Χρηματοδοτικό Έργαλείο: Ως Στρατηγικά Σχέδια, τα ΣΒΑΚ αποτελούν χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίηση έργων και εκπόνησης μελετών που σχετίζονται με τη βιώσιμη κινητικότητα. Τα επόμενα χρηματοδοτικά προγράμματα τύπου ΕΣΠΑ θα χρηματοδοτούν υποδομές, έργα και δράσεις που σχετίζονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές, μόνον αν ο Δήμος διαθέτει ΣΒΑΚ. Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα στο Δήμο να απορροφήσει ευρωπαϊκούς/ κοινοτικούς πόρους και να τους αξιοποιήσει στην πόλη για έργα υποδομών, αναπλάσεων, κλπ.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ

Η κινητικότητα μεταμορφώνεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια, αλλάζοντας τον τρόπο που άνθρωποι & αγαθά κινούνται μεταξύ πόλεων & χωρών.

1. **Τάσεις στους πέντε** Ευρωπαίους ζουν σε αστικές περιοχές
2. **Στις πόλεις:** πολλά περιβαλλοντικά προβλήματα, όμως και οικονομικοί ροχλοί 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 μεσαία τάξη, αλλάζοντας ριζικά τον τρόπο ζωής & τις προσδοκίες για κινητικότητα**

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
- ♦ ακραία καιρικά φαινόμενα

Η θερμοκρασία που έχει ο πλανήτης σήμερα είχε σημειωθεί πριν 150.000 χρόνια, με τη διαφορά ότι η στάθμη της θάλασσας ήταν υψηλότερη κατά 8μ. από τη σημερινή.

Φυσικό Οικοσύστημα + τύχη της ανθρωπότητας: ΥΠΟ ΑΜΕΣΟ ΚΙΝΔΥΝΟ

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.

Ηθική ευθύνη του Επιστήμονα να προειδοποιήσει για την υπαρκτή απειλή και να θέσει την κατάσταση ως πραγματικά έχει

ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ και ΠΟΔΗΛΑΤΟ

- ❖ 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.**
- ❖ 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 εκατομ. έως 5,6 δισεκατομ. € ετησίως**.
- ❖ 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. €**.

7

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί **ΒΙΩΣΙΜΗ** αστική κινητικότητα ;

Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα

Έτος	Στόλος Οχημάτων στην Ελλάδα
1914	266 επιβατικά ΙΧ
Πριν το 1940	~ 8.500-9.000 επιβατικά ΙΧ
1954	14.000 επιβατικά ΙΧ
1961	41.000 επιβατικά ΙΧ
1965	96.149 επιβατικά ΙΧ
1970	210.000 επιβατικά ΙΧ
1977	427.000 επιβατικά ΙΧ
1985	1.226.070 επιβατικά ΙΧ
1995	2.171.201 επιβατικά ΙΧ
2005	4.269.569 επιβατικά ΙΧ
2010	5.183.313 επιβατικά ΙΧ
2018	5.249.135 επιβατικά ΙΧ

Σημείωση: Κυκλοφοριακό Πρόβλημα στην Αθήνα αναφέρεται ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1970

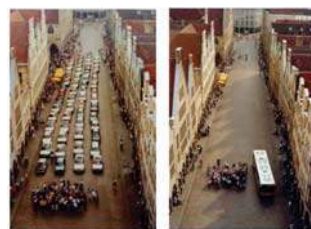
8

ΤΡΟΦΗ ΓΙΑ ΣΚΕΨΗ και ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟ/ Γιατί **ΒΙΩΣΙΜΗ** αστική κινητικότητα ;

- η παράνομη στάθμευση επιβαρύνει κατά 30% την κυκλοφορία,
- η στάθμευση σε διασταυρώσεις κεντρικών αξόνων της πόλης μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα έως και 145%
- η στάθμευση «για πέντε λεπτά» μπορεί να πενταπλασιάσει την κατανάλωση των ΙΧ που ακολουθούν, ενώ εκτοξεύονται και οι εκπομπές ρύπων (έως και 79% αύξηση του μονοξειδίου του άνθρακα)
- Το αυτοκίνητο καταλαμβάνει το 80% του Δημόσιου Χώρου, ενώ είναι ακίνητο τις 22 από τις 24 ώρες την ημέρα
- **Η πόλη ΜΠΟΡΕΙ να αλλάξει**

9

Τι πόλη θέλουμε ;;;



10

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περιεχόμενα ΕΙΤΙΣ

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

0. ΕΚΚΤΙΝΗΣΗ ΑΤΑΔΙΚΑΣΤΑΣ: Αρχικές Ενέργειες

- 0.1 Σύσταση Ομάδας Εργασίας ΣΒΑΚ για την προετοιμασία/ υποστήριξη του ΣΒΑΚ
- 0.2 Συγκρότηση Δικτύου Φορέων
- 0.3 Διατύπωση Οράματος και Κειμένου Αρχικού Συμφώνου Συμμεταχής
- 0.4 Καθορισμός περιοχής παρέμβασης
- 0.5 Υπογραφή Συμφώνου Συμμεταχής του ΟΤΑ με το Δίκτυο Φορέων
- 0.6 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών σε εθνικό, περιφερειακό & τοπικό επίπεδο
- 0.7 Έκθεση αποτελεσμάτων αποτύπωσης & αξιολόγησης διαδικασιών σχεδιασμού, ανθρώπινου δυναμικού & πόρων
- 0.8 Κατάρτιση προϋπολογισμού & αρχικού χρονοδιαγράμματος

11

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περιεχόμενα ΕΙΤΙΣ

1. Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης του σχεδίου, του χρονοδιαγράμματος & της συμμετοχής των εμπλεκόμενων μερών και πολιτών

- 1.1 Σχέδιο εργασίας για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης
- 1.2. Σχέδιο συντονισμού, επικοινωνίας και διαβούλευσης εμπλεκόμενων φορέων

2: Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

- 2.1 Έναρξη 1ου κύκλου διαβουλεύσεων με τους πολίτες
- 2.2 Έκθεση για τη μεθοδολογία και τα αποτελέσματα από τη συλλογή δεδομένων αποτύπωσης της υφιστάμενης κατάστασης
- 2.3 Υποβολή τεχνικής έκθεσης και χαρτών, όπου αυτοί απαιτούνται, που θα αποτυπώνουν την υφιστάμενη κατάσταση και με τη χρήση κατάλληλων δεκτικών

A.1. Συλλογή και αξιολόγηση παλαιότερων σχετικών μελετών
A.2. Μετρήσεις/ Έρευνες

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περιεχόμενα ELTIS

A.3. Δημόσια Διαβούλευση
- Σύνοψη Αρχικού
Πλασίου ΣΒΑΚ

**Στάδιο 3: Ανάπτυξη Κοινού Οράματος,
Προτεραιοτήτων και Προσδιορισμός Στόχων**

- 3.1 Διτύπωση οράματος, εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του ΟΤΑ
 - Αρχική διτύπωση οράματος, εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του ΟΤΑ, πριν την κοινοποίησή του σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη
 - Τελική διτύπωση οράματος, εγκεκριμένη από το Συμβούλιο του ΟΤΑ
- 3.2 Δεύτερη διαβούλευση και κύκλος επικοινωνίας με φορείς
 - Καταγραφή αποτελεσμάτων διαβούλευσης & οριστικοποίηση οραματικού στόχου

13

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ/ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ/ ΕΡΕΥΝΕΣ

1. Απογραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης
2. Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας σε 11 κόμβους εντός του Δήμου Κηφισιάς
3. Απογραφή δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
4. Διεξαγωγή ερευνών, μέσω συνεντεύξεων:
 - σε επιβάτες που μετακινούνται με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ,
 - σε επιβάτες που μετακινούνται με τον ΗΣΑΠ (σε σταθμούς εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς),
 - σε τυχαίο δείγμα διερχομένων από την Πλατεία της Κηφισιάς,
 - σε χρήστες του διαδικτύου, με τη διακίνηση ερωτηματολογίου που έχει στηθεί σε διαδικτυακή φιλική στο χρήστη (user friendly) πλατφόρμα.

15

ΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

Το όραμα αποτελεί τη συνοπτική περιγραφή της κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ και ενσωματώνει τους βασικούς στόχους για το αύριο της πόλης.

Τα βασικά ζητήματα που προκύπτουν και θα κληθεί το ΣΒΑΚ Κηφισιάς να μεταβάλλει περιλαμβάνονται στα παρακάτω:

1. αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου, μέσα από παρεμβάσεις αναδιοργάνωσης των όρων και των υποδομών αστικής κινητικότητας,
2. αύξηση της οδικής ασφάλειας,
3. σύνδεση των πράσινων χώρων του Δήμου,
4. υιοθέτηση μίας αφαιρετικής προσέγγισης πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού,
5. ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης, εξασφαλίζοντας κατάλληλες συνθήκες για την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων,
6. προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις,
7. μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου,

17

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περιεχόμενα ELTIS

A.4. Καθορισμός Στόχων

- 3.3 Έκθεση Προτεραιοτήτων για την κινητικότητα
- 3.4 Έκθεση μετρήσιμων στόχων
 - Έγκριση από συμβούλιο ΟΤΑ

14

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ/ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ/ ΕΡΕΥΝΕΣ

5. Διεξαγωγή ερευνών με τη χρήση ερωτηματολογίου που απευθύνεται:
 - στους φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου (συμπλήρωση μόνο από ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε.)
 - στους γονείς μαθητών
 - σε μαθητέςείτε με τη διανομή του ερωτηματολογίου σε έντυπη μορφή στα σχολικά συγκροτήματα, είτε με τη δυνατότητα ηλεκτρονικής συμπλήρωσης του στο site που δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης
6. Απογραφές στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης
7. Ωριαίες Νυχτερινές απογραφές στάθμευσης
8. Καταγραφή τροχαίων συμβάντων

16

ΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ

8. αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς,
9. αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζής μετακίνησης,
10. μείωση της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων,
11. αποφόρτιση περιοχών (γεγονιές και κέντρο πόλης) από διαμπερή κυκλοφορία,
12. περιορισμός της παράνομης στάθμευσης,
13. 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),
14. αξιοποίηση νέων τεχνολογιών (τηλεματική, GIS, κτλ) για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας και την ενημέρωση των πολιτών,
15. ενίσχυση της συμμετοχικότητας και της δημοκρατικότητας στη λήψη αποφάσεων για τα θέματα οργάνωσης του αστικού χώρου και της κινητικότητας στην πόλη.

18

ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Η παρακάτω 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**.

Η φράση - κλειδί που μπορεί να συνοψίσει το όραμα για το ΣΒΑΚ Κηφισιάς είναι:

«Ωρα» Βιώσιμης Κινητικότητας στον Δήμο Κηφισιάς...

Διαμορφώνοντας τις συνθήκες για αποδοτικές, δίκαιες και περιβαλλοντικά φιλικές μετακινήσεις!

Για 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.

19

ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΟΡΑΜΑΤΟΣ ΣΒΑΚ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Για 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.
- ο οποίος θα αναδείξει ακόμα περισσότερο τον ρόλο των πράσινων χώρων και θα τους συνδέσει επιτυχώς, συγκροτώντας ένα ευρύ δίκτυο πρασίνου στην περιοχή.
- που θα αναδιοργανώσει ριζικά το οδικό περιβάλλον της περιοχής με σκοπό να καταστεί φιλόξενο και προσπύ χωρίς αποκλεισμούς σε όλους και όλες.
- που θα στοχεύει στη βελτίωση της δημόσιας υγείας των κατοίκων μέσα από τη μείωση της ρύπανσης και την προώθηση της ενεργούς μετακίνησης.
- ο οποίος θα αξιοποιεί με τον κατάλληλο τρόπο την ανάπτυξη της τεχνολογίας, αποσκοπώντας στην ανάπτυξη ενός έξυπνου και αποτελεσματικού συστήματος μετακινήσεων.
- ο οποίος θα επιδιώκει μία ενεργή και διαρκή επικοινωνία με τους πολίτες, καθώς και τους επισκέπτες του.
- ο οποίος θα διαμορφώσει ένα σύστημα αποδοτικών εμπορευματικών μετακινήσεων με κύριο γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

20

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (ΠΗΓΗ: ΟΑΣΑ, 2006-2007)

- % Ενδοδημοτικών Μετακινήσεων:
 - 30% Κηφισιά
 - 28% Νέα Ερυθραία
 - 6% Εκάλη
- % Μετακινήσεων με Δημόσια Συγκοινωνία:
 - 29,8% Κηφισιά
 - 28% Νέα Ερυθραία
 - 35,5% Εκάλη
- % Μετακινήσεων με ΤΑΞΙ:
 - 2,5% Κηφισιά
 - 1,9% Νέα Ερυθραία
 - 2,5% Εκάλη

21

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ (ΠΗΓΗ: ΟΑΣΑ, 2006-2007)

- % Μετακινήσεων με ΙΧ:
 - 59,5% Κηφισιά
 - 58,1% Νέα Ερυθραία
 - 57% Εκάλη
- % Μετακινήσεων με Μηχανή:
 - 1,9% Κηφισιά
 - 3,8% Νέα Ερυθραία
 - 5,1% Εκάλη
- % Μετακινήσεων με Ποδήλατο και πεζή:
 - 0,4% ποδήλατο και 5,8% πεζή/ Κηφισιά
 - 0,4% ποδήλατο και 7,7% πεζή/ Νέα Ερυθραία
 - 0% ποδήλατο και 0% πεζή/ Εκάλη

22

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Στο Δήμο Κηφισιάς κυρίαρχη χρήση: η κατοικία (40,1%)

+

- υπερτοπικό εμπορικό κέντρο (κέντρο Κηφισιάς, κέντρο Ν. Ερυθραίας, παράδρομος Ε.Ο., κλπ) (1,58%)
- κέντρο εστίασης/ αναψυχής (π.χ. Κεφαλάρι, «Νησί» Ν. Ερυθραίας, Πλ. Πολιτείας)
- επιχειρήσεις του δευτερογενούς τομέα
- βιομηχανικές μονάδες (3,84%)

Συναντάς:

- Αστικό & Περιαστικό Πράσινο/ δασικές εκτάσεις (περιοχή Νοσοκομείου Αγ. Ανάργυροι, Άλσος Κηφισιάς και Κεφαλαρίου, Δάσος Φασιδέρη, Άλσος οδού Μυρτιάς, κλπ) (41,07%)
- ειδικές χρήσεις μείζονος σημασίας (Νοσοκομείο Αγ. Αναργύρων, ΚΑΤ)
- οργανωμένους χώρους άθλησης όπως το Ζηρίνιο, ΑΟΚ, Πολιτεία Τένις Club & πλήθος γηπέδων τοπικής σημασίας (0,64%)

(πληθυσμός 71.259 κάτοικοι –ΕΛ.ΣΤΑΤ. 2011)

23

ΚΥΡΙΟΙ ΟΔΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

- Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης/ Π.Α.Θ.Ε. (αποκόπτεi τον οικιστικό ιστό μεταξύ Νέας Κηφισιάς και Αδάμης)
- 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

24

ΙΕΡΑΡΧΗΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Φαινόμενο αποκοπής του οικιστικού ιστού



25

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

ΚΗΦΙΣΙΑ (κατασκευή 2009-2010): Διέρχεται εντός των περιοχών Στροφυλίου, Αγίου Δημητρίου, Κεφαλαρίου και Άνω Κηφισιάς, από τις οδούς:

- Στροφυλίου (από Ιωνίας έως Εμμ. Μπενάκη)
- Εμμ. Μπενάκη (από Στροφυλίου έως Στρείτ)
- Στροφυλίου (από Εμμ. Μπενάκη έως Δηληγιάννη)
- Δηληγιάννη (από Στροφυλίου έως Βασ. Αμαλίας)
- Βασ. Αμαλίας (από Δηληγιάννη έως Αδριανού)
- Κασσαβέτη (από Α. Κηφισιάς έως Λεβίδου)
- Λεβίδου (από Κασσαβέτη έως Κολοκοτρώνη)
- Κολοκοτρώνη (από Λεβίδου έως Πεντέλης)
- Πεντέλης (από Κολοκοτρώνη έως Καποδιστρίου)
- Καποδιστρίου (από Πεντέλης έως Καραϊσκάκη)
- Καραϊσκάκη (από Καποδιστρίου έως Γούναρη)
- Γούναρη (από Καραϊσκάκη έως Ρόδου)
- Ρόδου (από Γούναρη έως Απόλλωνος), Απόλλωνος (από Ρόδου έως Εθ. Στρατού), Εθν. Στρατού

- ❖ Διατομή: 2μ. με κολωνάκια ανά 1,5μ. για την αποφυγή παράνομης στάθμευσης
- ❖ Συνολικό μήκος: 4,67 χλμ.
- ❖ Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί).

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ (κατασκευή 2009-2010): Διέρχεται εντός των περιοχών Καστρί, Ευαγγελιστριάς, Συνοικισμός Αναπήρων-Άγιοι Ανάργυροι, Μορτερό, Ζαφειρίου-Αγία Μαύρα, από τις οδούς:

- Α. Ακρίτα (μεταξύ των οδών Κοραή και Γ. Παπανδρέου)
- Γ. Παπανδρέου (μεταξύ των οδών Κ. Βάρναλη και Ισμήνης)
- Κ. Βάρναλη (μεταξύ των οδών Παπανδρέου και Ηρ. Πολυτεχνείου)
- Ηρ. Πολυτεχνείου (μεταξύ των οδών Κ. Βάρναλη και 25^{ης} Μαρτίου)
- Δαβάκη (μεταξύ των οδών Ηρ. Πολυτεχνείου και Β. Ηπείρου)
- Β. Ηπείρου (μεταξύ των οδών Δαβάκη και Περιγιάμου)
- Γρηγορίου Ε' (μεταξύ των οδών Βάρναλη και Μιλήσιου)
- Σεβασκίου (μεταξύ των οδών Γρηγορίου Ε' και Παπαναστασίου)
- Παπαναστασίου (μεταξύ των οδών Σεβασκίου και Σεφέρη)
- Καζατζίκη (μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Σκουφά)
- Γ. Σεφέρη (μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Εθν. Αντιστάσεως)
- Εθν. Αντιστάσεως (μεταξύ των οδών Γ. Σεφέρη και Μάνεση)
- ❖ Διατομή: ~2μ.
- ❖ Συνολικό μήκος: 5,34 χλμ.
- ❖ Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος είναι στο ύψος του πεζοδρομίου και έχει σήμανση για χρήση μόνο από ποδήλατα.

27

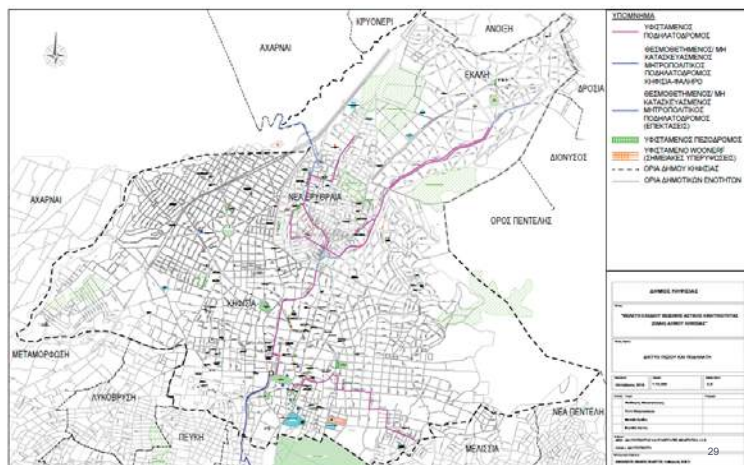
ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

ΕΚΑΛΗ (κατασκευή 2009-2010):

- ❖ Επί της οδού Ρόδων μεταξύ της οδού Ισμήνης και της Πλατείας Μακεδονίας
- ❖ 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 (ύπαρξη μεγάλης ανισοσταθμίας)
- ❖ Διατομή : ~0,80μ. ανά κατεύθυνση με μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί)
- ❖ Συνολικό μήκος: 3,7 χλμ., ήτοι 1,85 χλμ ανά κατεύθυνση

28

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ



29

ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ



Συμβολή Κασσαβέτη & Α. Κηφισιάς, Δ.Ε. Κηφισιάς



Εθν. Αντιστάσεως (Πάρκο Ανδρέα Παπανδρέου), Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας



Οδός Ρόδων, μεταξύ Ισμήνης και Χλωρίδος, Δ.Ε. Εκάλης

30

ΘΕΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ



31

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

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



32

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας: 21 λεωφ. γραμμές ΟΑΣΑ, 1 γραμμή ΗΣΑΠ (2 σταθμοί ΚΗΦΙΣΙΑ & ΚΑΤ), ΚΤΕΛ, τα οποία διέρχονται από την Εθν. Οδό (στάση στην Πλ. Ελαιών Ν. Κηφισιά), από τη Λ. Κηφισιάς (στάση πλ. Κηφισιάς, κλπ).

► Ημερήσια Επιβατική κίνηση σταθμών ΗΣΑΠ (Γραμμή 1 του Μετρό)

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

► Στάσεις ΟΑΣΑ με εξοπλισμό τηλεματικής

Κωδικός	Περιγραφή	Δημοτική Ενότητα	Οδός
270002	ΖΗΡΩΝΕΙΟ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270003	ΠΛ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΚΗΦΙΣΙΑΣ	ΛΕΩΦ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
270014	ΖΗΡΩΝΕΙΟ	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

33

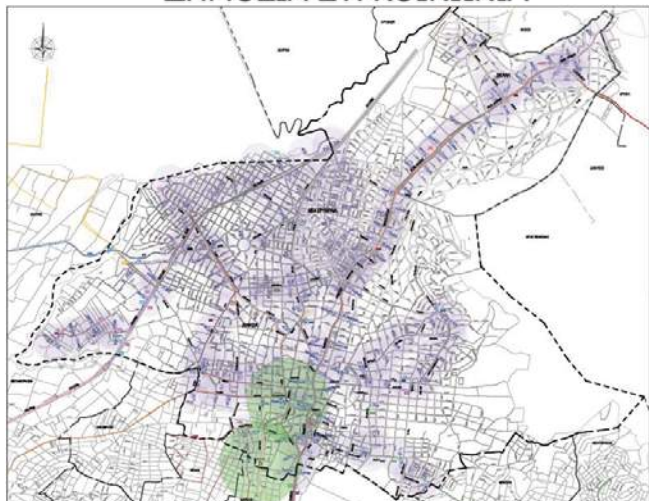
ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

► Λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Κηφισιάς και Επιβατική κίνηση

Αρ. Γραμμής	Ονομασία Γραμμής	Επιβατική Κίνηση (εκτιμήσεις έτους 2019)
501	ΠΕΥΚΗ-ΜΑΡΟΥΣΙ	340
503	ΖΗΡΩΝΕΙΟ-ΒΑΡΥΜΠΟΓΗ	500
504	ΘΡΑΚΟΜΑΚΕΔΟΝΕΣ-ΣΙΔ. ΣΤ. ΔΕΚΕΛΕΙΑΣ-ΚΗΦΙΣΙΑ	2.850
507	ΖΗΡΩΝΕΙΟ-ΡΟΔΟΠΟΛΗ-ΣΙΔ. ΤΑΜΑΤΑ	2.050
509	ΖΗΡΩΝΕΙΟ-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	ΖΗΡΩΝΕΙΟ-ΕΥΣΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ	850
536	ΖΗΡΩΝΕΙΟ-ΔΙΟΝΥΣΟΣ	1.800
543	ΣΤ. ΚΗΦΙΣΙΑ-ΝΟΣ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	750
550	ΠΛ. ΦΑΛΗΡΟ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ. ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	22.400
560	ΣΤ. ΚΗΦΙΣΙΑ-ΜΟΡΤΕΡΟ-Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑ	560
604	ΠΟΣ. ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ-ΣΤ. ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν. ΚΗΦΙΣΙΑ	150
721	ΑΧΑΡΝΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ	2.300
734	ΑΧΑΡΝΑΝΟΣ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	300
Α7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΠΛ. ΠΛΑΤΑΝΟΥ)	18.150
Β9	ΧΑΛΚΟΚΟΝΔΥΛΗ-ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ-Ν. ΚΗΦΙΣΙΑ	14.950
Χ14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ(ΝΥΧΤ. ΚΑΘ.-ΣΑΒΚΥΡ. 240P)	500

34

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ



35

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

Πλάτος Πεζοδρομίων

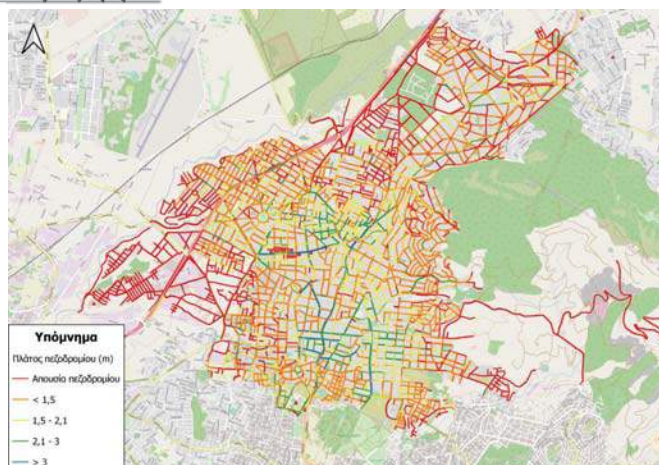
- Στις κεντρικές περιοχές του Δήμου με χρήσεις εμπορίου και αναψυχής, που συγκεντρώνουν γενικά υψηλές ροές πεζών (κέντρο Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας και κέντρο Δ.Ε. Κηφισιάς), έχουν υλοποιηθεί διαμορφώσεις για την ασφαλή μετακίνηση πεζών (πλάτος πεζοδρομίου >1,50 μ.).
- Δ.Ε. Κηφισιάς: μέσο πλάτος πεζοδρομίων 1,11μ.
- Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας: μέσο πλάτος πεζοδρομίου 1,04μ., το οποίο αφεύεται στην έντονη απουσία πεζοδρομίων στο βόρειο τμήμα της περιοχής και στο μικρό πλάτος στην ανατολική και βόρεια/κεντρική περιοχή
- Δ.Ε. Εκάλυς: μέσο πλάτος πεζοδρομίου 0,87μ., το οποίο πηγάζει αφενός από την έντονη απουσία πεζοδρομίων και αφετέρου από το μικρό πλάτος πεζοδρομίου.

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

36

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

Πλάτος Πεζοδρομίων



37

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

Ποιότητα πεζοδρομίων

Δημοτική Ενότητα	Αδιαμόρφωτο πεζοδρόμιο	Κακή ποιότητα	Μέτρια ποιότητα	Καλή ποιότητα	Απουσία πεζοδρομίου
Εκάλυς	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%

Στα πεζοδρόμια συχνά:

- μόνιμα εμπόδια (στυλοί, κάδοι, στάσεις, δένδρα, κλπ) ή προσωρινά εμπόδια (παράνομα σταθμευμένα οχήματα)
- αδιαμόρφωτα

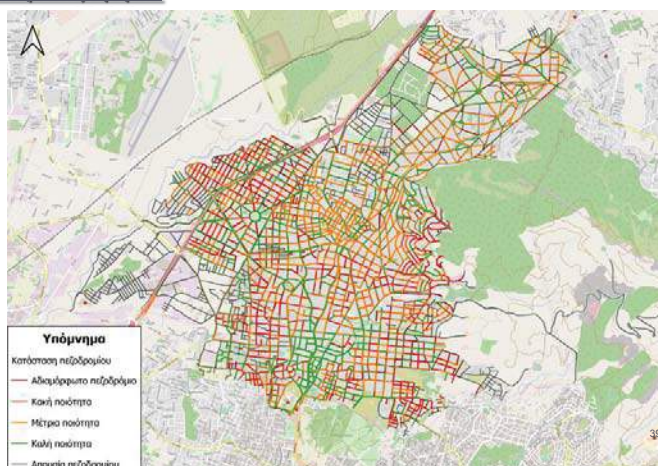
Συνέπεια:

- Αποθάρρυνση της πεζή μετακίνησης
- Αύξηση αριθμού ατυχημάτων/ μειωμένη οδική ασφάλεια
- Περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση

38

ΔΙΚΤΥΟ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΕΖΩΝ

Ποιότητα Πεζοδρομίων



39

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Στάθμευση: κεντρικής σημασίας το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης (παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρομίων, διπλοπαρκάρισμα, παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ).

- Η υπερευκέντρωση δραστηριοτήτων και χρήσεων αναψυχής, ψυχαγωγίας και εμπορίου στις κεντρικές περιοχές των Δ.Ε. Κηφισιάς και Νέας Ερυθραίας προκαλεί αυξημένη ζήτηση για στάθμευση.
- Τεράστιο πρόβλημα προκαλούν τα σταθμευμένα οχήματα στο τοπικό δίκτυο στις περιοχές πέριξ των σταθμών του ΗΣΑΠ (Κηφισιάς, ΚΑΤ) με σκοπό τη μετεπιβίβαση στον ΗΣΑΠ (park and ride)
- Η παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρομίων, το διπλοπαρκάρισμα, η παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών κλπ, μειώνουν την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού.
- Οι πεζοί αναγκάζονται να κινούνται στο δρόμο και όχι στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα να μειώνεται η οδική ασφάλεια

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

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.

41

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Απογραφές στάθμευσης σε οδικά τμήματα στην περιοχή της Νέας Ερυθραίας



Τρίτη 15/10/2019 (8:00-21:00) και το Σάββατο 12/10/2019 (8:00-21:00)

- Για μια τυπική καθημερινή, από 8:00 ως 21:00, καταγράφηκαν συνολικά 669 οχήματα εκ των οποίων τα 277 ήταν παράνομα (41,4%).
- Προσφορά = 91 νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό
- Η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά κατά 40 οχήματα το πρωί (12:00) και κατά 37 οχήματα τις βραδινές ώρες (19:00).
- Το Σάββατο η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά στο χρονικό διάστημα 09:00-20:00.
- Κατά τη νυχτερινή απογραφή (03:00-05:00) καταγράφηκαν συνολικά 21 Ι.Χ., 3 δίκυκλα και 3 φορτηγά σταθμευμένα οχήματα (ζήτηση κατοίκων) < 91.

42

ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Υφιστάμενοι χώροι στάθμευσης

1. **Δημόσιοι Χώροι Στάθμευσης:** 8 με έκταση 10.130,05 m² (10,13 στρέμ.). Πολλοί από αυτούς αποτελούν αδιαμόρφωτες εκτάσεις με αποτέλεσμα να μην καθίσταται ακριβής ο υπολογισμός της χωρητικότητάς τους (αδρή εκτίμηση ~ 340 θέσεις στάθμευσης)

2. **Ιδιωτικοί Χώροι Στάθμευσης:** 61 με συνολική έκταση 97.817,81 m² (97,82 στρέμ.) και αφορούν σε χώρους στάθμευσης ιδιωτικών επιχειρήσεων (για υπαλλήλους και πελάτες). Η χωρητικότητα τους υπολογίζεται περίπου στις 3.282 θέσεις στάθμευσης.

Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένοι εκτός οδού, ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης, που εξυπηρετούν τη ζήτηση στο Κέντρο της Κηφισιάς:

- Πλατεία Πλατάνου
- Ηρώδου Αττικού
- Οδός Λεβιδίου
- Οδός Κολοκοτρώνη
- Οδός Αγ. Τρύφωνος

43

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας

α/α	Περιοχή	Οδοί/Κόμβοι	1η Ημερομηνία Μετρήσεων				2η Ημερομηνία Μετρήσεων			
			Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Ααχή	Απογευματινή Ααχή	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Ααχή	Απογευματινή Ααχή
1	Κηφισιά	Κηφισιά, Ελλης & Χαλκίδας Τρικοίτη	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	Ελλης & 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	Σαραντάπορο & Χαρ. Τρικοίτη	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 & Γαργαίου/Παπανδρίου & Χαρ. Τρικοίτη	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	Παπανδρίου, Ελλης & Αδωνίου Καραή	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	Κηφισιά, Λεβιδίου & Κασοφίτης	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/Ελλάδα	Κηφισιά & Λεωφ. Θησίου	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	Κάτω Βάρωνη & 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	Λαγούς & Ερμούλης	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	Αγίας & Τροχινίας	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. Κηφισιάς & Κασοφίτης	Τρίτη	22/10/2019	7:30-8:30	16:30-17:30	Σάββατο	12/10/2019	12:30-13:30	19:30-20:30

Σύγκριση Κυκλοφοριακών Φόρτων 2019 με παλαιότερους/ κυκλοφοριακές μελέτες του 2006, 2010, 2011, 2015

Σημειώνεται ότι μεταξύ των παλαιότερων μετρήσεων (κατά τις χρονολογίες 2011 & 2012) και των προσφάτων μετρήσεων (2019) σε ορισμένα οδικά τμήματα έχει διαφοροποιηθεί η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου.

45

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας

ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ (ΜΕΛ)						
ΟΔΟΣ	Οδικό Τμήμα	Κατεύθυνση	Ααχή Τημερίας Καθημερινής		Ααχή Σαββάτου	
			Πρωινή	Απογευματινή	Πρωινή	Απογευματινή
Χαρ. Τρικοίτη	Μεταξύ Γαργαίου & Σαραντάπορου	Προς Νέα Ερυθραία	870	576	1.016	704
	Μεταξύ Σαραντάπορου & Κηφισιάς	Προς Νέα Ερυθραία	814	740	608	492
	Μεταξύ Ελλης & Γ. Παπανδρίου/Πόντου	Προς Νέα Ερυθραία	532	482	402	324
Χαρ. Τρικοίτη	Μεταξύ Πόντου & Κηφισιάς	Προς Κηφισιά	632	846	720	580
	Μεταξύ Κηφισιάς & Σαραντάπορου	Προς Κηφισιά	1.050	898	1.582	1.112
	Μεταξύ Σαραντάπορου & Γαργαίου	Προς Κηφισιά	1.126	996	1.696	1.192
Κηφισιά	Μεταξύ Χαρ. Τρικοίτη & Ελευθερίου	Προς Λ. Κηφισιάς	162	146	154	126
	Μεταξύ Κηφισιάς & Πόντου	Προς Κάτω Βάρωνη	162	150	164	134
	Πόντου	Μεταξύ Ελλης & Γ. Παπανδρίου	222	210	336	252
Σαραντάπορο	Μεταξύ Χαρ. Τρικοίτη & Τροχινίας	Προς Πατριάρχου Ιωακείμ	112	100	184	120
	Μεταξύ Ελλης & Φίλων	Προς Φίλων	162	154	248	186
	Μεταξύ Λ. Κηφισιάς & Αρσίου	Προς Λεβιδίου	172	180	268	250
Κασοφίτης	Μεταξύ Δροσιάς & Λεβιδίου	Προς Λεβιδίου	310	294	580	520
	Μεταξύ Λεβιδίου & Γ. Γρηγ. Αυγανίου	Προς Κηφισιά	140	132	228	212
	Μεταξύ Κασοφίτης & Πατριάρχου	Προς Κολοκοτρώνη	474	458	764	688
Λεβιδίου	Μεταξύ Δροσιάς & Λ. Θερμίου/Ελ. Βενιζέλου	Προς Λ. Θερμίου/Ελ. Βενιζέλου	316	264	486	312
	Μεταξύ Λ. Θερμίου/Ελ. Βενιζέλου & Πατριάρχου	Προς Ρόδου	216	184	328	212
Κάτω Βάρωνη	Μεταξύ Ελ. Βενιζέλου & Αδωνίου	Προς Νέου Πολυτεχνείου	378	354	348	308
	Μεταξύ Ερμούλης & Πάριου	Προς Τροχινίας	840	600	450	384
Αγίας	Μεταξύ Πατ. Αδ. ΠΑΘΕ & Τροχινίας	Προς Τροχινίας	126	94	232	168
	Μεταξύ Πατ. Αδ. ΠΑΘΕ	Προς Πατ. Αδ. ΠΑΘΕ	100	66	216	156
	Μεταξύ Τροχινίας & Μεγαλοκτιστού	Προς Τροχινίας	220	160	228	166
Τροχινίας	Μεταξύ Τροχινίας & Αγίας	Προς Αγίας	64	48	276	201
	Μεταξύ Αγίας & Πηγαίου	Προς Αγίας	130	138	463	361
	Μεταξύ Αγίας & Αρσίου	Προς Αρσίου	522	386	507	369
Τροχινίας	Μεταξύ Αρσίου & Αγίας	Προς Αρσίου	134	96	156	111
	Μεταξύ Αρσίου & Αγίας	Προς Αγίας	284	204	213	153

46

ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ & ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΦΟΡΤΩΝ

Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ)

Σταθμός ΚΔΚ	Ημερίδα	Ημέρα	Ποσοστά Μεταβολής			ΦΟΡΤΟΣ ΑΔΩΧΕ	Ποσοστά Μεταβολής			ΟΡΑ ΑΔΩΧΕ	Μέγιστος Οριακός Φόρτος στο χρονικό διάστημα 7:00-22:00	Ποσοστά Μεταβολής		
			2006-2012	2012-2018	2006-2018		2006-2012	2012-2018	2006-2018			2006-2012	2012-2018	2006-2018
2	12-Οκτ-20	Πέμπτη	14.816	35,53%		1.171	47,88%			7:00-8:00	850	44,83%		82,73%
	11-Οκτ-17	Πέμπτη	22.673		54,25%	1.729		2,32%	52,84%	8:00-9:00	1.232		10,99%	
	11-Οκτ-18	Πέμπτη	22.663			1.764				7:00-8:00	1.367			
998	12-Οκτ-20	Πέμπτη	14.941	-2,02%		964	16,29%		-8,09%	7:00-8:00	852	1,15%		
	11-Οκτ-17	Πέμπτη	14.639		-20,65%	1.121		-20,96%	-8,09%	8:00-9:00	841		-22,76%	-21,87%
	11-Οκτ-18	Πέμπτη	11.855			886				7:00-8:00	690			

ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΔΚ	ΔΗΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΔΟΣ	ΚΑΤ/ΝΗ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΘΕΣΗΣ
2	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ	ΝΔ	ΡΑΜΠΛΕΣΟΔΟΥ ΤΗΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗΚΥΜΗΣΙΤΗΝ.Ε.Ο. ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛ
998	ΚΗΦΙΣΙΑ	Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ	ΒΑ	ΡΑΜΠΛΕΣΟΔΟΥ ΠΡΟΣ ΚΑΛΥΦΤΑΚΗ/ΚΥΜΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ Ε.Ο. ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΛΑΜΙΑ

47

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Κάτοικοι

Οι κάτοικοι:

1. Το 55,7% μετακινείται με αυτοκίνητο, το 13,1% μετακινείται «πεζός» και το 8,2 με «Δημόσια Συγκοινωνία - Λεωφορεία/ τρέλη ΟΑΣΑ».
2. Το 47,5% είναι κάτοχοι μόνο αυτοκινήτου. Το 21,3 είναι κάτοχοι ΙΧ και ποδηλάτου
3. Τα πιο σημαντικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι σε σχέση με τις μετακινήσεις τους, είναι: Η έλλειψη θέσεων στάθμευσης, η κακή ποιότητα του οδοστρώματος, και η κυκλοφοριακή συμφόρηση

48

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Πεζοί

Οι πεζοί (τυχαίο δείγμα στο Κέντρο της Κηφισιάς):

1. Το 52,7% μετακινείται με αυτοκίνητο, το 23,6% «Δημόσια Συγκοινωνία – ΗΣΑΠ/ ΟΑΣΑ» και το 12,7% μετακινείται «πεζός»
2. Τα μέσα αστικής συγκοινωνίας που επιλέγουν συνήθως για τις μετακινήσεις είναι κυρίως ο ΗΣΑΠ και στη συνέχεια ΟΑΣΑ/Τρόλεϋ, αρκετοί απάντησαν πως κινούνται μόνο πεζή
3. Το 83,6% των επιβατών είναι κάτοχοι διπλώματος αυτοκινήτου ή δικύκλου εκ των οποίων το 84,7% διαθέτουν Ι.Χ. ή δικύκλο
4. Το 16,4% δεν έχει δίπλωμα οδήγησης εκ των οποίων το 77,8% δεν διαθέτει κάποιο όχημα για καθημερινή χρήση.
5. Το 56,3% έχει ως σκοπό των μετακινήσεων του εντός του Δήμου «Οικία/ Μόνιμη εργασία / Σχολείο / Πανεπιστήμιο». Το 25,43% έχει ως σκοπό των μετακινήσεων του εντός του Δήμου «Επίσκεψη/ Κοινωνικές Υποχρεώσεις/ Δασκείδασση»

49

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Γονείς μαθητών

Οι γονείς μαθητών:

- 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 μόνο τους
- 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 μόνο τους.
- Το 83,3% των γονέων που συνοδεύουν τα παιδιά τους από το σχολείο προς το σπίτι δεν συνδυάζει την μετακίνηση αυτή με άλλους σκοπούς.
- 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.

51

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Χρήστες Λεωφορείων ΟΑΣΑ

Οι χρήστες των Λεωφορείων του ΟΑΣΑ:

1. Το 56,7% είναι κάτοικοι του Δήμου Κηφισιάς
2. Το 40,5% έχουν δίπλωμα οδήγησης ΙΧ αυτοκινήτου. Εκ των οποίων το 60% έχουν διαθέσιμο όχημα.
3. Το 56,7% έχει ως σκοπό των μετακινήσεων του εντός του Δήμου «Οικία/ Μόνιμη εργασία / Σχολείο / Πανεπιστήμιο»

53

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Γονείς μαθητών

Οι γονείς μαθητών:

Το παρόν ερωτηματολόγιο απαντήθηκε από δώδεκα (12) γονείς που διαμένουν στο Δήμο Κηφισιάς. 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.

- Τρόπος Μετακίνησης προς το σχολείο: 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 δικύκλου και τέλος η κατηγορία του ατομικού βαδίσματος.
- 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.
- 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 τη συνδυάζουν με κάποια άλλη δραστηριότητα.

50

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Γονείς μαθητών

Οι γονείς μαθητών:

- Η απόσταση μεταξύ σχολείου και οικίας είναι μικρότερη των 500μ 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.
- Όλοι οι γονείς έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο. Μάλιστα το 41,7% των γονέων διαθέτει παραπάνω από ένα αυτοκίνητο.
- Μόνο το 18,2% των γονέων έχει στην κατοχή του δικύκλο όχημα. Το 81,8% δήλωσε πως δεν διαθέτει δικύκλο όχημα.
- Το 83,3% των γονέων που απάντησαν το ερωτηματολόγιο διαθέτει ποδήλατο, ενώ μόνο το 16,7% δήλωσε πως δεν έχει ποδήλατο στην κατοχή του.

52

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Χρήστες ΗΣΑΠ

Οι χρήστες του ΗΣΑΠ:

1. Το 78,6% των επιβατών είναι κάτοχοι διπλώματος αυτοκινήτου ή δικύκλου και διαθέτουν Ι.Χ. ή δικύκλο
2. Το 21,4% δεν έχει δίπλωμα οδήγησης και δεν διαθέτει κάποιο όχημα για καθημερινή χρήση.
3. Χρησιμοποιούν: ΗΣΑΠ 92,9%, ΜΕΤΡΟ 78,6%, Λεωφορείο/Τρόλεϋ 50%, Προαστιακός 21,4%.
4. Το 50% χρησιμοποιούν τον ΗΣΑΠ 2-3 φορές την εβδομάδα. Το 28,6% καθημερινά, ενώ το 14,3% ~5 φορές την εβδομάδα. Το 7,1% χρησιμοποιεί τον ΗΣΑΠ 2-3 φορές τον μήνα.
5. 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/Δασκείδασση/Γιατρός/Νοσοκομεία.

54

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Χρήστες ΗΣΑΠ

Οι χρήστες του ΗΣΑΠ:

6. Το 71,4% χρησιμοποιεί και κάποιο άλλο μέσο για τη μετακίνηση του. Το 64,3% των επιβατών επιβεβαιώνει πως η περιοχή κατοικίας του συνδέεται με τον ΗΣΑΠ με τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ ενώ το 35,7% δεν συνδέεται.
7. Το 50% χρησιμοποιούν λεωφορεία του ΟΑΣΑ για την πρόσβαση από/προς τους σταθμούς του ΗΣΑΠ.
8. Το 50% των επιβατών 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.
9. 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.
10. 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.

55

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΩΝ

Χρήστες ΗΣΑΠ

Οι χρήστες του ΗΣΑΠ:

11. 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.
12. 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.
13. Το 50% χρησιμοποιούν την εφαρμογή OASA Telematics.
14. 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.
15. Το 42,9% των ερωτηθέντων δεν χρησιμοποιεί ποδήλατο όμως 57,1% χρησιμοποιεί.
16. Το 62,5% των επιβατών χρησιμοποιεί ποδήλατο 2-3 φορές την εβδομάδα και το 12,5% μόλις 2-3 φορές τον μήνα. Υπάρχει και ένα σημαντικό το ποσοστό (25%) των ανθρώπων που το χρησιμοποιούν λιγότερο συχνά.

56

ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

Ανάλυση τροχαίων συμβάντων στο Δήμο (2012-2017)

- 802 ατυχήματα με τραυματισμό ή/ και θάνατο
- 29 θανατηφόρα συμβάντα
- 139 τροχαία συμβάντα στα οποία υπήρχε εμπλοκή πεζού
- 773 ελαφρά ή βαριά τραυματισμένων

57

ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ

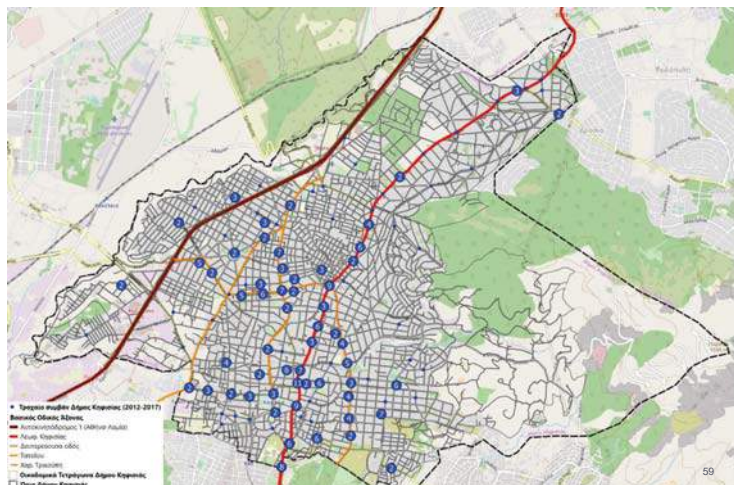
Επικίνδυνα σημεία στο Δήμο (απογραφές τροχαίων 2012-2017)

- Τα οδικά τμήματα στα οποία παρουσιάζονται τα περισσότερα τροχαία συμβάντα είναι επί των οδών: Α. Κηφισίας, Α. Ταταίου και οδό Χαρ. Τρικούπη
- Οι κόμβοι με υψηλό αριθμό καταγεγραμμένων ατυχημάτων είναι:
 - Α. Κηφισίας - Όθωνος
 - Α. Ταταίου - Χαρ. Τρικούπη
 - Βασ. Αμαλίας - Όθωνος
 - Δηληγιάννη και Λεβίδου

Αναφέρεται 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.

58

ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ



59

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

KAT (στα όρια του Δήμου με τον Δήμο Αμαρουσίου)

1. Η εν λόγω περιοχή φορτίζεται με διαμερής υπερτοπική κυκλοφορία με άκρα τον Δήμο Κηφισιάς και τους όμορους Δήμους Αμαρουσίου και Πεύκης, πχ η οδός Άρεως διοχετεύει υπερτοπικό φόρτο προς/ από το Μαρούσι και προς/ από την Κηφισιά.
2. Αυξημένη ανάγκη για στάθμευση πέριξ του Σταθμού ΗΣΑΠ και του Νοσοκομείου ΚΑΤ. Επιβάρυνση της γειτονιάς με παρόδια στάθμευση, ως αποτέλεσμα της μετεπιβίβασης των χρηστών στον Σταθμό ΚΑΤ, καθώς και λόγω του ΚΑΤ.

60

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Κέντρο Κηφισιάς – Δημαρχείο

1. Έντονη και μεγάλης σημασίας κοινωνική και εμπορική δραστηριότητα.
2. Εξαιρετικά υψηλή ροή πεζών: η Αδριανού και η Κασσαβέτη, αποτελούν μια συνέχεια (πεζής) διαδρομής του Άλσους της Κηφισιάς και του σταθμού του ΗΣΑΠ.
3. Ενδεικτικά, επί των οδών Κυριαζή/ Λεβίδου, Κασσαβέτη, Κολοκοτρώνη, Παναγίτσας, Αργυροπούλου και Παπαδιαμάντη, επικρατούν **εμπορικές χρήσεις γης**, που προσελκύουν πεζούς και επιβαίνοντες σε οχήματα.
4. **Ικανοποιητική** εξυπηρέτηση της περιοχής **από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς** (υψηλός αριθμός διερχόμενων γραμμών ΟΑΣΑ από την παρακείμενη Λ. Κηφισιάς και η γραμμή του ΗΣΑΠ/ τερματικός σταθμός Κηφισιάς).
5. Αναφερόμενοι στα προβλήματα της περιοχής, αξίζει να σημειωθεί ότι η λειτουργία του **κόμβου Λ. Κηφισιάς - Παπαδιαμάντη** καθίσταται επικίνδυνη, καθώς η απαγόρευση αριστερής στροφής προς Κηφισιάς παραβιάζεται συχνά. Ως εκ τούτου, κρίνεται απαραίτητη είτε η τοποθέτηση σηματοδότησης (φανarioύ) είτε 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.
6. **Υψηλός κυκλοφοριακός φόρτος διαμπερών κινήσεων** π.χ. προς το Κεφαλάρι κλπ.

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Αλώνια

1. Φόρτιση του πυρήνα της περιοχής (Συγγρού, Λαδά, Ολύμπου, κλπ.) με υψηλό ποσοστό υπερτοπικής κυκλοφορίας. Κύρια αιτία αυτού: η μη σύνδεση της Χαρ. Τρικούπη με τη Λεωφ. Κηφισιάς, με ιεραρχημένο οδικό άξονα. Οι δρόμοι της περιοχής παρουσιάζουν αυξημένους φόρτους σε σχέση με τα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά.
2. Οι περισσότεροι δρόμοι της περιοχής έχουν μικρό πλάτος, καθώς αποτελεί την παλαιότερη ίσως γειτονιά της Κηφισιάς.
3. Σημαντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η περιοχή είναι η έντονη παρόδια στάθμευση. Οφείλεται στο ότι οι κατοικίες είναι κατά βάση παλιές, με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν χώροι στάθμευσης εκτός οδού ενώ, πρόσθετα, η περιοχή βρίσκεται κοντά στα εμπορικά καταστήματα του κέντρου της Κηφισιάς και έτσι αρκετοί επισκέπτες σταθμεύουν παρά το κρoσσέδο. Έντονη στάθμευση παρατηρείται και στην περιοχή του νεκροταφείου.

62

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Περιοχή στα όρια με τη Δ.Ε. Μελίσσιων

1. Παρατηρείται επιβάρυνση των οδών 25ης Μαρτίου, Μπακογιάννη, κλπ. με υπερτοπική και βαριά κυκλοφορία από/ προς Χαρ. Τρικούπη, Λεωφ. Κηφισιάς, Λεωφ. Θησέως, Ελαιών, Α/Δ ΠΑΘΕ, κλπ. και προς/ από Μελίσσια, Βριλήσσια, Πεντέλη, Χαλάνδρι κλπ.

63

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Πολιτεία

1. Κυρίαρχη χρήση γης στην περιοχή της Πολιτείας είναι σαφώς η κατοικία.
2. Στην πλατεία Πολιτείας συγκεντρώνονται χρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας, με καφετέριες και εστιατόρια που προσελκύουν πεζούς και επιβαίνοντες σε οχήματα. Αποτέλεσμα, η δημιουργία προβλήματος παρόδιας στάθμευσης γύρω από την πλατεία.
3. Στις οδούς Πολιτείας (Λεωφ. Καραμανλή) και Κων/νου Παλαιολόγου παρατηρούνται υψηλές ταχύτητες.

64

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Κάτω Κηφισιά

1. Στην περιοχή της Κάτω Κηφισιάς παρατηρούνται υψηλές ταχύτητες κυκλοφορίας και υψηλό ποσοστό υπερτοπικού φόρτου (πχ στις οδούς Γ. Λύρα, Μάρκου Μπότσαρη και Τατοΐου).

Νέα Κηφισιά

1. Στην περιοχή της Νέας Κηφισιάς διαμορφώνονται οδοί μεγάλου πλάτους που εμφανίζουν προβλήματα οδικής ασφάλειας κυρίως λόγω των υψηλών ταχυτήτων των οχημάτων.
2. Ο ισόπεδος κόμβος Γ. Λύρα – Χ. Τρικούπη - Ελαιών - Χελιδονούς είναι επικίνδυνος και χρήζει βελτίωσης.

65

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Ούλεν

1. Υψηλές ταχύτητες στις οδούς Ελαιών, Ιλισίων, Χελιδονούς, Γ. Λύρα κλπ.
2. Η υφιστάμενη διαμόρφωση των Καλυφτάκη και Γ. Λύρα (γεωμετρική και λειτουργική: μικρό πλάτος, έλλειψη πεζοδρομίων, έλλειψη σήμανσης, κλπ) μειώνει την κυκλοφοριακή τους ικανότητα. Οι συνδέσεις (ισόπεδοι κόμβοι) των οδών με το τοπικό δίκτυο της περιοχής είναι επικίνδυνες.
3. Ο ισόπεδος κόμβος Καλυφτάκη - Γ. Λύρα είναι εξαιρετικά επικίνδυνος.
4. Ο κυκλικός κόμβος Ελαιών λειτουργεί προβληματικά και χρήζει βελτίωσης.
5. Υψηλά ποσοστά νόμιμης και παράνομης στάθμευσης επί της οδού Ιλισίων (στο τμήμα από πλ. Ελαιών έως ΠΑΘΕ)
6. Μη εφαρμογή του Ρυμοτομικού Σχεδίου και πλήθος αδιάνοικτων οδών και αδόμητων οικοπέδων.
7. Εντοπισμός αρκετά υψηλού ποσοστού παρόδιας στάθμευσης, στα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με την οδό Ιλισίων (πχ εκατέρωθεν της οδού Αιολίας, στο τμήμα της από Ιλισίων έως Χελιδονούς).

66

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Αδάμες

1. Κυρίαρχη χρήση είναι σαφώς η κατοικία. Στον οικισμό των Πελοποννησίων το τμήμα κατά μήκος του ΠΑΘΕ τείνει να λειτουργήσει ως υπερτοπικό κέντρο, λόγω των επαγγελματικών χρήσεων, των κέντρων λιανικού και χονδρικού εμπορίου και των υπηρεσιών.
2. 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.
3. Ως πρόβλημα στην εν λόγω γειτονιά έχει επισημανθεί η εξυπηρέτηση, μέσω της διαδρομής Ελαιών/ Ερμιόνης, της αριστερής στροφής από πλ. Ελαιών προς Αθήνα/ ΠΑΘΕ.

67

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Πανόραμα/ Καλυφτάκη

1. Κυρίαρχη χρήση γης στο ανατολικό τμήμα της περιοχή είναι το Βιομηχανικό Πάρκο και οι βιοτεχνικές/ βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Κυρίαρχη χρήση γης, στο δυτικό τμήμα της περιοχή, είναι το περιαστικό πράσινο.
2. Στην περιοχή, βρίσκεται το υπερτοπικής σημασίας Νοσοκομείο «Άγιοι Ανάργυροι». Το οδικό δίκτυο προς/ από το Νοσοκομείο και από/ προς τον ΠΑΘΕ χρήζει βελτίωσης.
3. Το εγκεκριμένο Ρυμοτομικό Σχέδιο δεν έχει εφαρμοστεί με σαφήνεια στην περιοχή. Υπάρχει σημαντικός αριθμός αδιεξόδων και αδιάνοικτων οδικών τμημάτων. Επίσης, συναντάμε αρκετά αδόμητα οικοπέδα.
4. Η πλειοψηφία των οδών έχουν πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος, **έλλειψη πεζοδρομίων**), για την εξυπηρέτηση κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης και **παρόδιας στάθμευσης**, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η κυκλοφορία των οχημάτων και η πεζή μετακίνηση.
5. Επιπλέον, υπάρχουν πολλοί μη ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι (χωματόδρομοι).

68

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Νέα Ερυθραία

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

69

Κύρια χαρακτηριστικά & βασικά προβλήματα σε γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Εκάλη

1. Ο ισόπεδος κόμβος Ισμήνης- Ρόδων- Παλαιολόγου- Παπανδρέου χρήζει βελτίωσης.
2. Υψηλές ταχύτητες στην οδό Γεωργίου Βλάχου, οι οποίες ξεπερνούν τα 80χλμ./ώρα και έχουν ως αποτέλεσμα την πρόκληση σοβαρών ατυχημάτων.

70

Μεγάλης κλίμακας προβλήματα του Δήμου Κηφισιάς

1. Μεγάλοι όγκοι υπερτοπικής/ διαμετρικής κυκλοφορίας προς/ από τον ΠΑΘΕ, μέσω της Λ. Κηφισιάς, της Χ. Τρικούπη, κλπ προκαλούν αποκοπή του οικιστικού ιστού
2. Η μη επέκταση της γραμμής του ΗΣΑΠ βορειότερα.
3. Μη σύνδεση Χ. Τρικούπη με Λ. Κηφισιάς \Rightarrow Επιβάρυνση Αλωνίων (ο συνολικός εκτιμώμενος Διαμετρικός κυκλοφοριακός φόρτος (Διαμετρικής ΕΜΗΚ, 2 κατευθύνσεις) είναι της τάξης των 7.225 ΜΕΑ)
4. Τα μεγάλα ποσοστά παράνομης στάθμευσης επί ιεραρχημένων αξόνων (πχ Ελ. Βενιζέλου), περίεξ σταθμών ΗΣΑΠ, στο Κέντρο της Κηφισιάς, στην πλ. Ελαιών, κλπ.
5. Κυκλοφοριακή συμφόρηση Λ. Κηφισιάς-Ελ. Βενιζέλου (από Ζηρίνιο ως ΣΚΛΑΒΕΝΙΤΗΣ/ Λουκή Ακρίτα)
6. Ασυνέχεια Τατοίου
7. Ο Α.Κ. Καλυφτάκη δεν εξυπηρετεί όλες τις κινήσεις

71

Μεγάλης κλίμακας προβλήματα του Δήμου Κηφισιάς

- Εκτιμάται πως το 70% (~ 49.000 ΜΕΑ) της Ημερήσιας Κυκλοφορίας της Λ. Κηφισιάς (από Αθηνάς/ ΚΑΤ ως Χ. Τρικούπη, ~70.000 ΜΕΑ) είναι διαμετρικής.
- Η περιοχή των Αλωνίων επιβαρύνεται με διαμετρικές 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 ιεραρχημένου 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.

72

Μεγάλης κλίμακας προβλήματα του Δήμου Κηφισιάς

Με τη λειτουργία **νέων διοδίων στον ΠΑΘΕ**, σημαντικό ποσοστό των χρηστών του οδικού δικτύου θα επιλέξει εναλλακτικές διαδρομές **μέσω του τοπικού δικτύου** για να μετακινηθεί, με συνέπεια τη φόρτιση της περιοχής κατοικίας, την αύξηση του χρόνου μετακίνησης και ότι αυτό συνεπάγεται (αύξηση του θορύβου και των ατμοσφαιρικών ρύπων).

Η χρήση του τοπικού δικτύου από μεγάλο αριθμό χρηστών αυξάνει επίσης τον **κίνδυνο ατυχημάτων**, λόγω των συχνών διασταυρώσεων.

73

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Έργα Α/Κ Βαρυμπόμπης : εντός της Δ.Ε. Ν. Ερυθραίας
Προσωρινά νέα έργα κόμβου Ελαιών και Ερμιόνης: εντός της Δ.Ε. Κηφισιάς
Μικρό τμήμα της περιοχής μελέτης: εντός του Δ. Αχαρνών



74

ΑΡΧΙΚΗ ΛΥΣΗ



75

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΥΣΗ



76

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΩΝ ΕΡΓΩΝ

Προσωρινά έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης



Κατά τη φάση **κατασκευής** του ΑΚ Βαρυμπόμπης προβλέπονται προσωρινά νέα έργα στον κόμβο των οδών Ελαιών και Ερμιόνης. Προβλέπονται :

- Διαμόρφωση ισόπεδου κυκλικού κόμβου στο δυτικό τμήμα της οδού Ελαιών
- Ανακατασκευή των υφιστάμενων παράπλευρων της Εθνικής Οδού και της οδού Ελαιών
- Διαμόρφωση ισόπεδου φωτισματοδοτούμενου κόμβου στη συμβολή του Δεξιού Κλάδου της οδού Ελαιών με τον αριστερό παράπλευρο της Εθνικής Οδού.
- Διαμόρφωση λωρίδας επιτάχυνσης μήκους 250m περίπου, στη δεξιά οριογραμμή του δυτικού κλάδου της Εθνικής Οδού. Η υλοποίηση της ως άνω λωρίδας προϋποθέτει ανακατασκευή της οριογραμμής του αυτοκινητόδρομου σε μήκος ~90m

77

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

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). Επίσης, η **υπογειοποίηση του τερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ (Σταθμός Κηφισιάς)** θα δώσει τη δυνατότητα επέκτασης 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).

Στο ΡΣΑ 2021 προβλέπεται η επέκταση του ΗΣΑΠ έως την οδό Αγ. Σαραντά.

78

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΤΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδηλάτο) που να συνδέει τις γειτονιές με το Κέντρο της κάθε πόλης, τον τερματικό του ΗΣΑΠ, τα σχολικά συγκροτήματα, τα αθλητικά συγκροτήματα, τα ρέματα, τον ορεινό όγκο της Πεντέλης, κλπ.

Βελτίωση της λειτουργίας και επέκταση των υφιστάμενων δικτύων:

- Πεζόδρομοι
- Ποδηλατόδρομοι (σύνδεση των τριών (3) υφιστάμενων ποδηλατοδρόμων και επέκταση στα σχολικά συγκροτήματα)

79

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Διαχείριση του προβλήματος της υπερβολικής ζήτησης και της παράνομης στάθμευσης με μέτρα που αποσκοπούν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση.
- Σχεδιασμός και λειτουργία Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις επιβαρυνμένες περιοχές (πχ ΚΑΤ, πλ. Ελαιών, Αλώνια, πλ. Πολιτείας, κέντρο Νέας Ερυθραίας, κλπ)
- Αναβάθμιση Δικτύου ΜΜΜ. Επέκταση προς βορρά της γραμμής κορμού, που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τα βόρεια προάστια. Πύκνωση του υφιστάμενου δικτύου τοπικών γραμμών του ΟΑΣΑ, βορειότερα της Ν. Ερυθραίας.
- Σχεδιασμός και λειτουργία Δημοτικής ή Διαδημοτικής Συγκοινωνίας, η οποία θα συνδέει τους σταθμούς των μέσων μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (ΗΣΑΠ, Προαστιακός/ΟΔΕ) με την ευρύτερη περιοχή, με ιδιαίτερη έμφαση σε επιλεγμένες περιοχές κάθε ΟΤΑ, όπως εμπορικά κέντρα, χρήσεις εκπαίδευσης, Δημόσιες Υπηρεσίες, κλπ.
- Μείωση των ταχυτήτων στο οδικό δίκτυο

80

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

- Υπογειοποίηση Λ. Κηφισίας και Ελ. Βενιζέλου
- Υπόγεια σύνδεση Λ. Κηφισίας με Χ. Τρικούπη (το προβλεπόμενο μήκος της σήραγγας θα είναι περί τα 0,9 χλμ.)
- Ανασχεδιασμός Α/Κ Καλυφτάκη
- Διαμόρφωση οδού Καλυφτάκη, Γ. Λύρα και Ι/Κ Καλυφτάκη-Γ.Λύρα
- Βελτίωση Ι/Κ: Ισμήνης-Ρόδων-Παλαιολόγου, Χ. Τρικούπη-Μπακογιάννη
- Ανασχεδιασμός πλατείας Ελαιών
- Περιφερειακά parkings
- Βελτίωση πρόσβασης στο Νοσοκομείο «Αγ. Ανάργυροι»
- Επέκταση Λεωφ. Κύμης προς Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας (ΡΣΑ 2021)
- Αναβάθμιση Προαστιακού (σε επίπεδο Μετρό) και λειτουργία Νέου Σταθμού στο Κρουονέρι

81

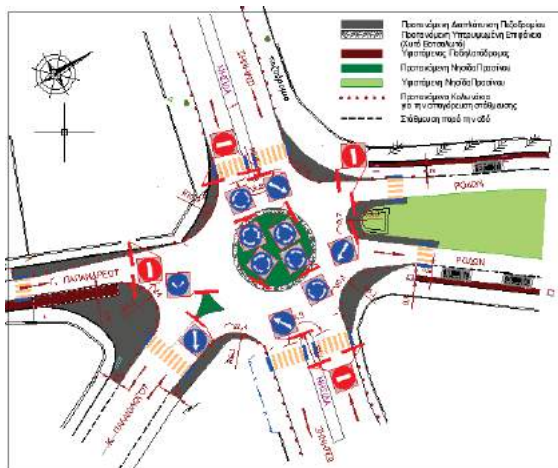
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

..... και πιο ριζοσπαστικές προτάσεις.....

- Μονοδρόμηση της Λ. Κηφισίας από την οδό Ηρώδου Αττικού έως την οδό Χαρ. Τρικούπη με κατεύθυνση προς την 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. Τατοίου 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 Τατοίου και Στρέϊτ

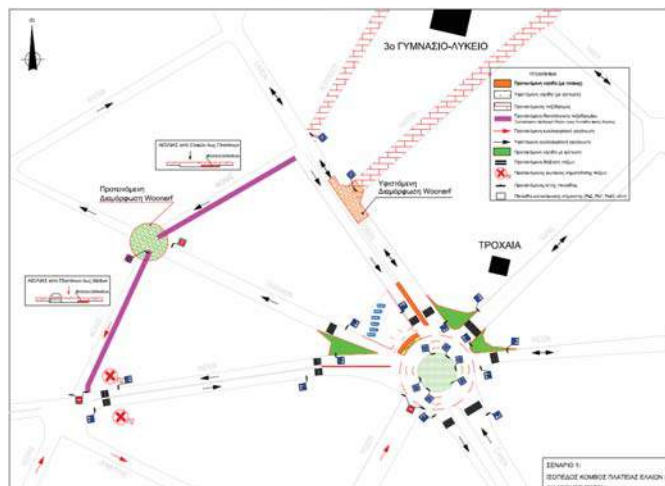
82

Ι/Κ Ισμήνης – Ρόδων – Παλαιολόγου - Παπανδρέου



83

Πλατεία Ελαιών



84

Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Εμπειρίας πάνω στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας (1/6)

Μεθοδολογία

- ▶ Τρόπος προσέγγισης → εξέταση μελετών-περίπτωσης (Case-Studies), δηλ. οι περιπτώσεις ευρωπαϊκών πόλεων για τη διερεύνηση καλών πρακτικών, όπου ιδέες και προτάσεις λειτούργησαν επιτυχώς σε κάποια περιοχή
- ▶ Κριτήρια: τα **κοινά χαρακτηριστικά** όπως, μεταξύ άλλων:
 - ✓ το κλίμα και η γεωγραφική θέση
 - ✓ η κουλτούρα των κατοίκων των εκάστοτε περιοχών
 - ✓ κατανομή χρήσεων γης
 - ✓ πληθυσμιακή εξέλιξη
 - ✓ συγκοινωνίες
 - ✓ ένταξη της εκάστοτε περιοχής μελέτης σε μια μητροπολιτική περιοχή
- Τέσσερις (4) Μελέτες-Περίπτωσης (Case-Studies) επιλέχθηκαν να εξεταστούν ως καλές πρακτικές: η Γένοβα της Ιταλίας, το Αμβούργο της Γερμανίας, το Islington στο Λονδίνο και το Košice στη Σλοβακία

85

Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Εμπειρίας πάνω στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας (2/6)

Χαρακτηριστικά Δήμου Κηφισιάς

- ✓ Γεωγραφικά, ο Δήμος βρίσκεται ανάμεσα σε ορεινούς όγκους (Πεντέλης και Πάρνηθος), για αυτό και χαρακτηριστικό γνώρισμά του είναι το δροσερό κλίμα.
- ✓ Επιπλέον γνώρισμά της περιοχής μελέτης είναι τα μεγάλα ποσοστά πρασίνου (δημοτικού και ιδιωτικού), σε συνδυασμό με τις φιλήσυχες γειτονιές αλλά και η σχετικά έντονη νυχτερινή διασκέδαση.
- ✓ Το οικιστικό κέντρο του Δήμου βρίσκεται στην Κηφισιά, όπου τοποθετείται και το σύγχρονο εμπορικό κέντρο του Δήμου, που σήμερα ανάγεται στον πιο ακριβό εμπορικό δρόμο των βορείων προαστίων
- ✓ Η πληθυσμιακή εξέλιξη του Δήμου παρουσιάζει ήπιες αυξήσεις (λόγω των υψηλών τιμών των οικοπέδων και των περιορισμών στη δόμηση)
- ✓ Συγκοινωνιακά, διαθέτει πρόσβαση από την Εθνική Οδό Αθηνών-Λαμίας, την κομβική Λεωφόρο Κηφισίας αλλά και τον ομώνυμο τερματικό σταθμό του Ηλεκτρικού "Κηφισιά".

86

Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Εμπειρίας πάνω στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας (3/6)

Συμπεράσματα

1. Σε όλες τις πόλεις που εξετάστηκαν, υπάρχει πρόβλεψη για την προσπέλαση των κέντρων αναψυχής με **δημόσια συγκοινωνία**.
 - ❖ Τα μέσα σταθερής τροχιάς διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο, με σημαντικό όγκο μετακινούμενων πολιτών, που σχετίζεται με τη συχνή διέλευσή τους, την ταχύτερη διαδρομή και με την καλή διασύνδεση που έχουν μεταξύ τους.
 - ❖ Σημαντικός είναι και ο ρόλος των λεωφορείων, όπου σε πολλές πόλεις, προσεγγίζουν ακόμη περισσότερο σημαντικούς πόλους έλξης κοινού με αποτέλεσμα το περπάτημα να ελαχιστοποιείται.

87

Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Εμπειρίας πάνω στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας (4/6)

Συμπεράσματα

2. Σε όλες τις περιπτώσεις διαφάνηκε η σημασία του **ποδηλάτου**.
 - ❖ Ειδικά στην περίπτωση της Γένοβας, ο μη επαρκής σχεδιασμός ενός συστήματος κοινόχρηστου ποδηλάτου κατέδειξε τις αδυναμίες του σχεδιασμού και την ανάγκη για την ύπαρξη εκτεταμένου δικτύου με επάρκεια στους σταθμούς.
 - ❖ Χαρακτηριστικό είναι το ζήτημα της στάθμευσης των ποδηλάτων στις μεσογεικές χώρες: Ο σχεδιασμός στη Γένοβα δεν ήταν προς την ασφάλεια των σταθμευμένων ποδηλάτων και οι χρήστες δίνουν λύσεις από μόνοι τους, αξιοποιώντας τα κατακόρυφα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού
 - ❖ Στην περίπτωση του Košice (Κόσιτσε), εφαρμόστηκε σύστημα "Park and ride" όπου οι επιβάτες του μετρό μόλις αποβιβαστούν στον τερματικό σταθμό έχουν τη δυνατότητα ενοικίασης ποδηλάτου. Η παραπάνω εφαρμογή απαιτεί και τη δημιουργία χώρων στάθμευσης των ποδηλάτων σε διάφορα σημεία της πόλης
 - ❖ Σημαντική ήταν και η εφαρμογή "bike to work" (στη Γένοβα), όπου ομάδες εργαζομένων συγκεντρώνονται για την ομαδική μετακίνησή τους προς τις εργασίες τους με το ποδήλατο. Η λογική της δράσης είναι πως η μετακίνηση μιας ομάδας ποδηλάτων είναι ασφαλέστερη έναντι μεμονωμένων ατόμων

88

Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Εμπειρίας πάνω στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας (5/6)

Συμπεράσματα

3. Στην περίπτωση της Γένοβας, τα **μηχανοκίνητα μέσα** καταλαμβάνουν μια σημαντική επιφάνεια του δημόσιου χώρου για στάθμευση αφού η μηχανοκίνηση αποτελεί μια σημαντική επιλογή των κατοίκων, παρά την πληθώρα επιλογών δημόσιας συγκοινωνίας.
4. Αναφορικά με το **περπάτημα**, φαίνεται ότι ευνοείται σε όλες τις περιπτώσεις που μελετήθηκαν:
 - ❖ Σε αυτό συνέβαλε η ύπαρξη μεγάλης επιφάνειας δημόσιων χώρων, όπου αναπτύσσεται η κοινωνική ζωή των χρηστών.
 - ❖ Σημαντικό είναι πως σε όλες τις περιπτώσεις, ο δημόσιος χώρος δεν είναι αποκομμένος από την πόλη αλλά «ανοίγεται» προς αυτή προσκαλώντας τους κατοίκους να τον επισκέπτονται.
 - ❖ Ένας άλλος λόγος είναι το γεγονός πως οι μεγάλες πεζοδρομημένες επιφάνειες δημόσιων χώρων συνδέουν κτίρια με ομοειδείς δραστηριότητες, με αποτέλεσμα οι περιοχές αυτές να λειτουργούν ως κέντρα πολιτισμού και αναψυχής και να συγκεντρώνουν άτομα που δεν μετακινούνται αποκλειστικά προς ένα συγκεκριμένο κτίριο αλλά προς μια σειρά δραστηριοτήτων που γειτνιάζουν μεταξύ τους.

90

Μεταφορά Τεχνογνωσίας και Εμπειρίας πάνω στα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας (6/6)

Συμπεράσματα

5. Παράδειγμα η περίπτωση του Islington για **συνεχή εξέλιξη** ως «βιώσιμη πόλη» παρά τη ήδη μεγάλη ποσοστά χρήσης των βιώσιμων μέσων μετακίνησης. Ομοίως, παρά το κέντρο της Κηφισιάς καλύπτεται από ένα δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, η επέκταση αυτών των δικτύων θα συνεχιστεί ακόμη περισσότερο στην προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Ακόμη, χρήσιμο θα ήταν να γίνουν πιο αξιόπιστα τα δρομολόγια του ΙΗΣΑΠ και του ΟΑΣΑ ως προς τις ώρες αναχώρησής τους από τους σταθμούς/στάσεις και να επιτευχθεί πύκνωση των δρομολογίων, μειώνοντας με αυτόν τον τρόπο το μέσο χρόνο αναμονής των επιβατών.
6. Αξιοσημείωτο στο Islington αποτελεί η **αξιοποίηση της εκπεμπόμενης και μη εκμεταλλεύσιμης θερμότητας** που εκλύεται από τη λειτουργία του μετρό για τη θέρμανση κατοικιών.

Σας ευχαριστούμε

ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

Θοδωρής Μαυρογεώργης
Συγκοινωνιολόγος MSc(Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Fin)

Προτεραιότητες & Στόχοι ΣΒΑΚ Κηφισιάς

ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ – ANNA I. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ
11/02/2020

Προτεραιότητες ELTIS

- Αποδοτικότητα
- Ζωντανός Οδικός Χώρος
- Περιβάλλον
- Ισότητα και Κοινωνική Ένταξη
- Ασφάλεια
- Οικονομική Μεγέθυνση

Προτεραιότητες

Περιβαλλοντικές

Κοινωνικές

Οικονομικές

Περιβαλλοντικές Προτεραιότητες

Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις

Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση του μικροκλίματος

Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους με περπάτημα- ποδήλατο δημόσια συγκοινωνία- κοινόχρηστα οχήματα

Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημόσιου χώρου

Κοινωνικές Προτεραιότητες

Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση

Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου

Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα

Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στον σχεδιασμό των μετακινήσεων

Οικονομικές Προτεραιότητες

Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών

Ενίσχυση επιχειρηματικότητας

Αύξηση εσόδων μέσα από τη διαχείριση της κινητικότητας

Μετρήσιμοι Στόχοι

- ❑ Είναι συγκεκριμένοι (specific)
- ❑ Είναι μετρήσιμοι (measurable)
- ❑ Είναι εφικτοί (achievable)
- ❑ Είναι σχετικοί (relevant)
- ❑ Έχουν χρονικά όρια (time-bound)

Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις

- ❑ Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου
- ❑ Μεταβολή της σύνθεσης των κυκλοφορούντων μέσων με μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και των συλλογικών μετακινήσεων

- ❑ Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία
- ❑ Μείωση της έντασης του ήχου στις γειτονιές του Δήμου Κηφισιάς

Προστασία χώρων πρασίνου και βελτίωση της διασύνδεσής τους

- ❑ Αύξηση πράσινων διαδρομών, που συνδέουν σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους
- ❑ Ενίσχυση ελκυστικότητας των χώρων πρασίνου για περπάτημα και κοινωνική συναναστροφή

Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος

- ❑ Μείωση διαμπερών ροών σε συγκεκριμένους δρόμους κατοικίας, που παρουσιάζουν σήμερα υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους

Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυση του δημοσίου χώρου

- ❑ Αύξηση των πεζοδρομημένων οδών τόσο στο κέντρο της Κηφισιάς, όσο και στις υπόλοιπες γειτονιές
- ❑ Αύξηση των οδών ήπιας κυκλοφορίας στις γειτονιές κατοικίας του Δήμου και σε περιοχές γύρω από σχολεία
- ❑ Αύξηση της ελκυστικότητας του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων για χρήση ποδηλάτου στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων

Προστασία περιοχών από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία

- ❑ Βελτίωση των υποδομών για τα εμποδιζόμενα άτομα (υποδομές εξοπλισμένες με ράμπες, διαβάσεις, οδεύσεις τυφλών κ.ά.)
- ❑ Βελτίωση της βαδισιμότητας
- ❑ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης της δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας
- ❑ Εγκατάσταση συστήματος διαμοιραζόμενων/κοινόχρηστων ποδηλάτων (bike-sharing)

Βελτίωση προσβασιμότητας για τους ευάλωτους χρήστες και άρση κοινωνικών αποκλεισμών στη μετακίνηση

Προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης έναντι του αυτοκινήτου

- ❑ Αύξηση της ενεργής μετακίνησης (περπάτημα, ποδήλατο κλπ.)
- ❑ Κατάργηση των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης

Ενσωμάτωση νέων και ευφυών τεχνολογιών στο μεταφορικό σύστημα

- ❑ Αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων μέσω του carsharing
- ❑ Ανάπτυξη συστήματος ITS για τις μετακινήσεις στον Δήμο

Βελτίωση του επιπέδου οδικής ασφάλειας

Μείωση αριθμού τροχαίων συμβάντων

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

- ❑ Εφαρμογή παραδοσιακών και καινοτόμων τρόπων συμμετοχής των κατοίκων και επισκεπτών στον κυκλοφοριακό, πολεοδομικό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό της περιοχής

Ενθάρρυνση συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό των μετακινήσεων

Λειτουργικότητα συστήματος μεταφορών

- ❑ Αύξηση της ακρίβειας του συστήματος δημόσιας και δημοτικής συγκοινωνίας
- ❑ Μείωση του κόστους μετακίνησης για τους ιδιώτες μετακινούμενους
- ❑ Ανάπτυξη ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών με συνδυασμένες μετακινήσεις
- ❑ Αύξηση ικανοποίησης των μετακινούμενων της Δημοτικής Συγκοινωνίας

Ενίσχυση επιχειρηματικότητας

Αύξηση του βαθμού
ικανοποίησης των
επιχειρηματιών του
Δήμου Κηφισιάς

Εγκατάσταση και
ανάπτυξη έξυπνου
συστήματος
τροφοδοσίας

Αύξηση εσόδων
μέσα από τη
διαχείριση της
κινητικότητας

Αύξηση δημοτικών εσόδων μέσα από
μια αποδοτική διαχείριση της
κινητικότητας



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 – ANNA I. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ

Χρήστος Καρολεμέας

11/02/2020

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



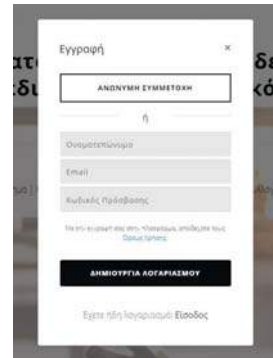
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στην Κηφισιά
Α ΒΗΜΑ: Είσοδος στην πλατφόρμα | Πλατφόρμα κατάθεσης ιδεών για το ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς
Ανοίγουμε μία νέα σελίδα στο διαδίκτυο → <http://kifisiasvak.eu/>

Β ΒΗΜΑ: Περιήγηση στην πλατφόρμα



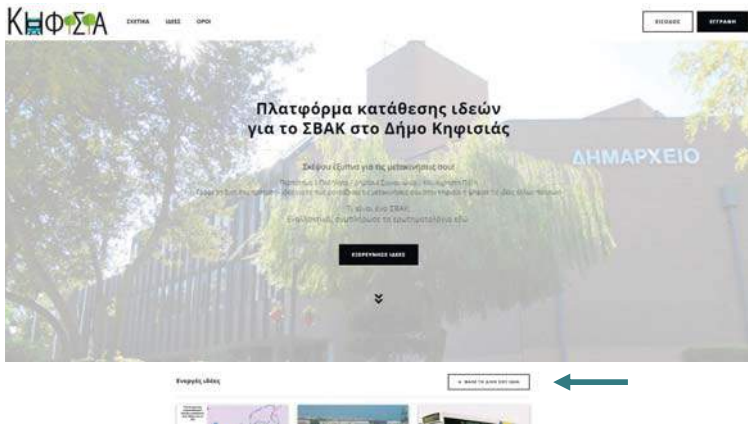
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu

Γ ΒΗΜΑ: Εγγραφή στην πλατφόρμα



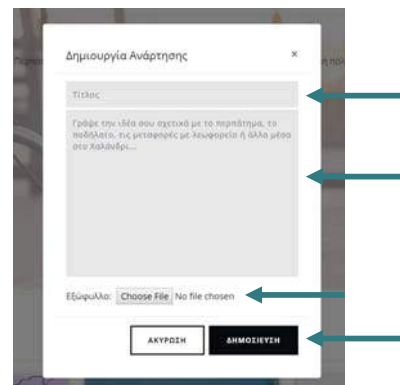
ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ svaklailimos.eu | ΣΒΑΚ στον Άλιμο

Δ ΒΗΜΑ: Προσθήκη ιδέας στην πλατφόρμα



ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς

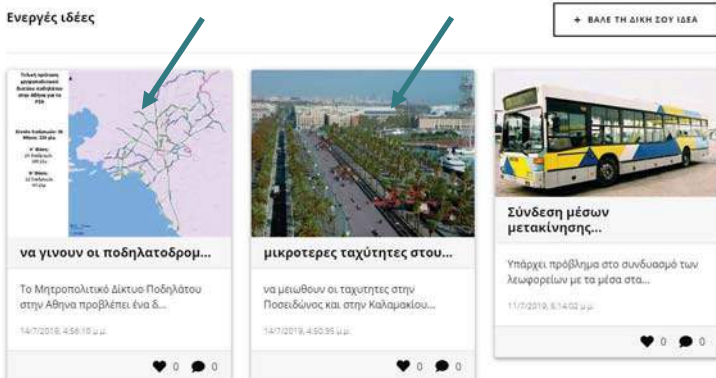
Δ ΒΗΜΑ: Προσθήκη ιδέας στην πλατφόρμα



ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΑΣ kifisiasvak.eu | ΣΒΑΚ στο Δήμο Κηφισιάς

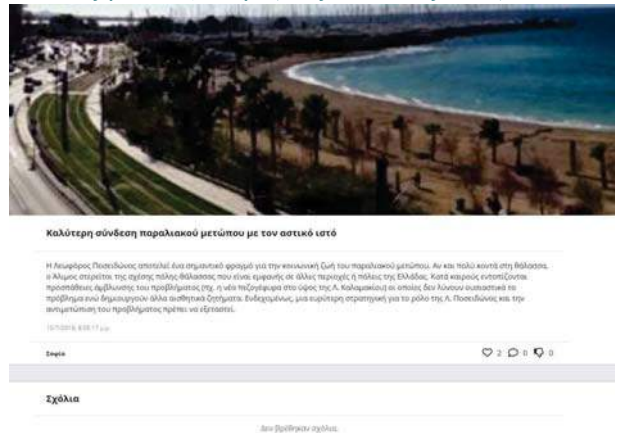
Δ1 ΒΗΜΑ: πως φαίνεται η ιδέα μου; Πως βλέπω ιδέες άλλων;

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 Καλλιμάρμα και στην Αθήνα, να γίνει πιο στενή και το αυτοκίνητο και πιο άνετες για πεζούς και ποδηλάτες, να γίνει καλύτερη διαχείριση κυκλοφορίας και παράλληλα να να μην παραβούν στην ταχύτητα οι άλλοι, υπάρχουν καλύτερη, δυνατότητα παρακολούθησης της πορείας και το Γαβιά που μπορούν να φέρουν άλλους χωρίς να φέρουν την απειλή.

14/03/2018 10:00:00

Αντικείμενο: Κηφισιά

Σχόλια

στον χώρο των πεζών

από τον χρήστη



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

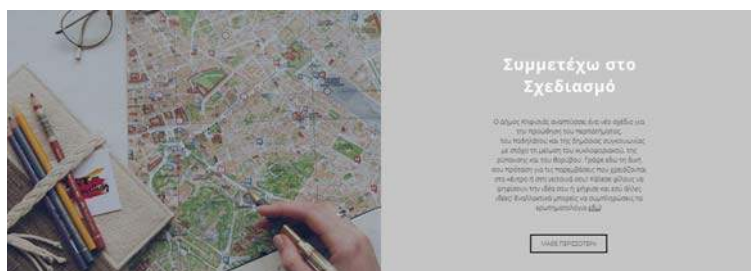
II. Ιστότοπος ενημέρωσης του κοινού
<https://kifisiamobility.wixsite.com/svak>

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



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.



