

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ**

**«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου  
Παιανίας»**

**ΦΑΣΗ Α΄**

**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΟΧΩΝ  
- ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΒΑΚ**



ΑΝΑΔΟΧΟΣ

**Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.**

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2022

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ**

**«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιανίας»**

**ΦΑΣΗ Α΄**

**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ - ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΟΧΩΝ  
- ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΒΑΚ**

Για τον Ανάδοχο

Για τον Δήμο Παιανίας

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ

ΦΕΒΡΟΥΡΙΟΣ 2022

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.

|      |                                                               |     |
|------|---------------------------------------------------------------|-----|
| 1.   | ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....                                | 10  |
| 1.1. | ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....        | 10  |
| 1.2. | ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....                                            | 10  |
| 1.3. | ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....                                | 11  |
| 1.4. | ΟΡΙΣΜΟΣ- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ.....                            | 11  |
| 2.   | ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....      | 12  |
| 2.1. | ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ- ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ..... | 12  |
| 2.2. | ΣΤΟΙΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.....                          | 12  |
| 2.3. | ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.....                                  | 14  |
| 2.4. | ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....                              | 15  |
| 2.5. | ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....                                | 15  |
| 2.6. | ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.....                                   | 24  |
| 2.7. | ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ.....                                    | 24  |
| 3.   | ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΡΓΟΥ.....                                    | 26  |
| 3.1. | ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ.....                    | 26  |
| 3.2. | ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....  | 26  |
| 3.3. | ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....                                      | 32  |
| 3.4. | ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....                                     | 33  |
| 3.5. | ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.....                                     | 34  |
| 3.6. | ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....                                                 | 38  |
| 4.   | ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....                | 42  |
| 4.1. | ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....                               | 42  |
| 4.2. | ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....                                              | 71  |
| 5.   | ΣΧΕΔΙΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ-ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.....      | 76  |
| 5.1. | ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.....                             | 76  |
| 5.2. | ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ.....                                          | 86  |
| 5.3. | ΔΙΚΤΥΟ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΗΣ.....                                       | 97  |
| 6.   | ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....                                    | 101 |
| 6.1. | ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.....                        | 101 |
| 6.2. | ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.....                 | 110 |
| 6.3. | ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΩΝ.....                       | 121 |
| 7.   | ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ.....                                              | 129 |

|      |                                                     |     |
|------|-----------------------------------------------------|-----|
| 7.1. | ΓΕΝΙΚΑ. ....                                        | 129 |
| 7.2. | ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ- ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ. ....                    | 129 |
| 7.3. | ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ. ....                       | 130 |
| 8.   | ΠΟΡΟΙ- ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ. .... | 132 |
| 8.1. | ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ. ....                                 | 132 |
| 8.2. | ΕΣΠΑ. ....                                          | 132 |
| 8.3. | ΤΟΜΕΑΚΑ ΕΠ. ....                                    | 133 |
| 8.4. | ΑΛΛΕΣ ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.....    | 134 |

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΕΙΚΟΝΩΝ.

|                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εικόνα 1: Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ. ....                                                                 | 16 |
| Εικόνα 2: Μορφολογικός χάρτης Δήμου Παιανίας (πηγή: Google Maps). ....                                                            | 27 |
| Εικόνα 3: Υψομετρικός χάρτης Δήμου Παιανίας (πηγή Φίλης, Χρ., 2011). ....                                                         | 28 |
| Εικόνα 4: διάκριση ζωνών χαμηλού και υψηλού ανάγλυφου Δήμου Παιανίας (πηγή: Φίλης, Χρ., 2011).<br>.....                           | 29 |
| Εικόνα 5: Δήμος Παιανίας. ....                                                                                                    | 32 |
| Εικόνα 6: Δημοτικές Ενότητες Δήμου Παιανίας. ....                                                                                 | 32 |
| Εικόνα 7: Φωτογραφία από το σπήλαιο «Κουτούκι» (πηγή: <a href="http://www.paiania.gov.gr">www.paiania.gov.gr</a> ). ....          | 35 |
| Εικόνα 8: Μουσείο Βόρρε (πηγή: <a href="http://paiania.gov.gr">paiania.gov.gr</a> ).....                                          | 36 |
| Εικόνα 9: Μεταμόρφωση του Σωτήρος (πηγή: <a href="http://agiamarinapeanias.gr">agiamarinapeanias.gr</a> ). ....                   | 37 |
| Εικόνα 10: Λόφος Φούρεσι.....                                                                                                     | 38 |
| Εικόνα 11: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 896Δ/97). ....                                                           | 44 |
| Εικόνα 12: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99). ....                                                        | 45 |
| Εικόνα 13: Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Αργιθέας (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                 | 46 |
| Εικόνα 14: Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Αργιθέας (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                 | 47 |
| Εικόνα 15: Υπόμνημα σχεδίου πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1- Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....               | 48 |
| Εικόνα 16: Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας(1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                     | 49 |
| Εικόνα 17: Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                    | 49 |
| Εικόνα 18: Διάγραμμα ΠΕ2-ΓΗΠΕΔΟ (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                | 50 |
| Εικόνα 19: Διάγραμμα ΠΕ2- ΓΗΠΕΔΟ (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                               | 50 |
| Εικόνα 20: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (1/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987). ....                                     | 52 |
| Εικόνα 21: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (2/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987). ....                                     | 53 |
| Εικόνα 22: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (3/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987). ....                                     | 53 |
| Εικόνα 23: Τομέας Α της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987). ....                                                 | 54 |
| Εικόνα 24: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής αναθεώρησης πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ4-Νέα Σμύρνη (1/2). (πηγή: Δήμος Παιανίας). .... | 55 |
| Εικόνα 25: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής αναθεώρησης πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ4-Νέα Σμύρνη (2/2). (πηγή: Δήμος Παιανίας). .... | 55 |

|                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εικόνα 26: ΠΕ 5- Τρίγωνο Λαγού της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας).....                                                                                                     | 56 |
| Εικόνα 27: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (1/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....  | 57 |
| Εικόνα 28: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (2/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....   | 58 |
| Εικόνα 29: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (3/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....   | 58 |
| Εικόνα 30: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (4/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....   | 59 |
| Εικόνα 31: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (5/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....   | 59 |
| Εικόνα 32: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (6/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....   | 60 |
| Εικόνα 33: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (7/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....  | 60 |
| Εικόνα 34: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (8/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....  | 61 |
| Εικόνα 35: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (9/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....  | 61 |
| Εικόνα 36: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (10/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας). .... | 62 |
| Εικόνα 37: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (11/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας). .... | 62 |
| Εικόνα 38: ΠΕ8-Μιχούλι της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας(πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                                                             | 63 |
| Εικόνα 39: Όρια παλαιού οικισμού Παιανίας προϋπάρχοντος του 1923 σύμφωνα με την έκθεση 7/11/1997 (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                     | 64 |
| Εικόνα 40: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης με τελικές ιδιοκτησίες και αξονοδιαστευρώσεις για την ΠΕ2 «Νότια» με του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).....            | 66 |
| Εικόνα 41: : Διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης με τελικές ιδιοκτησίες και αξονοδιαστευρώσεις για την ΠΕ2 «Νότια» με του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).....          | 66 |
| Εικόνα 42: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                             | 67 |
| Εικόνα 43: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                             | 67 |
| Εικόνα 44: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (1/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας). ....            | 68 |
| Εικόνα 45: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (2/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας). ....            | 69 |
| Εικόνα 46: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (3/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας). ....            | 69 |
| Εικόνα 47: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (4/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας). ....            | 70 |
| Εικόνα 48: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (5/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας). ....            | 70 |
| Εικόνα 49: Ζώνες Προστασίας Υμηττού (ΦΕΚ 187Δ/2011) (πηγή: Φίλης Χρ.,2011).....                                                                                                                   | 73 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Εικόνα 50: Χρήσεις γης όπως αυτές αποτυπώνονται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). ....                                                                            | 74 |
| Εικόνα 51: Ζώνες χρήσεων γης στο Δήμο Παιανίας σύμφωνα με τη Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) Μεσογείων. . (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).....                                                    | 75 |
| Εικόνα 52: Υπόμνημα σχεδίου ανάπλασης του ΟΤ 531. (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                                                                                                                                   | 76 |
| Εικόνα 53: Σχέδιο ανάπλασης ΟΤ 531 (πηγή: Δήμος Παιανίας).....                                                                                                                                                                                                   | 77 |
| Εικόνα 54: Φωτορεαλιστική απεικόνιση ανάπλασης του ΟΤ 531. (πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Παιανίας). ....                                                                                                                                                                     | 77 |
| Εικόνα 55: Υπόμνημα σχεδίου μελέτης ανάπλασης του Κ.Χ. 244 (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                                                                                                                          | 78 |
| Εικόνα 56: Σχέδιο μελέτης ανάπλασης του Κ.Χ 244 (πηγή: Δήμος Παιανίας) .....                                                                                                                                                                                     | 79 |
| Εικόνα 57: Υπόμνημα σχεδίου αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας). ....                    | 80 |
| Εικόνα 58: Σχέδιο αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (1/3) (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας). ....                        | 81 |
| Εικόνα 59: Σχέδιο αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (2/3) (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας). ....                        | 82 |
| Εικόνα 60: Σχέδιο αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (3/3) (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας). ....                        | 83 |
| Εικόνα 61: Περιοχή προγραμματισμένης ανάπλασης ΚΧ 175 και ΚΧ 1781. (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                                                                                                                  | 84 |
| Εικόνα 62: Υπόμνημα σχεδίου μελέτης ανάπλασης των ΚΧ 175 και ΚΧ 1781 (πηγή: Δήμος Παιανίας)....                                                                                                                                                                  | 85 |
| Εικόνα 63: Σχέδιο μελέτης ανάπλασης των ΚΧ 175 και ΚΧ 1781 (πηγή: Δήμος Παιανίας). ....                                                                                                                                                                          | 86 |
| Εικόνα 64: Υπόμνημα αγωγών δικτύου ύδρευσης της περιοχής Μιχούλι στη ΔΕ Γλυκών Νερών (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ....                         | 87 |
| Εικόνα 65: Υπόμνημα εξοπλισμού δικτύου ύδρευσης της περιοχής Μιχούλι στη ΔΕ Γλυκών Νερών (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ- Δήμος Παιανίας). ....                    | 87 |
| Εικόνα 66: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο περιοχής Μιχούλι της ΔΕ Γλυκών Νερών (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ, Ηλίας Χρ. Ταρνάγας- Δήμος Παιανίας). ....            | 88 |
| Εικόνα 67: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο περιοχής Μιχούλι της ΔΕ Γλυκών Νερών (1/2-ΕΣ2) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ, Ηλίας Χρ. Ταρνάγας- Δήμος Παιανίας). ....  | 89 |
| Εικόνα 68: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο περιοχής Μιχούλι της ΔΕ Γλυκών Νερών (2/2- ΕΣ2) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ, Ηλίας Χρ. Ταρνάγας- Δήμος Παιανίας). .... | 90 |
| Εικόνα 69: Υπόμνημα αγωγών δικτύου ύδρευσης των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ....                                              | 90 |
| Εικόνα 70: Υπόμνημα αγωγών δικτύου ύδρευσης των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ....                                              | 91 |

|                                                                                                                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Εικόνα 71: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (1/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ..... | 92  |
| Εικόνα 72: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (2/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ..... | 93  |
| Εικόνα 73: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (3/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ..... | 94  |
| Εικόνα 74: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (4/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ..... | 95  |
| Εικόνα 75: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (5/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ..... | 96  |
| Εικόνα 76: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (6/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας). ..... | 97  |
| Εικόνα 77: Υπόμνημα σχεδίου βελτίωσης του αποχετευτικού δικτύου στην Παιανία. (πηγή: Δήμος Παιανίας). .....                                                                                                            | 98  |
| Εικόνα 78: Σχέδιο βελτίωσης του αποχετευτικού δικτύου στην Παιανία. (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).                                                                                                                      | 99  |
| Εικόνα 79: Σχέδιο βελτίωσης του αποχετευτικού δικτύου στην Παιανία. (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας). .....                                                                                                                | 100 |
| Εικόνα 80: Ιεράρχηση οδικού δικτύου του Δήμου Παιανίας. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παράρτημα 2,ΕΜΠ,2021). .....                                                                 | 102 |
| Εικόνα 81: Δίκτυο Πεζοδρόμων στον Δήμο Παιανίας. ....                                                                                                                                                                  | 104 |
| Εικόνα 82: Λεωφορειακές γραμμές του Δήμου Παιανίας. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παράρτημα 2,ΕΜΠ,2021). .....                                                                     | 107 |
| Εικόνα 83: Χρωματική κωδικοποίηση της απόστασης από την κοντινότερη στάση του δικτύου του ΟΑΣΑ. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παράρτημα 2,ΕΜΠ,2021). ....                          | 109 |
| Εικόνα 84: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην διασταύρωση Καραόλη και Δημητρίου & Αναπαύσεως.(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021) .....                   | 111 |
| Εικόνα 85: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Αναπαύσεως.(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021) .....                                                   | 111 |
| Εικόνα 86: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Διασταύρωση Αναπαύσεως & Παπασπύρου .(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021)... ..                             | 112 |
| Εικόνα 87: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Παπασπύρου .(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                                                 | 112 |
| Εικόνα 88: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Παπασπύρου & Ζαχαρία .(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).....                                         | 113 |
| Εικόνα 89: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Διασταύρωση Αγίας Τριάδος & Βασ. Φρειδερίκης                                                                                                                            | 113 |
| Εικόνα 90: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Οδό Βασ. Φρειδερίκης (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                                            | 114 |
| Εικόνα 91: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Διασταύρωση Λ. Λαυρίου & Λ. Παλαιοπαναγιάς (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021)... ..                       | 114 |

|                                                                                                                                                                            |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Εικόνα 92: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Αγίου Μάρκου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....    | 115 |
| Εικόνα 93: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Σάμου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....           | 116 |
| Εικόνα 94: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Πεύκων (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....          | 116 |
| Εικόνα 95: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Καρδίτσας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....       | 117 |
| Εικόνα 96: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Καρδίτσας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....       | 117 |
| Εικόνα 97: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Ευβοίας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....         | 118 |
| Εικόνα 98: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Φιλίας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....          | 118 |
| Εικόνα 99: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Λαμίας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....          | 119 |
| Εικόνα 100: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Ρόδων (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....          | 119 |
| Εικόνα 101: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Κολοκοτρώνη (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....    | 120 |
| Εικόνα 102: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Προσηλίου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....      | 121 |
| Εικόνα 103: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Πεδουλά Κύπρου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). ..... | 121 |
| Εικόνα 104: Δημοτική γραμμή 1(πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                                       | 124 |
| Εικόνα 105: Δημοτική γραμμή 2 (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                                      | 125 |
| Εικόνα 106: Δημοτική γραμμή 3 (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                                      | 127 |
| Εικόνα 107: Λεωφορείο κατ' απαίτηση του Δήμου Χαϊδαρίου (πηγή: e-thessalia.gr).....                                                                                        | 128 |

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ.

|                                                                                                                                                                                                                            |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.....                                                                                                                                           | 12  |
| Πίνακας 2: Ποσοτικοποιημένοι Στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.....                                                                                                                                            | 25  |
| Πίνακας 3: Πληθυσμός Δήμου Παιανίας. (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ). .....                                                                                                                                                                 | 33  |
| Πίνακας 4: Δυναμολόγιο Σχολικών Μονάδων Δήμου Παιανίας (πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Παιανίας). .....                                                                                                                                  | 39  |
| Πίνακας 5: Στοιχεία Πολεοδομικών Ενοτήτων Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 896Δ/1997). .....                                                                                                                                            | 43  |
| Πίνακας 6: Πολεοδομικές Ενότητες Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99).....                                                                                                                                                      | 45  |
| Πίνακας 7: Κατηγορίες χρήσεων γης Δήμου Παιανίας (Πηγή: Φίλης Χρ., 2012). .....                                                                                                                                            | 71  |
| Πίνακας 8: Ενδεικτικοί χρόνοι διαδρομή και αποστάσεις από και προς των κέντρων των Γλυκών Νερών και της Παιανίας και σημείων ενδιαφέροντος(πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας,ΕΜΠ,2021)..... | 103 |
| Πίνακας 9: Δρομολόγια Μετρό και Προαστιακού. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας,ΕΜΠ,2021).....                                                                                              | 106 |

|                                                                                                                                                                    |     |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Πίνακας 10: Χαρακτηριστικά Λεωφορειακών Γραμμών στο Δήμο Παιανίας. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παραδοτέο 1,ΕΜΠ,2021). ..... | 108 |
| Πίνακας 11: Λειτουργικά χαρακτηριστικά Δημοτικών Γραμμών. (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....  | 122 |
| Πίνακας 12: Δρομολόγια Δημοτικής Γραμμής 1 (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                 | 123 |
| Πίνακας 13: Δρομολόγια Δημοτικής γραμμής 2. (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                | 125 |
| Πίνακας 14: Δρομολόγια Δημοτικής γραμμής 3 (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021). .....                 | 126 |

### **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.**

|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Διάγραμμα 1: Μέση θερμοκρασία για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία). .....              | 30 |
| Διάγραμμα 2: Ολικός υετός ανά μήνα για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία). .....         | 31 |
| Διάγραμμα 3: Μέση ταχύτητα ανέμου ανά μήνα για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία). ..... | 31 |

### **ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ.**

ΣΒΑΚ: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

ΠΕ: Πολεοδομική Ενότητα.

ΔΕ: Δημοτική Ενότητα.

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

### 1.1. ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η Μελέτη με τίτλο «**Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Παιανίας**», εκπονείται με στόχο την υλοποίηση των γενικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εθνικών επιδιώξεων, για προώθηση των ήπιων μετακινήσεων στις αστικές και περιαστικές περιοχές σε επίπεδο Δήμου Παιανίας.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα περιλαμβάνει:

α) Τα επιμέρους στάδια ανάπτυξής του, στα οποία περιγράφονται οι συμμετοχικές διαδικασίες με φορείς και πολίτες, προσδιορίζονται τα εμπλεκόμενα μέρη, ο ρόλος και ο τρόπος συνεργασίας τους, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση, τίθενται προτεραιότητες και στόχοι, αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη τα δομικά σχέδια χωρικής οργάνωσης και τα αντίστοιχα σενάρια χωρικής ανάπτυξης, καθώς και η μεθοδολογία επιλογής του αποδοτικότερου.

β) Τα μέτρα ή έργα ή δράσεις που προτείνονται προς υλοποίηση, τα οποία αφορούν είτε ρυθμίσεις πολεοδομικού χαρακτήρα, όπως χρήσεις γης και ρυμοτομικές ρυθμίσεις, είτε έργα υποδομών είτε παρεμβάσεις για την αναβάθμιση της λειτουργίας των συστημάτων μεταφορών, και κάθε είδους δράσεις ή πρωτοβουλίες που συμβάλουν στην προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα προτεινόμενα μέτρα λαμβάνουν υπόψη τις υφιστάμενες και προωθούμενες χωρικές, κυκλοφοριακές και κοινωνικοπολιτικές ρυθμίσεις, καθώς και μελέτες που αφορούν την περιοχή παρέμβασης

γ) Το σχέδιο δράσης, το οποίο περιγράφει τον ενδεικτικό προϋπολογισμό, τις πιθανές πηγές χρηματοδότησης, τους πιθανούς φορείς υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων παρέμβασης, καθώς και ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους.

δ) Η μεθοδολογία παρακολούθησης εφαρμογής των μέτρων και της αξιολόγησης της υλοποίησής τους.

Η μελέτη θα εκπονηθεί σε 2 Φάσεις:

- Α΄ ΦΑΣΗ: Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαμόρφωση Στόχων – Προκαταρκτική Πρόταση ΣΒΑΚ.
- Β΄ ΦΑΣΗ: Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Σχέδιο Δράσης.

**Η παρούσα έκθεση αφορά τη ΦΑΣΗ Α΄ «Αξιολόγηση Υφιστάμενης Κατάστασης – Διαμόρφωση Στόχων – Προκαταρκτική Πρόταση ΣΒΑΚ.».**

### 1.2. ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Για την εκπόνηση της μελέτης εργάστηκαν οι παρακάτω μηχανικοί-μελετητές:

- **Ιωάννης Κουγιανός**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Αριστείδης Χαριτωνίδης**, Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Πηνελόπη Κουγιανού**, Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, M.Sc.
- **Ευάγγελος Δανέζης**, Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ.
- **Χρήστος Γκίκας**, Μηχανολόγος Μηχανικός Πολυτεχνείο Πατρών.

### 1.3. ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ, αλλά και για την αξιολόγηση και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας στο Δήμο Παιανίας χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθες μελέτες - στοιχεία.

- Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παραδοτέο 1 (ΕΜΠ, 2021).
- Στοιχεία απογραφής πληθυσμού από την ΕΛΣΤΑΤ.
- Μετεωρολογικά στοιχεία για την περιοχή Κάντζα από την ιστοσελίδα [meteo.gr](http://meteo.gr).
- Πτυχιακή εργασία «Αστικό Παρατηρητήριο Δήμου Παιανίας (Θεούλα Ν. Μπακοπούλου, 2011).
- Μελέτη «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ» .
- Μελέτη «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε. ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ» .
- Μελέτη αστικής ανάπλασης με τίτλο «Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας», (Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος-2021).
- Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δήμου Παιανίας.
- Χάρτες χρήσεων γης χορηγούμενοι από το ΥΠΕΝ.
- Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας (ΣΔΑΕ) Δήμου Παιανίας, 2012, Φίλης, Χρ.)

### 1.4. ΟΡΙΣΜΟΣ- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε, για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους για μια καλύτερη ποιότητα ζωής. Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

Για την περίοδο ισχύος του ΣΒΑΚ, ο Δήμος θα λάβει υπόψη:

- Τις τοπικές συνθήκες του Δήμου Παιανίας,
- Τους υφιστάμενους συγκοινωνιακούς και γενικότερα στρατηγικούς σχεδιασμούς για την ευρύτερη περιοχή,
- Τους προς επίτευξη στόχους για την κινητικότητα στο Δήμο Παιανίας, και
- Τις δυνατότητες χρηματοδότησης έργων αστικής κινητικότητας.

## 2. ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.

### 2.1. ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ- ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.

Οι βασικές διαφορές της αστικής κινητικότητας σε σχέση με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό είναι οι εξής:

Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.

| Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός                 | ΣΒΑΚ                                                                                                                         |
|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία                    | Έμφαση στον Άνθρωπο                                                                                                          |
| Βασικός Στόχος:<br>Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα | Βασικός Στόχος:<br>Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής                                                                          |
| Έμφαση στα μέσα μεταφοράς                              | Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία |
| Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός                        | Μακροχρόνιο όραμα                                                                                                            |
| Διοικητικά Όρια                                        | Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές από/προς εργασία                                                                    |
| Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί                      | Διεπιστημονικός σχεδιασμός                                                                                                   |
| Έμφαση στις υποδομές                                   | Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση              |
| Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων                        | Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης                                       |
| Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς       | Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού                                                                        |

### 2.2. ΣΤΟΙΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.

Το ΣΒΑΚ θα επιδιώξει να δημιουργήσει ένα βιώσιμο σύστημα αστικών μεταφορών με την επίτευξη - τουλάχιστον- των ακόλουθων στόχων:

- Προώθηση της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών, εστιασμένη στους χρήστες.
- Ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας στο Δήμο μέσω της βελτίωσης των προσβάσεων.
- Ανάπτυξη των λειτουργιών του Δήμου σε φιλικό και ανθρώπινο περιβάλλον και υποστήριξη των λειτουργιών αυτών με αστικές μεταφορές υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης. Ιδιαίτερη σημασία ως προς αυτές, πρέπει να δοθεί στους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτοί είναι η δημόσια συγκοινωνία, το βάδισμα και η ποδηλασία με σχεδιασμό αντίστοιχων δικτύων υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης και προσβασιμότητας για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Εφαρμογή μέτρων διαχείρισης και παρεμβάσεων για την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτων ή πεζή και αποθάρρυνση της χρήσης Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και στρατηγικών στην ικανοποίηση των αναγκών για μετακινήσεις, με έμφαση στην αύξηση του βαθμού συμπληρωματικότητας μεταξύ των μέσων μεταφοράς.
- Στρατηγική αντιμετώπιση της αστικής κινητικότητας με τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή διαδικασία υλοποίησης των απαιτούμενων παρεμβάσεων στα επόμενα 10 χρόνια.
- Στρατηγικός προγραμματισμός προτεινόμενων έργων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας, με τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ομαλή διαδικασία υλοποίησής τους στα επόμενα χρόνια, όσο και η **απαραίτητη χρηματοδότηση**.
- Προσδιορισμός βασικών ζητημάτων πολεοδομικής πολιτικής που επηρεάζουν τα μεγέθη και τα χαρακτηριστικά κινητικότητας στην πόλη όπως χωροθέτηση υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων, επεκτάσεις, συντελεστές δόμησης και πυκνότητες, σε συνδυασμό με την προτεινόμενη γεωγραφία ανάπτυξης των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών.
- Άμεση υλοποίηση σημειακών παρεμβάσεων σε επιλεγμένες θέσεις βαρύτητας για την ορθή εφαρμογή των στόχων και προβλέψεων της μελέτης.
- Προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται η υλοποίηση νέας υποδομής, όπως «κοινόχρηστου αυτοκινήτου - car sharing», «συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου - car - van pooling» και «ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο - walking and cycling bus».
- Γενικότερη αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Καθορισμός και διευθέτηση των ειδικών χώρων στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων και των χώρων για ολιγόλεπτη στάθμευση τουριστικών λεωφορείων, ταξί κτλ.
- Μείωση της κατανάλωσης καυσίμων και τον εκπομπών CO<sub>2</sub> στην ατμόσφαιρα.

- Μείωση του εκπεμπόμενου θορύβου που προκαλείται από την κυκλοφορία των οχημάτων και προκαλεί σημαντικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία.
- Συμβολή στη μείωση κατά το δυνατόν του φαινομένου της **Αστικής Θερμικής Νησίδας** (αύξηση των θερμοκρασιών που αναπτύσσονται στις πόλεις σε σχέση με την ύπαιθρο) μέσω της μείωσης των εκπεμπόμενων ρύπων και της πρότασης φυτεύσεων σε οδούς και πεζοδρόμους.
- Η επίτευξη των παραπάνω στόχων βασίζεται στους ακόλουθους βασικούς άξονες:
- Ύπαρξη ενιαίου Χωροταξικού, Πολεοδομικού και Συγκοινωνιακού σχεδιασμού (εναρμόνιση των χρήσεων γης με το είδος των συγκοινωνιακών υποδομών, ιεράρχηση οδικού δικτύου, ιεραρχημένη ανάπτυξη υποδομών κλπ.).
- Βιώσιμη διαχείριση κυκλοφορίας (ατομικά μηχανοκίνητα μέσα μετακίνησης, στάθμευση παρά την οδό, οδική ασφάλεια, «έξυπνη κυκλοφορία»).
- Ενίσχυση των ΜΜΜ κάθε είδους.
- Ώθηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, τεχνολογιών και μέτρων για το περιβάλλον (υποδομές και ρυθμίσεις).
- Βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών για την κινητικότητα των ΑΜΕΑ.
- Διερεύνηση του χρηματοδοτικού περιβάλλοντος για την ένταξη των προτεινόμενων έργων του ΣΒΑΚ, όπως το ΕΣΠΑ 2014-2020, τα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων κ.α. χρηματοδοτικά εργαλεία.

Εφαρμογή των αρχών της Λευκής Βίβλου των Μετακινήσεων, ώστε να υπάρχει ισομερής καταμερισμός των βαρών και των μετακινήσεων.

### 2.3. ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.

Το κυριότερο θεσμικό πλαίσιο (Ελληνικό και Κοινοτικό) καθώς και οι βασικές διατάξεις και προδιαγραφές εκπόνησης, για την εκπόνηση των ΣΒΑΚ είναι το εξής:

- Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχουν αναρτηθεί στο [http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines\\_el\\_v2.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump-guidelines_el_v2.pdf).
- ΦΕΚ 2302/Τεύχος Β'/16-9-2013 "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".
- Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας όπως ισχύει με τις έως σήμερα τροποποιήσεις του.

- Ν. 3710/2008 (ΦΕΚ 216 Α/23-10-2008) Ρυθμίσεις για θέματα μεταφορών και άλλες διατάξεις.

## 2.4. ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.

Οι βασικοί εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία ανάπτυξης και υλοποίησης των ΣΒΑΚ αφορούν τους εκάστοτε αρμόδιους Δήμους και Περιφέρειες για την περιοχή μελέτης, φορείς της κεντρικής διοίκησης, επαγγελματικούς συλλόγους και συλλόγους κατοίκων.

Ύψιστης σημασίας κρίνεται να ακουστούν οι γνώμες και προτάσεις όλων των Υπηρεσιών του Δήμου, οι οποίες γνωρίζουν τα καθημερινά προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Με τον τρόπο αυτό, θα συλλεχθούν στοιχεία σε σχέση με τις ειδικές απαιτήσεις της **αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, των μεταφορών πόρτα-πόρτα**, της κίνησης των απορριμματοφόρων, συνήθη (σχετικά) παράπονα κατοίκων, ελλείψεις ή/και προβλήματα στις συγκοινωνιακές υποδομές κ.α.

### Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών.

Κρίνεται σημαντική η συλλογή στοιχείων για τα σχέδια και τον προγραμματισμό των αρμόδιων Υπηρεσιών για μελλοντικά έργα επεμβάσεων.

### Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.

Η Περιφέρεια παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στο σχεδιασμό των Μέτρων και Δράσεων του ΣΒΑΚ, τόσο ως προς τη συμβατότητά τους με τους υφιστάμενους και προγραμματιζόμενους σχεδιασμούς και έργα όσο και ως προς τη χρηματοδότηση των έργων του ΣΒΑΚ.

### Επαγγελματικοί Σύλλογοι.

Η συνεργασία με τους επαγγελματικούς συλλόγους κατά τη διαδικασία ανάπτυξης του ΣΒΑΚ είναι σημαντική καθώς θα καταγραφούν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην καθημερινή τους λειτουργία οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή. Ιδιαίτερα σημαντική τη σημερινή εποχή, ως μέρος της στήριξης των τοπικών επιχειρηματιών είναι η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που τους αφορούν, όπως η τροφοδοσία τους, η προσέγγιση ή/και η στάθμευση των πελατών τους, κ.λπ.

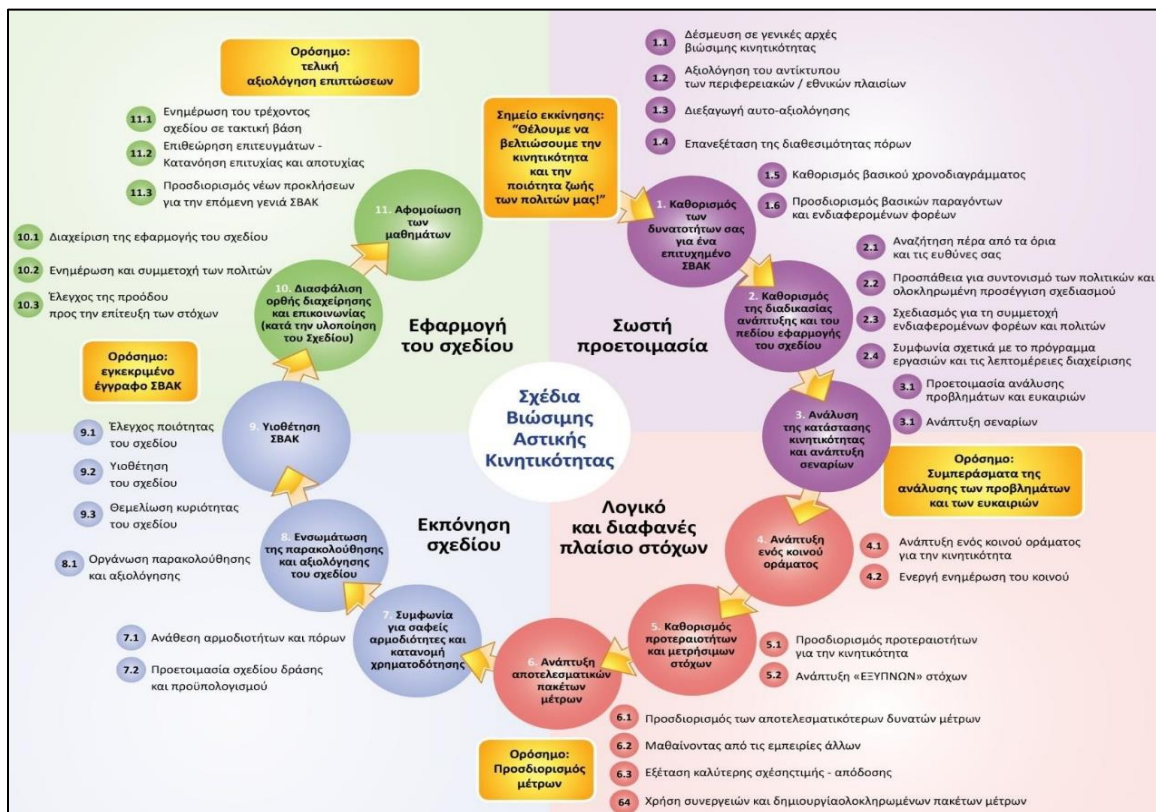
### Σύλλογοι Κατοίκων.

Σημαντική είναι η συλλογή απόψεων και προβλημάτων από τους συλλόγους των κατοίκων του Δήμου, των συλλόγων γονέων και κηδεμόνων των σχολικών συγκροτημάτων, κ.λπ.

## 2.5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.

Η διαδικασία αυτή συνίσταται από 4 βασικά στάδια, 11 κύρια βήματα και 32 δραστηριότητες τα οποία θεωρούνται μέρος ενός συνεχούς κύκλου σχεδιασμού και μιας διαδικασίας συνεχούς βελτίωσης.

Τα βήματα παρουσιάζονται σχηματικά, αλλά και αναλυτικά ακολούθως.



Εικόνα 1: Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ.

## Βήμα 1: Καθορισμός των δυνατοτήτων για ένα επιτυχημένο ΣΒΑΚ

### Δραστηριότητα 1.1: Δέσμευση στις γενικές αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

1. Διερεύνηση του βαθμού εφαρμογής των αρχών βιωσιμότητας στην τοπική ατζέντα για τις μεταφορές και την κινητικότητα και σε συναφείς τομείς πολιτικής (π.χ. βιώσιμες πολιτικές για χρήσεις γης που κάνουν χρήση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων έναντι αυτών που προάγουν την αστική διάχυση).
2. Έλεγχος του βαθμού συμφωνίας των αρχών βιωσιμότητας με την τρέχουσα πολιτική ατζέντα εμπλέκοντας τους τοπικούς φορείς λήψης αποφάσεων και τους κύριους ενδιαφερόμενους.
3. Επίτευξη ευρείας συμφωνίας για τις αρχές της βιωσιμότητας, καθιστώντας αυτές ως βασικό θεμέλιο του έργου του ΣΒΑΚ.

### Δραστηριότητα 1.2: Αξιολόγηση του αντίκτυπου των περιφερειακών εθνικών πλαισίων.

1. Καταγραφή και αξιολόγηση υφιστάμενου Νομοθετικού Πλαισίου, δυνατοτήτων χρηματοδότησης, υφιστάμενων στρατηγικών και σχεδίων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τα ΣΒΑΚ, απαιτήσεων για το συντονισμό διαφορετικών πολιτικών, π.χ. η ενσωμάτωση των τοπικών και περιφερειακών σχεδίων για θέματα χρήσεων γης.

2. Σύνοψη των σχετικών περιφερειακών/εθνικών πλαισίων, με προτάσεις για το πώς να αντιμετωπιστούν αυτά τα σημεία στα τοπικά ΣΒΑΚ.

Δραστηριότητα 1.3: Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης.

1. Ανάλυση των βημάτων και δραστηριοτήτων της υφιστάμενης διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών.
2. Εντοπισμός των εμποδίων στη διαδικασία ανάπτυξης του σχεδιασμού στην αστική περιοχή ενδιαφέροντος.
3. Ανάδειξη των ευκαιριών που μπορούν να υποστηρίξουν την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ.
4. Αξιολόγηση των πτυχών του κοινωνικού αποκλεισμού και των λύσεων που προτείνονται στο πλαίσιο των πολιτικών για τις μεταφορές (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, μειονότητες κ.λπ.).
5. Διεξαγωγή αυτοαξιολόγησης σε πρώιμο στάδιο για τη βελτίωση των διαδικασιών και των πολιτικών σχεδιασμού (Ανάλυση SWOT για τις δυνατότητες του Δήμου Ικαρίας).

Δραστηριότητα 1.4: Αξιολόγηση της διαθεσιμότητας πόρων.

1. Αξιολόγηση των διαθέσιμων ικανοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων. Εξασφάλιση ότι καλύπτονται οι βασικές δεξιότητες που απαιτούνται για το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Ανάπτυξη ενός σχεδίου διαχείρισης δεξιοτήτων που περιγράφει μια στρατηγική για την κάλυψη των κενών δεξιοτήτων (π.χ. μέσω κατάρτισης, συνεργασίας, υπεργολαβίας).
3. Εκτίμηση του απαιτούμενου προϋπολογισμού και εξασφάλιση της πολιτικής βούλησης για την έγκριση του σχεδίου.
4. Αξιολόγηση του δημοσιονομικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων. Θεώρηση των ευκαιριών χρηματοδότησης σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

Δραστηριότητα 1.5: Καθορισμός βασικού χρονοδιαγράμματος.

1. Προσπάθεια για την πλήρη ενσωμάτωση του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ανάπτυξη και την εφαρμογή του χρονοδιαγράμματος άλλων υφιστάμενων πολιτικών και στρατηγικών.
2. Επιλογή του κατάλληλου στρατηγικού και επιχειρησιακού πλαισίου για τη διαδικασία σχεδιασμού: 1-3 χρόνια.
3. Σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας: σε μια ιδανική περίπτωση 1,5 χρόνο (ανάλογα με τις συνθήκες, το πλαίσιο και την εμπειρία μπορεί να χρειαστεί και περισσότερος χρόνος).
4. Θεώρηση παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν την λήψη αποφάσεων όπως οι εκλογές.
5. Εφαρμογή μέτρων "QuickWin" κατά την έναρξη του στρατηγικού αλλά και επιχειρησιακού ΣΒΑΚ και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού.
6. Επιλογή του κατάλληλου χρονικού πλαισίου για την εφαρμογή των μέτρων: 3-10 χρόνια (π.χ., ανάλογα με το είδος του μέτρου και τη δυνατότητα χρηματοδότησης).
7. Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σχεδίου τουλάχιστον κάθε 5 χρόνια.

Δραστηριότητα 1.6: Προσδιορισμός βασικών παραγόντων και ενδιαφερόμενων φορέων.

1. Προσδιορισμός όλων των εμπλεκόμενων μερών, καθώς επίσης των στόχων, της δύναμής τους, της ικανότητάς τους και του σχεδιασμού των πόρων τους.

2. Προσδιορισμός των ασθενέστερων παραγόντων που μπορεί να χρειαστούν ενδυνάμωση.
3. Προσπάθεια για την δημιουργία συμμαχίας σχεδιασμού, συμπεριλαμβανομένων όλων των βασικών εμπλεκόμενων –αποφεύγοντας κατά το δυνατόν σημαντικές συγκρούσεις με έναν ή περισσότερους ισχυρούς παράγοντες.

## **Βήμα 2: Καθορισμός της διαδικασίας ανάπτυξης και του πεδίου εφαρμογής του Σχεδίου**

Δραστηριότητα 2.1: Αναζήτηση πέρα από τα όρια και τις ευθύνες.

1. Ανάλυση του σχεδιασμού των μεταφορικών υπηρεσιών και της περιμέτρου σχεδιασμού συμπεριλαμβανομένων επίσης και των συνδέσεων με τους υπεραστικούς διαδρόμους μεταφορών.
2. Επικοινωνία με τα ενδιαφερόμενα μέρη για το Σχέδιο.
3. Συμμετοχή βασικών φορέων και αρχών εντός της προβλεπόμενης περιμέτρου σχεδιασμού και προσπάθεια για επίσημη συμφωνία σχετικά με τη γεωγραφική έκταση των δραστηριοτήτων.
4. Εξασφάλιση της συμμετοχής όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Εξασφάλιση τακτικής επικοινωνίας και συνεργασίας μεταξύ των αρμόδιων φορέων.

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

1. Αξιολόγηση των σχεδίων, που μπορούν να επηρεάσουν το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
2. Προσδιορισμός των απαιτήσεων συντονισμού και των δυνατοτήτων σε όλους τους τομείς και τα επίπεδα πολιτικής.
3. Έλεγχος για το αν οι σκοποί και οι στόχοι των σχεδίων υποστηρίζουν ή συγκρούονται με το σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Δραστηριότητα 2.3: Σχεδιασμός για τη συμμετοχή ενδιαφερόμενων φορέων και πολιτών.

1. Προσδιορισμός των κατάλληλων ορόσημων και εργαλείων για τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των πολιτών με προσοχή στις ομάδες πίεσης
2. Καθιέρωση των δραστηριοτήτων συμμετοχής ως μέρος των απαραίτητων διαδικασιών των πρακτικών σχεδιασμού.

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

1. Διασφάλιση ύπαρξης σαφούς πολιτικής εντολής και υποστήριξης για το ΣΒΑΚ.
2. Καθορισμός ενός συντονιστή με ευθύνη και πόρους για την οργάνωση της εργασίας.
3. Δημιουργία ενός συνολικού σχεδίου εργασίας, που θα περιλαμβάνει όλα τα απαραίτητα στάδια και θα εξασφαλίζει την πολιτική του έγκριση.
4. Αξιολόγηση των κινδύνων προκειμένου να γίνει σωστός προγραμματισμός .
5. Παρακολούθηση της προόδου, εφαρμογή του σχεδίου εργασίας και προσαρμογή στις αλλαγές.

## **Βήμα 3: Ανάλυση της κατάστασης κινητικότητας και ανάπτυξη σεναρίων**

Δραστηριότητα 3.1: Προετοιμασία ανάλυσης προβλημάτων και ευκαιριών.

1. Εντοπισμός, ανάλυση και αξιολόγηση των βασικών εγγράφων σχεδιασμού, των διαδικασιών και πολιτικών και των διαθέσιμων στοιχείων.
2. Ανάκτηση διαθέσιμων στοιχείων, σύνθεση περιεχομένων και συλλογή πρόσθετων στοιχείων για την κάλυψη σημαντικών κενών στα δεδομένα.
3. Επιλογή κατάλληλων δεικτών που περιγράφουν την κατάσταση των μεταφορών και της κινητικότητας στην πόλη, επικεντρώνοντας σε αντικειμενικούς στόχους πολιτικής.
4. Εντοπισμός αναμενόμενων και απρόβλεπτων γεγονότων που θα απαιτούσαν την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος μεταφορών (π.χ. μακροπρόθεσμα έλλειψη ορυκτών καυσίμων και βραχυπρόθεσμα νέφος, πλημμύρες).
5. Ιεράρχηση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπιστούν από το ΣΒΑΚ.

#### Δραστηριότητα 3.2: Ανάπτυξη σεναρίων.

1. Περιγραφή διαφορετικών σεναρίων με ποσοτικό και ποιοτικό τρόπο (π.χ. business as usual και σεναρία εναλλακτικών πολιτικών).
2. Αξιολόγηση των αλληλεξαρτήσεων μεταξύ των τομεακών τάσεων (π.χ. μεταφορές, χρήσεις γης, περιβαλλοντική και οικονομική ανάπτυξη, δημογραφικά).
3. Αξιολόγηση συστήματος μεταφορών σε απρόβλεπτους παράγοντες.
4. Συζήτηση των εναλλακτικών σεναρίων και των επιπτώσεών τους με τους ενδιαφερόμενους.

### **Βήμα 4: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος**

#### Δραστηριότητα 4.1: Ανάπτυξη ενός κοινού οράματος για την κινητικότητα.

1. Ορισμός αντιπροσωπευτικής ομάδας ΣΒΑΚ.
2. Κατάρτιση και παροχή βασικών πληροφοριών στους εμπλεκόμενους φορείς.
3. Προετοιμασία και παρακολούθηση εκπαιδευτικών εργαστηρίων και συναντήσεων.
4. Εκπόνηση ενός συνοπτικού οράματος και συζήτηση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

#### Δραστηριότητα 4.2: Ενεργή ενημέρωση του κοινού.

1. Παροχή στοιχείων σχετικά με τη διαδικασία σχεδιασμού και ενημέρωση για τα αποτελέσματα των σημαντικότερων βημάτων.
2. Διεξαγωγή απλών δημοσκοπήσεων που δείχνουν τις τάσεις της εποχής και τα επιχειρήματα που διαμορφώνουν την πολιτική.
3. Συμμετοχή των μέσων μαζικής ενημέρωσης (τοπικός τύπος, ραδιόφωνο, τηλεόραση).
4. Εκστρατείες εκπαίδευσης και ενημέρωσης των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων.
5. Διάδοση του κειμένου του οράματος στους πολίτες.

### **Βήμα 5: Ορισμός προτεραιοτήτων και μετρήσιμων στόχων**

#### Δραστηριότητα 5.1: Προσδιορισμός προτεραιοτήτων για την κινητικότητα.

1. Ανάλυση των επιπτώσεων των στόχων σύμφωνα με το διαμορφωμένο όραμα.
2. Αξιολόγηση των προτεραιοτήτων για την κινητικότητα σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς.

3. Καθορισμός σαφών και μετρήσιμων στόχων ώστε να επιτευχθεί ο σχεδιασμός και η επιλογή των μέτρων (Καθορισμός του τι θα πρέπει να επιτευχθεί και πότε).

Δραστηριότητα 5.2: Ανάπτυξη «έξυπνων στόχων».

1. Εμπλοκή των βασικών φορέων για την ανάπτυξη ποσοτικών και ποιοτικών στόχων. Προετοιμασία, υλοποίηση και παρακολούθηση των στόχων με συναντήσεις εργασίας.
2. Καθορισμός έξυπνων στόχων: συγκεκριμένοι, μετρήσιμοι, εφικτοί, ρεαλιστικοί και με προσδιορισμένο χρονοδιάγραμμα.
3. Θέσπιση ή/και ανάπτυξη δεικτών που αντιπροσωπεύουν τους καθορισμένους στόχους Έλεγχος των στόχων στα πρώιμα στάδια της ανάπτυξής τους.
4. Ενσωμάτωση των στόχων στο ΣΒΑΚ και στο σχέδιο προϋπολογισμού.

**Βήμα 6: Ανάπτυξη αποτελεσματικών πακέτων μέτρων**

Δραστηριότητα 6.1: Προσδιορισμός των πιο αποτελεσματικών μέτρων.

1. Επαναξιολόγηση του πλαισίου των διαθέσιμων πόρων για την εφαρμογή των μέτρων. Προσδιορισμός των επιλογών για τη δημιουργία των πακέτων μέτρων.
2. Διασφάλιση της σύνδεσης των μέτρων με τους στόχους του ΣΒΑΚ.
3. Αξιολόγηση της πιθανής αποτελεσματικότητας των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.2: Μαθαίνοντας από τις εμπειρίες άλλων.

1. Προσδιορισμός άλλων περιοχών που τα μέτρα που σχεδιάζονται να υλοποιηθούν σε τοπικό επίπεδο έχουν ήδη εφαρμοστεί.
2. Επαφή με τους ανθρώπους που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των μέτρων που έχουν υλοποιηθεί σε άλλες περιοχές (είτε τηλεφωνικά, είτε με τεχνική επίσκεψη και συναντήσεις εργασίας).
3. Συγκέντρωση των συμπερασμάτων ως συμβολή στην διαδικασία της επιλογής των μέτρων.

Δραστηριότητα 6.3: Εξέταση καλύτερης σχέσης τιμής απόδοσης.

1. Επιλογή μόνο οικονομικά προσιτών και αποτελεσματικών μέτρων και πακέτων μέτρων.
2. Αξιολόγηση των προτεινόμενων μέτρων με γνώμονα την ρεαλιστική και έγκαιρη εφαρμογή τους με συγκεκριμένους πόρους.
3. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη όλες οι δαπάνες και τα οφέλη - όχι μόνο αυτά που μπορούν εύκολα να μετρηθούν ή να αποτιμηθούν.
4. Διασφάλιση ότι θα ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις από τα αέρια του θερμοκηπίου και την ποιότητα του αέρα.
5. Διασφάλιση ότι όλα τα μέσα και οι τρόποι μετακίνησης θα ληφθούν υπόψη επί ίσοις όροις στην εκτίμηση κόστους - οφέλους.

Δραστηριότητα 6.4: Συνεργασίες και δημιουργία ολοκληρωμένων πακέτων μέτρων.

1. Αναγνώριση των μέτρων που επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους.

2. Ομαδοποίηση μέτρων σε πακέτα με στόχο να υπάρχει ωφέλεια από τις συνέργειες και να αυξηθεί η αποτελεσματικότητά τους.
3. Έλεγχος των προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την ένταξή τους στο σχεδιασμό των χρήσεων γης.
4. Ενσωμάτωση των μέτρων με το σχεδιασμό άλλων τομεακών δράσεων (π.χ. περιβάλλον, υγεία ή οικονομικά μέτρα).
5. Τελική πρόταση των μέτρων και διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς.

#### **Βήμα 7: Συμφωνία για σαφείς αρμοδιότητες και κατανομή χρηματοδότησης**

##### Δραστηριότητα 7.1: Ανάθεση αρμοδιοτήτων και πόρων.

1. Συζήτηση για τα προτεινόμενα μέτρα με τους εμπλεκόμενους φορείς οι οποίοι θα μπορούν δυνητικά να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο στο σχεδιασμό και την εφαρμογή τους.
2. Προσδιορισμός των επιλογών σχετικά με το ποιος θα μπορούσε να πάρει την ευθύνη εφαρμογής ενός μέτρου και από που θα μπορούσε να προέλθει η χρηματοδότηση.
3. Έγκριση ενός ρεαλιστικού σχεδίου: Έλεγχος της συνοχής μεταξύ των προγραμματισμένων δραστηριοτήτων, των στόχων και της κατανομής των προϋπολογισμών.
4. Εξασφάλιση καλού συντονισμού μεταξύ των διαφόρων πηγών χρηματοδότησης.

##### Δραστηριότητα 7.2: Προετοιμασία σχεδίου δράσης και προϋπολογισμού.

1. Περιγραφή του λεπτομερούς τεχνικού και οικονομικού προγραμματισμού των μέτρων για περίοδο 5 ετών.
2. Σύνταξη εγγράφου που επισημοποιεί και οριστικοποιεί τα μέτρα, τους φορείς υλοποίησης, τη συμβολή των μέτρων στην επίτευξη των στόχων, τις πηγές χρηματοδότησης, τους κινδύνους και τα μέτρα αντιμετώπισής τους.
3. Επίτευξη επίσημης συμφωνίας για τον προϋπολογισμό και το σχέδιο δράσης μεταξύ των φορέων λήψης αποφάσεων και των βασικών εμπλεκόμενων.

#### **Βήμα 8: Ενσωμάτωση της παρακολούθησης και αξιολόγησης του Σχεδίου**

##### Δραστηριότητα 8.1: Οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης.

1. Σύνδεση των δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης με τον καθορισμό των έξυπνων στόχων.
2. Αξιολόγηση του σχεδιασμού και των σταδίων υλοποίησης του.
3. Χρήση ποιοτικών και ποσοτικών δεικτών.
4. Πρόβλεψη διαδικασιών για την εκ των προτέρων αξιολόγηση και εκ των υστέρων αξιολόγηση της διαδικασίας προετοιμασίας του σχεδίου και ενσωμάτωση τους στο χρονοδιάγραμμα.
5. Εκτέλεση ελέγχου δεδομένων και εάν είναι απαραίτητο να αναπτυχθεί μια στρατηγική συλλογής δεδομένων (ποσοτικών και ποιοτικών δεικτών).
6. Καθορισμός της πορείας μέτρησης των ενδιαμέσων αποτελεσμάτων και της αξιολόγησης της προόδου για την επίτευξη των στόχων.
7. Καθορισμός σαφών αρμοδιοτήτων εξειδικευμένου προσωπικού - ή ενός εξωτερικού συνεργάτη - για την παρακολούθηση και αξιολόγηση. Ιδανικά η ευθύνη θα πρέπει να είναι σε έναν ανεξάρτητο φορέα.

8. Καθορισμός με σαφήνεια του διαθέσιμου προϋπολογισμού και των δραστηριοτήτων παρακολούθησης και αξιολόγησης - συνήθως αυτές θα πρέπει να είναι τουλάχιστον 5% του συνολικού διαθέσιμου προϋπολογισμού.
9. Σχεδιασμός με την κατ' ελάχιστον συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στην παρακολούθηση και αξιολόγηση.

### **Βήμα 9: Υιοθέτηση ΣΒΑΚ**

#### Δραστηριότητα 9.1: Έλεγχος ποιότητας του Σχεδίου.

1. Έλεγχος ποιότητας και αποτελεσματικότητας δράσεων όλου του σχεδίου.
2. Τελευταίες τροποποιήσεις, σε συνεργασία με τους βασικούς εμπλεκόμενους.

#### Δραστηριότητα 9.2: Υιοθέτηση του Σχεδίου.

Εξασφάλιση της επίσημης έγκρισης του ΣΒΑΚ από τους εκλεγμένους αντιπροσώπους του αρμόδιου δημόσιου φορέα για το σχεδιασμό του ΣΒΑΚ.

#### Δραστηριότητα 9.3: Δημιουργία κυριότητας του Σχεδίου.

1. Επικοινωνία με διαφανή και επαγγελματικό τρόπο των αποτελεσμάτων της διαδικασίας σχεδιασμού.
2. Αναφορά στο τι μπορεί ρεαλιστικά να κάνει κάθε τοπική αρχή (διαχείριση προσδοκιών).
3. Προβολή της έγκρισης του σχεδίου στα τοπικά μέσα ενημέρωσης.

### **Βήμα 10: Διασφάλιση ορθής διαχείρισης και επικοινωνίας (κατά την υλοποίηση του Σχεδίου)**

#### Δραστηριότητα 10.1: Διαχείριση της εφαρμογής του Σχεδίου.

1. Συμφωνία σχετικά με τις διαδικασίες διαχείρισης και τις ευθύνες των εμπλεκόμενων στην υλοποίησης των μέτρων φορέων (Σχέδιο Εργασίας).
2. Αξιολόγηση των κινδύνων και κατάρτιση σχεδίου για την αντιμετώπιση απρόβλεπτων καταστάσεων.
3. Μέτρα διασφάλισης της εφαρμογής του Σχεδίου Εργασίας και συμφωνία για τη μορφή των εκθέσεων προόδου.

#### Δραστηριότητα 10.2: Ενημέρωση και συμμετοχή των πολιτών.

1. Ενημέρωση πολιτών και εμπλεκόμενων φορέων που επηρεάζονται άμεσα (θετικά ή αρνητικά) από τα σχεδιαζόμενα μέτρα πριν από την έναρξη υλοποίησης και προσπάθεια ανταπόκρισης και κατευνασμού των ανησυχιών τους.
2. Μετριασμός των αρνητικών επιπτώσεων που συνοδεύουν τα μέτρα (π.χ. υποστήριξη για τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την μακροχρόνια κατασκευή ενός νέου διαδρόμου τραμ).
3. Ενημέρωση του ευρύτερου κοινού σχετικά με την πρόοδο της εφαρμογής των μέτρων.

#### Δραστηριότητα 10.3: Έλεγχος προόδου προς την επίτευξη των Στόχων.

1. Παρακολούθηση της προόδου από την εφαρμογή των μέτρων και των επιπτώσεων, αναφορικά με τα παραδοτέα και τα αποτελέσματα.
2. Ανάδειξη «δυναμικών» ευρημάτων που δείχνουν την πρόοδο των μετρήσιμων στόχων και δεικτών (π.χ. μείωση των σωματιδίων).
3. Αξιολόγηση των επιπτώσεων των μέτρων ή των πακέτων μέτρων τακτικά (κάθε 1-5 έτη ανάλογα με τα μέτρα).
4. Δημοσίευση μιας έκθεσης αξιολόγησης που απευθύνεται σε πολίτες και πολιτικούς.

### **Βήμα 11: Αποτίμηση άλλων εμπειριών**

#### Δραστηριότητα 11.1: Τακτική ενημέρωση του Σχεδίου.

1. Ευέλικτη προσέγγιση στην διαδικασία επικαιροποίησης του σχεδίου και του τρόπου μέτρησης της πορείας υλοποίησης του σχεδίου.
2. Προσδιορισμός των τομέων όπου οι στόχοι δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν ή όπου οι νέες εξελίξεις κατέστησαν το Σχέδιο ξεπερασμένο.
3. Διορθώσεις όπου χρειάζεται σε συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς.
4. Ορισμός με σαφήνεια των αλλαγών που επέρχονται στο ΣΒΑΚ ως αποτέλεσμα της αξιολόγησης και επίσημη έγκριση αυτών σε πολιτικό επίπεδο.

#### Δραστηριότητα 11.2: Κριτική επιτευγμάτων – κατανόηση επιτυχίας και αποτυχίας.

1. Εκτέλεση μιας διαδικασίας αξιολόγησης (π.χ. συμμετοχική παρατήρηση, διεξαγωγή focus group, συνεντεύξεις).
2. Αξιολόγηση της ευρύτερης επίδρασης των εφαρμοζόμενων μέτρων.
3. Ανάλυση του τι πήγε καλά και τι πήγε άσχημα. Δημιουργία καταλόγου με τους στόχους που δεν θα επιτευχθούν, αλλά είναι ακόμα ενεργοί.
4. Δημιουργία εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και διδαγμάτων που προέκυψαν.
5. Ανάπτυξη στρατηγικών για την ενίσχυση των επιτυχημένων περιπτώσεων εφαρμογής και την αποφυγή αποτυχίας κατά τη διάρκεια της επόμενης περιόδου σχεδιασμού.
6. Διάχυση του εγγράφου με την αποτίμηση των εμπειριών και των διδαγμάτων που προέκυψαν στην ομάδα έργου και στους βασικούς ενδιαφερομένους.

#### Δραστηριότητα 11.3: Προσδιορισμός νέων προκλήσεων για την ανάπτυξη του επόμενου ΣΒΑΚ.

1. Προσδιορισμός νέων προκλήσεων που έχουν επισημανθεί κατά τη διάρκεια της φάσης υλοποίησης.
2. Συζήτηση με τους βασικούς ενδιαφερόμενους πώς τα διδάγματα από τον τρέχοντα κύκλο προγραμματισμού μπορούν να βοηθήσουν να ανταποκριθούν καλύτερα στις προκλήσεις του νέου.
3. Θεώρηση του πως άλλες τομεακές πολιτικές μπορούν να χρησιμοποιηθούν ώστε να αναπτυχθούν συνέργειες με τις πολιτικές κινητικότητας (χρήσεις γης, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, άρση κοινωνικού αποκλεισμού, υγεία και ασφάλεια).
4. Προετοιμασία για την ανάπτυξη του νέου ΣΒΑΚ.

## 2.6. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.

Για τον καθορισμό των στόχων θα πρέπει να ληφθούν αρχικά υπόψη οι βασικές αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, οι οποίες συνοψίζονται παρακάτω:

- **Η δημιουργία μιας αλυσίδας και ενός δικτύου προσβάσιμων υποδομών για ΑμεΑ και ΑΜΚ:** Εξασφάλιση ασφαλούς και απρόσκοπτης μετακίνησης ΑμεΑ και ΑΜΚ, μέσα από τη δημιουργία προσβάσιμων αλυσίδων και δικτύων με προοπτική συνεχούς ανάπτυξης και επέκτασης αυτών.
- **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πεζή μετακίνηση και ποδήλατο):** Προώθηση των μέσων ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία βιώσιμων συνθηκών κίνησης πεζών, ειδικότερα των ευπαθών ομάδων και ΑμεΑ σε όλη τη περιοχή μελέτης, με δημιουργία δικτύου και αξόνων πεζόδρομων, και οδών ήπιας κυκλοφορίας και σχολικούς δακτυλίους εξασφαλίζοντας τη μέγιστη οδική ασφάλεια όλων των χρηστών.
- **Η αύξηση του ποσοστού χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς:** Ενίσχυση του ρόλου ΜΜΜ και προώθηση μέτρων για την διευκόλυνση της λειτουργίας τους.
- **Η δραστική μείωση χρήσης Ι.Χ. οχημάτων:** Μέσω της προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, αλλά και μέσω της αποδέσμευσης δημόσιου χώρου από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία και την απόδοσή του σε πεζή μετακίνηση και ποδήλατο.
- **Η αποτελεσματική διαχείριση της ζήτησης στάθμευσης:** Αντιμετώπιση των προβλημάτων στάθμευσης κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μην αντιστρατεύεται η βιώσιμη κινητικότητα, με την δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός κέντρου σε σημεία τέτοια ώστε να συνδυάζονται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης προς το εμπορικό κέντρο της πόλης.

## 2.7. ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ.

Μετά τον καθορισμό των βασικών στόχων, που αναλύθηκε παραπάνω, θα πρέπει να υλοποιηθεί η ποσοτικοποίηση τους με την βοήθεια κάποιων δεικτών, ο οποίος θα είναι μετρήσιμος, ώστε να μπορούν οι στόχοι να είναι ρεαλιστικοί και κατορθωτοί.

Στην συνέχεια για κάθε δείκτη θα καθοριστεί μια τιμή στόχος για κάθε χρονικό ορίζοντα αναφοράς του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, η οποία θα πρέπει να επιτευχθεί μέσω των προτεινόμενων μέτρων που θα περιλαμβάνονται στα εναλλακτικά σενάρια. Οι τελικές τιμές στόχοι για κάθε επιμέρους δείκτη, θα καθοριστούν μετά την εξέταση των εναλλακτικών σεναρίων και τον τελικό καθορισμό των προτεινόμενων μέτρων.

Αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι επιμέρους στόχοι οι οποίοι καθορίστηκαν, οι δείκτες που αντιστοιχούν στον καθένα, καθώς επίσης και η μέθοδος υπολογισμού των δεικτών.

Πίνακας 2: Ποσοτικοποιημένοι Στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

| Στόχος                                        | Δείκτης                                                 | Περιγραφή δείκτη                                                                                                                       | Μέθοδος υπολογισμού                             |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|
| Εξασφάλιση προσβασιμότητας για όλους          | Ανεμπόδιστες διαδρομές πεζής μετακίνησης                | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων επαρκούς πλάτους                           | Καταγραφές οδικού δικτύου                       |
|                                               | Υποδομές ΑμεΑ                                           | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των πεζοδρομίων/πεζοδρόμων με υλοποιημένες υποδομές εξυπηρέτησης ΑμεΑ | Καταγραφές οδικού δικτύου                       |
| Πρώθηση ήπιων εναλλακτικών μεταφορικών μέσων  | Δημιουργία λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων      | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους (χλμ) των λωρίδων αποκλειστικής κίνησης ποδηλάτων                           | Καταγραφές οδικού δικτύου                       |
| Ενίσχυση των Δημόσιων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς | Αριθμός δρομολογίων Δ.Σ. στην περιοχή μελέτης           | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των δρομολογίων και των λεωφορείων                                         | Στοιχεία στόλου ΔΣ από πάροχο/φορέα διαχείρισης |
| Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης                 | Παραγόμενοι ρύποι CO <sub>2</sub>                       | % μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των ημερών εκπεμπόμενων ρύπων                                                          | Σταθμοί μέτρησης ατμοσφαιρικών ρύπων            |
| Αύξηση Χώρων Στάθμευσης                       | Θέσεις στάθμευσης                                       | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του αριθμού των θέσεων στάθμευσης                                                      | Καταγραφές οδικού δικτύου                       |
| Ενίσχυση Οδικής Ασφάλειας                     | Μείωση του αριθμού των ατυχημάτων με τραυματίες/νεκρούς | % μείωση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) των τροχαίων ατυχημάτων                                                                | ΔΟΤΑ/ΕΣΥΕ                                       |
| Βελτίωση υφιστάμενων οδικών υποδομών          | Διανοιγμένες οδοί                                       | % αύξηση (σε σχέση με την τιμή του έτους βάσης) του μήκους των διανοιγμένων οδών                                                       | Καταγραφές οδικού δικτύου                       |

### 3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΡΓΟΥ.

#### 3.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ.

Δήμος Παιανίας ανήκει διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής, στους 13 Δήμους της Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής. Προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων Δήμων Παιανίας και Γλυκών Νερών μέσω του προγράμματος «Καλλικράτης» (Ν. 3852/2010). Περιλαμβάνει τις δημοτικές ενότητες Παιανίας και Γλυκών Νερών. Καταλαμβάνει συνολική έκταση 42.762 στρέμματα και ο πληθυσμός του είναι 26.668 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

Το οικιστικό δίκτυο της περιοχής εντοπίζεται στην κοιλάδα των Μεσογείων και στις παρυφές του όρους Υμηττού, σε υψόμετρο 200 μ. περιτριγυρισμένο από καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Βρίσκεται σε απόσταση 17 χλμ. από την Αθήνα. Κατέχει μεγάλη αγροτική έκταση λόγω παλαιότερων απαλλοτριώσεων των γειτονικών αγροκτημάτων Καρελά, Βραώνος, Παλλήνης, Βακαλόπουλου κ.α.

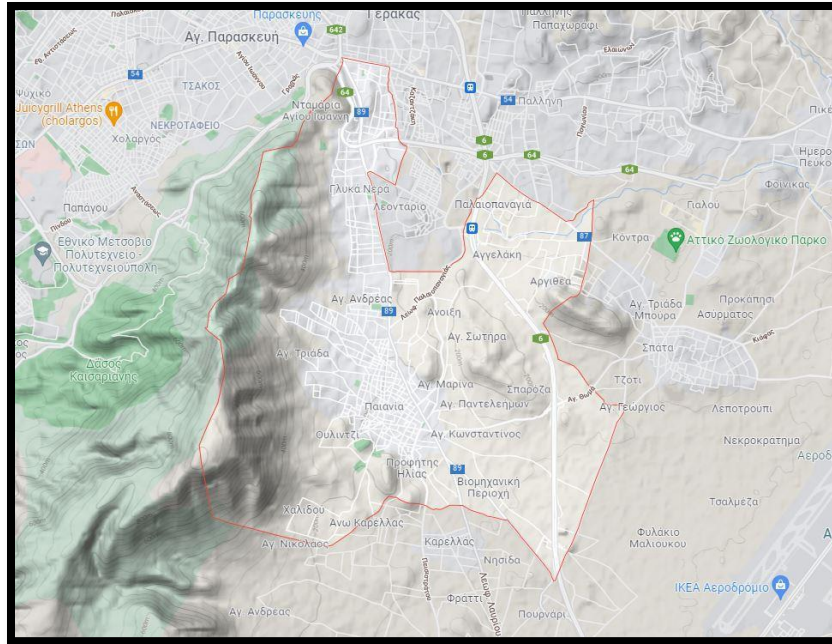
Ο δήμος εκτείνεται μέχρι τις εγκαταστάσεις του Διεθνούς Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», ενώ εντός των διοικητικών ορίων του διέρχεται η Αττική Οδός. Έτσι απέκτησε καλή συγκοινωνιακή σύνδεση με τις γειτονικές περιοχές και την Αθήνα. Συγκεκριμένα απέκτησε πρόσβαση στην Αττική Οδό και την Περιφερειακή Υμηττού, στον Προαστιακό σιδηρόδρομο και στο Αττικό Μετρό μέσω της στάσης «Κάντζα».

#### 3.2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.

##### ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ- ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.

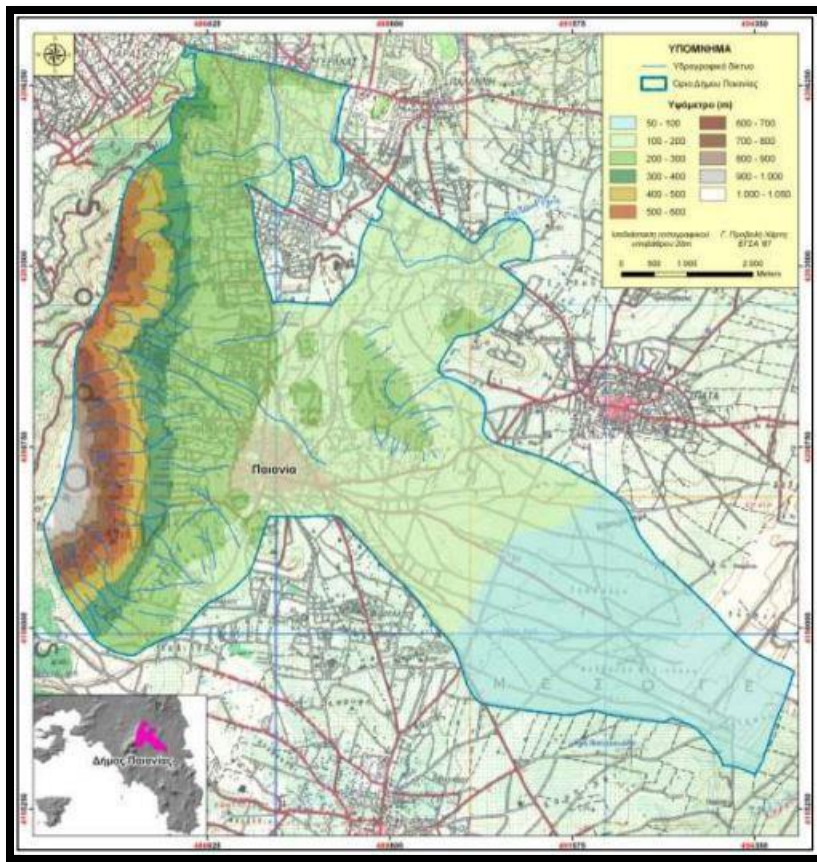
Όσον αφορά τα γεωγραφικά του χαρακτηριστικά, φυσικό όριο του Δήμου Παιανίας με τους όμορους Δήμους στο μεγαλύτερο τουλάχιστον τμήμα τους, αποτελεί ο υδροκρίτης του όρους Υμηττού. Αναλυτικότερα, από βορρά προς νότο, διέρχεται από τις κορυφές Κορακοβούνι (692η) και Εύζωνος (1.026η). Αυτό έχει ως απόρροια την διάκριση δύο ζωνών σχετικά με το ανάγλυφο του Δήμου. Αφετηρία της πρώτης ζώνης είναι περίπου 1 χλμ. δυτικά της λεωφόρου Λαυρίου έως και τον υδροκρίτη του όρους και χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα απότομο ανάγλυφο. Ξεκινά από τα 0,300 χλμ. και καταλήγει να ξεπερνά το 1 χλμ. σε πολύ μικρή οριζόντια απόσταση.

## ΣΤΑΔΙΟ Α΄. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 2: Μορφολογικός χάρτης Δήμου Παιανίας (πηγή: Google Maps).

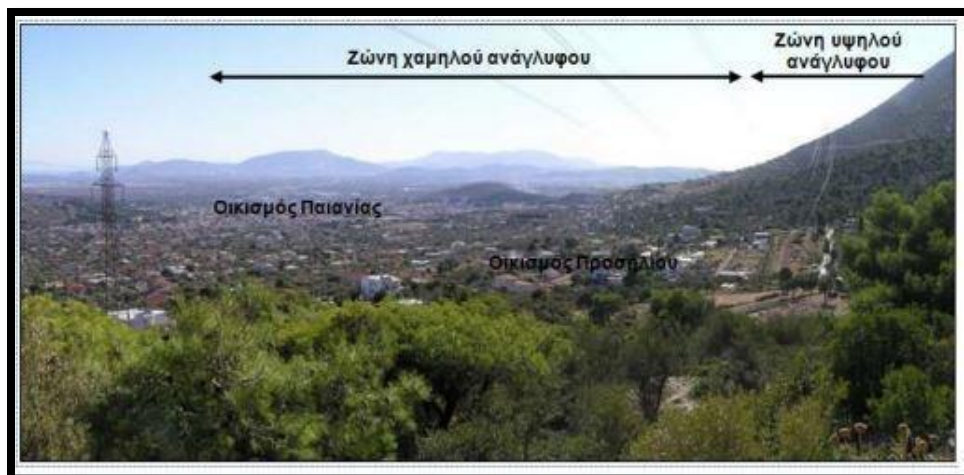
Σε αντίθεση, η δεύτερη ζώνη περιλαμβάνει το εν απομείναντα τμήμα του Δήμου και χαρακτηρίζεται από πολύ ομαλό ανάγλυφο. Τα υψόμετρα κυμαίνονται από 50 έως 200 μέτρα, κυρίως προς τα νοτιοανατολικά.



Εικόνα 3: Υψομετρικός χάρτης Δήμου Παιανίας (πηγή Φίλης, Χρ., 2011).

Στα δυτικά της λεωφόρου Λαυρίου (περίπου 1.000 m) των υπωρειών του όρους Υμηττού με το καθαυτό όρος, οι τιμές των μορφολογικών κλίσεων ξεπερνούν το 15% φτάνοντας έως το 95% στα ανατολικά της κορυφής του Εύζωνος. Επίσης, υψηλές τιμές μορφολογικών κλίσεων, οι οποίες ξεπερνούν το 35% παρουσιάζονται και στις περιοχές των υψωμάτων Λοφίο, Πυργάριθι, Δάσος και Μπούρα στα βορειοανατολικά του οικισμού της Παιανίας. Στο υπόλοιπο τμήμα του Δήμου (προς τα νοτιοανατολικά), οι τιμές των μορφολογικών κλίσεων δεν ξεπερνούν το 5%.

Στην Δημοτική Ενότητα των Γλυκών Νερών, δηλαδή στο βόρειο τμήμα του Δήμου Παιανίας, η λεκάνη απορροής του Μεγάλου Ρέματος ή Ρέματος της Ραφήνας, περιλαμβάνει όλη τη νότια Πεντέλη, το βορειοανατολικό τμήμα του Υμηττού και τα βόρεια Μεσόγεια μέχρι τον Εθνικό Αερολιμένα Αθηνών (Σπάτα) και καταλαμβάνει έκταση 150 τετρ. χλμ. Το νότιο και κεντρικό τμήμα του Δήμου Παιανίας ανήκει στη λεκάνη απορροής του Ερασείνου έκτασης 204 τετρ. χλμ και είναι αποδέκτης απορροής της κεντρικής και της νότιας περιοχής των Μεσογείων (Παιανία, Κορωπί, νότια ζώνη Σπάτων και αντίστοιχα Μαρκόπουλο, Κουβαράς). Οριοθετείται βόρεια από τον υδροκρίτη του ρέματος Ραφήνας, δυτικά από την οροσειρά του Υμηττού και μεταξύ των ραχιαίων υψωμάτων Ψηλόβραχος, Κορυφή, Μερέντα, Κερατοβούνι, Πάνειο όρος, Στρογγυλοπούλα, Ζυγός και Κόντρα στα νότια. Τα τρία βασικά ρέματα, των οποίων συγκεντρώνει την απορροή είναι του υδρορεύματος Αγίου Γεωργίου, του υδρορεύματος Αγ.Κωνσταντίνου - Μαρκοπούλου και του ίδιου του Ερασίνου, ο οποίος είναι και ο τελικός αποδέκτης.



Εικόνα 4: διάκριση ζωνών χαμηλού και υψηλού ανάγλυφου Δήμου Παιανίας (πηγή: Φίλης, Χρ., 2011).

#### **ΕΔΑΦΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.**

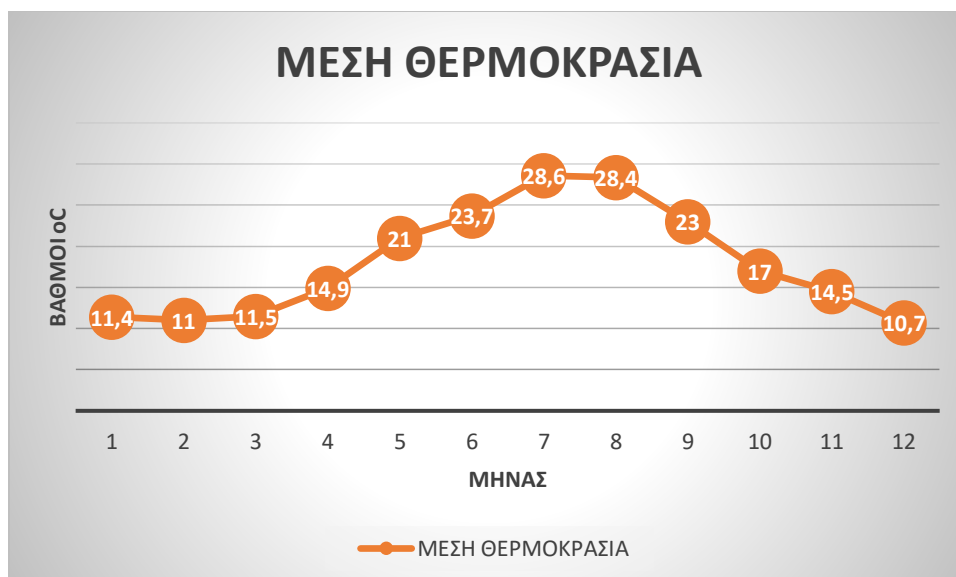
Η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται ως πεδινή και το πάχος του εδαφικού ορίζοντα είναι σχετικά μεγάλο. Τα εδάφη των εκτάσεων αυτών προέρχονται κατά βάση από τριτογενείς και τεταρτογενείς αποθέσεις, είναι πλούσια σε ασβέστιο και παρουσιάζουν χημική αντίδραση αλκαλική. Πρόκειται για εδάφη κατάλληλα για εφαρμογή καλλιεργειών. Η διηθητικότητα των εδαφών, γενικά στις πεδινές εκτάσεις της ευρύτερης περιοχής μελέτης χαρακτηρίζεται ως βραδεία (0,1-0,5 cm/h), μέχρι μετρίως βραδεία (0,5-2,0 cm/h). Στον παρυφές του Υμηττού τα κύρια πετρώματα που συναντώνται είναι το κατώτερο μάρμαρο και ο μαρμαρυγικός σχιστόλιθος.

#### **ΚΛΙΜΑΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.**

Η πόλη είναι οικοδομημένη στις παρυφές του Υμηττού, περιτριγυρισμένη από καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Η περιοχή είναι άνυδρη με κλίμα ξηρό και μεσογειακό. Παρακάτω αναλύονται ορισμένα κλιματολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής. Τα δεδομένα προέκυψαν από τον μετεωρολογικό σταθμό Κάντζας, όπως αυτά αναρτήθηκαν στην ιστοσελίδα [meteo.gr](http://meteo.gr).

##### Θερμοκρασία

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η μέση θερμοκρασία ανά μήνα για το έτος 2021, όπως αυτή καταγράφηκε από τον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζα».



Διάγραμμα 1: Μέση θερμοκρασία για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).

Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα το κλίμα στην περιοχή μελέτης είναι ήπιο μεσογειακό με ζεστούς καλοκαιρινούς μήνες και ήπιες θερμοκρασίες τον χειμώνα. Πιο αναλυτικά, καταγράφεται ελάχιστη θερμοκρασία της τάξεως των 10,7°C τον μήνα Δεκέμβριο και η μέγιστη θερμοκρασία της τάξεως των 28,6°C καταγράφηκε τον Ιούλιο. Συμπερασματικά οι καλοκαιρινοί μήνες δεν παρουσιάζονται ιδιαίτερα θερμοί και τον χειμώνα οι θερμοκρασίες είναι αρκετά πάνω από το μηδέν πράγμα που δεν δημιουργεί προβλήματα στην καθημερινότητα (πχ. Χιονιάδες).

#### Βροχοπτώσεις

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η ολική βροχόπτωση ανά μήνα για το έτος 2021, όπως αυτή καταγράφηκε από τον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζα».



Διάγραμμα 2: Ολικός υετός ανά μήνα για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).

Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα ιδιαίτερα ξηροί μήνες ήταν ο Μάιος, ο Ιούλιος, ο Αύγουστος και ο Σεπτέμβριος. Τους μήνες αυτούς σημειώθηκαν μηδενικές βροχοπτώσεις εκτός από τον Σεπτέμβριο όπου καταγράφονται 0,4 mm βροχής.

#### Άνεμοι

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται η ολική βροχόπτωση ανά μήνα για το έτος 2021, όπως αυτή καταγράφηκε από τον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζα».



Διάγραμμα 3: Μέση ταχύτητα ανέμου ανά μήνα για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).

Όπως φαίνεται από το παραπάνω διάγραμμα, δεν παρουσιάζεται ταχύτητα ανέμου μεγαλύτερη από 4,4 km/hr, ήτοι 3 Beaufort. Συμπερασματικά, στην περιοχή μελέτης δεν εμφανίζονται έντονα φαινόμενα ανέμων.

### 3.3. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.

Ο Δήμος Παιανίας είναι δήμος της περιφέρειας Αττικής που συστάθηκε με το πρόγραμμα Καλλικράτης. Προέκυψε από τη συνένωση των προϋπαρχόντων δήμων Παιανίας και Γλυκών Νερών, οι οποίες σήμερα αποτελούν Δημοτικές ενότητες του Δήμου Παιανίας. Περιλαμβάνει τους οικισμούς Παιανία, Γλυκά Νερά και Αργιθέα. Καταλαμβάνει συνολική έκταση 47,14 km<sup>2</sup> και ο πληθυσμός του είναι 26.668 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011.



Εικόνα 5: Δήμος Παιανίας.



Εικόνα 6: Δημοτικές Ενότητες Δήμου Παιανίας.

### 3.4. ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

Ο δήμος Παιανίας αποτελείται από δύο(2) Δημοτικές Ενότητες, αυτή των Γλυκών Νερών και αυτή της Παιανίας. Ο πληθυσμός του είναι 26.668 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011. Τα πληθυσμιακά χαρακτηριστικά του δήμου παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3: Πληθυσμός Δήμου Παιανίας. (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).

| Κωδικός Καλλικράτη | Περιγραφή (Πρόγραμμα Καλλικράτης)    | Πληθυσμοί |          |         |          |         |          |
|--------------------|--------------------------------------|-----------|----------|---------|----------|---------|----------|
|                    |                                      | 2011      |          | 2001    |          | 1991    |          |
|                    |                                      | Μόνιμος   | De Facto | Μόνιμος | De Facto | Μόνιμος | De Facto |
| 490801             | <b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΙΑΝΙΑΣ</b>     | 15.619    | 15.435   | 12.997  | 13.013   | 9.765   | 9.727    |
| 49080101           | Δημοτική Κοινότητα Παιανίας          | 15.619    | 15.435   | 12.997  | 13.013   | 9.765   | 9.727    |
| 4908010101         | Παιανία,η                            | 14.595    | 14.398   | 12.849  | 12.855   | 9.744   | 9.710    |
| 4908010102         | Αργιθέα,η                            | 1.024     | 1.037    | 148     | 158      | 21      | 17       |
| 490802             | <b>ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ</b> | 11.049    | 10.893   | 6.770   | 6.623    | 5.753   | 5.813    |
| 49080201           | Δημοτική Κοινότητα Γλυκών Νερών      | 11.049    | 10.893   | 6.770   | 6.623    | 5.753   | 5.813    |
| 4908020101         | Γλυκά Νερά,τα                        | 11.049    | 10.893   | 67.70   | 6.623    | 5.753   | 5.813    |
|                    | <b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ</b>                  | 26.668    | 26.328   | 19.767  | 19.636   | 15.518  | 15.540   |

#### ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δήμου Παιανίας.

| Φύλο                                                   |     |                                                            |     |
|--------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------|-----|
| Ποσοστό Γυναικών:                                      | 51% | Ποσοστό Ανδρών:                                            | 49% |
| Ηλικία                                                 |     |                                                            |     |
| 0-14:                                                  | 17% | 45-54                                                      | 13% |
| 15-24:                                                 | 9%  | 55-64:                                                     | 12% |
| 25-34:                                                 | 16% | 65-74:                                                     | 8%  |
| 35-44:                                                 | 18% | 75 και άνω:                                                | 7%  |
| Κύρια ασχολία                                          |     |                                                            |     |
| Εργαζόμενος (-ή):                                      | 44% | Μαθητής (-τρια) / Σπουδαστής (-τρια):                      | 18% |
| Ζητούσε εργασία:                                       | 8%  | Συνταξιούχος:                                              | 20% |
| Επίπεδο εκπαίδευσης                                    |     |                                                            |     |
| Διδακτορικό:                                           | 1%  | Πτυχίο ανώτερων επαγγελματικών σχολών, ΙΕΚ, Κολλέγια κτλ.: | 9%  |
| Μεταπτυχιακό:                                          | 3%  | Απολυτήριο Λυκείου:                                        | 26% |
| Πτυχίο Παν/μίου-Πολυτεχνείου-ΑΤΕΙ και ισότιμων σχολών: | 19% | Πτυχίο Επαγγελματικών Σχολών:                              | 2%  |
| Μέγεθος νοικοκυριού                                    |     |                                                            |     |
| 1 μέλος:                                               | 6%  | 5 μέλη:                                                    | 11% |
| 2 μέλη:                                                | 19% | 6 μέλη:                                                    | 4%  |
| 3 μέλη:                                                | 26% | 7 μέλη:                                                    | 1%  |
| 4 μέλη:                                                | 33% | 8 μέλη και άνω:                                            | 0%  |

### 3.5. ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.

Στην περιοχή της Παιανίας υφίστανται αρκετά σημεία ενδιαφέροντος που θα εντυπωσιάσουν τον επισκέπτη. Μεταξύ άλλων σπήλαια, μουσεία, βυζαντινές εκκλησίες συνθέτουν την ευρεία γκάμα των αξιοθέατων. Πιο αναλυτικά:

#### ΣΠΗΛΑΙΟ ΚΟΥΤΟΥΚΙ

Το "Κουτούκι" είναι σπηλαιοβάραθρο με κατακόρυφο ύψος 38,5μ. και μήκος διαδρόμων 350μ. περίπου. Ο τεράστιος κεντρικός θάλαμος, διαστάσεων 60 x 60 μ. χωρίζεται με σταλαγμίτες, σταλακτίτες και κολώνες σε άλλους μικρότερους. Η θερμοκρασία στο εσωτερικό του είναι 17°C. Σήμερα η επίσκεψη γίνεται από τεχνητή είσοδο που κατασκευάστηκε για την διευκόλυνση της πρόσβασης, στα πλαίσια της τουριστικής αξιοποίησης που έγινε από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) την τετραετία 1963 - 1967.

Πρόσφατα, το Σπήλαιο περιήλθε στο Υπουργείο Πολιτισμού, το οποίο στοχεύει στην πλήρη ανάπλαση του χώρου, στην αποκατάσταση του εσωτερικού και στον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας του με την συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και την συμπαράσταση της τοπικής κοινωνίας.

Ύστερα από κατάλληλες περιβαλλοντολογικές μελέτες, το πράσινο φύκος που επικαλύπτει τους σταλακτίτες και επιβαρύνει το σπήλαιο θα απομακρυνθεί και θα αλλάξει ο φωτισμός που μέχρι σήμερα το προκαλούσε. Σύντομα ελπίζουμε ότι και στο έξω χώρο θα λειτουργήσει εκτός από το καφενείο και αίθουσα προβολών και εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την καλύτερη ενημέρωση του κοινού σχετικά

με τα Σπήλαια, τα οποία δεν αποτελούν μόνο αξιοθέατα φυσικά μνημεία, αλλά και αναπόσπαστο μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς, και προστατεύονται από τον Αρχαιολογικό Νόμο.



Εικόνα 7: Φωτογραφία από το σπήλαιο «Κουτούκι» (πηγή: [www.paiania.gov.gr](http://www.paiania.gov.gr)).

#### ΜΟΥΣΕΙΟ ΒΟΡΡΕ

Το Μουσείο το οποίο έχει έκταση μεγαλύτερη από 18 στρέμματα αποτελείται από δύο μέρη, το Μουσείο σύγχρονης ελληνικής τέχνης και το λαογραφικό Μουσείο, τα οποία μαζί καλύπτουν τουλάχιστον 2500 χρόνια ελληνικής ιστορίας. Όλο το συγκρότημα είναι διαρθρωμένο έτσι, ώστε να αναδεικνύεται με ένα μοναδικό τρόπο το ελληνικό πνεύμα. Μια από τις πιο σημαντικές και αντιπροσωπευτικές συλλογές σύγχρονης ελληνικής εκτίθεται, η οποία περιλαμβάνει μια ευρεία γκάμα γλυπτών, κατασκευών και ζωγραφικής του δεύτερου μισού του 20ου αιώνα.

Το λαογραφικό μουσείο είναι ένα ασυνήθιστο σύμπλεγμα κτιρίων, αυλών και κήπων ή μάλλον μια επαναπροσαρμογή παραδοσιακών αρχιτεκτονικών στοιχείων, που στεγάζει μια συλλογή από αρχαιότητες, κεραμικά, λαϊκά κειμήλια και αντικείμενα που χρησιμοποιούνταν πριν από αιώνες στην καθημερινή ζωή, με τέτοιο τρόπο όμως ώστε να αναδεικνύεται η χρηστική τους αξία και η έμφυτη ομορφιά τους.



Εικόνα 8: Μουσείο Βόρρε (πηγή: [raiania.gov.gr](http://raiania.gov.gr)).

#### ΛΑΟΓΡΑΦΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ ΕΛΛΗΝΙΔΩΝ ΠΑΙΑΝΙΑΣ

Το "Λύκειο των Ελληνίδων", ιδρύθηκε τον Μάιο του 1985. Από τον πρώτο καιρό της ίδρυσής του ενδιαφέρθηκε ιδιαίτερα για την συγκέντρωση των ελληνικών χορών και της λαϊκής μουσικής και σχημάτισε πλουσιότερη συλλογή εθνικών ενδυμασιών, έτσι που σημείωσε σταθμό στα χρονικά της πατρίδας μας.

Στο "Λύκειο των Ελληνίδων" Παιανίας λειτουργούν τμήματα Χορού, Χορωδίας, Λαϊκής Ενδυμασίας, Οικοτεχνίας και Λαογραφικού Μουσείου.

#### ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΧΝΗΣ

Το έργο του ετέλεσε κατά καιρούς υπό την αιγίδα του ελληνικού κράτους καθώς επίσης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος και της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος. Οι δημοσιογραφικές εκδόσεις του έλαβαν την αναγνώριση του Υπουργείου Τύπου και οι λεξικογραφικές εκδόσεις του εγκρίθηκαν από το Υπουργείο Εθν. Παιδείας και Θρησκευμάτων. Σήμερα το Ευρωπαϊκό Κέντρο Τέχνης αντιπροσωπεύεται διεθνώς και έχει δραστήριο παράρτημα στη Νέα Υόρκη.

Η εγκατάστασή του στην Παιανία περιλαμβάνει τμήματα Πινακοθήκης με 1,000 περίπου έργα, Βιβλιοθήκης με 7,000 τίτλους, Φωτοθήκης με 7,000 φωτογραφίες, και Ιστορικής-Λογοτεχνικής-Λαογραφικής-Καλλιτεχνικής και Φιλοτελικής Αρχαιοθήκης.

Το παρεκκλήσι του, τιμώμενο στο όνομα του Ευαγγελισμού της Θεοτόκου, ιστορήθηκε από τους αγιογράφους Θεόδωρο Δρίτσα και Τάσο Λουκά, ευλογήθηκε από τον Οικουμενικό Πατριάρχη Βαρθολομαίο και εγκαινιάσθηκε από τον Αρχιεπίσκοπο Αθηνών και Πάσης Ελλάδος Χριστόδουλο.

### ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ ΣΩΤΗΡΟΣ

Δυτικά, στην οικιστική ζώνη, στεγάζονται οι υπηρεσίες του Δήμου σε νέο καλαίσθητο κτίριο επί της Οδού Κώτσου. Εκεί κοντά βρίσκεται και ο επιβλητικός ναός Μεταμορφώσεως του Σωτήρος επί της ομώνυμης οδού με το γραφικό πηγάδι και σημαντικά έργα ανάπλασης της περιοχής με εικαστικές προσθήκες, δενδροφυτεύσεις και πεζοδρομήσεις της μικρής γειτονιάς.

Παράλληλα εγκαθίσταται δημοτικό αθλητικό κέντρο, ενώ προς την πλαγιά του Υμηττού τοποθετείται το προϊστορικό νεκροταφείο και ποικίλοι μικροί ναΐσκοι. Στη βόρεια έκταση του δήμου, μετά τα Νταμάρια της Λαυρίου, εκτείνεται ο πράσινος λόφος, ανατολικά του οποίου αναπτύσσεται η συνοικία Φούρεσι και δυτικά η γειτονιά του Σταυρού πλησίον της Λαυρίου και του Ιερού Ναού Υψώσεως του Τιμίου Σταυρού. Σε μεγαλύτερο υψόμετρο εκτείνεται το Δάσος του Υμηττού, εύκολα προσβάσιμο από τον επισκέπτη και με έργα ανάπλασης της περιοχής από το Δήμο. Η μικρή γειτονιά του Σταυρού παρέχει τη δυνατότητα περιπάτου, ενώ μικροί ελεύθεροι χώροι "ξεπηδούν" συνεχώς.



Εικόνα 9: Μεταμόρφωση του Σωτήρος (πηγή: [agiamarinapeanias.gr](http://agiamarinapeanias.gr)).

### ΛΟΦΟΣ ΦΟΥΡΕΣΙ – ΣΤΑΥΡΟΣ

Το Φούρεσι συνίσταται σε πεζοδρομημένες γειτονιές γύρω από τρεις πλατείες, την Πλατεία Ελευθερίου Βενιζέλου δίπλα στην Αγία Τριάδα όπου πρόκειται να λειτουργήσει αναψυκτήριο, την υψηλής αισθητικής Πλατεία Φούρεσι του Πρασίνου Λόφου και την Πλατεία του Καταστήματος του Συλλόγου σε λίγο μεγαλύτερο υψόμετρο. Επιπλέον προβλέπεται η αξιοποίηση του Δάσους του λόφου για την επισκεψιμότητα κατοίκων και επισκεπτών. Η περιοχή έχει πρόσβαση στη Λεωφόρο Σπάτων, στο ύψος της Μπαλάνας Γέρακα που καταλήγει στη Λ. Μαραθώνος ανατολικά του Σταυρού, στο ύψος του Ναού της Παναγίτσας.



Εικόνα 10: Λόφος Φούρεσι.

#### ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ «Η ΓΕΝΝΗΣΗ ΤΟΥ ΧΡΙΣΤΟΥ»

Το Ιστορικό Εκκλησιαστικό Μουσείο "Η Γέννηση του Χριστού" ιδρύθηκε ως Ν.Π.Δ.Δ. και στεγάζεται στο παλαιό 2ο Δημοτικό Σχολείο Παιανίας. Περιλαμβάνει εικόνες, λειτουργικά σκεύη, λειτουργικά βιβλία, εκκλησιαστικά αντικείμενα καθώς και ένα φωτογραφικό "οδοιπορικό" του ιστορικού ναού (19ος αι.) της "Χριστουγέννησης", που υπήρξε ο πρώτος μητροπολιτικός ναός της πόλης μετά την απελευθέρωση, στην πλατεία Οπλαρχηγού Γιάννη Ντάβαρη. Στη "Χριστουγέννηση" ιερούργησαν επιφανείς κληρικοί του 18ου-19ου αιώνα, ο Χατζη παπα Αναστάσης Χούντας, ηγούμενος της Μονής Αγίου Ιωάννη Κυνηγού (των "Φιλοσόφων") του Υμηττού, ο παπα Χαράλαμπος Ιωάννη Παπακωνσταντίνου-Χούντας και ο παπα Ιωσήφ Κώστας Χούντας, μετέπειτα ηγούμενοι της Μονής Πεντέλης, κ.ά.

#### ΔΗΜΟΣΘΕΝΙΟΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ

Η Δημοσθένιος Βιβλιοθήκη με δωρεάν υπηρεσίες στους πολίτες βρίσκεται στην πλατεία Δημοσθένους, ελάχιστα μέτρα νοτιότερα από την κεντρική πλατεία Βασιλέως Κωνσταντίνου. Τα 6000 βιβλία της καλύπτουν πληροφορίες σχετικά με την ευρύτερη ιστορία και λαογραφία της περιοχής, θέματα θρησκείας, θετικών επιστημών, τέχνης και λογοτεχνίας.

### **3.6. ΥΠΟΔΟΜΕΣ.**

Ο δήμος Παιανίας αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους δήμους της Αττικής που αναπτύσσεται συνεχώς και αποτελεί έναν από τους πιο εύρωστους δήμους της περιοχής. Οι υπάρχουσες τεχνικές, κοινωνικές και μεταφορικές υποδομές του Δήμου είναι αυτές οι οποίες διασφαλίζουν την καλύτερη ποιότητα ζωής όχι μόνο των γηγενών κατοίκων, αλλά και αυτών που τα τελευταία χρόνια επιλέγουν τον δήμο ως τόπο της μόνιμης διαμονής τους.

### Τεχνικές Υποδομές

- Βιομηχανικό πάρκο εντός ΓΠΣ, έκτασης 1235 στρεμμάτων.
- Ευρυζωνικές Υπηρεσίες.

Στο Δήμο Παιανίας παρέχονται οι συνήθεις ευρυζωνικές υπηρεσίες (τηλεφωνία, δίκτυο, κλπ.), σχεδόν από το σύνολο των παρόχων της χώρας, μέσω του δικτύου γραμμών του ΟΤΕ. Στη παρούσα φάση έχει αρχίσει η δραστηριοποίηση παρόχων ευρυζωνικών υπηρεσιών στη δημιουργία ιδιόκτητων υποδομών υψηλής ποιότητας και ταχυτήτων (δημιουργία οπτικών ινών, ασύρματων δικτύων κλπ.). Ο Δήμος στοχεύει στην ανάπτυξη των ευρυζωνικών υποδομών (με κατάλληλες συνεργασίες) για τη χρησιμοποίησή τους ως μέσου ανάπτυξης των τοπικών επιχειρήσεων και τη προσέλκυση νέων.

### Δομές Έρευνας- Καινοτομίας και Τεχνολογικής Ανάπτυξης.

Στη περιοχή του Δήμου Παιανίας δεν δραστηριοποιούνται φορείς έρευνας – καινοτομίας και τεχνολογικής ανάπτυξης. Εντούτοις υφίστανται μεγάλες επιχειρήσεις (INTRACOM Α.Ε., LAVIPHARM Α.Ε. κλπ.) που κατέχουν εξέχουσα θέση στους τομείς δραστηριοποίησής τους (τηλεπικοινωνίες, διακίνηση και παραγωγή φαρμάκων) και οι οποίες παρουσιάζουν έντονη ερευνητική δραστηριότητα στην ανάπτυξη και εφαρμογή νέων τεχνολογιών.

### Παιδεία

Σχετικά με τις εκπαιδευτικές μονάδες και γενικότερα με τις υποδομές του Δήμου Παιανίας που αφορούν την εκπαίδευση, σύμφωνα με στοιχεία που παρασχέθηκαν από τον Δήμο, αυτές εξυπηρετούν συνολικά περίπου 5.300 παιδιά. Διευκρινίζουμε ότι ο αριθμός αυτός δεν αποτελεί μαθητές μόνο του Δήμου Παιανίας καθώς στον Δήμο λειτουργεί ένας αξιόλογος αριθμός ιδιωτικών εκπαιδευτικών μονάδων οι οποίες φιλοξενούν περίπου 1200 παιδιά. Παρακάτω με βάση τα δεδομένα που αντλήθηκαν από το επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου, δημιουργήθηκαν πίνακες με το δυναμολόγιο Σχολικών Μονάδων ανά Δημοτική Ενότητα.

Πίνακας 4: Δυναμολόγιο Σχολικών Μονάδων Δήμου Παιανίας (πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Παιανίας).

| Δημοτική Ενότητα | Σχολείο        |             | Άρρενες | Θήλυς | Σύνολο | Προσωπικό |
|------------------|----------------|-------------|---------|-------|--------|-----------|
| Παιανίας         | 1 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 54      | 44    | 98     | 10        |
| Παιανίας         | 3 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 29      | 23    | 52     | 8         |
| Παιανίας         | 4 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 35      | 37    | 72     | 10        |
| Παιανίας         | 5 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | -       | -     | -      | -         |
| Παιανίας         | 1 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 168     | 167   | 335    | 35        |
| Παιανίας         | 2 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 168     | 152   | 320    | 32        |
| Παιανίας         | 3 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 105     | 83    | 188    | 22        |
| Παιανίας         | 4 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 98      | 95    | 193    | 20        |
| Παιανίας         | 1 <sup>ο</sup> | Γυμνάσιο    | 133     | 120   | 253    | 20        |
| Παιανίας         | 2 <sup>ο</sup> | Γυμνάσιο    | 122     | 101   | 223    | 20        |
| Παιανίας         | 1 <sup>ο</sup> | Λύκειο      | 168     | 196   | 364    | 30        |
| Γλυκών Νερών     | 1 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 25      | 25    | 50     | 7         |

|              |                |             |      |      |      |     |
|--------------|----------------|-------------|------|------|------|-----|
| Γλυκών Νερών | 2 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 54   | 50   | 104  | 10  |
| Γλυκών Νερών | 3 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 20   | 20   | 40   | 8   |
| Γλυκών Νερών | 4 <sup>ο</sup> | Νηπιαγωγείο | 22   | 17   | 39   | 5   |
| Γλυκών Νερών | 1 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 151  | 139  | 290  | 30  |
| Γλυκών Νερών | 2 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 132  | 137  | 269  | 29  |
| Γλυκών Νερών | 3 <sup>ο</sup> | Δημοτικό    | 125  | 109  | 234  | 28  |
| Γλυκών Νερών | 1 <sup>ο</sup> | Γυμνάσιο    | 153  | 133  | 286  | 24  |
| Γλυκών Νερών | 2 <sup>ο</sup> | Γυμνάσιο    | 126  | 188  | 314  | 24  |
| Γλυκών Νερών | 1 <sup>ο</sup> | Λύκειο      | 89   | 75   | 164  | 15  |
| Γλυκών Νερών | 2 <sup>ο</sup> | Λύκειο      | 70   | 79   | 149  | 117 |
| Σύνολο       | -              | -           | 2085 | 2025 | 4110 | 409 |

#### Αθλητισμός

Στον Δήμο Παιανίας λειτουργούν οι ακόλουθες υποδομές αθλητικής δραστηριότητας:

#### ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΙΑΝΙΑΣ

➤ Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (Δ.Α.Κ.) Παιανίας

Περιλαμβάνει:

- 1 Κλειστό Γήπεδο Μπάσκετ – Βόλεϊ.
- 1 Γήπεδο Ποδο-σφαίρου 11 X 11.
- 2 Γήπεδα Ποδοσφαίρου 5 X 5.
- 2 Γήπεδα Τένις.
- 1 Γήπεδο Μπάσκετ – Βόλεϊ.

➤ Ανοιχτά γήπεδα Μπάσκετ - Βόλεϊ – Τένις

Περιλαμβάνει :

- 1 ανοιχτό γήπεδο Τένις.
- 1 ανοιχτό γήπεδο Μπάσκετ – Βόλεϊ.

Στο Δημοτικό Αθλητικό Κέντρο (Δ.Α.Κ.) Παιανίας, δραστηριοποιούνται κατά κύριο λόγο οι δύο μεγαλύτεροι και παλαιότεροι χρονολογικά αθλητικοί σύλλογοι, ο Αθλητικός Σύλλογος « Κτησιφών» (όσον αφορά στο κλειστό γυμναστήριο, ο οποίος δραστηριοποιείται κυρίως στο μπάσκετ ) και ο Αθλητικός Ποδοσφαιρικός Όμιλος (Α.Π.Ο.) «Παμπαιανικός». Επίσης, το Δ.Α.Κ χρησιμοποιείται από τον Αθλητικό Όμιλο Παιανίας (ακαδημίες ποδοσφαίρου) και από τον Παιανιακό Α.Σ. για επίσημους αγώνες

ποδοσφαίρου της γυναικείας ομάδας του. Επιπλέον, σε όλους σχεδόν τους αθλητικούς Συλλόγους της Δ.Ε Παιανίας, έχει παραχωρηθεί από το Δήμο ως έδρα τους το Δ .Α.Κ. Παιανίας.

Επίσης στο Δήμο υπάρχουν:

➤ Τα κλειστά ολυμπιακά γυμναστήρια «Σπίτι του Στίβου» και το «Σπίτι του Βόλεϊ»

Οι σχετικές αθλητικές εγκαταστάσεις έχουν κατασκευαστεί σε έκταση ιδιοκτησίας του Δήμου Παιανίας με χρηματοδότηση της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού και μέριμνα της Ελληνικής Ομοσπονδίας Πετοσφαίρισης, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν αρχικά στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και στη συνέχεια να αποδοθούν προς χρήση για τις ανάγκες της ΕΟΠΕ και του ΣΕΓΑΣ, αλλά και εν γένει για αθλητικούς σκοπούς. Έκτοτε και έως σήμερα οι εν λόγω αθλητικές εγκαταστάσεις κατέστησαν μη λειτουργικές, ενώ έχουν σημειωθεί εκτεταμένοι βανδαλισμοί, κλοπές, έλλειψης συντήρησης και φύλαξης των υποδομών. Κατόπιν της σύναψης συμφώνου συνεργασίας μεταξύ του Περιφερειάρχη Αττικής, Γ. Πατούλη, του Υφυπουργού Αθλητισμού Λ. Αυγενάκη και του Δημάρχου Παιανίας, Ι. Μάδη, προβλέπεται να ανακαινιστούν και να επαναλειτουργήσουν και πάλι, προκειμένου να τεθούν εκ νέου προς χρήση στις υπηρεσίες Ομοσπονδιών, Συλλόγων, Εθνικών ομάδων, αθλητών, αθλουμένων, των σωματείων του δήμου.

➤ Το κλειστό γυμναστήριο του 1ου & 2ου Γυμνασίου Παιανίας (Μπάσκετ – Βόλεϊ). Πρόκειται για σχολική κτηριακή εγκατάσταση και χρησιμοποιείται για τις ανάγκες κυρίως των μαθητών των γυμνασίων τις ώρες λειτουργίας των σχολείων και δευτερευόντως από αθλητικούς συλλόγους που εδρεύουν στην Παιανία και κυρίως από τον Αθλητικό Σύλλογο «ΚΤΗΣΙΦΩΝ».

## 4. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.

### 4.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.

Ο Δήμος Παιανίας αποτελείται από τις Δημοτικές Ενότητες (πρώην Δήμους που ενοποιήθηκαν το 2011 με το Ν. Καλλικράτη) Παιανίας, Γλυκών Νερών και τον Οικισμό της Αργιθέας, δημιουργώντας έναν διευρυμένο Δήμο με έκταση 47,14 τ.χλμ και πληθυσμό 26.668 κάτοικους σύμφωνα με την απογραφή του 2011.

#### Α) ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΑ ΚΕΙΜΕΝΑ

Τα νομοθετικά κείμενα που ορίζουν τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά του δήμου Παιανίας φαίνονται παρακάτω:

| Πολεοδομική Ενότητα | Νομοθετικά Κείμενα                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Παιανία             | ΦΕΚ 176/Α/1926-05-31 Περί εγκρίσεως σχεδίου κωμοπόλεως Παιανίας (Λιόπεσι)<br>ΦΕΚ 4/Α/1952-01-04 Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του σχεδίου Παιανίας Αττικής<br>ΦΕΚ 379/Δ/1990-07-23 Αναθεώρηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Παιανίας<br>ΦΕΚ 375/Δ/1987-05-05 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης των πολεοδομικών ενότητων 1 και 2 του Δήμου Παιανίας (Ν. Αττικής) και τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου σε συνεχόμενη περιοχή<br>ΦΕΚ 419/Δ/1987-05-15 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της «Πολεοδομικής ενότητας 3 του δήμου Παιανίας (ν. Αττικής) και τροποποίηση εγκεκριμένου σχεδίου σε συνεχόμενη περιοχή<br>ΦΕΚ 318/Δ/1987-04-16 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της «πολεοδομικής ενότητας 4» του δήμου Παιανίας (Ν. Αττικής) και τροποποίηση εγκεκριμένου σχεδίου σε συνεχόμενη περιοχή<br>ΦΕΚ 454/Δ/2000-07-21 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της πολεοδομικής ενότητας 5, περιοχής «Τρίγωνο Λαγού» του Δήμου Παιανίας (Ν. Αττικής) και καθορισμός οριογραμμών ρεμάτων<br>ΦΕΚ 616/Δ/2003-06-18 Διόρθωση σφάλματος στην 5390/7.2.2003 απόφαση της Υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, τιτλούμενη «Έγκριση Π.Μ. τμημάτων των Π.Ε. 6 «Άγιος Ανδρέας» και 7 «Άνοιξη» του Δήμου Παιανίας (Ν.Αττικής) και καθορισμός οριογραμμών ρεμάτων»<br>ΦΕΚ 335/Δ/2003-04-14 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της πολεοδομικής ενότητας 8 Μιχούλι του δήμου Παιανίας (Ν. Αττικής) και επικύρωση του καθορισμού οριογραμμών ρεμάτων |
| Γλυκά Νερά          | ΦΕΚ 255/Δ/1973-09-28 Περί εγκρίσεως ρυμοτομικού σχεδίου της Κοινότητας Γλυκών Νερών Ν. Αττικής<br>ΦΕΚ 259/Δ/1989-05-09 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης των περιοχών Μπαλάνια κοινότητας Γέρακα, Φούρεζι κοινότητας Γλυκών Νερών (ν. Αττικής) και τροποποίηση ρυμοτομικού σχεδίου στην ίδια κοινότητα<br>ΦΕΚ 1149/Δ/2004-12-08 Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμημάτων των πολεοδομικών ενότητων 1 (Π.Ε. 1) «Βόρεια» και 2 (Π.Ε. 2) «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (Ν. Αττικής) και τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στα όρια σύνδεσης με την περιοχή επέκτασης του ίδιου δήμου.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Αργιθέα             | ΦΕΚ 218/Δ/1973-08-10 Περί εγκρίσεως ρυμοτομικού σχεδίου οικισμού ιδρυθησομένου υπό του Οικοδομικού Συνεταιρισμού (Αργιθέα) εις θέσιν Παπαγγελάκη Παιανίας Νομού Αττικής                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

Η εκτός σχεδίου δόμηση ρυθμίζεται το 2003 με τη θεσμοθέτηση της, η Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) Μεσογείων στο ΦΕΚ 199/Δ/2003-03-06. Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ έτους 1923 στην ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων (Ν.Αττικής).

## **Β) ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ**

Σύμφωνα με τα ΦΕΚ 1062Δ/ 1-9-1986 περί «Έγκρισης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Παιανίας (Ν. Αττικής)», ΦΕΚ 896Δ/22-10-1997 περί «Τροποποίησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Παιανίας (Ν. Αττικής)» και όλα τα υπό εκπόνηση ή προβλεπόμενα προγράμματα και συγκεκριμένα μελέτες του Οργανισμού της Αθήνας σχετικά με τον καθορισμό των χρήσεων γης στη Χωροταξική Υποενότητα Ανατολικής Αττικής (Μεσογείων), καθώς και οι πρώτες φάσεις της μελέτης «Οικονομική ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός πεδιάδας Μεσογείων 1995-2000», οι οικισμοί που αποτελούν τον αστικό ιστό για την δημοτική ενότητα Παιανίας έχουν καθοριστεί, όπως αυτές καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 5: Στοιχεία Πολεοδομικών Ενοτήτων Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 896Δ/1997).

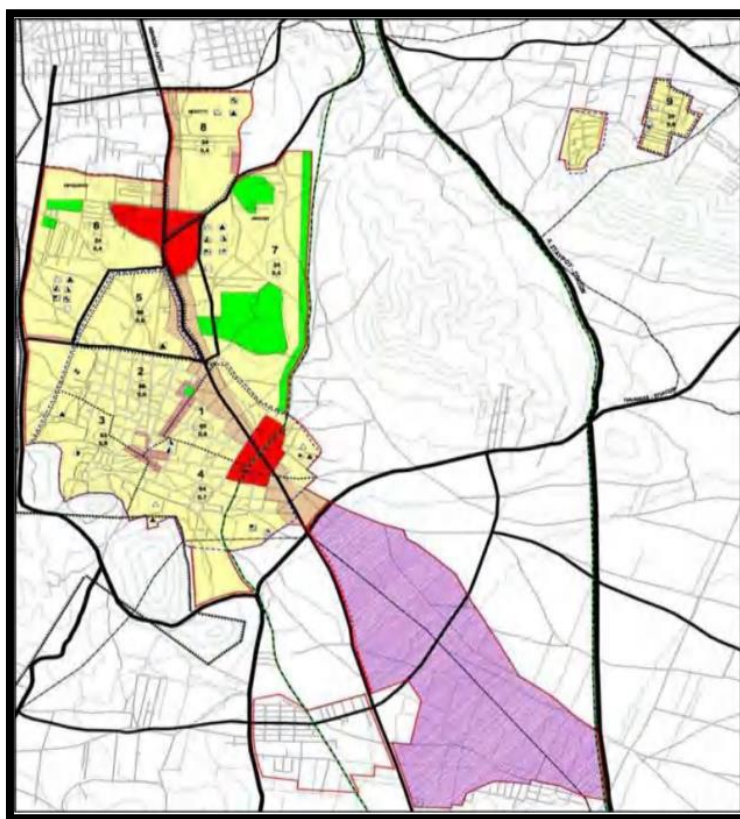
| Πολεοδομική<br>Ενότητα | Περιοχή                       | Μέση<br>Πυκνότητα/ ha | Μέσος<br>Συντελεστής<br>δόμησης |
|------------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------------------------|
| ΠΕ.1                   | Αγία<br>Μαρίνα                | 65                    | 0,8                             |
| ΠΕ.2                   | Γήπεδο                        | 66                    | 0,8                             |
| ΠΕ.3                   | Κέντρο της πόλεως<br>Παιανίας | 63                    | 0,8                             |
| ΠΕ.4                   | Νέα<br>Σμύρνη                 | 64                    | 0,7                             |
| ΠΕ.5                   | Τρίγωνο<br>Λαγού              | 40                    | 0,6                             |
| ΠΕ.6                   | Άγιος<br>Ανδρέας              | 24                    | 0,4                             |
| ΠΕ.7                   | Ανοιξη                        | 24                    | 0,4                             |
| ΠΕ.8                   | Μιχούλι                       | 24                    | 0,4                             |
| ΠΕ.9                   | Αργιθέα                       | 24                    | 0,4                             |

Το πρώτο ΓΠΣ του Δήμου Παιανίας, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, εγκρίθηκε το έτος 1986 για πληθυσμιακό μέγεθος 8.500 κατοίκων με επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις αραιοδομημένες και αδόμητες καθώς και στην δημιουργία πέντε πολεοδομικών ενοτήτων - γειτονιών. Η κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία, η διοίκηση και το εμπόριο τα οποία παραμένουν στο κέντρο του οικισμού (ΠΕ.3) ενώ στις υπόλοιπες πολεοδομικές ενότητες υπάρχει η δυνατότητα να αναπτυχθούν και τοπικά κέντρα λιανικού εμπορίου. Η πρόβλεψη για δημιουργία βιοτεχνικού και βιομηχανικού πάρκου (ΒΙΟΠΑ και ΕΜ) νοτιοανατολικά της πόλης (ΠΕ.4) έδωσε τη λύση στην μετεγκατάσταση των υπαρχουσών βιοτεχνιών μέσα στην πόλη και προσανάτλισε την χωροθέτηση καινούργιων μονάδων με στόχο την μη ύπαρξη ασυμβίβαστων χρήσεων.

Το 1997 εγκρίνεται η τροποποίηση του ΓΠΣ του Δήμου Παιανίας, με την επέκταση των ορίων του για την ένταξη εντός αυτών των περιοχών αραιοδομημένων και πυκνοδομημένων έκτασης 225 στρεμμάτων, την

δημιουργία τριών νέων πολεοδομικών ενοτήτων ΠΕ.6, ΠΕ.7 και ΠΕ.8 καθώς και την τροποποίηση της μέσης πυκνότητας και του μέσου συντελεστή δόμησης. Συγκεκριμένα:

- Της περιοχής Αγ. Ανδρέα, Αγ. Τριάδος μέχρι την οριογραμμή της Ζώνης Β του Υμηττού και την δημιουργία της ΠΕ 6.
- Της περιοχής, η οποία ορίζεται από τους λόφους Πυργάθι και Κατσουλιέρθι, την παλαιά σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Λαυρίου και την οδό Παλαιοπαναγίας και την δημιουργία της ΠΕ 7.
- Της περιοχής, όπου ορίζονται από τις οδούς Αθηνών-Λαυρίου, Παλαιοπαναγίας και τα διοικητικά όρια Παιανίας - Παλλήνης και την δημιουργία της ΠΕ 8.
- Της περιοχής Προφήτη Ηλία και την ένταξη αυτής στην ΠΕ 4.
- Την επέκταση των ορίων του ΓΠΣ για την ένταξη εντός αυτών του ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ, ως ζώνης άλλης χρήσης και τμήματος αυτού με χρήση γενικής κατοικίας που εντάσσεται στην ΠΕ 4.



Εικόνα 11: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 896Δ/97).

### **ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ**

Όσον αφορά την περιοχή των Γλυκών Νερών του Δήμου Παιανίας, οι εντός σχεδίου περιοχές διαμορφώθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1337/1983 «επέκταση πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» (ΦΕΚ33/Α άρθρο 3) με τα παρακάτω διατάγματα:

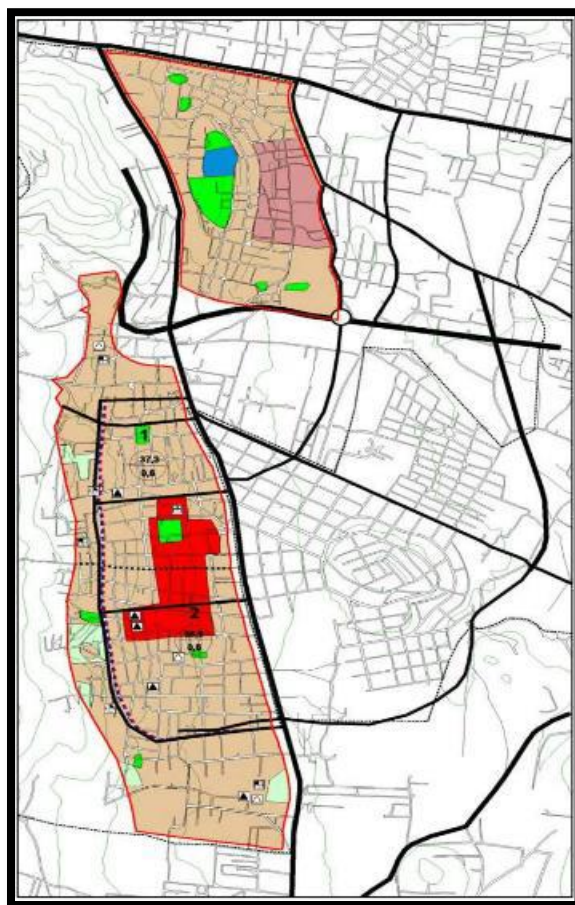
- Δ/γμα από 14/9/73 (ΦΕΚ 255Δ/73).
- Αναθεώρηση από 3-12-99 (ΦΕΚ 670Δ/99).

- Αναθεώρηση από 8-11-03 (ΦΕΚ 1200Δ/03).
- 27913/29-3-2012 απόφαση κύρωση πράξης εφαρμογής Νότιας Γειτονιάς και 62097/24-1-2020 απόφαση κύρωση πράξης εφαρμογής Βόρειας Γειτονιάς.

Ο αστικός ιστός των Γλυκών Νερών εκτιμάται περίπου σε 3,7 τετρ.χλμ, εκ των οποίων 2,50 τετρ.χλμ. είναι εντός σχεδίου. Σύμφωνα με το εγκεκριμένο Γ.Π.Σ. με το ΦΕΚ 518/99 χωρίζεται σε τρεις πολεοδομικές ενότητες, με χρήση γενικής κατοικίας και πολεοδομικού κέντρου.

Πίνακας 6: Πολεοδομικές Ενότητες Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99).

| Πολεοδομική Ε-<br>νότητα | Περιοχή | Μέση Πυκνό-<br>τητα/ha | Μέσος Συντελε-<br>στής δόμησης |
|--------------------------|---------|------------------------|--------------------------------|
| ΠΕ.1                     | Βόρεια  | 50                     | 0,8                            |
| ΠΕ.2                     | Νότια   | 49                     | 0,8                            |
| ΠΕ.3                     | Φούρεζι | 49                     | 0,8                            |



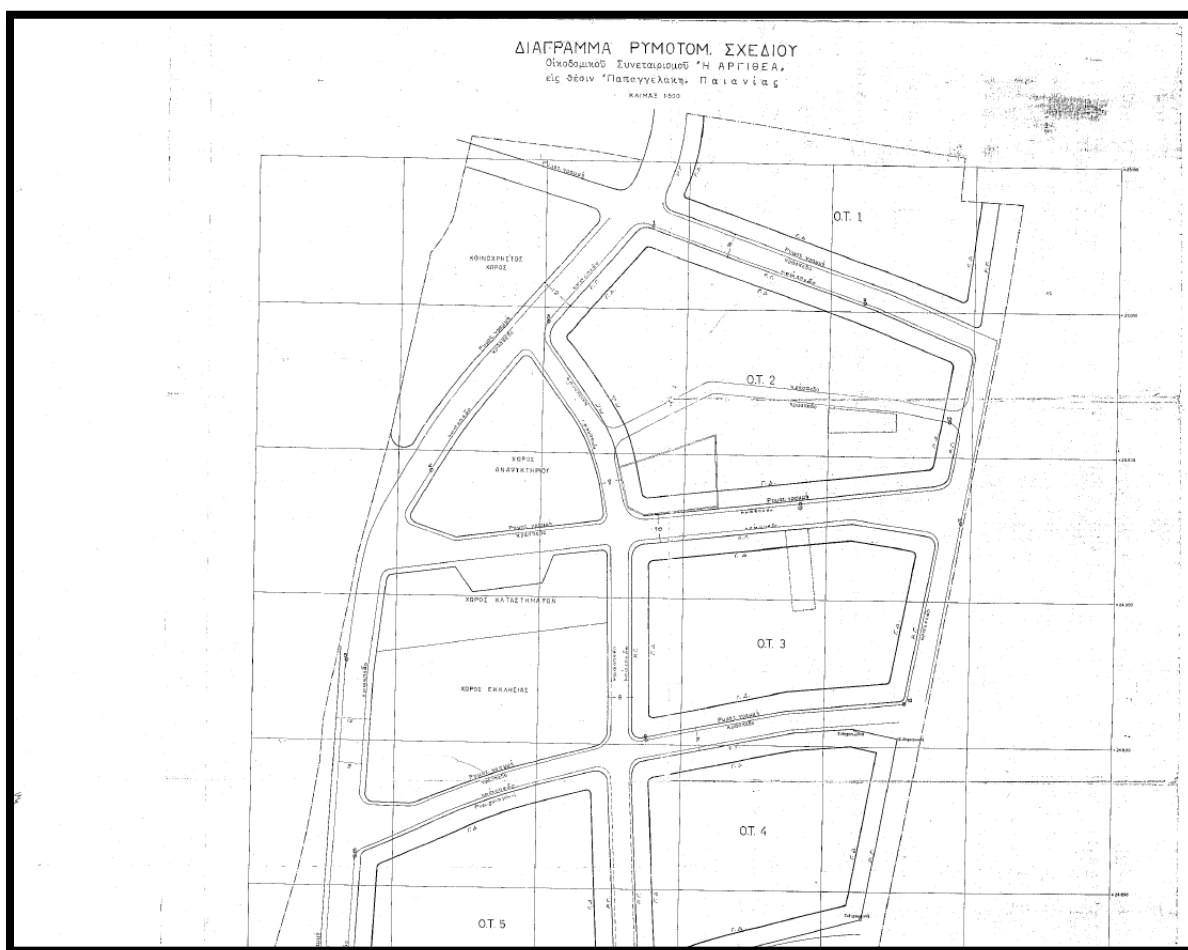
Εικόνα 12: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99).

### Γ) ΣΧΕΔΙΑ.

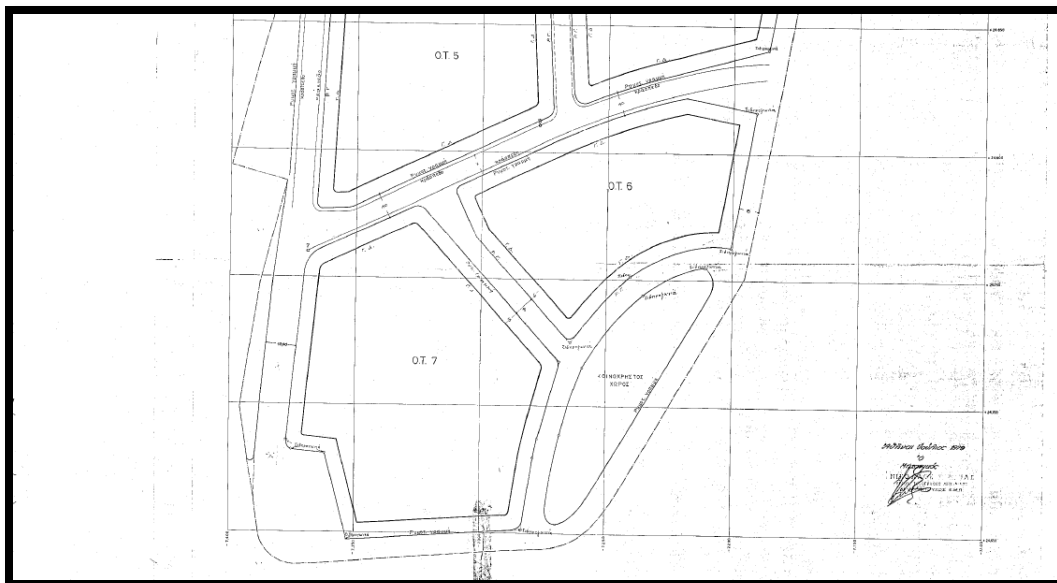
Από το Δήμο Παιανίας έχουν χορηγηθεί σχέδια πολεοδομικών μελετών και ρυμοτομικών σχεδίων για τις ΔΕ Παιανίας και ΔΕ Γλυκών Νερών. Παρακάτω θα παρουσιαστούν τα εν λόγω σχέδια ανά δημοτική ενότητα.

#### ΔΕ ΠΑΙΑΝΙΑΣ.

Για την ΔΕ Παιανίας έχουν χορηγηθεί από την υπηρεσία σχέδια ρυμοτομικά αλλά και σχέδια πολεοδομικών μελετών για τον οικισμό Αργιθέα καθώς και για τις πολεοδομικές ενότητες ΠΕ1, ΠΕ2, ΠΕ3, ΠΕ4, ΠΕ5, ΠΕ6, ΠΕ7 και ΠΕ8. Παρακάτω παρουσιάζονται τα εν λόγω σχέδια.



Εικόνα 13: Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Αργιθέας (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 14: Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Αργιθέας (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

#### ΠΕ1- ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ, ΠΕ2- ΓΗΠΕΔΟ.

Με βάση το ΦΕΚ 375/Δ/05.05.1987 έχει γίνει η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης της πολεοδομικής ενότητας 1-Αγία Μαρίνα της ΔΕ Παιανίας. Το εν λόγω ΦΕΚ ορίζει τα κάτωθι:

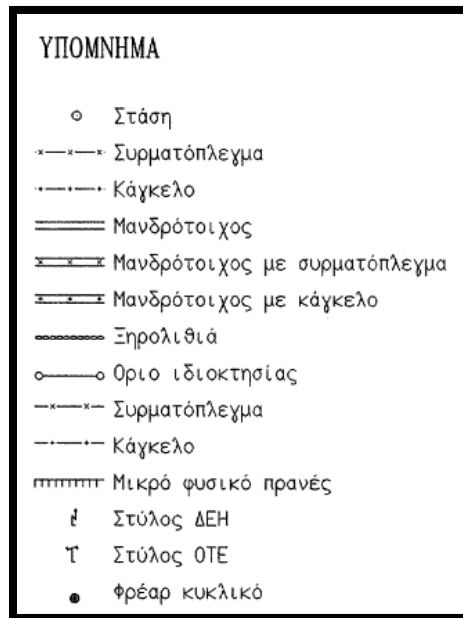
- Έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου των πολεοδομικών ενότητων 1 και 2 του Δήμου Παιανίας (Αττικής), με τον καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών , πεζοδρόμων, κοινόχρηστων χώρων, χώρου πλατείας, παιδικής χαράς, βρεφονηπιακού σταθμού – παιδικής χαράς, αθλητικού κέντρου πυρήνα Α, νηπιαγωγείου βρεφονηπιακού σταθμού- δημοτικού σχολείου, ελεύθερου χώρου σιδηροδρομικών γραμμών, χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων.
- Την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου Παιανίας σε συνεχόμενη περιοχή με μετατόπιση των ρυμοτομικών και οικοδομικών γραμμών της οριακής οδού του εγκεκριμένου σχεδίου.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω ΦΕΚ στους οικοδομήσιμους χώρους πλην των κοινόχρηστων χρήσεων καθορίζονται οι εξής χρήσεις γης:

- Κατοικία
- Ξενώνες δυναμικού μικρότερου των 20 κλινών
- Μικρά εμπορικά καταστήματα εξυπηρετούνται τις καθημερινές ανάγκες της περιοχής (ειδών διατροφής, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.) επιφάνειας μέχρι 50 μ2 σε κάθε οικόπεδο.
- Γραφεία μέχρι 50 μ2 σε κάθε οικόπεδο
- Κτίρια εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι
- Παιδικές χαρές
- Κτίρια κοινωνικής προνοίας

- Πολιτιστικά κέντρα

Παρακάτω παρουσιάζονται τα σχέδια της μελέτης αυτής.



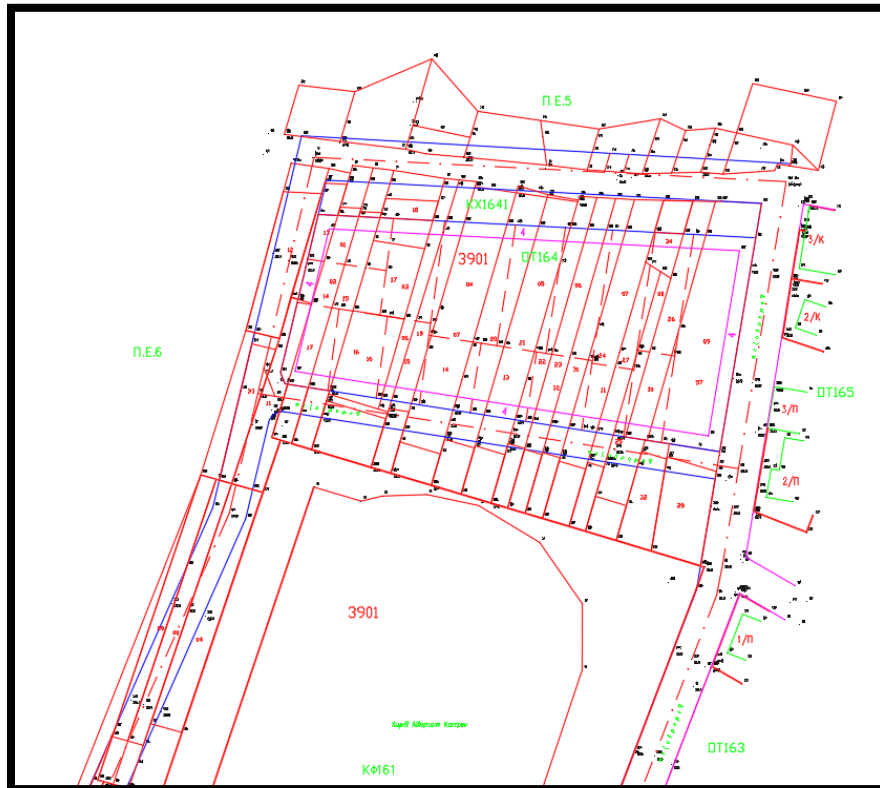
Εικόνα 15: Υπόμνημα σχεδίου πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1- Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας).



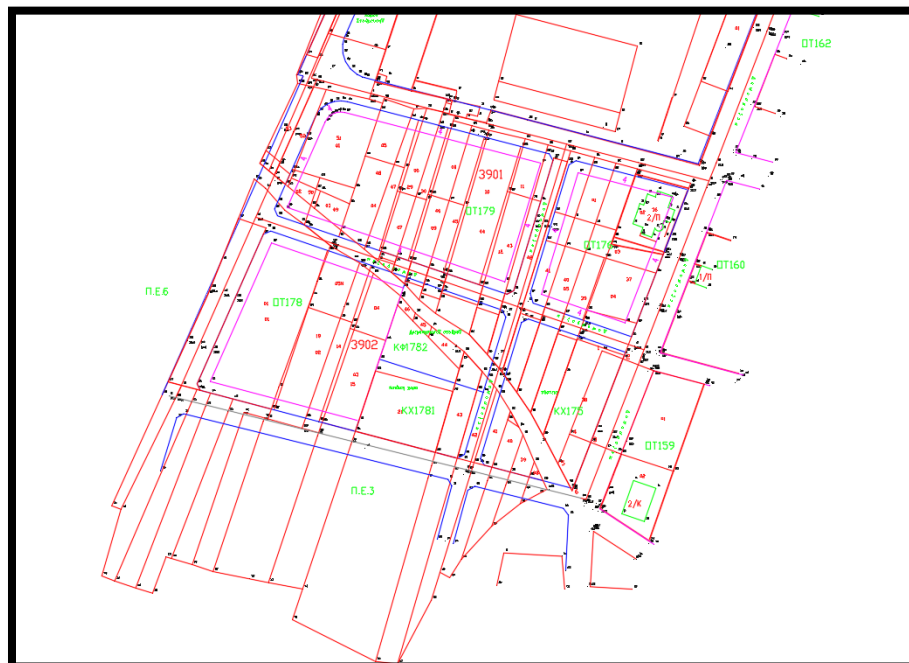
Εικόνα 16: Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας(1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 17: Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 18: Διάγραμμα ΠΕ2-ΓΗΠΕΔΟ (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 19: Διάγραμμα ΠΕ2- ΓΗΠΕΔΟ (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

### ΠΕ 3.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987 εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο της «Πολεοδομικής Ενότητας 3» του δήμου Παιανίας ως εξής:

- Του τμήματος της που είναι ο οικισμός προ του έτους 1923 και έχει χαρακτηριστεί ως πυκνοδομημένος με την υπ' αριθμό 1716/125/1986 απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 1,2 και 3 του . δ/τος της 17,7,1923.
- Των λοιπών τμημάτων της που είναι αραιοδομημένα εκτός σχεδίου σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 1337/1983.
- Καθορίζονται οικοδομήσιμοι χώροι, οδοί, πεζόδρομοι, κοινόχρηστοι χώροι, χώρος πλατείας, χώροι παιδικής χαράς, χώρος νηπιαγωγείου, χώρος δημοτικού σχολείου, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, χώροι εκκλησίας, όπως οι ρυθμίσεις αυτές φαίνονται στα πρότυπα διαγράμματα σε κλίμακα 1:1.000 που θεωρήθηκαν από τον Προϊστάμενο της Δ/σης Πολεοδομικών Εφαρμογών με την υπ' αριθμό 15688/1987 πράξη του.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω ΦΕΚ στους οικοδομήσιμους χώρους πλην των χώρων ειδικών χρήσεων που καθορίζονται με το άρθρο 1 του εν λόγω ΦΕΚ επιτρέπονται κατά τομείς Αα, Γ και Δ που φαίνονται στα διαγράμματα οι εξής χρήσεις γης:

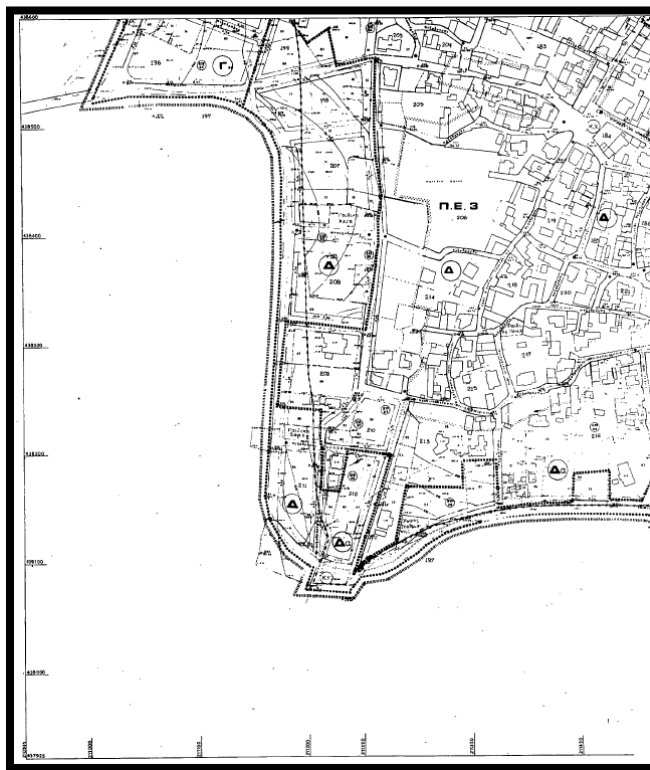
#### **Τομείς Γ και Δ.**

- Κατοικία.
- Ξενώνες δυναμικού μικρότερου των 20 κλινών.
- Μικρά εμπορικά καταστήματα εξυπηρετούνται χρήσεις καθημερινές ανάγκες χρήσεις περιοχής (ειδών διατροφής, φαρμακεία, χαρτοπωλεία κλπ.) επιφάνειας μέχρι 50 μ2 σε κάθε οικόπεδο.
- Γραφεία μέχρι 50 μ2 σε κάθε οικόπεδο.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Παιδικές χαρές.
- Κτίρια κοινωνικής προνοίας.
- Πολιτιστικά κέντρα.

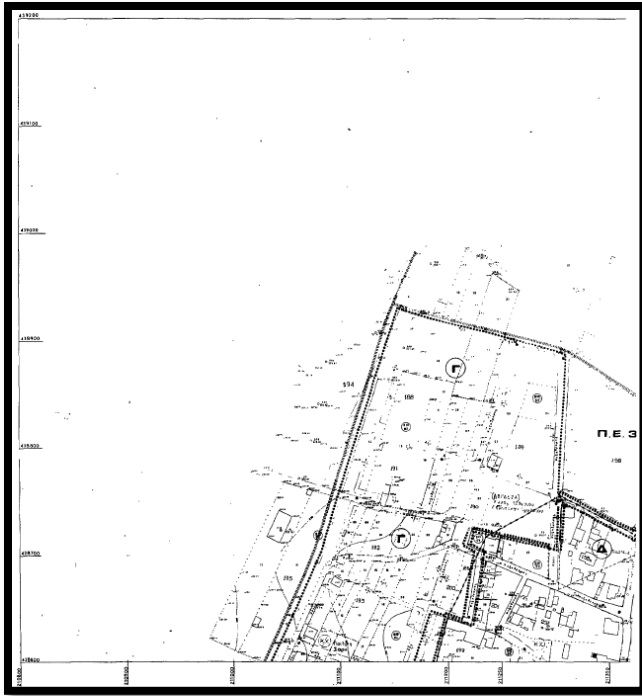
**Τομέας Α-** περιλαμβάνει τα οικόπεδα τα έχοντα πρόσωπο στο τμήμα των οδών Χούντα και Αναπαύσεως μεταξύ των οδών Γιαννάκη και Αντωνίου και σε βάθος 30μ. στον τομέα αυτό επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις γης:

- Κατοικία.
- Ξενώνες δυναμικού μικρότερου των 20 κλινών.
- Εμπορικά καταστήματα.
- Γραφεία , διοίκηση.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Παιδικές χαρές.

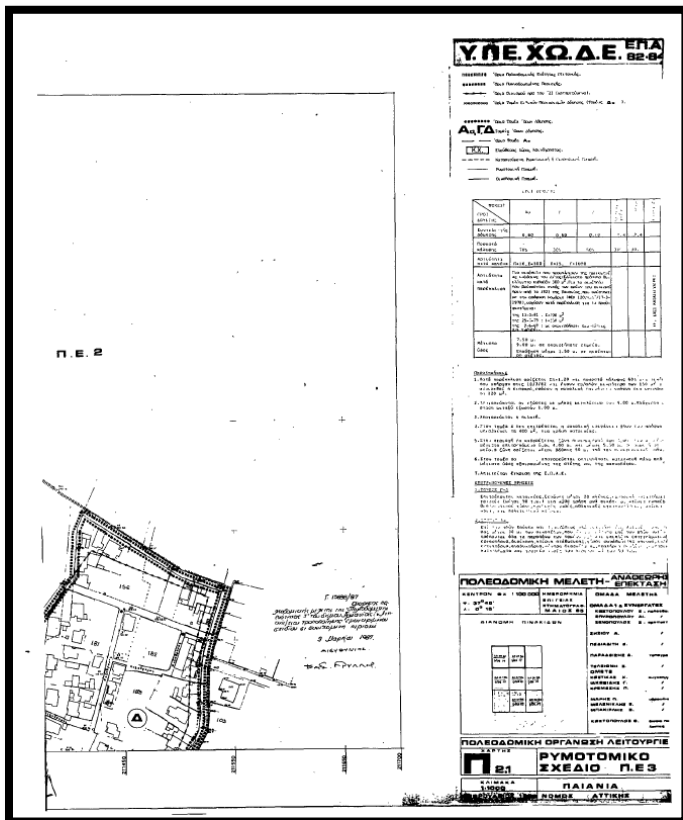
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Πολιτιστικά κέντρα.
- Ταβέρνες.
- Κέντρα διασκέδασης.
- Επαγγελματικά εργαστήρια.
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Κτίρια περιθαλψής.
- Πρατήρια βενζίνης.
- Κτίρια στάθμευσης.
- Χώροι συνάθροισης κοινού.



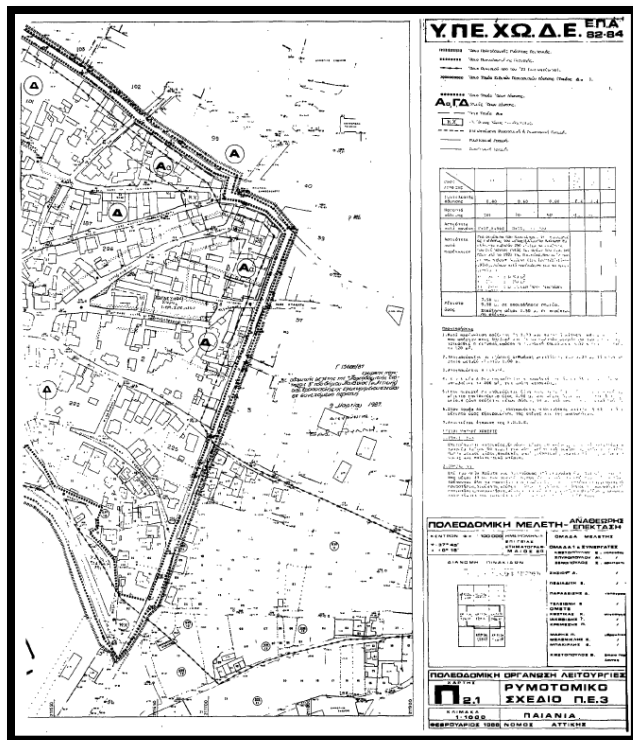
Εικόνα 20: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (1/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).



Εικόνα 21: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (2/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).



Εικόνα 22: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (3/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).



Εικόνα 23: Τομέας Α της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).

#### ΠΕ 4-ΝΕΑ ΣΜΥΡΝΗ.

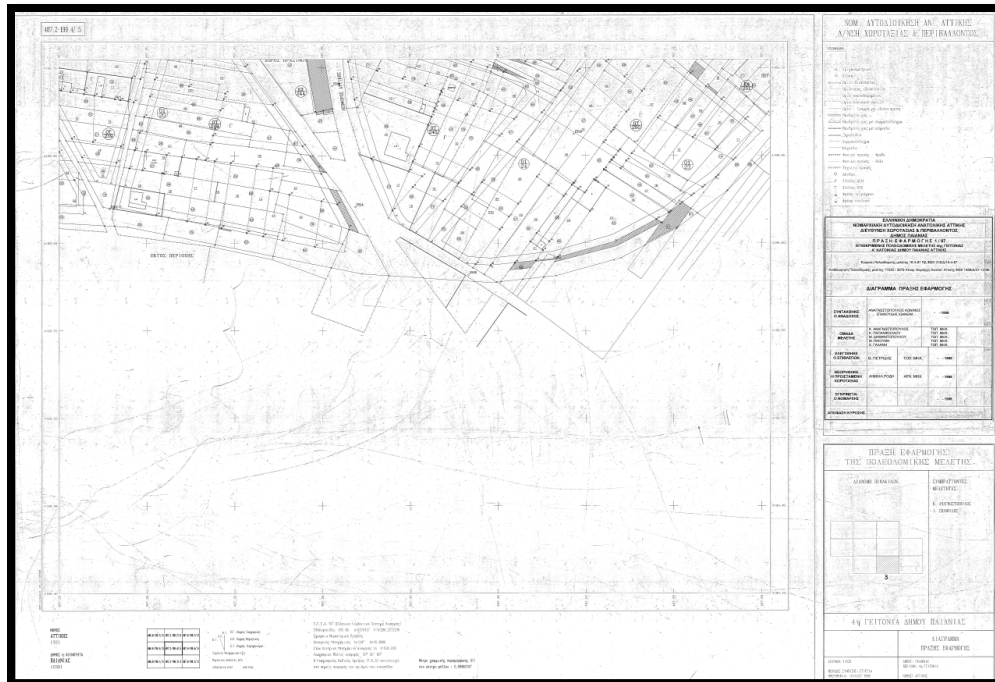
Σύμφωνα με το ΦΕΚ 318/Δ/16-4-1987, εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη τη «πολεοδομική ενότητα 4» του Δήμου Παιανίας και η τροποποίηση εγκεκριμένου σχεδίου σε συνεχόμενη περιοχή. Η αναθεώρηση της πολεοδομικής μελέτης 17535/ 3979 εγκρίθηκε με Απόφαση του Νομάρχη Ανατολική Αττικής (ΦΕΚ 1468/Δ/31-12-96). Σύμφωνα με το άρθρο 3 της εν λόγω αναθεώρησης καθορίζονται :

- Κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι καθώς και πεζόδρομοι. Οι πεζόδρομοι που καθορίζονται είναι προσπελάσιμοι στα αυτοκίνητα πρώτης ανάγκης του Δήμου, Πυροσβεστικής, Αστυνομίας, πρώτων βοηθειών μεταφοράς αντικειμένων- υλικών κ.λπ. καθώς και στα αυτοκίνητα που σταθμεύουν στις ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο σ αυτούς.
- Καθορίζονται σαν κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου (ΚΧ) τα τετράγωνα 227, 237α, 244.

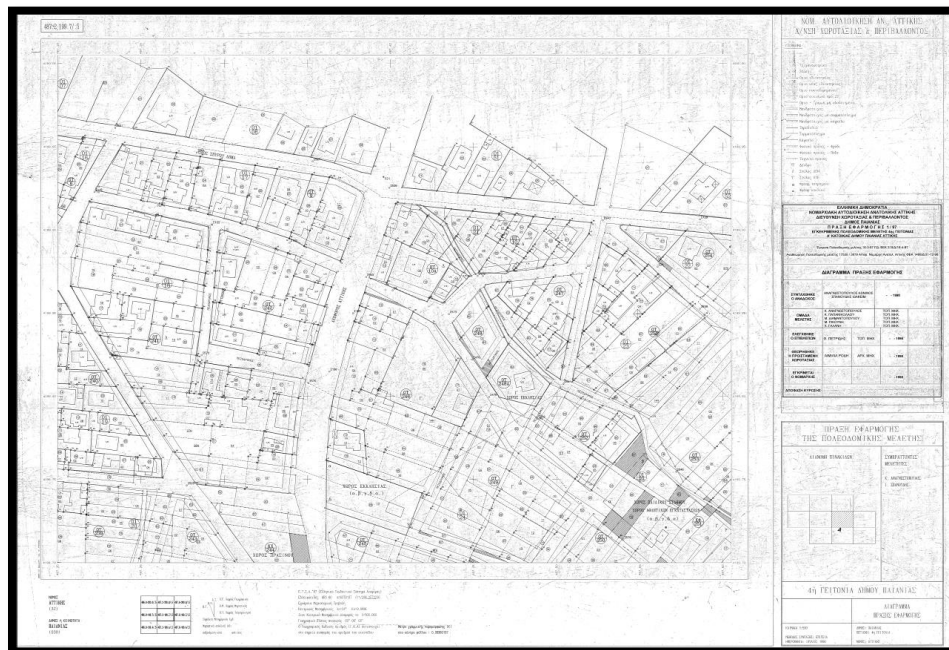
Σύμφωνα με το άρθρο 3 του εν λόγω ΦΕΚ καθορίζονται οι παρακάτω κοινωφελείς χώροι:

- Τα ΟΤ 230α με χρήση Δημοτικού Σχολείου.
- Τμήμα του ΟΤ 1α με τα στοιχεία αβγδα με χρήση Νηπιαγωγείου.
- Τμήμα του ΟΤ 251 με στοιχεία (γδεζ) με χρήση περιφερειακού ιατρείου.
- Τμήμα του ΟΤ251 με τα στοιχεία αβγδα με χρήση χώρου αθλητικών εγκαταστάσεων- παιδικού σταθμού.
- Το ΟΤ 248<sup>α</sup> και τμήμα του ΟΤ 246 με τα στοιχεία αβγδα με χρήση ιερών ναών.

ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 24: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής αναθεώρησης πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ4-Νέα Σμύρνη (1/2). (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 25: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής αναθεώρησης πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ4-Νέα Σμύρνη (2/2). (πηγή: Δήμος Παιανίας).

ΠΕ 5- ΤΡΙΓΩΝΟ ΛΑΓΟΥ.

Σύμφωνα με την απόφαση υπ' αριθμό 10473/1831/17-7-2002 του Νομάρχη Αττικής, κυρώθηκε η 1/2002 πράξη εφαρμογής της ΠΕ5 της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας. Έτσι προκύπτει το παρακάτω σχέδιο.



Εικόνα 26: ΠΕ 5- Τρίγωνο Λαγού της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας).

ΠΕ 6- ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ, ΠΕ 7-ΑΝΟΙΞΗ.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 6 «Άγιος Ανδρέας» και 7 «Άνοιξη» του Δήμου Παιανίας και επικύρωση του καθορισμού οριογραμμών ρεμάτων. Έπειτα από μερική ανάκληση της υπ' αριθμό 1/2008 Πράξη Εφαρμογής της πολεοδομικής ενότητας 6 «Άγιος Ανδρέας» και 7 «Άνοιξη» του Δήμου Παιανίας Αττικής, τελικώς με υπ' αριθμό απόφαση 1/2010 κυρώνεται η πράξη εφαρμογής των εν λόγω πολεοδομικών ενοτήτων.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 το εν λόγω ΦΕΚ στις ΠΕ 6 και ΠΕ7 του Δήμου Παιανίας καθορίζονται οικοδομήσιμοι χώροι, οδοί, πεζόδρομοι, κοινόχρηστοι χώροι- χώροι πρασίνου, 'χώροι πρασίνου, γυμνάσιο- λύκειο- αθλητικές εγκαταστάσεις , δημοτικό σχολείο- παιδικός σταθμός, δημοτικό σχολείο νηπιαγωγείο, νηπιαγωγείο, εκκλησίας- πολιτιστικών λειτουργιών, εκκλησίας, διοίκησης- κοινωφελών υπηρεσιών.

Τέλος σύμφωνα με την απόφαση κύρωσης υπ' αριθμό απόφαση 1/2010 ανακαλείται εν μέρει η υπ αριθμό 5867/21-04-2008 απόφαση Νομάρχη Ανατολική Αττικής και ακυρώνεται η πράξη εφαρμογής της ΠΕ 6 «Άγιος Ανδρέας» και ΠΕ 7 «Άνοιξη» του Δήμου Παιανίας Αττικής στα ΟΤ:

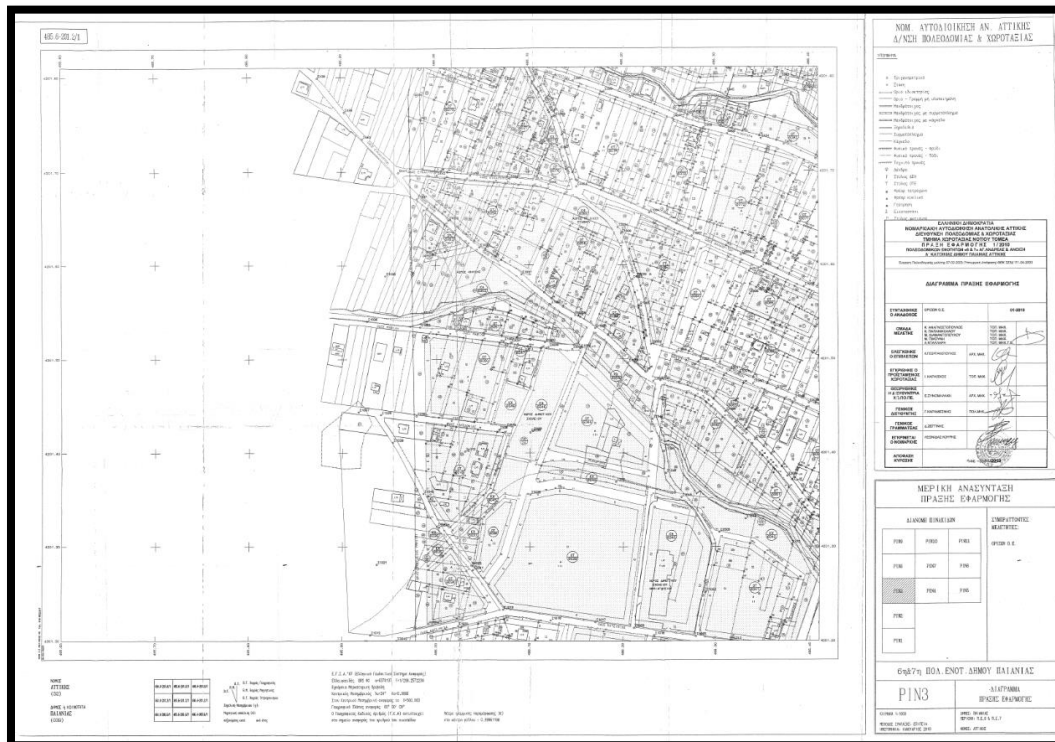
6002, 0664, 6008, 6019, 6023, 6024, 6030, 6031, 6033, 6064, 6066, 6067, 6068, 6069, 6071, 6073, 6074, 6078, 6087, 6090, 6105, 6109, 6115, 6123, 6128, 6135, 6142, 6150, 6164, 6194, 6198, 6213, 6216, 6217,



ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας

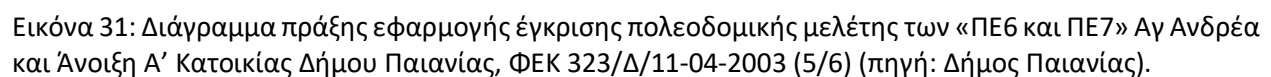


Εικόνα 28: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (2/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

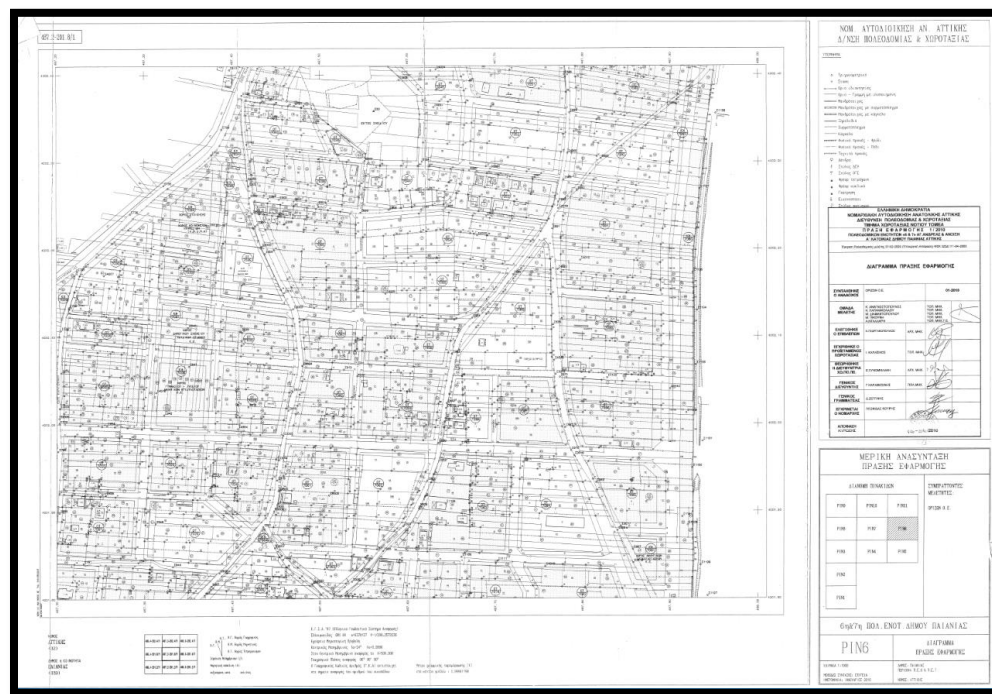


Εικόνα 29: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (3/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

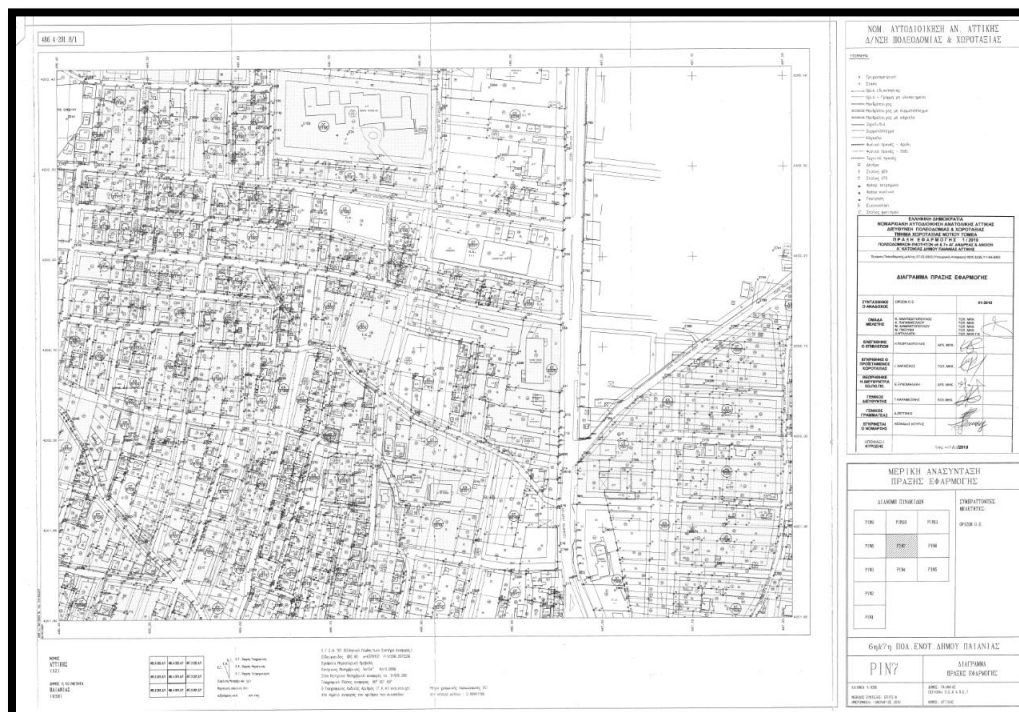
Εικόνα 30: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ. Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (4/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



## ΣΤΑΔΙΟ Α΄. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 32: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (6/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

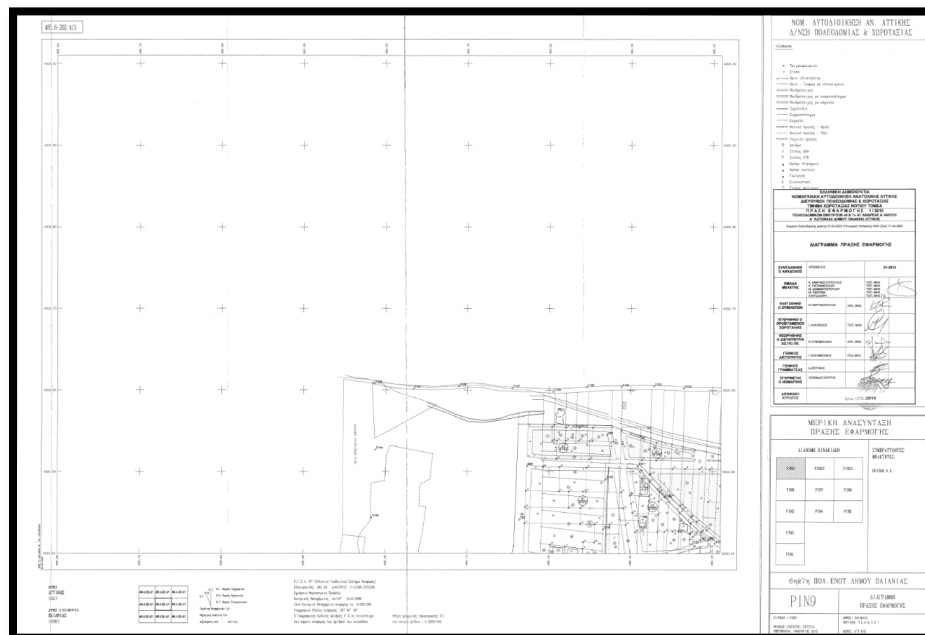


Εικόνα 33: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (7/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

## ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 34: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (8/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 35: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (9/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

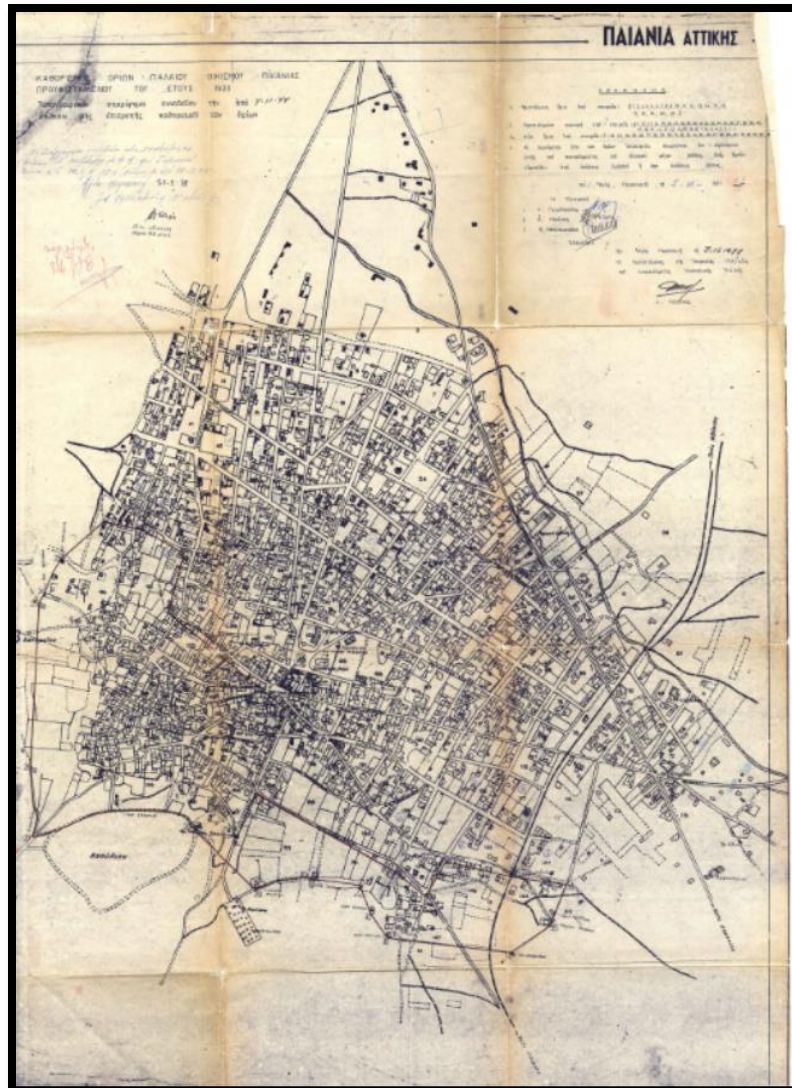




Εικόνα 38: ΠΕ8-Μιχούλι της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας(πηγή: Δήμος Παιανίας).

#### Οικισμός προ του 1923

Σύμφωνα με το ΦΕΚ/Δ/17-03-78 αποφασίστηκε η διευθέτηση των ορίων του Παλαιού Οικισμού Παιανίας προϋφιστάμενου του 1923, όπως καθορίστηκαν από την έκθεση 7/11/1977. Παρακάτω παρουσιάζεται το τοπογραφικό σκαρίφημα που απεικονίζει τα όρια του εν λόγω οικισμού.



Εικόνα 39: Όρια παλαιού οικισμού Παιανίας προϋπάρχοντος του 1923 σύμφωνα με την έκθεση 7/11/1997 (πηγή: Δήμος Παιανίας).

#### ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 1149/Δ/8-12-2004 εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτης τμημάτων των πολεοδομικών ενοτήτων 1 (ΠΕ 1) «Βόρεια» και 2 (ΠΕ 2) «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών και τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στα όρια σύνδεσης με την περιοχή επέκτασης του ιδίου Δήμου.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 στις ΠΕ 1 «Βόρεια» και ΠΕ 2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών εγκρίνεται:

- ο καθορισμός οικοδομήσιμων χώρων, οδών, πεζοδρόμων, κοινόχρηστων χώρων, κοινόχρηστων χώρων- πρασίνου, χώρων παιδικής χαράς, πρασίνου, πάρκου, αθλητισμού, βρεφονηπιακού σταθμού, χώροι νηπιαγωγείου, υγείας- πρόνοιας, νηπιαγωγείου – δημοτικού, πνευματικού κέντρου- πλατείας – παιδικής χαράς, πάρκου – παιδικής χαράς, στάθμευσης, πάρκου- αθλητισμού και πλατείας.

- Η τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου στα όρια σύνδεσης του με την περιοχή επέκτασης του ιδίου δήμου με την μετατόπιση ρυμοτομικών και οικοδομικών γραμμών και την κατάργηση οδού.

Σύμφωνα με το άρθρο 4 του εν λόγω ΦΕΚ καθορίζεται κατά τομείς Α και Β, η χρήση γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του από 23.2.1987 Π.Δ/τος (Δ' 166) και ειδικότερα:

#### **Τομέας Α.**

##### **Α) Κατοικία.**

- Ξενοδοχεία μέχρι 40 κλίνες.
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα\_ και μόνο στο ισόγειο των κτιρίων.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Πολιτιστικά κτίρια (αι εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης με εξαίρεση τα συνεργεία φανοποιίας και βαφής αυτοκινήτων και μόνο στο ισόγειο των κτιρίων.
- Γραφεία.
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια επιφάνειας μέχρι 100 τ.μ. ανά οικόπεδο, στα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο σε πλατείες και πεζόδρομους πλάτους μεγαλύτερου των 10,00 μέτρων.

##### **Β) Στα οικόπεδα που έχουν τη Λεωφόρο Λαυρίου, επιπλέον των ανωτέρων χρήσεων επιτρέπονται:**

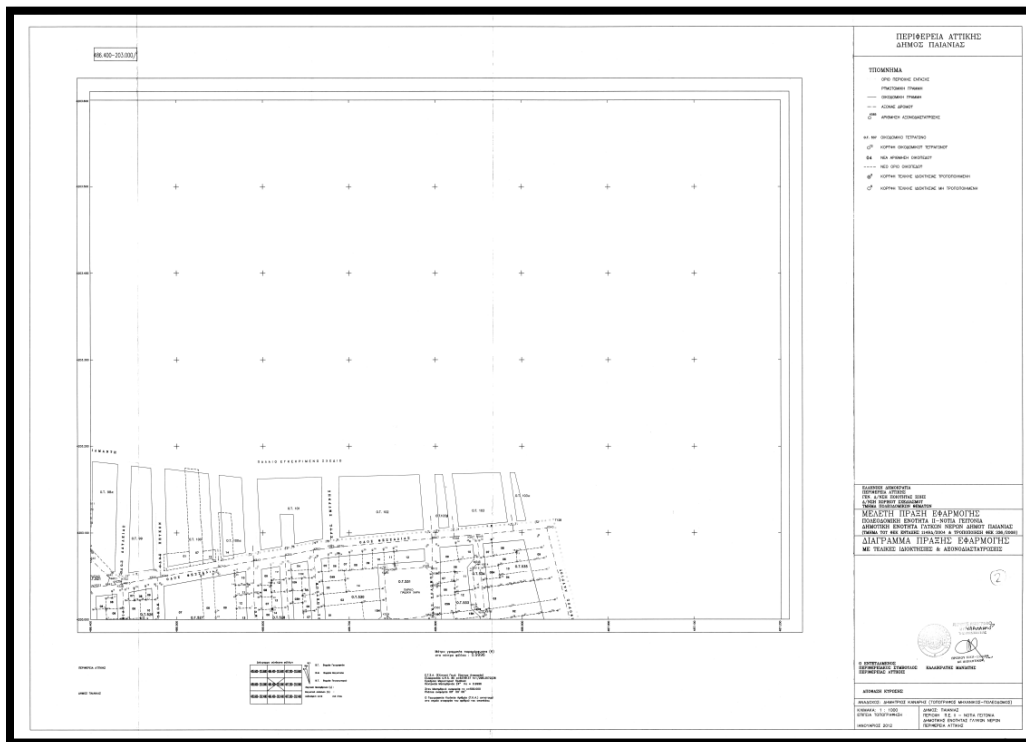
- Τράπεζες, ασφάλειες.
- Πρατήρια βενζίνης.
- Συνεργεία αυτοκινήτων.
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια.

#### **Τομέας Β.**

- Κατοικία.
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο, χαρτοπωλείο, κ.λπ.).
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις).

Για τους τομείς Α και Β, ισχύουν τα εξής: 1) Νομίμως υφιστάμενες χρήσεις που αντίκεινται στις διατάξεις της παρούσας απομακρύνονται εντός οκτώ (8) ετών, 2) Απαγορεύονται οι υπαίθριοι χώροι διάθεσης προϊόντων.

ΠΕ 2-NOTIA.



Εικόνα 40: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης με τελικές ιδιοκτησίες και αξονοδιαστευρώσεις για την ΠΕ2 «Νότια» με του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).

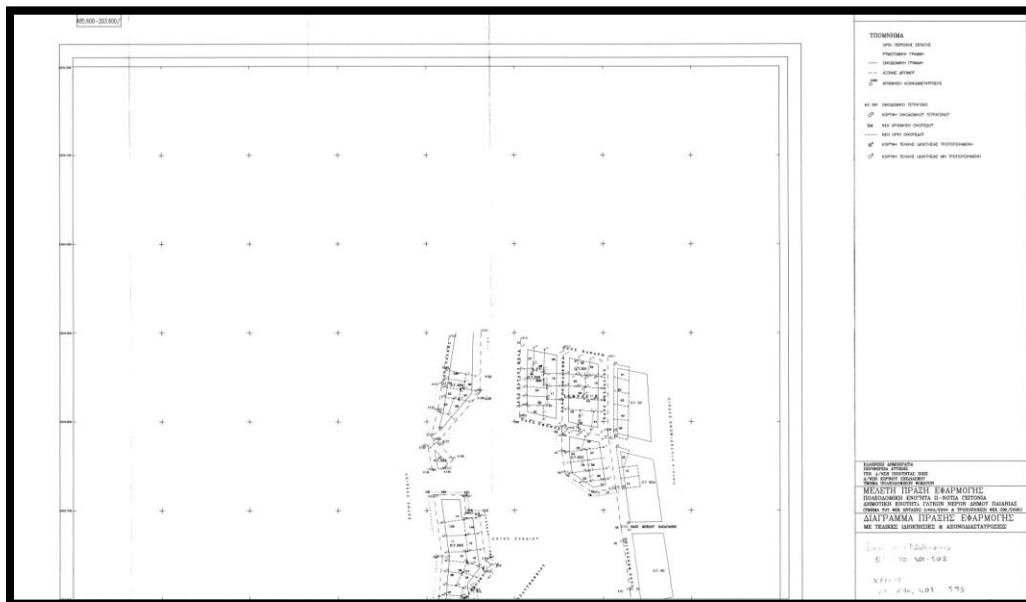


Εικόνα 41: : Διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης με τελικές ιδιοκτησίες και αξονοδιαστευρώσεις για την ΠΕ2 «Νότια» με του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).

ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας

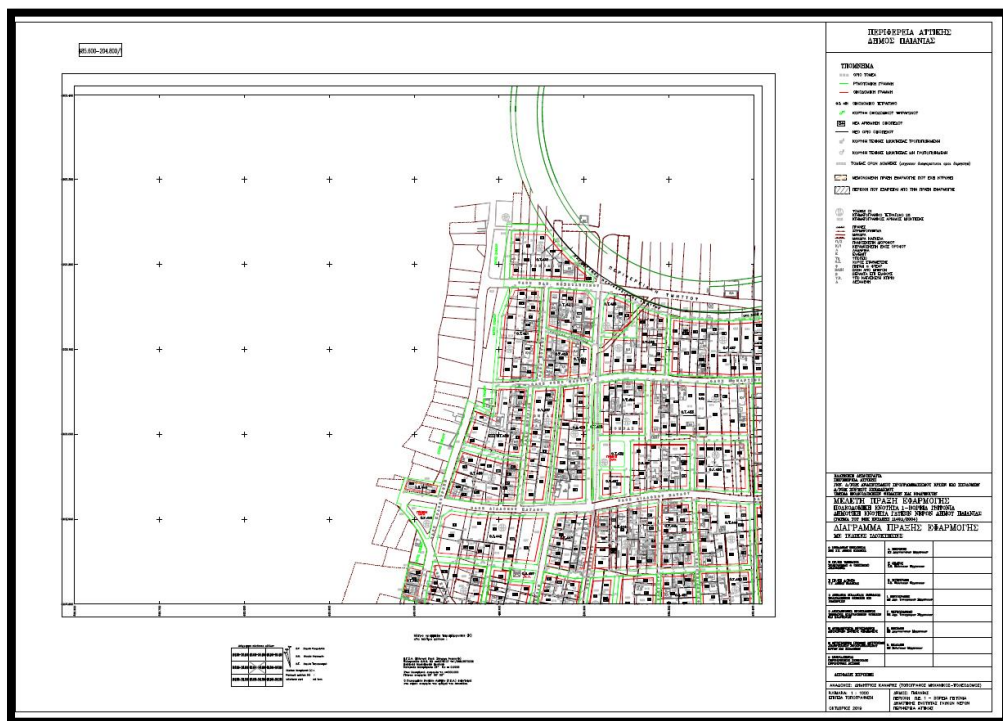


Εικόνα 42: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).

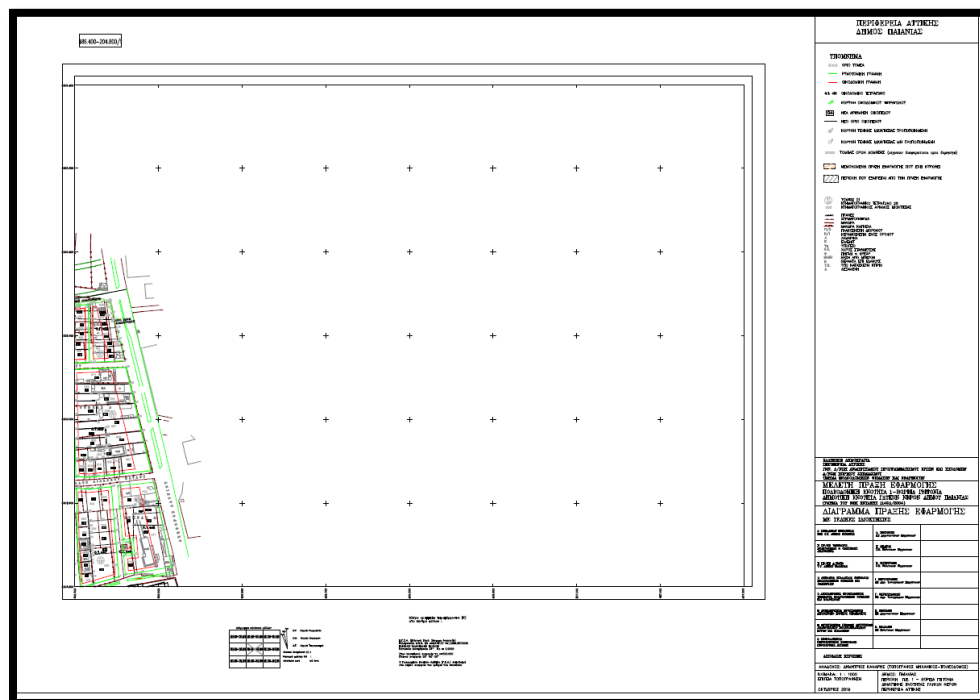


Εικόνα 43: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).

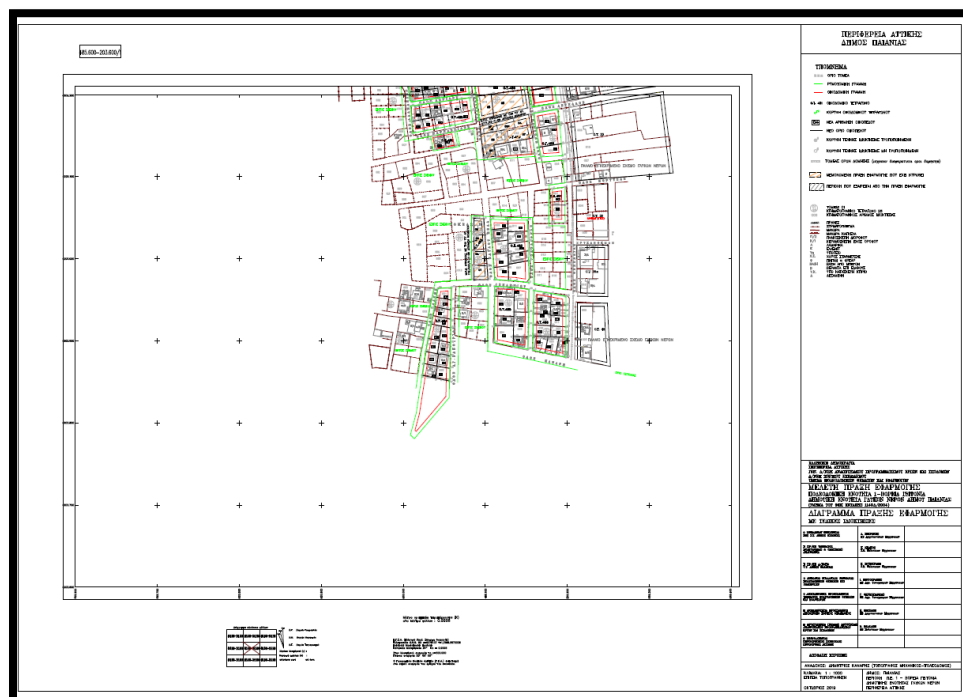
ΒΟΡΕΙΑ (ΠΕ1).



Εικόνα 44: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (1/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).

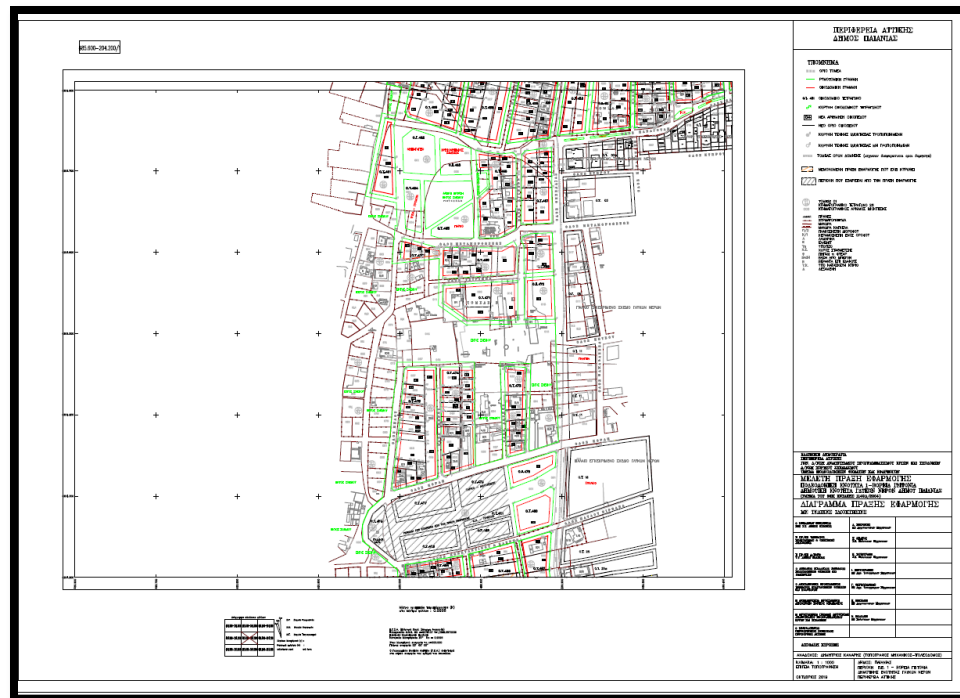


Εικόνα 45: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (2/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).

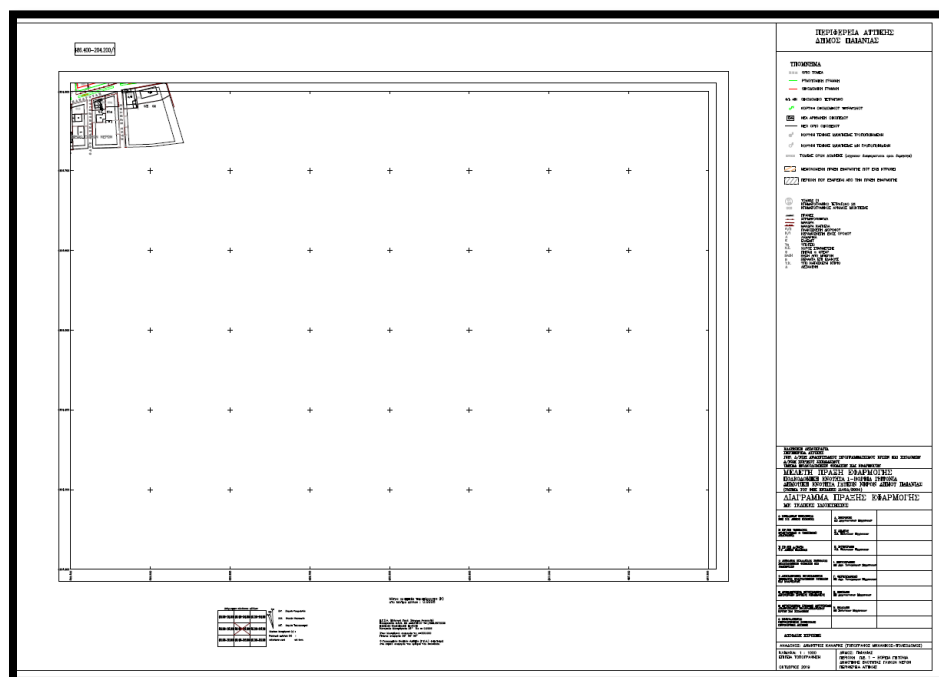


Εικόνα 46: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (3/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).

ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 47: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (4/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 48: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (5/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).

## 4.2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.

Ο Δήμος Παιανίας παρουσιάζει μεγάλη ετερογένεια σε ότι αφορά στις χρήσεις γης. Η κατοικία κυριαρχεί κατά μήκος της Λ. Λαυρίου, η οποία και συνδέει τους οικιστικούς πυρήνες των Δ.Ε. της Παιανίας και των Γλυκών Νερών. Σε αναλογία με την απόσταση από την Αθήνα, τα αστικοποιημένα βορειότερα τμήματα του Δήμου δίνουν τη θέση τους σε ζώνες πρασίνου και καλλιέργειών στα ανατολικά και στον προστατευόμενο όγκο του Υμηττού στο δυτικό τμήμα του Δήμου. Βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις χωροθετούνται μεταξύ και εκατέρωθεν της περιοχής που ορίζουν οι Λ. Λαυρίου και η Λ. Μαρκοπούλου, μεταξύ του Δήμου Παιανίας και του Δήμου Κρωπίας. Σημαντικό μέρος του Δήμου καλύπτεται από χώρους αστικού πρασίνου και τοπικών κέντρων γειτονιάς, ενώ η περιοχή της. Σπάτων και της οδού Κωστή Παλαμά στο Φούρρει χαρακτηρίζονται ως ζώνη γενικής κατοικίας, με τα πολεοδομικά τετράγωνα που εφάπτονται στη Λ. Μαραθώνος να αποτελούν Πολεοδομικό Κέντρο.

Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος (ΕΟΠ, 2000) οι τύποι των χρήσεων γης στην περιοχή του Δήμου Παιανίας περιγράφονται στον παρακάτω πίνακα καθώς αποτυπώνεται η % έκταση για κάθε τύπο από τις χρήσεις γης. Το μεγαλύτερο τμήμα της έκτασής του Δήμου Παιανίας το 21,9%, καλύπτεται από ελαιώνες (223), το 18,1% από σύνθετα συστήματα καλλιέργειας (242), επίσης 18,1% καταλαμβάνουν οι αμπελώνες (221), το 7,9% μεταβατικές δασώδεις – θαμνώδεις εκτάσεις (324), το 7,4% του Δήμου αποτελείται από διακεκομμένη αστική οικοδόμηση (112) και περιλαμβάνει τα όρια των οικισμών Παιανίας και Γλυκών Νερών, τα υπόλοιπα μικρότερα ποσοστά καταλαμβάνουν οι χώροι οικοδόμησης (5,5%), μη αρδεύσιμη αρόσιμη γη (5,3%), δάση κωνοφόρων (4,5%), φυσικοί βοσκότοποι (4,2%) και σκληροφυλλική βλάστηση (4,0%), εκτάσεις φυσικής βλάστησης (2,6%) και τέλος βιομηχανικές ή εμπορικές ζώνες (0,4%).

Πίνακας 7: Κατηγορίες χρήσεων γης Δήμου Παιανίας (Πηγή: Φίλης Χρ., 2012).

| Κωδικός | ΤΥΠΟΙ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ                                                             | Έκταση Km <sup>2</sup> | Έκταση % |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------|
| 112     | Διακεκομμένη αστική οικοδόμηση                                                | 3,9                    | 7,4      |
| 121     | Βιομηχανικές ή εμπορικές ζώνες                                                | 0,2                    | 0,4      |
| 133     | Χώροι οικοδόμησης                                                             | 2,9                    | 5,5      |
| 211     | Μη αρδεύσιμη αρόσιμη γη                                                       | 2,8                    | 5,3      |
| 221     | Αμπελώνες                                                                     | 9,6                    | 18,1     |
| 223     | Ελαιώνες                                                                      | 11,6                   | 21,9     |
| 242     | Σύνθετα συστήματα καλλιέργειας                                                | 9,6                    | 18,1     |
| 243     | Γη που καλύπτεται κυρίως από γεωργία με σημαντικές εκτάσεις φυσικής βλάστησης | 1,4                    | 2,6      |
| 312     | Δάσος κωνοφόρων                                                               | 2,4                    | 4,5      |
| 321     | Φυσικοί βοσκότοποι                                                            | 2,2                    | 4,2      |
| 323     | Σκληροφυλλική βλάστηση                                                        | 2,1                    | 4,0      |
| 324     | Μεταβατικές δασώδεις-θαμνώδεις εκτάσεις                                       | 4,2                    | 7,9      |
| ΣΥΝΟΛΟ: |                                                                               | 52,9                   | 100,0    |

Οι περιοχές της Δημοτικής Ενότητας Παιανίας που βρίσκονται εκτός του ΓΠΣ χωρίζονται σε ζώνες:

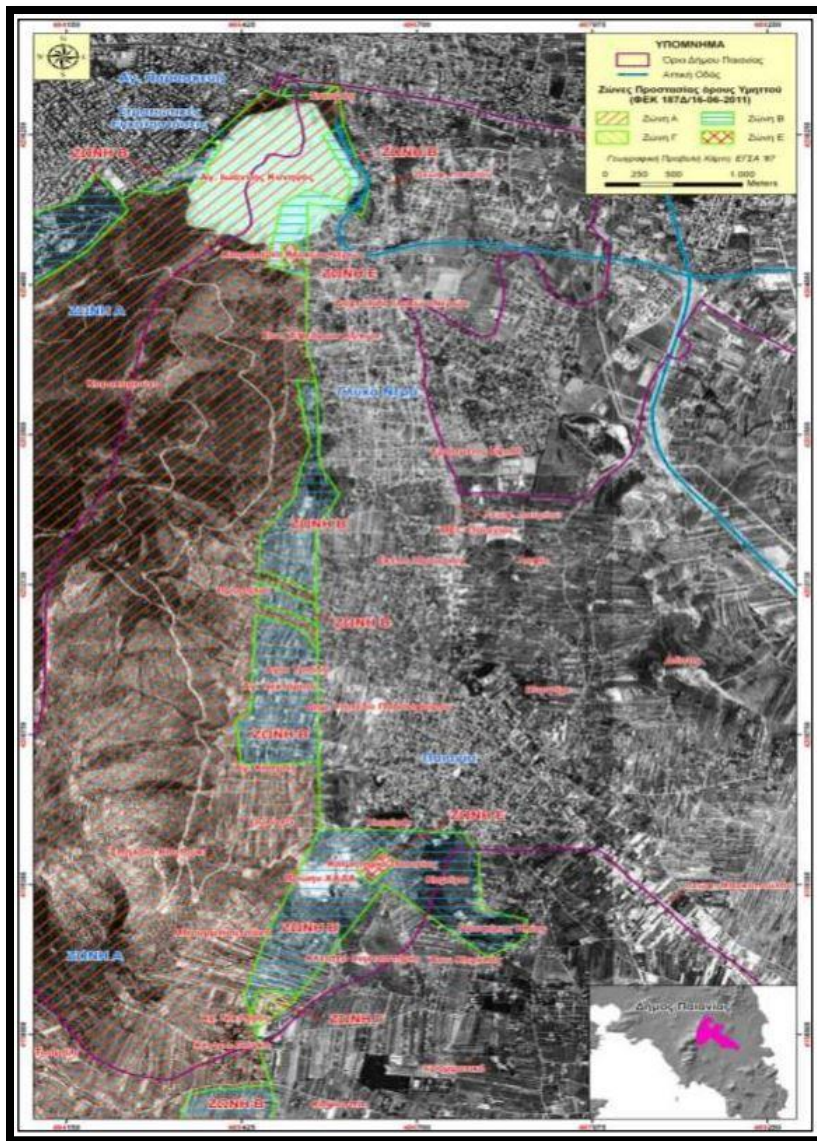
- Ζώνες προστασίας Υμηττού

- Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) (ΦΕΚ 199Δ/2003), όπως:
  - Ζώνη Γ1 Ειδικής Ενίσχυσης Παραδοσιακών Καλλιέργειών.
  - Αττικό Πάρκο.
  - Ζώνη Περιορισμένης Ανάπτυξης (ΖΠΑ) αεροδρομίου.

Σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα «Καθορισμός μέτρων προστασίας της περιοχής του όρους Υμηττού και των Μητροπολιτικών Πάρκων Γουδή – Ιλισίων» (ΦΕΚ 187Δ/16-06-2011) για τον Δήμο Παιανίας έχουν καθοριστεί, τέσσερες ζώνες προστασίας: Ζώνη Α, Ζώνη Β, Ζώνη Γ και Ζώνη Ε. Δεδομένου ότι η έκταση του Δήμου είναι περίπου 53 τετρ. χλμ., τα 15 τετρ. χλμ αποτελούν Ζώνες Προστασίας του όρους Υμηττού, τα οποία και αντιστοιχούν σε ποσο-στό 28,3% της συνολικής έκτασής του. Ανά ζώνη τα 12,2 τετρ. χλμ., ανήκουν στη Ζώνη Α (23,1%), τα 2,6 τετρ. χλμ., στη Ζώνη Β (4,9%), 0,071 τετρ. χλμ., στη Ζώνη Γ (0,14%) και 0,067 τετρ. χλμ., στη Ζώνη Ε (0,13%).

Αναλυτικότερα για κάθε ζώνη ισχύουν τα εξής:

- Ζώνη Α: Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή «Απόλυτης προστασίας της φύσης και των μνημείων», με στόχο την προστασία των οικοτόπων, των ειδών πανίδας, χλωρίδας και την οικολογική ανάδειξη των ιδιαίτερων φυσικών, γεωλογικών και ιστορικών χαρακτηριστικών του Υμηττού.
- Ζώνη Β: Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή «Περιφερειακής ζώνης προστασίας», και καθορίζει την γεωργική χρήση, την έκταση των ιδρυμάτων εκπαίδευσης (δημοσίων και ιδιωτικών), καθώς και την υπαίθρια αναψυχή, τις εκτάσεις των εγκαταστάσεων πολιτισμού και αθλητισμού.
- Ζώνη Γ: Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή «Προστασίας αρχαιολογικών χώρων», επιτρέπεται η γεωργική χρήση καθώς επίσης και η ανέγερση γεωργικών αποθηκών υπό κάποιες προϋποθέσεις όπως αυτές αναφέρονται στο Προεδρικό Διάταγμα.
- Ζώνη Ε: Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή «Ειδικών χρήσεων», εντός αυτής επιτρέπεται η λειτουργία υφιστάμενων κοιμητηρίων, υπό την προϋπόθεση εφαρμογής της ειδικής νομοθεσίας περί νεκροταφείων.

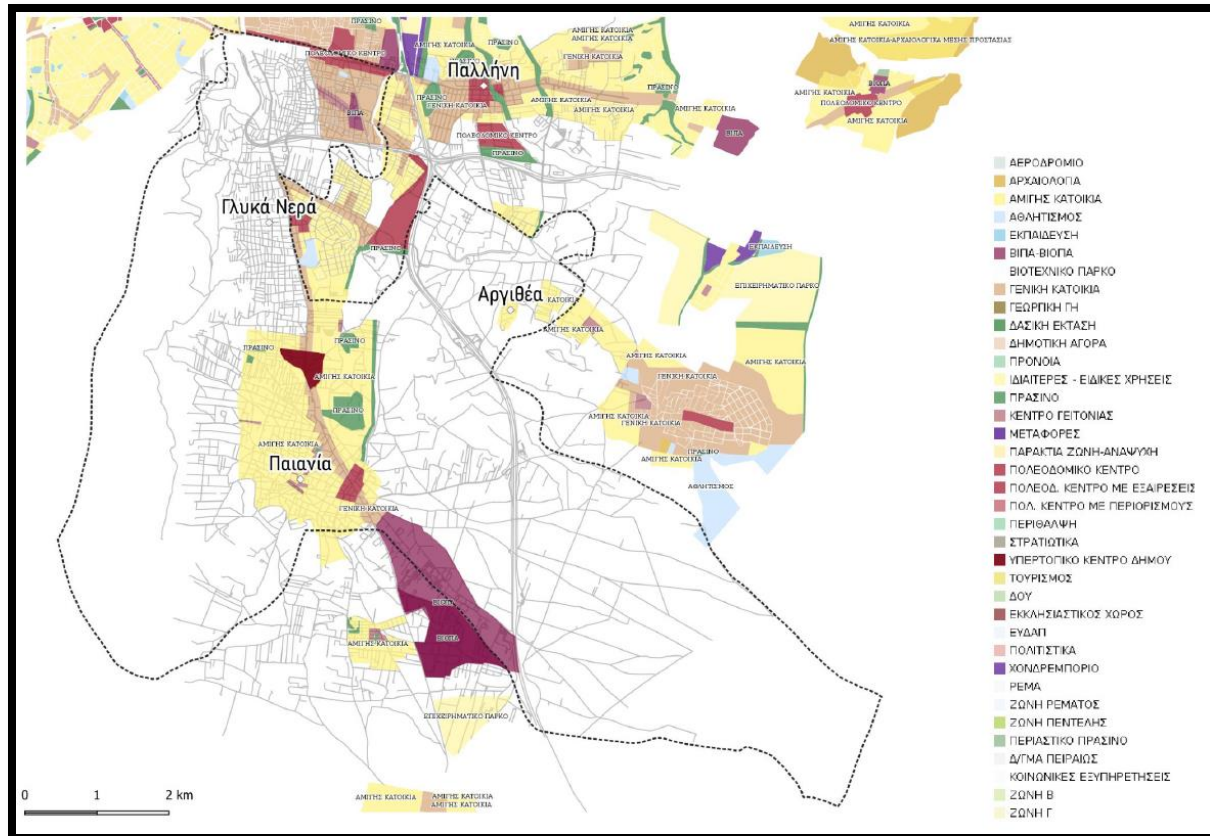


Εικόνα 49: Ζώνες Προστασίας Υμηττού (ΦΕΚ 187Δ/2011) (πηγή: Φίλης Χρ.,2011).

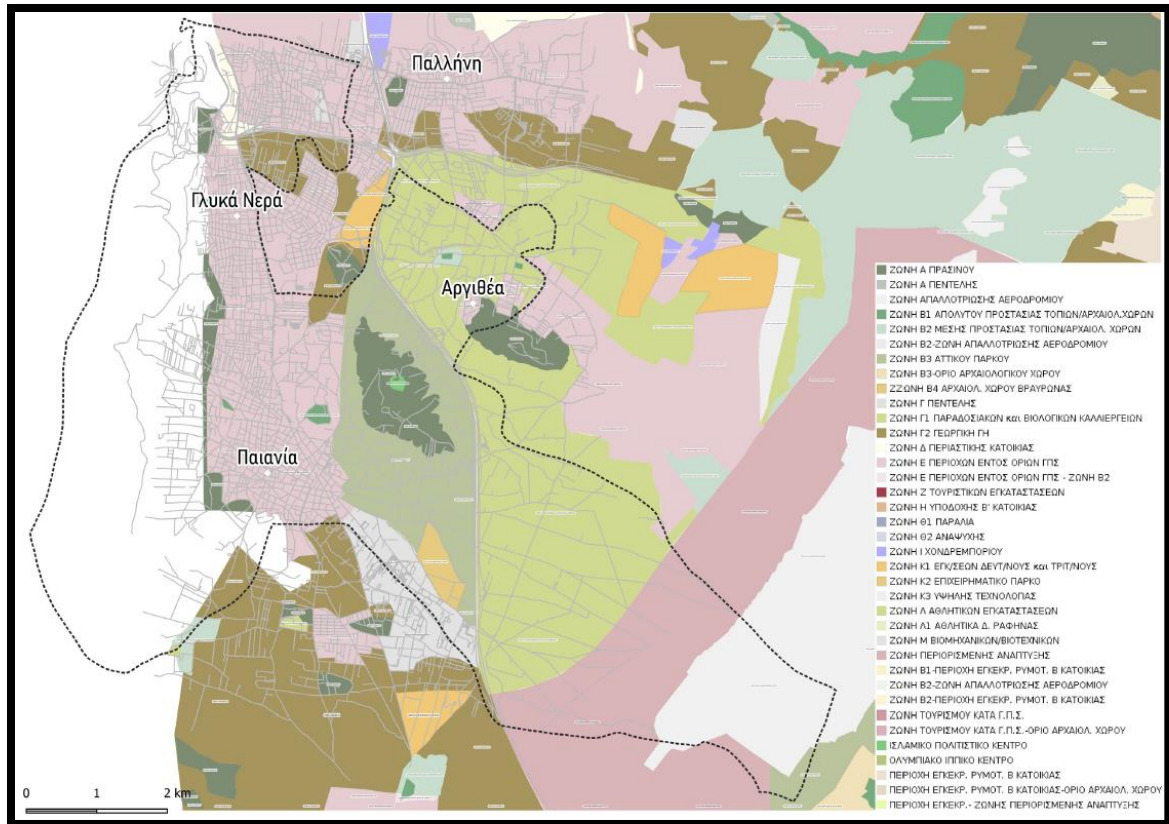
Επιπλέον, η ζώνη Οικιστικού Ελέγχου του 2003 δεσμεύει το μεγαλύτερο μέρος του δήμου στα ανατολικά ως ζώνες Αττικού Πάρκου (Β3), Πρασίνου (Α), Παραδοσιακών και Βιολογικών Καλλιεργειών (Γ1). Στο ανατολικότερο σημείο του Δήμου βρίσκεται μέρος της απαλλοτριωμένης έκτασης του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», η οποία πλαισιώνεται από ζώνη χαρακτηριζόμενη ως Περιορισμένης Ανάπτυξης. Περιορισμένες γεωργικές χρήσεις χωροθετούνται επίσης στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, μεταξύ της Περιφερειακής Υμηττού και της Λεονταρίου.

Επιπλέον αντλήθηκαν από την πύλη γεωχωρικών δεδομένων του ΥΠΕΝ χαρτογραφικά δεδομένα των θεσμοθετημένων χρήσεων γης για τον Δήμο Παιανίας. Οι χάρτες παρουσιάζονται παρακάτω.

ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 50: Χρήσεις γης όπως αυτές αποτυπώνονται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).



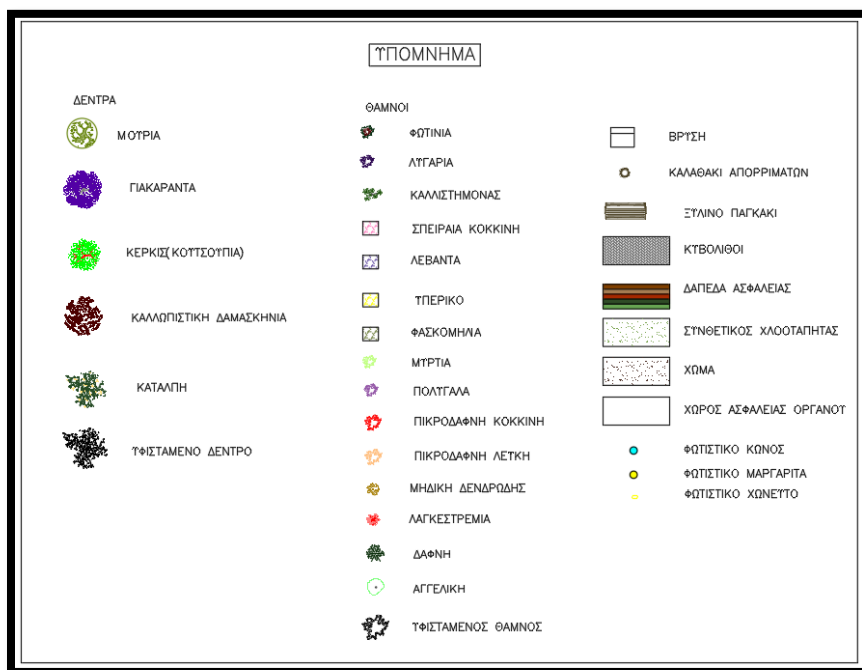
Εικόνα 51: Ζώνες χρήσεων γης στο Δήμο Παιανίας σύμφωνα με τη Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) Μεσογείων. . (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

## 5. ΣΧΕΔΙΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ-ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.

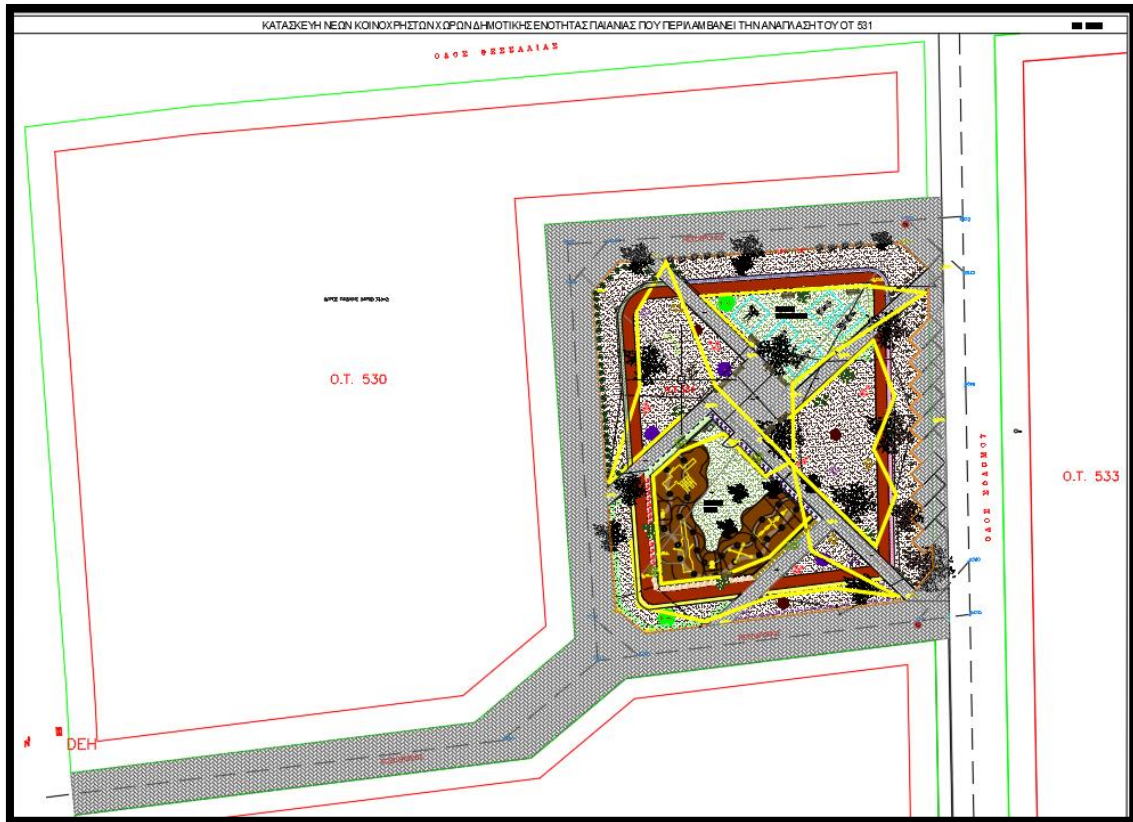
### 5.1. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ.

#### Ανάπλαση του ΟΤ 531.

Έναν ανοιχτό «πολυχώρο» 2.398 τ.μ. στον οποίο δημιουργείται πλατεία, παιδική χαρά αλλά και υπαίθριο γυμναστήριο θα αποκτήσουν σύντομα τα Γλυκά Νερά μετά την έγκριση από το «Πράσινο Ταμείο» έργου ύψους 565.000 ευρώ. Πρόκειται για την πράσινη ανάπλαση του Ο.Τ 531 (οδός Σολωμού). Το υπόλοιπο τμήμα του οικοπέδου θα διαμορφωθεί ως χώρος πρασίνου και περιπάτου με πέντε διαδρόμους. Σύμφωνα με την μελέτη, περιμετρικά του οικοπέδου θα δημιουργηθεί επίσης ένας ποδηλατόδρομος, ενώ επί της οδού Σολωμού θα δημιουργηθούν και δέκα θέσεις στάθμευσης που θα καλύπτουν τις ανάγκες του κοινόχρηστου χώρου αλλά και των κατοίκων της περιοχής. Η ολοκλήρωση του έργου θα οδηγήσει στην πλήρη αναμόρφωση της περιοχής με την δημιουργία και πεζοδρόμων ενώ θα αποπερατωθεί και η οδός Σολωμού μεταξύ των οδών Θεσσαλίας και Καρδίτσης, για την ασφαλέστερη πρόσβαση των πεζών και των οχημάτων.



Εικόνα 52: Υπόμνημα σχεδίου ανάπλασης του ΟΤ 531. (πηγή: Δήμος Παιανίας).



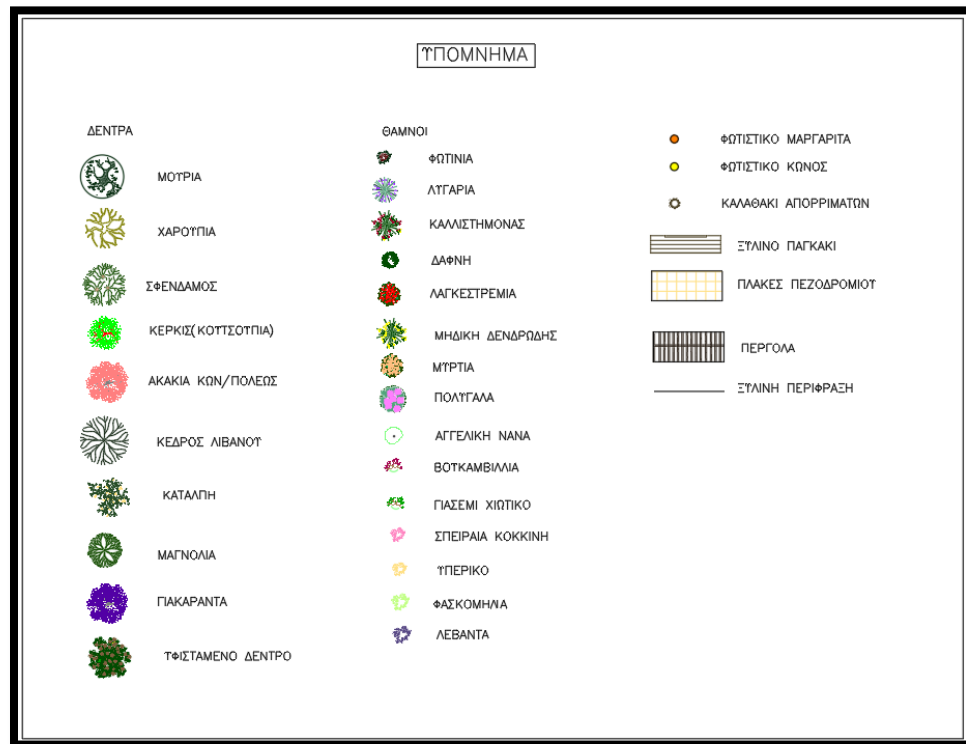
Εικόνα 53: Σχέδιο ανάπλασης ΟΤ 531 (πηγή: Δήμος Παιανίας).



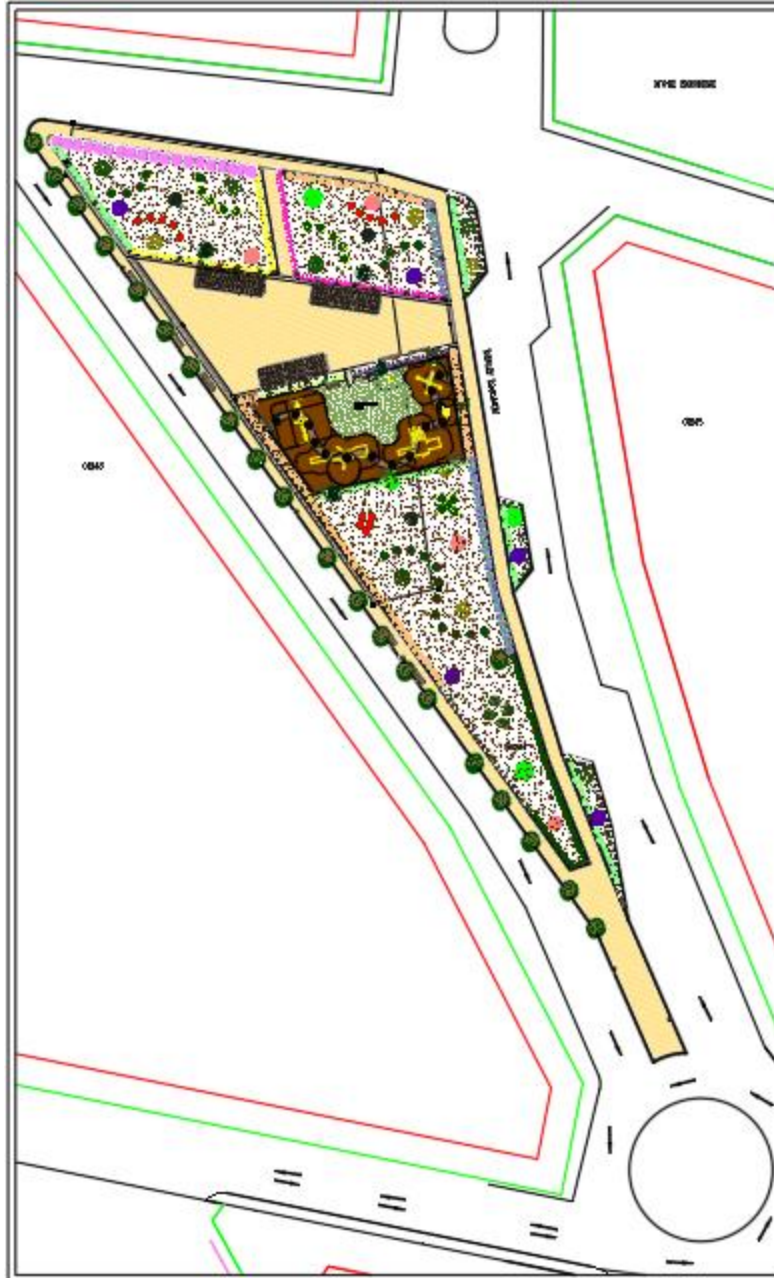
Εικόνα 54: Φωτορεαλιστική απεικόνιση ανάπλασης του ΟΤ 531. (πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Παιανίας).

✚ Ανάπλαση του Κ.Χ 244 με παιδική χαρά.

Για την Δ.Ε. Παιανίας έχει προγραμματισθεί ανάπλαση του Κ.Χ 244 με την δημιουργία παιδικής χαράς στην Δ.Ε Παιανίας. Παρακάτω παρουσιάζονται τα σχέδια της ανάπλασης.



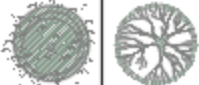
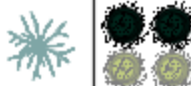
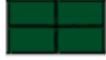
Εικόνα 55: Υπόμνημα σχεδίου μελέτης ανάπλασης του Κ.Χ. 244 (πηγή: Δήμος Παιανίας).



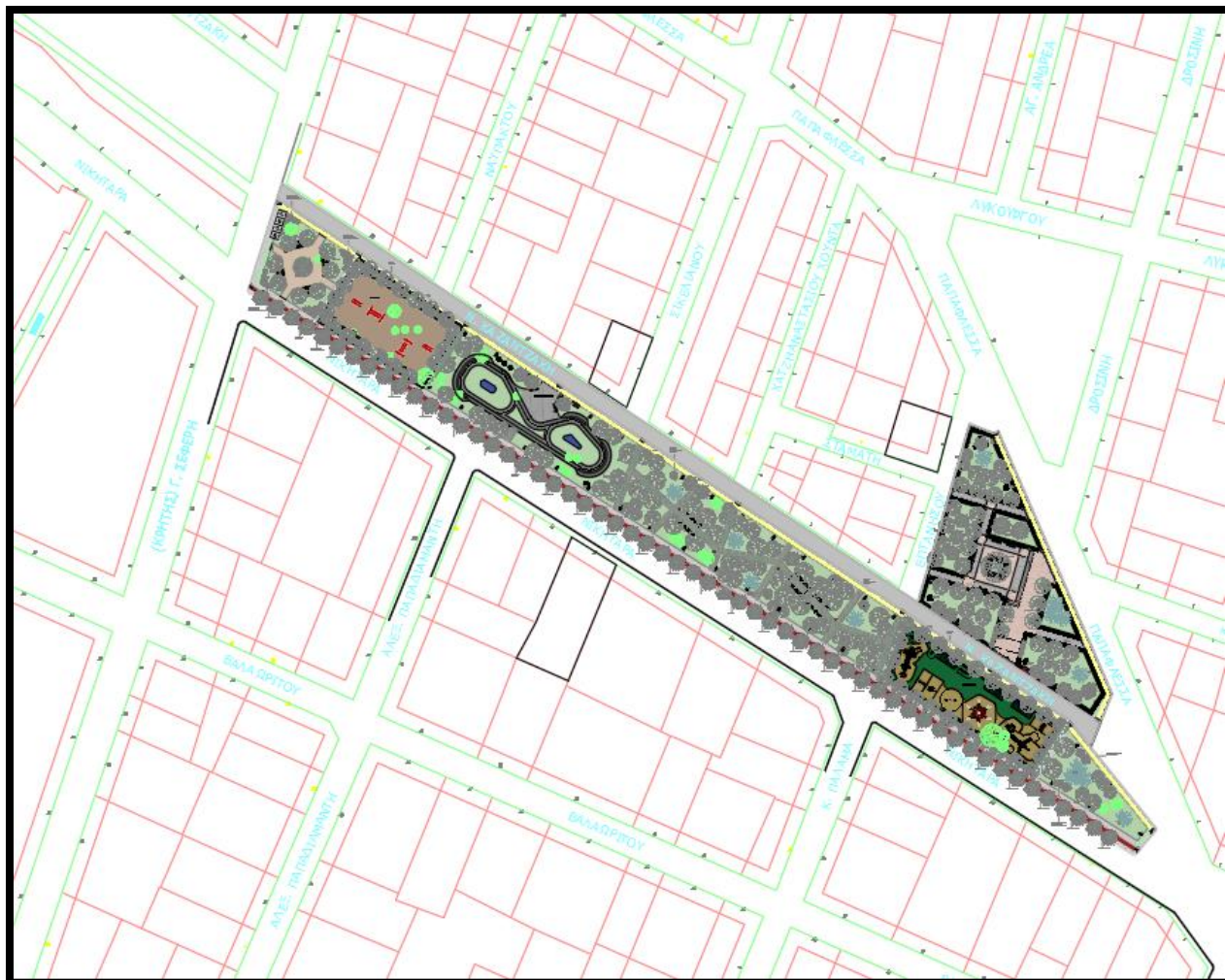
Εικόνα 56: Σχέδιο μελέτης ανάπλασης του Κ.Χ 244 (πηγή: Δήμος Παιανίας)

#### Ρέμα Επισκοπής.

Για το ρέμα της Επισκοπής το οποίο εμπίπτει στην Π.Ε.5, έχει πραγματοποιηθεί μελέτη αστικής ανάπλασης. Παρακάτω παρουσιάζονται τα εν λόγω σχέδια.

| ΥΠΟΜΝΗΜΑ :                                                                          |                                        |                                                                                     |                                                                                         |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
|    | ΔΑΠΕΔΟ ΑΠΟ ΚΟΥΡΑΣΗ                     |   | ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΔΕΝΔΡΑ                                                                       |
|    | ΚΥΒΩΛΙΘΩ                               |   | ΝΕΑ ΔΕΝΔΡΑ<br>κατηγορίας Δ5-Δ6-Δ7                                                       |
|    | ΚΗΠΕΥΤΙΚΟ ΧΩΡΟ                         |   | ΠΟΔΗΛΑΤΟ<br>κατηγορίας Γ2<br>ΒΑΜΝΟΙ κατηγορίας Β2-Β3-Β4<br>ΑΝΑΡΡΑΚΤΗΚΑ κατηγορίας Α3-Α4 |
|    | ΡΕΜΑ                                   |   | ΦΥΤΕΥΣΗ ΠΟΔΩΝ & ΒΑΜΝΩΝ                                                                  |
|    | ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ-ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ            |    | ΧΛΟΔΑ/ΉΤΑΣ                                                                              |
|    | ΠΙΣΤΑΣΚΕΤ                              |    | ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ ΣΚΑΡΕΣ ΔΕΝΔΡΩΝ<br>1,00 x 1,00 m                                              |
|  | ΠΕΡΙΦΡΑΣΗ                              |  | ΥΓΡΟΠΟ ΟΡΓΑΝΟ<br>ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗΣ                                                            |
|  | ΚΡΑΣΠΕΔΑ<br>ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ / ΚΗΠΟΥ        |  | ΤΡΑΠΕΖΙ ΠΙΝΚ-ΠΟΝΚ                                                                       |
|  | ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΡΑΜΓΑΣ<br>ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ        |  | ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΑ                                                                        |
|  | ΚΑΛΑΒΙΑ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ                   |  | ΠΑΓΚΑΚΙ                                                                                 |
|  | ΔΕΓΚΛΩΣ ΚΑΔΟΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ<br>ΜΕ ΠΡΕΣΣΑ |  | ΚΑΘΕΤΙΚΟ DECK                                                                           |
|  | ΥΠΟΓΕΙΟΙ ΚΑΔΟΙ<br>ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ          |                                                                                     |                                                                                         |

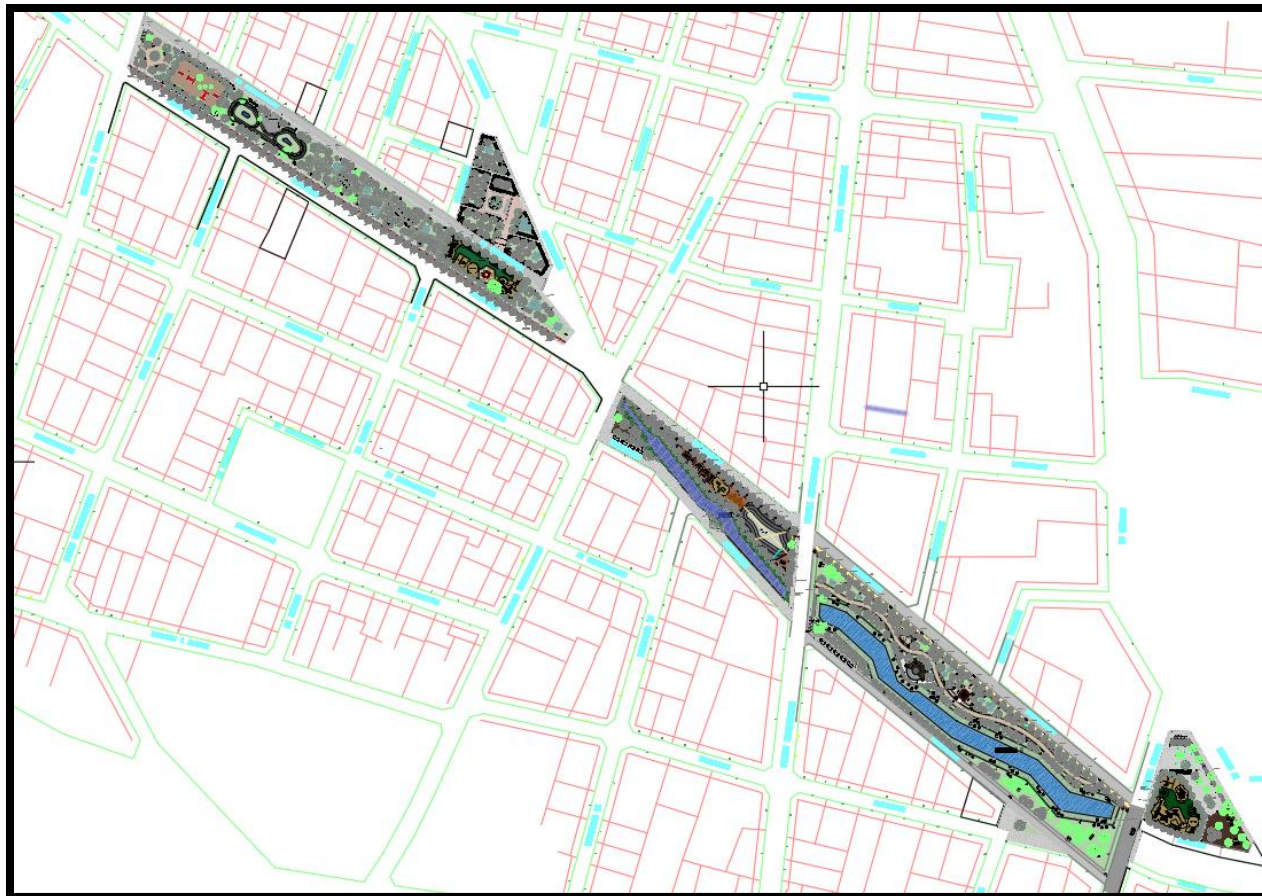
Εικόνα 57: Υπόμνημα σχεδίου αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας).



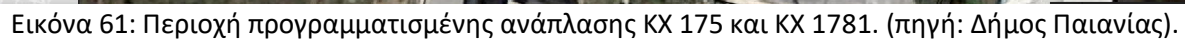
Εικόνα 58: Σχέδιο αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (1/3) (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας).

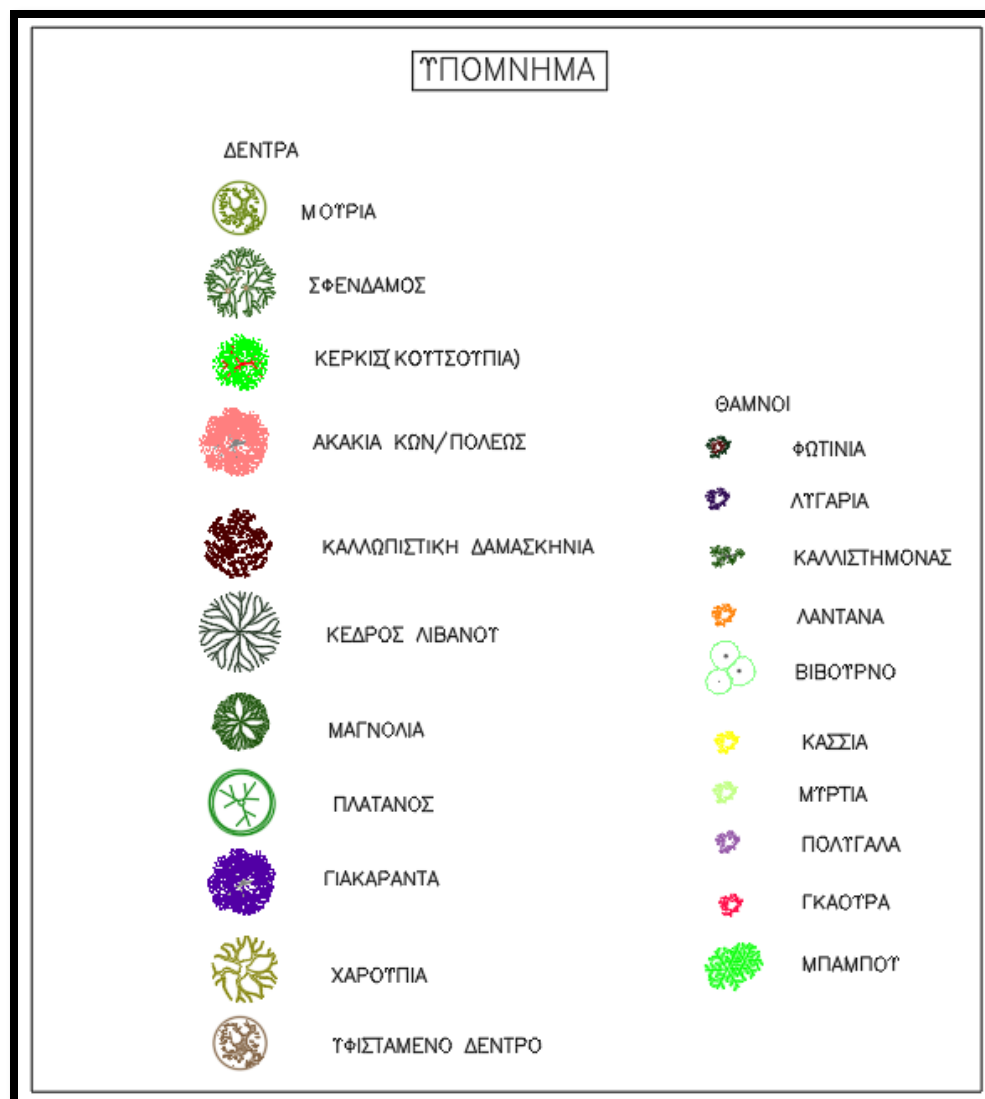


Εικόνα 59: Σχέδιο αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (2/3) (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεματίου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας).

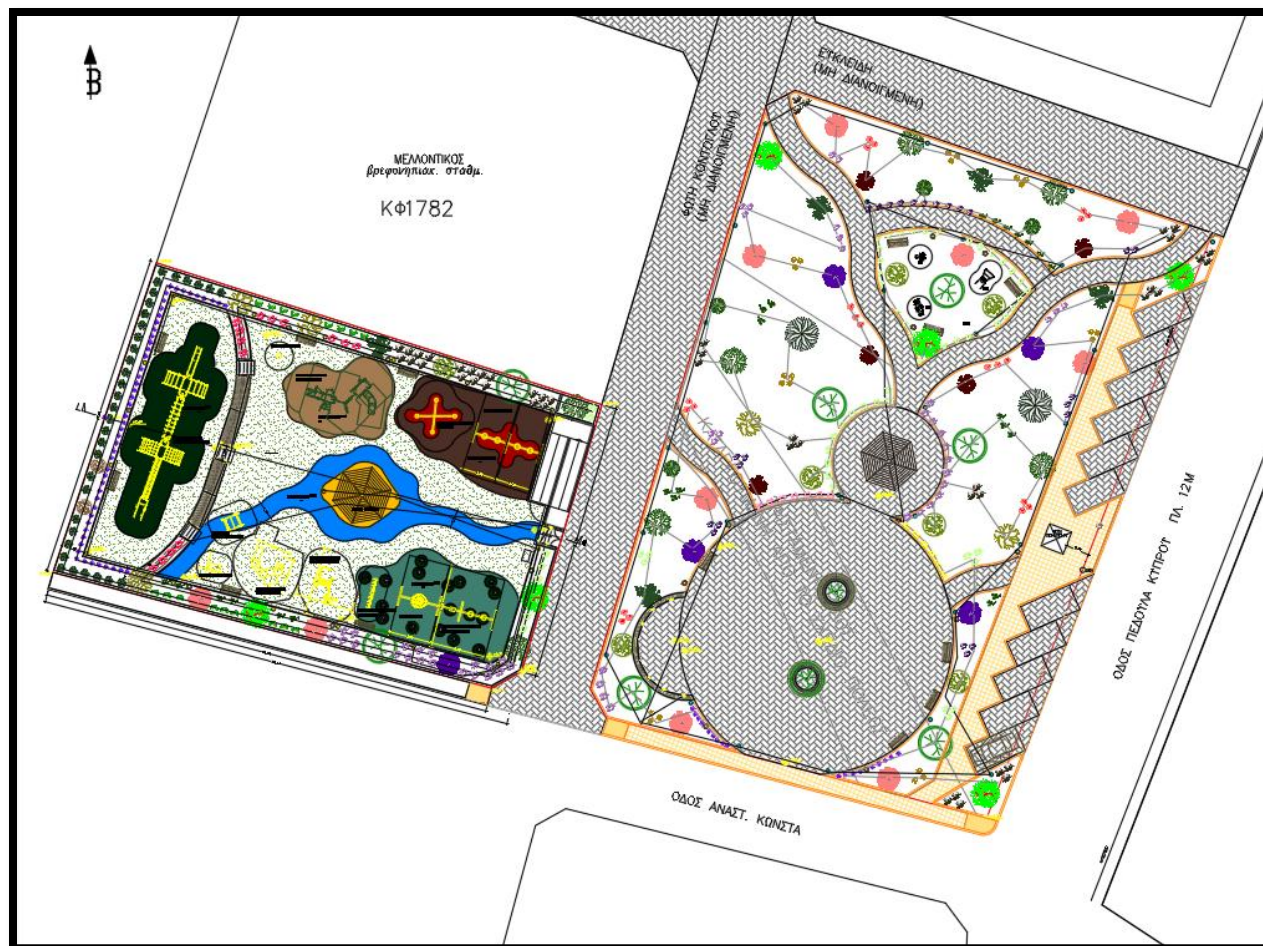


Εικόνα 60: Σχέδιο αστικής μελέτης ανάπλασης ρέματος Επισκοπής (3/3) (πηγή: Ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση παραρεμάτιου περιοχής του ρέματος Επισκοπής Δήμου Παιανίας, Σ. Μπατζίκου, Γ. Μπενετάτος, Α. Αναστασόπουλος- Δήμος Παιανίας).





Εικόνα 62: Υπόμνημα σχεδίου μελέτης ανάπλασης των ΚΧ 175 και ΚΧ 1781 (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 63: Σχέδιο μελέτης ανάπλασης των ΚΧ 175 και ΚΧ 1781 (πηγή: Δήμος Παιανίας).

## 5.2. ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ.

Σχετικά με το δίκτυο ύδρευσης του Δήμου Παιανίας υπάρχουν σχέδια από τα κάτωθι έργα:

1. «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ» .
2. «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε. ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ» .

### Δ.Ε. ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ.

Παρακάτω παρουσιάζονται τα σχέδια από το έργο «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ» .

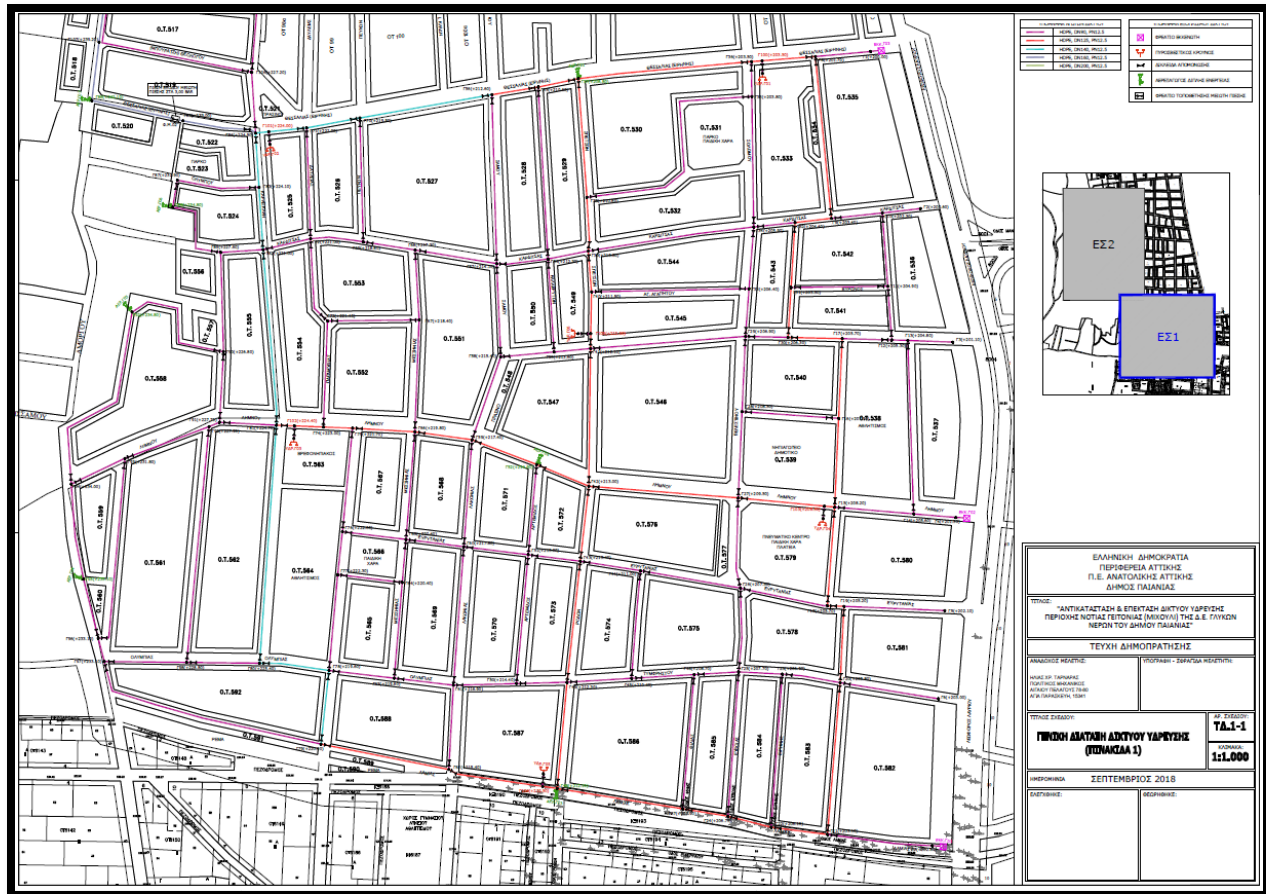
| ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΑΓΩΓΩΝ ΔΙΚΤΥΟΥ                                                           |                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|  | HDPE, DN90, PN12.5  |
|  | HDPE, DN125, PN12.5 |
|  | HDPE, DN140, PN12.5 |
|  | HDPE, DN160, PN12.5 |
|  | HDPE, DN175, PN12.5 |

Εικόνα 64: Υπόμνημα αγωγών δικτύου ύδρευσης της περιοχής Μιχούλι στη ΔΕ Γλυκών Νερών (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας).

| ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ                                                         |                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|    | ΦΡΕΑΤΙΟ ΕΚΚΕΝΩΤΗ                  |
|  | ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΚΡΟΥΝΟΣ             |
|  | ΔΙΚΛΕΙΔΑ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ               |
|  | ΑΕΡΕΞΑΓΩΓΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ      |
|  | ΦΡΕΑΤΙΟ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΜΕΙΩΤΗ ΠΙΕΣΗΣ |

Εικόνα 65: Υπόμνημα εξοπλισμού δικτύου ύδρευσης της περιοχής Μιχούλι στη ΔΕ Γλυκών Νερών (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ- Δήμος Παιανίας).

ΣΤΑΔΙΟ Α'. Καταγραφή και Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης, Διατύπωση και Διαβούλευση Αρχών και Στόχων ΣΒΑΚ Δήμου Παιανίας



Εικόνα 66: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο περιοχής Μιχούλι της ΔΕ Γλυκών Νερών (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε. ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ, Ηλίας Χρ. Ταρνάγας- Δήμος Παιανίας).



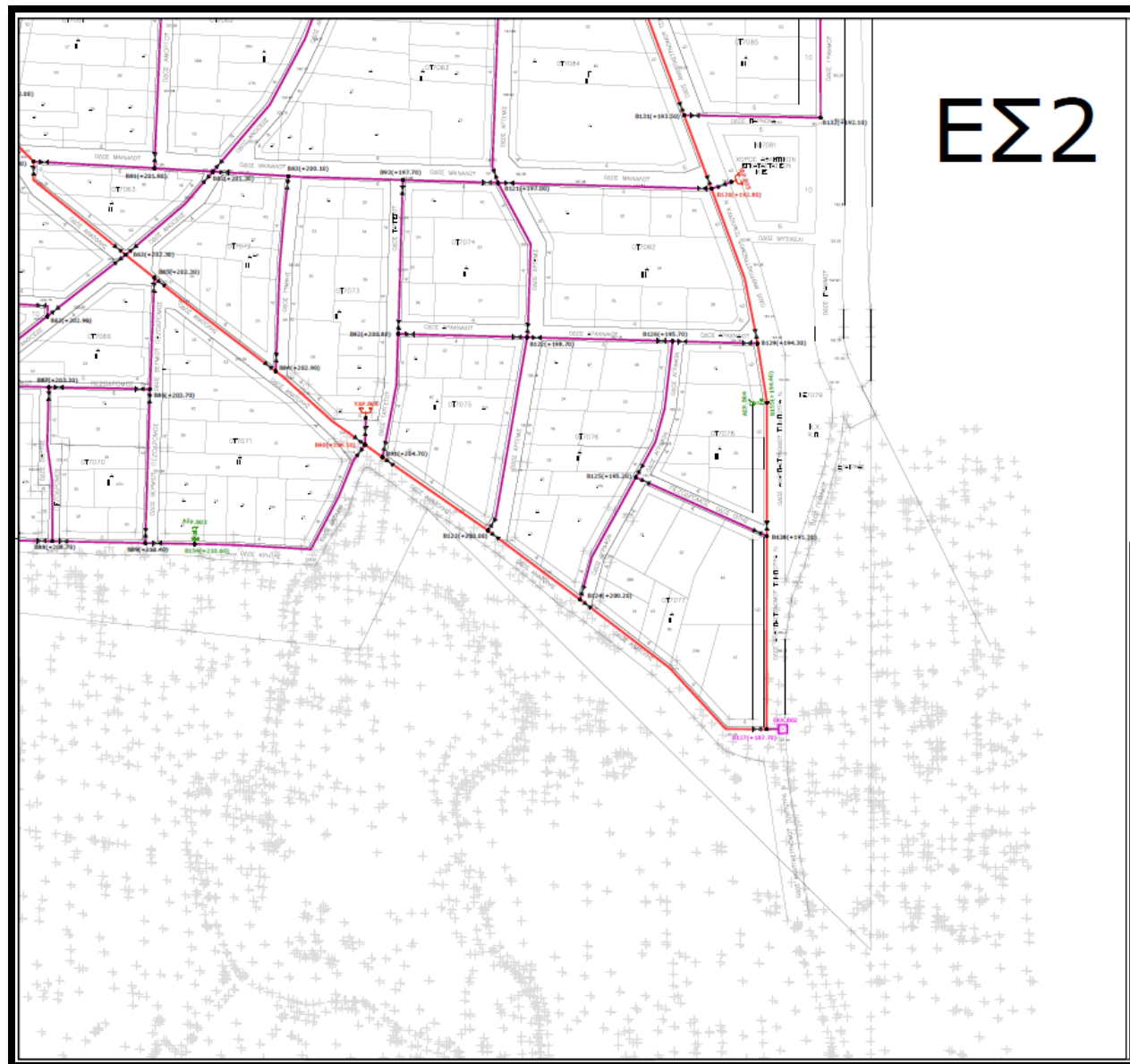
Εικόνα 67: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο περιοχής Μιχούλι της ΔΕ Γλυκών Νερών (1/2-ΕΣ2) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ (ΜΙΧΟΥΛΙ) ΤΗΣ Δ.Ε ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ, Ηλίας Χρ. Ταρνάγας- Δήμος Παιανίας).



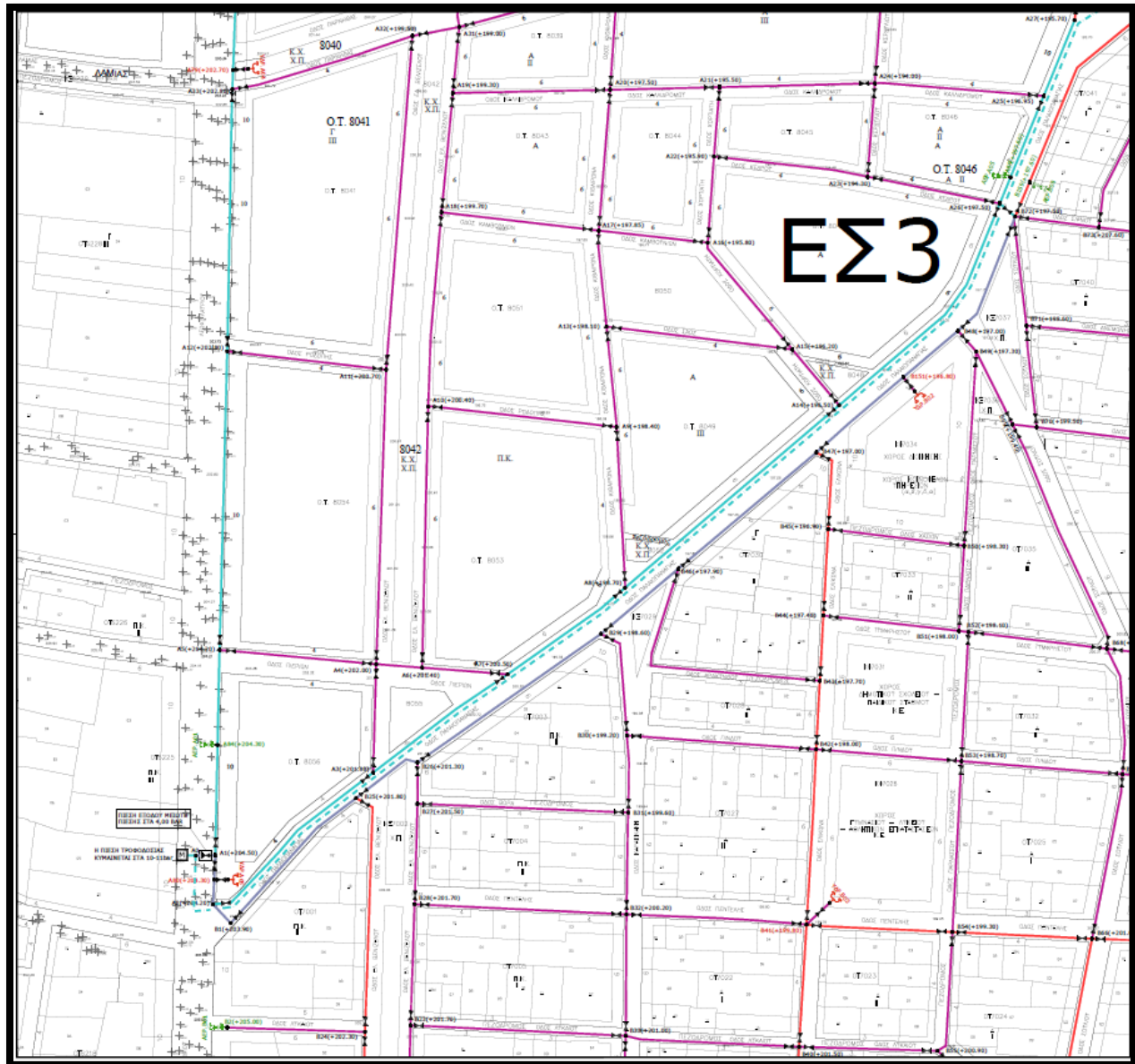
| ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ                                                       |                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
|  | ΦΡΕΑΤΙΟ ΕΚΚΕΝΩΤΗ                  |
|  | ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΟΣ ΚΡΟΥΝΟΣ             |
|  | ΔΙΚΛΕΙΔΑ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ               |
|  | ΑΕΡΕΞΑΓΩΓΟΣ ΔΙΠΛΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ      |
|  | ΦΡΕΑΤΙΟ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗΣ ΜΕΙΩΤΗ ΠΙΕΣΗΣ |

Εικόνα 70: Υπόμνημα αγωγών δικτύου ύδρευσης των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας).





Εικόνα 72: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (2/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 73: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (3/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 74: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (4/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας).



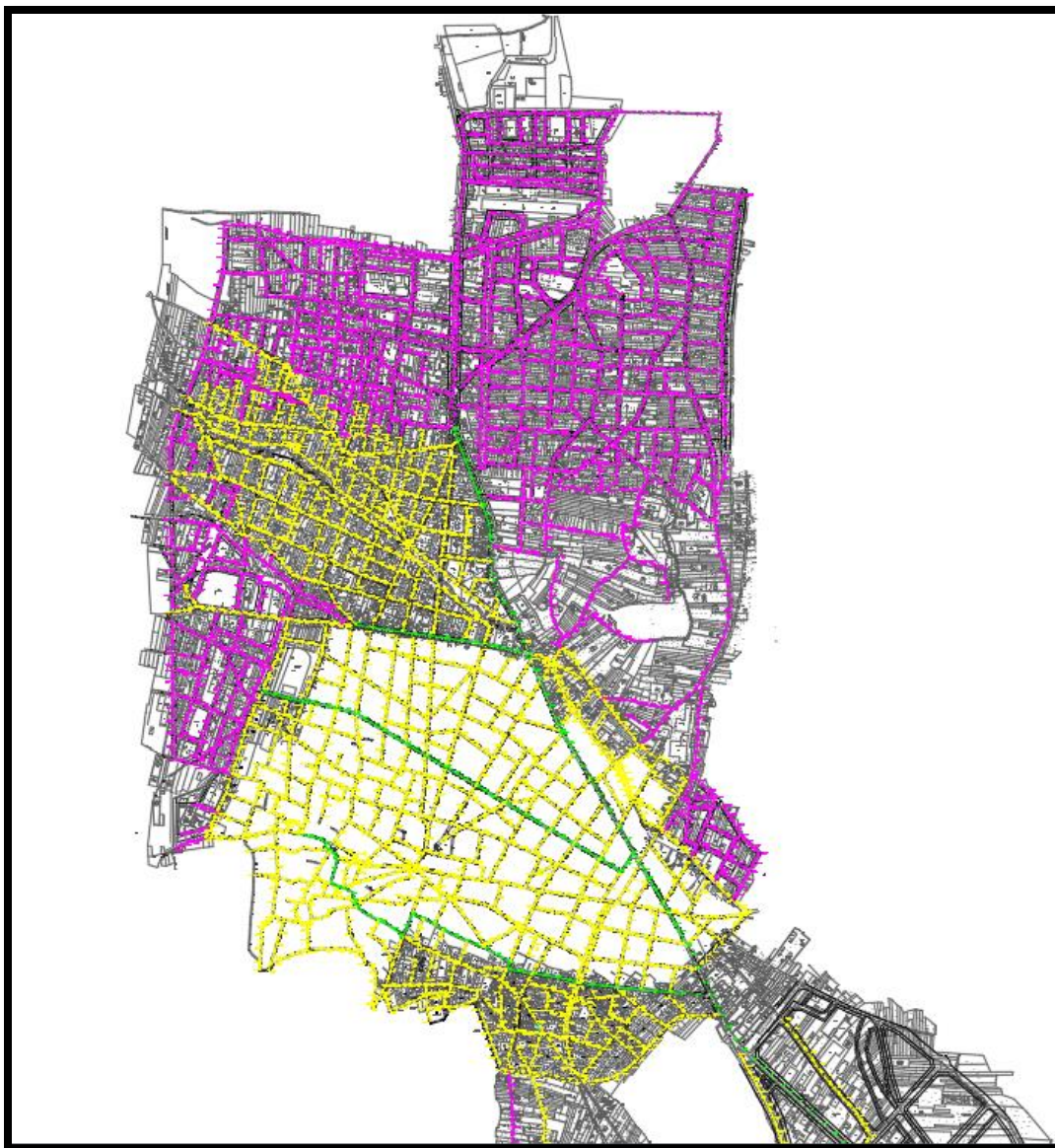
Εικόνα 75: Υφιστάμενο υδροδοτικό δίκτυο των Π.Ε.07 και Π.Ε.08 στη ΔΕ Παιανίας (5/6) (πηγή: «ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ & ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΥΔΡΕΥΣΗΣ ΤΩΝ Π.Ε.07 ΚΑΙ Π.Ε.08 ΤΗΣ Δ.Ε ΠΑΙΑΝΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΠΑΙΑΝΙΑΣ-Δήμος Παιανίας).

[illegible]

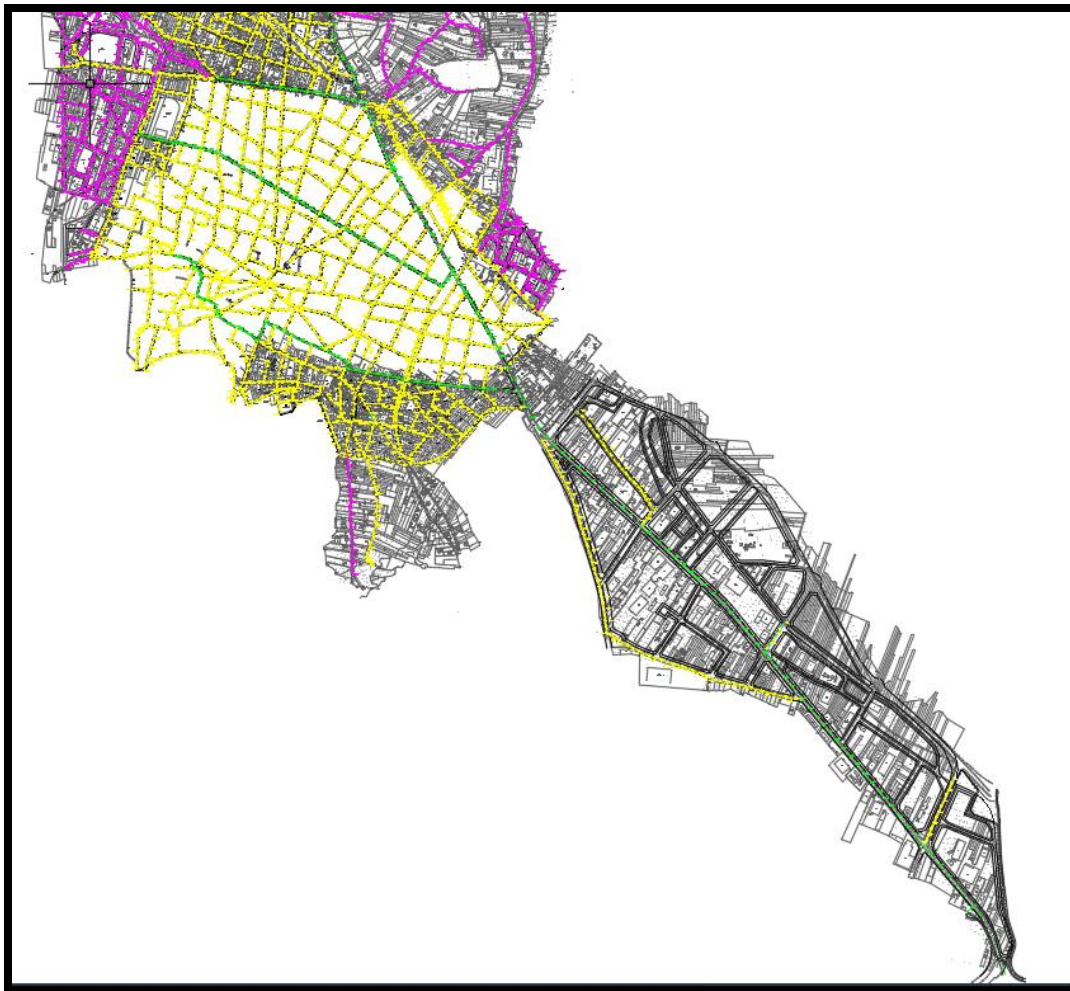
ΠΑΙΑΝΙΑ.

| ΥΠΟΜΝΗΜΑ                                                                          |                                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
|  | ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΑΣ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ ΕΥΔΑΠ               |
|  | ΑΓΩΓΟΣ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ Α' ΦΑΣΗΣ                            |
|  | ΑΓΩΓΟΣ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ Β' ΦΑΣΗΣ                            |
|                                                                                   | ΔΙΔΥΜΟΣ ΚΑΤΑΘΛΙΠΤΙΚΟΣ ΑΓΩΓΟΣ                         |
| $\phi 200/41.00$                                                                  | ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΑΓΩΓΟΥ (mm) / ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΦΡΕΑΤΙΩΝ (m) |
| 2.87                                                                              | ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΚΛΙΣΗ ΑΓΩΓΟΥ %                            |
|  | ΦΡΕΑΤΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΑ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ ΕΥΔΑΠ        |
|  | ΦΡΕΑΤΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ Α' ΦΑΣΗΣ                           |
|  | ΦΡΕΑΤΙΟ ΕΠΙΣΚΕΨΗΣ Β' ΦΑΣΗΣ                           |
| ΚΠ72.6.23                                                                         | ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΦΡΕΑΤΙΟΥ ΑΚΑΘΑΡΤΩΝ                          |
|                                                                                   | ΥΨΟΜΕΤΡΟ ΕΡΥΘΡΑΣ ΑΠΟ ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΟΔΩΝ        |

Εικόνα 77: Υπόμνημα σχεδίου βελτίωσης του αποχετευτικού δικτύου στην Παιανία. (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 78: Σχέδιο βελτίωσης του αποχετευτικού δικτύου στην Παιανία. (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



Εικόνα 79: Σχέδιο βελτίωσης του αποχετευτικού δικτύου στην Παιανία. (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).

## 6. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

### 6.1. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ.

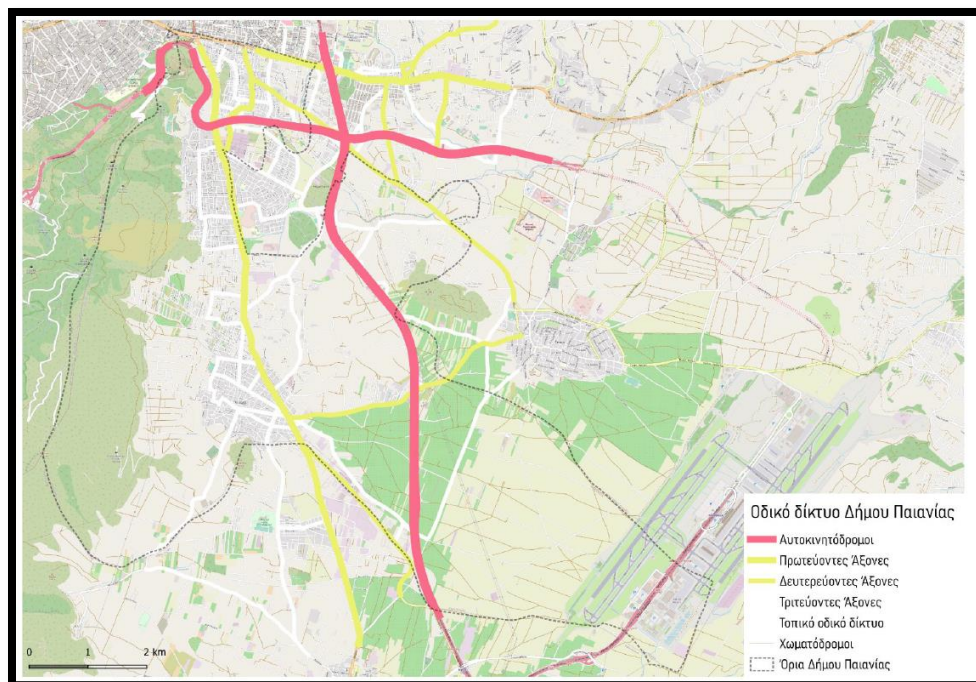
#### Α) Οδικό δίκτυο.

Σημαντική θέση στις μετακινήσεις των κατοίκων και επισκεπτών της περιοχής μελέτης κατέχει το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Σύμφωνα με τον καθορισμό του «Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 701/Δ/13.12.1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο της Αττικής και οι οποίοι ανήκουν ή εξυπηρετούν το Δήμο Παιανίας είναι οι: Αττική Οδός (Λεωφ. Σταυρού – Ελευσίνας), η Λεωφόρος Λαυρίου (Σταυρού – Λαυρίου), και η Ανατολική Περιφερειακή Υμηττού από Σταυρό Αγίας Παρασκευής μέχρι σύνδεση αεροδρομίων Ελληνικού - Σπάτων.

Πιο αναλυτική είναι η περιγραφή του οδικού δικτύου που περιέχεται στη βάση δεδομένων του OpenStreetMaps, σύμφωνα με την οποία η ιεράρχηση του δικτύου έχει ως εξής:

- Αυτοκινητόδρομοι: Αττική Οδός, Περιφερειακή Υμηττού.
- Πρωτεύοντες Άξονες: Λεωφόρος Λαυρίου, Λεωφόρος Μαραθώνος .
- Δευτερεύοντες Άξονες: Σπάτων , Θεοτοκόπουλου, Ολυμπιονικών, Μαρκόπουλου, Αγίου Θωμά.
- Τριτεύοντες Άξονες: Κύπρου – Σταύρου, Γρηγορίου Αυξεντίου, Μεσολογγίου, Βυτίνης, Κρυστάλλη, Αμπελώνων, Κορομηλά, Καζαντζάκη, Ναυαρίνου, Σολωμού, Θεσσαλίας, Παναγούλη, Μπουμπουλίνας, Αγίου Μάρκου, Αμοργού, Κολοκοτρώνη, Συρου, Προσηλίου (από Λαυρίου έως Σύρου), Λεωφόρος Παλαιοπαναγιάς, Ανοίξεως, Ανθυπαστυνόμου Νικολάου Τσιμπούρα, Βασιλίσσης Φρειδερίκης, Όθωνος Χούντα, Πεδουλά Κύπρου, Αγίας Τριάδος, Γ.Σιδέρη, Νικολογιάννη (από Γ.Σιδέρη έως Δημ.Παπαδημητρίου), Δημητρίου Παπαδημητρίου (από Νικολογιάννη έως Διαδόχου Κωνσταντίνου, Διαδόχου Κωνσταντίνου, Χούντα, Βασιλέως Γεωργίου Β', Καραολή και Δημητρίου, Αναπαύσεως, Ιωάννου Μεταξά, Δημοσθένους Λ., Αγίου Γερασίμου, Λεωφόρος Καρελλά, Αμπελώνος, Αγίου Λουκά, Παπαγγελάκη, Αττικής, Πικερμίου-Μαρκοπούλου .



Εικόνα 80: Ιεράρχηση οδικού δικτύου του Δήμου Παιανίας. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παράρτημα 2, ΕΜΠ, 2021).

Οι παραπάνω κύριοι άξονες συμπληρώνονται από το τοπικού χαρακτήρα οδικό δίκτυο και χωματόδρομους, οι οποίοι βρίσκονται κατά κύριο λόγο στις παρυφές του πυκνού αστικού ιστού του Δήμου και εξυπηρετούν γεωργικές εκτάσεις.

Από τους παραπάνω άξονες, σημαντικός είναι ο ρόλος της Λ. Λαυρίου, η ύπαρξη της οποίας αποτελεί σημείο αναφοράς για την οικιστική εξέλιξη της περιοχής. Σε αντιστοιχία με άλλες περιοχές της Ελλάδας, καλή προσβασιμότητα που εξασφάλιζε η Λ. Λαυρίου σε δραστηριότητες και οικισμούς τόσο προς το Βορρά (Αθήνα), όσο και προς τον Νότο (Κορωπί, Λαύριο), οδήγησαν σε κατά μήκος οικιστικές πυκνώσεις, η συνένωση των οποίων οδήγησε σε μια σχετικά συνεκτική οικιστική περιοχή από την Παιανία μέχρι και τα Γλυκά Νερά. Έτσι, ο άξονας διατηρεί τον σημαντικό του ρόλο για τις μετακινήσεις μεταξύ των δύο δημοτικών ενοτήτων.

Στο εσωτερικό της Παιανίας, οι οδικές μετακινήσεις νότου-βορρά γίνονται κατά κύριο λόγο μέσω της Διαδόχου Κωνσταντίνου στα δυτικά του κέντρου και της Ι. Ζαχαρία, της Αττικής ή των παραλλήλων τους. Η σημασία της πρώτης είναι ιδιαίτερος σημαντική καθώς, λόγω του ότι ο όγκος της παλαιάς Παιανίας (Παλαιό Χωρίο) εκτείνεται στα δυτικά του σημερινού της κέντρου (πλατεία Βασιλέως Κωνσταντίνου) και οι δρόμοι ακολουθούν μια μάλλον ακτινική διάταξη ως προς αυτό, δεν υπάρχει άλλος άξονας που να επιτρέπει τις διαμπερείς κινήσεις νότου-βορρά σε αυτό το τμήμα της πόλης. Αντίστοιχα, οι οδικές βορρά-νότου επιτελούνται μέσω του άξονα Βασιλέως Παύλου/ Βασ. Φρειδερίκης- Αναπαύσεως ή, οι οποίοι και διατρέχουν τα κεντρικότερα σημεία της περιοχής.

Οι οδικές κινήσεις από τα δυτικά προς τα ανατολικά επιτελούνται μέσω των οδών Νικολογιάννη και Καραολή και Δημητρίου, οι οποίες παρακάμπτουν την πλατεία Βασιλέως Κωνσταντίνου από το νότο, ή την οδό Αγίας Τριάδος η οποία παρακάμπτει το κέντρο από το βορρά. Στην αντίθετη κατεύθυνση

(ανατολικά προς δυτικά), οι οδηγοί ΙΧ χρησιμοποιούν είτε τον άξονα Χούντα-Βας. Γεωργίου Β', είτε την Αγίας Τριάδος, η οποία και είναι διπλής κατεύθυνσης.

Σε ότι αφορά στη σύνδεση της Παιανίας με τις γειτονικές πόλεις, αυτές επιτυγχάνονται μέσω της Λ. Λαυρίου (Κορωπί, Λαύριο, Γέρακας, Αγία Παρασκευή), της Αγίου Θωμά (Σπάτα), του άξονα Αττικής-Αγίου Γερασίμου-Πεισιστρατου (Κορωπί) και της Αττικής οδού. Η Λ. Παλαιοπαναγιάς συνδέει την Παιανία με το σταθμό του μετρό «Παιανία-Κάντζα».

Στα Γλυκά Νερά, ο κύριος άξονας οδικών μετακινήσεων είναι ο Άξονας Λ. Λαυρίου-Ολυμπιονικών-Λ. Σπάτων, ο οποίος συνδέει τη Βόρεια και Νότια Γειτονία με το Φούρεσι, και στη συνέχεια με τον Γέρακα και την Παιανία. Η σύνδεση προς Αθήνα επιτυγχάνεται μέσω της Λ. Λαυρίου ενώ η εγγύτητα στην Αττική οδό εξασφαλίζει γρήγορη πρόσβαση σε πολλές περιοχές του λεκανοπεδίου. Τέλος, η Λ. Σπάτων συνδέει αποτελεσματικά το Φούρεσι με τα Σπάτα, ενώ η οδός Λεονταριου το κέντρο των Γλυκών Νερών με την Κάντζα και το σταθμό του Προαστιακού Σιδηρόδρομου.

Ενδεικτικοί χρόνοι διαδρομής και αποστάσεις μεταξύ των κέντρων των Γλυκών Νερών και της Παιανίας, και σημείων ενδιαφέροντος, παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 8: Ενδεικτικοί χρόνοι διαδρομή και αποστάσεις από και προς των κέντρων των Γλυκών Νερών και της Παιανίας και σημείων ενδιαφέροντος(πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας,ΕΜΠ,2021).

| Παιανία                   |                                   |          |                              |
|---------------------------|-----------------------------------|----------|------------------------------|
| Αφετηρία                  | Προορισμός                        | Απόσταση | Μέσος χρόνος διαδρομής με ΙΧ |
| Πλ. Βασιλέως Κωνσταντίνου | Πλ. Γλυκών Νερών                  | 4,5 χλμ. | 10'                          |
| Πλ. Βασιλέως Κωνσταντίνου | Στ.Μετρό Κάντζα                   | 4 χλμ    | 8'                           |
| Πλ. Βασιλέως Κωνσταντίνου | Προσήλιο (Ναός Αγίου Ιωάννου)     | 2,5 χλμ  | 8'                           |
| Πλ. Βασιλέως Κωνσταντίνου | Αργιθέα                           | 5,5 χλμ  | 12'                          |
| Πλ. Βασιλέως Κωνσταντίνου | Νεκροταφείο Παιανίας              | 1,5 χλμ  | 5'                           |
| Πλ. Βασιλέως Κωνσταντίνου | Κλειστό Γυμναστήριο Παιανίας      | 2 χλμ    | 5'                           |
| Γλυκά Νερά                |                                   |          |                              |
| Αφετηρία                  | Προορισμός                        | Απόσταση | Μέσος χρόνος διαδρομής με ΙΧ |
| Πλ. Γλυκών Νερών          | Στ.Μετρό Κάντζα                   | 2,5 χλμ  | 5'                           |
| Πλ. Γλυκών Νερών          | Στ.Μετρό Παλλήνη                  | 4,5 χλμ  | 10'                          |
| Πλ. Γλυκών Νερών          | Αργιθέα                           | 5,5 χλμ  | 10'                          |
| Πλ. Γλυκών Νερών          | Φούρεσι (Λ.Σπατών & Ολυμπιονικών) | 2 χλμ    | 5'                           |
| Πλ. Γλυκών Νερών          | Δημοτικό Στάδιο Γλυκών Νερών      | 2 χλμ    | 5'                           |

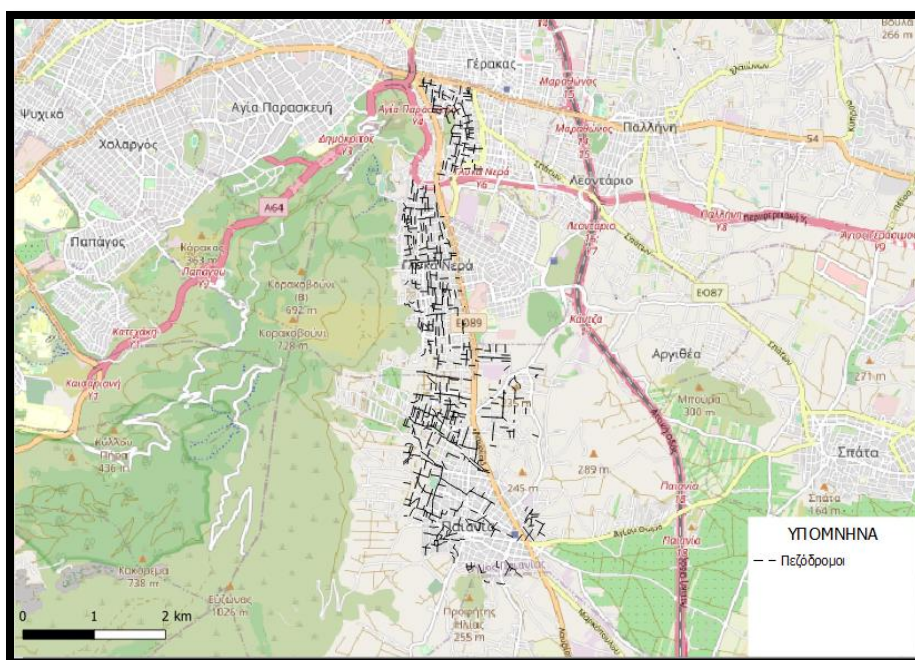
### Αξιολόγηση οδικού δικτύου.

Οι τοπικές οδοί είναι άλλοτε μονής και άλλοτε διπλής κατεύθυνσης. Το εύρος οδοστρώματος στην πλειοψηφία των τοπικών οδικών τμημάτων κυμαίνεται από 4,0μ – 6,0μ. Πολλά οδικά τμήματα έχουν ανεπαρκές πλάτος οδοστρώματος για την εξυπηρέτηση αμφίδρομης κυκλοφορίας και παρόδιας στάθμευσης, ειδικά στον παλαιό οικιστικό πυρήνα της Παιανίας (Κέντρο- Παλαιό Χωρίο), ο οποίος και παρουσιάζει πολεοδομικά χαρακτηριστικά που έρχονται σε αναντιστοιχία με την μετέπειτα εξέλιξη της περιοχής.

Φαινόμενα κορεσμού του οδικού δικτύου συναντούνται κατά μήκος της Λ.Λαυρίου και κυρίως στον κυκλικό κόμβο όπου συμβάλλει με την οδό Ολυμπιονικών στα Γλυκα Νερά,, ενώ στην Παιανία αυξημένες ροές συναντώνται στο τμήμα κοντά στη συμβολή της Λαυρίου με την Βας.Φρειδερίκης, όπως και στη συμβολή της Λαυρίου με τη Μαρκοπούλου.

## **Β) Πεζόδρομοι- ποδηλατόδρομοι.**

Το δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στον Δήμο Παιανίας είναι περιορισμένο έως ανύπαρκτο σε αρκετές περιοχές. Από τον Χάρτη 5 που δίνει τις αποστάσεις που μπορεί να διανύσει κανείς με τα πόδια από τα κέντρα των Γλυκών Νερών και της Παιανίας σε 5, 10, 15 και 20 λεπτά φαίνεται ότι οι δύο αυτές περιοχές δε συνδέονται πεζή. Ακόμα, το Φούρεσι είναι αποκομμένο από το κέντρο των Γλυκών Νερών.



Εικόνα 81: Δίκτυο Πεζοδρόμων στον Δήμο Παιανίας.

## **Γ) Αστικές συγκοινωνίες.**

Ο Δήμος Παιανίας εξυπηρετείται από Δίκτυο σταθερής τροχιάς: Μετρό και Προαστιακός σιδηρόδρομος και 5 λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ.

### **Δίκτυο Σταθερή τροχιάς.**

Το δίκτυο σταθερής τροχιάς που εξυπηρετεί το δήμο Παιανίας αποτελείται από τη Γραμμή 3 του δίκτυο Μετρό της Αθήνας (Νίκαια-Δ. Πλακεντίας-Αεροδρόμιο) και ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος μέσω της γραμμής Πειραιάς-Αθήνα-Αεροδρόμιο.

Μέσω της γραμμής 3 του μετρό, το επιβατικό κοινό έχει απευθείας πρόσβαση στο κέντρο της Αθήνας και σε περιοχές των βόρειων και δυτικών προαστίων. Μετεπιβιβάσεις σε άλλες γραμμές του δικτύου είναι δυνατές στους σταθμούς «Μοναστηράκι» (Γραμμή 1) και «Σύνταγμα» (Γραμμή 2), ενώ η συχνότητα ανέρχεται σε 2 συρμούς με κατεύθυνση προς το κέντρο της Αθήνας ανά ώρα.

Μέσω του Προαστιακού Σιδηρόδρομου γίνονται προσβάσιμες περιοχές της βόρειας και δυτικής Αττικής, το κέντρο της Αθήνας (μέσω του Σταθμού Λαρίσης), το λιμάνι του Πειραιά αλλά και το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο μέσω μετεπιβίβασης στο Σιδηροδρομικό Κέντρο Αθηνών (ΣΚΑ). Η συχνότητα των δρομολογίων προς Αθήνα ανέρχεται σε τρία τρένα ανά ώρα: δύο στα τρία τρένα τερματίζουν τη διαδρομή τους στον σταθμό Άνω Λιόσια ενώ ένα τρένο ανά ώρα τερματίζει στο λιμάνι του Πειραιά.

Στην αντίθετη κατεύθυνση, το αεροδρόμιο είναι προσβάσιμο τόσο με το Μετρό, όσο και με τον Προαστιακό με 5 δρομολόγια την ώρα (2 δρομολόγια μετρό και 3 δρομολόγια προαστιακού σιδηρόδρομου).

Τόσο το δίκτυο του μετρό όσο και του προαστιακού σιδηρόδρομου διέρχονται κατά μήκος της Αττικής Οδού και είναι προσβάσιμα μέσω του σταθμού «ΠΑΙΑΝΙΑ –ΚΑΝΤΖΑ» και δευτερευόντως μέσω των σταθμών «ΠΑΛΛΗΝΗ» και «ΚΟΡΩΠΙ», για τις περιοχές που βρίσκονται στις βόρειες και νότιες παρυφές της πόλης. Ο σταθμός «ΠΑΙΑΝΙΑ-ΚΑΝΤΖΑ» χωροθετείται σε νησίδα στην 16η έξοδο της Αττικής Οδού και εξυπηρετεί συρμούς τόσο της γραμμής 3 του Μετρό (αποβάθρες 1B και 2B), όσο και του Προαστιακού σιδηρόδρομου (αποβάθρες 1A 10 και 2A). Με το δίκτυο του μετρό, ο χρόνος διαδρομής μέχρι το σταθμό «Σύνταγμα» ανέρχεται σε 26 λεπτά ενώ προς το αεροδρόμιο δεν ξεπερνάει τα 12 λεπτά. Με τον Προαστιακό, ο σταθμός «Νερατζιώτισσα» απέχει 14' ενώ το κέντρο του Πειραιά 49'. Ο σταθμός εξυπηρετείται από το δίκτυο λεωφορείων του ΟΑΣΑ και συνδέεται με την Παιανία και τα Γλυκά Νερά με τη λεωφορειακή γραμμή 307 Στ.Μετρό Δ. Πλακεντίας – Γλυκά Νερά – Στ. Προαστιακού Κορωπί. Δευτερευόντως, το κέντρο των Γλυκών Νερών συνδέεται με το σταθμό και με τη γραμμή 324 Ανθούσα – Παλλήνη – Κάντζα. Ο σταθμός «ΠΑΛΛΗΝΗ» εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο το βόρειο τμήμα των Γλυκών Νερών όπως το Φούρεσι.

Ο σταθμός «ΚΟΡΩΠΙ» εξυπηρετεί το νότιο και λιγότερο πυκνό πληθυσμιακό τμήμα του δήμου. Συνδέεται με την Παιανία και τα Γλυκά Νερά μέσω των λεωφορειακών γραμμών 307 Στ.Προαστ. Κορωπί – Γλυκά Νερά – Στ.Δ.Πλακεντίας και 308 Κορωπί – Παιανία – Στ. Μετρό Νομισματοκοπείο του ΟΑΣΑ.

Πίνακας 9: Δρομολόγια Μετρό και Προαστιακού. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας, ΕΜΠ, 2021).

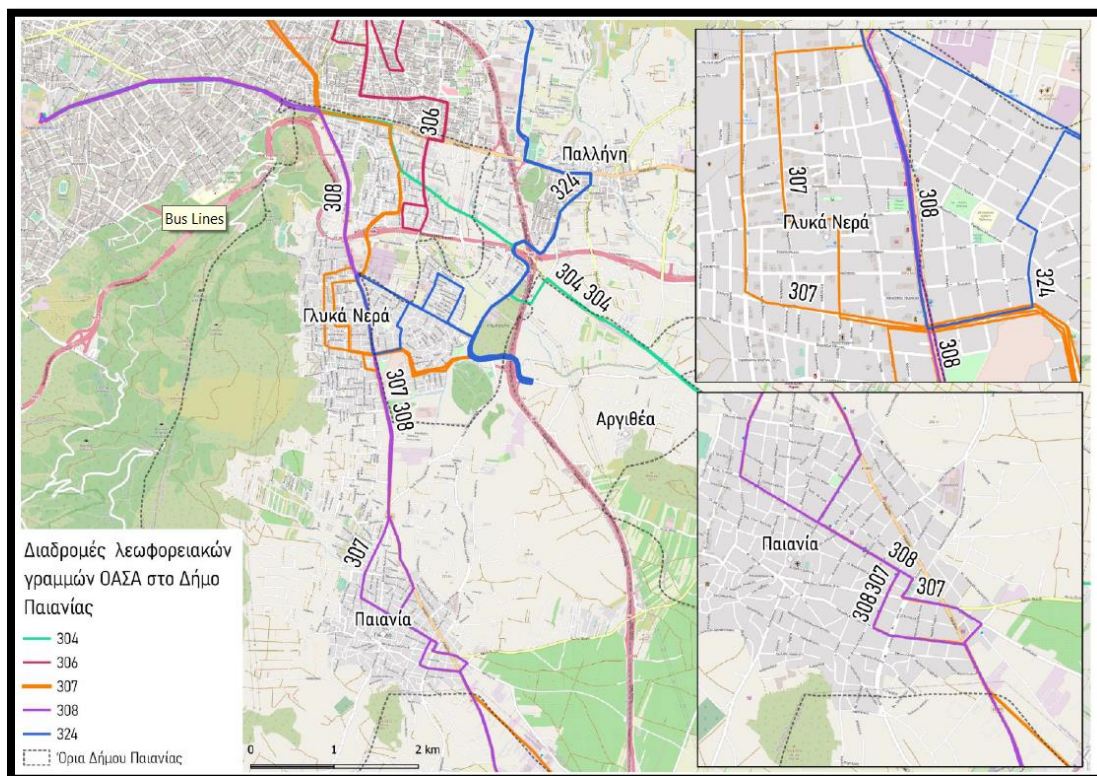
| Μετρό - Γραμμή 3 (από 07-07-2020)                                            |               |               |                              |                      |                                        |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------------------|----------------------|----------------------------------------|
| Προς ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ                                                              |               |               |                              |                      |                                        |
| Από Σταθμό                                                                   | 1ο δρομολόγιο | 2ο δρομολόγιο | Κάθε ώρα από 06:00 έως 22:00 | Τελευταίο δρομολόγιο | Διάρκεια διαδρομής μέχρι Αεροδρόμιο    |
| Παλλήνη                                                                      | 6:04          | 6:41          | στο 41' και 11'              | 23:41                | 14'                                    |
| Παιανία-Κάντζα                                                               | 6:06          | 6:43          | στο 43' και 13'              | 23:43                | 12'                                    |
| Κορωπί                                                                       | 6:12          | 6:49          | στο 49' και 19'              | 23:49                | 6'                                     |
| Προς ΝΙΚΑΙΑ                                                                  |               |               |                              |                      |                                        |
| Από Σταθμό                                                                   | 1ο δρομολόγιο |               | Κάθε ώρα από 06:00 έως 22:00 | Τελευταίο δρομολόγιο | Διάρκεια διαδρομής μέχρι Σύνταγμα      |
| Κορωπί                                                                       | 6:37          |               | στο 07' και 37'              | 23:37                | 32'                                    |
| Παιανία-Κάντζα                                                               | 6:43          |               | στο 13' και 43'              | 23:43                | 26'                                    |
| Παλλήνη                                                                      | 6:45          |               | στο 15' και 45'              | 23:45                | 24'                                    |
| Προαστιακός Σιδηρόδρομος - Γραμμή Πειραιάς-Αθήνα-Αεροδρόμιο (από 13.07.2020) |               |               |                              |                      |                                        |
| Προς ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ                                                              |               |               |                              |                      |                                        |
| Από Σταθμό                                                                   | 1ο δρομολόγιο | 2ο δρομολόγιο | Κάθε ώρα από 06:00 έως 21:00 | Τελευταίο δρομολόγιο | Διάρκεια διαδρομής μέχρι Αεροδρόμιο    |
| Παλλήνη                                                                      | 5:02          | 5:34          | στο 22', 34' και 53'         | 21:53                | 14'                                    |
| Παιανία-Κάντζα                                                               | 5:05          | 5:37          | στο 25', 36' και 56'         | 21:56                | 11'                                    |
| Κορωπί                                                                       | 5:11          | 5:43          | στο 02', 30' και 42'         | 22:02                | 5'                                     |
| Προς ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ                                                              |               |               |                              |                      |                                        |
| Από Σταθμό                                                                   | 1ο δρομολόγιο | 2ο δρομολόγιο | Κάθε ώρα από 06:00 έως 20:00 | Τελευταίο δρομολόγιο | Διάρκεια διαδρομής μέχρι Νερατζιώτισσα |
| Κορωπί                                                                       | 5:57          | 6:33          | στο 33' και 57'              | 20:57                | 20'                                    |
| Παιανία-Κάντζα                                                               | 6:03          | 6:39          | στο 3' και 39'               | 21:03                | 14'                                    |
| Παλλήνη                                                                      | 6:05          | 6:41          | στο 5' και 41'               | 21:05                | 12'                                    |
| Προς ΠΕΙΡΑΙΑ                                                                 |               |               |                              |                      |                                        |
| Από Σταθμό                                                                   | 1ο δρομολόγιο | 2ο δρομολόγιο | Κάθε ώρα από 06:00 έως 22:00 | Τελευταίο δρομολόγιο | Διάρκεια διαδρομής μέχρι Πειραιά       |
| Κορωπί                                                                       | 6:14          | 7:14          | στο 14'                      | 22:56                | 55'                                    |
| Παιανία-Κάντζα                                                               | 6:20          | 7:20          | στο 20'                      | 23:02                | 49'                                    |
| Παλλήνη                                                                      | 6:22          | 7:22          | στο 22'                      | 23:04                | 47'                                    |

### Λεωφορειακές γραμμές.

Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν το Δήμο μπορούν να διαχωριστούν σε:

- Κύριες: εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο το δήμο Παιανίας, καλύπτοντας κατ' ελάχιστον κεντρικές περιοχές και στις δύο δημοτικές ενότητες
- Δευτερεύουσες: εξυπηρετούν κατά κανόνα άλλους δήμους, διατρέχοντας παρόλα αυτά τμήματα του δήμου Παιανίας.

Με βάση τον παραπάνω ορισμό, οι κύριες λεωφορειακές γραμμές είναι οι γραμμή 307: Σταθμός Μετρό Δ. Πλακεντίας – Γλυκά Νερά – Στ. Προαστιακού Κορωπί και η γραμμή 308: Κορωπί – Παιανία – Στ. Μετρό Νομισματοκοπείο.



Εικόνα 82: Λεωφορειακές γραμμές του Δήμου Παιανίας. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παράρτημα 2, ΕΜΠ, 2021).

### Κύριες λεωφορειακές γραμμές.

**307:** Σταθμός Μετρό Δ. Πλακεντίας – Γλυκά Νερά – Στ. Προαστιακού Κορωπί. Η λεωφορειακή γραμμή εξυπηρετεί και τις δύο δημοτικές ενότητες. Ξεκινώντας από τον σταθμό του Προαστιακού Σιδηρόδρομου στο Κορωπί, η γραμμή διέρχεται από το κεντρικές περιοχές της Παιανίας ακολουθώντας τη διαδρομή Καραολή και Δημητρίου – Ευάγγελου Τσιμίνη – Αγίας Τριάδος – Διαδόχου Κωνσταντίνου και καταλήγει στο σταθμό του Προαστιακού «Παιανία-Κάντζα» μέσω της Λαυρίου και του Λεονταρίου. Επιστρέφοντας προς τα Γλυκά Νερά, γραμμή διέρχεται τόσο από το κέντρο τους (Νάξου – Καραϊσκάκη), όσο και από το Φούρεσι (άξονας Ολυμπιονικών – Σπάτων), καταλήγοντας στο σταθμό μετρό «Δουκίσσης Πλακεντίας». Η συχνότητα της γραμμής είναι ένα λεωφορείο ανά 30'.

**308:** Κορωπί – Παιανία – Στ. Μετρό Νομισματοκοπείο. Η γραμμή εξυπηρετεί την Παιανία και τα Γλυκά Νερά συνδέοντας τις περιοχές τόσο μεταξύ τους διερχόμενη κατά μήκος της λεωφόρου Λαυρίου, όσο και με το δίκτυο των μέσων σταθερής τροχιάς στο ύψος του σταθμού μετρό του Νομισματοκοπείου και του σταθμού του Προαστιακού στο Κορωπί. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση της Παιανίας, η γραμμή αποκλίνει παροδικά από τη Λ. Λαυρίου και διέρχεται από τις οδούς Αγίας Τριάδος και Ιωάννου Μεταξά, εξυπηρετώντας μεταξύ άλλων και την πλατεία Κύπρου στο βόρειο άκρο του οικισμού. Είναι δε η μόνη

λεωφορειακή γραμμή που εξυπηρετεί τον οικισμό του Καρελλά στο νότιο άκρο του Δήμου. Καλύπτονται επίσης τμήματα του Κορωπίου, καθώς και περιοχές του Χαλανδρίου και της Αγίας Παρασκευής που εφάπτονται στη Λεωφόρο Μεσογείων. Η συχνότητα ανέρχεται σε ένα λεωφορείο ανά 15'.

#### Δευτερεύουσες Λεωφορειακές Γραμμές.

**324:** Ανθούσα – Παλλήνη – Κάντζα, η οποία διέρχεται από τη Λ. Λαυρίου μεταξύ του ύψους των οδών Κανάρη και Κύπρου και συνδέει το τμήμα των Γλυκών 12 Νερών που εφάπτεται στη Λ. Λαυρίου με τους σταθμούς του Προαστιακού στην Κάντζα και την Παλλήνη και περιοχές όπως το Λεοντάρι, την Παλλήνη και την Ανθούσα, φτάνοντας ως τις παρυφές του Ντράφι. Η γραμμή δεν είναι συχνή (1 λεωφορείο ανά 45').

**306:** Στ.Μετρό Δ. Πλακεντίας – Δημαρχείο Γέρακα – Μπαλάνα Γέρακα, η οποία εξυπηρετεί το τμήμα των Γλυκών που βρίσκεται πέριξ της οδού Καζαντζάκη, ενώνοντας το με το σταθμό μετρό Δ. Πλακεντίας και το μεγαλύτερο μέρος του αστικού ιστού του Γέρακα. Συχνότητα: 1 λεωφορείο ανά 30'.

**304:** Στ. Μετρό Νομισματοκοπείο - Άρτεμις (Βραυρώνα). Η λεωφορειακή γραμμή διέρχεται από τις λεωφόρους Σπάτων και Μαραθώνος (στο τμήμα που βρίσκεται δυτικότερα από τη συμβολή με τη Σπάτων), εξυπηρετώντας τμήμα των Γλυκών Νερών μέσω της σύνδεσης με το δίκτυο μετρό και τμήματα της Αγίας Παρασκευής, του Λιονταριού, των Σπάτων, της Αρτέμιδας και της Βραυρώνας. Η γραμμή παρουσιάζει ικανοποιητική συχνότητα με 6 λεωφορεία την ώρα.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των Λεωφορειακών Γραμμών του Δήμου Παιανίας.

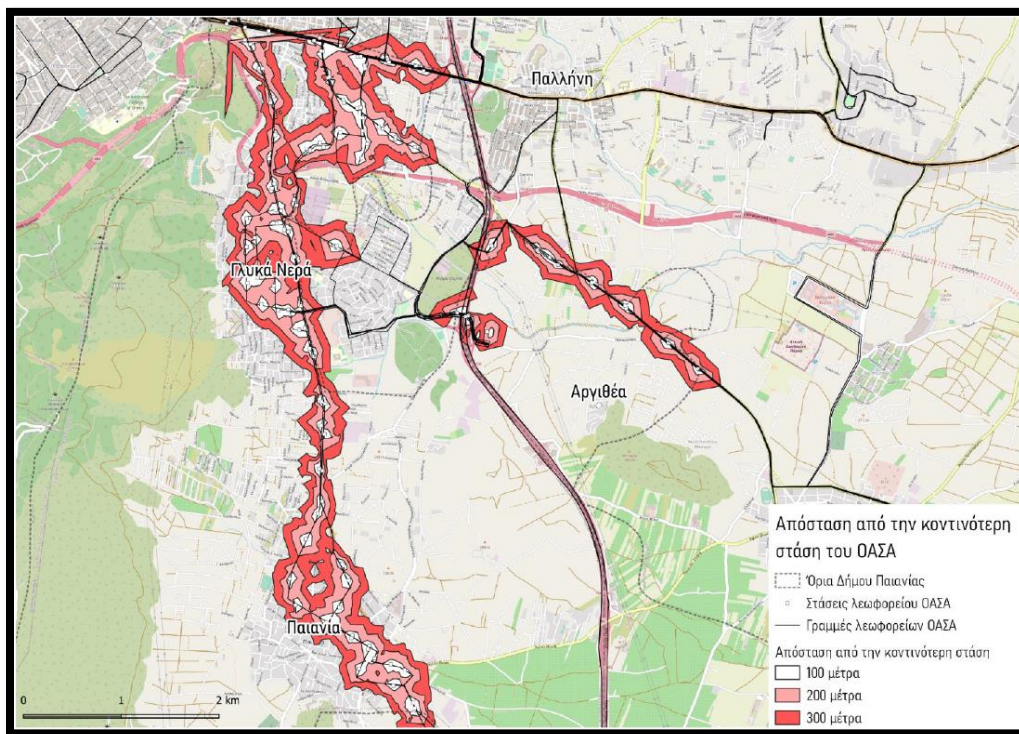
Πίνακας 10: Χαρακτηριστικά Λεωφορειακών Γραμμών στο Δήμο Παιανίας. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παραδοτέο 1,ΕΜΠ,2021).

| Πρωτεύουσες Λεωφορειακές Γραμμές   |                                                          |                                          |           |                   |        |
|------------------------------------|----------------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------|-------------------|--------|
| Γραμμή                             | Διαδρομή                                                 | Εξυπηρετούμενες περιοχές στο Δ. Παιανίας | Συχνότητα | Μήκος Γραμμής     | Φόρτος |
| 307                                | Στ.Μετρό Δ. Πλακεντίας – Γλυκά Νερά – Στ. Προαστ. Κορωπί | Παιανία & Γλυκά Νερά                     | 30'       | 22 χλμ.           |        |
| 308                                | Στ. Μετρό Νομισματοκοπείο - Παιανία - Κορωπί             | Παιανία & Γλυκά Νερά                     | 15'       | 15 χλμ.           |        |
| Δευτερεύουσες Λεωφορειακές Γραμμές |                                                          |                                          |           |                   |        |
| Γραμμή                             | Διαδρομή                                                 | Εξυπηρετούμενες περιοχές στο Δ. Παιανίας | Συχνότητα | Μήκος Γραμμής     | Φόρτος |
| 324                                | Ανθούσα – Παλλήνη – Κάντζα                               | Γλυκά Νερά (Κέντρο)                      | 45'       | 33 χλμ. (κυκλική) |        |
| 304                                | Στ.Μετρό Δ. Πλακεντίας – Δημ. Γέρακα – Μπαλάνα Γέρακα    | Γλυκά Νερά (Φούρεσι)                     | 10'       | 27 χλμ.           |        |
| 306                                | Στ. Μετρό Νομισματοκοπείο - Άρτεμις (Βραυρώνα).          | Γλυκά Νερά (Φούρεσι)                     | 30'       | 17 χλμ.           |        |

#### **Ανάλυση προσβασιμότητας στις στάσεις των λεωφορείων.**

Όπως προκύπτει από τη χρωματική κωδικοποίηση, μεγάλο ποσοστό των πυκνών πληθυσμιακά περιοχών του Δήμου απέχει περισσότερο από 300m από την πλησιέστερη στάση λεωφορείου, που αποτελεί μια

εύλογη απόσταση για την πρόσβαση πεζή. Ιδιαίτερη μνεία πρέπει να γίνει στο νοτιοδυτικό άκρο της Παιανίας (Παλιό Χωριό) και των Γλυκών Νερών, οι οποίες και δεν εξυπηρετούνται από ΜΜΜ παρότι είναι σχετικά πυκνές πληθυσμιακά. Λιγότερο πυκνές περιοχές μακριά από τα κέντρα των δύο Δημοτικών ενοτήτων απέχουν επίσης σημαντικά από την πλησιέστερη στάση (Προσήλιο, Αγία Μαρίνα, Αργιθέα κ.α.).



Εικόνα 83: Χρωματική κωδικοποίηση της απόστασης από την κοντινότερη στάση του δικτύου του ΟΑΣΑ. (πηγή: Σχεδιασμός Δημοτική Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας-Παράρτημα 2,ΕΜΠ,2021).

### Αξιολόγηση των γραμμών ΜΜΕ.

Οι υφιστάμενες γραμμές του ΟΑΣΑ δεν καλύπτουν επαρκώς το Δήμο Παιανίας, πράγμα που οφείλεται στις μεγάλες διαστάσεις του Δήμου, οι χαμηλές πυκνότητες δόμησης, οι οικιστικές πυκνώσεις σε σημεία εκτός συμπαγούς αστικού ιστού όπως στο Προσήλιο και στον Καρελλά και η διοικητική συνένωση ετερογενών περιοχών δεν επιτρέπουν. Έτσι ο οικισμός της Αργιθέας και το Προσήλιο δεν εξυπηρετούνται από κανένα μέσο δημόσιας συγκοινωνίας, καθιστώντας τους κατοίκους της απολύτως εξαρτημένους από ιδιωτικά μέσα μεταφοράς.

Παράλληλα, η χωροθέτηση του αστικού εξοπλισμού σε απομακρυσμένα σημεία σε σχέση με το κέντρο των δραστηριοτήτων του καθιστά δύσκολα προσβάσιμους με μη μηχανοκίνητα μέσα αλλά και από τη σημασία συγκοινωνία λόγω της δυσανάλογης επίπτωσης που θα επέβαλε η κάλυψη στο συνολικό χρόνο διαδρομής των λεωφορείων. Σημεία ενδιαφέροντος όπως το λύκειο της Παιανίας, το Δημοτικό Στάδιο Γλυκών Νερών αλλά και το νεκροταφείο Παιανίας δεν εξυπηρετούνται από το δίκτυο του ΟΑΣΑ, κάτι που βαραίνει δυσανάλογα στην προσβασιμότητα τους από πληθυσμιακές ομάδες που κατά κανόνα εξαρτώνται από τα ΜΜΜ, όπως οι νέοι και οι ηλικιωμένοι.

Οι υφιστάμενες λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ παρουσιάζουν μάλλον χαμηλές συχνότητες. Το μεγαλύτερο μέρος του δήμου εξυπηρετείται από τις γραμμές 307 και 308, οι οποίες παρουσιάζουν συχνότητες ανά 30 και ανά 15 λεπτά αντίστοιχα. Εκ των δύο λεωφορείων, μόνο το 307 συνδέει τα κεντρικά σημεία της Παιανίας με το σταθμό μετρό στην Κάντζα, ενώ από το κέντρο των Γλυκών Νερών, το επιβατικό κοινό μπορεί να επιλέξει ένα εκ των 307 και 324 (με συχνότητα 1 λεωφορείο ανά 45').

## 6.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.

Η ομάδα μελέτης η οποία συνέταξε το Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας» πραγματοποίησε αυτοψία στην περιοχή μελέτης με στόχο τον εντοπισμό των σημείων που χρήζουν παρεμβάσεων για τη διευκόλυνση της διέλευσης των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας, τόσο λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών του δρόμου, όσο και λόγω άλλων πρακτικών που παραδοσιακά παρακωλύουν τη λειτουργία αντίστοιχων συστημάτων, με κυριότερη την παράνομη στάθμευση.

Σε περίπτωση δυσχερούς διέλευσης των οχημάτων, αυτή συνήθως αντιμετωπίζεται με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση απαγόρευσης της στάσης και της στάθμευσης από την μία ή και τις δύο πλευρές της κάθε οδού (ανάλογα με το διαθέσιμο πλάτος της οδού από κράσπεδο σε κράσπεδο). Αντίστοιχα είναι τα μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν σε περιπτώσεις φαινομένων παράνομης στάθμευσης που πιθανά να παρουσιαστούν μελλοντικά κατά την φάση λειτουργίας της προτεινόμενης γραμμής της Δημοτικής Συγκοινωνίας. Στις διασταυρώσεις που παρουσιάζουν έντονα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης - όπου ούτως ή άλλως, απαγορεύεται η στάθμευση «σε απόσταση πέντε (5) μέτρων από την τομή οικοδομικών γραμμών ή των νοητών προεκτάσεων αυτών», σύμφωνα με το άρθρο 34 του ΚΟΚ-, προτείνεται η εγκατάσταση εύκαμπτων οριοδεικτών σύμφωνα με τις διατάξεις της ΥΑ 40264/4971 «Προδιαγραφές κατασκευής και τοποθέτησης ειδικών προεξοχών πεζοδρομίου σε στάσεις λεωφορείων και οριοδεικτών σε διασταυρώσεις.» (ΦΕΚ 2201/Β/2007).

Σύμφωνα με τις Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων (ΟΜΟΕ), για την απρόσκοπτη διέλευση λεωφορείου απαιτείται ελάχιστο πλάτος 3,00μ. σε μονόδρομους και 3,50μ. σε κάθε λωρίδα αμφίδρομης οδού. Οι **Δημοτικές Γραμμές 1 & 3 υπερκαλύπτουν τη συγκεκριμένη απαίτηση** εξασφαλίζοντας την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων, ενώ η **Δημοτική Γραμμή 2 παρουσιάζει σημεία μειωμένων διατομών**, για τα οποία και προτείνονται λύσεις όπως μονοδρομήσεις, διαπλατύνσεις και απαγόρευση στάθμευσης.

## ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΣΗΜΕΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ.

Σημεία στα οποία παρουσιάζονται δυσχέρειες στη διέλευση των οχημάτων παρουσιάζονται στην ενότητα που ακολουθεί και συνοδεύονται από φωτογραφική τεκμηρίωση και ανάλυση των παρεμβάσεων που προτείνονται.

### **Α) Δημοτική γραμμή 1.**

Όσον αφορά την Δημοτική γραμμή 1, δεν εντοπίζονται ιδιαίτερες δυσκολίες στην κυκλοφορία των οχημάτων Δημοτικής Συγκοινωνίας. Ωστόσο υφίστανται ορισμένα σημεία στα οποία χρήζει παρέμβασης. Μερικά απ' αυτά τα σημεία αναλύονται παρακάτω.

- Διασταύρωση Καραόλη και Δημητρίου & Αναπαύσεως.

Το πρώτο σημείο της διαδρομής που χρήζει παρεμβάσεων εντοπίζεται στη διασταύρωση των οδών Καραολή και Δημητρίου & Αναπαύσεως. Σε πρώτο χρόνο, τα οχήματα κινούμενα επί της Καραολή και Δημητρίου στρίβουν δεξιά την Αναπαύσεως και επιστρέφοντας στρίβουν εκ νέου δεξιά από την Αναπαύσεως προς την Καραολή και Δημητρίου. Λόγω της περιορισμένης διατομής των δύο διασταυρούμενων οδών, προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδων με την ένδειξη «Στροφή Λεωφορείου», κατάλληλη διαγράμμιση χρώματος κιτρίνου επί του οδοστρώματος και εγκατάσταση εύκαμπτων οριοδεικτών.



Εικόνα 84: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην διασταύρωση Καραόλη και Δημητρίου & Αναπαύσεως. (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021)

- Οδός Αναπαύσεως.

Λόγω της περιορισμένης διατομής της οδού και της κίνησης των οχημάτων και προς τις δύο κατευθύνσεις, προτείνεται η απαγόρευση της στάθμευσης και στις δύο παρειές μέχρι το ύψος της οδού Σταμάτη.



Εικόνα 85: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Αναπαύσεως. (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021)

- Διασταύρωση Αναπαύσεως & Παπασπύρου.

Λόγω δεξιάς στροφής των λεωφορείων από την οδό Αναπαύσεως στην οδό Παπασπύρου, προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδας με την ένδειξη «Στροφή Λεωφορείου» και τοποθέτηση διαγράμμισης χρώματος κιτρίνου.



Εικόνα 86: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Διασταύρωση Αναπαύσεως & Παπασπύρου .(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

- Οδός Παπασπύρου.

Τα σταθμευμένα οχήματα εκατέρωθεν της οδού Παπασπύρου, ιδιαίτερα στο τμήμα μεταξύ των οδών Αναπαύσεως και Ευρυδίκης ενδέχεται να παρακωλύουν την διέλευση των λεωφορείων, ιδιαίτερα στην περίπτωση διασταύρωσης με αντίθετα κινούμενο όχημα. Προτείνεται απαγόρευση στάθμευσης στη δεξιά παρειά ή μονοδρόμηση στο προαναφερθέν τμήμα της οδού.



Εικόνα 87: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Παπασπύρου .(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

- Διασταύρωση Παπασπύρου & Ζαχαρία.

Λόγω των μεγάλων διατομών στη συμβολή των οδών Παπασπύρου και Ζαχαρία, οι πιθανότητες παρακώλυσης της κυκλοφορίας των λεωφορείων από τα σταθμευμένα οχήματα κρίνονται μικρές. Προτείνεται παρόλα αυτά η σηματοδότηση της απαγόρευσης στάθμευσης με κίτρινη διαγράμμιση για 5 μέτρα εκατέρωθεν της αριστερής στροφής με κατεύθυνση από την οδό Παπασπύρου προς την οδό Ζαχαρία.



Εικόνα 88: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Παπασπύρου & Ζαχαρία .(πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

- Διασταύρωση Αγίας Τριάδος & Βασ. Φρειδερίκης.

Λόγω του περιορισμένου πλάτους της οδού Βασ. Φρειδερίκης στη συμβολή με την οδό Αγίας Τριάδος, προτείνεται η τοποθέτηση πινακίδων με την ένδειξη «Στροφή Λεωφορείου», κατάλληλη διαγράμμιση χρώματος κιτρίνου επί του οδοστρώματος και εγκατάσταση εύκαμπτων οριοδεικτών.



Εικόνα 89: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Διασταύρωση Αγίας Τριάδος & Βασ. Φρειδερίκης (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

- Οδός Βασ. Φρειδερίκης.

Λόγω της περιορισμένης διατομής της οδού προτείνεται η απαγόρευση της στάθμευσης και στις δύο παρειές του δρόμου στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγίας Τριάδος και Αντωνίου Κανδρή, με την τοποθέτηση κατάλληλης σήμανσης.



Εικόνα 90: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Οδό Βασ. Φρειδερίκης (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Διασταύρωση Λ. Λαυρίου & Λ. Παλαιοπαναγιάς.

Κατά την επιστροφή των οχημάτων στην Παιανία, η αριστερή στροφή από τη Λ. Παλαιοπαναγιάς προς τη Λ. Λαυρίου κρίνεται ιδιαίτερα προβληματική λόγω του μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου της τελευταίας. Η ομάδα μελέτης προτείνει την αντικατάσταση της υπάρχουσας σήμανση (σήμα STOP) με φωτεινό σηματοδότη.



Εικόνα 91: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην Διασταύρωση Λ. Λαυρίου & Λ. Παλαιοπαναγιάς (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

## **Β) Δημοτική γραμμή 2.**

Η Δημοτική Γραμμή 2 διατρέχει μεγάλο τμήμα της Βόρειας και της Νότιας Γειτονιάς των Γλυκών Νερών όπως και Μιχούλη, του Άγιου Ανδρέα. Η περιοχή χαρακτηρίζεται από οδούς περιορισμένων κατά κανόνα διατομών, με αποτέλεσμα να υπάρχει ανάγκη παρεμβάσεων εκ μέρους του Δήμου για τη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους. Ιδιαίτερα στις περιοχές της και στο τμήμα των Γλυκών Νερών που βρίσκεται

νοτίως της οδού Μπουμπουλίνας, είναι απαραίτητες οι μονοδρομήσεις σχεδόν στο σύνολο των οδών από τις οποίες διέρχεται η Δημοτική Συγκοινωνία, ενώ προτείνονται και επιλεγμένες διαπλατύνσεις σε οδούς με πολύ περιορισμένη διατομή.

Η έλλειψη διαμπερών οδικών αξόνων Βορρά-Νότου (με εξαίρεση τη Λ. Λαυρίου), σε αυτό το τμήμα του Δήμου απαιτεί σημαντικό αριθμό παρακάμψεων οι οποίες με τη σειρά προκαλούν καθυστερήσεις στα δρομολόγια. Εναλλακτική λύση στη παρούσα χάραξη της γραμμής είναι και η διάνοιξη ενός οδικού άξονα παράλληλα με τη Λ. Λαυρίου, ο οποίος θα λειτουργήσει συνεκτικά για της περιοχές μεταξύ Παιανίας και Γλυκών Νερών και θα επιτρέψει την δρομολόγηση της Δημοτικής Γραμμής 2 με τις καλύτερες δυνατές συνθήκες. Παράδειγμα οδικού άξονα με τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι η αρτηρία που οριοθετείται στην ευθεία των οδών Σάμου-Καλαβρύτων-Λακωνίας.

Σημεία στα οποία παρουσιάζονται δυσχέρειες στη διέλευση των οχημάτων παρουσιάζονται στην ενότητα που ακολουθεί και συνοδεύονται από φωτογραφική τεκμηρίωση και ανάλυση των παρεμβάσεων που προτείνονται.

- Οδός Αγίου Μάρκου.

Η οδός Αγίου Μάρκου στα Γλυκά Νερά χαρακτηρίζεται από περιορισμένη διατομή και ταυτόχρονη κίνηση των οχημάτων προς τις δύο κατευθύνσεις. Για τη διευκόλυνση διευκόλυνση της προσπελασιμότητας της από τη Δημοτική Συγκοινωνία προτείνεται η μονοδρόμηση της και απαγόρευση στάθμευσης των οχημάτων στη δεξιά παρειά του δρόμου.



Εικόνα 92: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Αγίου Μάρκου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Σάμου.

Η οδός Σάμου παρουσιάζει ικανοποιητική διατομή εκατέρωθεν των οδών Μπουμπουλίνας και Άννας Μαρίας, η οποία και δεν απαιτεί περαιτέρω παρεμβάσεις. Μεταξύ των οδών Άννας Μαρίας και Θεσσαλίας, η διατομή περιορίζεται, με ταυτόχρονη παρουσία σταθμευμένων οχημάτων και στις δύο παρειές του δρόμου. Για τη διευκόλυνση της δρομολόγησης των Δημοτικών Λεωφορείων προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης στην δυτική παρειά του δρόμου, με εφαρμογή της κατάλληλης σηματοδότησης.



Εικόνα 93: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Σάμου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Πεύκων.

Η Πεύκων παρουσιάζει πολύ περιορισμένη διατομή. Προτείνεται η μονοδρόμηση της και η απαγόρευση στάθμευσης και στις δύο παρειές της οδού με εφαρμογή της κατάλληλης σήμανσης.



Εικόνα 94: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Πεύκων (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Καρδίτσας.

Λόγω της πολύ κακής κατάστασης του οδοστρώματος, προτείνεται η άμεση ασφαλτόστρωση της οδού Καρδίτσας.



Εικόνα 95: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Καρδίτσας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

- Οδός Μεσσηνίας.

Η οδός Μεσσηνίας παρουσιάζει περιορισμένη διατομή, με αποτέλεσμα να προτείνεται η μονοδρόμησή της.



Εικόνα 96: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Καρδίτσας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

- Οδός Ευβοίας.

Λόγω της περιορισμένης διατομής, προτείνεται η μονοδρόμηση και η απαγόρευση της στάθμευσης κατά μήκος της οδού με εφαρμογή της κατάλληλης σήμανσης, καθώς και η ασφαλτόστρωση της. Επιβάλλεται ταυτόχρονα η απαγόρευση της στάθμευσης πέριξ των διασταυρώσεων της Ευβοίας με την Ευρυτανίας και Τυμφρυστού, προκειμένου να διευκολυνθούν οι στροφές των οχημάτων.



Εικόνα 97: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Ευβοίας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Φιλίας.

Η οδός Φιλίας παρουσιάζει επαρκέστερη διατομή και καλύτερο οδόστρωμα σε σχέση με τις παράλληλες οδούς, με αποτέλεσμα να προτείνεται για τη δρομολόγηση της Δημοτικής Γραμμής. Συνίσταται η μονοδρόμηση της και η απαγόρευση στάθμευσης στις διασταυρώσεις με τις οδούς Τυμφρηστού και Λαμίας.



Εικόνα 98: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Φιλίας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Λαμίας.

Η οδός Λαμίας παρουσιάζει αρκετά περιορισμένη διατομή. Προτείνεται η μονοδρόμηση της και η απαγόρευση στάθμευσης στη διασταύρωση με την οδό Ρόδων, με εφαρμογή της κατάλληλης σήμανσης.



Εικόνα 99: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Λαμίας (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Ρόδων.

Για την ευκολότερη διέλευση των Δημοτικών Λεωφορείων, προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Ρόδων.



Εικόνα 100: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Ρόδων (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Κολοκοτρώνη.

Λόγω του περιορισμένου εύρους των οδών και προκειμένου να διευκολυνθεί η δεξιά στροφή επί της οδού Κολοκοτρώνη, προτείνεται μονοδρόμηση της και η απαγόρευση στάθμευσης σε απόσταση 5 μέτρων από τη διασταύρωση με χρήση κίτρινης διαγράμμισης.



Εικόνα 101: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Κολοκοτρώνη (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

### Γ) Δημοτική Γραμμή 3.

Για την υλοποίηση της Δημοτικής Γραμμής 3 δεν απαιτούνται σημαντικές παρεμβάσεις, λόγω της δρομολόγησης της από κατά κανόνα κεντρικές αρτηρίες (με εξαίρεση το δυτικό άκρο της οδού Προσηλίου).

Σημεία στα οποία παρουσιάζονται δυσχέρειες στη διέλευση των οχημάτων παρουσιάζονται στην ενότητα που ακολουθεί και συνοδεύονται από φωτογραφική τεκμηρίωση και ανάλυση των παρεμβάσεων που προτείνονται.

- Οδός Προσηλίου.

Το τμήμα της οδού Προσηλίου που τοποθετείται δυτικότερα από τη συμβολή της με την Αγγέλου Σικελιανού παρουσιάζει ελαφρώς μειωμένη διατομή από αυτή που απαιτείται για τη δρομολόγηση λεωφορείου σε δρόμο διπλή κατεύθυνσης. Προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης σε όλο το μήκος του οδικού τμήματος και η απαγόρευση χρήσης του δρόμου από βαρέα οχήματα. Τα τελευταία μπορούν να χρησιμοποιούν την παράλληλη οδό Αιγαίου. Σε περίπτωση διαπίστωσης κωλυμάτων λόγω περιορισμένης διατομής κατά της διάρκειας της λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας, προτείνεται εναλλακτικά η μονοδρόμηση της οδού δυτικότερα της συμβολής με την Αγγέλου Σικελιανού και κάθοδος των οχημάτων της Δημοτικής Συγκοινωνίας από την οδό Αιγαίου.



Εικόνα 102: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Προσηλίου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

- Οδός Πεδουλά Κύπρου.

Προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης στη δεξιά παρειά της οδού.



Εικόνα 103: Σημείο προτεινόμενης επέμβασης στην οδό Πεδουλά Κύπρου (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

### 6.3. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΜΜΩΝ.

Οι Δημοτικές Γραμμές λειτουργούν από τις 7:00 έως τις 23:00 για 6 ημέρες την εβδομάδα, με εξαίρεση την Κυριακή. Η μέση ταχύτητα των οχημάτων που ελήφθη για το σχεδιασμό των Δημοτικών Γραμμών ανέρχεται σε 17 km/h. Στις γραμμές αυτές δεν υπάρχουν περιθώρια για μεγαλύτερες ταχύτητες, οι οποίες και θα καθοριστούν με βάση πιλοτικά δρομολόγια πριν την έναρξη της λειτουργίας της υπηρεσίας και την εμπειρία στην εκμετάλλευση των γραμμών. Τέλος, τα δρομολόγια προσαρμόστηκαν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τον προσδοκώμενο συγκοινωνιακό ρόλο της κάθε γραμμής, με βασικό γνώμονα

του σχεδιασμού την καλή διασύνδεση με το δίκτυο του μετρό. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα λειτουργικά χαρακτηριστικά των Δημοτικών γραμμών.

Πίνακας 11: Λειτουργικά χαρακτηριστικά Δημοτικών Γραμμών. (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

| Διαδρομή                             | Γ1: Παιανία - Στ. Μετρό «Παιανία – Κάντζα» (κυκλική)                                            | Γ2: Παιανία - Στ. Μετρό «Παιανία – Κάντζα» - Γλυκά Νερά (Κυκλική)                                                                        | Γ3: Προσήλιο - Παιανία - Στ. Μετρό «Παιανία – Κάντζα» - Αργιθέα (κυκλική)                     |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Μήκος (km)                           | 12,2                                                                                            | 15,7                                                                                                                                     | 22,3                                                                                          |
| Αριθμός Στάσεων                      | 24                                                                                              | 35                                                                                                                                       | 41                                                                                            |
| Κάλυψη Περιοχής                      | Πλήρης κάλυψη της Παιανίας και σύνδεση της με το Μετρό.<br>Εξυπηρέτηση 13 σημείων ενδιαφέροντος | Πλήρης κάλυψη Δήμου (εκτός από Φούρεσι).<br>Κάλυψη ενδιάμεσων προαστίων (Μιχούλη, Άγιος Ανδρέας)<br>Εξυπηρέτηση 18 σημείων ενδιαφέροντος | Μερική κάλυψη Παιανίας. Κάλυψη Προσήλιου και Αργιθέας.<br>Εξυπηρέτηση 8 σημείων ενδιαφέροντος |
| Πρώτο Δρομολόγιο                     | 7:15                                                                                            | 6:55                                                                                                                                     | 7:10                                                                                          |
| Τελευταίο Δρομολόγιο                 | 22:45                                                                                           | 21:55                                                                                                                                    | 20:40                                                                                         |
| Πραγματικός Χρόνος Διαδρομής (λεπτά) | 43                                                                                              | 55                                                                                                                                       | 79                                                                                            |
| Συχνότητα Δρομολογίων (λεπτά)        | 30                                                                                              | 60                                                                                                                                       | 90                                                                                            |
| Χρόνοι Αναμονής (λεπτά)              | 17                                                                                              | 5                                                                                                                                        | 11                                                                                            |
| Οχήματα                              | 2 λεωφορεία                                                                                     | 1 λεωφορείο                                                                                                                              | 1 λεωφορείο                                                                                   |

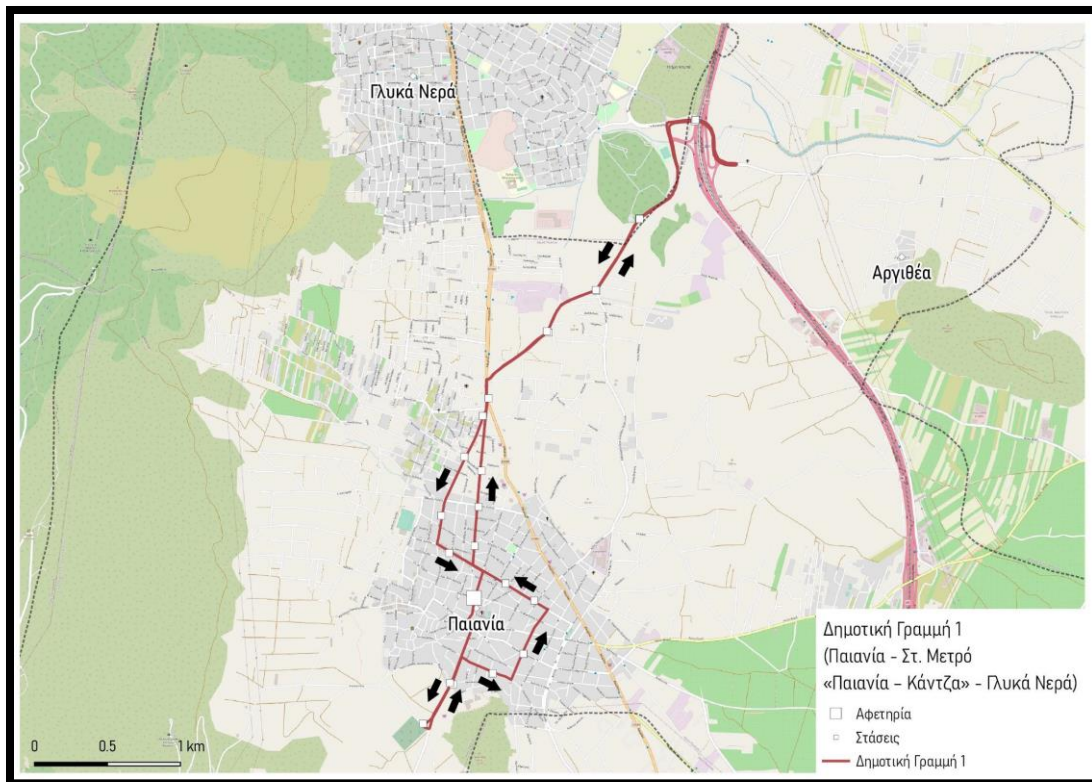
#### Α) Δημοτική γραμμή 1.

Η Δημοτική Γραμμή 1 εξυπηρετείται από 2 λεωφορεία σε 32 δρομολόγια ανά μισή ώρα τις εργάσιμες ημέρες και 1 λεωφορείο σε 16 δρομολόγια ανά μία ώρα το Σάββατο. Κάθε λεωφορείο εκτελεί κύκλο διάρκειας 1 ώρας, στον οποίο περιλαμβάνονται 17 λεπτά στάσης (13 λεπτά στην αφετηρία και 4 λεπτά στη στάση «Κάντζα 2»). Η Γραμμή έχει ως κύρια λειτουργία την διασύνδεση της Παιανίας με το δίκτυο του Μετρό/Προαστιακού στο σταθμό «Παιανία-Κάντζα». Ως εκ τούτου επιδιώχθηκε ο συγχρονισμός της με τα δρομολόγια του Μετρό, τα οποία παρουσιάζουν τη βολική ιδιαιτερότητα να εξυπηρετούν και τις δύο κατευθύνσεις (προς Αθήνα και προς Αεροδρόμιο) ταυτόχρονα, με 2 δρομολόγια ανά ώρα. Αναχωρώντας από την αφετηρία ανά μισή ώρα με πρώτο δρομολόγιο στις 7:15, τα λεωφορεία φτάνουν στη στάση «Κάντζα 1» μετά από 24 λεπτά διαδρομής (7:39 για το πρώτο δρομολόγιο), εξασφαλίζοντας 4 λεπτά για την άνετη μετεπιβίβαση στο συρμό του μετρό. Επιστρέφοντας προς το κέντρο της Παιανίας, τα λεωφορεία αναμένουν 4 λεπτά στην στάση «Κάντζα 2», προκειμένου να παραλάβουν τους αποβιβασθέντες από το Μετρό με κατεύθυνση το κέντρο της Παιανίας, με αναχώρηση από τη στάση να γίνεται 31 λεπτά μετά την αναχώρηση από την αφετηρία (7:46 για το πρώτο δρομολόγιο).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι ακριβείς ώρες αναχώρησης και άφιξης των οχημάτων για την Δημοτική γραμμή 1 κατά τη διάρκεια των εργάσιμων ημερών της εβδομάδας. Το Σάββατο, εκτελούνται μόνο τα δρομολόγια με ένδειξη «Όχημα Α». Την Κυριακή δεν πραγματοποιείται κανένα δρομολόγιο.

Πίνακας 12: Δρομολόγια Δημοτικής Γραμμής 1 (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

| Δρομολόγιο | Αναχώρηση από την Αφετηρία | Επιστροφή | Όχημα | Δρομολόγιο | Αναχώρηση από την Αφετηρία | Επιστροφή | Όχημα |
|------------|----------------------------|-----------|-------|------------|----------------------------|-----------|-------|
| 1          | 7:15                       | 8:02      | A     | 17         | 15:15                      | 16:02     | A     |
| 2          | 7:45                       | 8:32      | B     | 18         | 15:45                      | 16:32     | B     |
| 3          | 8:15                       | 9:02      | A     | 19         | 16:15                      | 17:02     | A     |
| 4          | 8:45                       | 9:32      | B     | 20         | 16:45                      | 17:32     | B     |
| 5          | 9:15                       | 10:02     | A     | 21         | 17:15                      | 18:02     | A     |
| 6          | 9:45                       | 10:32     | B     | 22         | 17:45                      | 18:32     | B     |
| 7          | 10:15                      | 11:02     | A     | 23         | 18:15                      | 19:02     | A     |
| 8          | 10:45                      | 11:32     | B     | 24         | 18:45                      | 19:32     | B     |
| 9          | 11:15                      | 12:02     | A     | 25         | 19:15                      | 20:02     | A     |
| 10         | 11:45                      | 12:32     | B     | 26         | 19:45                      | 20:32     | B     |
| 11         | 12:15                      | 13:02     | A     | 27         | 20:15                      | 21:02     | A     |
| 12         | 12:45                      | 13:32     | B     | 28         | 20:45                      | 21:32     | B     |
| 13         | 13:15                      | 14:02     | A     | 29         | 21:15                      | 22:02     | A     |
| 14         | 13:45                      | 14:32     | B     | 30         | 21:45                      | 22:32     | B     |
| 15         | 14:15                      | 15:02     | A     | 31         | 22:15                      | 23:02     | A     |
| 16         | 14:45                      | 15:32     | B     | 32         | 22:45                      | 23:32     | B     |



Εικόνα 104: Δημοτική γραμμή 1(πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

Ο κύκλος που εκτελείται από τα οχήματα της Δημοτικής Συγκοινωνίας ανέρχεται σε 12,2 χλμ, με αποτέλεσμα να απαιτείται φόρτιση των ηλεκτρικών συσσωρευτών κάθε 8 δρομολόγια (ανά όχημα), λαμβάνοντας υπόψη την ελάχιστη απαιτούμενη αυτονομία των 100 χλμ. Με χρήση εφεδρικής μπαταρίας, η οποία και θα αντικαθιστά τη μπαταρία του οχήματος όταν εκείνη αδειάσει, δεν απαιτείται διακοπή των δρομολογίων κατά τη διάρκεια της φόρτισης. Σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας εφεδρικών μπαταριών, η επαναφόρτιση των οχημάτων επιτυγχάνεται με δύο μερικές φορτίσεις κατά τα διαστήματα 11:02-12:15 και 20:02-21:15 για το όχημα Α και 11:32-12:45 και 20:32-21:45 για το όχημα Β (δρομολόγια που παραλείπονται: 9, 10, 27, 28). Σε αντίθεση με της Δημοτικές Γραμμές 2 & 3, όπου και επιλέχθηκε η λύση της πλήρους φόρτισης στο μέσο τη ημέρας (14:00-16:00), για τη Δημοτική Γραμμή 1 κρίθηκε σκόπιμο να μην υπάρξει διακοπή στα δρομολόγια κατά τις ώρες που επιστρέφουν οι εργαζόμενοι προς την Παιανία κάνοντας χρήση του δικτύου του μετρό.

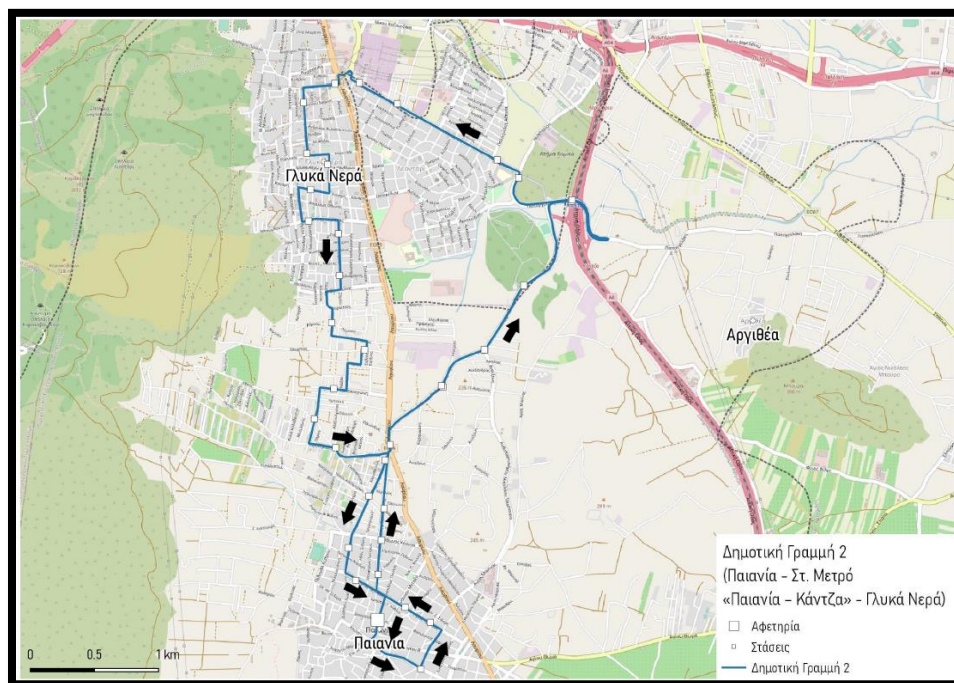
## Β) Δημοτική γραμμή 2

Η Δημοτική Γραμμή 2 εξυπηρετείται από 1 λεωφορείο σε 16 δρομολόγια όλες τις μέρες της εβδομάδας με εξαίρεση την Κυριακή. Κάθε λεωφορείο εκτελεί κύκλο διάρκειας 1 ώρα, στον οποίο περιλαμβάνονται 5 λεπτά στάσης στην αφετηρία. Δεδομένου ότι η Γραμμή 2 εξυπηρετεί τη σύνδεση του σταθμού «Παιανία – Κάντζα» με τα Γλυκά Νερά, τα δρομολόγια της συγχρονίστηκαν με τις κινήσεις των συρμών από την Αθήνα. Αναχωρώντας από την αφετηρία ανά μία ώρα με το πρώτο δρομολόγιο στις 6:55, τα λεωφορεία αναχωρούν από το σταθμό του μετρό με κατεύθυνση προς Γλυκά Νερά μετά από 23 λεπτά διαδρομής (7:18 για το πρώτο δρομολόγιο), εξασφαλίζοντας άνετη μετεπιβίβαση μετά από 5λεπτη αναμονή για τους

επιβάτες . Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι ακριβείς ώρες αναχώρησης και άφιξης στην αφετηρία για τη Δημοτική Γραμμή 2, από Δευτέρα έως και Σάββατο. Την Κυριακή δεν εκτελούνται δρομολόγια.

Πίνακας 13: Δρομολόγια Δημοτικής γραμμής 2. (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

| Δρομολόγιο | Αναχώρηση από την Αφετηρία | Επιστροφή |
|------------|----------------------------|-----------|
| 1          | 6:55                       | 7:50      |
| 2          | 7:55                       | 8:50      |
| 3          | 8:55                       | 9:50      |
| 4          | 9:55                       | 10:50     |
| 5          | 10:55                      | 11:50     |
| 6          | 11:55                      | 12:50     |
| 7          | 12:55                      | 13:50     |
| 8          | 13:55                      | 14:50     |
| 9          | 14:55                      | 15:50     |
| 10         | 15:55                      | 16:50     |
| 11         | 16:55                      | 17:50     |
| 12         | 17:55                      | 18:50     |
| 13         | 18:55                      | 19:50     |
| 14         | 19:55                      | 20:50     |
| 15         | 20:55                      | 21:50     |
| 16         | 21:55                      | 22:50     |



Εικόνα 105: Δημοτική γραμμή 2 (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).

Ο κύκλος που εκτελείται από τα οχήματα της Δημοτικής Συγκοινωνίας ανέρχεται σε 15,7 χλμ, με αποτέλεσμα να απαιτείται φόρτιση των ηλεκτρικών συσσωρευτών κάθε 6 δρομολόγια, λαμβάνοντας υπόψη την ελάχιστη απαιτούμενη αυτονομία των 100 χλμ. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν διαθέσιμοι εφεδρικοί φορτιστές απαιτείται μία (1) στάση κατά το χρονικό διάστημα 13:50-15:55 , οπότε και δεν εκτελούνται τα αντίστοιχα δρομολόγια 8 και 9. Σε αυτή την περίπτωση δεν εκτελείται επίσης το δρομολόγιο 1.

### Γ) Δημοτική γραμμή 3.

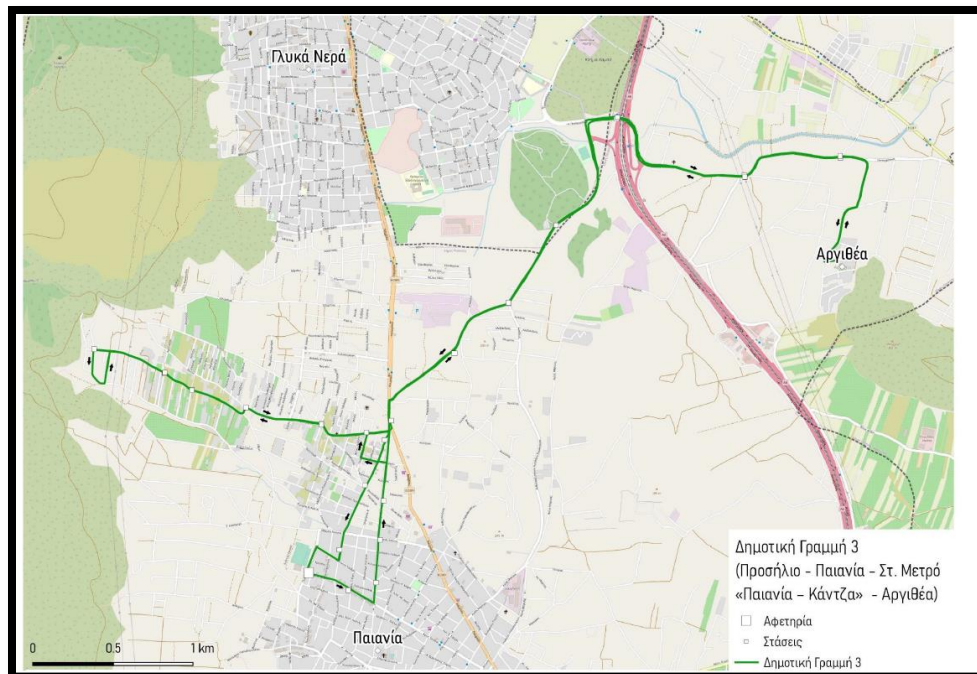
Δημοτική Γραμμή 3 εξυπηρετείται από 1 λεωφορείο σε 10 δρομολόγια όλες της μέρες της εβδομάδας εκτός της Κυριακής. Κάθε λεωφορείο εκτελεί κύκλο διάρκειας 1,5 ώρας (90 λεπτά), στον οποίο περιλαμβάνονται 11 λεπτά στάσης στην αφετηρία.

Ακολουθώντας την ίδια λογική με τις υπόλοιπες Δημοτικές Γραμμές, τα δρομολόγια επιτρέπουν την καλή σύνδεση Προσηλίου και της Αργιθέας με το δίκτυο του Μετρό, Συγκεκριμένα, τα λεωφορεία από Προσήλιο με κατεύθυνση προς Αργιθέα φτάνουν στη στάση 2 λεπτά πριν την αναχώρηση των συρμών προς Αθήνα/Αεροδρόμιο, εξυπηρετώντας τις κινήσεις Προσήλιο → Σταθμός Μετρό και Σταθμός Μετρό → Αργιθέα. Στην επιστροφή (Αργιθέα προς Προσήλιο), τα λεωφορεία φτάνουν στο σταθμό 11 λεπτά νωρίτερα από την άφιξη του Μετρό, εξυπηρετώντας την κίνηση Αργιθέα → Σταθμός Μετρό.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι ακριβείς ώρες αναχώρησης και άφιξης στην αφετηρία για την Δημοτική γραμμή 3 από Δευτέρα έως Σάββατο. Την Κυριακή δεν εκτελούνται δρομολόγια.

Πίνακας 14: Δρομολόγια Δημοτικής γραμμής 3 (πηγή: Παραδοτέο 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

| Δρομολόγιο | Αφετηρία | Επιστροφή |
|------------|----------|-----------|
| 1          | 7:10     | 8:29      |
| 2          | 8:40     | 9:59      |
| 3          | 10:10    | 11:29     |
| 4          | 11:40    | 12:59     |
| 5          | 13:10    | 14:29     |
| 6          | 14:40    | 15:59     |
| 7          | 16:10    | 17:29     |
| 8          | 17:40    | 18:59     |
| 9          | 19:10    | 20:29     |
| 10         | 20:40    | 21:59     |



Εικόνα 106: Δημοτική γραμμή 3 (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας», 2021).

Ο κύκλος που εκτελείται από το Δημοτικό λεωφορείο ανέρχεται σε 22,3 χλμ, με αποτέλεσμα να απαιτείται φόρτιση των μπαταριών κάθε 4 δρομολόγια, λαμβάνοντας υπόψη την ελάχιστη απαιτούμενη αυτονομία των 100 χλμ. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαραίτητος χρόνος φόρτισης σε περίπτωση που δεν είναι διαθέσιμος εφεδρικός συσσωρευτής, απαιτείται μία (1) στάση για φόρτιση στο διάστημα 13:59-16:10, οπότε και δεν εκτελούνται τα αντίστοιχα δρομολόγια 5 & 6. Δεν 22 εκτελείται επίσης το δρομολόγιο 1, ενώ τα ωράρια των δρομολογίων τροποποιούνται, με αφετηρίες στις 8:10, 9:40, 11:10, 12:40, 16:10, 17:40, 19:10, 20:40.

Οι περιοχές που εξυπηρετούνται από τη Δημοτική Γραμμή 3 χαρακτηρίζονται από χαμηλή πυκνότητα δόμησης και πληθυσμού και καλή πρόσβαση σε ιδιωτικά μέσα μετακίνησης, λόγω έλλειψης επιλογών Δημόσιας Συγκοινωνίας κατά τα προηγούμενα χρόνια. Ως εκ τούτου, η ζήτηση για συγκοινωνιακό έργο δεν προβλέπεται να είναι αυξημένη. Προκειμένου να αποφευχθεί το φαινόμενο της λειτουργίας της Γραμμής με πολύ περιορισμένο αριθμό επιβατών και για την εξοικονόμηση πόρων του Δήμου, προτείνεται η κατ' απαίτηση (on demand) λειτουργία της Γραμμής, με τους χρήστες-επιβάτες να καλούνται να προ-κρατήσουν τη θέση τους στο. Σε πρώτο στάδιο, οι κρατήσεις μπορούν γίνουν με βάση το σταθερό πρόγραμμα των δρομολογίων με ταυτόχρονη απασχόληση ενός υπαλλήλου του Δήμου ο οποίο και θα διαχειρίζεται τις τηλεφωνικές κρατήσεις για τις επόμενες ημέρες. Ανάλογα με τη ζήτηση, θα επιλέγεται ποια δρομολόγια θα πραγματοποιηθούν. Σε μελλοντικό χρόνο, τόσο η Δημοτική Γραμμή 3, όσο και το σύνολο της Δημοτικής Συγκοινωνία του Δήμου Παιανίας θα μπορούσε να εξελιχθεί σε μεταφορική υπηρεσία κατ' απαίτηση, με ουσιαστικά οφέλη για τους δημότες και το Δήμο, και με την αυτοματοποίηση της λειτουργίας του συστήματος με χρήση καινοτόμων τεχνολογικών εφαρμογών.



Εικόνα 107: Λεωφορείο κατ' απαίτηση του Δήμου Χαϊδαρίου (πηγή: e-thessalia.gr).

## 7. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ.

### 7.1. ΓΕΝΙΚΑ.

Η οργάνωση της 1<sup>ης</sup> Δημόσιας Διαβούλευσης, καθώς επίσης και των αποτελεσμάτων που προκύπτουν από αυτή, θα οδηγήσουν στην διαμόρφωση του οράματος για την επίτευξη της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου για τον οποίο εκπονείται το ΣΒΑΚ.

Η διαδικασία Διαβούλευσης ειδικά για την περίπτωση του ΣΒΑΚ, καλείται να επιτελέσει ένα διπλό ρόλο ο οποίος συνίσταται:

- A. Στην ενημέρωση, κατάρτιση και ευαισθητοποίηση των πολιτών και των φορέων του Δήμου για το όραμα της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- B. Στην άντληση απόψεων και προβληματισμών πολιτών και φορέων στα πλαίσια της ίδιας της Διαβούλευσης, σχετικά με τις προτάσεις που θα κατατεθούν από τη Μελετητική ομάδα.

### 7.2. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ- ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗ.

Οι διαθέσιμες μέθοδοι και τεχνικές για τη διεξαγωγή των ενημερωτικών εκστρατειών και εκπαιδευτικών διαδικασιών για το χαρακτήρα και τους στόχους του ΣΒΑΚ, ενδεικτικά και όχι περιοριστικά, δύναται να περιλαμβάνουν:

- Ημερίδες/ σεμινάρια.
- Δημόσιες ακροάσεις-συναντήσεις.
- Ενημερωτικές εκστρατείες.
- Τεχνολογία πληροφόρησης.

Βασικό στοιχείο στην ενημέρωση θα πρέπει να αποτελέσει η συσχέτιση της πολιτικής εφαρμογής του ΣΒΑΚ, όχι μόνο με τις γενικές πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος και ορθολογικής διαχείρισης των μεταφορών, αλλά και με τις συγκεκριμένες πολιτικές του μετριασμού των επιπτώσεων της Κλιματικής Αλλαγής και της προώθησης της «Πράσινης Ανάπτυξης».

Βασικό στοιχείο στην ενημέρωση θα πρέπει να αποτελέσει η συσχέτιση της πολιτικής εφαρμογής του ΣΒΑΚ, όχι μόνο με τις γενικές πολιτικές προστασίας του περιβάλλοντος και ορθολογικής διαχείρισης των μεταφορών, αλλά και με τις συγκεκριμένες πολιτικές του μετριασμού των επιπτώσεων της Κλιματικής Αλλαγής και της προώθησης της «Πράσινης Ανάπτυξης».

Ειδικότερα:

#### **Μετριασμός Κλιματικής Αλλαγής.**

Οι πολιτικές μετριασμού της Κλιματικής Αλλαγής αφορούν οποιαδήποτε ανθρώπινη παρέμβαση για τη μείωση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου και την ενίσχυση των δεξαμενών αποθήκευσης

τους. Ο μετριασμός της Κλιματικής Αλλαγής συγκεντρώνει την προσοχή όλο και περισσότερων Κυβερνήσεων και αποτελεί αντικείμενο προγραμματισμού σε διεθνές επίπεδο, καθώς έχει διαπιστωθεί ότι η εκπομπή των αερίων του θερμοκηπίου επιδεινώνει τις κλιματικές μεταβολές. Οι πολιτικές μετριασμού της Κλιματικής Αλλαγής σε παγκόσμιο επίπεδο βασίζονται στην αποφυγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, η οποία μεταξύ άλλων επιτυγχάνεται και με την μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου.

### **Πράσινη Ανάπτυξη.**

Η «Πράσινη Ανάπτυξη» (ή Αειφόρος ή Βιώσιμη Ανάπτυξη) είναι η οικονομική ανάπτυξη που διεξάγεται χωρίς την εξάντληση των φυσικών πόρων. Βασικοί στόχοι της είναι:

- Η ανάπτυξη χωρίς την επιδείνωση περιβαλλοντικών προβλημάτων.
- Η εξοικονόμηση της κατανάλωσης φυσικών πόρων.
- Η αξιοποίηση της τεχνολογίας στην αντιμετώπιση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών θεμάτων.
- Η αύξηση της απασχόλησης, μέσω της εισαγωγής νέων τεχνολογιών.
- Η θέσπιση νομοθεσίας για την προστασία του περιβάλλοντος και των φυσικών του πόρων.
- Στο πλαίσιο της συνέργειας και της συμπληρωματικότητας των στόχων του ΣΒΑΚ με την Πράσινη Ανάπτυξη θα πρέπει να επιδιώκεται:
- Η ανάπτυξη μεθόδων για την ανάπτυξη τεχνολογιών που σχετίζονται με τις μεταφορές και τις μετακινήσεις φιλικών στο περιβάλλον.
- Την αειφόρο ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που σχετίζονται άμεσα με τους φυσικούς πόρους (π.χ. παραγωγή ενέργειας, εξόρυξη κλπ.).

### **7.3. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ.**

Μέσω της Διαβούλευσης τα εμπλεκόμενα και επηρεαζόμενα μέρη (δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, επιχειρήσεις, πολίτες κ.λπ.) μπορούν να συμβάλουν στη διαμόρφωση όλων των θεμάτων που εξετάζονται, εκφράζοντας τις απόψεις και προτάσεις τους.

Η Διαβούλευση είναι ένα ενεργό στάδιο μεγάλης σημασίας για την επιτυχία του ΣΒΑΚ, κατά το οποίο η συμβολή του κοινού αξιολογείται και ενδεχομένως ενσωματώνεται στο Σχέδιο, τόσο κατά την περίοδο εκπόνησης, όσο και κατά την περίοδο υλοποίησής του.

Η Διαβούλευση πραγματοποιείται κατά την φάση εκπόνησης, ώστε τα αποτελέσματα αυτής να αξιολογηθούν και να ενσωματωθούν στο τελικό Σχέδιο. Στα πλαίσια αυτής δύναται να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικά ή/και συνδυαστικά τα κατάλληλα εργαλεία και οι πλέον αποδοτικοί τρόποι, ώστε το αποτέλεσμα που θα προκύψει να είναι περιεκτικό και στοχευμένο. Η διαδικασία Διαβούλευσης δύναται να περιλαμβάνει τις κάτωθι πρωτοβουλίες:

- Δημοσιοποίηση του προσχεδίου ΣΒΑΚ στην ιστοσελίδα του Δήμου. Το προσχέδιο αναρτάται στην ιστοσελίδα, μετά σχετικής πρόσκλησης προς κάθε ενδιαφερόμενο (φορέα ή πολίτη), να υποβάλει τις προτάσεις του μέσω του ηλεκτρονικού ταχυδρομείου εντός 15 ημερών από την δημοσιοποίηση. Ο τρόπος αυτός διαβούλευσης κρίνεται ο πλέον αποτελεσματικός, καθώς ο όγκος των θεμάτων αναμένεται είναι μεγάλος, οι επιστημονικές και διεπιστημονικές γνώσεις που απαιτούνται είναι

ευρείες και η αποκτηθείσα εμπειρία είναι πρωταρχική στη χώρα. Σε περίπτωση που στο πέρας των 15 ημερών η ανταπόκριση συμμετοχής του κοινού κριθεί ότι δεν είναι ικανοποιητική, τότε ο Φορέας δύναται να παρατείνει τον χρόνο υποβολής σχολίων κατά 7 επιπλέον ημέρες.

- Αποστολή του προσχεδίου σε ομάδες ομοειδών φορέων. Το προσχέδιο συνοδευόμενο από σχετική πρόσκληση για συμμετοχή, αποστέλλεται ηλεκτρονικά σε ομάδες πολιτών και φορέων παρεμφερούς αντικειμένου, ώστε ενδεχομένως να υπάρξει συνεργασία μεταξύ των φορέων με ζητούμενο την υποβολή κοινών προτάσεων. Τέτοιες ομάδες δύναται να είναι Ιδρύματα, Σύλλογοι, Σωματεία, ΜΚΟ κλπ.
- Αποστολή του προσχεδίου σε συγκεκριμένους φορείς. Το προσχέδιο συνοδευόμενο από σχετική πρόσκληση για συμμετοχή, αποστέλλεται ηλεκτρονικά σε συγκεκριμένους φορείς των οποίων η συμμετοχή αξιολογείται ως ιδιαίτερα χρήσιμη. Τέτοιοι φορείς δύναται να είναι η Περιφέρεια, οι όμοροι Δήμοι, το ΚΤΕΛ, ο ΟΑΣΑ, το Λιμενικό Ταμείο κα.
- Αξιολόγηση των προτάσεων της Διαβούλευσης. Η Ομάδα Μελέτης θα συγκεντρώσει και θα επεξεργασθεί - σε συνεργασία με τον Δήμο - όλα τα σχόλια που θα υποβληθούν, ώστε να μπορέσει στη συνέχεια να τα αξιολογήσει. Σε περίπτωση που κριθεί ότι απαιτείται περαιτέρω διευκρίνιση επί συγκεκριμένων σχολίων/προτάσεων, τότε η Ομάδα Μελέτης ή/και ο Δήμος, δύναται να δομήσουν και περαιτέρω επικοινωνία με τους συντάκτες των σχολίων αυτών.

**Με την ολοκλήρωση της αξιολόγησης οι προτάσεις που θα κριθούν δόκιμες, ενσωματώνονται στο τελικό ΣΒΑΚ.**

## 8. ΠΟΡΟΙ- ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.

Μετά την ολοκλήρωσή της μελέτης οι πόροι για την υλοποίηση των μέτρων και των έργων που θα προταθούν δύναται να αντληθούν από τους διαθέσιμους σχετικούς με το αντικείμενο μηχανισμούς και τα αντίστοιχα εργαλεία χρηματοδότησης τα οποία ενδεικτικά δύναται να είναι τα ακόλουθα:

### 8.1. ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ.

Οι επιχορηγήσεις για τη χρηματοδότηση των προτεινόμενων μέτρων δύναται να παρασχεθούν από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ), σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Η αρχή της επικουρικότητας ορίζει ότι η ΕΕ δεν αναλαμβάνει δράση, εκτός εάν είναι το πλέον σχετικό ΕΔΕΤ που θα μπορούσε να παράσχει βοήθεια είναι το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), το οποίο χρηματοδοτεί έργα στους τομείς των μεταφορών και του περιβάλλοντος σε χώρες στις οποίες το ακαθάριστο εθνικό εισόδημα (ΑΕΕ) ανά κάτοικο είναι χαμηλότερο από το 90% του μέσου όρου της ΕΕ. Το διάστημα 2014-20 μεταξύ των χωρών αυτών ήταν και η Ελλάδα. Το ΤΣ διαθέτει κονδύλια ύψους για δραστηριότητες:

- Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Αφορούν ιδίως έργα προτεραιότητας Ευρωπαϊκών ενδιαφερόντων όπως καθορίζονται από την ΕΕ.
- Περιβάλλοντος. Το ΤΣ μπορεί επίσης να στηρίξει έργα σχετικά με ενέργεια ή μεταφορές, εφόσον ωφελούν σαφώς το περιβάλλον σε όρους ενεργειακής απόδοσης, χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ανάπτυξης σιδηροδρομικών μεταφορών, στήριξης των συνδυασμένων μεταφορών, ενίσχυσης των δημοσίων μεταφορικών μέσων κ.λπ.

### 8.2. ΕΣΠΑ.

Το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης ΕΣΠΑ αποτελεί το βασικό στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη της χώρας, με τη συνδρομή σημαντικών πόρων που προέρχονται από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Μέσω της υλοποίησης του ΕΣΠΑ επιδιώκεται η αντιμετώπιση των διαρθρωτικών αδυναμιών της χώρας που συνετέλεσαν στην εμφάνιση της οικονομικής κρίσης, αλλά και των προβλημάτων, οικονομικών και κοινωνικών, που αυτή δημιουργήσε.

Οι βασικές χρηματοδοτικές προτεραιότητες του τρέχοντος ΕΣΠΑ 2014-2020, οι οποίες είναι σχετικές με τα προτεινόμενα μέτρα είναι:

- Προστασία του περιβάλλοντος - Μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον.
  - Προστασία του περιβάλλοντος.
  - Προώθηση της προσαρμογής στην Κλιματική Αλλαγή και της πρόληψης των κινδύνων.
  - Μετάβαση σε μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

- Ανάπτυξη - εκσυγχρονισμός - ολοκλήρωση υποδομών για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη.
  - Δίκτυα μεταφορών με έμφαση στην ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών και τη λειτουργική διασύνδεση των μεταφορικών μέσων.
  - Ενεργειακά δίκτυα.
- Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης. Σε εθνικό επίπεδο έχουν προσδιοριστεί οκτώ κλάδοι στους οποίους θα δοθεί προτεραιότητα και αναμένεται να έχουν μεγαλύτερη συμμετοχή στην οικονομική μεγέθυνση. Από αυτούς, οι σχετικοί κλάδοι με τα προτεινόμενα Μέτρα και τις Δράσεις προσαρμογής είναι οι εξής:
  - Ενέργεια.
  - Περιβάλλον και βιώσιμη ανάπτυξη.
  - Μεταφορές.
  - Υλικά - κατασκευές.
  - Τουρισμός, πολιτισμός.

### 8.3. ΤΟΜΕΑΚΑ ΕΠ.

Τα Τομεακά ΕΠ, τα οποία είναι σχετικά με τα προτεινόμενα Μέτρα και Δράσεις προσαρμογής είναι: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον, Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΥΜΕΠΕΡΑΑ).

Το πρόγραμμα είναι πολυτομεακό και πολυταμειακό (ΕΤΠΑ και ΤΣ) και χρηματοδοτεί μέσω των Ταμείων αυτών κυρίως τις βασικές υποδομές των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Ένα μέρος του προϋπολογισμού που αφορά στο περιβάλλον και ειδικότερα του Ταμείου Συνοχής, εκχωρείται προς τα 13 ΠΕΠ.

Οι στόχοι του ΕΠ «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2014-2020» ως προς τον τομέα των μεταφορών συνίστανται στην προώθηση της ολοκλήρωσης των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών, σιδηροδρομικών, λιμένων, αεροδρομίων), την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και τον εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, καθώς και την ανάπτυξη βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς) για την ενίσχυση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

Στον τομέα του περιβάλλοντος οι στόχοι συνίστανται στην προστασία και αξιοποίηση του περιβάλλοντος, ως μέσου για την υποστήριξη της μετάβασης της χώρας σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον, τη διευκόλυνση της προσέλκυσης επενδύσεων και την παροχή ευκαιριών άσκησης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον τομέα του περιβάλλοντος.

## 8.4. ΑΛΛΕΣ ΠΙΘΑΝΕΣ ΠΗΓΕΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ.

### Πράσινο Ταμείο

Το Πράσινο Ταμείο αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου που θεσπίστηκε με το Ν. 3889/2010, με σκοπό την ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος με την υποστήριξη προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών. Δικαίωμα υποβολής προτάσεων για ένταξη έργων στα χρηματοδοτικά προγράμματα έχουν μόνο οι φορείς του ευρύτερου Δημοσίου (Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου, Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού Δικαίου, Οργανισμοί Κοινής Ωφέλειας, κλπ.). Σκοπός του Πράσινου Ταμείου είναι:

- Η ενίσχυση της ανάπτυξης μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος με την διαχειριστική, οικονομική, τεχνική και χρηματοπιστωτική υποστήριξη προγραμμάτων, μέτρων, παρεμβάσεων και ενεργειών που αποβλέπουν στην ανάδειξη και αποκατάσταση του περιβάλλοντος.
- Η στήριξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της χώρας.
- Η εξυπηρέτηση του δημόσιου και κοινωνικού συμφέροντος μέσω της διοίκησης, διαχείρισης και αξιοποίησης των πόρων που προβλέπονται στα άρθρα 3 και 7.

Τα εντασσόμενα μέτρα είναι δυνατόν να συγχρηματοδοτούνται και από άλλες Εθνικές ή Ευρωπαϊκές πηγές, ή και ιδιωτικούς πόρους που δανειοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) ή άλλους φορείς. Η χρηματοδότηση μπορεί να είναι επιχορήγηση, δάνειο, κεφαλαιακή συμμετοχή ή άλλη ισοδύναμη μορφή ενίσχυσης κεφαλαίου.

### Κοινοτικές Πρωτοβουλίες

Για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020, οι σχετικές Πρωτοβουλίες της ΕΕ που συμπληρώνουν τις δραστηριότητες των Διαρθρωτικών Ταμείων σε συγκεκριμένες περιοχές ή τομείς είναι:

- Η Πρωτοβουλία **INTERREG EUROPE** για το διάστημα 2014-2020 έχει ως βασικό αντικείμενο την παροχή βοήθειας στις Ευρωπαϊκές Περιφέρειες στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των περιφερειακών προγραμμάτων, με στόχους μεταξύ άλλων την προστασία του Περιβάλλοντος και των φυσικών πόρων και την προώθηση μιας οικονομίας χαμηλών εκπομπών άνθρακα.
- Η Πρωτοβουλία **URBACT III** για το διάστημα 2014-2020 χρηματοδοτείται από κοινού από την ΕΕ, μέσω του ΕΤΠΑ και τα Κράτη Μέλη, με στόχο την εφαρμογή καινοτομικών στρατηγικών για την ανάπτυξη μικρομεσαίων πόλεων ή συνοικιών σε κρίση εντός των μεγάλων αστικών συγκροτημάτων. Έτσι μπορούν να αναπτυχθούν προγράμματα συνεργασίας μεταξύ ευρωπαϊκών πόλεων σε ζητήματα διαχείρισης στερεών αποβλήτων τοπικής - δημοτικής κλίμακας.
- Η Πρωτοβουλία **JESSICA** αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης (CEB). Η πρωτοβουλία JESSICA δεν αποτελεί νέα πηγή χρηματοδοτήσεων για τα κράτη μέλη. Αποτελεί ένα νέο μέσο αξιοποίησης των υφιστάμενων επιχορηγήσεων των διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη

σχεδίων αστικής ανάπτυξης. Οι πόροι του JESSICA μπορούν ειδικότερα να διοχετεύονται σε σχέδια στους εξής τομείς:

- Αστικές υποδομές συμπεριλαμβανομένων μεταφορών, ύδρευσης, αποχέτευσης, ενέργειας.
- Χώροι της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, για τουρισμό ή άλλες αειφόρους χρήσεις.
- Επαναξιοποίηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων, συμπεριλαμβανομένης της αποξήλωσης εγκαταστάσεων και της εξυγίανσης.
- Ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης.