

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ**

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

ΦΑΣΗ Β΄

**ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΣΧΕΔΙΟ
ΔΡΑΣΗΣ**



ΑΝΑΔΟΧΟΣ

Ιωάννης Κουγιανός και Συνεργάτες Ε.Ε.

ΙΟΥΛΙΟΣ 2022

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΔΗΜΟΣ ΠΑΙΑΝΙΑΣ**

«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Παιανίας»

ΦΑΣΗ Β΄

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ – ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Για τον Ανάδοχο

Για τον Δήμο Παιανίας

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΓΙΑΝΟΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2022

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.

1.	ΕΙΣΑΓΩΓΗ- ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	7
1.1.	ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΔΙΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	7
1.2.	ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	7
1.3.	ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	8
1.4.	ΟΡΙΣΜΟΣ- ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΙΣΧΥΟΣ ΣΒΑΚ.....	8
2.	ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	9
2.1.	ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ- ΚΛΑΣΣΙΚΟΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....	9
2.2.	ΣΤΟΙΧΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΣΒΑΚ.....	9
2.3.	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΒΑΚ.....	11
2.4.	ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ.....	12
2.5.	ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΒΑΚ.....	12
2.6.	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΤΟΧΩΝ ΣΒΑΚ.....	21
2.7.	ΠΟΣΟΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΧΩΝ.....	21
3.	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΕΡΓΟΥ.....	23
3.1.	ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ ΠΑΙΑΝΙΑΣ.....	23
3.2.	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΚΛΙΜΑΤΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	23
3.3.	ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ.....	29
3.4.	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	30
3.5.	ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.....	31
3.6.	ΥΠΟΔΟΜΕΣ.....	35
4.	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.....	39
4.1.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.....	39
4.2.	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	68
5.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	73
5.1.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.....	73
5.2.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	73
5.3.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.....	74
5.4.	ΑΝΟΙΚΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΙΑΝΙΑ.....	76
5.5.	ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).....	76
5.6.	ΚΟΜΒΟΣ Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ – Λ. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	79
5.7.	ΚΟΜΒΟΣ Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ – ΟΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΠΑΥΛΟΥ.....	79
5.8.	ΚΟΜΒΟΣ Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ – ΟΔΟΣ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗΣ.....	79

5.9.	ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	80
5.10.	ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ. 81	
5.11.	ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΟΔΩΝ.....	81
5.12.	ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.	81
5.13.	ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.	82
5.14.	ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΣΩ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ.....	82
5.15.	ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΦΩΤΙΣΜΟΥ.	82
5.16.	ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.	82
5.17.	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΜΕ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ.	83
5.18.	ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	83
5.19.	ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.	84
5.20.	ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ/ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ.	84

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΕΙΚΟΝΩΝ.

Εικόνα 1:	Σχηματική αναπαράσταση διαδικασίας ανάπτυξης ΣΒΑΚ.	13
Εικόνα 2:	Μορφολογικός χάρτης Δήμου Παιανίας (πηγή: Google Maps).	24
Εικόνα 3:	Υψομετρικός χάρτης Δήμου Παιανίας (πηγή Φίλης, Χρ., 2011).....	25
Εικόνα 4:	διάκριση ζωνών χαμηλού και υψηλού ανάγλυφου Δήμου Παιανίας (πηγή: Φίλης, Χρ., 2011).	26
Εικόνα 5:	Δήμος Παιανίας.	29
Εικόνα 6:	Δημοτικές Ενότητες Δήμου Παιανίας.	29
Εικόνα 7:	Φωτογραφία από το σπήλαιο «Κουτούκι» (πηγή: www.paiania.gov.gr).	32
Εικόνα 8:	Μουσείο Βόρρε (πηγή: paiania.gov.gr).	33
Εικόνα 9:	Μεταμόρφωση του Σωτήρος (πηγή: agiamarinapeanias.gr).....	34
Εικόνα 10:	Λόφος Φούρεσι.....	35
Εικόνα 11:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 896Δ/97).	41
Εικόνα 12:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99).	42
Εικόνα 13:	Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Αργιθέας (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).	43
Εικόνα 14:	Ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού Αργιθέας (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).	44
Εικόνα 15:	Υπόμνημα σχεδίου πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1- Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας).	45
Εικόνα 16:	Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας(1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).	46
Εικόνα 17:	Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).	46
Εικόνα 18:	Διάγραμμα ΠΕ2-ΓΗΠΕΔΟ (1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	47
Εικόνα 19:	Διάγραμμα ΠΕ2- ΓΗΠΕΔΟ (2/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	47
Εικόνα 20:	Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (1/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).....	49

Εικόνα 21: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (2/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).....	50
Εικόνα 22: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (3/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).....	50
Εικόνα 23: Τομέας Α της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).	51
Εικόνα 24: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής αναθεώρησης πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ4-Νέα Σμύρνη (1/2). (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	52
Εικόνα 25: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής αναθεώρησης πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ4-Νέα Σμύρνη (2/2). (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	52
Εικόνα 26: ΠΕ 5- Τρίγωνο Λαγού της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας).	53
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).	54
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).....	55
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).....	55
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).....	56
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).....	56
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).....	57
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).	57
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).	58
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).	58
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).....	59
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).....	59
Εικόνα 38: ΠΕ8-Μιχούλι της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας(πηγή: Δήμος Παιανίας).	60
Εικόνα 39: Όρια παλαιού οικισμού Παιανίας προϋπάρχοντος του 1923 σύμφωνα με την έκθεση 7/11/1997 (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	61
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).	63
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).	63
Εικόνα 42: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	64
Εικόνα 43: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).....	64
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).....	65
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).....	66

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).....	66
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).....	67
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).....	67
Εικόνα 49: Ζώνες Προστασίας Υμηττού (ΦΕΚ 187Δ/2011) (πηγή: Φίλης Χρ.,2011).	70
Εικόνα 50: Χρήσεις γης όπως αυτές αποτυπώνονται στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. (πηγή: Παράρτημα 2 του έργου «Σχεδιασμός Δημοτικής Αστικής Συγκοινωνίας στο Δήμο Παιανίας»,2021).	71
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).	72
Εικόνα 52: Άποψη της οδού Μεταξά.....	74
Εικόνα 53: Σταθμός Ενοικίασης Ποδηλάτων.	75
Εικόνα 54: Άποψη της πλατείας Βασιλέως Κωνσταντίνου.....	75
Εικόνα 55: Άποψη της οδού Όθωνος Χούντα.....	76
Εικόνα 56: Τυπικό Σχέδιο Υπερυψωμένης Συμβολής (πλατό).	77
Εικόνα 57: Πλατό οδοστρώματος στην Κύπρο.	78
Εικόνα 58: Σημεία και τύποι εμπλοκής σε κόμβο διασταύρωσης και σε κόμβο κυκλικής κίνησης – «ΟΜΟΕ – Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης».	80
Εικόνα 59: Παράδειγμα σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε υπαίθριο χώρο.....	83

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΙΝΑΚΩΝ.

Πίνακας 1: Βασικές διαφορές παραδοσιακού συγκοινωνιακού σχεδιασμού και ΣΒΑΚ.....	9
Πίνακας 2: Ποσοτικοποιημένοι Στόχοι Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.	22
Πίνακας 3: Πληθυσμός Δήμου Παιανίας. (πηγή: ΕΛΣΤΑΤ).	30
Πίνακας 4: Δυναμολόγιο Σχολικών Μονάδων Δήμου Παιανίας (πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Παιανίας).	36
Πίνακας 5: Στοιχεία Πολεοδομικών Ενοτήτων Παιανίας (πηγή: ΦΕΚ 896Δ/1997).	40
Πίνακας 6: Πολεοδομικές Ενότητες Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99).	42
Πίνακας 7: Κατηγορίες χρήσεων γης Δήμου Παιανίας (Πηγή: Φίλης Χρ., 2012).	68

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.

Διάγραμμα 1: Μέση θερμοκρασία για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).	27
Διάγραμμα 2: Ολικός υετός ανά μήνα για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).	28
Διάγραμμα 3: Μέση ταχύτητα ανέμου ανά μήνα για το έτος 2021 στον μετεωρολογικό σταθμό «Κάντζας». (πηγή: meteo.gr-ιδία επεξεργασία).....	28

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 περιφερειακές 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 Β' «Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Σχέδιο Δράσης».

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.
- 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: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	Βασικός Στόχος: 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 CO₂ 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.
- Ωθηση 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.
- 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.

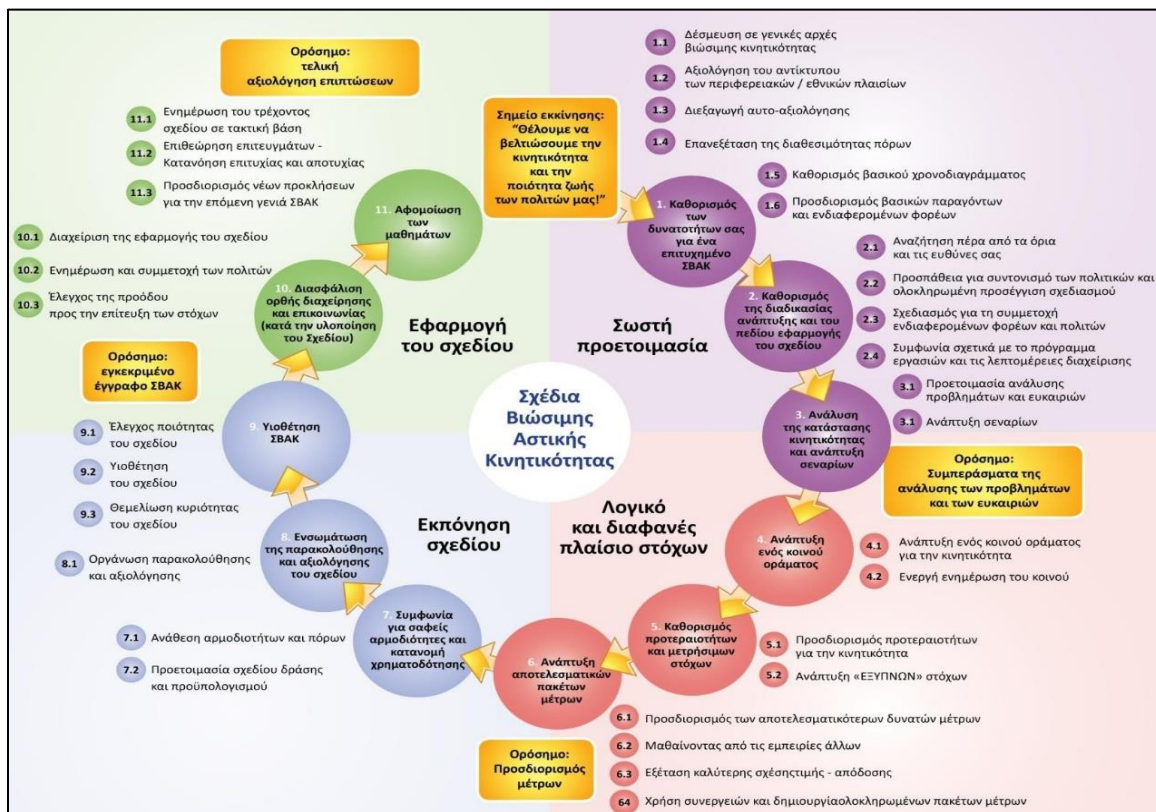
Σύλλογοι Κατοίκων.

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 σεσνάρια 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 ₂	% 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.

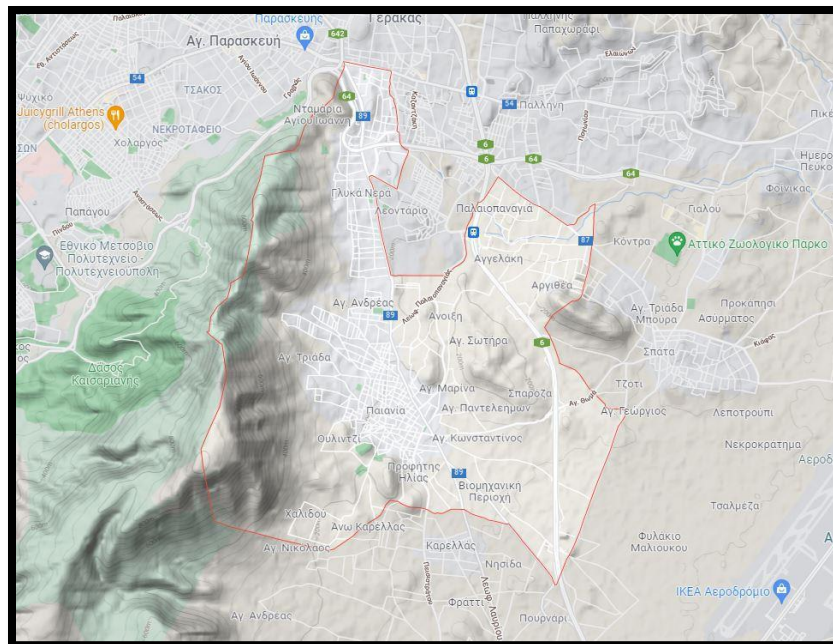
Το οικιστικό δίκτυο της περιοχής εντοπίζεται στην κοιλάδα των Μεσογείων και στις παρυφές του όρους Υμηττού, σε υψόμετρο 200 μ. περιτριγυρισμένο από καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Βρίσκεται σε απόσταση 17 χλμ. από την Αθήνα. Κατέχει μεγάλη αγροτική έκταση λόγω παλαιότερων απαλλοτριώσεων των γειτονικών αγροκτημάτων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

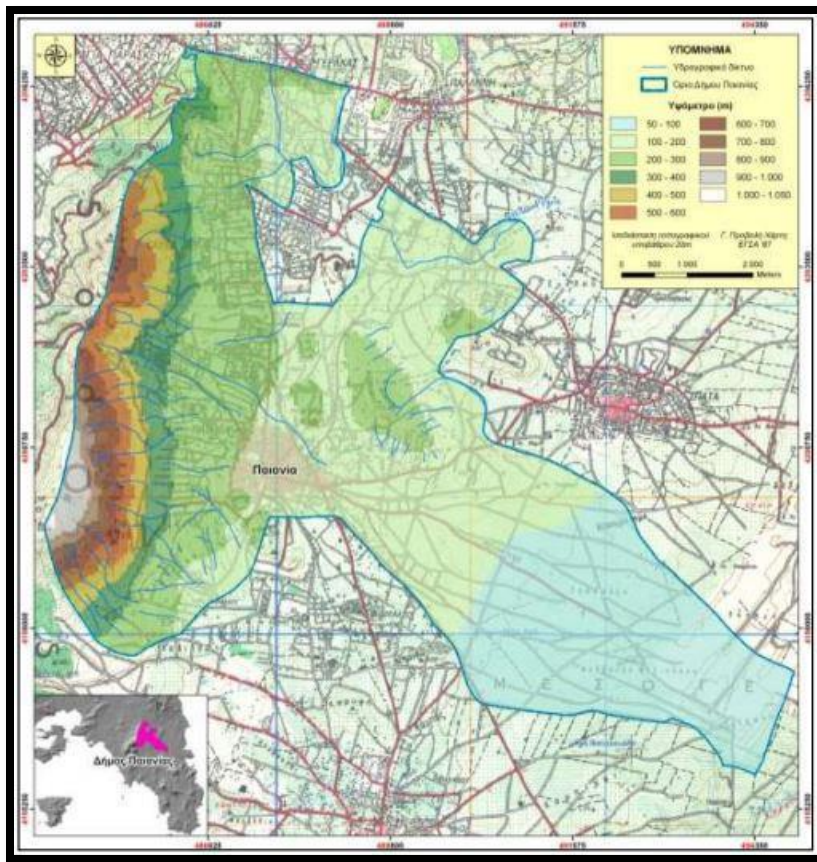
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ- ΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ.

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.



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

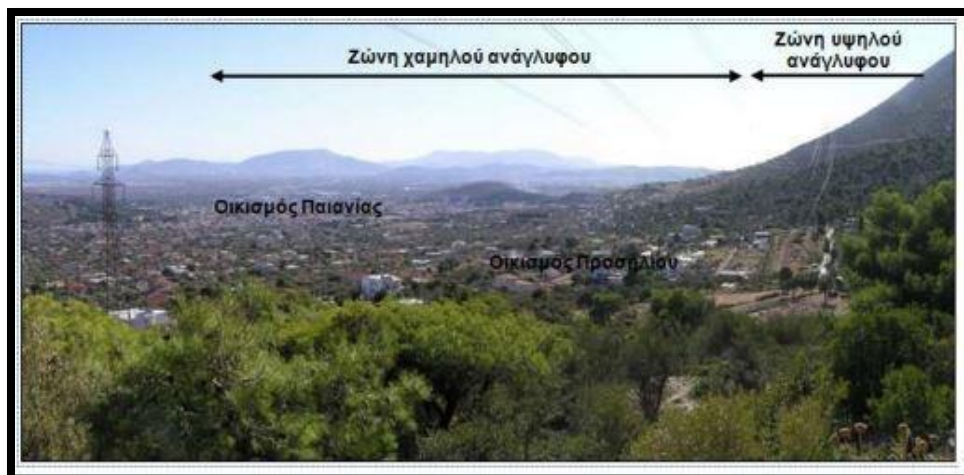
Σε αντίθεση, η δεύτερη ζώνη περιλαμβάνει το εν απομείναντα τμήμα του Δήμου και χαρακτηρίζεται από πολύ ομαλό ανάγλυφο. Τα υψόμετρα κυμαίνονται από 50 έως 200 μέτρα, κυρίως προς τα νοτιοανατολικά.



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 Ερασείνου, ο οποίος είναι και ο τελικός αποδέκτης.



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

ΕΔΑΦΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.

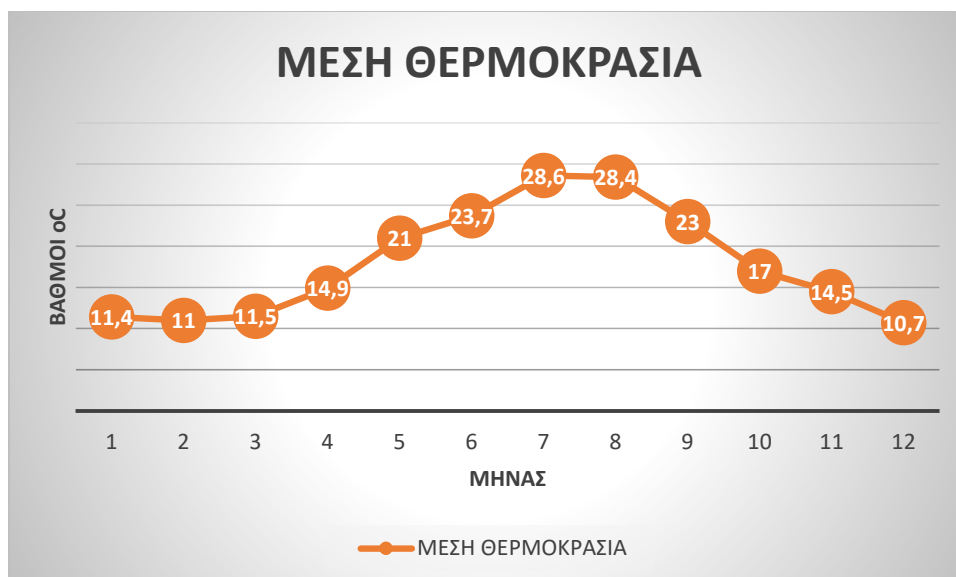
Η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται ως πεδινή και το πάχος του εδαφικού ορίζοντα είναι σχετικά μεγάλο. Τα εδάφη των εκτάσεων αυτών προέρχονται κατά βάση από τριτογενείς και τεταρτογενείς αποθέσεις, είναι πλούσια σε ασβέστιο και παρουσιάζουν χημική αντίδραση αλκαλική. Πρόκειται για εδάφη κατάλληλα για εφαρμογή 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.

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 km² 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	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΑΙΑΝΙΑΣ	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	ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΓΛΥΚΩΝ ΝΕΡΩΝ	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
	ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ	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).

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).

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 Χρυσόστομο.

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).

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 ^ο	Νηπιαγωγείο	54	44	98	10
Παιανίας	3 ^ο	Νηπιαγωγείο	29	23	52	8
Παιανίας	4 ^ο	Νηπιαγωγείο	35	37	72	10
Παιανίας	5 ^ο	Νηπιαγωγείο	-	-	-	-
Παιανίας	1 ^ο	Δημοτικό	168	167	335	35
Παιανίας	2 ^ο	Δημοτικό	168	152	320	32
Παιανίας	3 ^ο	Δημοτικό	105	83	188	22
Παιανίας	4 ^ο	Δημοτικό	98	95	193	20
Παιανίας	1 ^ο	Γυμνάσιο	133	120	253	20
Παιανίας	2 ^ο	Γυμνάσιο	122	101	223	20
Παιανίας	1 ^ο	Λύκειο	168	196	364	30
Γλυκών Νερών	1 ^ο	Νηπιαγωγείο	25	25	50	7

Γλυκών Νερών	2 ^ο	Νηπιαγωγείο	54	50	104	10
Γλυκών Νερών	3 ^ο	Νηπιαγωγείο	20	20	40	8
Γλυκών Νερών	4 ^ο	Νηπιαγωγείο	22	17	39	5
Γλυκών Νερών	1 ^ο	Δημοτικό	151	139	290	30
Γλυκών Νερών	2 ^ο	Δημοτικό	132	137	269	29
Γλυκών Νερών	3 ^ο	Δημοτικό	125	109	234	28
Γλυκών Νερών	1 ^ο	Γυμνάσιο	153	133	286	24
Γλυκών Νερών	2 ^ο	Γυμνάσιο	126	188	314	24
Γλυκών Νερών	1 ^ο	Λύκειο	89	75	164	15
Γλυκών Νερών	2 ^ο	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 Χ 11.
- 2 Γήπεδα Ποδοσφαίρου 5 Χ 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) ΦΕΚ 4/Α/1952-01-04 Περί τροποποίησης και επεκτάσεως του σχεδίου Παιανίας Αττικής ΦΕΚ 379/Δ/1990-07-23 Αναθεώρηση εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου Δήμου Παιανίας 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 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 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 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 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» 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 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 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).

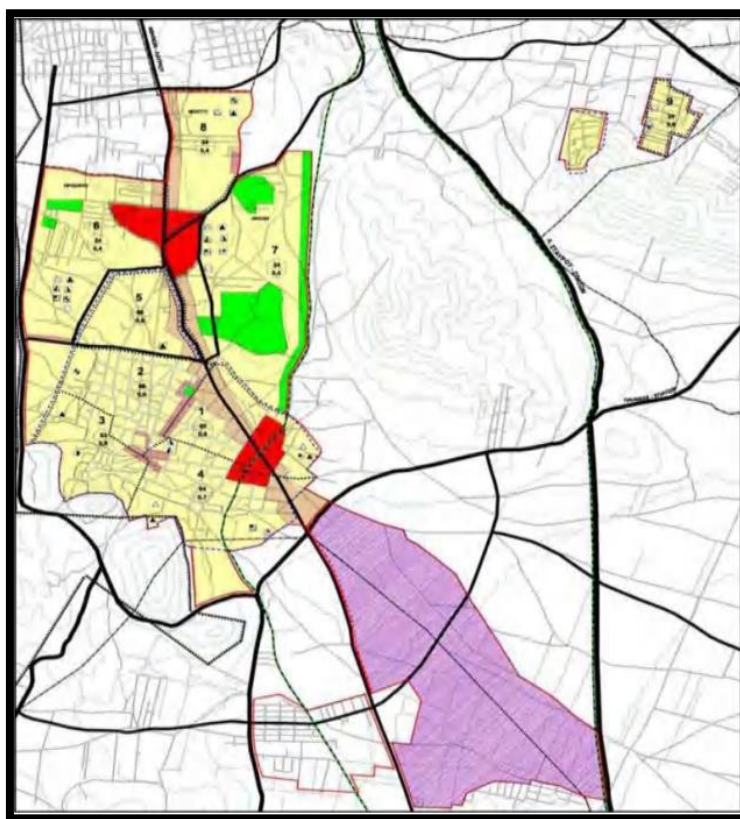
Πολεοδομική Ενότητα	Περιοχή	Μέση Πυκνότητα/ ha	Μέσος Συντελεστής δόμησης
ΠΕ.1	Αγία Μαρίνα	65	0,8
ΠΕ.2	Γήπεδο	66	0,8
ΠΕ.3	Κέντρο της πόλεως Παιανίας	63	0,8
ΠΕ.4	Νέα Σμύρνη	64	0,7
ΠΕ.5	Τρίγωνο Λαγού	40	0,6
ΠΕ.6	Άγιος Ανδρέας	24	0,4
ΠΕ.7	Ανοιξη	24	0,4
ΠΕ.8	Μιχούλι	24	0,4
ΠΕ.9	Αργιθέα	24	0,4

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 προσανάτλιζε 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 δημιουργίας 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:

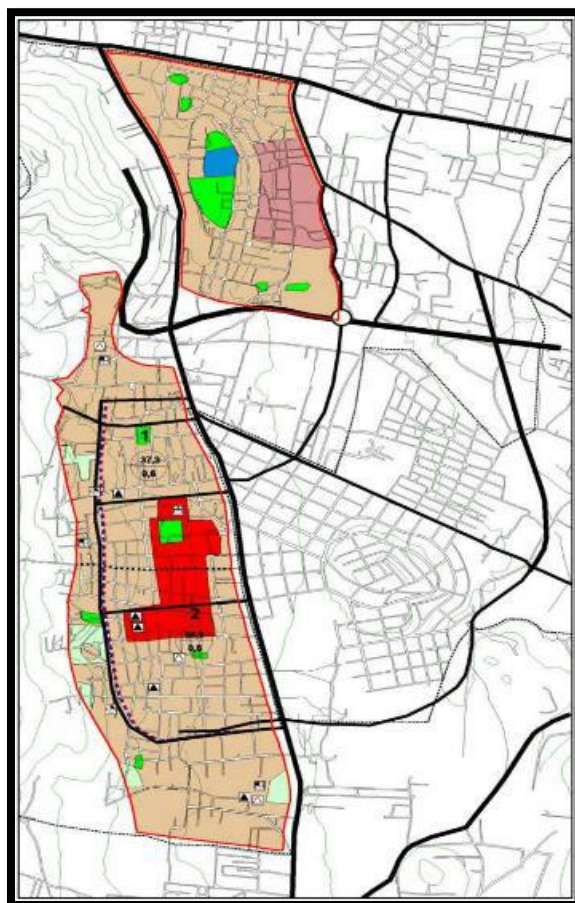
- Δ/γμα από 14/9/73 (ΦΕΚ 255Δ/73).
- Αναθεώρηση από 3-12-99 (ΦΕΚ 670Δ/99).

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



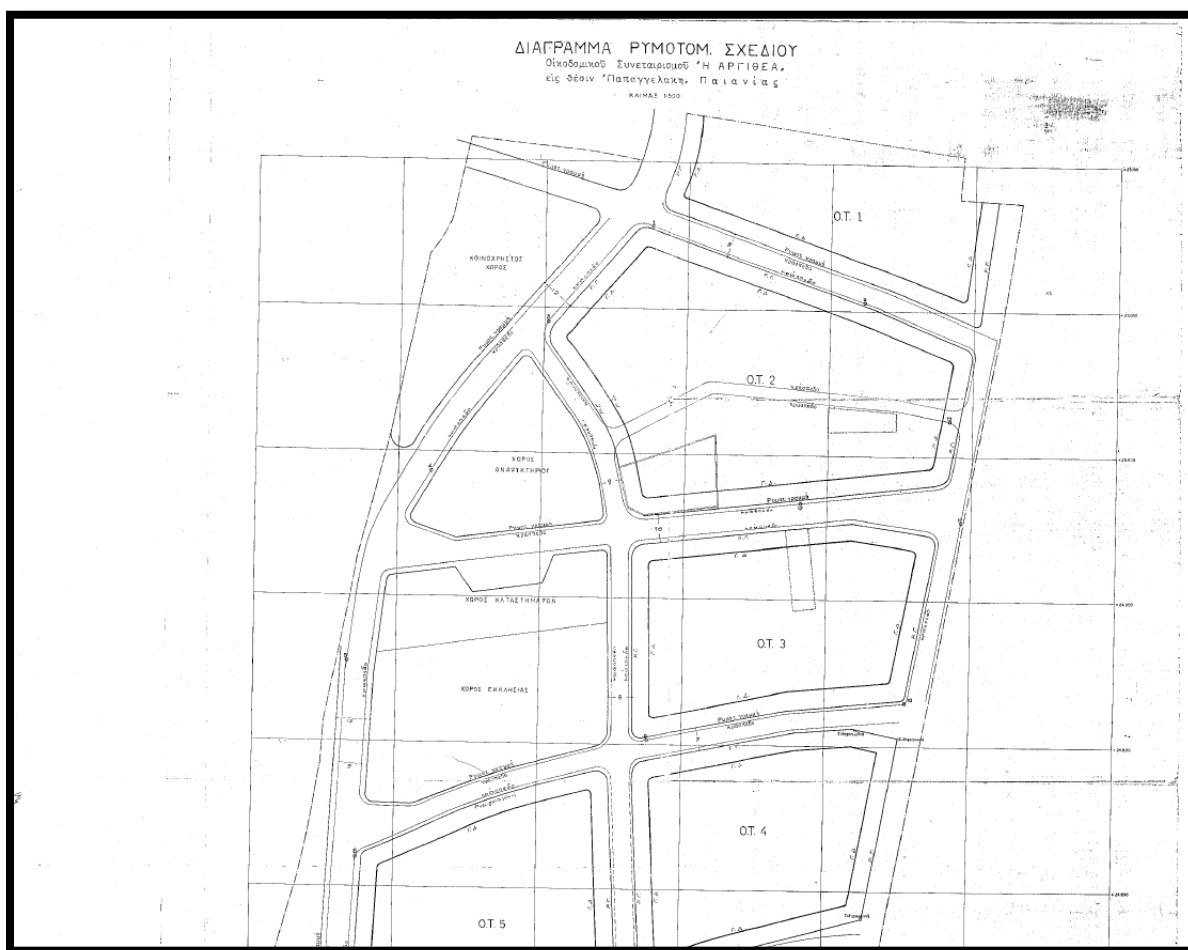
Εικόνα 12: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Γλυκών Νερών (πηγή: ΦΕΚ 518/99).

Γ) ΣΧΕΔΙΑ.

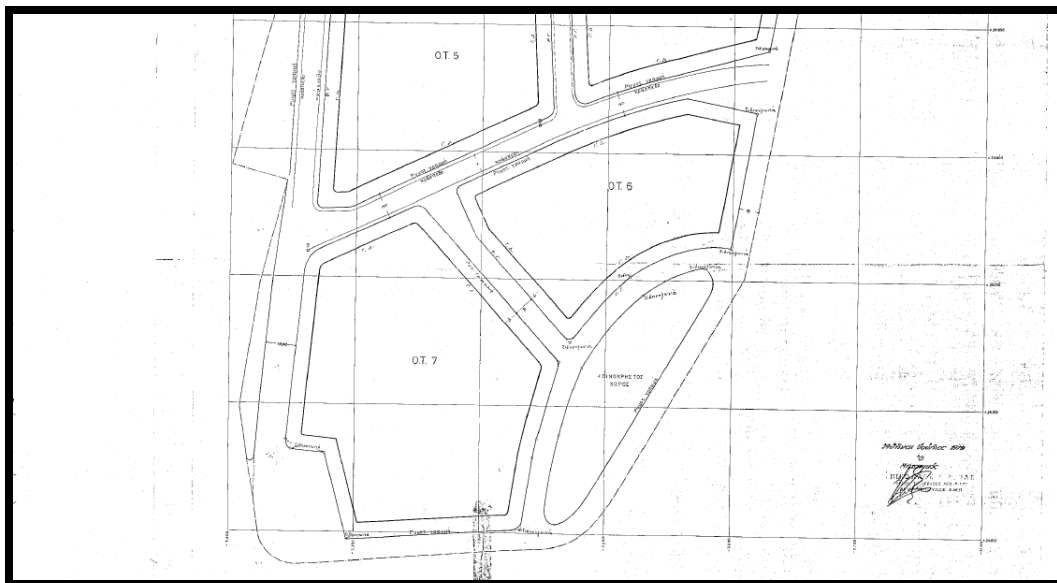
Από το Δήμο Παιανίας έχουν χορηγηθεί σχέδια πολεοδομικών μελετών και ρυμοτομικών σχεδίων για τις ΔΕ Παιανίας και ΔΕ Γλυκών Νερών. Παρακάτω θα παρουσιαστούν τα εν λόγω σχέδια ανά δημοτική ενότητα.

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:

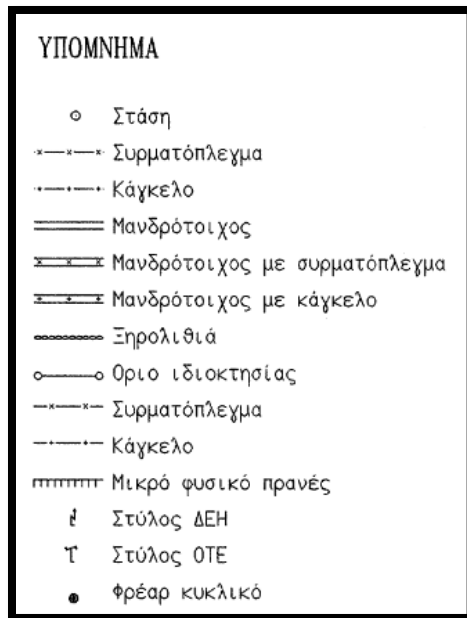
- Έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου των πολεοδομικών ενότητων 1 και 2 του Δήμου Παιανίας (Αττικής), με τον καθορισμό οικοδομήσιμων χώρων, οδών, πεζοδρόμων, κοινόχρηστων χώρων, χώρου πλατείας, παιδικής χαράς, βρεφονηπιακού σταθμού – παιδικής χαράς, αθλητικού κέντρου πυρήνα Α, νηπιαγωγείου βρεφονηπιακού 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.



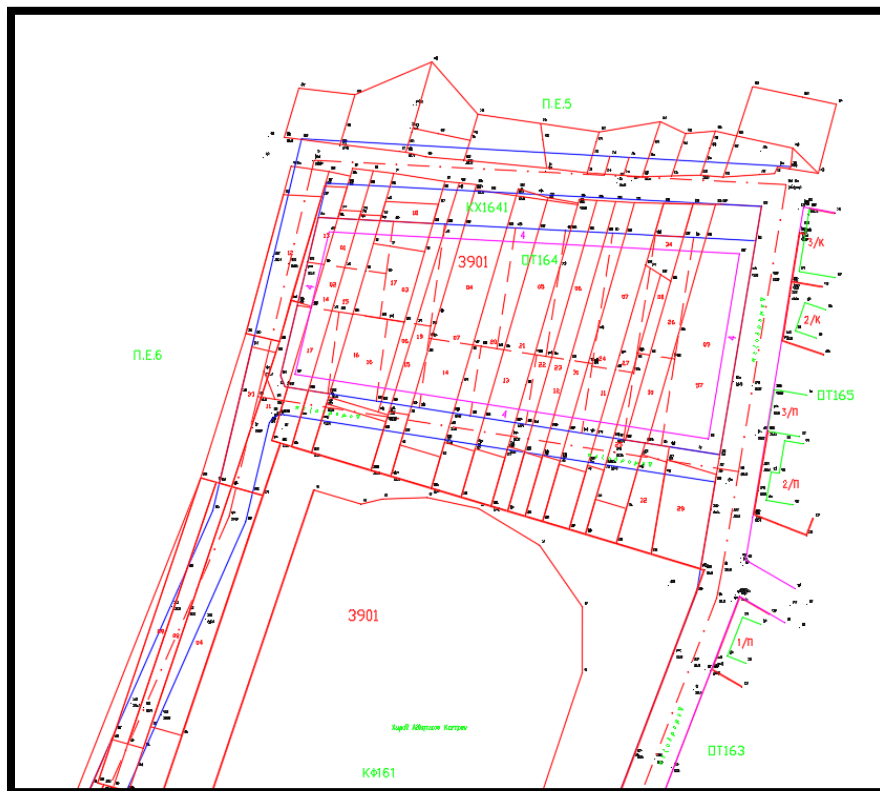
Εικόνα 15: Υπόμνημα σχεδίου πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1- Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας (πηγή: Δήμος Παιανίας).



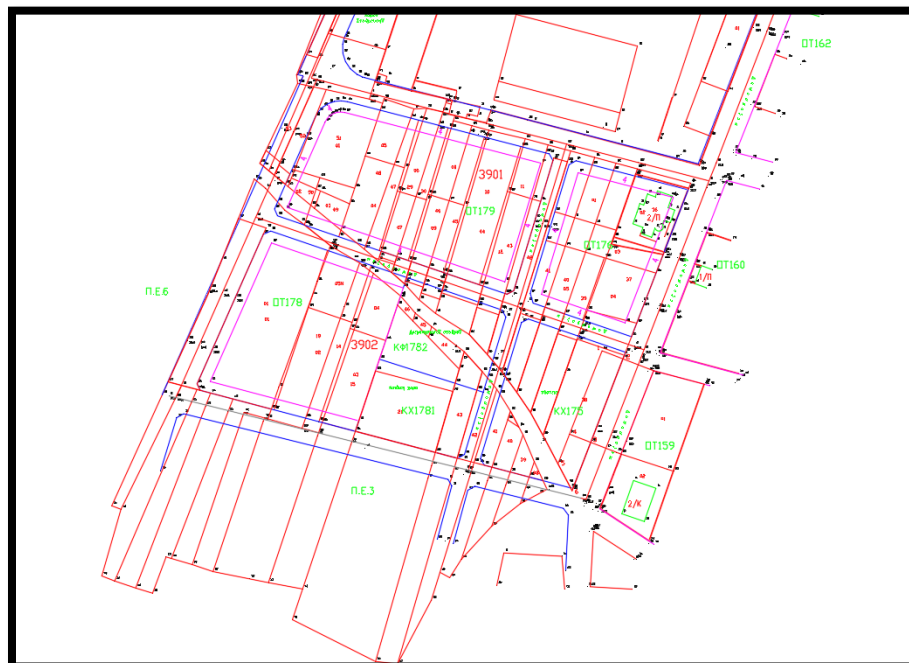
Εικόνα 16: Σχέδιο πολεοδομικής μελέτης της ΠΕ1-Αγία Μαρίνα στην ΔΕ Παιανίας(1/2) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



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 λουπών 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:

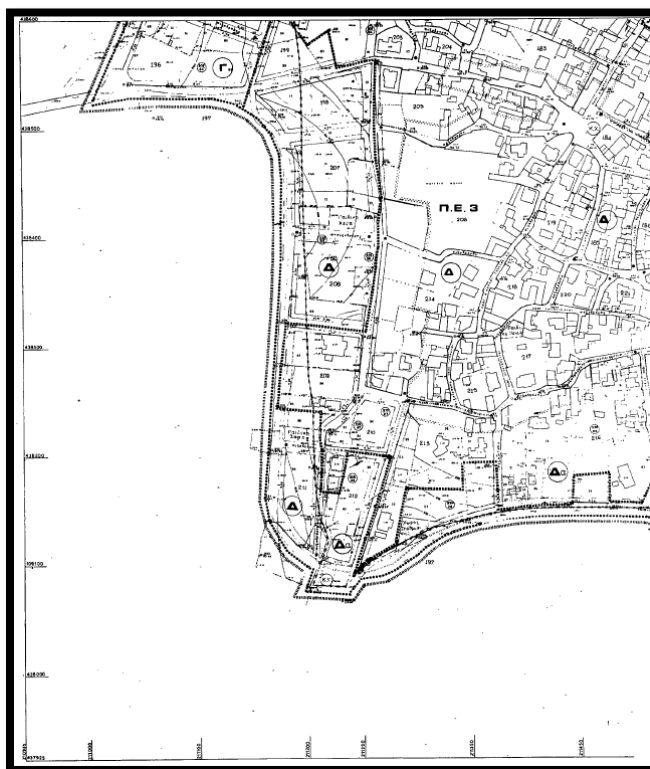
Τομείς Γ και Δ.

- 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.

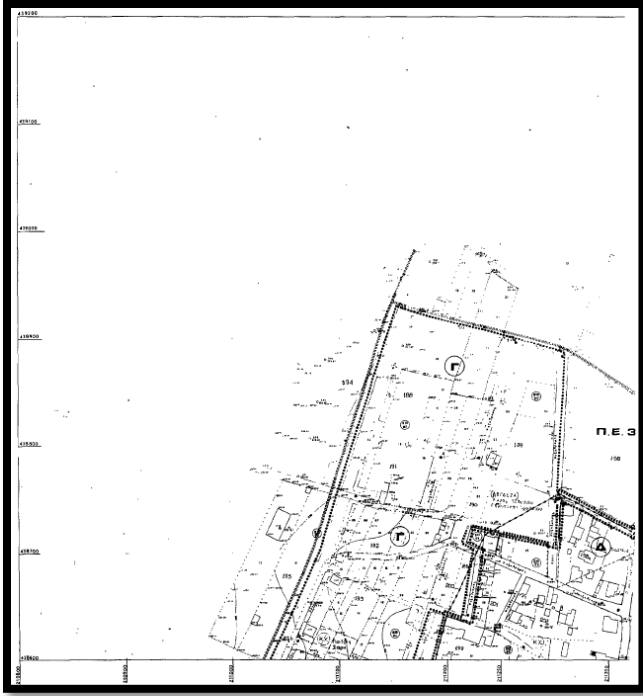
Τομέας Α- περιλαμβάνει τα οικόπεδα τα έχοντα πρόσωπο στο τμήμα των οδών Χούντα και Αναπαύσεως μεταξύ των οδών Γιαννάκη και Αντωνίου και σε βάθος 30μ. στον τομέα αυτό επιτρέπονται οι κάτωθι χρήσεις γης:

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

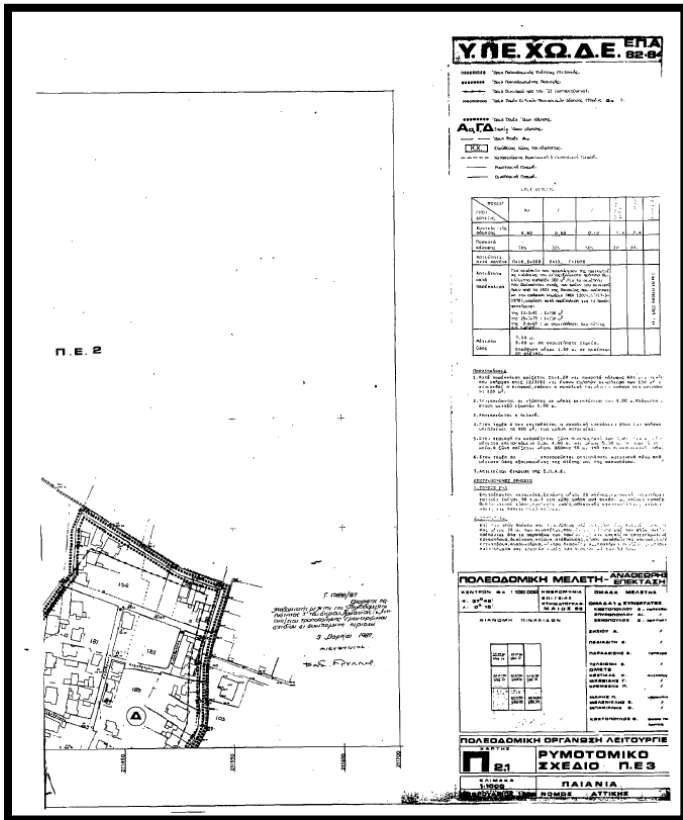
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Πολιτιστικά κέντρα.
- Ταβέρνες.
- Κέντρα διασκέδασης.
- Επαγγελματικά εργαστήρια.
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια, κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Κτίρια περιθάλψης.
- Πρατήρια βενζίνης.
- Κτίρια στάθμευσης.
- Χώροι συνάθροισης κοινού.



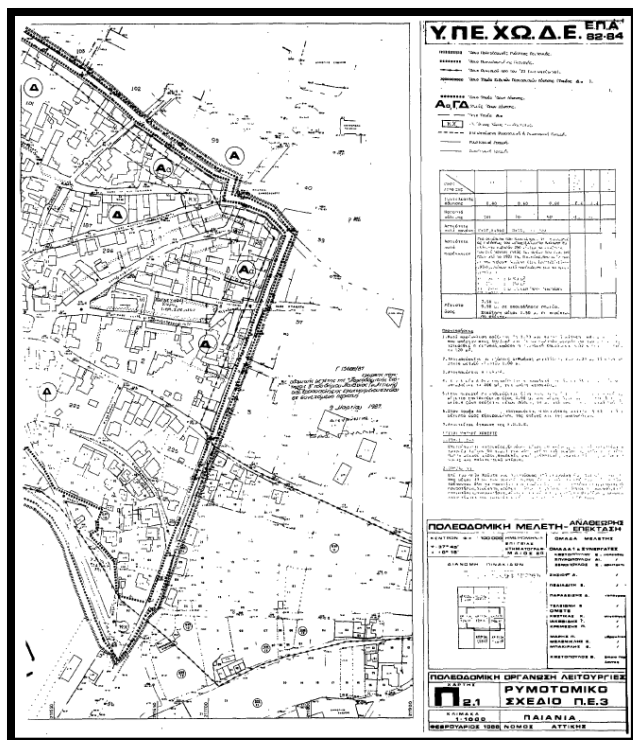
Εικόνα 20: Τομείς Γ και Δ της ΠΕ3 του Δήμου Παιανίας (1/3) (πηγή: ΦΕΚ 419/Δ/15-05-1987).



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 :

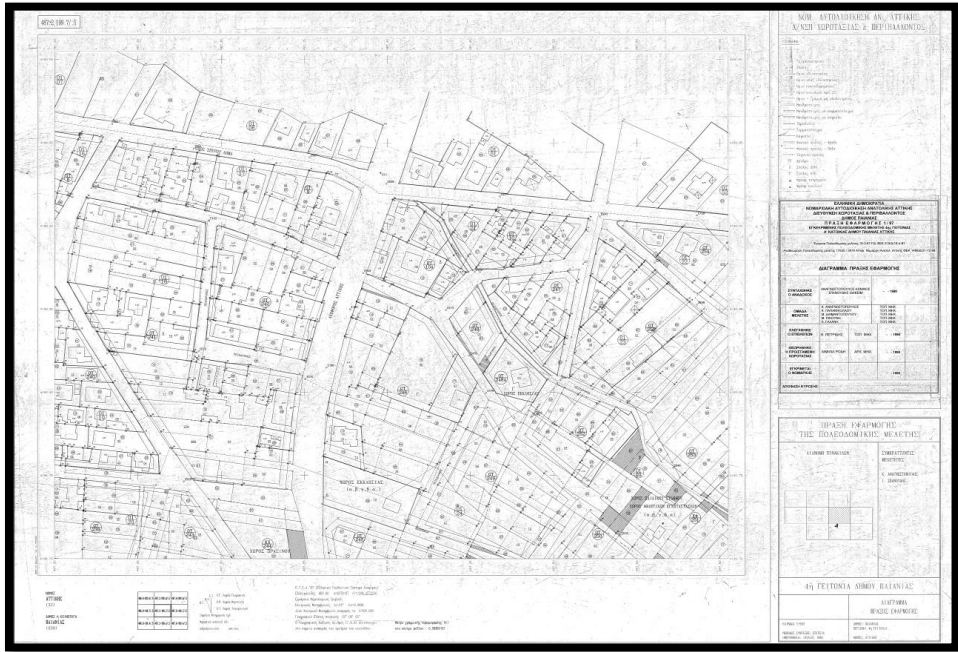
- Κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι καθώς και πεζόδρομοι. Οι πεζόδρομοι που καθορίζονται είναι προσπελάσιμοι στα αυτοκίνητα πρώτης ανάγκης του Δήμου, Πυροσβεστικής, Αστυνομίας, πρώτων βοηθειών μεταφοράς αντικειμένων- υλικών κ.λπ. καθώς και στα αυτοκίνητα που σταθμεύουν στις ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο 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^α και τμήμα του ΟΤ 246 με τα στοιχεία αβγδα με χρήση ιερών νών.



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.

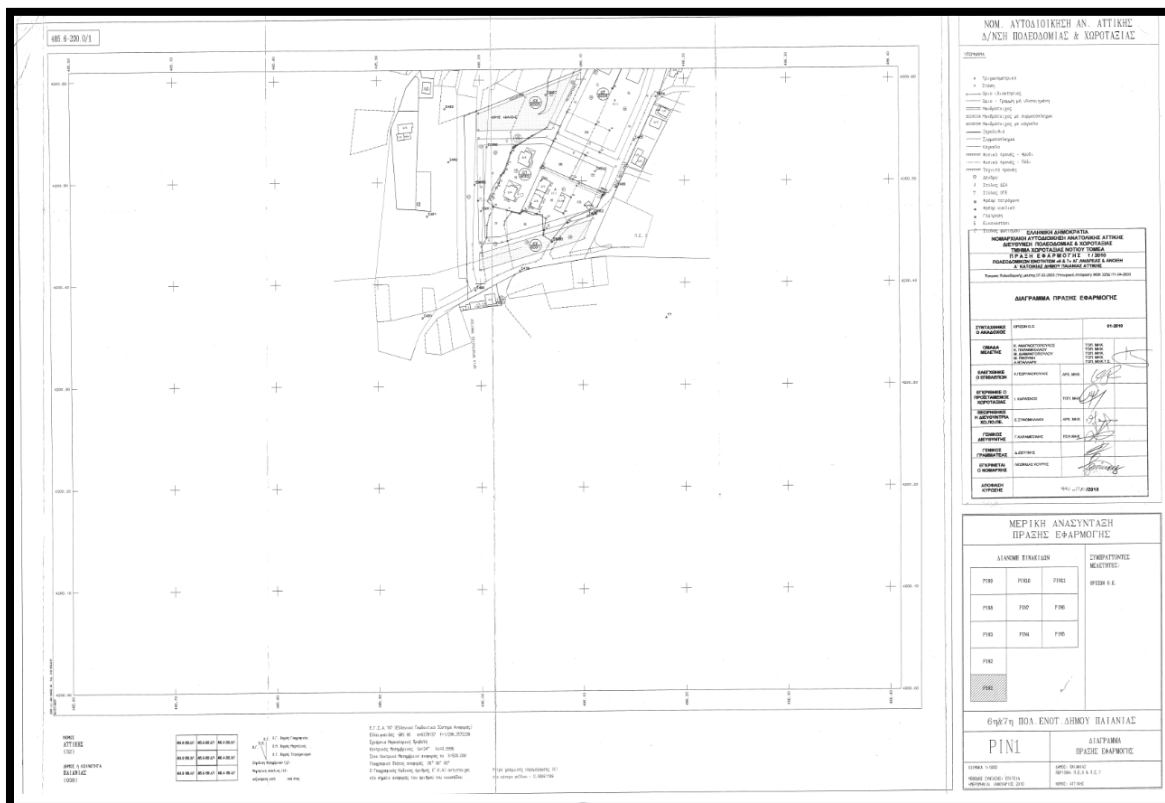
Σύμφωνα με το άρθρο 2 το εν λόγω ΦΕΚ στις ΠΕ 6 και ΠΕ7 του Δήμου Παιανίας καθορίζονται οικοδομήσιμοι χώροι, οδοί, πεζόδρομοι, κοινόχρηστοι χώροι- χώροι πρασίνου, 'χώροι πρασίνου, γυμνάσιο- λύκειο- αθλητικές εγκαταστάσεις , δημοτικό σχολείο- παιδικός σταθμός, δημοτικό σχολείο νηπιαγωγείο, νηπιαγωγείο,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

6218, 6223, 6227, 6228, 7008, 7012, 7013, 7015, 7016, 7020, 7030, 7035, 7040, 7044, 7045, 7052, 7054, 7055, 7062, 7063, 7065, 7067, 7069, 7070, 7084, 7088, 7089, 7092, 7096, 7107.

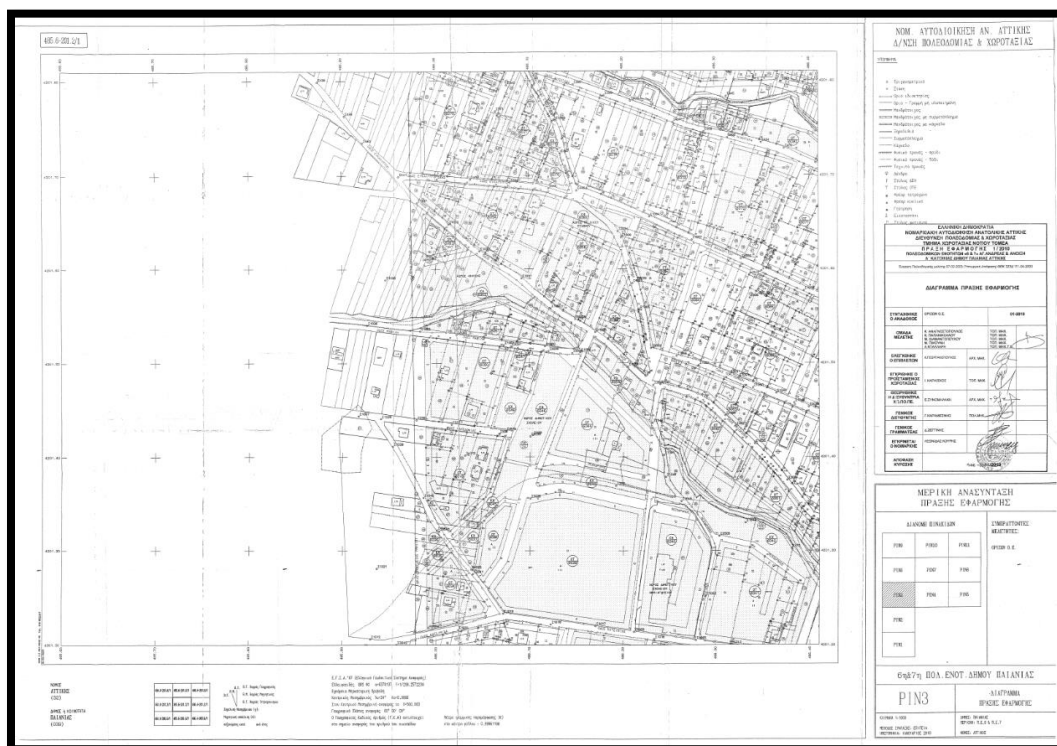
Παρακάτω παρουσιάζονται τα διαγράμματα της πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των ΠΕ6 «Άγιος Ανδρέας» και ΠΕ7 «Άνοιξη».



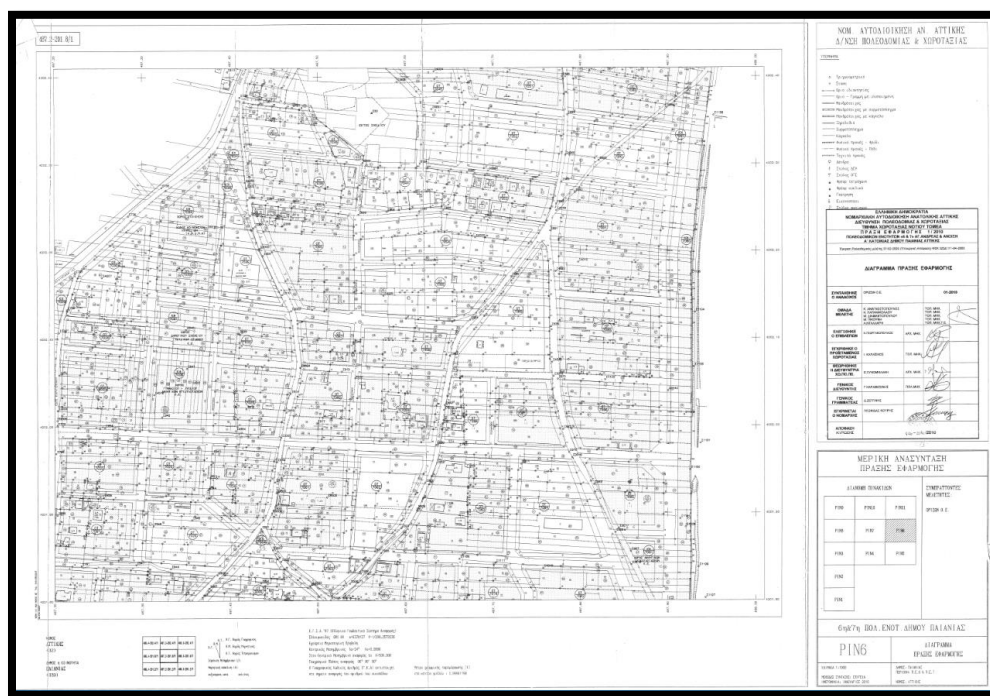
Εικόνα 27: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α΄ Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (1/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



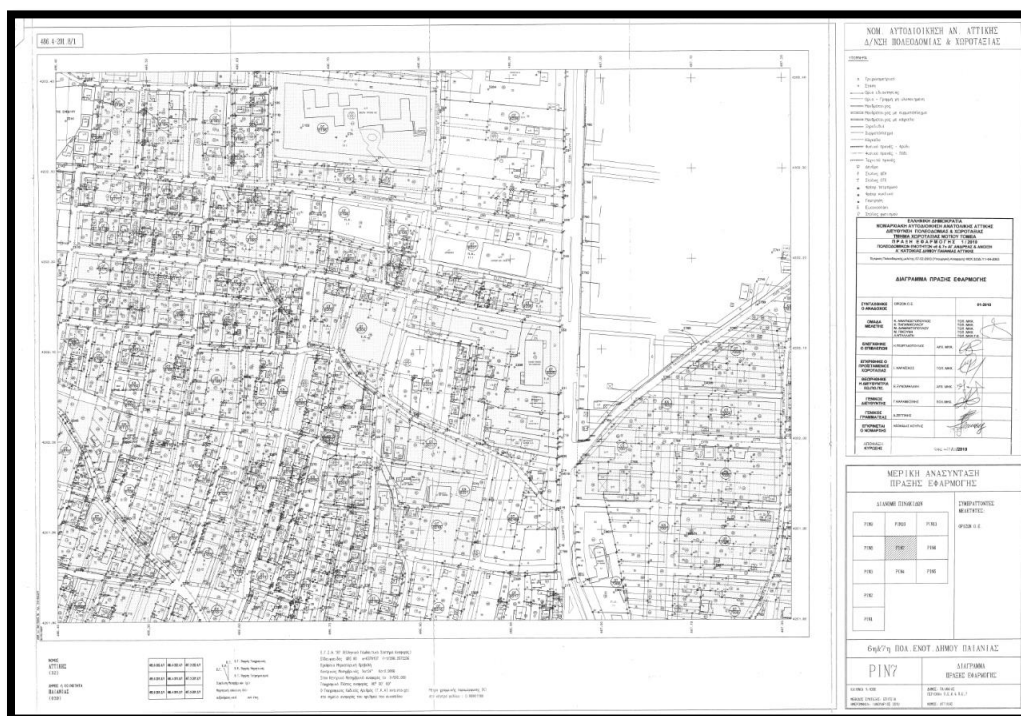
Εικόνα 28: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (2/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



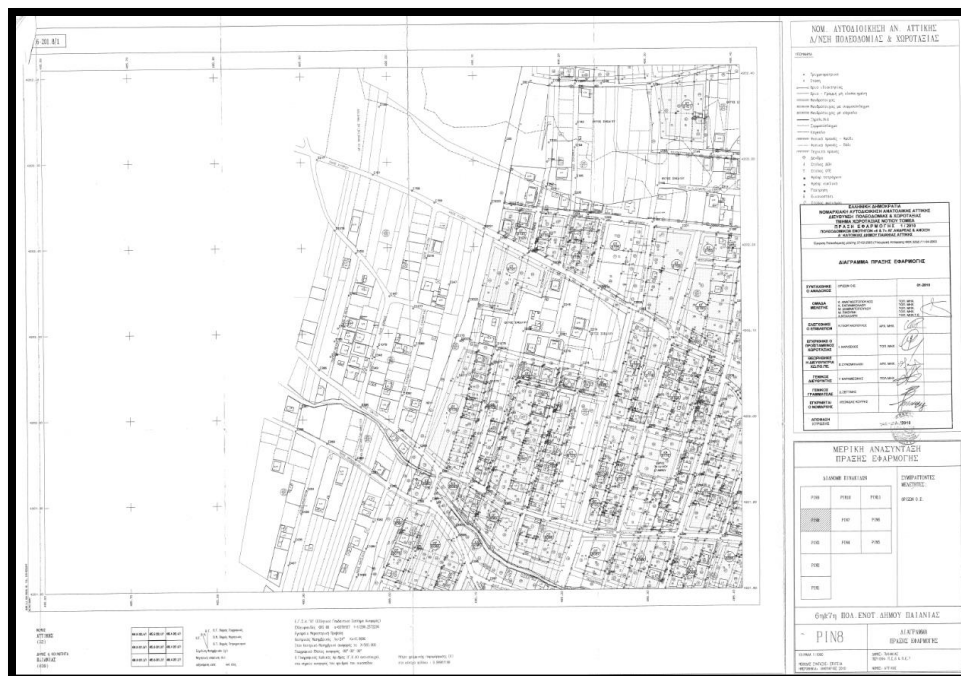
Εικόνα 29: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (3/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



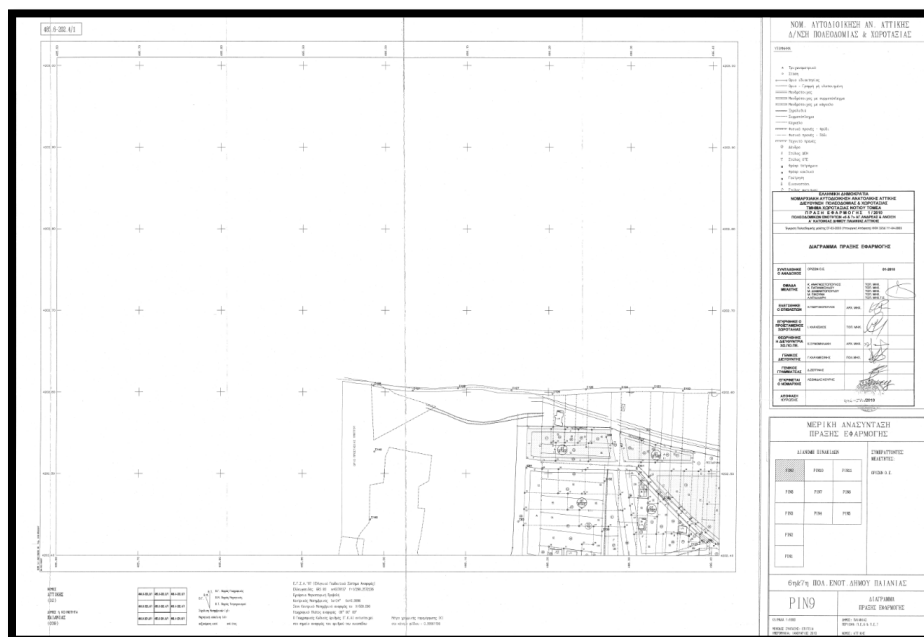
Εικόνα 32: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (6/6) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



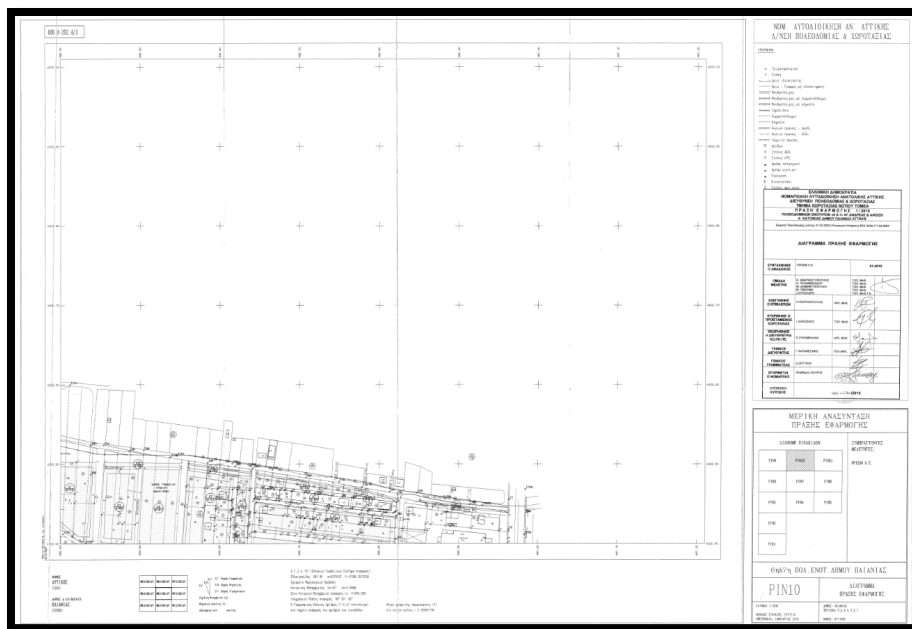
Εικόνα 33: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής έγκρισης πολεοδομικής μελέτης των «ΠΕ6 και ΠΕ7» Αγ Ανδρέα και Άνοιξη Α' Κατοικίας Δήμου Παιανίας, ΦΕΚ 323/Δ/11-04-2003 (7/11) (πηγή: Δήμος Παιανίας).



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 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).



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).
ΠΕ 8- ΜΙΧΟΥΛΙ

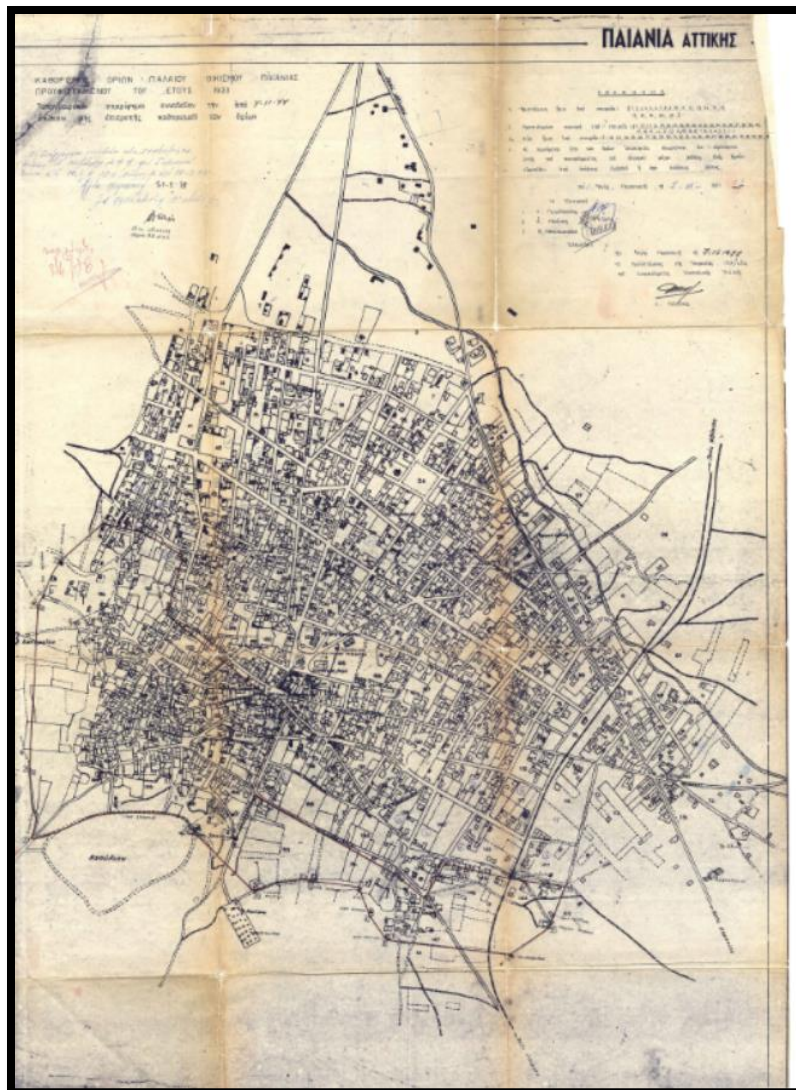
Παρακάτω παρουσιάζεται το σχέδιο για την ΠΕ8- Μιχούλι της ΔΕ Παιανίας του Δήμου Παιανίας Αττικής.



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 ίδιου 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:

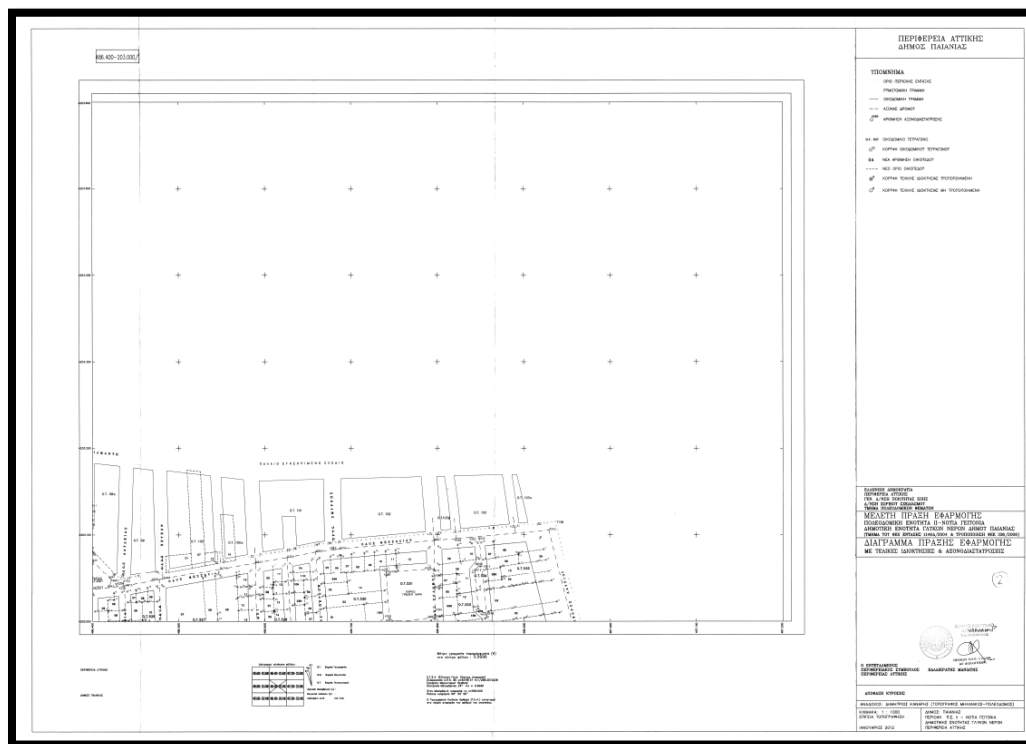
- Τράπεζες, ασφάλειες.
- Πρατήρια βενζίνης.
- Συνεργεία αυτοκινήτων.
- Εστιατόρια, αναψυκτήρια.

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.

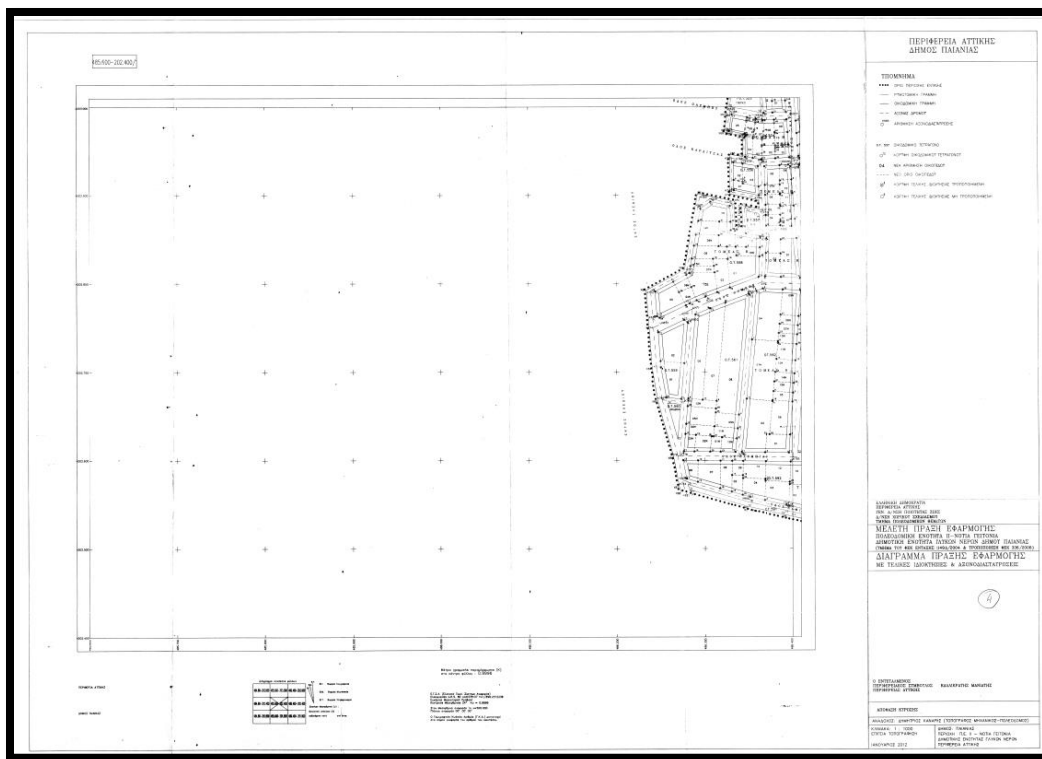
ΠΕ 2-NOTIA.



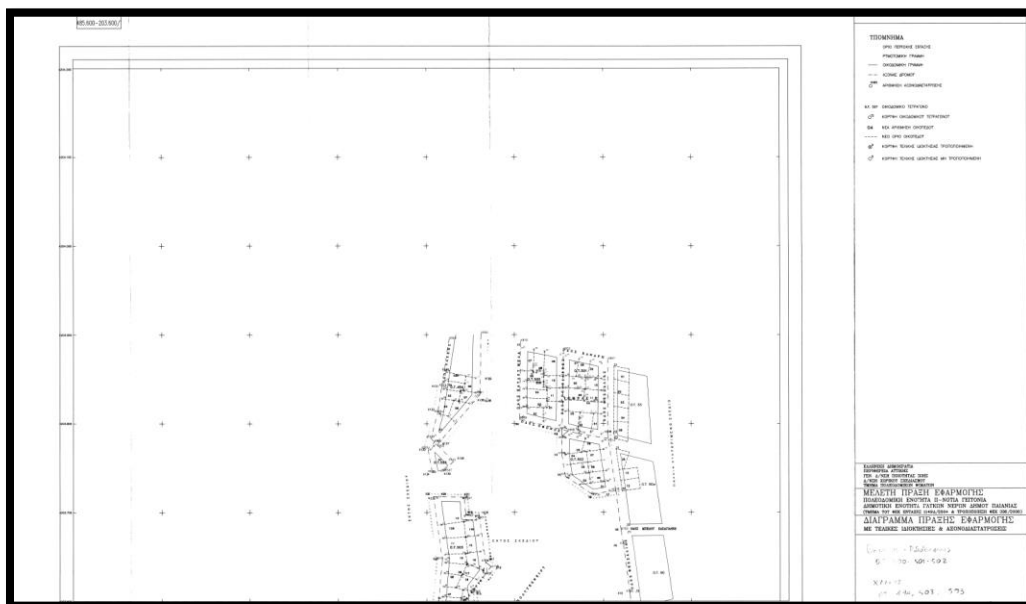
Εικόνα 40: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης με τελικές ιδιοκτησίες και αξονοδιαστευρώσεις για την ΠΕ2 «Νότια» με του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).



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).

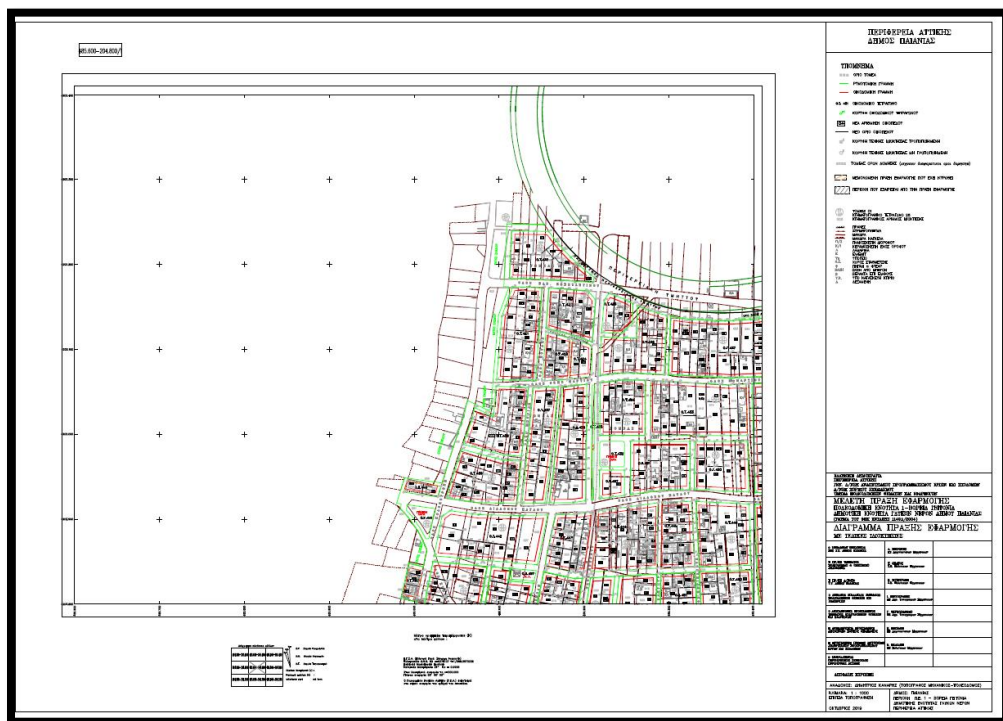


Εικόνα 42: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).

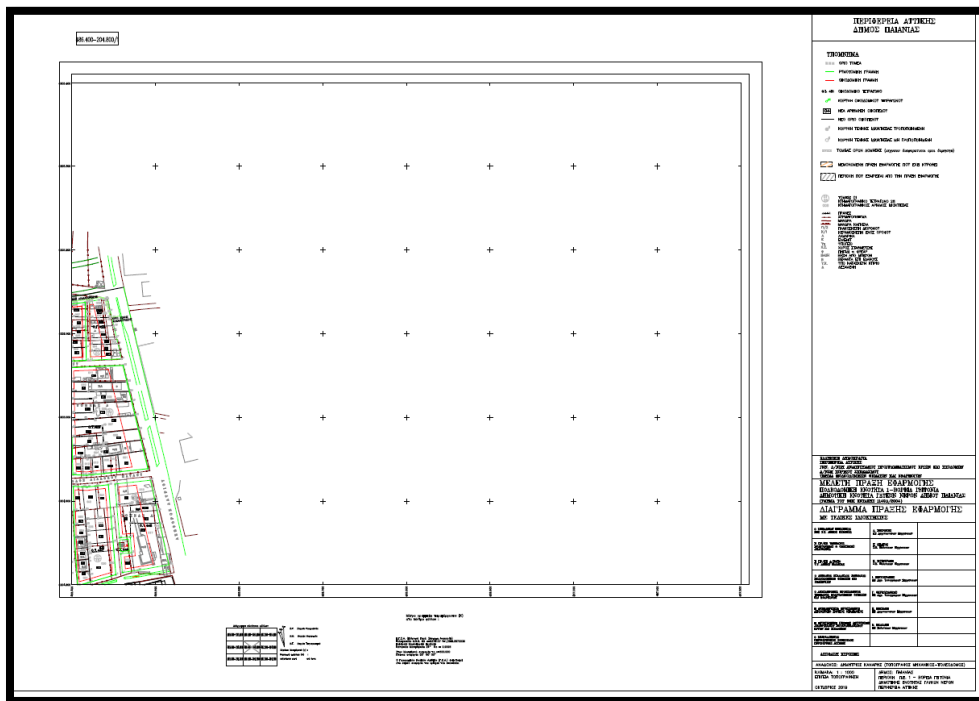


Εικόνα 43: Κτηματογραφικό διάγραμμα πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ2 «Νότια» του Δήμου Γλυκών Νερών (πηγή: Δήμος Παιανίας).

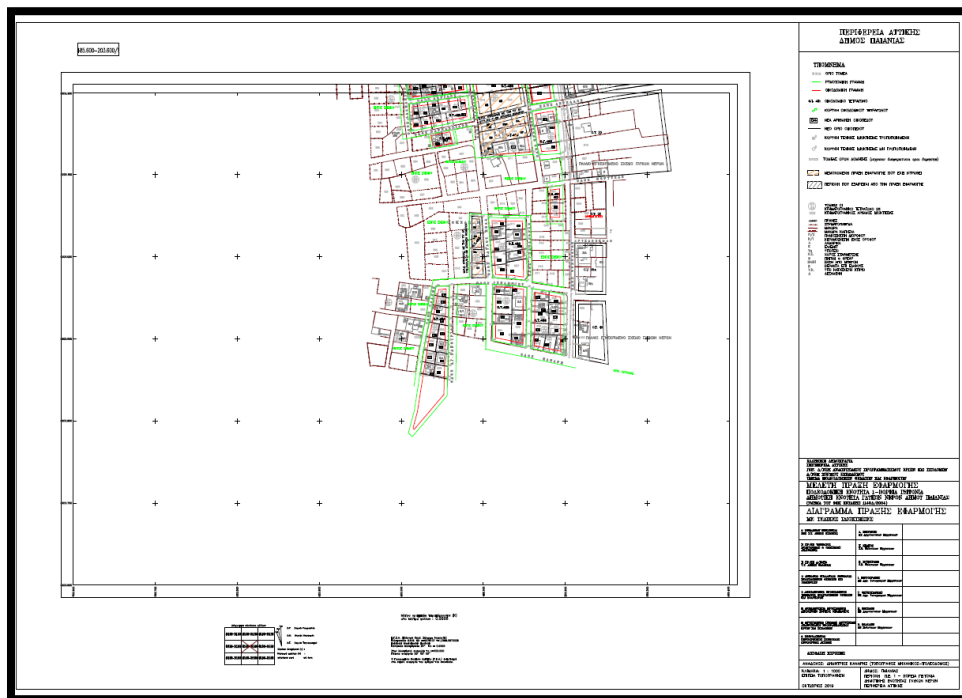
ΒΟΡΕΙΑ (ΠΕ1).



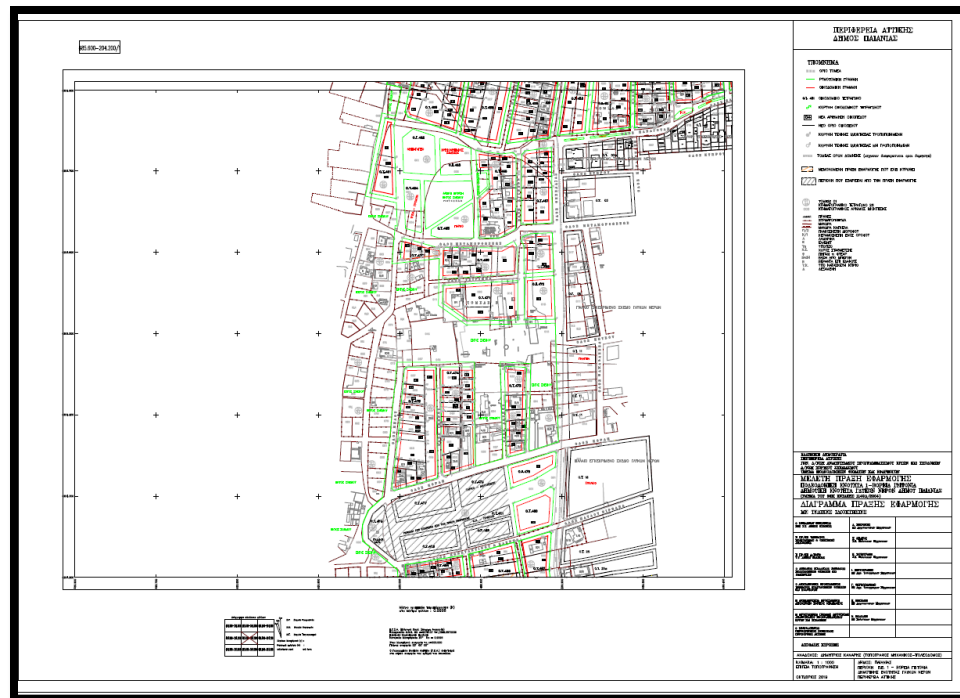
Εικόνα 44: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (1/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).



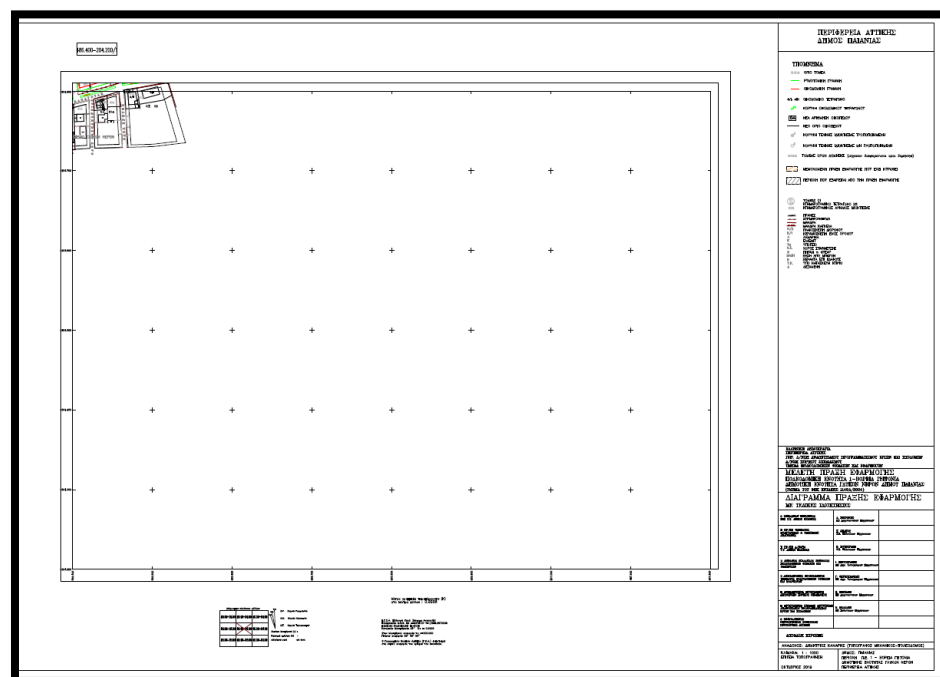
Εικόνα 45: Διάγραμμα πράξης εφαρμογής πολεοδομικής μελέτης για την ΠΕ1- Βόρεια Γειτονία με τελικές ιδιοκτησίες σύμφωνα με το ΦΕΚ ένταξης 1149/Δ/2004 (2/5)(πηγή: Δήμος Παιανίας).



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).



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 καλλιεργειών 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 Φούρεσι 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 ²	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:

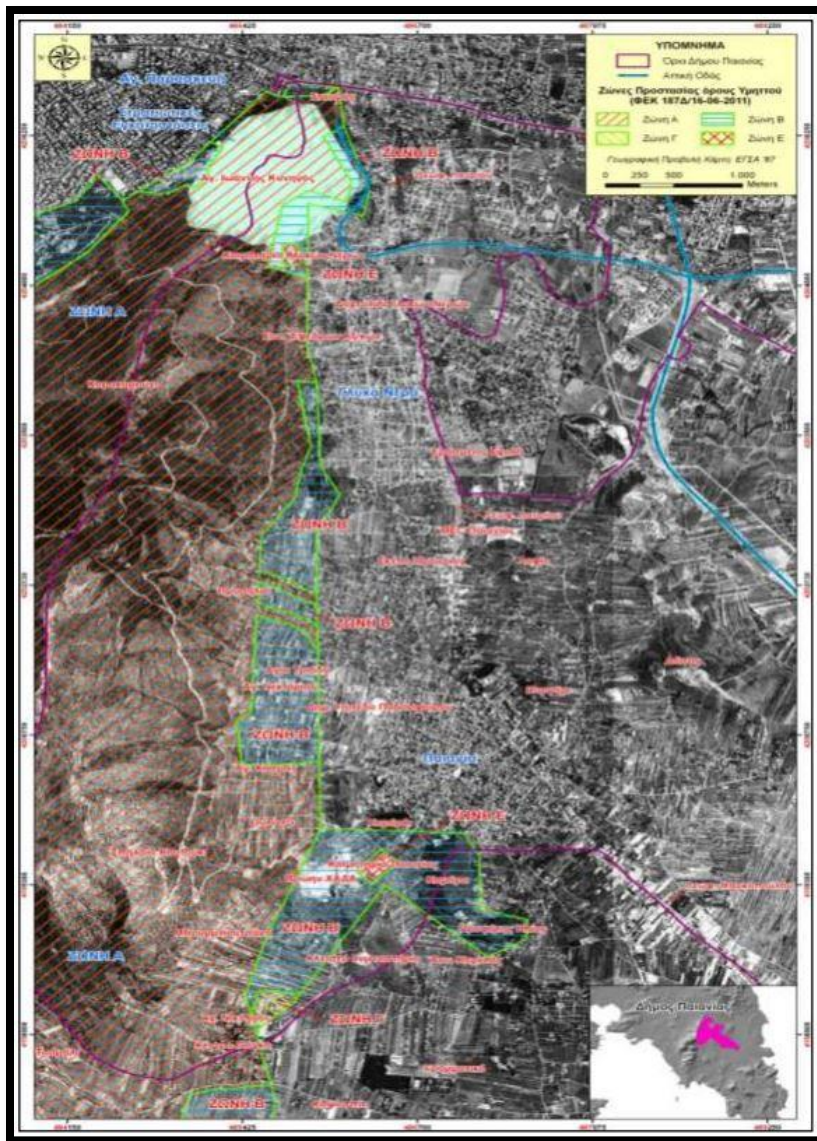
- Ζώνες προστασίας Υμηττού

- Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) (ΦΕΚ 199Δ/2003), όπως:
 - Ζώνη Γ1 Ειδικής Ενίσχυσης Παραδοσιακών Καλλιεργείων.
 - 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:

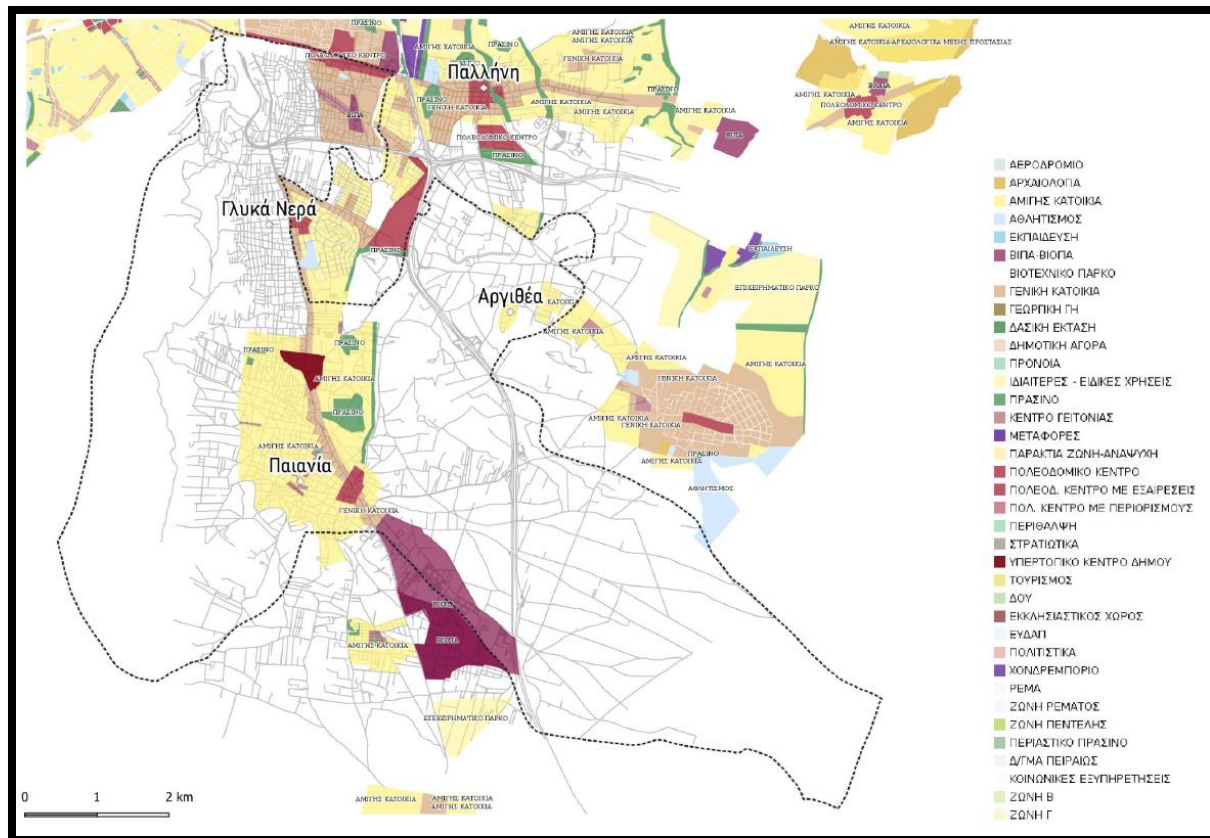
- Ζώνη Α: Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται ως περιοχή «Απόλυτης προστασίας της φύσης και των μνημείων», με στόχο την προστασία των οικοτόπων, των ειδών πανίδας, χλωρίδας και την οικολογική ανάδειξη των ιδιαίτερων φυσικών, γεωλογικών και ιστορικών χαρακτηριστικών του Υμηττού.
- Ζώνη Β: Η ζώνη αυτή χαρακτηρίζεται 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.



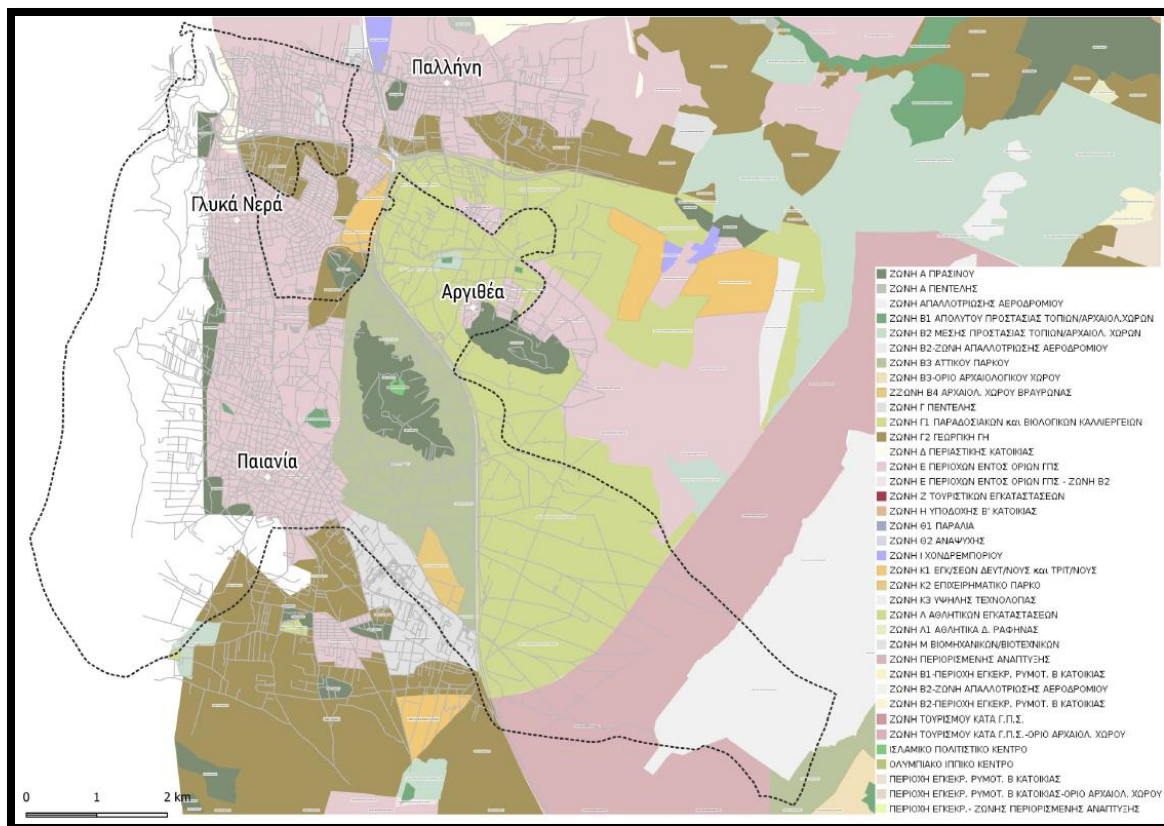
Εικόνα 49: Ζώνες Προστασίας Υμηττού (ΦΕΚ 187Δ/2011) (πηγή: Φίλης Χρ.,2011).

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 Περιορισμένη 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.



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. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.

5.1. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΟΔΩΝ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της βιώσιμης κινητικότητας είναι η μετατροπή οδών που αποτελούν πόλους έλξης επισκεπτών σε οδούς ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας. Στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Παιανίας προτείνονται μια σειρά έργων που στόχο έχουν ακριβώς αυτή τη βελτίωση των όρων κινητικότητας, τόσο των μόνιμων κατοίκων όσο και των επισκεπτών στην περιοχή.

Συνοπτικά, προτείνεται η διαμόρφωση και η μετατροπή οδών σε οδούς ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας, όπου θα μειώσει σημαντικά την κυκλοφορία, θα βελτιώσει τα φαινόμενα της παράνομης στάθμευσης, θα βελτιώσει την οδική ασφάλεια, θα προωθήσει την πεζή μετακίνηση και θα αναβαθμίσει την αισθητική του τοπίου. Παραπλεύρως της οδού ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου και λωρίδας περιπάτου, όπου θα συνδράμουν σημαντικά στην προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, στην ανάδειξη των κοινόχρηστων χώρων, των χώρων πρασίνου και των χώρων αθλητικών εγκαταστάσεων, θα αναβαθμίσουν την αισθητική του τοπίου και θα μετατρέψουν την ευρύτερη περιοχή σε ένα αστικά βιώσιμο περιβάλλον για τους πολίτες. Προτείνεται η μετατροπή της οδού Μεταξά σε οδό ήπιας κυκλοφορίας.

5.2. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΜΕΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΩΝ.

Βασικό πυλώνα βιώσιμης κινητικότητας για μια σύγχρονη πόλη αποτελεί η προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, όπως η ποδηλασία και το βάδισμα. Για το λόγο αυτό, προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου δύο κατευθύνσεων επί της Λεωφ. Λαυρίου.

Η Λεωφ. Λαυρίου αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση με διαχωριστική νησίδα στη μέση και πεζοδρόμια δεξιά και αριστερά της οδού. Σε διάφορα τμήματα κατά μήκος της Λεωφ. Λαυρίου υπάρχουν παρακείμενες ιδιοκτησίες πλησίον του πεζοδρομίου. Ο ποδηλατόδρομος προτείνεται να κατασκευαστεί στο επίπεδο του πεζοδρομίου πλησίον της οδού.



Εικόνα 52: Άποψη της οδού Μεταξιά.

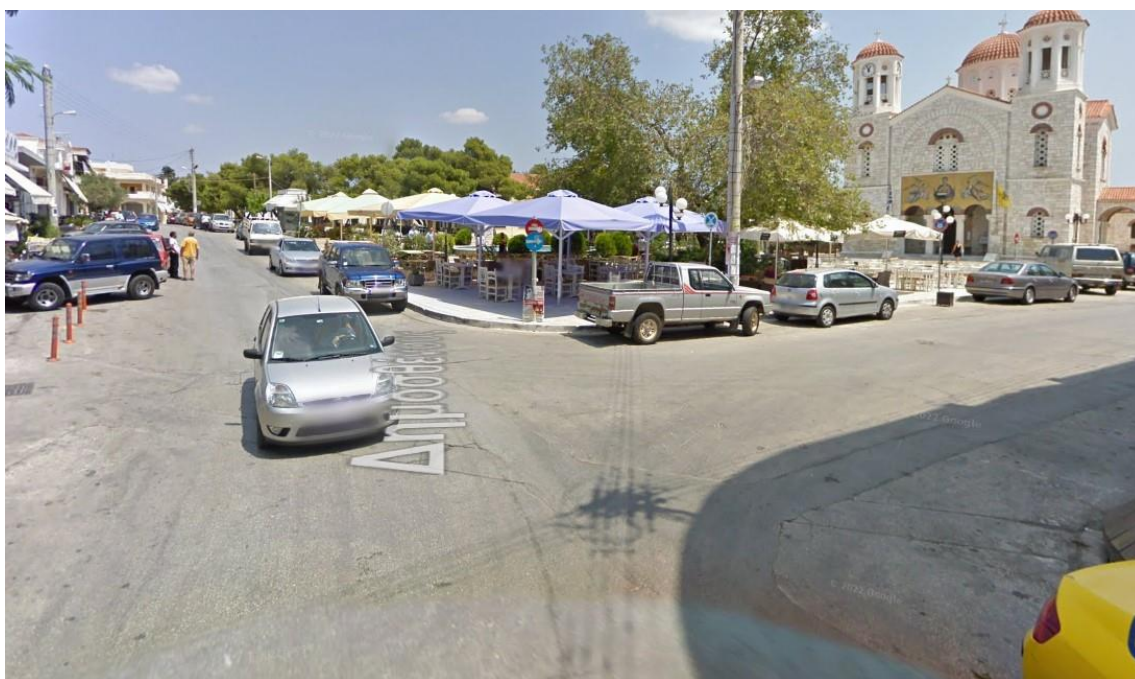
5.3. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ.

Για την ολοκλήρωση του δικτύου ποδηλατοδρόμων, προτείνεται η τοποθέτηση Σταθμού Ενοικίασης Ποδηλάτων σε κατάλληλες θέσεις του Δήμου. Μία τέτοια θέση δύναται να είναι η πλατεία Βασιλέως Κωνσταντίνου, καθώς υπάρχει ο αναγκαίος χώρος χωροθέτησης Σταθμού. Για την ενοικίαση των ποδηλάτων προτείνεται η δημιουργία εφαρμογής για την πληροφόρηση των σημείων ενοικίασης, τις χρεώσεις, την πληρωμή μέσω συστήματος ηλεκτρονικών μέσων και την προώθηση της χρήσης μέσω φιλικών προς το περιβάλλον όπως το ποδήλατο. Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία σημείων πληρωμής εντός του σταθμού.

Η δυνατότητα ενοικίασης θα αποδειχθεί ιδιαίτερα χρήσιμη για τους επισκέπτες, για τους τουρίστες αλλά φυσικά και για τους μόνιμους κατοίκους.



Εικόνα 53: Σταθμός Ενοικίασης Ποδηλάτων.



Εικόνα 54: Άποψη της πλατείας Βασιλέως Κωνσταντίνου.

5.4. ΑΝΟΙΚΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΑΙΑΝΙΑ.

Στην περιοχή της Παιανίας, προτείνεται η δημιουργία Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου (Open Mall) στο εμπορικό κέντρο της πόλης. Στο κέντρο της Παιανίας υπάρχει ελεύθερος διαθέσιμος χώρος στην περιοχή της Λαϊκής Αγοράς, στη συμβολή των οδών Βασιλίσσης Φρειδερίκης και Όθωνος Χούντα.

Η δημιουργία Ανοικτού Κέντρου Εμπορίου θα αναβαθμίσει τη λειτουργικότητα και την αισθητική της περιοχής παρέμβασης και θα προσφέρει σημαντικά οφέλη στις οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής.

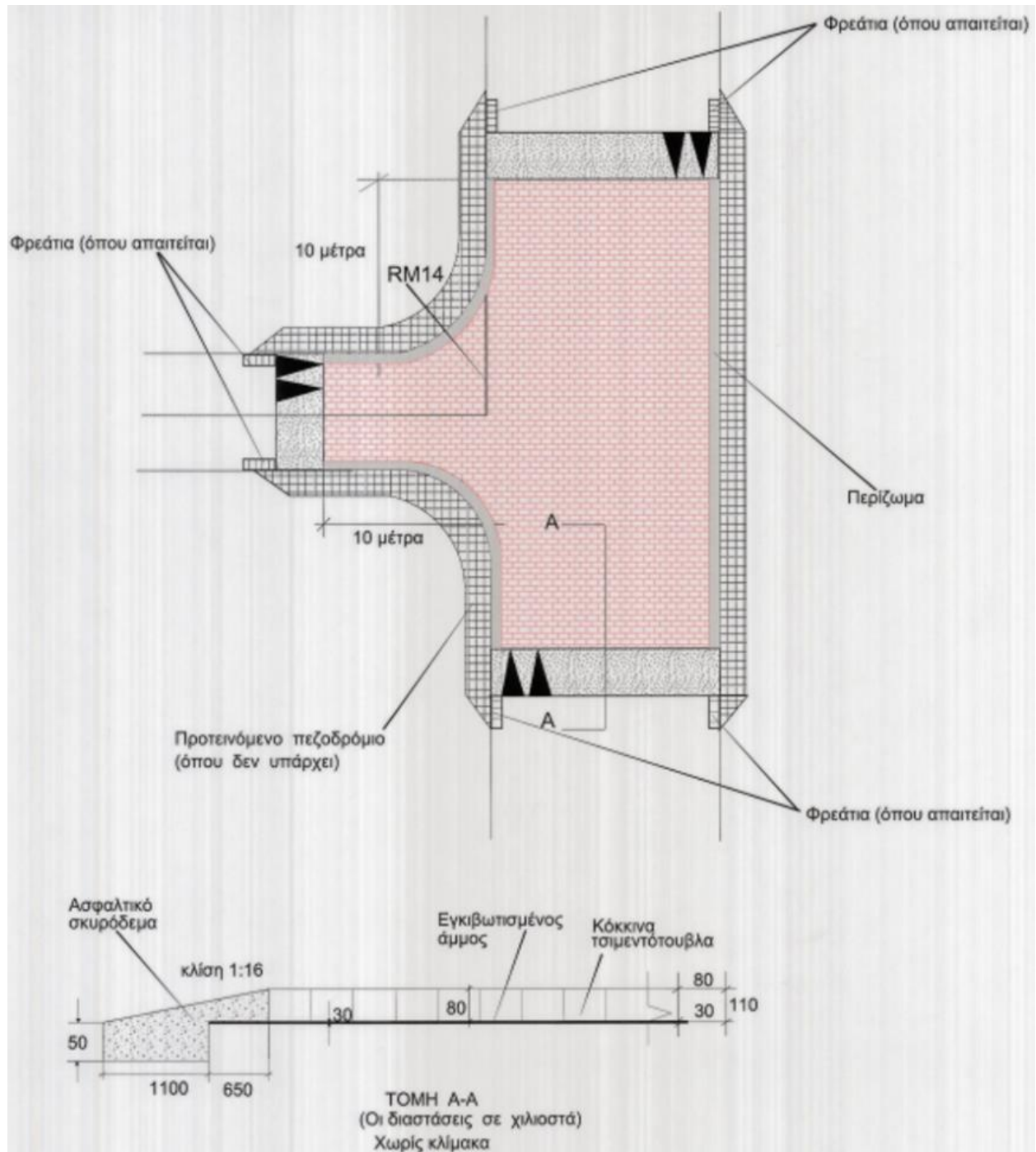


Εικόνα 55: Άποψη της οδού Όθωνος Χούντα.

5.5. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΥΠΕΡΥΨΩΜΕΝΩΝ ΣΥΜΒΟΛΩΝ (ΠΛΑΤΟ).

Η δημιουργία οδών ήπιας/ελεγχόμενης κυκλοφορίας στην περιοχή της Παιανίας, πέρα από τα σημαντικά οφέλη που έχει ως προς την βιώσιμη αστική κινητικότητα των περιοχών, είναι εξίσου σημαντική για την οδική ασφάλεια.

Γι' αυτό το λόγο προτείνεται η δημιουργία υπερυψωμένης συμβολής (πλατό) για την μείωση της ταχύτητας σε διασταυρώσεις και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Η διαμόρφωση της συμβολής με κατάλληλο ανάγλυφο υλικό όπως πλάκες, κυβόλιθους, χρωματιστά τσιμεντότουβλα κλπ., έχει έκταση που αγκαλιάζει ολόκληρο το πλάτος του δρόμου και ολόκληρη τη διασταύρωση, και σχεδιάζεται με συγκεκριμένες προδιαγραφές ώστε να μην υπάρχει έντονη υπερύψωση. Η υπερύψωση θα προϊδεάζει τους οδηγούς έτσι ώστε να μειώσουν ταχύτητα όταν θα προσεγγίζουν αυτές τις διασταυρώσεις. Επίσης, η διαμόρφωση αυτή δεν είναι οι κλασικού τύπου ράμπες μείωσης ταχύτητας (σαμαράκια), αλλά έχει το πλεονέκτημα ότι μέσω της υπερύψωσης αποφεύγονται τυχόν βλάβες στα οχήματα και απότομα φρεναρίσματα.



Εικόνα 56: Τυπικό Σχέδιο Υπερυψωμένης Συμβολής (πλατό).



Εικόνα 57: Πλατό οδοστρώματος στην Κύπρο.

5.6. ΚΟΜΒΟΣ Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ – Λ. ΜΑΡΚΟΠΟΥΛΟΥ.

Ο συγκεκριμένος κόμβος αποτελεί μία από τις πύλες εισόδου – εξόδου προς και από τον οικισμό της Παιανίας. Αποτελείται από τις οδούς διπλής κατεύθυνσης, Λεωφ. Λαυρίου, η οποία αποτελεί την σημαντικότερη αστική αρτηρία της περιοχής μελέτης και τη Λεωφόρο Μαρκόπουλου.

Η υφιστάμενη διαμόρφωση του κόμβου, δεν βοηθάει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας, καθώς δημιουργεί μεγάλη σύγχυση στους οδηγούς των διερχόμενων οχημάτων, με αποτέλεσμα να παρατηρούνται παραβάσεις με τον κίνδυνο ατυχήματος να εγκυμονεί.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω κρίνεται αναγκαία η βελτίωση της γεωμετρίας του εν λόγω κόμβου με στόχο της ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στο σημείο και την καλύτερη οργάνωση των κινήσεων των συμβαλλόμενων οδών. Προτείνεται η ενίσχυση με την κατάλληλη οριζόντια και κάθετη σήμανση και η διερεύνηση για την εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης, καθώς οι συμβαλλόμενες κινήσεις των Λ. Λαυρίου και Λ. Μαρκόπουλου εξυπηρετούν υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους.

5.7. ΚΟΜΒΟΣ Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ – ΟΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΠΑΥΛΟΥ.

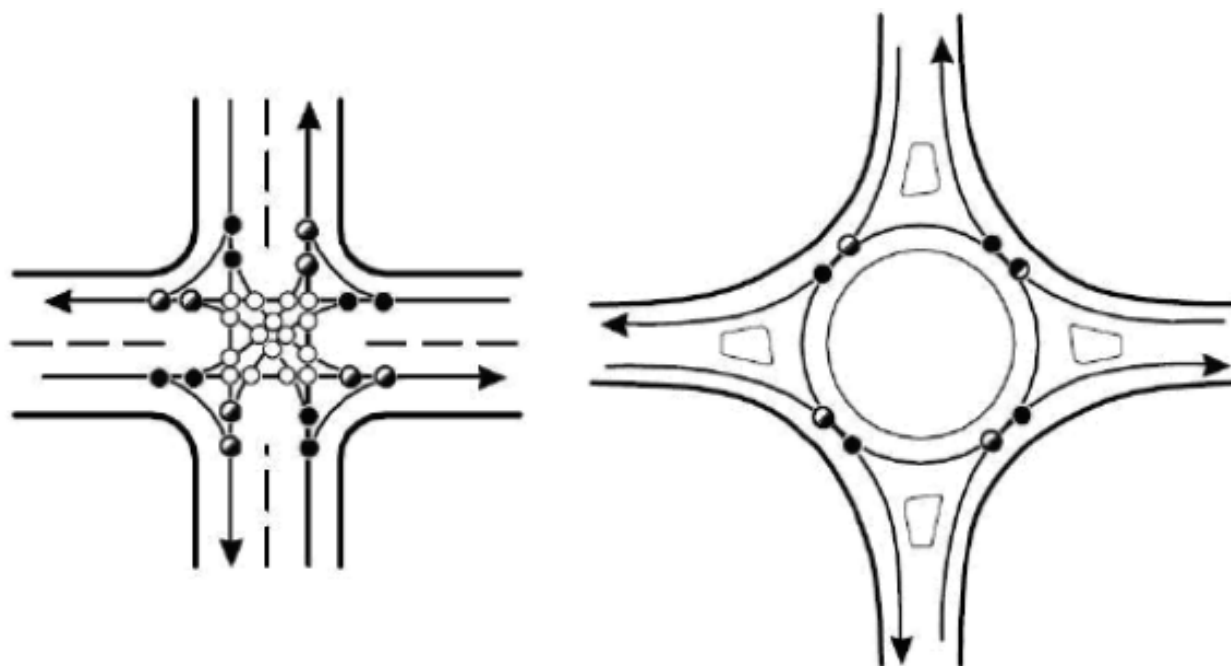
Ο επόμενος κόμβος βρίσκεται βορειότερα στην περιοχή μελέτης και αποτελείται από τις οδούς διπλής κατεύθυνσης, Λεωφ. Λαυρίου και Βασιλέως Παύλου. Αποτελεί σημαντική πύλη εισόδου – εξόδου προς και από την περιοχή μελέτης μέσω της Λεωφ. Λαυρίου, ενώ η οδός Βασιλέως Παύλου χαρακτηρίζεται ως μιας καίριας σημασίας συλλεκτήρια οδός η οποία εξυπηρετεί κυκλοφοριακές ροές βόρεια της Παιανίας.

Με στόχο την μείωση των χρόνων αναμονής και την καλύτερη εξυπηρέτηση όλων των συμβαλλόμενων κινήσεων του κόμβου, προτείνεται η εγκατάσταση συστήματος φωτεινής σηματοδότησης.

5.8. ΚΟΜΒΟΣ Λ. ΛΑΥΡΙΟΥ – ΟΔΟΣ ΒΑΣΙΛΙΣΣΗΣ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗΣ.

Ο υπό εξέταση κόμβος χωροθετείται στο βόρειο τμήμα της περιοχής μελέτης εντός της ευρύτερης περιοχής της Παιανίας. Αποτελεί την συμβολή των οδών διπλής κατεύθυνσης Λ. Λαυρίου και Βασιλίσσης Φρειδερίκης.

Διαπιστώθηκε ότι η υφιστάμενη διαμόρφωση δεν διευκολύνει την ροή της κυκλοφορίας, οπότε κρίνεται απαραίτητη η διερεύνηση για την καλύτερη οργάνωση της κυκλοφορίας στον υπό εξέταση κόμβο. Αναλυτικότερα, προτείνεται η διαμόρφωση ενός κομβιδίου κυκλικής πορείας (Mini Roundabouts) μιας λωρίδας κυκλοφορίας. Η λύση του κυκλικού κόμβου για την οργάνωση της κυκλοφορίας ενισχύει την οδική ασφάλεια, καθώς μειώνει τις ταχύτητες προσέγγισης των οχημάτων στον κόμβο και τα σημεία εμπλοκής μεταξύ των συμβαλλόμενων οχημάτων. Όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχεδιάγραμμα το οποίο αναλύεται στο αντίστοιχο τεύχος των ΟΜΟΕ (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ) για Κόμβους Κυκλικής Κίνησης, σε τυπικό 4σκελή ισόπεδο κόμβο τα σημεία εμπλοκής από 32 μειώνονται σε 8.



Τύπος Εμπλοκής	Μορφή Κόμβου/Αριθμός σημείων σύγκρουσης	
	Διασταύρωση	K^3
● Χωρισμός	8	4
◐ Συμβολή	8	4
○ Διασταύρωση	16	0
Σύνολο	32	8

Εικόνα 58: Σημεία και τύποι εμπλοκής σε κόμβο διασταύρωσης και σε κόμβο κυκλικής κίνησης – «ΟΜΟΕ – Κόμβοι Κυκλικής Κίνησης».

5.9. ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΕΥΑΙΣΘΗΤΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Με στόχο την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας σε σημεία της περιοχής μελέτης, όπου συναντώνται σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, αλλά και στις εισόδους/εξόδους Παιανίας και Γλυκών Νερών αλλά και των υπολοίπων οικισμών, προτείνεται η λήψη μέτρων μείωσης της ταχύτητας. Τέτοιες παρεμβάσεις μπορεί να είναι:

- ενίσχυση της οριζόντιας και κάθετης σήμανσης στα εν λόγω σημεία,
- στένωση του πλάτους του οδοστρώματος με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων ή με κατάλληλες διαγραμμίσεις οδοστρώματος,
- τοποθέτηση μέσων μείωσης ταχύτητας όπως ανακλαστήρες οδοστρώματος, μειωτές ταχύτητας (πλατό), ακουστικές ταινίες, προειδοποιητικοί παλλόμενοι πορτοκαλί σηματοδότες, μετρητές ταχύτητας κ.α.

5.10. ΔΙΑΝΟΙΞΗ ΟΔΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΑ ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ.

Όπως είχε εξεταστεί διεξοδικά κατά την πρώτη φάση της παρούσας μελέτης, σε αρκετά σημεία της περιοχής μελέτης δεν έχουν εφαρμοσθεί σε ικανοποιητικό βαθμό τα όσα προέβλεπε ο πολεοδομικός κανονισμός.

Ειδικότερα, παρατηρήθηκε ότι εκτεταμένο δίκτυο οδών και πεζοδρόμων, όπως προβλέπονταν στις σχετικές Πολεοδομικές Μελέτες, δεν έχει διανοιχθεί σε μεγάλο μήκος του. Παράλληλα, οι προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, όπως χώροι πρασίνου, πάρκα, πλατείες, χώροι αθλητικών δραστηριοτήτων, χώροι στάθμευσης, πολιτιστικοί χώροι, καθώς και χώροι εκπαίδευσης, δεν έχουν υλοποιηθεί. Κατά αυτόν τον τρόπο παρατηρούνται φαινόμενα αναρχίας και ετερογένειας όσον αφορά το δομημένο περιβάλλον της περιοχής μελέτης, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημαντικές ελλείψεις σε δίκτυα υποδομών και εξυπηρέτησης.

Στα πλαίσια της σύνταξης ενός ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας κρίνεται απαραίτητη η εφαρμογή και η υλοποίηση σε βάθος μακροχρόνιου χρονικού ορίζοντα, όλων όσων προβλέπουν οι εγκεκριμένες πολεοδομικές μελέτες που αφορούν στην περιοχή μελέτης.

5.11. ΜΟΝΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΟΔΩΝ.

Όπως διαπιστώθηκε κατά την αναλυτική καταγραφή των γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, αρκετές οδοί οι οποίες είναι χαρακτηρισμένες σαν διπλής κατεύθυνσης, λόγω του περιορισμένου πλάτους τους δεν δύναται να εξυπηρετήσουν επαρκώς και την κυκλοφορία και των δυο κατευθύνσεων, με αποτέλεσμα η κυκλοφορία των οχημάτων σε αυτές να πραγματοποιείται με δυσκολία.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, προτείνεται η εφαρμογή εκτεταμένων μονοδρομήσεων εκείνων των οδικών τμημάτων των οποίων το πλάτος οδοστρώματος είναι μικρότερο από 5,5 μέτρα, το οποίο αντιστοιχεί σε 2,75 m. πλάτος ανά λωρίδα κατεύθυνσης. Το συγκεκριμένο πλάτος (2,75 m.) είναι το ελάχιστο πλάτος λωρίδας κυκλοφορίας σύμφωνα με το τεύχος των ΟΜΟΕ (Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ) για «Κύριες Αστικές Οδούς». Όσον αφορά στις οδούς με πλάτος μικρότερο από 2,75 μ. προτείνεται η πεζοδρόμησή τους.

5.12. ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ.

Η συγκεκριμένη παρέμβαση στοχεύει και στην ενίσχυση της μετακίνησης με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Κατά την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης, κρίθηκε σκόπιμη η αναβάθμιση και ενίσχυση του δικτύου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και κυρίως η βελτίωση των μετακινήσεων ενδοδημοτικά εντός της περιοχής μελέτης.

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη αυτή, προτείνεται η λειτουργία μιας Δημόσιας Συγκοινωνίας, η οποία θα λειτουργεί με μικρά λεωφορεία (Mini Bus) και θα συνδέει τους οικισμούς και τα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής μελέτης.

5.13. ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.

Με στόχο την βελτίωση των συνθηκών της κυκλοφορίας, προτείνεται η εισαγωγή ευφών συστημάτων μεταφορών, που θα επιτρέπουν την παροχή πληροφοριών στους μετακινούμενους σε πραγματικό χρόνο.

Συγκεκριμένα, όσον αφορά στις συνθήκες κυκλοφορίας, προτείνεται η τοποθέτηση σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου του συνόλου της περιοχής μελέτης, Πινακίδων Μεταβλητών Μηνυμάτων (VMS), που θα ενημερώνουν τους μετακινούμενους για τις συνθήκες κυκλοφορίας, για την περίπτωση ατυχήματος σε κάποιο οδικό τμήμα της περιοχής μελέτης, καθώς επίσης και για τους χρόνους μετακίνησης προς σημαντικούς προορισμούς της περιοχής μελέτης.

Ένα σημείο που κρίνεται σκόπιμη η τοποθέτηση Πινακίδας Μεταβλητών Μηνυμάτων είναι στη Λ. Λαυρίου στη συμβολή της με την οδό Όθωνος Χούντα, προκειμένου να ενημερώνονται οι διερχόμενοι οδηγοί για τις συνθήκες κυκλοφορίας τόσο προς τα βόρεια για την περιοχή των Γλυκών Νερών όσο και προς τα νότια για την περιοχή της Παιανίας.

Επιπλέον, ένα ακόμα σημείο που κρίνεται σκόπιμη η τοποθέτηση Πινακίδας Μεταβλητών Μηνυμάτων είναι στη Λ. Μαραθώνος πριν τη συμβολή της με τη Λ. Μαρκόπουλου, προκειμένου να ενημερώνονται οι διερχόμενοι οδηγοί για τις συνθήκες κυκλοφορίας τόσο προς τα βόρεια επί της Λ. Λαυρίου όσο και προς τα νότια επί της Λ. Μαρκόπουλου.

5.14. ΔΙΕΥΡΥΝΣΗ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΣΩ ΕΥΦΥΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ.

Με στόχο την Αύξηση Χώρων Στάθμευσης, προτείνεται αρχικά η επέκταση του συστήματος της ελεγχόμενης στάθμευσης σε περισσότερους οδικούς άξονες κυρίως του κέντρου της Παιανίας και των Γλυκών Νερών, ενώ για την εξασφάλιση των κατοίκων του κέντρου, προτείνεται αντίστοιχα και η αναλογική αύξηση των θέσεων κατοίκων. Ωστόσο, η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, δεν θα πρέπει να λειτουργεί επιβαρυντικά στην εξασφάλιση του απαραίτητου πλάτους πεζοδρομίων και στην ανάπτυξη νέων πεζοδρομίων.

5.15. ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΦΩΤΙΣΜΟΥ.

Έχοντας ως γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και στην μείωση των παραγόμενων ρύπων, προτείνεται η ενεργειακή αναβάθμιση του δημοτικού φωτισμού. Με την αντικατάσταση ενεργοβόρων υφιστάμενων φωτιστικών σωμάτων εξοικονομείται σημαντικό κόστος λειτουργίας, ενώ προκύπτει και σημαντικός όφελος και για το περιβάλλον, καθώς τα υφιστάμενα φωτιστικά παλιάς τεχνολογίας εκλύουν μεγάλες ποσότητες CO₂ από την αυξημένη κατανάλωση.

5.16. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΣΤΑΘΜΩΝ ΦΟΡΤΙΣΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ.

Οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής που αυξάνονται ραγδαία τις τελευταίες δεκαετίες, χρήζουν αναγκαία τη στροφή αναζήτησης και υιοθέτησης εναλλακτικών πηγών ενέργειας. Με στόχο την μείωση των παραγόμενων ρύπων και στα πλαίσια εξάλειψης των καυσαερίων που προκύπτουν από τις μηχανές

εσωτερικής καύσης και τη μείωση των πόρων καυσίμων, ανακαλύφθηκε και προωθείται η χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων, ελαφριών φορτηγών, ποδηλάτων και δίκυκλων (scooter) και άλλων τύπων οχημάτων, τα οποία διαθέτουν ηλεκτρικούς κινητήρες που χρησιμοποιούν την ηλεκτρική ενέργεια, αποθηκεύοντάς την σε επαναφορτιζόμενες συστοιχίες συσσωρευτών. Τα πλεονεκτήματα σε αντιδιαστολή με τα βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα είναι η απουσία ρύπων εξάτμισης, απουσία θορύβων, σταθερή ροπή από την ακινησία έως το μέγιστο όριο στροφών λειτουργίας, χαμηλό κόστος, απουσία ανάγκης αντικατάστασης μηχανικών μερών, όπως συστήματα ανάφλεξης, πιστόνια και απουσία ανάγκης τακτικής αλλαγής λαδιών.

Στα πλαίσια της προώθησης βιοκλιματικής ανάπτυξης, προτείνεται η δημιουργία σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε υφιστάμενους χώρους στάθμευσης εντός της περιοχής μελέτης, ώστε να προαχθεί η χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων και κατ' επέκταση να μειωθούν οι εκπομπές ρύπων.



Εικόνα 59: Παράδειγμα σταθμών φόρτισης ηλεκτροκίνητων οχημάτων σε υπαίθριο χώρο.

5.17. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΜΑΘΗΤΩΝ ΣΤΙΣ ΟΔΟΥΣ ΜΕ ΕΙΣΟΔΟΥΣ ΣΧΟΛΕΙΩΝ.

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες επί των οδών στα τμήματα όπου έχουν διαμορφωθεί είσοδοι σχολικών συγκροτημάτων θα πρέπει να επανεξετασθούν, με γνώμονα την θέσπιση πολύ αυστηρών κανόνων τήρησης της οδικής ασφάλειας και της ασφαλούς διέλευσης των μαθητών από και προς τα σχολεία. Ενδεικτικά πρέπει να θεσπιστούν μέτρα μείωσης των ταχυτήτων, αύξησης του πλάτους των πεζοδρομίων, προσθήκης κεντρικών νησίδων διαχωρισμού της κυκλοφορίας, ευδιάκριτης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης κ.α. Η προώθηση των νέων ρυθμίσεων θα πρέπει να προκύψει μέσω εκπόνησης ειδικής μελέτης.

5.18. ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΣΕ ΟΛΟ ΤΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.

Η ενίσχυση και η εξασφάλιση της προσβασιμότητας αποτελεί άμεση προτεραιότητα για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παιανίας. Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης προβλέπεται να επιτευχθεί μέσω των παρακάτω μέτρων:

- Εγκατάσταση ραμπών ΑμεΑ και οδηγών τυφλών σε όλο το μήκος των υφιστάμενων πεζοδρομίων.
- Διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, ώστε να καλύπτεται το ελάχιστο απαιτούμενο πλάτος ελεύθερης όδευσης πεζών (1,5 μ.).
- Κατασκευή πεζοδρομίων, στα σημεία του οδικού δικτύου όπου δεν έχουν υλοποιηθεί.
- Βελτίωση της πρόσβασης των ΑΜΕΑ στα δημοτικά κτίρια και υπηρεσίες.
- Επάρκεια θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ σε κρίσιμα σημεία – πόλους έλξης της περιοχής μελέτης.
- Εγκατάσταση συστήματος ηχητικής καθοδήγησης ατόμων με μειωμένη όραση στους φωτεινούς σηματοδότες.

5.19. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΣΤΟΧΟ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ.

Παρόλο που δεν αποτελούν τις πρώτες προτεραιότητες ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής κινητικότητας, σίγουρα είναι κρίσιμης σημασίας παρεμβάσεις που αφορούν την βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών σε όλο το εύρος της περιοχής μελέτης. Στα πλαίσια του εν λόγω Σχεδίου προτείνεται η υλοποίηση των απαιτούμενων παρεμβάσεων κυκλοφοριακής ρύθμισης για την καλύτερη οργάνωση και ροή της κυκλοφορίας, οι οποίες θα αφορούν σε κρίσιμα σημεία εντός της περιοχής μελέτης, τα οποία θα καθοριστούν σε συνεργασία με την Αναθέτουσα Αρχή.

5.20. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ/ΕΥΑΙΣΘΗΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΜΕΤΑΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ.

Πέραν των προτεινόμενων παρεμβάσεων, οι οποίες αναλύονται παραπάνω, είναι απαραίτητη η πλαisiώσή τους από μια σειρά παράλληλων ενεργειών και δράσεων, οι οποίες θα ενισχύσουν την σημαντικότητα της μεταστροφής από την χρήση του ΙΧ στους εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς και στις ΔΣ.

Συγκεκριμένα, είναι σκόπιμο η ανάπτυξη μιας συντονισμένης εκστρατείας ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων από τους αρμόδιους φορείς. Η στρατηγική ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των μετακινούμενων θα πρέπει να συνδυάζει μεθοδολογίες και εργαλεία προκειμένου να επιτύχει τη μέγιστη δυνατή απήχηση. Θα πρέπει να προβάλλει:

- τα πλεονεκτήματα της χρήσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και σε συσχέτιση πάντα με τις παρεμβάσεις που θα πραγματοποιηθούν,
- την ενίσχυση της οικονομίας και της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής μελέτης, μέσω των παρεμβάσεων που προωθούν την βιώσιμη αστική κινητικότητα,

- τα μειονεκτήματα και τις επιβαρύνσεις που δημιουργεί η χρήση του ΙΧ, όχι μόνο κατά την μετακίνηση του (κυκλοφοριακή συμφόρηση, πρόβλημα στάθμευσης), αλλά και σε ευρύτερο βαθμό στο περιβάλλον.