III. Ερωτηματολόγια

https://kifisiamobility.wixsite.com/svak

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Ο Δήμος Κηφισιάς ενδίδει στην εκπαίδευση των πολιτών και των φορέων στην εκπόνηση του ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό πραγματοποιήθηκαν έρευνες 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 *

Ενδεχομένως, χάρη στις επιδόσεις του και την αφοσίωσή του, οι εργαζόμενοι σταθερά στήριξαν δημόσιες συγκοινωνίες, συνδυάζοντας με τους πολίτες τους τρόπους και μέσα μετακίνησης, είναι το κλειδί ώστε η πόλη να προσφέρει μια αποτελεσματική και βιώσιμη εναλλακτική λύση στο αδιεξάντο αυτοκίνητο.

Η απόκρισή σας:

Περπάτημα και Ποδήλατο *

Οι Στρατηγικές Βιώσιμης Κινητικότητας έχουν ως στόχο την ενίσχυση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας για την αντιμετώπιση μενών της πόλης και αυτών που είναι οι συνέπειες για πολλά προβλήματα ποιότητας ζωής και αναγκών: λειτουργίας της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό οι παρακάτω Στρατηγικές επισημαίνονται με πιο σημαντική κατάσταση της διατήρησης των δρόμων στις διάφορες κατηγορίες: χρήση με τη βελτιστοποίηση σπαρτιατών, κλάσεων, διαδρομών για κάθε μια από αυτές. Οι νέες αυτές υποδομές για ενδοκλήση μέσα και τρόπος μετακίνησης επιβαίνουν είτε την ενίσχυση είτε και την ερμηνεία κάποιων άλλων, το ποδήλατο, που είναι υποκατάστατο προϊόν, να αποκτήσουν από το δρόμο.

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	Κορίτσι
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 δικύκλο
- ☐ 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
- ☐ Μηχανοκίνητου δικύκλου
- ☐ 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

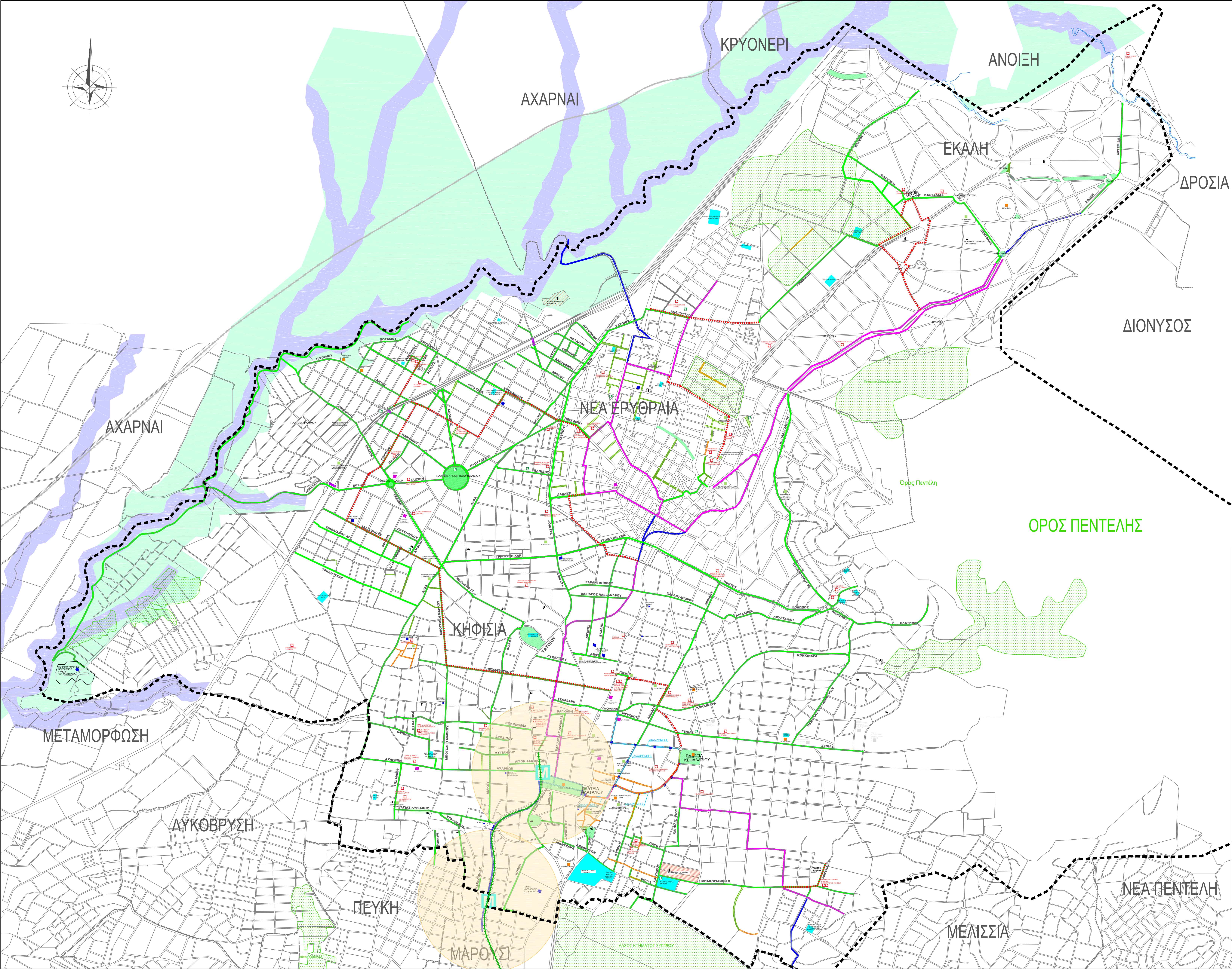
GDPR πλατφόρμα

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

Παράρτημα ΙΙΙ: ΧΑΡΤΗΣ ΤΣ.1 «ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ - ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ»



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Οριο Δήμου Κηφισιάς
- Οριο Δημοτικών Ενότητων
- Προτεινόμενες Πράσινες Διαδρομές με δημιουργία πεζόδρομων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομων, διαπλευσμένων πεζοδρομίων (το είδος θα καθοριστεί με εξειδικευμένες μελέτες)
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος
- Προτεινόμενες επεκτάσεις ποδηλατόδρομων βάσει του ΡΣΑ
- Προτεινόμενες επεκτάσεις ποδηλατόδρομων βάσει της εγκεκριμένης μελέτης του 2013
- Προτεινόμενο δίκτυο διαδρομών και διαβάσεων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ
- Υφιστάμενος Πεζόδρομος
- Υφιστάμενη διαμόρφωση Woonerf (Ηπιοποίηση)
- Γραμμή ΟΣΕ/Προαστιακός (Υφιστάμενη)
- Γραμμή 1 του ΗΣΑΠ (Υφιστάμενη)
- Σταθμοί Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ (Υφιστάμενοι)
- Επιρροή σταθμού ΜΣΤ (ακτίνας 500μ.)
- Ζώνη Α' προστασίας Κηφισού ποταμού
- Ζώνη Β' προστασίας Κηφισού ποταμού

- Αθλητικές Εγκαταστάσεις
- Μεγάλες εκτάσεις πρασίνου - δασικές εκτάσεις
- Δημόσιες Υπηρεσίες
- Κοινωνική Πρόνοια
- Παιδική Χαρά
- Εγκαταστάσεις Αναψυχής
- Υποδομές Πολιτισμού
- Κοιμητήριο

ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Τίτλος:

"ΜΕΛΕΤΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΣΒΑΚ) ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ" - Γ' ΣΤΑΔΙΟ

Τίτλος Χάρτη:

ΤΕΛΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ - ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

Ημερομηνία:	Κλίμακα:	Αριθμός Χάρτη:
Ιούλιος 2020	1:10.000	ΤΣ.1

Σύνταξη:	Όνομα:	Υπογραφή:
	Θεόδωρος Μαυρογεώργης	
	Άννα Μαυρογεώργη	
	Μεταξία Σμαίλη	
	Όλγα Ρεϊτζοπούλου	

Ανάδοχος:

ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.

ΑΝΝΑ Ι. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗ

Επιστημονικός Σύμβουλος:

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ (ΘΑΝΟΣ) ΒΛΑΣΤΟΣ, Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Παράρτημα IV: 3^{ος} ΚΥΚΛΟΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΔΗΜΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑΣ
Διονύσου & Μυρσίνης 2
Κηφισιά ΤΚ 145 62

Κηφισιά, 6/7/2020
Αρ. Πρωτ: 22225

ΘΕΜΑ: 3^η Συνάντηση 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 τον Σεπτέμβριο του 2019 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, την 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.

Σε αυτό το πλαίσιο, **σας προσκαλούμε** να συμμετέχετε στη **Δημόσια Διαβούλευση του ΣΒΑΚ Κηφισιάς, τη Δευτέρα 13 Ιουνίου 2020, στις 7 μ.μ.**, στην Αίθουσα του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Κηφισιάς (Διονύσου και Μυρσίνης 2, ΤΚ 145 62, Δημαρχείο).

Θα παρουσιαστούν τρία εναλλακτικά σενάρια προτάσεων. Στα σενάρια αυτά περιγράφονται μέτρα και παρεμβάσεις για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στον Δήμο.

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

Η συνάντησή μας είναι σημαντική ώστε μέσα από τη διαλογική διαδικασία να επιτευχθεί η βέλτιστη δημιουργία του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Κηφισιάς.

Με εκτίμηση,

Ο Αντιδήμαρχος
Τ.Υ. και Υποδομών,
Ενέργειας και Εκτέλεσης
του Συμμετοχικού Προϋπολογισμού

Αλέξιος Μακρής
Αρχιτέκτων Μηχ.

3^η Διαβούλευση
Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)
Δήμου Κηφισιάς

Δευτέρα, 13 Ιουλίου 2020, στις 19.00

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

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

19.00-19.05 Χαιρετισμός

Γιώργος Θωμάκος, Δήμαρχος Κηφισιάς

19.05-19.10 Χαιρετισμός

Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Κηφισιάς

19.10-19.30 Όραμα, Προτεραιότητες Κινητικότητας, Στόχοι ΣΒΑΚ Κηφισιάς

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.Δι.Π., Σχολή
Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΕΜΠ

19.30-20.00 Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα
στο Δήμο Κηφισιάς

Θοδωρής Μαυρογεώργης, Συγκοινωνιολόγος-Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc(Eng), MSc(Fin)
«ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε.»

20.00-21.00 Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση

21.00-21.10 Συμπεράσματα και επόμενα βήματα

Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Κηφισιάς

ΠΡΑΚΤΙΚΑ 3^{ης} ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ

Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

Δήμου Κηφισιάς

Ημερομηνία: Δευτέρα, 13 Ιουλίου 2020

Ώρα έναρξης: 19:00

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

Πρακτικά συνάντησης

▪ 19.25-19.30 – Χαιρετισμός

Η συνάντηση ξεκίνησε με χαιρετισμό του Δημάρχου Κηφισιάς, κ. Γιώργου Θωμάκου, ο οποίος έκανε μια εισαγωγή του προγράμματος της 3^{ης} διαβούλευσης, το οποίο λόγω της χαμηλής προσέλευσης διαφοροποιήθηκε ως προς τις παρουσιάσεις των ομιλητών.

▪ 19.30-20.00 – Μέτρα παρέμβασης εναλλακτικών σεναρίων για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στον Δήμο Κηφισιάς

Στη συνέχεια πήρε τον λόγο ο κ. Θεόδωρος Μαυρογεώργης, Πολιτικός Μηχανικός Ε.Μ.Π./ Συγκοινωνιολόγος, Εκπρόσωπος του Ανάδοχου της μελέτης του ΣΒΑΚ, ο οποίος έκανε μια σύντομη παρουσίαση των προτεινόμενων μέτρων των εναλλακτικών σεναρίων.

▪ 20:00-21:00 – Ερωτήσεις και ανοιχτή συζήτηση

⊕ Παρέμβαση Δημάρχου για επέκταση της Γραμμής 1 ΗΣΑΠ.

Θ.Μ.: Ανέφερε ότι, πρόσφατα συζητήθηκε με τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών η επέκταση του ΗΣΑΠ.

Δήμαρχος: Αναφέρθηκε σε κάποιες «νέες» μελέτες του 2013, οι οποίες δεν μπορούν να βρεθούν σύμφωνα με τις οποίες έχει αλλάξει η χωροθέτηση των θέσεων των σταθμών.

Ερώτηση περί ύπαρξης υπόγειων λιμνών στην περιοχή της Ν. Ερυθραίας.

Απάντηση από κ. Θ.Μ.: Δεν γνωρίζουμε, ωστόσο δεν είναι αξεπέραστα προβλήματα παρότι αυξάνουν το κόστος.

⊕ Παρέμβαση Δημάρχου για εμπόδια-φύτευση επί των πεζοδρομίων

Δήμαρχος: Εδώ και 6 χρόνια απαγορεύουμε τη νέα φύτευση επί των πεζοδρομίων, κόβουμε θάμνους, δεν διανοούμε να κόψουμε δέντρα.

κ. Αλέξιος Μακρής, Αντιδήμαρχος Κηφισιάς: Όχι φύτευση σε στενά πεζοδρόμια.

Θ.Μ.: Γενική αρχή, ανά περίπτωση γεωμετρίας της οδού, οι διαπλατύνσεις πεζοδρομίων εις βάρος της παράνομης παρόδιας στάθμευσης. Υπάρχει και η δυνατότητα της αξιοποίησης του πρόσφατου ΦΕΚ για προσωρινές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, χρήση οριοδεικτών.

Δήμαρχος: Οι οριοδείκτες δεν μπορούν να τοποθετηθούν σε όλους τους δρόμους σύμφωνα με το ΦΕΚ.

Θ.Μ.: Όντως, επιτρέπεται μόνο σε τοπικές οδούς.

Αντιδήμαρχος: Μας αρνήθηκαν 2 φορές την τοποθέτηση STOP στην οδό Βλάχου.

Θ.Μ.: Πρέπει να δούμε την αιτιολογία στην αρνητική απάντηση.

⊕ **Περί διαμορφώσεων κόμβων**

Θ.Μ.: Δύναται να προταθούν παρεμβάσεις που να εξυπηρετείται και η παρόδια στάθμευση, π.χ. σε κάποια σημεία όπως η Ιλίσίων παρκάρουν υπό γωνία και χωράνε περισσότερα.

Αντιδήμαρχος: Στην Πλατεία Ελαιών μπαίνει ΚΤΕΛ. Με την προτεινόμενη διαμόρφωση θα χωράει το λεωφορείο;

Θ.Μ.: Φυσικά.

Αντιδήμαρχος: Πριν 10 ημέρες έγινε η τοπογραφική αποτύπωση του κόμβου Ρόδων – Ισμήνης.

⊕ **Περί Δημοτικής Συγκοινωνίας**

Δήμαρχος: Δεν θέλουμε δύο (2) γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας. Θέλουμε ένα (1) λεωφορείο με κυκλική διαδρομή.

κ. Γεώργιος Δορμούσης, Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμου Κηφισιάς: Οι μεγάλοι μήκους γραμμές έχουν μεγάλες πιθανότητες αστοχίας.

Θ.Μ.: Πράγματι, το είπαμε και νωρίτερα, οι μεγάλοι μήκους γραμμές απαξιώνουν τη λειτουργία.

κ. Χρήστος Καρολεμέας, Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc ΕΜΠ, Υποψήφιος Διδάκτορας στο Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής της ΣΑΤΜ ΕΜΠ, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ – μέλος της ομάδας του Αναδόχου: Οι μεγάλοι μήκους γραμμές απαιτούν τηλεματική, ώστε ο χρήστης να μπορεί να τη χρησιμοποιήσει.

κα. Ελένη Γιαννισοπούλου, Δ/ντρια Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Κηφισιάς: Υπάρχει πρόταση ή σκέψη για επαναφορά της γραμμής του ΟΑΣΑ προς/από Αεροδρόμιο;

Θ.Μ.: Ο ΟΑΣΑ δεν προγραμματίζει νέες γραμμές.

κ. Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος, Διδάκτωρ Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός, Μέλος Ε.ΔΙ.Π., Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Μονάδα Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ΕΜΠ – μέλος της ομάδας του Αναδόχου: Συνήθως, για όποια νέα γραμμή, ο ΟΑΣΑ ζητάει να κοπεί κάποια άλλη. Τον Σεπτέμβριο αναμένεται η προκήρυξη νέας μελέτης Προέλευσης-Προορισμού για το λεκανοπέδιο της Αττικής από τον ΟΑΣΑ.

⊕ **SPARKS**

κ. Σταύρος Ζαπάντης, Πρόεδρος Δημ. Συμβουλίου, Τρέχουμε στην πόλη το πρόγραμμα SPARKS. Κατά πόσο μας συμφέρει να δώσουμε μόνιμες θέσεις κατοίκων;

⊕ **Superblocks**

Δήμαρχος: Πρόταση για δημιουργία superblocks στην περιοχή από την οδό Κρήτης έως την οδό Σαρανταπόρου

κ. Γ. Δορμούσης: Πως θα αποφύγουμε τη δυσaráσκεια των κατοίκων των όμορων δρόμων που θα έχουν μεγαλύτερη κίνηση έμπροσθεν των κατοικιών τους;

Θ.Μ.: Μπορούν να επεκταθούν οι παρεμβάσεις και σε αυτούς τους δρόμους, π.χ. εγκιβωτισμός θέσεων στάθμευσης, ώστε να έχουν μια όμορφη διαμόρφωση.

Αντιδήμαρχος: Θέλει αστυνόμευση.

κ. Κ. Αθανασόπουλος: Μπορεί να γίνει και με τεχνητά μέσα.

κ. Σταύρος Ζαπάντης, Πρόεδρος Δημ. Συμβουλίου, Urban Green Park → Μιλάνε για Parklets (Πάρκα τσέπης)

⊕ **Υπογειοποίηση Ελ. Βενιζέλου**

Δήμαρχος: Θέλουμε την υπογειοποίηση της Ελ. Βενιζέλου από Χαρ. Τρικούπη έως σχολεία.

Θ.Μ.: Απαιτείται μεγαλύτερο μήκος επέμβασης διότι θέλει μεγάλο μήκος ~80-120μ. μεταβλητού μήκους.

κ. Σταύρος Ζαπάντης, Πρόεδρος Δημοτικού Συμβουλίου Κηφισιάς: Πρόταση να είναι one way υπόγειο και one way επίγειο.

Δήμαρχος: Μικρότερης έκτασης υπογειοποίηση.

13.7.2020

ΛΙΣΤΑ ΠΑΡΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΩΝ

Ον/Επώνυμο

Φορέας

email

τηλέφωνο

ΒΛΕΠΩΝΕ
ΚΗΝΕΓΑΝΤΙΝΕ

ΕΤΑΕΥ

Αρτέμις Γεωργοπούλου

ΕΔ. επεξεργ.

Διευθυντής
Εταιρίας Ζαχαράτων

Πρόεδρος Διοικήσεως
Εταιρίας Ζαχαράτων

Αντιδιευθυντής

Διευθυντής Παραγωγής
Γ. Δοκτούρας
Εταιρία Παραγωγής

Θ. Μ. + Α. Μ.
Χ. Καραλής + Κ. Αδαμίδης

ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ
ΕΛΕΝΗ

ΕΛΕΝΗ
ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

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

3^η ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ ΜΕΤΡΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

**Ανάδοχος: ΜΣΜ-ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε./
ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ANNA**

Θοδωρής Μαυρογεώργης
Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Fin)

13 Ιουλίου 2020

ΟΡΑΜΑ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

«Όρα» 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 προσβάσιμο 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, απασκονώντας 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 επικριτές του.

Έναν Δήμο Κηφισιάς, ο οποίος θα διαμορφώσει ένα σύστημα **αποδοτικών εμπορευματικών μετακινήσεων** με κύριο γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.

ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ & ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Πίνακας 2-2: «Έξυπνοι» Μετρήσιμοι Στόχοι ανά Θεματική Προτεραιότητα

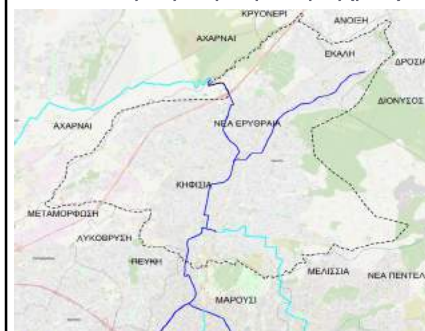
	Υλοποίηση στην 5ετία	Υλοποίηση στη 10ετία	Υλοποίηση στη 15+ετία
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις			
1.1 Εγναύμιση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημοσίου/δημοτικού στόλου	Χρήση εναλλακτικών καυσίμων ή ηλεκτρικής ενέργειας από το 50% του δημοσίου/ δημοτικού 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

Νέο ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής

- Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας:

Λ. Κύμης, στο τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης

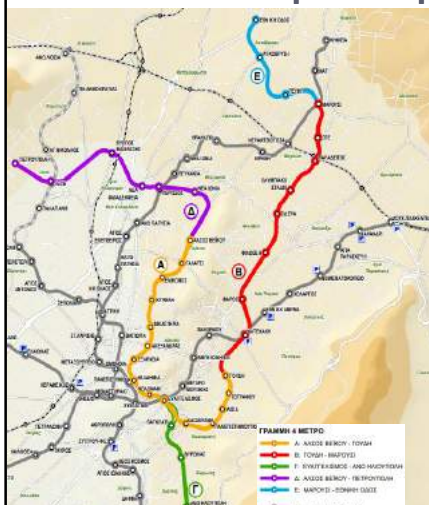
- Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών: άξονες α' προτεραιότητας (μπλε) και β' προτεραιότητας (γαλάζιο)



Περιλαμβάνονται:

ο «**ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΚΗΦΙΣΙΑ -ΓΚΑΖΙ-ΦΑΛΗΡΟ)**» (27km) και η **ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ «Άγιοι Ανάργυροι-Λαύριο» (60km).**

Μετρό - Γραμμή 4



Τμήμα Α: Άλσος Βεΐκου - Γουδή
(12,8 χλμ. και 15 σταθμοί)

Τμήμα Β: Γουδή-Μαρούσι
(9,6 χλμ. και 8 σταθμοί)

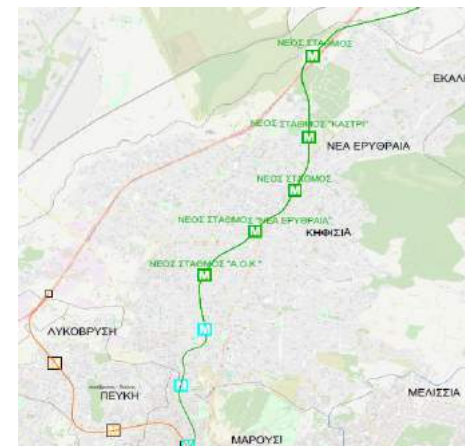
Τμήμα Γ: Ευαγγελισμός - Άνω
Ηλιούπολη (4,1 χλμ. και 3 σταθμοί)

Τμήμα Δ: Άλσος Βεΐκου -
Πετρούπολη (7,5 χλμ. και 6 σταθμοί)

Τμήμα Ε: Μαρούσι-Εθνική Οδός
(4,4 χλμ. και 3 σταθμοί)

ΗΣΑΠ – Επέκταση Γραμμής 1

Ενδεικτική χάραξη μελέτης του ΗΣΑΠ το 2008



ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ

1. Σχεδιασμός και ανάπτυξη της πόλης με βάση τις αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας
2. Αλλαγή νοοτροπίας πολιτών, εργαζομένων: προτεραιότητα στον άνθρωπο και όχι στο όχημα
3. Επέκταση/ Αναβάθμιση/ Αύξηση Χρήσης Δικτύου ΜΜΜ
4. Μείωση κυκλοφορίας οχημάτων
5. Σχεδιασμός και υλοποίηση ενός εκτεταμένου/ ολοκληρωμένου δικτύου ήπιων μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) που να συνδέει τις γειτονιές με το Κέντρο, Σταθμούς Μέσων Σταθερής Τροχιάς, χώρους Πολιτισμού, σχολικά και αθλητικά συγκροτήματα, με ποδηλατοδρόμους όμορων Δήμων, προστατευόμενες περιοχές (π. Κηφισός & Πεντελικό όρος), δασικές εκτάσεις, Άλση και Πάρκα, Ρέματα, κλπ.
6. Βελτίωση της λειτουργίας και επέκταση των υφιστάμενων δικτύων πεζοδρόμων
7. Διαχείριση του προβλήματος της παράνομης στάθμευσης
8. Ενίσχυση υποδομών προσβασιμότητας ΑΜΕΑ
9. Εκτροπή διαμπερών/ υπερτοπικών φόρτων από γειτονιές

ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ/ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Εξετάστηκαν τρία (3) Σενάρια:

- Σενάριο Τάσεων
- Ήπιο Σενάριο
- Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο

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

Σενάριο Τάσεων

- ▶ Παραμένουν τα προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης στην κυκλοφοριακή οργάνωση, στη στάθμευση και γενικότερα στις μετακινήσεις για το σύνολο του Δήμου.
- ▶ Παραμένουν τα προβλήματα και οι αρνητικές επιπτώσεις που έχει επιφέρει η αύξηση του αριθμού των οχημάτων, όπως η αύξηση της κατανάλωσης ενέργειας, η αύξηση των θυμάτων από οδικά ατυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση, η επιβάρυνση του φαινομένου του θερμοκηπίου και η κατάληψη ελευθέρων χώρων.
- ▶ Επισημαίνεται ότι, ο Δήμος Κηφισιάς δεν αποδέχεται κατ' αρχήν και σε καμία περίπτωση (και σε κανένα Σενάριο) την επιβολή διοδίων σε οποιαδήποτε θέση νοτιότερα του υφιστάμενου σταθμού διοδίων Αφιδνών.

Σενάριο Τάσεων

▶ Απογραφή Εναλλαγής Στάθμευσης στη Νέα Ερυθραία

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



	ΠΕΡΙΟΧΗ Ν. ΕΡΥΘΡΑΙΑΣ			
	Τρίτη 15/10/2019		Σάββατο 12/10/2019	
	Νόμιμη	Παράνομη	Νόμιμη	Παράνομη
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	91	58	91	54
Σύνολο Οχημάτων	392	277	342	275
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	2,38	2,25	2,61	2,04
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχήμ./θέση)	4,25	4,76	3,69	5,07

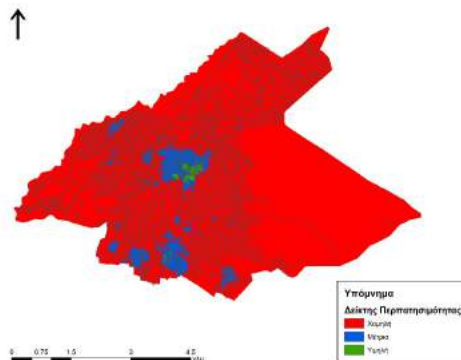
Νέα Ερυθραία	Σύνολο Οχημάτων (N+Π)	Ποσοστό Παράνομων Σταθμεύσεων
Τρίτη	669	41,41%
Σάββατο	617	44,57%

Σενάριο Τάσεων

Βαδισιμότητα

Στο σύνολο του Δήμου, τα οδικά τμήματα που δεν διαθέτουν πεζοδρόμιο καταλαμβάνουν το **29%**

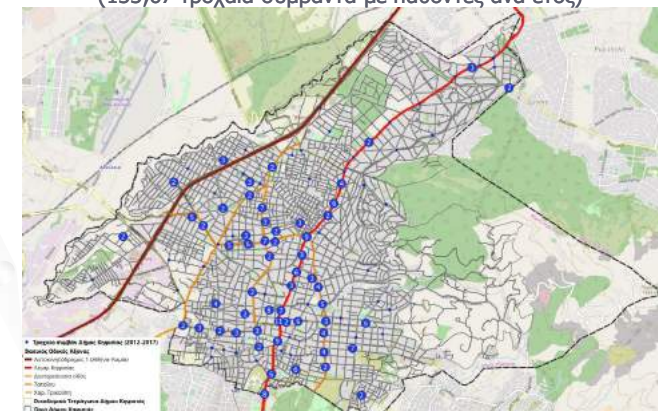
Μέσο πλάτος πεζοδρομίου στο σύνολο του Δήμου = 1,0μ.



Σενάριο Τάσεων

ΤΡΟΧΑΙΑ ΣΥΜΒΑΝΤΑ 2012-2017

802 τροχαία συμβάντα με παθόντες για τα έτη 2012-2017
(133,67 τροχαία συμβάντα με παθόντες ανά έτος)



Σενάριο Τάσεων

Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) του 2017

Με έτος βάσης το 2015, ο **τομέας των μεταφορών** υπολογίστηκε ότι καταναλώνει συνολικά 480.936 MWh, δηλαδή το **42,3%** της συνολικής παραγόμενης ενέργειας του Δήμου

Οι αντίστοιχες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζονται σε **121.436 tnCO₂** ετησίως

Ο Δήμος Κηφισιάς έχει θέσει ως στόχο της πολιτικής του τη μείωση των εκπομπών CO₂ τουλάχιστον **κατά 40%** έως το 2030

Ήπιο Σενάριο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- Κατασκευή και λειτουργία της επέκτασης της Δ. Κύμης από τη συμβολή της με την Αττική Οδό μέχρι τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, όπως προβλέπεται από το νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας).
- Υλοποιείται και η ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών εντός του Δήμου, καθώς μεγάλο τμήμα αυτής έχει κατασκευαστεί.
- Στο Ήπιο Σενάριο δεν υλοποιούνται οι προβλεπόμενες από το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής παρεμβάσεις για τη δημιουργία των Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης και της προβλεπόμενης από το ΡΣΑ επέκτασης της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ.

Ήπιο Σενάριο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- Προτείνεται αναθεώρηση του σχεδιασμού των Γραμμών του Μετρό ώστε να υλοποιηθεί στον Ορίζοντα 15ετίας η Γραμμή 4 σε ολόκληρο το μήκος της, καθώς και να εξεταστεί η επέκταση όλων των Γραμμών.
- Άμεση εφαρμογή μέτρων προστασίας στις περιοχές προστασίας Α' & Β' του ποταμού Κηφισού, κατ' εφαρμογή του ΠΔ του 1994, καθώς και στις ζώνες προστασίας του Πεντελικού Όρους, βάσει του ΠΔ του 1988.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές του Δήμου, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems).
- Κατασκευή και λειτουργία πρόσθετων χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking).

Ήπιο Σενάριο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- **Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία πεζοδρομίων/ ποδηλατόδρομων**
- Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση στο άκρο των πεζοδρομίων) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης επί των πεζοδρομίων, στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου
- Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε όλο τον Δήμο, για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών.

Ήπιο Σενάριο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- ▶ Προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων
- ▶ Εκτροπή της διαμερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- ▶ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων στις περιοχές κατοικίας.
- ▶ Δημιουργία δικτύων συγκλινόμενων και αποκλινόμενων οδικών τμημάτων σε όλο τον Δήμο.
- ▶ Αναβάθμιση και επέκταση της Δημόσιας Συγκοινωνίας.
- ▶ Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας

Ήπιο Σενάριο

ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΗΠΙΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- ▶ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών
- ▶ Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με επέκταση του δικτύου ποδηλατόδρομων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.), ώστε το ποδήλατο να αποτελεί εναλλακτικό μέσο μετακίνησης και ταυτόχρονα να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.
- ▶ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών
- ▶ Υλοποίηση των μέτρων του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) του 2017 για μείωση των εκπομπών CO₂ τουλάχιστον **κατά 40%** έως το 2030. Εκπόνηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) για τον Δήμο Κηφισιάς.

Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

- ▶ Ο ανασχεδιασμός του ανισόπεδου κόμβου Καλυφτάκη θα πρέπει να υλοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδους.
- ▶ Δημιουργία αναβαθμισμένης πρόσβασης στο Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», μέσω του Παράδρομου της Ε.Ο. Το έργο έχει αδειοδοτηθεί περιβαλλοντικά (έγκριση ΑΕΠΟ) από τις 13/10/2015 (ΑΔΑ: 772ΓΟΡ1Κ-ΟΩΜ).



Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

- ▶ Ολοκλήρωση διαδικασιών για απαλλοτριώσεις της οδού Καλυφτάκη, στο τμήμα της από Νέα Εθνική Οδό έως Γ. Λύρα, έτσι ώστε η οδός Καλυφτάκη να αποκτήσει το τελικό της εύρος/ διατομή εντός της 5ετίας.
- ▶ Διάνοιξη/ επέκταση της Λ. Κύμης από τη συμβολή της με την Αττική Οδό μέχρι τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, όπως προβλέπεται από το νέο ΡΣΑ Αθήνας-Αττικής (Πρωτεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας).
- ▶ Επέκταση της οδού Τατοΐου, με τρόπο τέτοιο ώστε να είναι δυνατή η άμεση σύνδεσή της με τη Γρ. Λαμπράκη (η σύνδεση αυτή σήμερα γίνεται μέσω της Όθωνος).
- ▶ Αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
- ▶ Το εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς προτείνεται να λειτουργεί ως "OPEN MALL", με σχετικές διαμορφώσεις όπου χρειάζεται.

Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

- Προτείνεται η βασική χάραξη των δρόμων Ήπιας Κυκλοφορίας να γίνεται σε οφιοειδή μορφή (τεθλασμένη γραμμή κυμαινόμενου πλάτους), με υλικό οδοστρώματος μείωσης της ταχύτητας (π.χ. κυβόλιθοι) ή/και ψυχρά υλικά. Επίσης, εκατέρωθεν του άξονα δημιουργούνται πλατώματα πράσινου με φύτευση, χώροι με μικρά καθιστικά, εγκαθιστούνται θέσεις (ελεγχόμενης) στάθμευσης και μεγάλο εύρος για πεζούς και ήπια μετακίνηση.
- Ως παράδειγμα οδού με προβλήματα οδικής ασφάλειας λόγω των υψηλών ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων αναφέρεται η οδός **Βλάχου** στη Δ.Ε. Εκάλης. Προτείνεται η τοποθέτηση σήμανσης P-2 «STOP» επί της οδού Βλάχου σε όλες τις διασταυρώσεις της, δίνοντας προτεραιότητα στα κάθετα οδικά τμήματα. Επιπλέον, προτείνεται για τη 10ετία η διαμόρφωση της οδού Βλάχου, καθώς και της οδού Φασίδερη, σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας.
- Αντίστοιχες παρεμβάσεις προτείνονται στις οδούς **Κων/νου Παλαιολόγου** και **Τριπολιτσάς**, με στόχο αφενός την ηπιοποίησή τους και αφετέρου τη μείωση των ταχυτήτων των διερχόμενων οχημάτων.

Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ:

- Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εστιάζουν στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων.
- Εφαρμόζεται σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων ("κοινόχρηστο αυτοκίνητο" - car sharing). Συνδυαστικά, εφαρμόζονται τα κοινόχρηστα ηλεκτρικά αυτοκίνητα πόλης. Στο ίδιο πλαίσιο κινείται και η λογική του συνεπιβατισμού (car pooling).
- Εφαρμόζονται τα "κοινόχρηστα ποδήλατα – ποδήλατα πόλης"

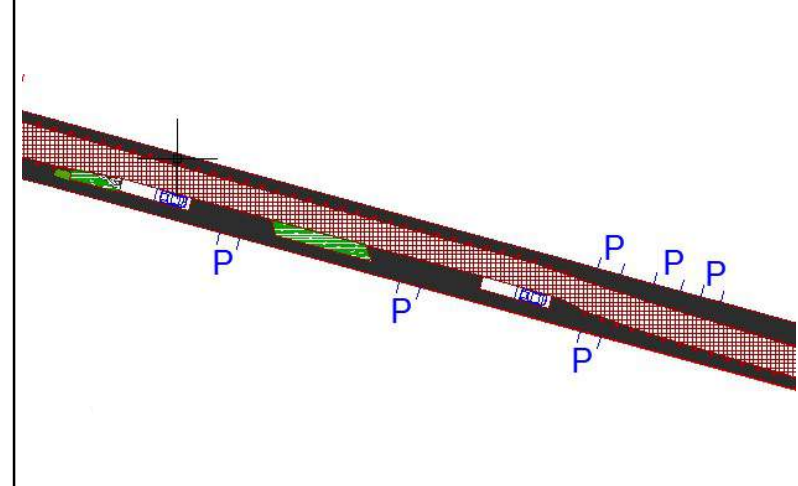
Ήπιο Σενάριο

Ενδεικτική Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Ήπιο Σενάριο

Ενδεικτική Διαμόρφωση Οδού Ήπιας Κυκλοφορίας



Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ:

- Εξάλειψη της παράνομης παρόδιας στάθμευσης και αντικατάστασή της με πεζόδρομους/ ποδηλατόδρομους.
- Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές, με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems).
- Συγκεκριμένα, προτείνεται πλήρης επαναλειτουργία στο εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς και στο εμπορικό κέντρο της Νέας Ερυθραίας, καθώς και εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης στις περιοχές:
 - i. πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά» (Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - ii. πέριξ του Σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ» (Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - iii. πέριξ Πλ. Πολιτείας (Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - iv. πέριξ Πλ. Ελαιών (Ιλισίων, Ελαιών) (Δ.Ε. Κηφισιάς)
- Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση και σε περιοχές μετεπιβίβασης σε Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).

Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ:

- Υλοποίηση Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου (τριώροφο υπόγειο, 166 θέσεων)
- Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού σε κεντρικές περιοχές του Δήμου.
- Κατά προτεραιότητα, προτείνονται η χωροθέτηση και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (Parking) σε ακίνητα/ αδόμητα οικοπέδα σε κεντρικές κορεσμένες περιοχές ώστε να ικανοποιηθεί η ζήτηση για μακροχρόνια στάθμευση και να διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα ΜΜΜ (ΗΣΑΠ, Λεωφορεία).
- Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα.
- Ορθή χωροθέτηση περιοχών στάσης ταξί «πιάτσες» σε σημεία του Δήμου με αυξημένη ζήτηση.

Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ:

- Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους. Προτείνεται –ενδεικτικά και όχι περιοριστικά– η χωροθέτηση χώρων/ σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (και ποδηλάτων) στις εξής περιοχές:
 - Κέντρο Κηφισιάς
 - Πέριξ σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιά»
 - Πέριξ σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ»
 - Πλ. Κεφαλαρίου
 - Πλ. Πολιτείας
 - Πλ. Ελαιών
 - Πλ. 28^{ης} Οκτωβρίου (Νέας Ερυθραίας)
 - Παλαιό Δημαρχείο Εκάλης
- Στις ίδιες θέσεις προτείνεται να λειτουργούν και σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων.

Ήπιο Σενάριο

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

- Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.
- Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
- Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.

[illegible]

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ:

- Ανισόπεδος Κόμβος Καλυφτάκη: Προτείνεται να λειτουργεί με πλήρη πρόσβαση για όλες τις κινήσεις. Ο ανασχεδιασμός του πρέπει να υλοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδους.
- Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση του ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην Πλατεία Ελαιών.
- Ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων που κρίνονται μη ασφαλείς, ενδεχομένως με διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout), έτσι ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών.

Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ:

- Ανασχεδιασμός διασταυρώσεων σε 15 θέσεις:
 - (α) Καλυφτάκη - Γ. Λύρα
 - (β) Λύρα - Χαριλάου Τρικούπη - Ελαιών - Χελιδονούς
 - (γ) Γ. Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου
 - (δ) Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού (Πανόραμα Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - (ε) Δαγκλή & Κρήτης (Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - (στ) Παράπλευρος Ν.Ε.Ο.Α.Λ. - ανώνυμη οδός - οδός Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος) (Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας)
 - (ζ) Μαυρομιχάλη - Σκύρου
 - (η) Μαυρομιχάλη - Σποράδων - Μεθώνης
 - (θ) Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης
 - (ι) Παν. Ελευθερώτριας - Κοκκιναρά
 - (ια) Αγ. Παρασκευής - Αλκαίου - Μ. Μπότσαρη - Αγ. Βαρβάρας
 - (ιβ) Ορβύλων - Ψαρών - Μιαούλη
 - (ιγ) Γ. Λύρα - Πλουτάρχου
 - (ιδ) Σωκράτους - Μακεδονίας - Αγ. Παρασκευής
 - (ιε) Ελαιών - Ρέμβης - Δήμητρας

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ:

- Ανασχεδιασμός διασταυρώσεων σε 15 θέσεις:
- (α) Καλυφτάκη - Γ. Λύρα
 - (β) Λύρα - Χαριλάου Τρικούπη - Ελαιών - Χελιδονούς
 - (γ) Γ. Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου
 - (δ) Νουφάρων & Τιμίου Σταυρού (Πανόραμα Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - (ε) Δαγκλή & Κρήτης (Δ.Ε. Κηφισιάς)
 - (στ) Παράπλευρος Ν.Ε.Ο.Α.Α. - ανώνυμη οδός - οδός Γυμναστηρίου (πρώην Χαλκίδος) (Δ.Ε. Νέας Ερυθραίας)
 - (ζ) Μαυρομιχάλη - Σκύρου
 - (η) Μαυρομιχάλη - Σποράδων - Μεθώνης
 - (θ) Καραϊσκάκη - Σκύρου - Μεθώνης
 - (ι) Παν. Ελευθερώτριας - Κοκκιναρά
 - (ια) Αγ. Παρασκευής - Αλκαίου - Μ. Μπότσαρη - Αγ. Βαρβάρας
 - (ιβ) Ορβύλων - Ψαρών - Μισούλη
 - (ιγ) Γ. Λύρα - Πλουτάρχου
 - (ιδ) Σωκράτους - Μακεδονίας - Αγ. Παρασκευής
 - (ιε) Ελαιών - Ρέμβης - Δήμητρας

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ:

- Ανισόπεδος Κόμβος Καλυφτάκη: Προτείνεται να λειτουργεί με πλήρη πρόσβαση για όλες τις κινήσεις. Ο ανασχεδιασμός του πρέπει να υλοποιηθεί λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδια.
- Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση του ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην Πλατεία Ελαιών.
- Ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων που κρίνονται μη ασφαλείς, ενδεχομένως με διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout), έτσι ώστε να εξασφαλίζεται τόσο η λειτουργικότητα όσο και η ασφαλής διέλευση πεζών.

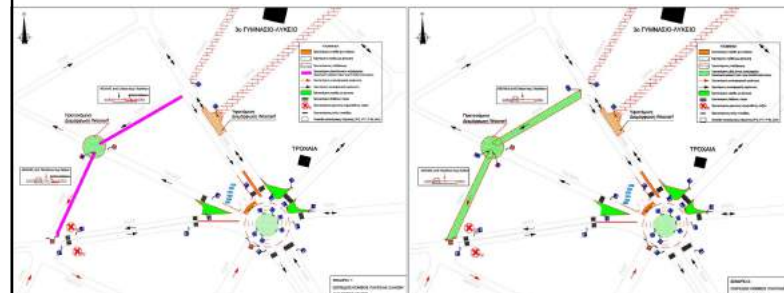
8

Ήπιο Σενάριο

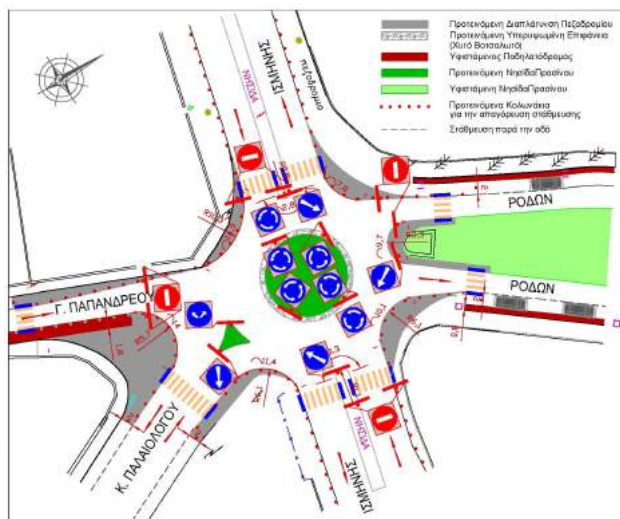
ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ ΚΟΜΒΩΝ:

- Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. **διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ. του κάθε οδικού τμήματος, με εγκαθιτισμό θέσεων στάθμευσης, εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών**, κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την **προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων**, όπως ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, ηχητικά συστήματα για τυφλούς στα φανάρια.

Ισόπεδος κυκλικός κόμβος στην Πλ. Ελαιών (ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Ισόπεδος κόμβος Ρόδων - Ισμήνης - Κ. Παλαιολόγου - Γ. Παπανδρέου (ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Ήπιο Σενάριο

ΕΙΔΙΚΟΤΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

- Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του Δήμου, έτσι ώστε να δημιουργείται ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στην πόλη.
- Να δημιουργούνται «ουρές» επί των πρωτευόντων οδικών αξόνων και όχι στα οδικά τμήματα συνοικίας, π.χ. Λ. Κηφισίας και Αθηνάς ή Λ. Κηφισίας και Άνδρου.
- Τοποθέτηση πεζοφάντων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας όπου δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης, με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 40km/h στο ιεραρχημένο ή των 30km/h στις συλλεκτήριες και τις τοπικές οδούς. Ενδεικτικά, προτείνεται η τοποθέτηση πεζοφάντων:
 - επί της Ελαιών,
 - επί του άξονα Λ. Κηφισίας - Ελ. Βενιζέλου,
 - επί της Τατοΐου,
 - επί της Χαρ. Τρικούπη,
 - επί της Γ. Λύρα.
- Προτείνεται να εφαρμοστούν ηχητικά συστήματα για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια. Εφαρμογή «έξυπνων» συστημάτων με πληροφορίες .

Ήπιο Σενάριο

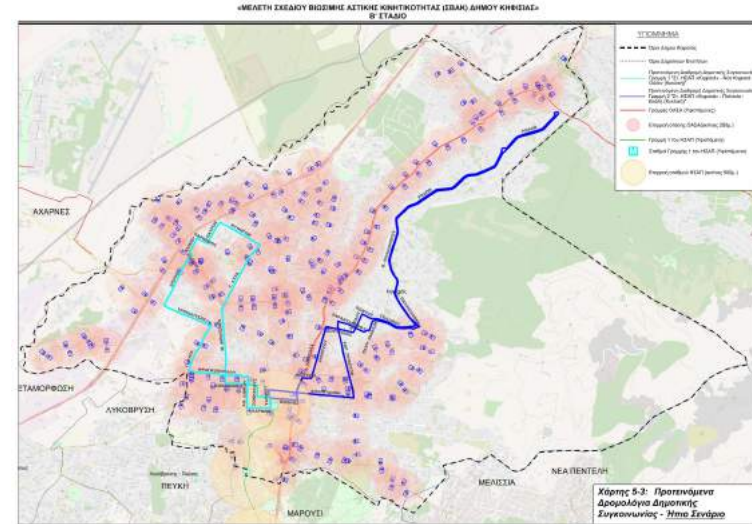
ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

- ✓ Εφαρμογή συστήματος επιβράβευσης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (π.χ. συλλογή πόντων για τη συχνή χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς με εξαργύρωση είτε σε δωρεάν μετακινήσεις είτε σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, πολιτιστικούς χώρους, κλπ.).

Δημοτική Συγκοινωνία

- Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας (με μικρά λεωφορεία) με διαδρομές που θα καλύπτουν σε έκταση τα "κενά" της Δημόσιας Συγκοινωνίας (επιρροή κάλυψης στάσεων ΟΑΣΑ 250μ.).
- Προτείνεται η λειτουργία **2 Γραμμών** με συχνότητα δρομολογίων ανά 20' έως 30'. Συγκεκριμένα προτείνονται οι εξής Γραμμές:
 - Δημοτική Γραμμή 1 "Στ. ΗΣΑΠ «Κηφισιά» - Νέα Κηφισιά - Ούλεν (Κυκλική)"
 - Δημοτική Γραμμή 2 "Στ. ΗΣΑΠ «Κηφισιά» - Πολιτεία - Εκάλη (Κυκλική)"
- Οι Γραμμές συνδέονται με τον σταθμό «Κηφισιά» για μετεπιβίβαση στον ΗΣΑΠ.
- Εφαρμογή τηλεματικής σε όλες τις στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας.

Προτεινόμενα Δρομολόγια Δημοτικής Συγκοινωνίας (ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Ήπιο Σενάριο

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Λεωφορειακές Γραμμές ΟΑΣΑ

- Διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας Λεωφορειακών Γραμμών
- Αύξηση συχνότητων διέλευσης των υφιστάμενων Λεωφορειακών Γραμμών
- Βελτίωση της εξυπηρέτησης για τον άξονα Λ. Κηφισιάς – Ελ. Βενιζέλου – Λ. Θησέως (επέκταση γραμμών κορμού ή αύξηση της συχνότητας των υφιστάμενων Γραμμών του ΟΑΣΑ)
- Ανανέωση στόλου οχημάτων Δημόσιας Συγκοινωνίας με οχήματα «καθαρής ενέργειας»
- Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ
- Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές
- Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία, με διαμόρφωση χώρου για ποδήλατα εντός των οχημάτων του ΟΑΣΑ

Ήπιο Σενάριο

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Μέσα Σταθερής Τροχιάς

ΗΣΑΠ

- Υπογειοποίηση του τερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ (Σταθμός Κηφισιάς) και επέκταση της οδού Τατοίου, με τρόπο τέτοιο ώστε να είναι δυνατή η άμεση σύνδεσή της με τη Γρ. Λαμπράκη (η σύνδεση αυτή σήμερα γίνεται μέσω της Όθωνος).
- Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων & Διεύρυνση ωραρίου
- Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, κλπ.), τουλάχιστον στους σταθμούς εντός του Δήμου, ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας
- Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος στάθμευσης πέριξ των Σταθμών του ΗΣΑΠ, με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας τους και τη μη επιβάρυνση των γειτονιών.
- Ανανέωση στόλου συρμών

Ήπιο Σενάριο

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Μέσα Σταθερής Τροχιάς

Προαστιακός (εκτός ορίων Δήμου)

- ▶ Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων, ώστε η εξυπηρέτηση να είναι επιπέδου Μετρό, δηλαδή αστικών μετακινήσεων. Ενδεικτικά προτείνεται συχνότητα δρομολογίων **10'-15'**.
- ▶ Δημιουργία νέων ενδιάμεσων σταθμών του Ο.Σ.Ε., στο τμήμα μεταξύ των Σιδηροδρομικών Σταθμών Αγ. Στεφάνου και Δεκελείας, σε συνδυασμό με την κατασκευή χώρων στάθμευσης για μετεπιβίβαση.

Μετρό (εκτός ορίων Δήμου)

- ▶ Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων. Διεύρυνση ωραρίου.
- ▶ **Γραμμή 4:** Άμεση έναρξη των εργασιών του Μετρό. Υλοποίηση της Γραμμής 4 του Μετρό σε ολόκληρο το μήκος της.
- ▶ Με τη λειτουργία της νέας Γραμμής Μετρό πρέπει να υπάρξει μέριμνα για τη σύνδεση των νέων σταθμών με τις λεωφορειακές γραμμές (ΟΑΣΑ & Δημοτικές) για δυνατότητα μετεπιβίβασης.

Ήπιο Σενάριο

ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

(ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, ήπιας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

- ▶ Υλοποίηση πράσινης διαδρομής, η οποία θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία Δήμου, πεζοπορικές διαδρομές - μονοπάτια του Πεντελικού Όρους και της προστατευόμενης ζώνης του ποταμού Κηφισού, αλλά και των πολυπληθών ρεμάτων της περιοχής, κλπ, μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και σημαντικών διαπλάτυνσεων πεζοδρομίων.
- ▶ Κατασκευή του πρόσθετου δικτύου **ποδηλατοδρόμων:**
 1. δίκτυο εγκεκριμένης μελέτης του 2013 (συνολικού μήκους ~11 χλμ.)
 2. επεκτάσεις βάσει του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής για την ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών, και
 3. σύνδεση με το δίκτυο των όμορων Δήμων.

Ήπιο Σενάριο

ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

(ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, ήπιας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)

- ▶ **Δημιουργία δικτύου διαδρομών προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρίες (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) στον Δήμο Κηφισιάς**

Προτείνονται 4 διαδρομές δικτύου προσβασιμότητας ΑΜΕΑ, για τη σύνδεση:

- του Σταθμού ΗΣΑΠ Κηφισιάς με το Εμπορικό Κέντρο Κηφισιάς,
- του Εμπορικού Κέντρου Κηφισιάς με την Πλατεία Κεφαλαρίου,
- του Εμπορικού Κέντρου με το Δημαρχείο και
- του Δημαρχείου με την Πλ. Κεφαλαρίου

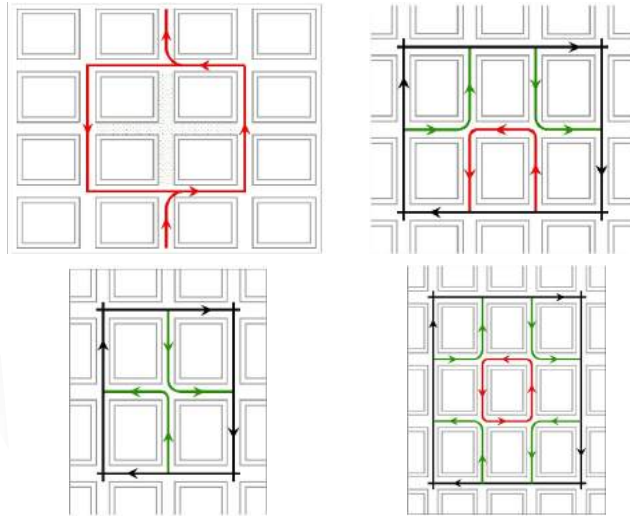
- ▶ Το Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών λαμβάνει υπόψη τις υφιστάμενες εγκάρσιες διαβάσεις πεζή διέλευσης στη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης, έτσι ώστε οι περιοχές δυτικά του Α/Δ ΠΑΘΕ να μην αποκόπτονται από τον υπόλοιπο Δήμο.

Ήπιο Σενάριο

ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

- ▶ Προτείνεται η δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «**superblocks**».
- ▶ Τα «superblocks» είναι γειτονιές οικοδομικών τετραγώνων, όπου η κυκλοφορία των οχημάτων επιτρέπεται μόνο στους δρόμους γύρω από τα τετράγωνα αυτά, με αποτέλεσμα οι υπόλοιποι να διατίθενται σε πεζούς και ποδηλάτες. Οι γειτονιές αυτές είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να δημιουργούν περισσότερους ελεύθερους χώρους όπου οι κάτοικοι θα μπορούν να συναντώνται, να συζητούν, να συναναστρέφονται και να κοινωνικοποιούνται.
- ▶ Ως Χώροι κοινωνικοποίησης «superblocks» προτείνονται -κατά προτεραιότητα- χώροι σε επιβαρυνμένες περιοχές όπως:
 - Πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «Κηφισιάς»
 - Πέριξ του σταθμού ΗΣΑΠ «ΚΑΤ»
 - Πέριξ των οδών Αχαρνών & Όθωνος
 - Πέριξ των οδών Όθωνος & Πεσμαζόγλου
 - Στα Αλώνια
 - Πέριξ των οδών Χαρ. Τρικούπη & Κ. Βάρναλη (Νέα Ερυθραία)

Ενδεικτική Διάταξη λειτουργίας «superblocks»

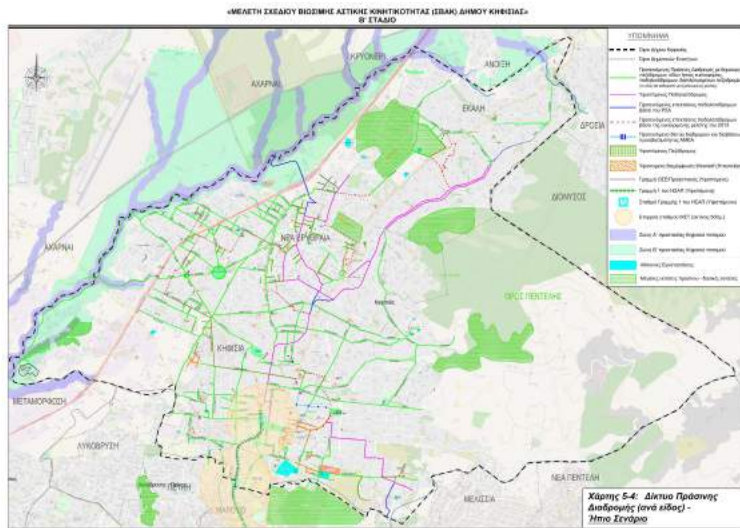


Ήπιο Σενάριο

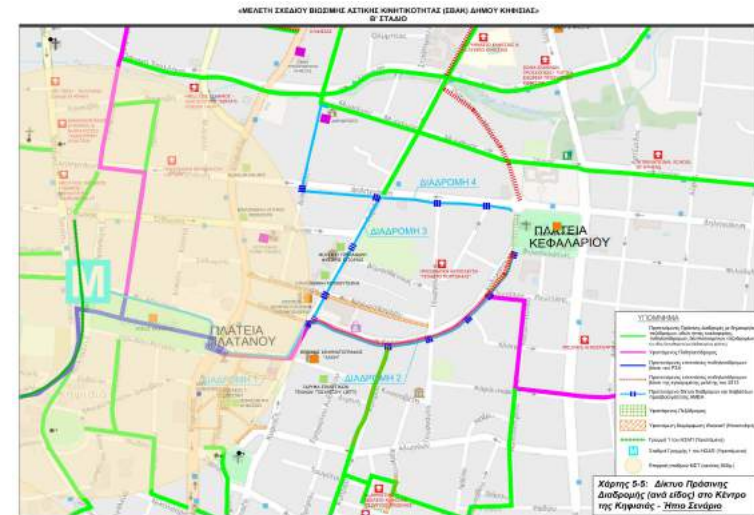
ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

- ▶ Σύνδεση του Δικτύου με τις προστατευόμενες ζώνες του ποταμού Κηφισού, με τις πεζοπορικές διαδρομές του Πεντελικού Όρους, με τα μονοπάτια των δασικών εκτάσεων Φασίδερη, Ζαφειρίου και Κοκκιναρά. Ανάδειξη του φυσικού τοπίου των ανοιχτών ρεμάτων με προσβάσιμες διαδρομές ήπιας μετακίνησης.
- ▶ Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή ήπιας κυκλοφορίας) με σχετικές αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων

Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής (ανά είδος) (ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Δίκτυο Πράσινης Διαδρομής (ανά είδος) στο Κέντρο της Κηφισιάς (ΗΠΙΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Ήλιο Σενάριο

ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

- ▶ Αξιοποίηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου που βρίσκονται εντός του Δήμου.
- ▶ Ανάδειξη ως πόλοι έλξης και χώροι περιπάτου των εκτάσεων του Δήμου που είναι δασικές (δάσος Φασίδερη, δάσος Ζαφειρίου, κ.ά.), καθώς και των (ανοιχτών) ρεμάτων. Σύνδεση με το δίκτυο πράσινων διαδρομών.
- ▶ Δημιουργία νέων Πλατειών.
- ▶ Δημιουργία πάρκων τσέπης (ένα ανά ΔΕ)
- ▶ Δημιουργία αστικών κερκίδων (μία ανά ΔΕ)

Ήλιο Σενάριο

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- ▶ Εφαρμογή αυστηρού ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων. Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-07:00).
- ▶ Για τις περιοχές εφαρμογής του ΣΕΣ χωροθετούνται θέσεις φορτοεκφόρτωσης σε συγκεκριμένα οδικά τμήματα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων.
- ▶ Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνονται 2 κέντρα διανομής εμπορευμάτων.
- ▶ Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).
- ▶ Δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών.

Ήλιο Σενάριο

ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

- ▶ Εκπόνηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) του Δήμου Κηφισιάς.
- ▶ Εφαρμογή των προτεινόμενων Δράσεων του εκπονημένου ΣΔΑΕ (2017), με στόχο τη μείωση των εκπομπών κατά 40%.
 - Το ποσοστό παραγωγής εκπομπών CO₂ για τον τομέα των μεταφορών ανέρχεται στο 19% των συνολικών εκπομπών στον Δήμο Κηφισιάς.
 - Ο τομέας των μεταφορών συνολικά καλύπτει σχεδόν το 42% της κατανάλωσης ενέργειας στο Δήμο Κηφισιάς.
- ▶ Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο).
- ▶ Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.
- ▶ Έλεγχος της στάθμευσης και δημιουργία αντικινήτρων άσκοπης χρήσης ΙΧ εντός του κέντρου της πόλης.

Ήλιο Σενάριο (DO SOMETHING)

ΠΡΩΘΗΣΗ & ΔΡΑΣΕΙΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ

- ▶ Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
 - Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
 - Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στα σχολεία.
 - Προγραμματισμός λειτουργίας του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής.
 - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
 - Καθιέρωση ημέρας χωρίς όχημα (π.χ. «Κυριακή Χωρίς Αυτοκίνητο»)
- ▶ Εκπόνηση μετρήσεων θορύβου και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.

Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο

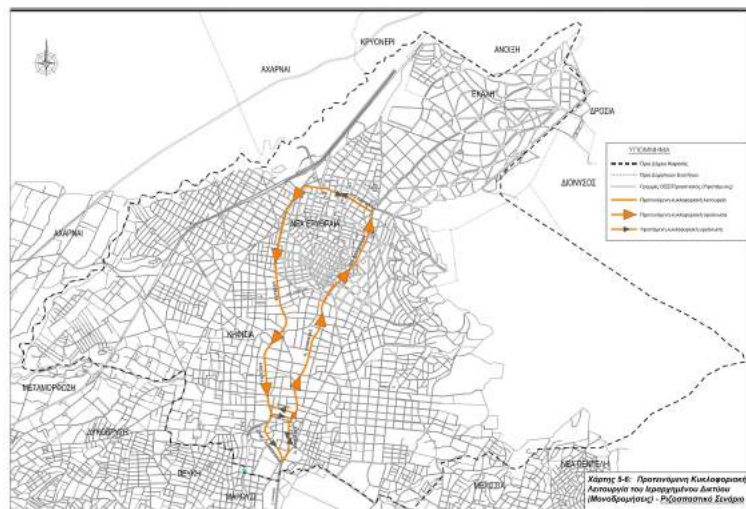
ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

- ▶ Ισχύουν όλα όσα προτείνονται στο Ήπιο Σενάριο έως και τον Ορίζοντα 15+ετίας.
- ▶ Προτείνονται **επιπλέον παρεμβάσεις** με στόχο την ουσιαστική αποτροπή χρήσης ΙΧ οχημάτων εντός του Δήμου και τη **γενίκευση των μετακινήσεων με ήπιες εναλλακτικές μορφές και με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**
- ▶ Στο Ριζοσπαστικό Σενάριο επιβάλλεται η **αλλαγή νοοτροπίας** σχετικά με τις αστικές μετακινήσεις, ήτοι οι **καθημερινές μετακινήσεις** πραγματοποιούνται (σχεδόν) αποκλειστικά **με ΜΜΜ και ήπιους τρόπους μετακίνησης**. Προϋπόθεση αποτελεί η κατασκευή - λειτουργία των σχετικών υποδομών και η υλοποίηση ριζοσπαστικών αλλαγών στο οδικό δίκτυο και εν γένει στο αστικό τοπίο.

Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο

- ▶ Για την αποτροπή των διαμπερών κινήσεων αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στους βασικούς άξονες της ΔΕ Κηφισιάς:
 - Μονοδρόμηση (με μείωση της διατομής) της Λ. Κηφισιάς, από την οδό Ηρώδου Αττικού (Πλ. Πλατάνου) έως την οδό Χαρ. Τρικούπη, με κατεύθυνση προς τη Χαρ. Τρικούπη.
 - Μονοδρόμηση (με μείωση της διατομής) της οδού Ελ. Βενιζέλου, από την οδό Χαρ. Τρικούπη έως την οδό Αγ. Σαράντα, με κατεύθυνση προς την Αγ. Σαράντα.
 - Μονοδρόμηση της οδού Τατοΐου (με μείωση της διατομής), 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 (με κατεύθυνση προς την οδό Στρέιτ).
- ▶ Το μέτρο συνοδεύεται από αρχιτεκτονική ανάπλαση, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και δημιουργία πράσινης διαδρομής.
- ▶ Οι μονοδρομήσεις - αντιδρομήσεις των βασικών αξόνων της Δ.Ε. Κηφισιάς απελευθερώνουν χώρο για τη διέλευση της προτεινόμενης γραμμής Τραμ/ Ελαφρύ Μετρό (LRT)

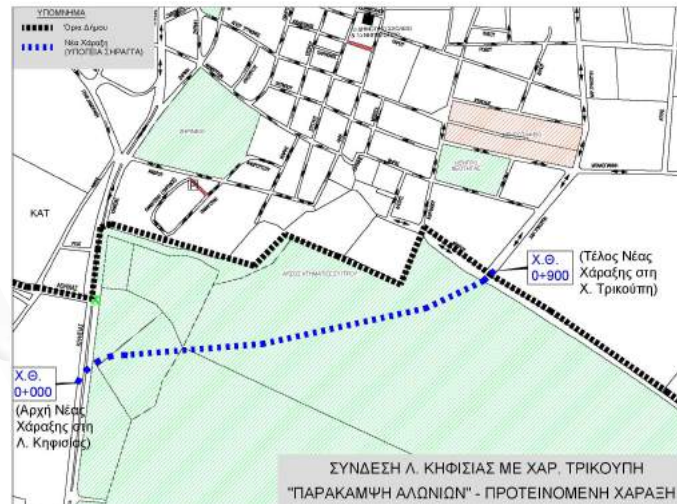
Προτεινόμενη Κυκλοφοριακή Λειτουργία του Ιεραρχημένου Δικτύου (Μονοδρομήσεις) (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο

- ▶ **Υπογειοποίηση της Λ. Κηφισιάς/ Ελ. Βενιζέλου**
- ▶ Υπόγεια Σύνδεση της Λ. Κηφισιάς, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χαρ. Τρικούπη (**Παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς**)

Προτεινόμενη Σύνδεση Λ. Κηφισίας με Χαρ. Τρικούπη (Παράκαμψη Αλωνίων) (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Έντονα Παρεμβατικό ή Ριζοσπαστικό Σενάριο

ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ - Μέσα Σταθερής Τροχιάς

ΗΣΑΠ

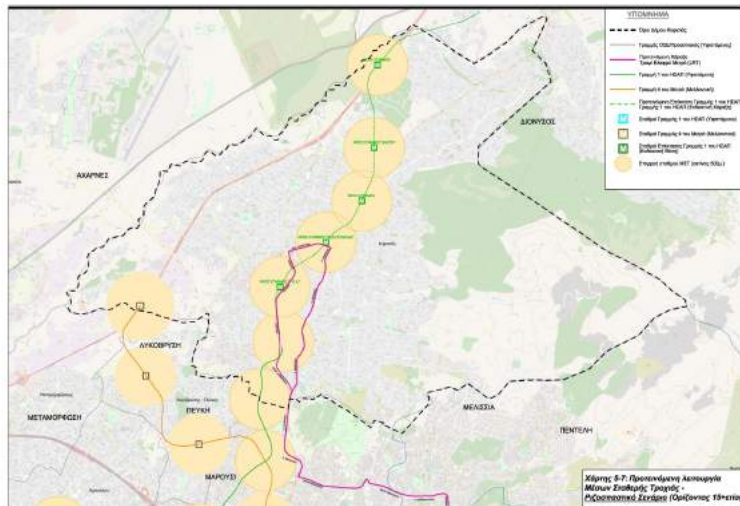
► Επέκταση της Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ

- **5ετία:** έως τον Νέο Σταθμό "Νέα Ερυθραία"
- **10ετία:** έως τον Νέο Σταθμό "Καστρι"
- **15+ετία:** έως τον Άγιο Στέφανο

TRAM – Ελαφρύ Μετρό (LRT)

- Κατασκευή και λειτουργία νέας **χάραξη γραμμής Τραμ ή ελαφρύ Μετρό (LRT)** εντός των ορίων του Δήμου Κηφισιάς, με δυνατότητα μετεπιβίβασης σε σταθμούς των λοιπών ΜΣΤ (υφιστάμενοι και μελλοντικοί).
- Προτείνεται η χάραξη γραμμής Τραμ ή ελαφρύ Μετρό (LRT) επί των αξόνων **Λ. Κηφισίας – Χαρ. Τρικούπη – Τατοΐου – Γρηγ. Λαμπράκη**.
- Προφανώς, η προτεινόμενη γραμμή εντός των ορίων του Δήμου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο ως τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου επίγειου Μέσου Σταθερής Τροχιάς, που θα εξυπηρετεί τον βόρειο τομέα.

Προτεινόμενη Γραμμή Τραμ ή Ελαφρύ Μετρό/LRT (ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΟ ΣΕΝΑΡΙΟ)



Σύγκριση Σεναρίων (1/3)

Προτεινόμενη Παρέμβαση	Ήπιο Σενάριο	Ριζοσπαστικό Σενάριο
Διάνοξη Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών – Θεσσαλονίκης)	✓	✓
Υπογειοποίηση του θερματικού σήμερα Σταθμού ΗΣΑΠ (Σταθμός Κηφισιάς) και επέκταση της οδού Τατοΐου , ώστε να είναι δυνατή η άμεση σύνδεσή της με τη Γρ. Λαμπράκη (η σύνδεση αυτή σήμερα γίνεται μέσω της Οθωνός)	✓	✓
Δημιουργία αναβαθμισμένης πρόσβασης στο Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ», μέσω του Παράδρομου της Ε.Ο.	✓	✓
Ολοκλήρωση διαδικασιών για απαλοτριώσεις της οδού Καλυφτάκη , στο τμήμα της από Νέα Εθνική Οδό έως Γ. Λύρα, έτσι ώστε η οδός Καλυφτάκη να αποκτήσει το τελικό της εύρος/ διατομή	✓	✓
Αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων στις Πρωτεύουσες και Δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες, έτσι ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω σε αυτά	✓	✓
Εκτροπή των διαμετρήν/ υπερτοπικών φόρτων από τις γειτονίες	✓	✓
Ανασχεδιασμός του ανισόπεδου κόμβου Καλυφτάκη , λαμβάνοντας υπόψη την επέκταση της Λ. Κύμης (τμήμα σύνδεσης της Αττικής Οδού με τη Νέα Εθνική Οδό), χωρίς διόδια	✓	✓
Ανασχεδιασμός και διαμόρφωση του ισόπεδου κυκλικού κόμβου στην Πλ. Ελαιών	✓	✓
Ανασχεδιασμός των ισόπεδων κόμβων που κρίνονται μη ασφαλείς, ενδεχομένως με διαμόρφωση κυκλικού κόμβου (roundabout)	✓	✓
Αύξηση πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων οδών στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου	✓	✓
Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις εστιάζουν στις περιοχές πέριξ σχολείων και σχολικών συγκροτημάτων	✓	✓
Το εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς προτείνεται να λειτουργεί ως "OPEN MALL", με σχετικές διαμορφώσεις όπου χρειάζεται	✓	✓
Σύστημα κοινόχρηστων αυτοκινήτων (car sharing)	✓	✓
Σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων	✓	✓
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems).	✓	✓
Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση	✓	✓
Κατασκευή και λειτουργία δημοτικών χώρων στάθμευσης εκτός οδού	✓	✓
Υλοποίηση Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου	✓	✓

Σύγκριση Σεναρίων (2/3)

Προτεινόμενη Παρέμβαση	Ήπιο Σενάριο	Ριζοσπαστικό Σενάριο
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	✓	✓
Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάνων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας	✓	✓
Λειτουργία Δημοτικής Συγκοινωνίας	✓	✓
Αναβάθμιση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	✓	✓
Αναθεώρηση του σχεδιασμού των Γραμμών του Μετρό για επίσπευση της επέκτασή τους με άμεση υλοποίηση της Γραμμής 4 σε ολόκληρο το μήκος της.	✓	✓
Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου με κατασκευή δικτύου ποδηλατόδρομων και διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parking, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.)	✓	✓
Δημιουργία διευρυνμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.	✓	✓
Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού Δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών εντός του Δήμου	✓	✓
Κατασκευή των Ποδηλατόδρομων της εγκεκριμένης μελέτης του 2013	✓	✓
Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks»	✓	✓
Ανάδειξη ως πόλοι έλξης και χώροι περιπάτου των εκτάσεων του Δήμου που είναι δασικές (δάσος Φασιδερή, δάσος Ζαφειρίου, κ.ά.), καθώς και των (ανοιχτών) ρεμάτων. Σύνδεση με το δίκτυο πράσινων διαδρομών.	✓	✓
Δημιουργία νέων Πλατειών. Δημιουργία πάρκων τσέπης (ένα ανά ΔΕ). Δημιουργία αστικών κερκίδων (μία ανά ΔΕ).	✓	✓
Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).	✓	✓
Διαμόρφωση 2 αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων	✓	✓
Εκπόνηση Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος (ΣΔΑΕΚ) για τον Δήμο Κηφισιάς	✓	✓
Εφαρμογή των προτεινόμενων Δράσεων του ήδη εκπονημένου ΣΔΑΕ (2017), με στόχο τη μείωση των εκπομπών κατά 40%.	✓	✓
Πρώιμη βιώσιμη κινητικότητα	✓	✓
Εκπόνηση μελέτης χαρτογράφησης θορύβου με μετρήσεις	✓	✓

Σύγκριση Σεναρίων (3/3)

Προτεινόμενη Παρέμβαση	Ήπιο Σενάριο	Ριζοσπαστικό Σενάριο
Για την αποτροπή των διαμετρώων κινήσεων αλλά και τη μείωση των ταχυτήτων, προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στους βασικούς άξονες της ΔΕ Κηφισιάς: •Μονοδρόμηση της Λ. Κηφισίας , από την οδό Ηρώδου Αττικού (Πλ. Πλατάνου) έως την οδό Χαρ. Τρικούπη, με κατεύθυνση προς τη Χαρ. Τρικούπη. •Μονοδρόμηση της οδού Ελ. Βενιζέλου , από την οδό Χαρ. Τρικούπη έως την οδό Αγ. Σαράντα, με κατεύθυνση προς την Αγ. Σαράντα. •Μονοδρόμηση της οδού 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 (με κατεύθυνση προς την οδό Στρέιτ).	x	✓
Υπογειοποίηση Λ. Κηφισίας/ Ελ. Βενιζέλου Σύνδεση της Λ. Κηφισίας, στο ύψος του Άλσους Συγγρού, με το νότιο τμήμα της Χαρ. Τρικούπη (Παράκαμψη Αλωνίων Δ.Ε. Κηφισιάς)	x	✓
Επέκταση Γραμμής 1 του ΗΣΑΠ Χάραξη νέας γραμμής Τραμ - Ελαφρύ Μετρό (LRT) Δημιουργία των Μητροπολιτικών Πάρκων Κηφισού και Αρχαίων Λατομείων Πεντέλης, σύμφωνα με το ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής	x	✓

Αξιολόγηση Εναλλακτικών Σεναρίων - UTR

Το **European Urban Transport Roadmaps (UTR)** είναι ένα διαδικτυακό εργαλείο υποστήριξης πολιτικών για να βοηθήσει πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να διερευνήσουν πολιτικές και μέτρα για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Αποτελέσματα σεναρίων σε ορίζοντα 15+ετίας

		Έτος Αναφοράς	Μηδενικό Σενάριο	Ήπιο Σενάριο	Ριζοσπαστικό Σενάριο
Κατανομή στα μέσα	Πεζή	5,31%	4,59%	2,96%	1,93%
	Ποδήλατο	0,32%	0,45%	6,95%	15,11%
	Μοτοσυκλέτα	2,32%	2,32%	1,88%	1,19%
	ΙΧ	55,44%	56,28%	50,09%	38,29%
	Λεωφορείο ΟΑΣΑ	12,26%	12,18%	14,35%	11,24%
	Τραμ	0,00%	0,00%	0,00%	3,34%
	Μετρό	24,35%	24,18%	21,09%	25,96%
	Car sharing	0,00%	0,00%	2,68%	2,94%
Εκπομπές CO ₂		57.974,54	51.032,89	48.452,70	46.213,09

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΣΤΟΧΩΝ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Πίνακας 6-1: Τιμές Αναφοράς ("baselines") Επιμέρους Στόχων

Στόχοι	Περιγραφή & Στοιχεία Υφιστάμενης Κατάστασης	Αρχικές τιμές δεικτών ("baselines")	Μεθοδολογία Αξιολόγησης
Προτεραιότητα 1. Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για τις μετακινήσεις			
1.1 Ενσωμάτωση εναλλακτικών μορφών καυσίμων στα οχήματα δημόσιου/δημοτικού στόλου	Μερίδιο (%) του δημόσιου/δημοτικού στόλου που χρησιμοποιεί εναλλακτικές μορφές καυσίμων	Το 1% των δημοτικών οχημάτων χρησιμοποιεί CNG (ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς, Έτος αναφοράς 2015)	Παράρτη στοιχεία από ΣΔΑΕΚ & ΣΔΑΕ, από τον Δήμο και τον ΟΑΣΑ
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	Κατανομή Μετακινήσεων (Modal split) (Ποσοστό (%) ταξιδιών με αυτοκίνητο από Μελέτη ΟΔΣΑ 2006 ⇒ Υπάρχει ανεξέλεγκτη διακρίση του Ι.Χ. αυτοκινήτου. ⇒ Η μετακίνηση από/ προς χώρους εκπαιδευσης αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της συμπεριφοράς των πολιτών λόγω της σημαντικής εγγύτητας των μαθητίνων/ηρώων με τις σχολικές μονάδες ⇒ Το χαμηλό επίπεδο αντιληπτής οδικής ασφάλειας στην περιοχή ενθαρρύνει τη χρήση του Ι.Χ.	Από μελέτη κατανομής μετακινήσεων (ΟΔΣΑ, 2006), η χρήση αυτοκινήτου ήταν 67% για την Κηφισιά και 68% για τη Νέα Ερυθραία και 72% για την Εσθλία. Από αποτελέσματα Ερευνών (βλ. Α' Στάδιο): *Το 75% των κατοίκων διαθέτει όχημα Ι.Χ. Ο κύριος τρόπος μετακίνησης (σε ποσοστό 72%) των ερωτηθέντων είναι με ιδιωτικό όχημα. *Το 100% των γονιών διαθέτει όχημα Ι.Χ., ενώ το 42% αυτών διαθέτει περπατάκι από (1) αυτοκίνητο. *Οι γονείς δήλωσαν ότι η μετακίνηση των μαθητών με Ι.Χ. αντιστοιχεί στο 60% προς το σχολείο και στο 25% για την επιστροφή. Επίσης, δήλωσαν ότι το 35% & 60% των μαθητών μετακινείται περπατώντας προς & από το σχολείο. Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε επιλεγμένους κόμβους του οδικού δικτύου του Δήμου (βλ. Α' Στάδιο)	Επικαιροποιημένη μελέτη κατανομής μετακινήσεων Έρευνες ερωτηματολογίων Νέες μετρήσεις κυκλοφοριακού φόρτου & σύνθεσης κυκλοφορίας
Προτεραιότητα 2. Μείωση της ρύπανσης και βελτίωση μικροκλίματος			
2.1 Μείωση των αέριων ρύπων από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία	Μετρήσεις σχετικά με τις κατανάλωσεις ενέργειας και τις εκπομπές ρύπων στον αέρα.	Οι υφιστάμενες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα υπολογίζονται σε 120.023 tn CO ₂ για τις μεταφορές (δημοτικές, ιδιωτικές, εμπορικές), με συνολική κατανάλωση ενέργειας 480.936 MWh. (ΣΔΑΕ Δήμου Κηφισιάς, Έτος αναφοράς 2015)	✓ Απογραφή εκπομπών ρύπων αναφορικά των κατανάλωσεων (τύπος καυσίμου και μέγεθος δραστηριότητας) ✓ Τιμές δεικτών από επικαιροποιημένα σχέδια (ΣΔΑΕ & ΣΔΑΕΚ).

ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

Μελέτες Περίπτωσης (Case-Studies):

► Περιπτώσεις που εξετάστηκαν:

- Γένοβα, Ιταλία
- Αμβούργο, Γερμανία
- Islington, Λονδίνο
- Košice, Σλοβακία



Καθιέρωση ορίου των 20 mph στους δρόμους στον Δήμο του Islington

- Σε όλες τις πόλεις που εξετάστηκαν, υπάρχει πρόβλεψη για την προσέλαση των κέντρων αναψυχής με δημόσια συγκοινωνία. Τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο.
- Σε όλες τις περιπτώσεις διαφάνηκε η σημασία του ποδηλάτου.
- Αναφορικά με το περπάτημα, φαίνεται ότι ευνοείται σε όλες τις περιπτώσεις που μελετήθηκαν. Σε αυτό συνέβαλε η ύπαρξη μεγάλης επιφάνειας δημόσιων χώρων.

Navigator Square στο Archway



ΠΡΙΝ



ΜΕΤΑ

ΕΚΘΕΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ - ΟΦΕΛΟΥΣ ΤΟΥ ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

Πολυκριτηριακή Ανάλυση (Multi-criteria Analysis)

Ενδεικτική Κοστολόγηση μέτρων

Μέτρο ΣΒΑΚ	Εκτιμώμενο κόστος υλοποίησης
Δημιουργία αναβαθμισμένης πρόσβασης στο Γενικό Ογκολογικό Νοσοκομείο Κηφισιάς «ΟΙ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ»	1.500.000,00 €
Αναδιαμόρφωση ή/και διαπλάτυνση των πεζοδρομίων από περπατήσιον και βελτιωσιών δικτύου για κατάρτιση της παρόδιας στάθμευσης και αποτροπή της παράνομης στάθμευσης (συνολικού μήκους 28km)	4.160.000,00 €
Δημιουργία δικτύων συγκοινωνιών και αποκλινομένων οδών τμήματος εντός του Δήμου	50.000,00 €
Υλοποίηση πεζοδρομήσεων (τελικός στόχος: αύξηση κατά 70%)	4.000.000,00 €
Υλοποίηση ηχοπλάκων οδών (τελικός στόχος: αύξηση κατά 300%)	10.500.000,00 €
Εφαρμογή συστήματος κανονιστικών οχημάτων (car sharing)	100.000,00 €
Διαμόρφωση συστήματος κανονιστικών οχημάτων (bike sharing)	450.000,00 €
Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις κεντρικές περιοχές με αξιοποίηση «έξυπνων συστημάτων» (smart systems)	200.000,00 €
Υλοποίηση (Κατασκευή και Λειτουργία) του Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Πάρκο της Πλατείας Αγ. Δημητρίου και περί του Ιερού Ναού του Αγ. Δημητρίου	3.500.000,00 €
Εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού οδικού δικτύου	300.000,00 €
Ανάπτυξη θέσεων στάθμευσης για ηλεκτροκίνητα οχήματα σε δημοτικούς χώρους στάθμευσης και τοποθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων (σε ποσοστό 50% του συνόλου των θέσεων, τελικός στόχος)	1.000.000,00 €
Ανασχεδιασμός των πεζοδρομίων με μετωπική οδήγηση πεζών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε απόσταση 5 μ., τουλάχιστον, από τις γωνίες των Ο.Τ. του κάθε οδικού τμήματος, με ανιχνευσιμότητα θέσεων στάθμευσης) (Γίνεται η παραγωγή για 100 κύβους)	0,00 €
Ανασχεδιασμός των πεζοδρομίων με μετωπική οδήγηση πεζών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε απόσταση 5 μ., τουλάχιστον, από τις γωνίες των Ο.Τ. του κάθε οδικού τμήματος, με ανιχνευσιμότητα θέσεων στάθμευσης) (Γίνεται η παραγωγή για 100 κύβους)	560.000,00 €
Βελτίωση των διασταυρώσεων με μετωπική οδήγηση πεζών (π.χ. με διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε απόσταση 5 μ., τουλάχιστον, από τις γωνίες των Ο.Τ. του κάθε οδικού τμήματος, με ανιχνευσιμότητα θέσεων στάθμευσης) (Γίνεται η παραγωγή για 100 κύβους)	700.000,00 €
Εύρεση των φανερών σημειοτήτων που διαχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο εντός του Δήμου (ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν τη διέλευση στην πόλη).	20.000,00 €
Δημιουργία Συγκοινωνίας Λειτουργίας 2 νέων Δημοτικών Γραφείων, με διαδρομές που θα καλύπτουν σε έκταση το "κενό" της Δημόσιας Συγκοινωνίας (επίσης κάλυψη στάσεων ΟΑΣΑ 250μ.).	4.200.000,00 €
Μεταβίβαση στον σταθμό ΗΕΑΠ Κηφισιάς	0,00 €
Δημιουργία Συγκοινωνίας Εφαρμογής ημερήσιας σε όλες τις στάσεις της Δημόσιας Συγκοινωνίας	60.000,00 €
Εφαρμογή συστήματος επιβίβασης για τη χρήση όλων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	0,00 €
Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων ΟΑΣΑ	762.000,00 €
Εφαρμογή ημερήσιας σε όλες τις στάσεις ΟΑΣΑ	245.000,00 €
Υλοποίηση δικτύου Πράσινων Διαδρομών (συνολικού μήκους ~60km). Σύνδεση του δικτύου με σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κεντρικά σημεία Δήμου, μονοπάτια-διαδρομές ποταμού Κηφισού & Πεντακλίου όρους, γειτονίες, κλπ.	12.000.000,00 €
Υλοποίηση του προτεινόμενου δικτύου πεζοδρομίων. Ολοκλήρωση του Μητροπολιτικού δικτύου Ποδηλατικών Διαδρομών και Κατασκευή των Ποδηλατοδρόμων της εγκακρινής κλίσης του 2013 (συνολικού μήκους ~18km).	3.200.000,00 €
Δημιουργία δικτύου διαδρομών προσβασιμότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ) (4 διαδρομές, συνολικού μήκους ~2km)	400.000,00 €
Δημιουργία χώρων κοινωνικοποίησης «superblocks»	50.000,00 €
Δημιουργία δικτύων ή/και μερών μετακίνησης μετατροπή οδών σε πεζοδρόμους ή ήπιος κυκλοφορίας με σχετικές αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις σε ακτίνα 300μ. περί σιγλαίων συγκροτημάτων (20 σχολικά συγκροτήματα)	30.000.000,00 €
Εφαρμογή της Απόφασης Αριθμ. ΔΜΕΟ/Ο/3050 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στα αστικά περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας»	20.000,00 €

Ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας!