

Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου Διονύσου

Παραδοτέο Π.1.α. Ανάλυση
Υφιστάμενης Κατάστασης και
Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης



ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2021



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	7
1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Π.1.α. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ ...	10
1.1 Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης.....	14
2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	18
2.1. Γεωγραφική θέση του Δήμου Διονύσου	18
2.2. Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός Δήμου Διονύσου.....	20
2.3. Βασικό Οδικό Δίκτυο-Μεταφορές.....	22
2.4. Πληθυσμιακά και Κοινωνικά στοιχεία Δήμου Διονύσου	26
2.4.1. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά Δήμου Διονύσου	26
2.4.2. Οικονομικά στοιχεία-Απασχόληση στο Δήμο Διονύσου	31
2.4.3. Στοιχεία νοικοκυριών του Δήμου Διονύσου	35
3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.....	41
3.1. Στρατηγικός Σχεδιασμός σε επίπεδο Περιφέρειας	41
3.1.1. Στρατηγικό Σχέδιο Περιφέρειας Αττικής (2014-2019)	41
3.1.2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής (2014-2020)	46
3.1.3. ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ.....	49
3.2. Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών.....	54
3.2.1. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Διονύσου (2012-2014)	55
3.2.2. Αναθεώρηση Τροποποίηση ΓΠΣ Ροδόπολης.....	60
3.2.3. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Εκάλης και τμήματος της Κοινότητας Διονύσου	67
3.2.4. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Σταμάτας.....	68
3.2.5. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Κρουονερίου.....	69
3.2.6. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Άνοιξης	71
3.2.7. Μελέτη Ρυθμιστικής Σήμανσης στην Κοινότητα Διονύσου Στάδιο II (2004)	72
3.2.8. Ανασύνταξη Μελέτης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης της Κοινότητας Δροσιάς (2002)	76
3.2.9. Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις στην Κοινότητα Άνοιξης (2001).....	88
3.2.10. Μελέτη Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Κέντρο του Δήμου Αγίου Στεφάνου Α' και Β' Φάση (2001)	95
3.2.11. Κυκλοφοριακή Μελέτη και Ρυθμίσεις της Κοινότητας Σταμάτας (2006).....	103
3.2.12. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Λεωφόρου Κρουονερίου (2003)	109
3.2.13. Κυκλοφοριακή Μελέτη Κοινότητας Κρουονερίου (2008)	114



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

4. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	120
5. ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ	122



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΚΛΙΜΑΚΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΥΚΡΙΤΗΡΙΑΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	16
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΜΕΣΟΣ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΑΝΑ Π.Ε.....	21
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΔΕ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ) ..	26
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ).....	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	44
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, 2014-2020)	48
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΝΑ ΆΞΟΝΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ (ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020).....	52
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΑΜΑΤΑΣ (ΓΠΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΑΜΑΤΑΣ, 1994)	68
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΣΤΑΔΙΟ ΙΙ (2004)	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΑΣΥΝΤΑΞΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΔΡΟΣΙΑΣ (2002).....	76
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ ΆΝΟΙΞΗΣ (2001).....	88
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΣΤΑΜΑΤΑΣ (2006).....	103
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ (2003) ..	109
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΑΠΟΔΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ (2008)	114
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΦΗΟ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	120



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΑΝΑ ΔΕ (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)	27
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΔΗΜΩΝ ΤΗΣ Π.Ε. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΤΩΝ 1991-2011 (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)	28
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΗΛΙΚΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)	30
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΙΟΝΥΣΟΥ (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)	31
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΣΧΟΛΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΙΟΝΥΣΟΥ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)	32
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6. ΚΛΑΔΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΙΟΝΥΣΟΥ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)	32
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΑΕΠ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΩΝ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ) ...	33
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΟ ΕΓΧΩΡΙΟ ΠΡΟΪΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΩΝ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)	34
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9: ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΑΠΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΝΟΜΩΝ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ).....	35
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10: ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΡΙΘΜΟ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΟΥΣ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)	36
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11: ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΚΑΙ ΚΑΤΟΧΗ ΙΧ (ΕΛΣΤΑΤ 011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ).....	36
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12: ΚΑΤΟΧΗ ΙΧ ΣΤΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΑ ΑΝΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)...	37
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13: ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ).....	39



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: Η ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	19
ΕΙΚΟΝΑ 2: ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΦΗΟ ΔΗΜΟΥ ΔΙΟΝΥΣΟΥ.....	123



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1: ΒΑΣΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	22
ΧΑΡΤΗΣ 2: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	24
ΧΑΡΤΗΣ 3. ΚΑΤΟΧΗ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ)	38
ΧΑΡΤΗΣ 4. ΔΙΑΘΕΣΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΝΑ ΝΟΙΚΟΚΥΡΙΟ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ΙΔΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ).....	40



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το παρόν παραδοτέο αποτελεί το πρώτο από τα τρία (3) Παραδοτέα της σύμβασης «Παροχή υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» του Δήμου Διονύσου, η οποία υπογράφηκε στις 24/12/2020 με αριθ. Πρωτ. 38530 μεταξύ του Δήμου Διονύσου και της εταιρείας με την επωνυμία «CIRCULAR SYNERGY ADVISORY IKE».

Αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα για άμεσο περιορισμό της κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και άλλων αέριων ρύπων από τις μεταφορές, το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας προχώρησε στη σύνταξη σχετικού νομοσχεδίου με τίτλο «Μετάβαση στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης». Το εν λόγω νομοσχέδιο έχει ως στόχο την ευθυγράμμιση της πολιτικής της χώρας με την «Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την κινητικότητα των χαμηλών εκπομπών» και ως εκ τούτου περιλαμβάνει διατάξεις για τη διαμόρφωση του ρυθμιστικού πλαισίου της αγοράς της ηλεκτροκίνησης, τη διείσδυση στη χώρα των οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, και, τέλος την ανάπτυξη των δημοσίων διαθέσιμων υποδομών επαναφόρτισης.

Το Πράσινο Ταμείο με πρόσκληση του στις 16 Νοεμβρίου 2020 (αριθμ.πρωτ. 7970) αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση μεγάλου και μεσαίου μεγέθους Δήμων της χώρας για υλοποίηση Σ.Φ.Η.Ο. Ο καθορισμός των δήμων έγινε με συγκεκριμένη μεθοδολογία του Πράσινου Ταμείου, τα κριτήρια της οποίας αφορούν τον πληθυσμό.

Ο νόμος περί «Μετάβασης στην κινητικότητα χαμηλών εκπομπών: Μέτρα προώθησης και λειτουργία της αγοράς ηλεκτροκίνησης» ορίζει πως Σ.Φ.Η.Ο. εκπονούν:

Υποχρεωτικά

- Δήμοι των Μητροπολιτικών κέντρων
- Μεγάλοι και μεσαίοι ηπειρωτικοί Δήμοι
- Δήμοι πρωτευουσών περιφερειακών ενοτήτων
- Μεγάλοι και μεσαίοι νησιωτικοί Δήμοι

Εθελοντικά

- Όλοι οι υπόλοιποι Δήμοι

Βάσει των διατάξεων του Ν. 4710/2020 (ΦΕΚ Α' 142) «Προώθηση της Ηλεκτροκίνησης και άλλες διατάξεις» και ειδικά το άρθρο 17 και της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 «Τεχνικές Οδηγίες για τα Σχέδια Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Σ.Φ.Η.Ο.» (ΦΕΚ Β' 4380),ορίζονται τα κάτωθι:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Ως «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο.)» ορίζεται το πρόγραμμα χωροθέτησης δημοσίως προσβάσιμων σημείων επαναφόρτισης Η/Ο κανονικής ισχύος (AC ή DC συσκευές ισχύος 3,7kW έως 22kW) ή υψηλής ισχύος (AC ή DC συσκευές ισχύος >22kW) και θέσεων στάθμευσης Η/Ο, που εκπονείται από τους δήμους εντός των διοικητικών τους ορίων.
- Ως Φορέας Εκπόνησης ορίζεται από τις διατάξεις του Ν. 4710/2020 (Α' 142) και της ΚΥΑ ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/93764/396/30.09.2020 (ΦΕΚ Β' 4380) ο κάθε Δήμος στα διοικητικά όρια του οποίου δύναται να εκπονηθεί το Σ.Φ.Η.Ο. Σε ειδικές περιπτώσεις, π.χ. σε νησιωτικές περιοχές με παραπάνω από ένα (1) Δήμο ή σε μητροπολιτικές περιοχές όπου κρίνεται αναγκαία η συνεργασία δύο ή περισσότερων Δήμων, ως Φορέας Εκπόνησης λογίζεται δύο (2) ή περισσότεροι Δήμοι ή η Περιφερειακή Ένωση Δήμων (Π.Ε.Δ.).
- Ως Περιοχή Παρέμβασης ορίζεται η εδαφική περιοχή για την οποία θα εφαρμοσθούν τα περιεχόμενα του Σ.Φ.Η.Ο. και ταυτίζεται με τα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης. Η Περιοχή Παρέμβασης προσδιορίζεται ήδη κατά το Στάδιο 1 και τη σύνταξη του Παραδοτέου Π.1.

Συγκεκριμένα, η κατάρτιση των ΣΦΗΟ αφορά σε χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και κατάλληλων συσκευών που επιτρέπουν αργή/γρήγορη φόρτιση Η/Ο σε τουλάχιστον:

- Υφιστάμενους υπαίθριους ή στεγασμένους δημοτικούς χώρους στάθμευσης.
- Υφιστάμενες παρόδιες θέσεις στάθμευσης, ελεύθερες και ελεγχόμενης στάθμευσης, (πολεοδομικά κέντρα των δήμων, περιοχές αυξημένης επίσκεψης, πυκνοδομημένες αστικές περιοχές).
- Νέους υπαίθριους/στεγασμένους χώρους στάθμευσης ή παρόδιες θέσεις στάθμευσης που χωροθετούνται με σκοπό την εγκατάσταση σημείων φόρτισης Η/Ο.
- Τερματικούς σταθμούς και σε επιλεγμένα σημεία των δημοτικών και αστικών συγκοινωνιών
- Χώρους εξυπηρέτησης τουριστικών λεωφορείων.
- Χώρους εξυπηρέτησης Η/Ο τροφοδοσίας.
- Υφιστάμενα και νόμιμα καθορισμένα σημεία στάσης ή στάθμευσης (πιάτσες) Ε.Δ.Χ.-ΤΑΞΙ, (1 θέση Η/Ο ανά 5 θέσεις στάθμευσης).
- Χώρους στάθμευσης οχημάτων ΑΜΕΑ.

Πέραν των ανωτέρω, δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης Η/Ο δύναται να χωροθετηθούν και σε δημοτικές εγκαταστάσεις, πέραν των υποχρεωτικά προβλεπόμενων βάσει της κείμενης νομοθεσίας.

Η κατάρτιση των Σ.Φ.Η.Ο. υποστηρίζει την διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στους Δήμους, ούτως ώστε η εγκατάσταση των απαραίτητων σημείων επαναφόρτισης να γίνει με ισορροπημένο τρόπο εντός των διοικητικών ορίων κάθε Δήμου, δημιουργώντας ένα δίκτυο ολοκληρωμένο και χρηστικό, με στόχο την εξυπηρέτηση των πολιτών καθώς και των επισκεπτών και των σχετικών υπηρεσιών.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Στο παρόν Παραδοτέο Στάδιο εκτελούνται οι δραστηριότητες και παρουσιάζονται τα αποτελέσματα που εμπίπτουν στο Στάδιο 1: «Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης/Χαρτογράφηση Περιοχής Παρέμβασης/Χωροθέτηση σημείων/Σενάρια ανάπτυξης δικτύου». Το Στάδιο αυτό αποτελείται από δύο Παραδοτέα, το Π.1.α. και το Π.1.β. Το παρόν τεύχος αποτελεί το Παραδοτέο Π.1.α. και περιλαμβάνει την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τη χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης. Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα προκύψει η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. Στο Στάδιο αυτό συγκεντρώνονται τα Σχέδια και οι Μελέτες υπερκείμενου σχεδιασμού και τοπικού επιπέδου οι οποίες άπτονται του αντικείμενου ενός Σ.Φ.Η.Ο., όπως είναι για παράδειγμα συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές, πολεοδομικές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κλπ. και στρατηγικά σχέδια του Δήμου όπως ΣΒΑΚ, ΓΠΣ, κλπ. Στη συνέχεια καταγράφονται σε διανυσματικά αρχεία (αρχεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών-GIS) τα στοιχεία της υφιστάμενης κατάστασης που συγκεντρώθηκαν και αξιολογήθηκαν παραπάνω. Τέλος, καθορίζεται η Ομάδα Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης του Σ.Φ.Η.Ο. και η Ομάδα των Εμπλεκόμενων Φορέων που θα συμμετέχουν σε διαδικασίες διαβούλευσης.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

1. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΤΟΥ Π.1.α. ΠΑΡΑΔΟΤΕΟΥ & ΤΩΝ ΕΠΟΜΕΝΩΝ ΒΗΜΑΤΩΝ

Ο Φάκελος του Σ.Φ.Η.Ο. αποτελείται από τρία (3) Παραδοτέα τα οποία υλοποιούνται σε τρία διακριτά Στάδια. Μετά το πέρας κάθε Σταδίου η Ομάδα Εργασίας οφείλει να συντάσσει το αντίστοιχο Παραδοτέο. Μετά τη σύνταξη των Παραδοτέων και την ολοκλήρωση του φακέλου Σ.Φ.Η.Ο. ακολουθεί η διαδικασία έγκρισης του Σ.Φ.Η.Ο. και η υλοποίησή του.

ΣΤΑΔΙΟ 1

Στο Στάδιο 1 πραγματοποιείται αρχικά η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και η χαρτογράφηση της περιοχής μελέτης. Εν συνεχεία, προτείνεται η χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο και αναπτύσσονται εναλλακτικά σενάρια ανάπτυξης του δικτύου. Μετά το πέρας το Σταδίου 1 συντάσσεται το Παραδοτέο Π1 το οποίο αποτελείται από τα υποτεύχη Π.1.α. και Π.1.β.

Παραδοτέο Π.1.α.

Το Παραδοτέο Π.1.α. περιλαμβάνει τα κάτωθι:

A. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Φ.Η.Ο. Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής πραγματοποιείται μέσα από τη συγκέντρωση και ανάλυση κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού τόσο σε επίπεδο Περιφέρειας (εν προκειμένω της Περιφέρειας Ανατολικής Αττικής) όσο και σε επίπεδο Δήμου (εν προκειμένω του Δήμου Διονύσου). Οι μελέτες που συλλέγονται αποσκοπούν στην καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων για την περιοχή παρέμβασης, ώστε να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την κατάρτιση, υλοποίηση, καθώς και μελλοντικά σε κάθε αναθεώρηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Η αξιολόγηση των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων και των υπόλοιπων δεδομένων του οικείου Δήμου επιτρέπει την ανάδειξη των ευκαιριών και τον εντοπισμό στοχευμένων προβλημάτων για την περιοχή παρέμβασης, καθώς και την καταγραφή και τον προσδιορισμό της προγραμματιζόμενης ανάπτυξης της πόλης.

Σε γενικές γραμμές η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης περιλαμβάνει κατ'ελάχιστον τα κάτωθι:

- Συλλογή και καταγραφή των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου, για παράδειγμα ΣΒΑΚ, ΟΧΕ-ΒΑΑ, ΓΠΣ, ΣΧΟΑΑΠ, ΤΠΣ



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Καταγραφή των στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής, όπως το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, οι χρήσεις γης, τα κοινωνικοοικονομικά και δημογραφικά χαρακτηριστικά του πληθυσμού εξυπηρέτησης, τα βασικά σημεία ενδιαφέροντος, τα υφιστάμενα/αναπτυσσόμενα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης, τους όρους δόμησης, τα οποία δύνανται να προέλθουν από πολεοδομικές μελέτες
- Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής (λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, διαθέσιμοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και ποσοτικά/ποιοτικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες, την προσφορά στάθμευσης εκτός οδού και παρά την οδό, την τιμολογιακή πολιτική των ΜΜΜ και της στάθμευσης) βάσει κυκλοφοριακών/συγκοινωνιακών μελετών, μελετών στάθμευσης και μελετών αστικής ανάπλασης
- Καταγραφή των υφιστάμενων υπαίθριων και στεγασμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης, των θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων/δημοτικών κτιρίων/οχημάτων τροφοδοσίας
- Συλλογή και καταγραφή διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων

Η Ομάδα Έργου του Αναδόχου προχωρά σε μία αποδελτίωση των παραπάνω κειμένων στρατηγικού σχεδιασμού της περιοχής παρέμβασης με στόχο να καταγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής, το αναπτυξιακό και θεσμικό πλαίσιο, η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου και το σύστημα λειτουργίας των ΜΜΜ. Η αξιολόγηση των παραπάνω προσδιορίζει την εξέλιξη της περιοχής παρέμβασης και των μελλοντικών αναγκών και απαιτήσεων και τροφοδοτεί με χρήσιμη πληροφορία τόσο την αρχική κατάρτιση του Σ.Φ.Η.Ο. όσο και τον προγραμματισμό της επόμενης αναθεώρησής του.

B. Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης

Παράλληλα με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ή ακολούθως πραγματοποιείται και η χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης. Η δραστηριότητα αυτή αφορά τη δημιουργία διανυσματικών αρχείων και περιλαμβάνει κατ' ελάχιστον τα κάτωθι:

- Τη χαρτογράφηση των κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών (π.χ. κατηγορίες εισοδήματος), όπου αυτό καθίσταται εφικτό, των όρων δόμησης, των εμπορικών συγκεντρώσεων, των σημείων ενδιαφέροντος (σημεία πολιτιστικού/αθλητικού/τουριστικού ενδιαφέροντος, χώροι αναψυχής), των Υπηρεσιών τριτογενούς τομέας και κεντρικών λειτουργιών, των τερματικών σταθμών Υπεραστικών και Αστικών γραμμών
- Την καταγραφή των σημείων παρόδιας στάθμευσης και στάθμευσης ΙΧ οχημάτων (ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης), λεωφορείων, ταξί, οχημάτων τροφοδοσίας, θέσεων ΑμεΑ, καθώς και δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Την καταγραφή των σημείων/περιοχών με δυνατότητα κατασκευής νέων παροχών υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο για σύνδεση με το Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας σε συνεργασία με τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε
- Την καταγραφή αναγκαίων παρεμβάσεων στα σημεία τοποθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Παραδοτέο Π.1.β.

Το παραδοτέο αυτό αποτελείται από τρία (3) Κεφάλαια:

Κεφάλαιο Α': Διαδικασία επιλογής χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο

Το κεφάλαιο αυτό περιλαμβάνει τη Διαδικασία Επιλογής Χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο τα οποία θα πρέπει να εξυπηρετούν στο σύνολό τους τις ανάγκες φόρτισης όλων των κατηγοριών ηλεκτρικών οχημάτων για τα επόμενα πέντε (5) έτη. Στο Σ.Φ.Η.Ο. θα συμπεριλαμβάνεται πρόταση για πρόγραμμα τμηματικής υλοποίησης των οριζόμενων στο Σ.Φ.Η.Ο. σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο την πλήρη υλοποίησή του εντός τριών (3) ετών.

Ως προς τις αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές για τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης Η/Ο λαμβάνονται υπόψη οι σχετικές τεχνικές απαιτήσεις σύνδεσης των υποδομών επαναφόρτισης στο Ελληνικό Δίκτυο Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας για τις οποίες θα ζητείται η συνδρομή του Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. ούτως ώστε να προκύπτουν δεδομένα κατασκευής αναγκαίων έργων σύνδεσης και το σχετικό κόστος τους, καθώς και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις για οδική ασφάλεια.

Για την αξιολόγηση των δεδομένων που προκύπτουν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και την επιλογή των σημείων κατάλληλων για τη χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης και φόρτισης Η/Ο πραγματοποιείται Πολυκριτηριακή Ανάλυση. Πρόκειται για μία διαδικασία κατά την οποία οι πολίτες καλούνται να βαθμολογήσουν τη βαρύτητα κάποιων κριτηρίων τα οποία αναφέρονται στις περιοχές του Δήμου στις οποίες δύναται να χωροθετηθούν σταθμοί φόρτισης. Η σχετική σύγκριση των κριτηρίων πραγματοποιείται με τη σύγκριση κάθε κριτηρίου της i γραμμής με καθένα κριτήριο της στήλης j με μια κλίμακα από το 1 έως το 9. Όσο μεγαλύτερη είναι η βαθμολογία τόσο πιο σημαντικό είναι το κριτήριο της γραμμής έναντι της στήλης.

Κεφάλαιο Β': Σενάρια ανάπτυξης ολοκληρωμένου δικτύου φόρτισης Η/Ο

Το κεφάλαιο παρουσιάζει τα εναλλακτικά σενάρια χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο με στόχο τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης Η/Ο για την περιοχή παρέμβασης. Για την ορθή πρόβλεψη σε βάθος πενταετίας απαιτείται η δημιουργία εναλλακτικών σεναρίων κάλυψης των αναγκών φόρτισης των Η/Ο που προβλέπεται πως θα κυκλοφορούν. Η διαμόρφωση των σεναρίων λαμβάνει υπόψη την εκτίμηση ζήτησης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, τα τοπικά χαρακτηριστικά που αφορούν στην περιοχή παρέμβασης, τα υφιστάμενα και προγραμματισμένα δημοσίως προσβάσιμα σημεία επαναφόρτισης και τις απαιτήσεις βάσει χρήσεων, τη ζήτηση για μετακίνηση/στάθμευση και τα σημεία ενδιαφέροντος.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Κεφάλαιο Γ': Παρακολούθηση κάλυψης αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο

Ο Φορέας Εκπόνησης δημιουργεί ανοιχτό ψηφιακό αρχείο στο οποίο συγκεντρώνονται και καταγράφονται όλα τα νέα στοιχεία που προκύπτουν από τη στιγμή της δημιουργίας του Σ.Φ.Η.Ο. και αφορούν στην παρακολούθηση της κάλυψη των αναγκών επαναφόρτισης Η/Ο, στοιχεία τοπικού φορτίου από τον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε. και τα οποία θα χρησιμοποιηθούν για νέες τοποθετήσεις σημείων επαναφόρτισης, αντικατάσταση σημείων επαναφόρτισης κανονικής ισχύος με σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος, κλπ.

ΣΤΑΔΙΟ 2

Παραδοτέο Π.2: Έκθεση διαβούλευσης

Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιείται η διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς για την ανάδειξη του επικρατέστερου σεναρίου. Ήδη πριν την έναρξη του Σταδίου 1, συντάσσεται από το Φορέα Εκπόνησης η μέθοδος διαβούλευσης και οι σχετικές συμμετοχικές διαδικασίες. Μέσα από τη διαβούλευση γίνεται συνδιαλλαγή μεταξύ της Ομάδας Εργασίας και του συνόλου των φορέων η οποία αφορά στην επιλογή του πιο πρόσφορου σεναρίου χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης. Στη διαβούλευση ενδείκνυται να συμμετέχουν και σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση φορείς, εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες. Τα αποτελέσματα της διαβούλευσης επί του επικρατέστερου σεναρίου και τυχόν διορθωτικές ενέργειες παρουσιάζονται στο Παραδοτέο Π.2.

ΣΤΑΔΙΟ 3

Παραδοτέο Π.3: Ολοκλήρωση φακέλου-εφαρμογή σχεδίου

- Το Στάδιο αυτό αποτελεί το τελευταίο βήμα για την ολοκλήρωση του φακέλου και περιλαμβάνει τα κάτωθι:
- Ανάλυση κόστους-οφέλους και επιλογή μεθοδολογίας υλοποίησης του οριζόμενου δικτύου υποδομών επαναφόρτισης, π.χ. σύμβαση παραχώρησης, σύμβαση προμήθειας
- Σχέδιο και χρονικός προγραμματισμός χωροθέτησης/ αδειοδότησης σημείων επαναφόρτισης
- Προδιαγραφές (τεχνικές, διαλειτουργικότητας) του προτεινόμενου δικτύου υποδομών
- Δυνατότητες χρηματοδότησης έργου
- Ανάπτυξη πολιτικής κινήτρων
- Ψηφιακά αρχεία με τα γεωχωρικά δεδομένα του Σ.Φ.Η.Ο.

Έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο.

Μετά την ολοκλήρωση του Σ.Φ.Η.Ο. ο Φορέας Εκπόνησης το προωθεί στην αρμόδια Επιτροπή Ποιότητας Ζωής προκειμένου να λάβει έγκριση. Μετά την έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο., αντίγραφο του συνοδευόμενο από τον ολοκληρωμένο φάκελο Σ.Φ.Η.Ο. αποστέλλεται στο Αυτοτελές Τμήμα Ηλεκτροκίνησης του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή του Σ.Φ.Η.Ο. Στη συνέχεια, το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. κοινοποιείται στον Δ.Ε.Δ.Δ.Η.Ε.,



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ο οποίος αποστέλλει τυχόν παρατηρήσεις επί των θέσεων των σημείων επαναφόρτισης και των σχετικών απαιτήσεων του δικτύου.

Υλοποίηση του εγκεκριμένου Σ.Φ.Η.Ο.

Ο Φορέας Εκπόνησης μετά την έγκριση του Σ.Φ.Η.Ο. μεριμνά για την υλοποίησή του. Η υλοποίηση των απαιτούμενων επεμβάσεων για την εγκατάσταση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο που προβλέπει το Σ.Φ.Η.Ο. πραγματοποιείται βάσει της μεθοδολογίας υλοποίησης του έργου που συμπεριλαμβάνεται στο φάκελο Σ.Φ.Η.Ο. και για την αδειοδότηση του εφαρμόζεται η ισχύουσα νομοθεσία.

Αναθεώρηση και επικαιροποίηση του Σ.Φ.Η.Ο.

Το Σ.Φ.Η.Ο. αναθεωρείται τακτικά, κατ' ελάχιστον ανά πέντε (5) έτη και εκτάκτως εφόσον αυτό κρίνεται σκόπιμο.

Ένταξη των Σ.Φ.Η.Ο. στα Σ.Β.Α.Κ.

Η προώθηση της ηλεκτροκίνησης αποτελεί άξονα προτεραιότητας για τα υπό εκπόνηση Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) των ΟΤΑ α' βαθμού, τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις-Ο.Χ.Ε., τα σχέδια για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη-Β.Α.Α., καθώς και για τις ευρύτερες μελέτες και προγράμματα αστικών αναπλάσεων ή άλλου είδους αναπτυξιακά σχέδια.

Το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. μπορεί να ενταχθεί στο πρόγραμμα δράσεων σε νέο ή υπό εκπόνηση Σ.Β.Α.Κ. ή Ο.Χ.Ε. ή Β.Α.Α. κ.ο.κ. του οικείου ΟΤΑ α' βαθμού. Σε περίπτωση Σ.Β.Α.Κ. ή άλλου σχεδίου που έχει ολοκληρωθεί ή/και εγκριθεί, το εγκεκριμένο Σ.Φ.Η.Ο. εντάσσεται στις δράσεις υλοποίησης του Σ.Β.Α.Κ. (ή άλλου σχεδίου) σε επόμενη αναθεώρησή του.

1.1 Εργαλεία εκπόνησης και αξιολόγησης

Συμμετοχικές διαδικασίες-διαβούλευση

Η Ομάδα Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης μεριμνά για τον καθορισμό των επαγγελματικών, συλλογικών και άλλων εμπλεκόμενων φορέων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή παρέμβασης και οι οποίοι θα συμμετέχουν καθ' όλη τη διάρκεια σύνταξης του Σ.Φ.Η.Ο. και εν συνεχεία στο στάδιο διαβούλευσης του Σ.Φ.Η.Ο. Οι διαδικασίες που πραγματοποιούνται από την Ομάδα Εργασίας με σκοπό τη διαβούλευση με τους εμπλεκόμενους φορείς είναι οι εξής:

- Καταγραφή των εμπλεκόμενων φορέων και αξιολόγηση του πιθανού ρόλου τους στη διαδικασία κατάρτισης του Σ.Φ.Η.Ο.
- Αποστολή πρόσκλησης συμμετοχής και ορισμού εκπροσώπου στον κάθε φορέα
- Επιλογή μεθοδολογίας συναντήσεων και συνεργασίας της Ομάδας Εργασίας του Φορέα Εκπόνησης και των εκπροσώπων των φορέων
- Σύνταξη σχεδίου συντονισμού με καθορισμένο χρονοδιάγραμμα διά ζώσης ή διαδικτυακά



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Ενεργοποίηση τυχόν διαδικτυακών εργαλείων για τηλεδιασκέψεις και επικοινωνία
- Γραμματειακή υποστήριξη για την καταγραφή, αποδελτιοποίηση και ενσωμάτωση στο Σ.Φ.Η.Ο. των εμπλεκόμενων φορέων

Με το πέρας του Σταδίου 2 για τη σύνταξη του Παραδοτέου Π2, ο Φορέας Εκπόνησης μεριμνά για τις διαδικασίες διαβούλευσης των εναλλακτικών σεναρίων μέσω παρουσίασης των χαρτών και των Πινάκων που τους συνοδεύουν, προς τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες χρησιμοποιώντας τη μεθοδολογία διαβούλευσης που έχει προετοιμάσει. Στην εν λόγω διαβούλευση δύναται να συμμετέχουν και φορείς σχετικοί με την ηλεκτροκίνηση, εμπειρογνώμονες και ειδικοί επιστήμονες. Η συμμετοχή των παραπάνω φορέων συνιστάται αλλά δεν είναι δεσμευτική, ωστόσο συμβάλλει στην πολύπλευρη αντιμετώπιση των προκλήσεων και στην επιλογή του πιο πρόσφορου σεναρίου λαμβάνοντας υπόψη και την άποψη ανθρώπων σχετικών με την ηλεκτροκίνηση.

Μέθοδος διαβούλευσης

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαίτερες συνθήκες που επιβάλλει η πανδημία του νέου κορωνοϊού και σεβόμενοι τα μέτρα που λαμβάνονται για τον περιορισμό της διασποράς του, οι μέθοδοι διαβούλευσης που χρησιμοποιήθηκαν για την παροχή και συγκέντρωση πληροφοριών, καθώς και την εξαγωγή συμπερασμάτων περιορίστηκαν σε εργαλεία τηλεδιάσκεψης και σε χορήγηση εντύπων σε ψηφιακή μορφή. Συγκεκριμένα, τα κυριότερα εργαλεία και μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν είναι τα εξής:

- **Δημιουργία Ομαδικής Λίστας Ηλεκτρονικού Ταχυδρομείου.** Μέσω μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου διαμοιράστηκαν στους εμπλεκόμενους φορείς ειδικά διαμορφωμένα ερωτηματολόγια στα οποία θα έπρεπε να απαντήσουν βάσει της Αναλυτικής Ιεραρχικής Μεθόδου (AHP) και να κατατάξουν τα κριτήρια-υποπεριοχές για τη χωροθέτηση σημείων επαναφόρτισης. Επίσης, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου χορηγήθηκε σε εκπρόσωπο του ΔΕΔΔΗΕ το σύνολο των προτεινόμενων σημείων χωροθέτησης φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων για την γνωμοδότηση όσον αφορά στην αιτούμενη ισχύ και επάρκεια των περιοχών στα προτεινόμενα σημεία.
- **Σχεδιασμός και ανάπτυξη έρευνας ερωτηματολογίου μέσω του Διαδικτύου (Google Forms).** Ουσιαστικά, δημιουργήθηκε ένα δομημένο ερωτηματολόγιο τόσο για την πολιτική κινήτρων όσο και για την επιλογή σεναρίου χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρονικών οχημάτων. Δυνατότητα συμμετοχής στο ερωτηματολόγιο για την πολιτική κινήτρων είχαν όλοι οι πολίτες που διαμένουν στον Δήμο Διονύσου και η συμμετοχή ήταν ανώνυμη. Σχετικά με την επιλογή σεναρίου, δυνατότητα συμμετοχής είχαν τόσο οι δημότες όσο και οι εμπλεκόμενοι φορείς και η διαδικασία συμμετοχής ήταν ανώνυμη.
- **Μέσα κοινωνικής δικτύωσης (Social media) του Δήμου.** Ο Δήμος Διονύσου μέσω της επίσημης ιστοσελίδας του (<https://www.dionysos.gr/>) αναρτούσε κατά περιόδους ενημερώσεις σχετικά με την πρόοδο του ΣΦΗΟ και προέτρεπε τους δημότες του να συμμετάσχουν στις ηλεκτρονικές διαβουλεύσεις του Δήμου σχετικά με το ΣΦΗΟ.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Η Ομάδα Εργασίας χρησιμοποιώντας την επιλεγμένη τεχνική συγκεντρώνει και αξιοποιεί τις απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων σε ορισμένα ή και σε όλα τα παρακάτω στάδια:

1. Στο στάδιο κατάρτισης του Παραδοτέου Π.1.β. και συγκεκριμένα:
 - Στην επιλογή των προτεινόμενων θέσεων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο.
 - Στην επιλογή των προτεινόμενων θέσεων χωροθέτησης σημείων επαναφόρτισης Η/Ο ειδικών κατηγοριών (π.χ. θέσεις στάθμευσης ταξί, ΑμεΑ, λεωφορείων κλπ).
2. Στο στάδιο σύνταξης των εναλλακτικών σεναρίων και την επιλογή του επικρατέστερου.
3. Το επικρατέστερο σενάριο τίθεται σε διαβούλευση με τους φορείς για προτεινόμενο χρονικό διάστημα δεκαπέντε (15) ημερών.

Η Ομάδα Εργασίας οφείλει να συγκεντρώσει και να αποδελτιοποιήσει τα αποτελέσματα της διαβούλευσης και να τροφοδοτήσει με αυτά την Ομάδα Έργου του Αναδόχου. Τα συμπεράσματα της διαβούλευσης καταγράφονται στο Παραδοτέο Π2 και χρησιμοποιούνται για τυχόν διορθωτικές κινήσεις επί του επικρατέστερου σεναρίου Σ.Φ.Η.Ο.

Επιλογή σημείων χωροθέτησης

Μέσω δομημένου ερωτηματολογίου θα ζητηθεί από τους εμπλεκόμενους φορείς να επιλέξουν τα πιο πρόσφορα σημεία για τη χωροθέτηση των σημείων στάθμευσης και επαναφόρτισης των Η/Ο τους.

Το ερωτηματολόγιο που θα τους αποσταλεί θα είναι σε υπολογιστικό φύλο excel στο οποίο εκτός των άλλων θα περιλαμβάνονται και οδηγίες για την ορθή συμπλήρωσή του. Οι φορείς καλούνται να βαθμολογήσουν μέσω του φύλου excel τη βαρύτητα που έχει για αυτούς κάθε κριτήριο συγκριτικά με ένα άλλο σε μία κλίμακα αξιολόγησης από 1 έως 9. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν στην ουσία τις υποπεριοχές του Δήμου στις οποίες δύναται να χωροθετηθούν σταθμοί φόρτισης Η/Ο.

Σε κάθε κελί βαθμολογείται το κριτήριο της *i* γραμμής ως προς το κριτήριο της *j* στήλης. Όσο πιο σημαντικό είναι το κριτήριο της γραμμής ως προς το κριτήριο της στήλης τόσο πιο μεγάλη είναι η βαθμολογία που καταχωρείται στο αντίστοιχο κελί. Ακολουθεί πίνακας με τη βαθμολογία από το 1 έως το 9 και την αντίστοιχη επεξήγηση.

Πίνακας 1. Κλίμακα αξιολόγησης κριτηρίων στην Πολυκριτηριακή Ανάλυση

Σημασία κριτηρίου	Ορισμός	Επεξήγηση
1	Ίση σημασία	Τα δύο κριτήρια έχουν την ίδια σημασία
3	Ελαφρά σημασία	Το ένα κριτήριο είναι ελαφρώς σημαντικότερο από το άλλο
5	Ουσιώδης σημασία	Το ένα κριτήριο είναι σαφώς σημαντικότερο από το άλλο.
7	Πολύ ουσιώδης σημασία	Το ένα κριτήριο είναι πολύ σημαντικότερο από το άλλο
9	Ύψιστη σημασία	Η σημασία του ενός κριτηρίου σχετικά με το άλλο είναι υψίστου σημασίας
2,4,6,8	Ενδιάμεσες τιμές	Όταν απαιτείται να εκφραστεί μία ενδιάμεση κατάσταση
Αντίστροφα εκτιμήσεις (1/9, 1/7 κλπ)		Όταν η δεύτερη επιλογή προτιμάται της πρώτης



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Μέσω αυτών των δυαδικών συγκρίσεων θα προκύψουν τα βάρη των κριτηρίων τα οποία θα αποτελέσουν τη βάση της Πολυκριτηριακής Ανάλυσης αποφάσεων. Η μεθοδολογία αυτή αποτελεί εργαλείο επιχειρησιακής έρευνας, το οποίο στοχεύει στην επίλυση πολύπλοκων και ιδιαίτερα σημαντικών προβλημάτων λήψης αποφάσεων τα οποία δεν είναι δυνατό να πραγματοποιηθούν μέσω μίας μονόπλευρης και μονοδιάστατης ανάλυσης.

Στο τέλος του ερωτηματολογίου ο κάθε φορέας συμπληρώνει τα στοιχεία του. Εν συνεχεία η Ομάδα Έργου του Αναδόχου θα πραγματοποιήσει την αποδελτίωση των βαθμολογιών που δόθηκαν σε καθένα ερωτηματολόγιο και μέσω της Αναλυτικής Ιεράρχησης θα προκύψουν τα βάρη κάθε κριτηρίου και τελικώς η κατάταξη των κριτηρίων. Η κατάταξη αυτή θα συνδράμει στη διαδικασία επιλογής χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης, καθώς η Ομάδα Έργου θα δώσει έμφαση στις περιοχές εκείνες που οι φορείς ανέδειξαν ως τις πλέον κρισιμότερες.

Η διαδικασία αυτή της Πολυκριτηριακής Ανάλυσης θα αποτελέσει εργαλείο για την ανάπτυξη των εναλλακτικών σεναρίων χωροθέτησης των σημείων επαναφόρτισης. Τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από την Ανάλυση αυτή θα καταγραφούν στο Παραδοτέο Π.1.β.

Πολιτική κινήτρων

Η ανάπτυξη αποδοτικών πολιτικών κινήτρων μπορεί να διευκολύνει σημαντικά τόσο την ανάπτυξη της αγοράς ηλεκτροκίνησης όσο και την ανάπτυξη των σημείων επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και για το λόγο αυτό ζητείται η άποψη των πολιτών.

Στην επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου Διονύσου αναρτήθηκε ερωτηματολόγιο για το Σ.Φ.Η.Ο. απευθυνόμενο προς τους πολίτες σχετικά με το ποια είναι τα κυριότερα κίνητρα που τους ωθούν στην αγορά Η/Ο. Στο ερωτηματολόγιο εκτός των άλλων υπάρχουν και ερωτήσεις κοινωνικό-οικονομικού χαρακτήρα, όπως το φύλο, η ηλικιακή ομάδα, το ετήσιο οικογενειακό εισόδημα, το επάγγελμα, κ.ά. Οι πολίτες καλούνται να απαντήσουν στα ερωτηματολόγια ανώνυμα.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

2. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στην παρούσα ενότητα, επιχειρείται μια γενική επισκόπηση του επιχειρησιακού περιβάλλοντος με σκοπό να κατανοηθεί η σημασία της περιοχής μελέτης, να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση της και να αναγνωριστούν οι βασικές της ανάγκες.

2.1. Γεωγραφική θέση του Δήμου Διονύσου

Ο Δήμος Διονύσου βρίσκεται βορειοανατολικά της Αττικής και έχει συνολική έκταση 68 τετραγωνικά χιλιόμετρα. Σύμφωνα με τον Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87Α/07-06-2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», προέκυψε ο σημερινός Δήμος, από την συνένωση (7) πρώην Δήμων και νυν Δημοτικών Ενοτήτων, οι οποίες είναι **ο Άγιος Στέφανος, η Άνοιξη, ο Διόνυσος, η Δροσιά, το Κρουνέρι, η Ροδόπολης και η Σταμάτα**. Ο Δήμος Διονύσου συνορεύει ανατολικά με τον δήμο Μαραθώνα, δυτικά με τον δήμο Αχαρνών, νότια με τους δήμους Κηφισίας και Πεντέλης και βόρεια με τον δήμο Ωρωπού. Ο Δήμος Διονύσου ανήκει **στην Περιφέρεια Αττικής** και εντάσσεται διοικητικά **στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής**. Ανήκει στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών ενώ σε ό,τι αφορά τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό ανήκει στον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας.

Σύμφωνα με την απογραφή πληθυσμού του 2011 ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται σε **40.193 κατοίκους** αποτελώντας τον τέταρτο μεγαλύτερο πληθυσμιακά δήμο στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής. Ο δήμος Διονύσου έχει **έδρα την πόλη του Αγίου Στεφάνου**. Η οικιστική ανάπτυξη του Δήμου συνδέεται κυρίως με την εγκατάσταση των προσφύγων από τη Μικρά Ασία και τον Πόντο, οι οποίοι εγκαταστάθηκαν στους οικισμούς που προϋπήρχαν του έτους 1923. Ο Δήμος Διονύσου ανήκει στους Δήμους που εμφανίζουν έντονη οικιστική και εμπορική ανάπτυξη ενώ η γεωγραφική θέση του Δήμου με την άμεση γειτνίαση με την περιαστική ζώνη και την άμεση πρόσβαση στα βόρεια και δυτικά προάστια είναι σημαντικοί παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη του Δήμου.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Εικόνα 1: Η γεωγραφική θέση του Δήμου Διονύσου



Ο Δήμος Διονύσου εκτείνεται από τις παρυφές της Πάρνηθας έως την Πεντέλη και διατρέχεται από τον Κηφισό. Η θέση του Δήμου τον καθιστά ελκυστικό προορισμό στους κατοίκους του λεκανοπεδίου που επιθυμούν την αποκέντρωση, καθώς βρίσκεται σε δύο κομβικά σημεία, ήτοι την Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας και τη Λ. Μαραθώνος που συνδέει τη βορειοανατολική Αττική με τα βόρεια προάστια. Παράλληλα στον Αγ. Στέφανο βρίσκεται ο σταθμός του Ο.Σ.Ε. πάνω στην κεντρική σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων. Στα χαρακτηριστικά γνωρίσματα του Δήμου είναι η **υψηλών προδιαγραφών αρχιτεκτονική, ο χαμηλός συντελεστής δόμησης και το μεγάλο ποσοστό ιδιωτικού και δημοτικού πρασίνου**. Η προστασία του φυσικού πλούτου, π.χ. Λίμνη του Μαραθώνα είναι ο βασικός τομέας ο οποίος δια της κοινής πολιτικής των όμορων Δήμων μπορεί να προστατευθεί σύμφωνα με το εθνικό και ευρωπαϊκό σχεδιασμό. Η κεντρική σήραγγα που συνδέει τη Λίμνη του Μαραθώνα με τα διυλιστήρια Αθηνών διέρχεται από το Δήμο Διονύσου.

Στην περιοχή αναπτύσσονται ορεινοί όγκοι του Διονυσοβουνίου, της Πεντέλης και της Πάρνηθας. Οι προστατευμένες περιοχές είναι οι εξής:

- ✓ Ζώνη Προστασίας Κηφισού Ποταμού (ΠΔ 15-6-94 ΦΕΚ 632/Δ/94)
- ✓ Ζώνη Προστασίας Ορεινού Όγκου Πάρνηθας (ΦΕΚ 632Δ/2007)
- ✓ Ζώνη Προστασίας Ορεινού όγκου Πεντέλης (ΦΕΚ 755Δ/1988)
- ✓ Κτήμα Τατσιού (ΦΕΚ 1620/ΤΒ'3.11.2003)
- ✓ Λίμνη Μαραθώνα (ΦΕΚ 720Β/1983)



2.2. Χωροταξικός και Πολεοδομικός Σχεδιασμός Δήμου Διονύσου

Οι περισσότερες περιοχές του Δήμου χαρακτηρίζονται ως **περιοχές αμιγούς κατοικίας και απαγορεύεται οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα εντός του οικιστικού ιστού**. Η εμπορική ζώνη εκτείνεται κυρίως κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας (Βιομηχανικές ζώνες Κρουονερίου-Αγ. Στεφάνου και Άνοιξης) ενώ παράλληλα τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκε ένα υπερτοπικό κέντρο πάνω στον οδικό άξονα της Λ. Μαραθώνος, Χελμού, Λ.Κρουονερίου, Κοιμήσεως Θεοτόκου και Τραπεζούντος κυρίως με υπερτοπικό εμπόριο και άλλες υπηρεσίες ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.

Ο Δήμος Διονύσου περιλαμβάνει περιοχές με φυσική βλάστηση, δάση και θαμνώδεις εκτάσεις. Επίσης, περιοχές καλλιέργειας περιορισμένης έκτασης με ταυτόχρονη φυσική βλάστηση, καθώς και περιοχές όπου εντοπίζονται τα λατομεία εξόρυξης μαρμάρου. Μεγάλο, όμως, μέρος της συνολικής έκτασης του Δήμου αφορά σε αστικές περιοχές. Παρά τη σημαντική συγκέντρωση πληθυσμού, ο Δήμος είναι αραιοκατοικημένος.

Οι ζώνες προστασίας του ορεινού όγκου της Πεντέλης καθορίζονται από το Π.Δ. ΦΕΚ 775Δ/1988, βρίσκονται ανατολικά του Δήμου και περνούν από τις Δ.Κ. Σταμάτας-Ροδόπολης-Διονύσου και οριακά από τη Δ.Κ. Δροσιάς. Τα καταφύγια της άγριας ζωής έχουν θεσμοθετηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της δασικής νομοθεσίας. Στα δυτικά του Δήμου Διονύσου υπάρχει ζώνη καταφυγίων άγριας ζωής η οποία εκτείνεται στους όμορους Δήμους. Επίσης, στην περιοχή Ραπεντώσα υπάρχει το καταφύγιο άγριας ζωής.

Δημοτική Ενότητα Ροδόπολης

Το αναθεωρημένο και τροποποιημένο ΓΠΣ Ροδόπολης με έτος εκπόνησης το 2020 έχει ως αντικείμενο τη σημειακή τροποποίηση χρήσεων γης στη Δημοτική Ενότητα Ροδόπολης και συγκεκριμένα στην περιοχή που περικλείεται μεταξύ των Οικοδομικών Τετραγώνων (Ο.Τ.) Ροδοπόλεως, 25ης Μαρτίου, Κολοκοτρώνη και 28ης Οκτωβρίου. Ωστόσο για την ορθότητα της μελέτης η περιοχή μελέτης διευρύνεται και πλέον περιλαμβάνει τις οδούς Ροδοπόλεως, Αγ. Ιωάννου, Κολοκοτρώνη και 28ης Οκτωβρίου. Το αναθεωρημένο ΓΠΣ προτείνει τη χρήση της γενικής κατοικίας στα Ο.Τ. που περικλείονται από τις ως άνω αναφερθείσες οδούς και μέσο συντελεστή δόμησης 0,7 για την εν λόγω περιοχή. Στο τμήμα του ΓΠΣ που ακυρώθηκε προτείνεται η επαναφορά χρήσης αμιγούς κατοικίας.

Δημοτική Ενότητα Διονύσου

Το ΓΠΣ της πρώην Κοινότητας Εκάλης (νυν Δημοτικής Ενότητας Εκάλης του Δήμου Κηφισιάς) και τμήματος της Κοινότητας Διονύσου (νυν Δημοτική Ενότητα Διονύσου του ομώνυμου Δήμου) δημοσιεύτηκε με το υπ. αριθμ 667/05-07-1994 ΦΕΚ και ορίζει (2) Πολεοδομικές Ενότητες (Π.Ε.). Ένα τμήμα της Π.Ε. 2 ανήκει διοικητικά στο Διόνυσο και οργανώνεται πολεοδομικά με την Εκάλη. Στο συγκεκριμένο τμήμα της Π.Ε.2 ο συντελεστής δόμησης είναι 0,3 ενώ στο υπόλοιπο τμήμα 0,4.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Δημοτική Ενότητα Άνοιξης

Το ΓΠΣ της Πρώην Κοινότητας Άνοιξης και νυν Δημοτικής Ενότητας Άνοιξης δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ με αριθμό φύλλου 797/08-11-1999 και αφορά στην πολεοδομική οργάνωση του οικισμού ο οποίος αποτελείται από δύο (2) Π.Ε. Η πρώτη Π.Ε. περιλαμβάνει το κέντρο της πρώην κοινότητας και η δεύτερη τους Αγ. Αγγέλους και Φασιδέρι. Ο μέσος συντελεστής δόμησης και στις δύο Π.Ε. ορίζεται 0,4.

Το ΓΠΣ της Κοινότητας Άνοιξης προσδιορίζει τις χρήσεις γης του οικισμού σε χρήση αμιγούς κατοικίας, γενικής κατοικίας κατά μήκος του οδικού άξονα της Λεωφόρου Μαραθώνος, τον καθορισμό του πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή του κέντρου του οικισμού και τη χρήση μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας εντός των ορίων της περιοχής.

Δημοτική Ενότητα Κρουονερίου

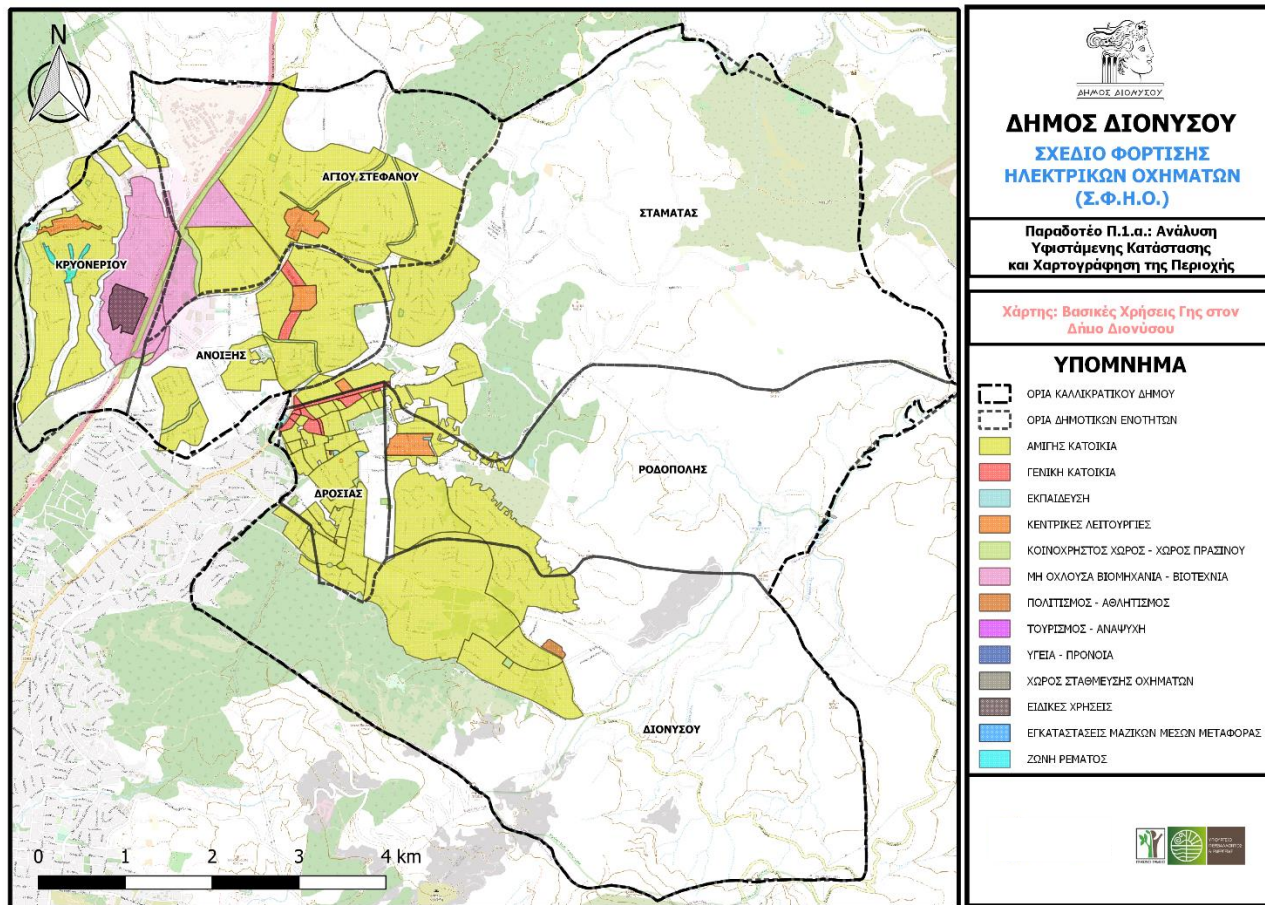
Το ΓΠΣ της πρώην Κοινότητας και νυν Δημοτικής Ενότητας Κρουονερίου δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ με αριθμό φύλλου 275/4-07-2008 και αφορά στην πολεοδομική οργάνωση της πρώην κοινότητας και στη δημιουργία τεσσάρων (4) Πολεοδομικών Ενότητων. Οι Πολεοδομικές Ενότητες με τους αντίστοιχους συντελεστές δόμησης φαίνονται ακολούθως:

Πίνακας 2: Μέσος Συντελεστής Δόμησης ανά Π.Ε.

Π.Ε.	Μέση πυκνότητα κάτ./Ha	Μέσος Συντελεστής Δόμησης
1	88	0,8
2	44	0,4
3	22	0,2
4	24	0,2
Ζώνη ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ	-	0,8
Ζών Χονδρεμπορίου	-	0,6

Στη συνέχεια παρουσιάζεται σε εικόνα ο χάρτης όπου απεικονίζονται οι βασικές χρήσεις γης στο Δήμο Διονύσου.

Χάρτης 1: Βασικές χρήσεις γης στο Δήμο Διονύσου



2.3. Βασικό Οδικό Δίκτυο-Μεταφορές

Οδικό Δίκτυο

Στην ενότητα που ακολουθεί αξιολογείται σε πρώτο επίπεδο η υφιστάμενη κατάσταση των μεταφορικών υποδομών (μεταφορικό δίκτυο αστικού και υπεραστικού περιβάλλοντος).

Υπεραστικό Δίκτυο

Την περιοχή μελέτης διασχίζουν δύο οδοί που ανήκουν στο εθνικό δίκτυο, η εθνική οδός Αθηνών – Λαμίας και η εθνική οδός Αθηνών - Χαλκίδος που χωροθετούνται δυτικά του δήμου και διασχίζουν παραπλεύρως της Κοινότητας Κρυονερίου και Αγίου Στεφάνου. Επιπρόσθετα, στον δήμο Διονύσου και δη στη Κοινότητα Αγίου Στεφάνου υφίσταται σιδηροδρομικός σταθμός ομώνυμος της περιοχής. Η συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή εξυπηρετεί την σύνδεση Αθήνα – Πλατύ - Αθήνα.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Υπεραστικό Δίκτυο

Από την περιοχή παρέμβασης διελαύνουν διάφορες περιφερειακές/ τοπικές οδοί. Συγκεκριμένα:

- Λεωφόρος Μαραθώνος
- Λεωφόρος Κρυονερίου
- Χέλμου
- Τραπεζούντος
- Λεωφόρος Διονύσου
- Σταμάτας – Δροσιάς
- Ανοίξεως
- Λεωφόρος Καΐρη
- Λεωφόρος Γρηγορίου Λαμπράκη Δροσιάς
- Λεωφόρος Δημοκρατίας Δροσιάς
- Ανοίξεως

Η κατάταξη των οδών σε κατηγορίες γίνεται για τη καλύτερη κατανόηση της κυκλοφορίας εντός του δήμου και διακρίνεται από **πέντε (5) βασικές κατηγορίες** (Φρατζεσκάκης κ.ά., 2009; Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007):

- «Ελεύθερη λεωφόρος»: Είναι μία κύρια αρτηρία μη διακοπτόμενης ροής, δηλαδή με πλήρη έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων κόμβων/διαβάσεων σε όλες τις διασταυρώσεις με άλλες οδούς και με παράπλευρες οδούς για την εξυπηρέτηση της τοπικής κυκλοφορίας. Οι ελεύθερες λεωφόροι προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλή ταχύτητα
- «Κύρια αρτηρία»: Είναι μια αρτηρία με μερικό έλεγχο των προσβάσεων μέσω ανισόπεδων και σηματοδοτούμενων κόμβων και με περιορισμό της απευθείας πρόσβασης από την τοπική κυκλοφορία και τις οδούς δευτερεύουσας σημασίας, ώστε να εξασφαλίζεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης διαμπερών μετακινήσεων με σχετικά υψηλή ταχύτητα
- «Δευτερεύουσα αρτηρία»: Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν μετακινήσεις μικρότερου μήκους και με μικρότερη ταχύτητα σε σύγκριση με μία κύρια αρτηρία. Οι δευτερεύουσες αρτηρίες συμπληρώνουν τις κύριες αρτηρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο
- «Συλλεκτήρια οδός»: Σκοπός είναι η κατανομή των μετακινήσεων από τις αρτηρίες στο δίκτυο των τοπικών οδών και, αντίστροφα, η διοχέτευση της κυκλοφορίας από το τοπικό δίκτυο στις αρτηρίες. Οι συλλεκτήριες οδοί μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω σε κύριες και δευτερεύουσες
- «Τοπική οδός»: Χρησιμοποιείται για την άμεση πρόσβαση από/προς το υπόλοιπο οδικό δίκτυο προς/από τις παρόδιες χρήσεις γης. Στις τοπικές οδούς δεν επιδιώκονται υψηλές ταχύτητες και διαμπερείς συνδέσεις.

Ενδεικτικά παρουσιάζονται κάποιες από τις οδούς που διέρχονται από το Δήμο Διονύσου και η κατηγοριοποίησή τους σε μία από τις ως άνω αναφερόμενες κατηγορίες οδού.

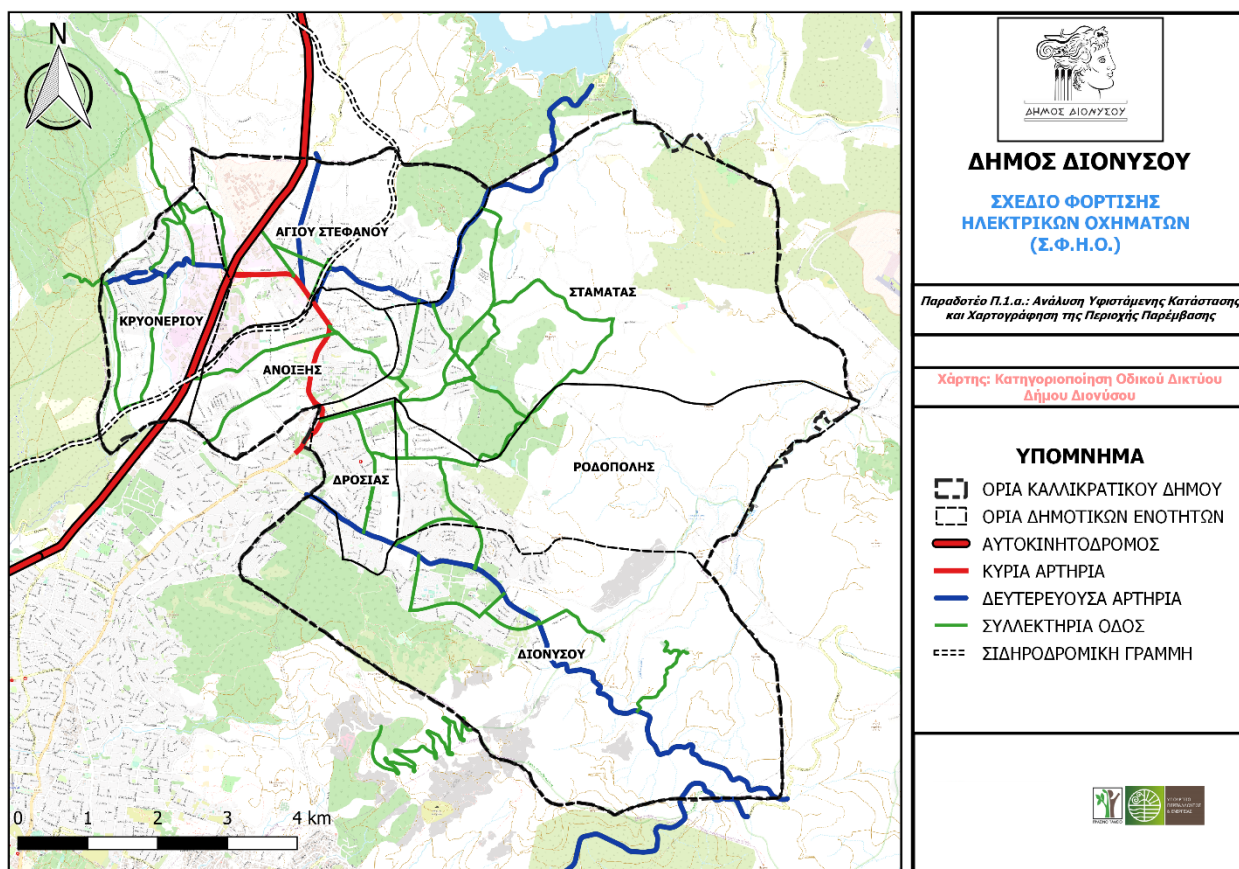


Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Ελεύθερη Λεωφόρος: Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας, Εθνική Οδός Θεσσαλονίκης/Αθηνών
- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λεωφόρος Κρυονερίου, Λεωφόρος Θησέως, Λεωφόρος Διονύσου
- Δευτερεύουσες αρτηρίες: Πολυτεχνείου, Ανοίξεως, Ασκληπιού, Λεύκης, Κολοκοτρώνη, Πάρνηθας, Περιμετρική Πεντέλης

Σημειώνεται ότι η Οδός Πάρνηθας παύει να λειτουργεί ως δευτερεύουσα αρτηρία και υποβιβάζεται σε συλλεκτήρια με την κατασκευή του τμήματος της Περιμετρικής Πεντέλης μεταξύ Μαραθώνος και της Εθνικής Οδού.

Χάρτης 2: Κατηγοριοποίηση οδικού δικτύου στο Δήμο Διονύσου



Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Ο δήμος εξυπηρετείται με αστικές συγκοινωνίες (γραμμές λεωφορείων). Οι γραμμές αυτές είναι συνολικά τέσσερις (4), οι 507 – 509 – 535 - 536 και συνδέουν, κατά κύριο λόγο, τα βόρεια προάστια του Ν. Αττικής με τις Κοινότητες του δήμου. Η συχνότητα των δρομολογίων κρίνεται ικανοποιητική. Αναλυτικότερα, η εκκίνηση των λεωφορειακών γραμμών είναι η ίδια για όλες τις γραμμές, το Ζηρίνιο και εξυπηρετούν:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

507 – Ροδόπολη – Σταμάτα

509 – Αγ. Στέφανος-Κρυονέρι

535 – Εύξεινο Πόντο

536 - Διόνυσο

Στάθμευση

Οι χώροι στάθμευσης διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, στις θέσεις στην οδό ή παρά το κράσπεδο και στις εκτός οδού. Οι χώροι στην οδό μπορεί να είναι ελεύθερες χωρίς περιορισμό ή με περιορισμό (π.χ. παρκόμετρα, ρυθμιστικές πινακίδες), ενώ οι εκτός οδού διακρίνονται στους στεγασμένους χώρους και στους υπαίθριους.

Τα κυριότερα **χαρακτηριστικά** της στάθμευσης είναι:

- **Η προσφορά της στάθμευσης**, η οποία αναφέρεται στον αριθμό των νόμιμων θέσεων σε μία περιοχή
- **Η ζήτηση για στάθμευση**, η οποία αναφέρεται στον αριθμό των οχημάτων που επιθυμούν να σταθμεύσουν σε μία περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία συγκεκριμένη χρονική στιγμή, κυρίως τις ώρες αιχμής και μπορεί να διακριθεί σε μικρής και μεγάλης διάρκειας
- **Ο συνολικός χρόνος στάθμευσης**, ο οποίος αφορά στο συνολικό χρόνο στάθμευσης όλων των οχημάτων σε μία περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία χρονική στιγμή
- **Μέση διάρκεια στάθμευσης**, η οποία αναφέρεται στη μέση διάρκεια στάθμευσης όλων των οχημάτων που σταθμεύουν σε μία περιοχή ή χώρο στάθμευσης σε μία περίοδο
- **Εναλλαγή στάθμευσης**, ο οποίος αναφέρεται στον αριθμό των διαφορετικών οχημάτων που σταθμεύουν σε μια συγκεκριμένη η θέση κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης χρονικής περιόδου, συνήθως ενός 24ώρου.

Οι **παράγοντες** που διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στο σύστημα της στάθμευσης είναι οι κάτωθι:

- Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου και τα πληθυσμιακά κριτήρια
- Ο τρόπος ζωής και η νοοτροπία των κατοίκων
- Η πυκνότητα δόμησης
- Οι χρήσεις γης
- Οι διαθέσιμοι εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης
- Η θέση του χώρου στάθμευσης και
- Η προσβασιμότητα του χώρου στάθμευσης

Η στάθμευση βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τις παρακείμενες χρήσεις γης. Σε περιοχές με πολλές και σημαντικές χρήσεις γης (π.χ. κεντρικές λειτουργίες της πόλης, πυκνοδομημένες



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

περιοχές) η ζήτηση για στάθμευση είναι αυξημένη με συνέπεια να αυξάνεται και ο αριθμός των παρανόμως σταθμευμένων οχημάτων, ιδίως σε περιπτώσεις με μειωμένη προσφορά θέσεων στάθμευσης. Άλλος παράγοντας που επηρεάζει τη ζήτηση για στάθμευση είναι ο κυκλοφοριακός φόρτος των οδών, καθώς οδοί με μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους τις ώρες αιχμής παρουσιάζουν αυξημένες ανάγκες για υποδομές στάθμευσης εκτός οδού ώστε να μην παρεμποδίζεται η κυκλοφορία από νόμιμα ή παράνομα σταθμευμένα οχήματα παρά την οδό τα οποία θα μειώνουν το προσφερόμενο πλάτος των οδών.

2.4. Πληθυσμιακά και Κοινωνικά στοιχεία Δήμου Διονύσου

2.4.1. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά χαρακτηριστικά Δήμου Διονύσου

Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η εξέλιξη του πληθυσμού του Δήμου Διονύσου και των Δημοτικών Ενοτήτων μεταξύ των ετών 1991-2011. Όπως παρατηρείται, στο παρακάτω διάγραμμα ο Δήμος Διονύσου και οι Δημοτικές Ενότητες έχουν πολύ μεγάλη αύξηση του πληθυσμού μεταξύ των ετών 1991-2011. Ο Δήμος Διονύσου στο σύνολό του παρουσίασε αύξηση κατά 133%, η Δ.Ε. Κρυονερίου κατά 311,43%, ενώ τη μικρότερη αύξηση του πληθυσμού την παρουσιάζει η Δ.Ε. Ροδοπόλεως με ποσοστό 60,71%.

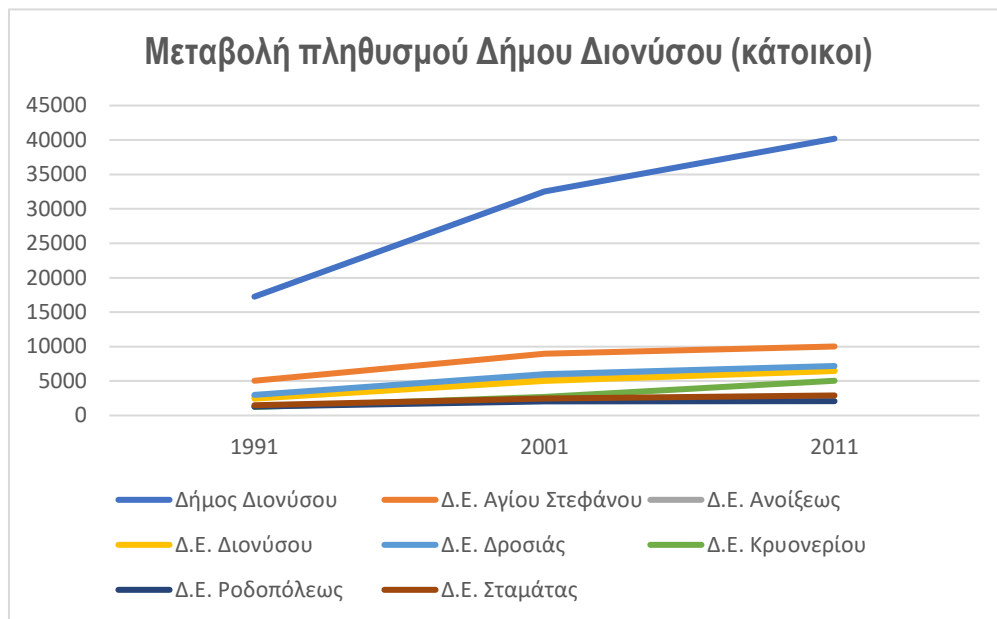
Πίνακας 3: Μόνιμος πληθυσμός και μεταβολή πληθυσμού ανά ΔΕ (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Περιοχή	1991-2001 (%)	2001-2011 (%)	1991-2011 (%)
Δήμος Διονύσου	88,44	23,66	133,02
Δ.Ε. Αγ. Στεφάνου	77,73	11,76	98,63
Δ.Ε. Ανοιξέως	90,47	23,39	135,02
Δ.Ε. Διονύσου	106,06	28,34	164,46
Δ.Ε. Δροσιάς	100,97	19,59	140,33
Δ.Ε. Κρυονερίου	121,06	86,12	311,43
Δ.Ε. Ροδοπόλεως	58,39	146	60,71
Δ.Ε. Σταμάτας	66,11	17,65	95,43



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Διάγραμμα 1. Πληθυσμός και μεταβολή του πληθυσμού ανά ΔΕ (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)



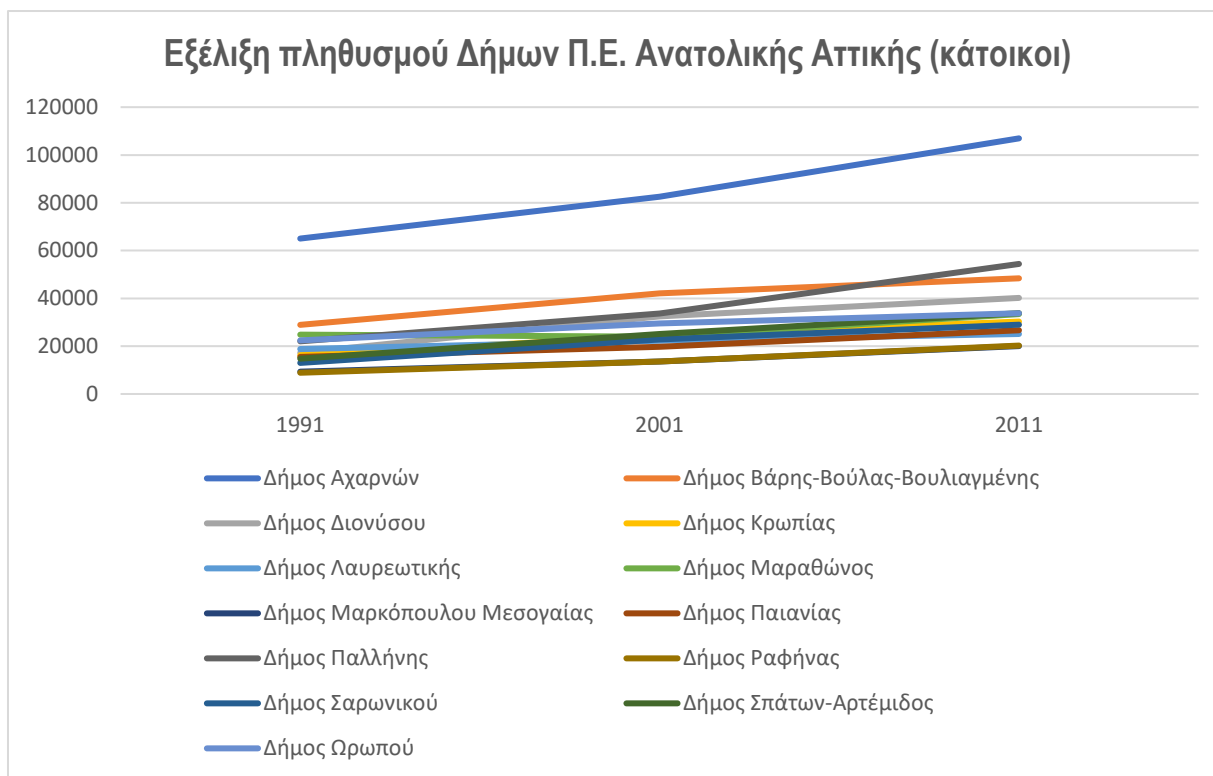
Οι τιμές του πληθυσμού εντός του Δήμου Διονύσου, βάση της απογραφής του 2011, αποτελούν ένα σημαντικό δείκτη που θα ληφθεί υπόψη στη χωροθέτηση των σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων και ειδικότερα στο τρόπο με τον οποίο αυτά θα κατανεμηθούν στο χώρο. Πιο συγκεκριμένα η πυκνότητα του πληθυσμού, δηλαδή ο αριθμός κατοίκων ανά συγκεκριμένη έκταση, θα δείξει το βαθμό συγκέντρωσης και τη κατανομή του πληθυσμού εντός της περιοχής μελέτης, αναδεικνύοντας για κάθε χωρική οντότητα, σε επίπεδο δημοτικής ενότητας, τις ανάγκες που μπορεί να έχει για χωροθέτηση φορτιστών ηλεκτρικών οχημάτων.

Μεταξύ των λοιπών Δήμων της Περιφέρειας Ανατολικής Αττικής, στην οποία ανήκει και ο Δήμος Διονύσου, όλοι οι Δήμοι παρουσιάζουν μεγάλη αύξηση μεταξύ των ετών 1991-2011. Οι Δήμοι με τη μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού είναι ο Δήμος Διονύσου (133,02%), ο Δήμος Παλλήνης (146,95%), ο Δήμος Ραφήνας (127,86%), ο Δήμος Σαρωνικού (122,96%) και ο Δήμος Σπάτων-Αρτέμιδος (128,75%).



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Διάγραμμα 2. Δημογραφική εξέλιξη πληθυσμού Δήμων της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής μεταξύ των ετών 1991-2011 (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)



Η μελέτη και ανάλυση της ηλικιακής κατανομής σε μία περιοχή είναι σημαντική καθώς μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την παραγωγικότητα του πληθυσμού και τους αναπτυξιακούς δείκτες.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι αναπτυξιακοί δείκτες για το σύνολο του Δήμου Διονύσου και για κάθε Δημοτική Ενότητα και η κατανομή των ηλικιών για το σύνολο του Δήμου σε ηλικιακές κλάσεις ανά πενταετία. Η ανάλυση της ηλικιακής κατανομής σε μία περιοχή είναι σημαντική καθώς μπορούν να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την παραγωγικότητα και τη μελλοντική ανάπτυξη μίας περιοχής. Όπως διαφαίνεται ακολούθως,

- **Ο Δείκτης Γήρανσης** δηλώνει τη συνεχή αύξηση της αναλογίας των ηλικιωμένων ατόμων (60+) στο συνολικό πληθυσμό, η οποία συμβαδίζει με τη μείωση των παιδιών (ηλικίες 0-19 ετών). Στο Δήμο Ρόδου ο δείκτης είναι αρκετά κοντά στη μονάδα. Η υψηλή τιμή του δείκτη αυτού καταδεικνύει μία μετατόπιση της ηλικιακής πυραμίδας προς τις γηραιότερες ηλικίες (προς τα επάνω) και υποδηλώνει ένα πρόβλημα ανανέωσης του πληθυσμού του Δήμου. Οι Δημοτικές Ενότητες με τη μεγαλύτερη τιμή του δείκτη αυτού είναι η Δ.Ε. Σταμάτας και η Δ.Ε. Ροδοπόλεως.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- **Ο Δείκτης Εξάρτησης** ορίζει την επιβάρυνση που δέχεται ο ενεργός πληθυσμός (15-64) από το νεανικό (0-14) και το γηραιότερο (65+). Η τιμή που δείκτη για το Δήμο είναι 0,47, τιμή που απέχει από τη μονάδα και αυτό μαρτυρά ότι είναι μικρή η επιβάρυνση που δέχεται ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός από το νεανικό και το γηραιότερο πληθυσμό. Η Δημοτική Ενότητα με το μεγαλύτερο δείκτη εξάρτησης είναι η Δ.Ε. Διονύσου.
- **Ο Δείκτης Αντικατάστασης** δηλώνει για κάθε 100 άτομα από 60 έως 64 ετών, τα οποία είναι τα άτομα που δυνητικά θα εγκαταλείψουν την αγορά εργασίας, πόσα άτομα από 15 έως 19 ετών, που δυνητικά θα εισέλθουν στην αγορά εργασίας, αντιστοιχούν. Ο δείκτης αυτός είναι για το Δήμο 0,82 και αυτό δηλώνει μεγάλο ποσοστό αντικατάστασης του γηραιότερου πληθυσμού ηλικίας 60-64 με νεαρά άτομα ηλικίας 15-19.
- **Ο Δείκτης νεανικότητας:** είναι ο δείκτης που εκφράζει την αναλογία των νεαρών ατόμων ηλικίας 0-14 ετών στο συνολικό πληθυσμό. Όπως παρατηρείται παρακάτω, οι τιμές του δείκτη αυτού για το σύνολο του Δήμου Διονύσου κα των Δημοτικών Ενοτήτων είναι πολύ μικρός.

Συμπερασματικά, ο Δήμος Διονύσου στο σύνολό του παρουσιάζει μεγάλο Δείκτη Γήρανσης και μεγάλο Δείκτη Αντικατάστασης, γεγονός που μαρτυρά την υψηλή συγκέντρωση του πληθυσμού τόσο στις νεαρότερες ηλικίες (10-14) όσο και στις ηλικίες 60-64.

Παρακάτω παρουσιάζεται συνοπτικά η ανάλυση των αναπτυξιακών δεικτών:

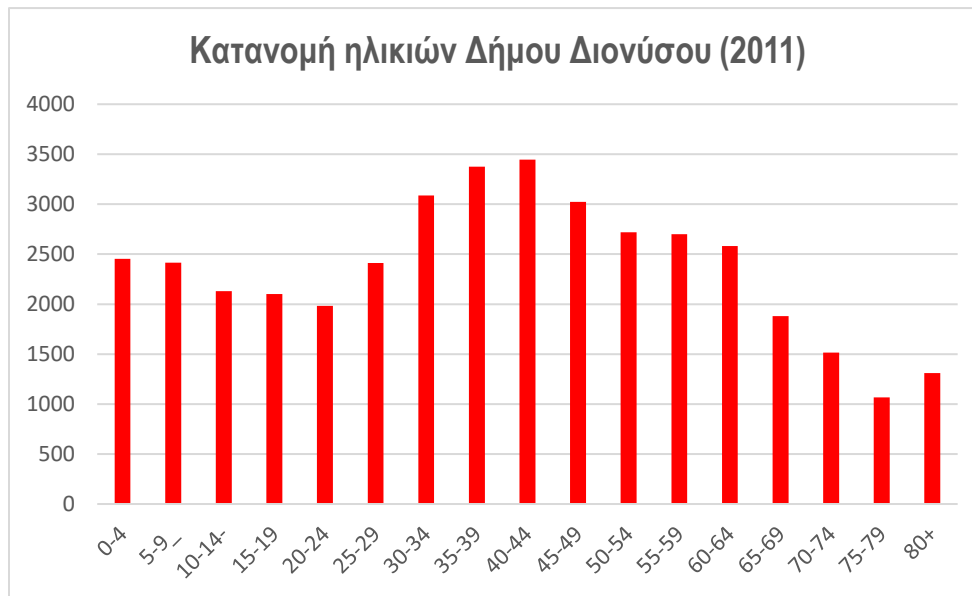
Πίνακας 4: Αναπτυξιακοί δείκτες (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

Περιοχή	Δείκτης εξάρτησης	Δείκτης Νεανικότητας	Δείκτης Γήρανσης	Δείκτης Αντικατάστασης
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΓΙΟΥ ΣΤΕΦΑΝΟΥ	0,46	0,18	0,78	0,93
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΝΟΙΞΕΩΣ	0,45	0,17	0,85	0,77
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	0,51	0,17	0,97	0,69
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΔΡΟΣΙΑΣ	0,47	0,18	0,79	0,79
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΚΡΥΟΝΕΡΙΟΥ	0,42	0,19	0,54	1,16
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΡΟΔΟΠΟΛΕΩΣ	0,44	0,15	1,10	0,61
ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΑΜΑΤΑΣ	0,50	0,16	1,11	0,78
ΔΗΜΟΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ	0,47	0,17	0,82	0,82



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Διάγραμμα 3. Κατανομή ηλικιών για το σύνολο του Δήμου (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

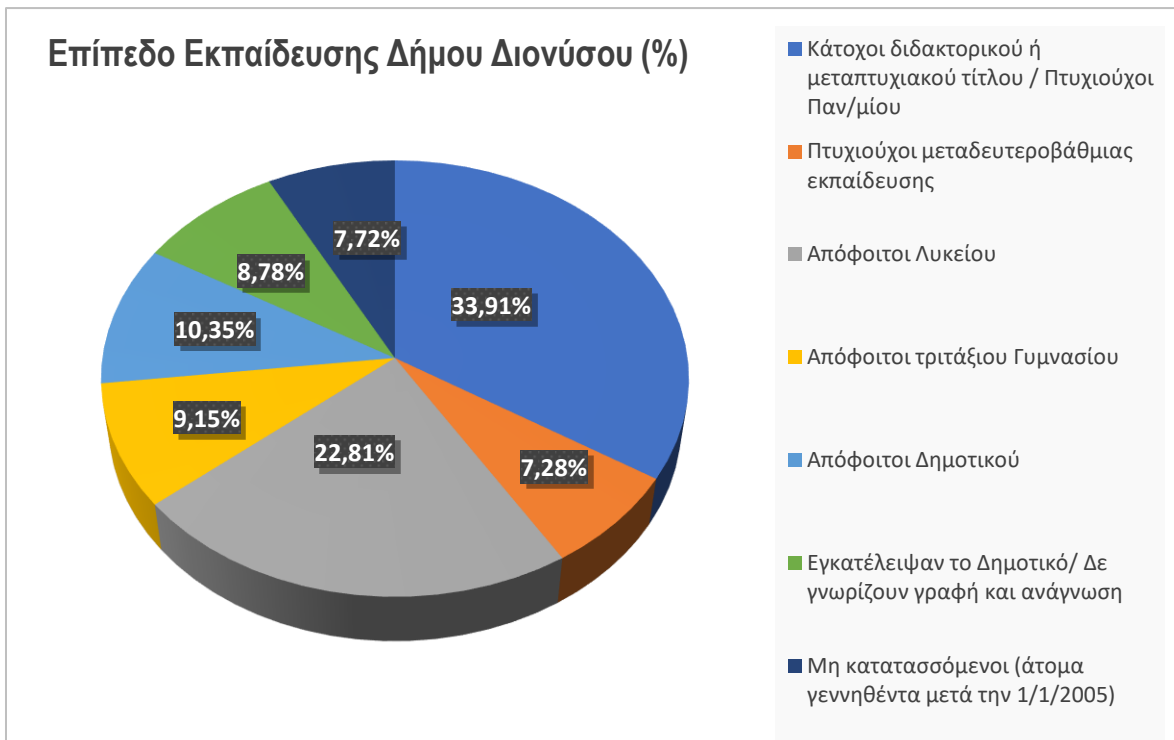


Όσον αφορά στο εκπαιδευτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Διονύσου, πάνω από το 1/3 των κατοίκων είναι απόφοιτοι Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης, ενώ πολύ κοντά βρίσκεται και το ποσοστό των κατοίκων που είναι απόφοιτοι Λυκείου.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

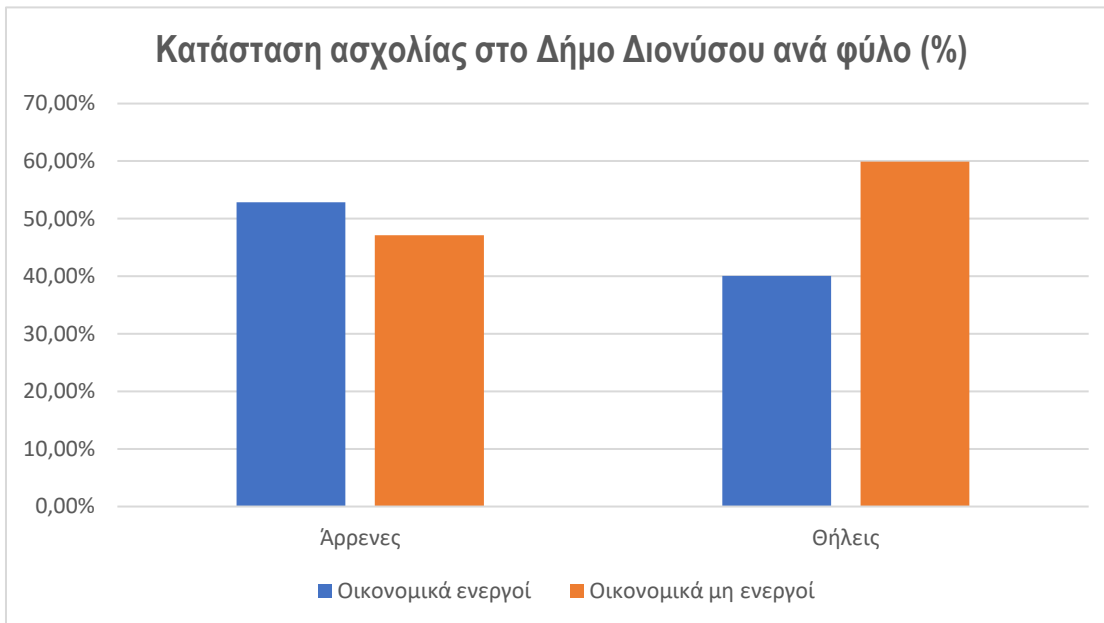
Διάγραμμα 4. Εκπαιδευτικό επίπεδο κατοίκων του Δήμου Διονύσου (ΕΛΣΤΑΤ, 2011)



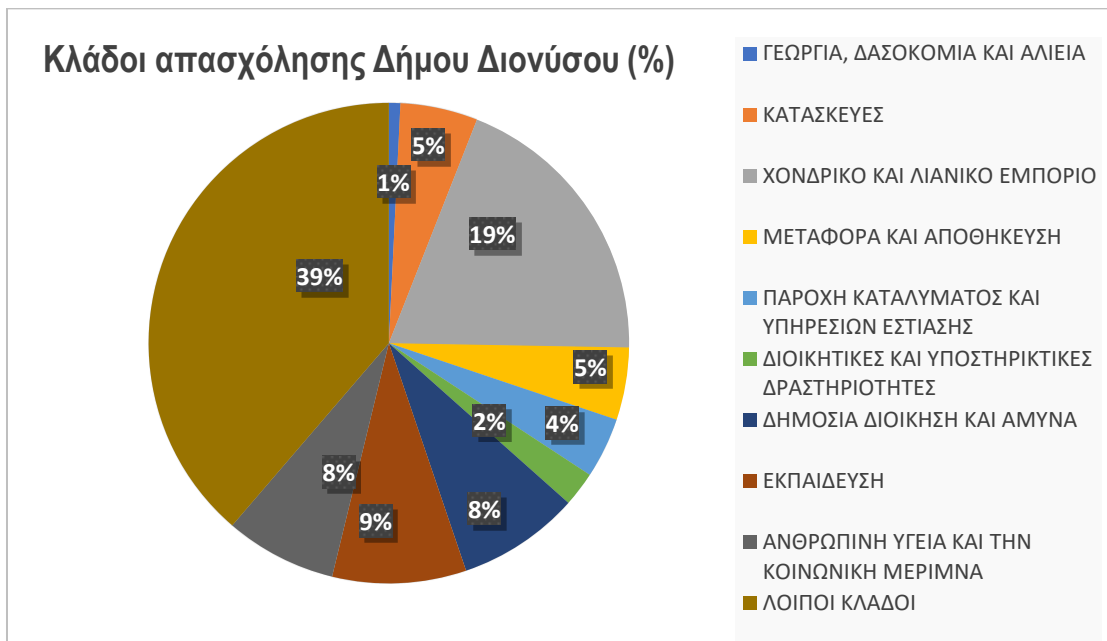
2.4.2. Οικονομικά στοιχεία-Απασχόληση στο Δήμο Διονύσου

Αναφορικά με την κατάσταση ασχολίας των κατοίκων του Δήμου, από το ποσοστό των ανέργων στο σύνολο του Δήμου (5,15%), την πλειοψηφία των ανέργων αποτελούν οι άρρενες με ποσοστό 53,63%. Ο κλάδος απασχόλησης με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση είναι ο κλάδος του εμπορίου, ενώ όλοι οι υπόλοιποι κλάδοι συγκεντρώνουν ποσοστά κάτω του 10%. Ο πρωτογενής τομέας παρουσιάζεται ως σχεδόν ανύπαρκτος στο Δήμο Διονύσου.

Διάγραμμα 5. Κατάσταση ασχολίας του Δήμου Διονύσου (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 6. Κλάδοι απασχόλησης του Δήμου Διονύσου (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

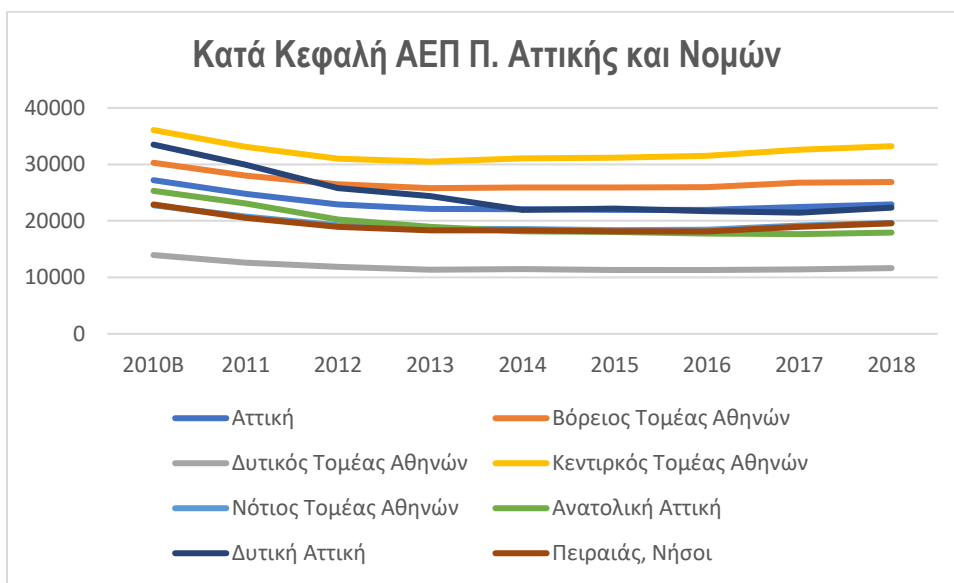




Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Παρακολουθώντας την οικονομική εξέλιξη της Π.Ε. Ανατολικής Αττικής μέσα από την καταγραφή του ΑΕΠ και του κατά κεφαλή ΑΕΠ από το 2000 έως και το 2018 (διαθέσιμα στοιχεία από ΕΛΣΤΑΤ), παρατηρείται ότι η Π.Ε. Ανατολικής Αττικής σημείωνε ανοδική πορεία από το έτος 2000 έως και το έτος 2009, με μεγαλύτερη τιμή κατά κεφαλή ΑΕΠ 25.310 € το έτος 2010 και παραγόμενου ΑΕΠ 13.475 € το έτος 2009. Από το έτος 2009 σημειώνει φθίνουσα πορεία ακολουθώντας την πτωτική τάση της Περιφέρειας Αττικής. Η Π.Ε. Ανατολικής Αττικής βρίσκεται στις χαμηλές θέσεις στην κατάταξη των Περιφερειακών Ενοτήτων ως προς το κατά κεφαλή ΑΕΠ της Περιφέρειας Αττικής.

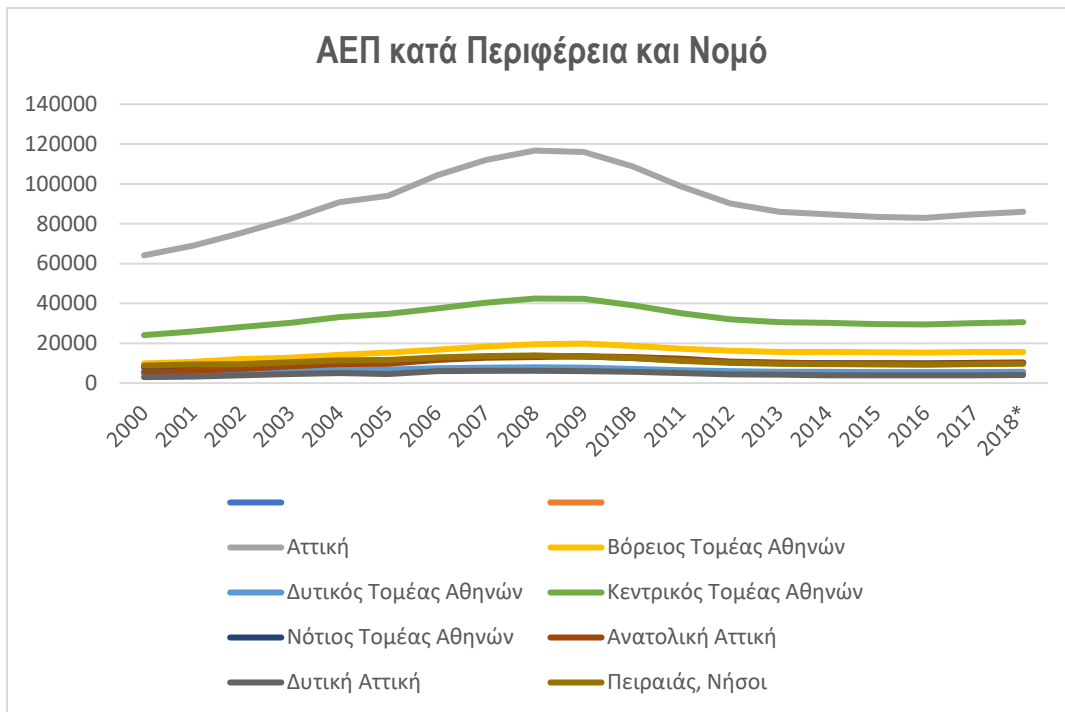
Διάγραμμα 7: Κατά κεφαλή ΑΕΠ Περιφέρειας Αττικής και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
 Παραδοτέο Π.1.α:
 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
 Παρέμβασης

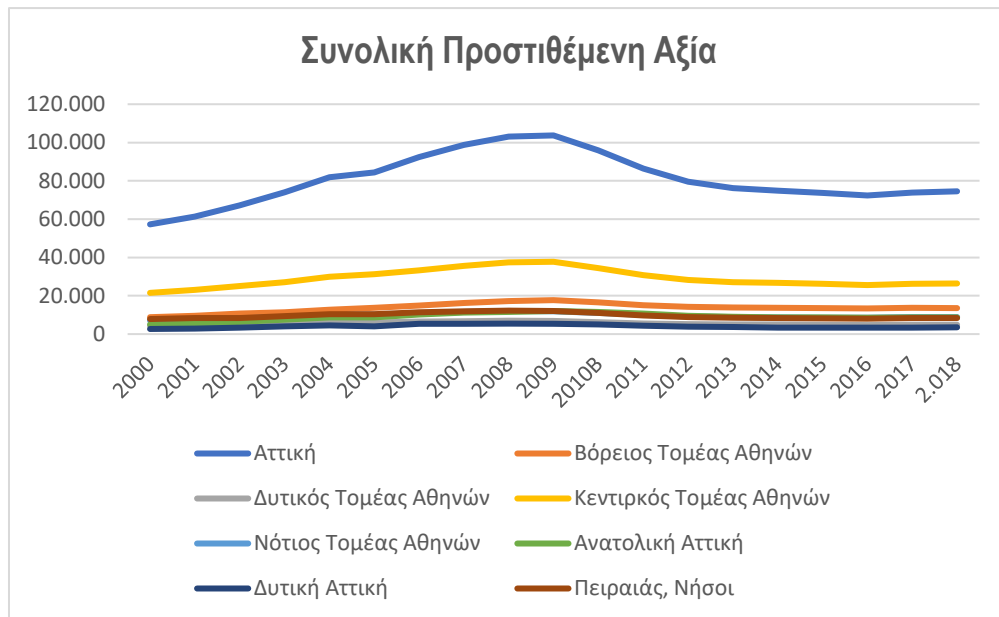
Διάγραμμα 8: Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν Περιφέρειας Αττικής και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Διάγραμμα 9: Συνολική ΑΠΑ Περιφέρειας Αττικής και Νομών (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



2.4.3. Στοιχεία νοικοκυριών του Δήμου Διονύσου

Στην ενότητα που ακολουθεί, εξετάζεται η κατοχή ΙΧ και οι διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό στο Δήμο Διονύσου. Επίσης, εξετάζεται και η δυναμική των νοικοκυριών παραθέτοντας στοιχεία που αφορούν στο μέγεθος των νοικοκυριών ανάλογα με τα μέλη τους.

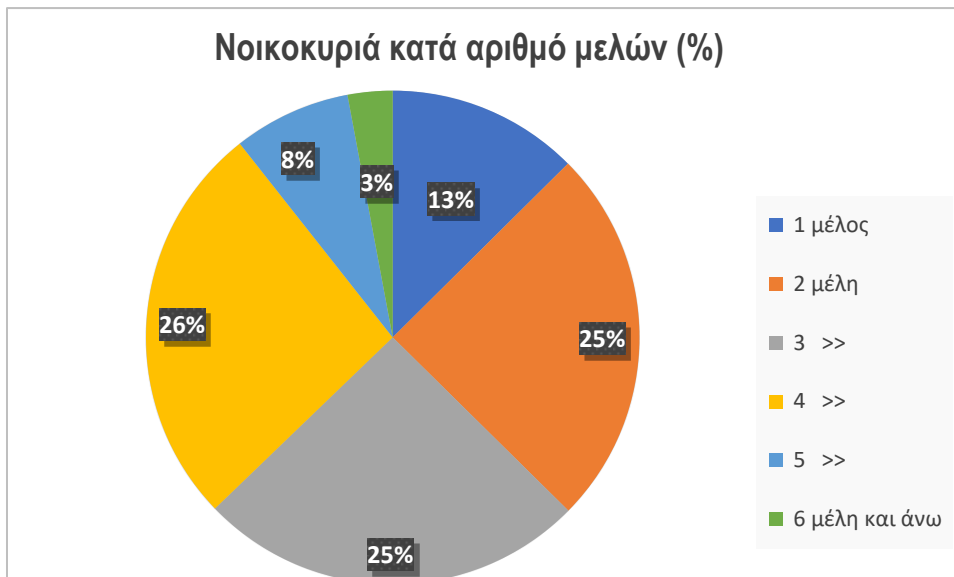
Παρακάτω φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των νοικοκυριών αποτελείται από 3 μέλη. Τα νοικοκυριά που αποτελούνται από 2 μέλη και πάνω αντιπροσωπεύουν τη συντριπτική πλειοψηφία του πληθυσμού, ήτοι το 87%.

Το ποσοστό των νοικοκυριών του Δήμου Διονύσου που κατέχουν τουλάχιστον ένα ΙΧ αντιπροσωπεύει το 92% του πληθυσμού, γεγονός που καταδεικνύει την υψηλή εξάρτηση των κατοίκων του Δήμου από το ΙΧ. Συγκεκριμένα παρατηρείται ότι τα νοικοκυριά με 4 και παραπάνω μέλη κατέχουν παραπάνω από ένα αυτοκίνητα, γεγονός το οποίο δικαιολογείται από το όσο μεγαλύτερα είναι τα νοικοκυριά τόσο πιο ανομοιογένεια υπάρχει στις ηλικίες και στα ενδιαφέροντα των μελών οπότε η ύπαρξη περισσότερων από ενός ΙΧ δύναται να εξυπηρετεί διαφορετικούς σκοπούς και ενδιαφέροντα.

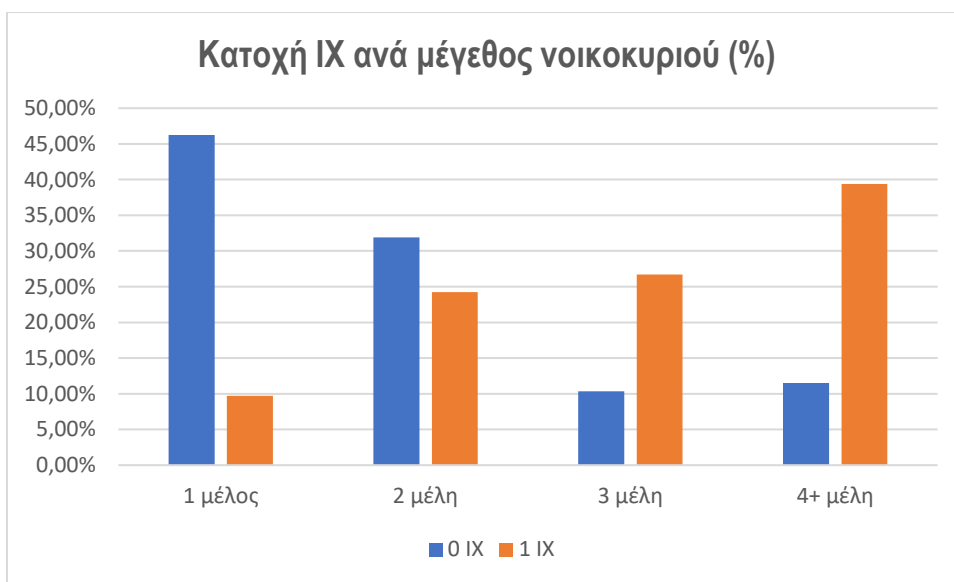


Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Διάγραμμα 10: Νοικοκυριά ανάλογα με τον αριθμό των μελών τους (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)



Διάγραμμα 11: Νοικοκυριά και κατοχή ΙΧ (ΕΛΣΤΑΤ 011, ίδια επεξεργασία)



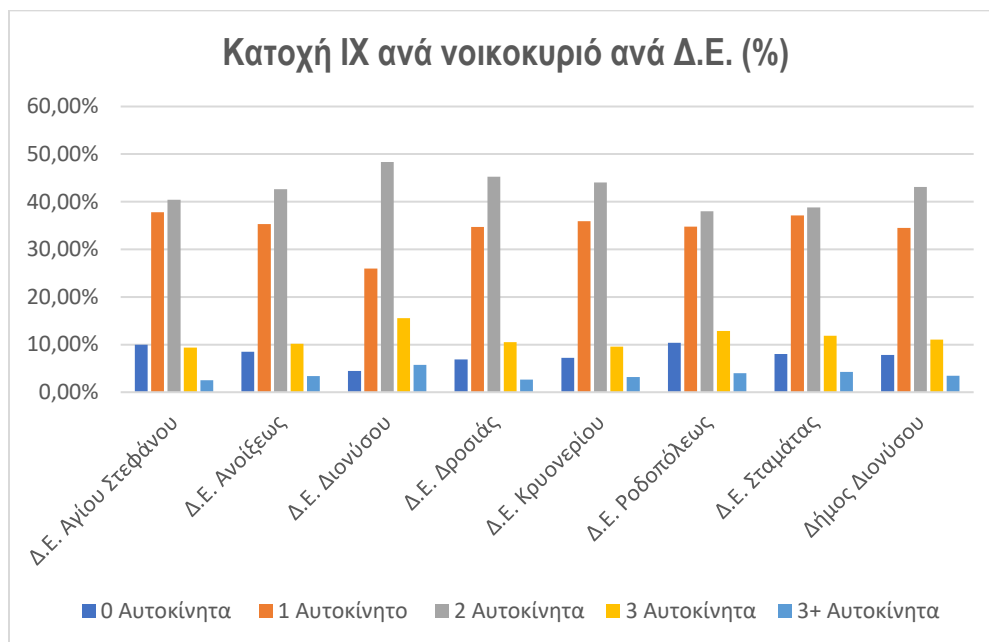
Αναφορικά με την κατοχή ΙΧ και θέσεων στάθμευσης στο Δήμο Διονύσου και στις επιμέρους Δημοτικές Ενότητες, παρατηρείται ότι σε όλες τις Δημοτικές Ενότητες τα νοικοκυριά έχουν κατά πλειοψηφία από 2 ΙΧ, ενώ πολύ μικρά κυμαίνονται τα ποσοστά των νοικοκυριών με τρία (3) και άνω ΙΧ. Συνολικά στο Δήμο Διονύσου παρατηρείται ότι το 43,13% των κατοίκων κατέχουν από δύο (2) ΙΧ, το 7,82% κανένα ΙΧ, ποσοστό της τάξης του 14,53% κατέχει από τρία (3) ΙΧ και πάνω.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Όσον αφορά στις θέσεις στάθμευσης που διαθέτουν τα νοικοκυριά στην κατοχή τους, παρατηρείται ότι, με εξαίρεση τη Δημοτική Ενότητα Διονύσου και Ροδοπόλεως, στις υπόλοιπες Δημοτικές Ενότητες τα νοικοκυριά διαθέτουν από μία (1) θέση στάθμευσης. Στη Δ.Ε. Διονύσου η πλειοψηφία των νοικοκυριών κατέχει από δύο (2) θέσεις στάθμευσης, αντιθέτως στη Δ.Ε. Ροδοπόλεως το μεγαλύτερο ποσοστό των νοικοκυριών δε διαθέτει θέση στάθμευσης.

Διάγραμμα 12: Κατοχή ΙΧ στα νοικοκυριά ανά Δημοτική Ενότητα (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)

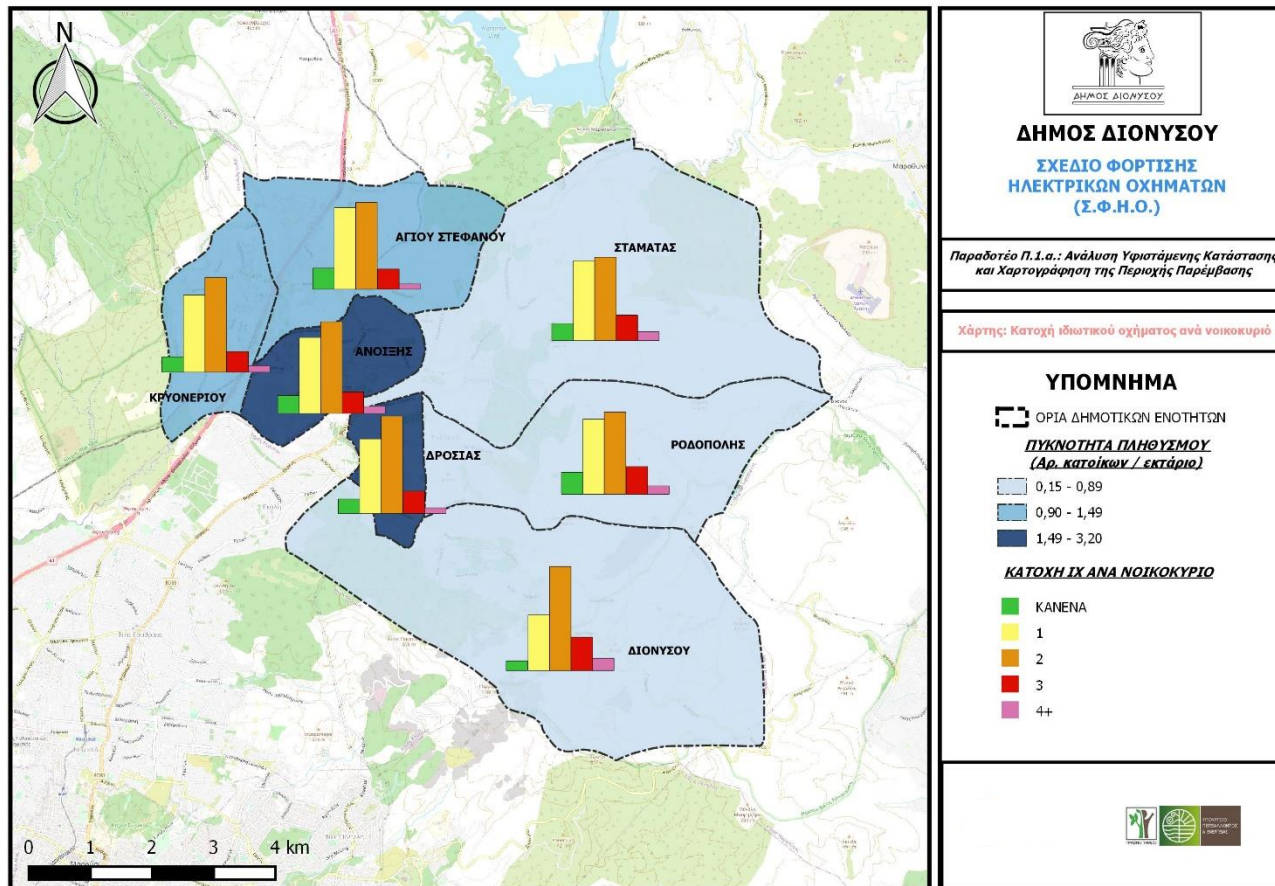


Τα παραπάνω στοιχεία για τα διαθέσιμα ΙΧ ανά νοικοκυριό απεικονίζονται οπτικά ανά δημοτική ενότητα και στο χάρτη που ακολουθεί.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης

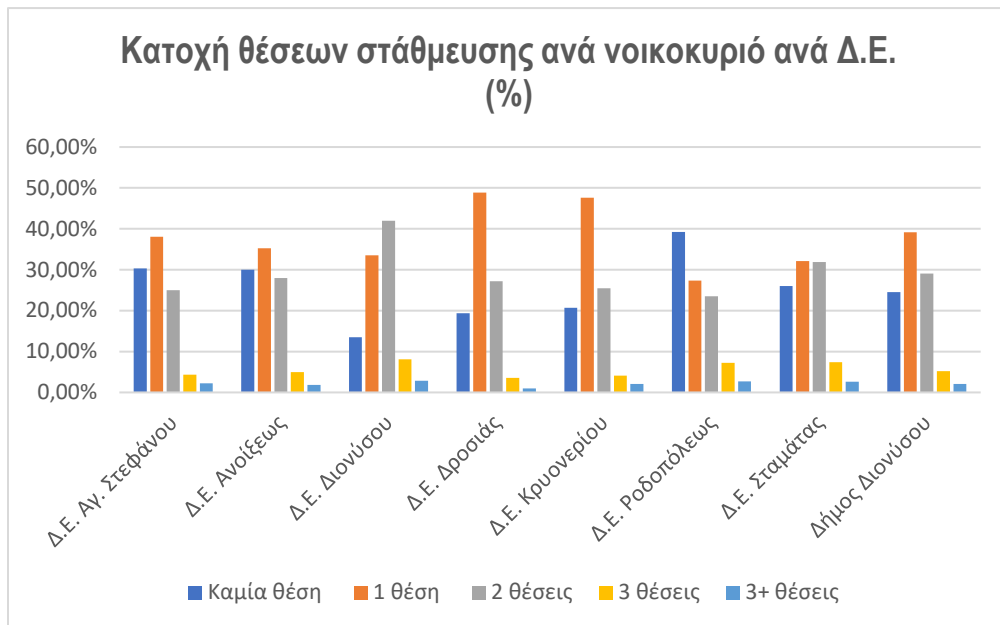
Χάρτης 3. Κατοχή ιδιωτικού οχήματος ανά νοικοκυριό (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

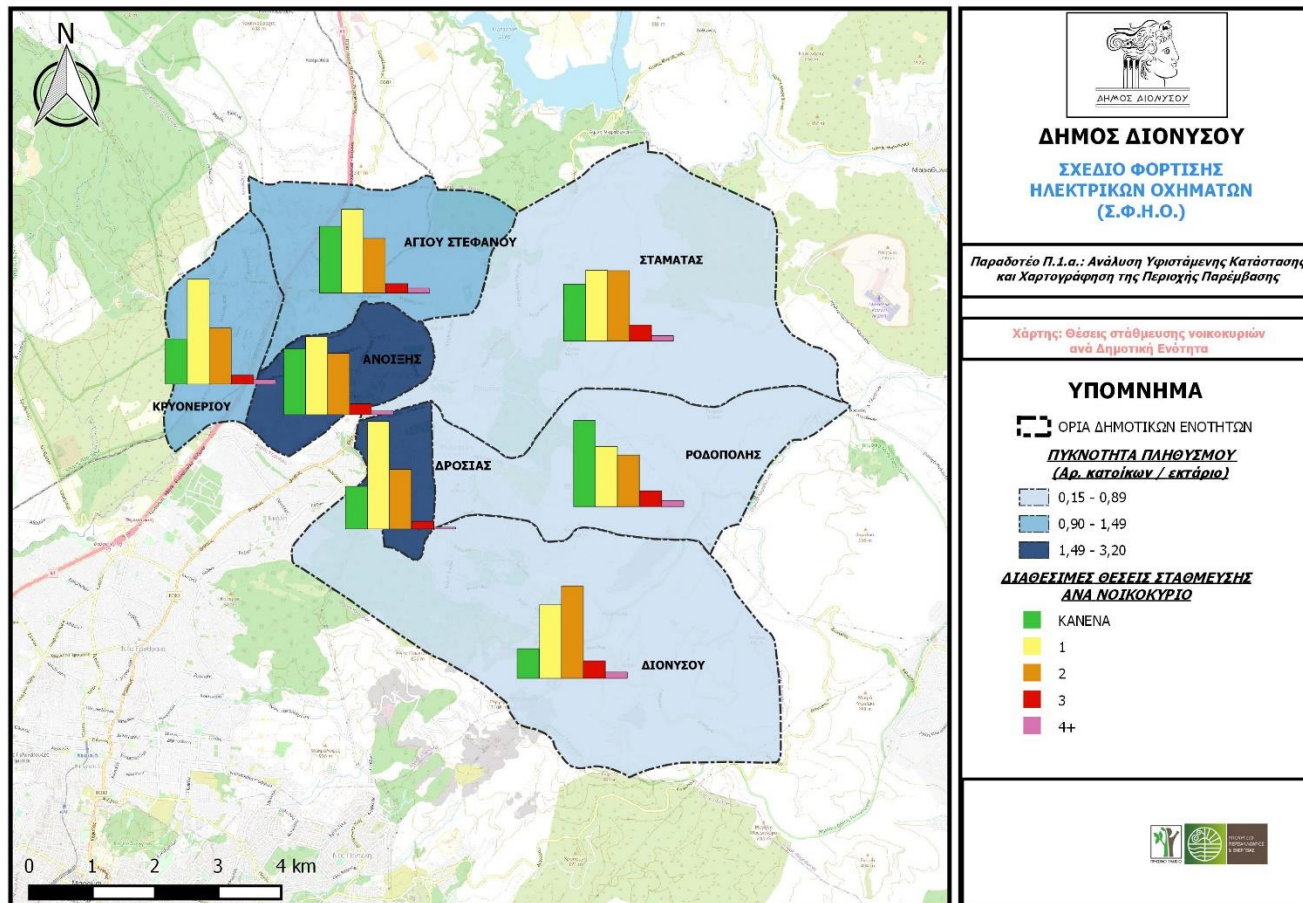
Διάγραμμα 13: Θέσεις στάθμευσης ανά Δημοτική Ενότητα (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης

Χάρτης 4. Διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης ανά νοικοκυριό (ΕΛΣΤΑΤ 2011, ίδια επεξεργασία)





3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΥ ΤΩΝ ΚΕΙΜΕΝΩΝ ΥΠΕΡΚΕΙΜΕΝΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Σκοπός της ενότητας αυτής είναι να συγκεντρωθεί, αξιολογηθεί και να αξιοποιηθεί το σύνολο των σχετικών μελετών και των θεσμικών κειμένων που αφορούν στην περιοχή παρέμβασης. Μέσα από τη διαδικασία αυτή δύναται να καταγραφούν τα υφιστάμενα δεδομένα για την περιοχή παρέμβασης και να εντοπιστούν οι τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη για την κατάρτιση, υλοποίηση καθώς και για κάθε αναθεώρηση του Σ.Φ.Η.Ο. Τα κείμενα που συλλέγονται χωρίζονται σε κείμενα στρατηγικού σχεδιασμού σε επίπεδο Περιφέρειας και σε επίπεδο Δήμου.

3.1. Στρατηγικός Σχεδιασμός σε επίπεδο Περιφέρειας

Ένα από τα βήματα στην κατάρτιση ενός ΣΦΗΟ είναι η επισκόπηση του ευρύτερου επιχειρησιακού περιβάλλοντος και των στρατηγικών κατευθύνσεων που προκύπτουν σε επίπεδο Περιφέρειας. Η στρατηγική και οι στόχοι ενός ΣΦΗΟ που εκπονείται στα όρια μιας περιοχής, αλλά και γενικότερα οποιοδήποτε σχεδίου που εμπίπτει στον τομέα των μεταφορών και της κινητικότητας, θα πρέπει να συμμορφώνεται με τις αντίστοιχες στρατηγικές που προτείνονται και εφαρμόζονται σε περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα σχέδια υπερκείμενου σχεδιασμού είναι κείμενα στρατηγικής και πολιτικής τα οποία έχουν προετοιμαστεί και θεσμοθετηθεί σε διάφορα επίπεδα, δηλαδή σε επίπεδο Δήμου, Περιφέρειας, Υπουργείου και Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Τα κείμενα υπερκείμενου σχεδιασμού τα οποία λαμβάνει υπόψη του το παρόν ΣΦΗΟ σε επίπεδο Περιφέρειας Αττικής είναι τα ακόλουθα:

- το Στρατηγικό Σχέδιο Περιφέρειας Αττικής (2014-2019)
- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής (2014-2019)
- το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Υποδομές Μεταφορές, Περιβάλλοντος & Αειφόρου Ανάπτυξης

3.1.1. Στρατηγικό Σχέδιο Περιφέρειας Αττικής (2014-2019)

Γενική Περιγραφή

Το Στρατηγικό Σχέδιο 2014-2019 της Περιφέρειας Αττικής, αποτελεί την Α' Φάση του πενταετούς Επιχειρησιακού Προγράμματος 2014-2019. Στο Στρατηγικό Σχέδιο αποτυπώνεται το αναπτυξιακό όραμα για την Περιφέρεια Αττικής κατά την περίοδο 2014-2019 καθώς και η εξειδίκευσή του σε Αναπτυξιακές Προτεραιότητες και περαιτέρω σε Στρατηγικούς Στόχους.

Στόχος της Α' Φάσης του επιχειρησιακού προγραμματισμού είναι αποτύπωση ενός συνεκτικού πλαισίου ολοκληρωμένου αναπτυξιακού σχεδιασμού, ικανού να προσανατολίσει την επιχειρησιακή δράση της Περιφέρειας στην αξιοποίηση των αναπτυξιακών της δυνατοτήτων, με



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

την οικοδόμηση ενός βιώσιμου περιφερειακού οικονομικού-κοινωνικού μοντέλου και στην ανάσχεση-αντιμετώπιση των αρνητικών συνεπειών της ύφεσης.

Το Σχέδιο έχει πολυτομεακό χαρακτήρα με εύρος θεματικών αντικειμένων αντίστοιχου του φάσματος των θεμάτων που απασχολούν την καθημερινή λειτουργία της Περιφέρειας. Το Στρατηγικό Σχέδιο περιλαμβάνει την ανάλυση των τεσσάρων (4) Αναπτυξιακών Προτεραιοτήτων-Θεματικών Αξόνων του σχεδιασμού, για κάθε έναν από τους οποίους αποτυπώνεται οι περιορισμοί και τα κρίσιμα ζητήματα στην κατεύθυνση επεξεργασίας και διατύπωσης Στρατηγικών Στόχων.

Στρατηγικοί Στόχοι και κατευθύνσεις του Σχεδίου

Το **αναπτυξιακό όραμα** για την Περιφέρεια Αττικής είναι:

«η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της Αττικής, ως Περιφέρεια της Ευρώπης, με μοχλούς ανάπτυξης την πολιτιστική της ταυτότητα, τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις, την προστασία της εργασίας, την τεχνολογία και την καινοτομία. Κεντρικό σημείο αναφοράς αποτελεί η ενεργοποίηση της κοινωνίας των πολιτών και η ενθάρρυνση της συμμετοχής τους στην ολοκληρωμένη και ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής».

Το παρόν Σχέδιο περιλαμβάνει τέσσερις (4) **Θεματικούς Άξονες** και ο κάθε ένας αναλύεται σε περαιτέρω **Στρατηγικούς Στόχους (Σ.Σ.)**.

- Σ.Σ.1. Μείωση των τιμών ρυπογόνων ουσιών και των επιδράσεών τους στο φυσικό περιβάλλον, βελτίωση της ποιότητας ζωής και βελτίωση των βιοκλιματικών συνθηκών στο πλαίσιο διασφάλισης οικολογικής ισορροπίας και βιοποικιλότητας
- Σ.Σ.2. Μέτρα για τη μείωση του θορύβου με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον
- Σ.Σ.3. Προστασία ορεινών όγκων Περιφέρειας Αττικής
- Σ.Σ.4. Προστασία Περιοχών Natura Περιφέρειας Αττικής
- Σ.Σ.5. Άρση των αιτίων υποβάθμισης και βελτίωση της προσαρμοστικής ικανότητας των υγροτόπων
- Σ.Σ.6. Ολοκληρωμένη βιώσιμη διαχείριση των υδατικών πόρων της Περιφέρειας με υλοποίηση στοχευμένων υποδομών ύδρευσης
- Σ.Σ.7. Ολοκλήρωση δικτύου αποχέτευσης Αττικής-συντήρηση και βελτίωση υφιστάμενου
- Σ.Σ.8. Αντιπλημμυρική θωράκιση της Περιφέρειας Αττικής
- Σ.Σ.9. Διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου πλαισίου σχεδιασμού και υλοποίησης της διαχείρισης αποβλήτων, προσανατολισμένο στη μείωση της παραγωγής στερεών αστικών αποβλήτων, στον εκσυγχρονισμό του δικτύου συλλογής και μεταφοράς τους, δράσεις ανακύκλωσης-επαναχρησιμοποίησης. Ουσιαστική ενίσχυση των τοπικών σχεδίων διαχείρισης απορριμμάτων των Δήμων.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Σ.Σ.10. Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, κοινωνικό-οικονομική ανασυγκρότηση του χώρου, οργάνωση του βασικού δικτύου υποδομών και προστασία του φυσικού-αστικού περιβάλλοντος του τοπίου και των πολιτιστικών πόρων.
- Σ.Σ.11. Προώθηση των μεταφορών, άρση προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων, μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών.

Θεματικός Στόχος Β: Κοινωνική μέριμνα, υγεία, παιδεία, πολιτισμός και αθλητισμός

- Σ.Σ.1. Προαγωγή της υγείας του πληθυσμού, με προτεραιότητα την προάσπιση της υγείας των ευπαθών ομάδων και τη διευκόλυνση της «Προσβασιμότητας» των υπηρεσιών
- Σ.Σ.2. Σχεδιασμός και υλοποίηση βιώσιμου σχεδίου της Περιφέρειας για την ελαχιστοποίηση των κινδύνων που προκαλούνται στη δημόσια υγεία από εξωγενείς παράγοντες, μέσα από αναβαθμισμένες συνεργασίες με συναρμόδιους φορείς.
- Σ.Σ.3. Καταπολέμηση της φτώχειας και του αποκλεισμού, με ολοκληρωμένες δράσεις ενεργούς ένταξης
- Σ.Σ.4. Προώθηση της κοινωνικής και χωρικής συνοχής στην Αττική, μέσα από διατομεακές και διεπιστημονικές παρεμβάσεις
- Σ.Σ.5. Πολιτιστική αναγέννηση της Αττικής
- Σ.Σ.6. Αθλητισμός για όλους
- Σ.Σ.7. Αξιοποίηση του πολιτισμού και του αθλητισμού για τη διεθνή προβολή και την οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας Αττικής
- Σ.Σ.8. Οργανωτική αναβάθμιση των υπηρεσιών και σχεδιασμός για την παροχή εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης με έμφαση σε ειδικές ομάδες-στόχους και σύμφωνα με το σχεδιασμό της Εθνικής Πολιτικής για την Παιδεία

Θεματικός Άξονας Γ: Οικονομία και απασχόληση

- Σ.Σ.1. Συνεργασία με όλους τους φορείς της οικονομίας με ιδιαίτερη έμφαση στην ενίσχυση της κοινωνικής οικονομίας
- Σ.Σ.2. Στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων
- Σ.Σ.3. Έμφαση στη γνώση, την καινοτομία και την ποιότητα προϊόντων και υπηρεσιών
- Σ.Σ.4. Ενίσχυση των τριών τομέων δράσης της Στρατηγικής Έξυπνης Εξειδίκευσης (Δημιουργική Οικονομία, Γαλάζια Οικονομία, Βιώσιμη, Οικονομία των Αναγκών)
- Σ.Σ.5. Προώθηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας-ενεργειακή αναβάθμιση υποδομών
- Σ.Σ.6. Αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Αττικής
- Σ.Σ.7. Βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων της Αττικής

Θεματικός Άξονας Δ: Βελτίωση της διοικητικής ικανότητας και της οικονομικής κατάστασης της Περιφέρειας



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Σ.Σ.1. Λειτουργική αναδιάρθρωση της διοίκησης
- Σ.Σ.2. Προσαρμογή της δομής και λειτουργίας του διοικητικού μηχανισμού στα σύγχρονα δεδομένα του εξωτερικού περιβάλλοντος ώστε να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας στην κατεύθυνση της αποτελεσματικότητας και της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους πολίτες
- Σ.Σ.3. Διαμόρφωση ενός συνεκτικού, ευέλικτου και λειτουργικού Οργανογράμματος-αναδιάρθρωση του Οργανισμού και προσαρμογή της δομής του.
- Σ.Σ.4. Υποστήριξη της λειτουργικότητας του Οργανισμού
- Σ.Σ.5. Βελτίωση της αποδοτικότητας από το καταρτισμένο προσωπικό του φορέα, με στόχο την υλοποίηση του αναπτυξιακού οράματος της Περιφέρειας Αττικής και την εξυπηρέτηση των αναγκών των πολιτών
- Σ.Σ.6. Αξιοποίηση των ήδη θεσμοθετημένων πόρων και της περιουσίας της Περιφέρειας Αττικής
- Σ.Σ.7. Μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος του φορέα

Ακολουθεί πίνακας με τους στρατηγικούς στόχους και τις κατευθυντήριες γραμμές ανά Θεματικό Άξονα που αφορούν στον τομέα των μεταφορών.

Πίνακας 5: Στρατηγικοί Στόχοι και κατευθυντήριες γραμμές στον τομέα των μεταφορών

Θεματικός Άξονας 1: Προστασία Περιβάλλοντος και Ποιότητα Ζωής		
	Στρατηγικός Στόχος	Κατευθυντήριες γραμμές
Σ.Σ.1.	Μείωση των τιμών ρυπογόνων ουσιών και των επιδράσεών τους στο φυσικό περιβάλλον, βελτίωση τα ποιότητας ζωής και βελτίωση των βιοκλιματικών συνθηκών στο πλαίσιο διασφάλισης οικολογικής ισορροπίας και βιοποικιλότητας	<ul style="list-style-type: none">• Ορθολογική χρήση και εξοικονόμηση ενέργειας στον κτιριακό τομέα• Αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ επιβατηγού αυτοκινήτου, ιδίως στο κέντρο της πόλης. Θα επιδιωχθεί ηλεκτροκίνηση αυτοκινήτων, δικύκλων και λέμβων στους νησιωτικούς παραδοσιακούς οικισμούς.• Έλεγχος των κινητήρων / καταλυτών των οχημάτων και δικύκλων - Εφαρμογή της Κάρτας Ελέγχου• Καυσαερίων (ΚΕΚ) σε όλα τα κυκλοφορόντα οχήματα - μέσα μετακίνησης (ταξί, φορτηγά, ΙΧ και δίκυκλα),• Ενίσχυση της εναλλακτικής μετακίνησης - δημιουργία βιώσιμων συνθηκών για την ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων,• Ενίσχυση του ρόλου της Περιφέρειας Αττικής ως



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>ελεγκτική αρχή προστασίας του περιβάλλοντος.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ενεργοποίηση του «Μητροπολιτικού Κέντρου Περιβαλλοντικών Μετρήσεων – Παρατηρητήριο της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος»• Παρεμβάσεις βελτίωσης του μικροκλίματος και αντιμετώπισης των «αστικών θερμικών νησίδων» με στόχο τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης
Σ.Σ.11.	Προώθηση βιώσιμων μεταφορών, άρση προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων, μετάβαση σε μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στον τομέα των μεταφορών	<ul style="list-style-type: none">• Άρση προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων αρμοδιότητας Περιφέρειας Αττικής και βελτίωση οδικής ασφάλειας.• Έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα.• Ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου του Σαρωνικού, μέσω της λειτουργικής ανάπλασης της παραλιακής λεωφόρου Ποσειδώνος, σε συνδυασμό με τη λειτουργία τραμ, πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου.• Ενίσχυση της εφαρμογής μέτρων που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια των πεζών αλλά και τη διασφάλιση προσβασιμότητας στα άτομα με αναπηρία και με μειωμένη κινητικότητα.• Χρήση σύγχρονων τεχνολογιών (τηλεματική, ΟΠΣ κλπ), εγκατάσταση συστημάτων παροχής πληροφόρησης προς τους χρήστες του οδικού δικτύου και αξιοποίηση «ευφυών συστημάτων» (ITS) για τη βελτίωση υπηρεσιών παρακολούθησης και διαχείρισης της αστικής κυκλοφορίας.<ul style="list-style-type: none">• Αναβάθμιση του ρόλου του Πειραιά στο Ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα.• Βελτίωση υποδομών κρουαζιέρας για την ανάπτυξη του home-porting και της



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>καλύτερης εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων στην Αττική.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ολοκλήρωση του συστήματος συνδυσμένων μεταφορών με στόχο τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων μεταφορών στην Αττική.• Ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου)• Επέκταση των βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (Τραμ) στην Αττική
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.1.2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής (2014-2020)

Γενική περιγραφή

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Ε.Π.) «Αττική» 2014-2020 εγκρίθηκε με βάση την απόφαση της Επιτροπής των ΕΚ με αριθμό C(2014)10170/final/18.12.2014, αρμόδια Διαχειριστική Αρχή είναι η Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Ε.Π. «Αττική» 2014-2020.

Η αρχικά εγκριθείσα συνολική Δημόσια Δαπάνη του ΕΠ ανέρχονταν σε 1.139.966.974 Ευρώ, εκ των οποίων 911.73.576 Ευρώ αφορούσαν στη συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης και 227.993.398 Ευρώ την Εθνική συμμετοχή. Σε ό,τι αφορά στη συμμετοχή των δύο Ευρωπαϊκών Επενδυτικών και Διαρθρωτικών Ταμείων (ΕΔΕΤ) στη χρηματοδότηση του Ε.Π., αυτή έχει ως ακολούθως:

- (ΕΤΠΑ): 847.892.645 Ευρώ σε όρους Δημόσιας Δαπάνης
- (ΕΚΤ): 292.074.329 Ευρώ σε όρους Δημόσιας Δαπάνης

Το παραπάνω Πρόγραμμα αναθεωρήθηκε τρεις (3) φορές.

1η Αναθεώρηση

Το 2016 στο πλαίσιο της διαδικασίας τεχνικής προσαρμογής για το έτος 2017, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναθεώρησε τις συνολικές χορηγήσεις στο πλαίσιο του στόχου «Επενδύσεις στην ανάπτυξη και την απασχόληση» για κάθε κράτος μέλος για την περίοδο 2017-2020.

2η Αναθεώρηση

Η δεύτερη αναθεώρηση έγινε το 2018 και αφορούσε στην επικαιροποίηση της στρατηγικής για τη λογική της παρέμβασης του επιχειρησιακού προγράμματος, τη χρηματοδοτική ενίσχυση επενδυτικών προτεραιοτήτων, οι οποίες παρουσίαζαν σημαντικό βαθμό ενεργοποίησης, την



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

επικαιροποίηση των κωδικών παρέμβασης ανά άξονα Προτεραιότητας και τέλος την επανεξέταση και επικαιροποίηση των δεικτών και στόχων του Πλαισίου Επίδοσης.

3η Αναθεώρηση

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (Ε.Π.) «Αττική» 2014-2020 είναι σε φάση 3ης Αναθεώρησης που συνδέεται με την ανακατανομή του Αποθεματικού Επίδοσης των ΕΠ του ΕΣΠΑ 2014-2020. Η ΕΝ ΛΟΓΩ 3Η Αναθεώρηση πραγματοποιείται λαμβάνοντας υπόψη του Καν. 1303/2013, άρθρο 30, παρ. 3 και την υπ' αριθμ. 80219-31/07/2019 εγκύκλιο της Εθνικής Αρχής Συντονισμού ΕΣΠΑ.

Περιεχόμενα Προγράμματος

Η αναπτυξιακή στρατηγική του νέου ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 περιλαμβάνει στοχευμένες περιφερειακά αναπτυξιακές πολιτικές. Η θεματική στόχευση των αναπτυξιακών επιλογών της Αττικής για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 περιλαμβάνει «τομεακές» παρεμβάσεις, οι οποίες χαρακτηρίζονται τόσο από οριζόντιου χαρακτήρα παρεμβάσεις, όσο και από συγκεκριμένη χωρική εξειδίκευση. Επιπροσθέτως, αξιοποιεί της διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων, οι οποίες συμπληρώνουν και αυξάνουν την εμβέλεια και αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων του Προγράμματος.

Με βάση την αναπτυξιακή στρατηγική, η διάρθρωση του ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 σε Άξονες Προτεραιότητας (Α.Π.) ακολουθεί την ευθεία συσχέτιση κάθε Α.Π. με ένα Θ.Σ. Η «αρχιτεκτονική» του νέου ΠΕΠ Αττικής είναι η ακόλουθη:

- **ΑΠ1:** Ενίσχυση των μηχανισμών και των επενδύσεων των ΜΜΕ της Περιφέρειας Αττικής στην έρευνα και την καινοτομία
- **ΑΠ2:** Διάδοση και ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων και υπηρεσιών των ΜΜΕ με τη χρήση ΤΠΕ
- **ΑΠ3:** Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των ΜΜΕ-Βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας Αττικής για προσέλκυση επενδύσεων και προαγωγή της Καινοτόμου Επιχειρηματικότητας
- **ΑΠ4:** Προώθηση της ενεργειακής απόδοσης της χρήσης ΑΠΕ και της συμπαραγωγής και προώθηση χαμηλών εκπομπών διοξειδίων του άνθρακα στις αστικές περιοχές
- **ΑΠ5:** Προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, καθώς και της πρόληψης και διαχείρισης κινδύνων
- **ΑΠ6:** Βελτίωση της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον
- **ΑΠ7:** Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας και των πολυτροπικών μεταφορικών συνδέσεων της Περιφέρειας Αττικής
- **ΑΠ8:** Προώθηση της ανάπτυξης των δεξιοτήτων και της προσαρμοστικότητας του ανθρώπινου δυναμικού στους τομείς της περιφερειακής στρατηγικής έξυπνης εξειδίκευσης
- **ΑΠ9:** Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και διακρίσεων-διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- **ΑΠ10:** Ανάπτυξη-αναβάθμιση στοχευμένων κοινωνικών υποδομών και υποδομών υγείας
- **ΑΠ11:** Ανάπτυξη-αναβάθμιση στοχευμένων υποδομών εκπαίδευσης
- **ΑΠ12:** Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής
- **ΑΠ13:** Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής

Τομέας μεταφορών

Ακολουθεί ο πίνακας με τους επιλεγμένους θεματικούς στόχους, την επενδυτική προτεραιότητα και την αιτιολόγηση της επιλογής στον τομέα των μεταφορών όπως διατυπώνονται στην 3η Αναθεώρηση του ΠΕΠ Αττικής.

Πίνακας 6: Προτεραιότητες στον τομέα των μεταφορών για την Περιφέρεια Αττικής (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Αττικής, 2014-2020)

Επιλεγμένος θεματικός στόχος	Επιλεγμένη επενδυτική προτεραιότητα	Αιτιολόγηση της επιλογής
07- Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7a-Στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών μέσω επενδύσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ	<ul style="list-style-type: none">• Αναβάθμιση του ρόλου του Πειραιά στο Ευρωπαϊκό λιμενικό σύστημα. Βελτίωση υποδομών κρουαζιέρας για την ανάπτυξη του home-porting και της καλύτερης εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων στην Αττική• Ολοκλήρωση του συστήματος συνδυασμένων μεταφορών μ στόχο τη διαλειτουργικότητα των συστημάτων μεταφορών στην Αττική.
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7b - Ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και τριτευόντων κόμβων με τις υποδομές ΔΕΔ-Μ, περιλαμβανομένων των πολυτροπικών κόμβων	<ul style="list-style-type: none">• Βελτίωση της οδικής ασφάλειας• Ανάγκη στοχευμένης αναβάθμισης επιλεγμένων περιφερειακών οδικών αξόνων, όπως είναι οι συνδεδεμένοι με τα ΔΕΔ-Μ
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7c- ανάπτυξη και βελτίωση φιλικών προς το περιβάλλον και με χαμηλές εκπομπές άνθρακα συστημάτων μεταφορών (στα οποία περιλαμβάνονται και τα συστήματα χαμηλού θορύβου), συμπεριλαμβανομένων των εσωτερικών πλωτών οδών και των θαλάσσιων μεταφορών, των λιμένων, των πολυτροπικών συνδέσεων και των αερολιμενικών υποδομών, με σκοπό την	<ul style="list-style-type: none">• Ανάγκη αύξησης του μεριδίου των ΜΜΜ στις μετακινήσεις του πληθυσμού• Βελτίωση-διεύρυνση της διαλειτουργικότητας των ΜΜΕ



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	προώθηση της βιώσιμης περιφερειακής και τοπικής κινητικότητας.	
07 - Προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και της άρσης των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων	7ε- Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και της ασφάλειας του εφοδιασμού μέσω της ανάπτυξης έξυπνων συστημάτων διανομής, αποθήκευσης και μεταφοράς ενέργειας και μέσω της ενσωμάτωσης σε αυτά της διανεμόμενης ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.	Η επενδυτική προτεραιότητα αποσκοπεί στην κάλυψη της ανάγκης ανάπτυξης του δικτύου φυσικού αερίου στην Περιφέρεια. Επισημαίνεται ότι οι εθνικές αναπτυξιακές προτεραιότητες σχετικά με το φυσικό αέριο συνδέονται με την ενίσχυση της ασφάλειας εφοδιασμού σε φυσικό αέριο και τη διείσδυση του σε όλους τους τομείς κατανάλωσης.

3.1.3. ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη» (ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ) αποτελεί το κύριο μέσο για την επίτευξη των εθνικών στόχων του ΕΣΠΑ 2014-2020 για τους δύο τομείς Μεταφορών και Περιβάλλοντος.

Σε ό,τι αφορά στον Τομέα Μεταφορών το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ δίνει έμφαση και προτεραιότητα στις παρεμβάσεις που αφορούν στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ΔΕΔ-Μ, σύμφωνα με το Στρατηγικό Πρόγραμμα Επενδύσεων Μεταφορών (ΣΠΕΜ) της χώρας, οι οποίες είναι προς τα έργα μεταφορών του τομέα που έχουν ολοκληρωθεί από πόρους των προηγούμενων προγραμματικών περιόδων.

Οι παρεμβάσεις του Προγράμματος εστιάζουν κυρίως:

- στην ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας ΠΑΘΕ/Π, σε συνέργεια με την κοινοτική διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη/ Connecting Europe Facility»
- στην υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού δικτύου που ενισχύουν τη συνεκτικότητα του οδικού και του συνολικού ΔΕΔ-Μ συμπληρωματικά προς τις ήδη ολοκληρωμένες παρεμβάσεις (μέσω Συμβάσεων Παραχώρησης) του ΕΠ-ΕΠ 2007-2013
- στη δημιουργία νέων ή/και τη βελτίωση υφιστάμενων υποδομών λιμένων και αεροδρομίων του ΔΕΔ-Μ της χώρας,
- σε συνδέσεις τους με το διευρωπαϊκό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που ενισχύουν την περιφερειακή κινητικότητα και βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα απομακρυσμένων ή/και νησιωτικών περιοχών.

Επιπλέον, το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εστιάζει στην προώθηση των καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη, με στόχο τη σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μεταφοράς στα μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. Αντίθετα, σε



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

μικρότερο βαθμό το ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ χρηματοδοτεί παρεμβάσεις βελτίωσης των επιπέδων οδικής ασφάλειας, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της αεροναυτιλίας.

Οι παρεμβάσεις του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ εστιάζουν κυρίως:

- σε έργα υποδομής για τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας (ενεργειακή αναβάθμιση δημοσίων κτιρίων, τηλεθερμάνσεις πόλεων),
- σε έργα υποδομής για την αντιπλημμυρική προστασία,
- σε έργα υποδομής για τη διαχείριση στερεών και υγρών αποβλήτων,
- σε έργα υποδομής για την διαχείριση υδατικών πόρων (έργα υδρεύσεων, αφαλατώσεων, περιορισμού διαρροών)

Χρηματοδοτικά στοιχεία του Ε.Π.

Η συνολική Συγχρηματοδοτούμενη Δημόσια Δαπάνη (ΣΔΔ) του Προγράμματος ανέρχεται σε 4.652 εκατ. € (συμπεριλαμβανομένου του αποθεματικού επίδοσης). Ο Τομέας Υποδομών Μεταφορών αξιοποιεί το 51,8% των πόρων του ΕΠ, με ΣΔΔ ύψους 2.411 εκατ. € και ο Τομέας Περιβάλλοντος αξιοποιεί το 46,1% των πόρων του ΕΠ, με ΣΔΔ ύψους 2.145 εκατ. €.

Στρατηγικοί στόχοι και βασικές προτεραιότητες του ΕΠ-ΥΜΕΠΕΡΑΑ

Για τον τομέα των Μεταφορών, **οι στρατηγικοί στόχοι και οι βασικές προτεραιότητες** του τομέα μεταφορών του Προγράμματος, είναι:

Α) Η προώθηση της ολοκλήρωσης μέρους των υποδομών του βασικού ΔΕΔ-Μ (οδικών και σιδηροδρομικών) και περαιτέρω ανάπτυξη / αναβάθμιση του αναλυτικού ΔΕΔ-Μ (με έμφαση στο οδικό και σιδηροδρομικό, αλλά και επιλεγμένες παρεμβάσεις λιμένων και αεροδρομίων).

Βασικές προτεραιότητες:

Για τις σιδηροδρομικές μεταφορές:

- Η ολοκλήρωση του κύριου σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π
- Η εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας του ΠΑΘΕ/Π και σταδιακή προσαρμογή του στο ERTMS (European Rail Traffic Management System) και στο ETCS (European Train Control System).

Για τις οδικές μεταφορές:

- Η υλοποίηση επιλεγμένων τμημάτων του αναλυτικού οδικού ΔΕΔ-Μ σε συνέργεια με τις παρεμβάσεις της περιόδου 2007-2013.
- Η βελτίωση της συνδεσιμότητας των Περιφερειών (πρωτεύουσες Νομών) με τα ΔΕΔ-Μ της χώρας.
- Η ενίσχυση της συνδεσιμότητας δυσπρόσιτων/νησιωτικών περιοχών.

Για τις θαλάσσιες μεταφορές, η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε λιμάνια του ΔΕΔ-Μ που βελτιώνουν τις υφιστάμενες υποδομές και η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Για τις αεροπορικές μεταφορές, η υλοποίηση εστιασμένων παρεμβάσεων σε αεροδρόμια του ΔΕΔ-Μ σε νησιωτικές περιφέρειες, που βελτιώνουν τη συνδεσιμότητα των νησιών.

Β) Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και εκσυγχρονισμό του συστήματος μεταφορών.

Βασικές προτεραιότητες:

- Η προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών με υλοποίηση / αναβάθμιση των σιδηροδρομικών συνδέσεων του βασικού (core) σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Π με σημαντικά λιμάνια του βασικού ΔΕΔ-Μ, και με εμπορευματικά / παραγωγικά κέντρα.
- Η υλοποίηση/αναβάθμιση οδικών συνδέσεων του βασικού και αναλυτικού ΔΕΔ-Μ με επιλεγμένα διευρωπαϊκά λιμάνια / αεροδρόμια και με ΒΙ.ΠΕ.

Γ) Η βελτίωση της ασφάλειας μεταφορών.

Βασικές προτεραιότητες:

Σε σχέση με την οδική ασφάλεια, με βάση τις ανάγκες και τους διαθέσιμους πόρους, η βελτίωση των επιπέδων οδικής ασφάλειας και αντίστοιχη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων με εστιασμένες βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις υψηλής αποδοτικότητας, καθώς και μέτρα ενεργητικής οδικής ασφάλειας.

Σε σχέση με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, ως στόχος του Ε.Π. τίθεται η βελτίωση της ασφάλειας ναυσιπλοΐας με εγκατάσταση ή βελτίωση συστημάτων διαχείρισης της θαλάσσιας κυκλοφορίας (π.χ. VTMS) και συστημάτων / μέσων έρευνας και διάσωσης.

Σε σχέση με την ασφάλεια της αεροναυτιλίας, η υλοποίηση οριζόντιων παρεμβάσεων μέσω προμήθειας/ εγκατάστασης σύγχρονων συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

Δ) Ανάπτυξη και επέκταση βιώσιμων και οικολογικών αστικών μεταφορών (αστικών μέσων σταθερής τροχιάς και λοιπών καθαρών επιφανειακών μέσων).

Βασική προτεραιότητα είναι η σημαντική αύξηση της χρήσης περιβαλλοντικά φιλικών Μέσων Μεταφοράς με την κατασκευή-ολοκλήρωση έργων καθαρών αστικών και προαστιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη).

Τομέας Περιβάλλοντος

Για τον τομέα του Περιβάλλοντος, **οι στρατηγικοί στόχοι και οι βασικές προτεραιότητες** του τομέα Περιβάλλοντος του Προγράμματος, είναι:

Ε) Η εκπλήρωση των απαιτήσεων του περιβαλλοντικού κεκτημένου της Ε.Ε. στους τομείς των Αποβλήτων και των Υδάτων.

Βασικές προτεραιότητες οι οποίες ιεραρχούνται με βασική προτεραιότητα τη συμμόρφωση με το Ευρωπαϊκό Περιβαλλοντικό Κεκτημένο (ΕΠεΚ) όπως:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Η βελτίωση και διασφάλιση του πλαισίου ορθολογικής και αειφόρου διαχείρισης των υδατικών πόρων της Χώρας.
- Η προστασία και διαχείριση των υδάτινων πόρων.
- Η βελτίωση της ποιότητας και της επάρκειας των υδατικών πόρων.
- Η πρόληψη παραγωγής αποβλήτων.
- Η προετοιμασία προς επαναχρησιμοποίηση.
- Η χωριστή συλλογή και ανακύκλωση αποβλήτων, συμπεριλαμβανομένης της κομποστοποίησης.
- Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ολοκληρωμένης διαχείρισης αποβλήτων, με βάση το Εθνικό και τους επικαιροποιημένους ΠΕΣΔΑ.
- Η βελτίωση της διαχείρισης επικίνδυνων αποβλήτων και της περιβαλλοντικής αποκατάστασης ρυπασμένων χώρων από βιομηχανικά - επικίνδυνα Απόβλητα.
- Η βελτίωση της συλλογής και επεξεργασίας αστικών λυμάτων κατά κατηγορία Οικισμών.

Ζ) Η προσαρμογή στην Κλιματική Αλλαγή - Πρόληψη και Διαχείριση Κινδύνων.

Βασική προτεραιότητα είναι η ενίσχυση της προσαρμοστικότητας στην Κλιματική Αλλαγή και η Πρόληψη, διαχείριση και αποκατάσταση καταστροφών από πλημμύρες.

Η) Η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας.

Βασική προτεραιότητα είναι η βελτίωση του πλαισίου διατήρησης, διαχείρισης και αποκατάστασης του φυσικού περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας, και η ανάσχεση της απώλειας της βιοποικιλότητας και της υποβάθμισης των λειτουργιών των οικοσυστημάτων.

Θ) Η Αστική Αναζωογόνηση

Βασικές προτεραιότητες:

- Η βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη,
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της αστικής αναζωογόνησης,
- Η προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και της επισκεψιμότητας σε υποβαθμισμένες Περιοχές της Περιφέρειας Αττικής,
- Η διεύρυνση της χρήσης τηλεθέρμανσης
- Η εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και στον ευρύτερο Δημόσιο Τομέα.

Ακολουθεί συνοπτικός πίνακας με τις προτεραιότητες και τους στόχους που θέτει το Πρόγραμμα.

Πίνακας 7: Στόχοι και δράσεις ανά Άξονα Προτεραιότητας (ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ 2014-2020)

Άξονας προτεραιότητας	Επιλεγμένη επενδυτική προτεραιότητα	Ειδικός στόχος
08 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων	Προώθηση των καθαρών αστικών και προστασιακών μεταφορών στα κύρια αστικά κέντρα της χώρας



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

<p>09 - ΚΑΘΑΡΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ & ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</p>	<p>4ν - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων</p>	<p>Προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας για μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των αστικών μεταφορών στο περιβάλλον</p>
<p>10 - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΕΠΙΤΕΥΞΗΣ ΧΑΜΗΛΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΔΙΟΞΕΙΔΙΟΥ ΤΟΥ ΑΝΘΡΑΚΑ ΜΕ ΕΜΦΑΣΗ ΣΤΙΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ</p>	<p>4c - Στήριξη της ενεργειακής απόδοσης, της έξυπνης διαχείρισης της ενέργειας και της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις δημόσιες υποδομές</p> <p>4e - Προώθηση στρατηγικών χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα για όλα τα είδη περιοχών, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της προώθησης της αειφόρου πολυτροπικής αστικής κινητικότητας και των μέτρων προσαρμογής σχετικά με τον περιορισμό των επιπτώσεων</p>	<p>Εξοικονόμηση ενέργειας στο Δημόσιο και ευρύτερο Δημόσιο Τομέα</p> <p>Προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και της Επισκεψιμότητας σε Υποβαθμισμένες Περιοχές</p>
<p>12 - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΠΡΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΚΕΚΤΗΜΕΝΟΥ</p>	<p>6e - Ανάληψη δράσης για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, την ανάπλαση των πόλεων, την αναζωογόνηση και την απολύμανση των υποβαθμισμένων περιβαλλοντικά εκτάσεων (συμπεριλαμβανομένων των προς ανασυγκρότηση περιοχών), τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και την προώθηση μέτρων για τον περιορισμό του θορύβου</p>	<p>Βελτίωση του πλαισίου διαχείρισης και εφαρμογής για την αναβάθμιση της πολιτικής για την Χωρική Ανάπτυξη με δράσεις όπως:</p> <p>(α) Δράσεις Χωροταξικού Σχεδιασμού και αξιοποίησης των περιβαλλοντικών πόρων, για την προώθηση ενιαίας και βιώσιμης εθνικής στρατηγικής και ανάπτυξης</p> <p>(β) Πολεοδομικός και Αστικός Σχεδιασμός για την ανάπτυξη βιώσιμων και «έξυπνων Πόλεων» (Smart Cities)</p> <p>(γ) Αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης του αέρα</p> <p>(δ) Προώθηση μέτρων περιορισμού του θορύβου</p>



3.2. Αξιολόγηση τοπικών σχεδίων και στρατηγικών

Από τη συλλογή και καταγραφή των μελετών και στρατηγικών σχεδίων σε επίπεδο Δήμου θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του ΣΦΗΟ. Η συλλογή των δεδομένων αφορά στην καταγραφή και αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής παρέμβασης με στόχο την αποτελεσματικότερη χωροθέτηση των σημείων επαναφόρτισης Η/Ο. Το σύνολο των δεδομένων για την εν λόγω ανάλυση, αντλούνται από υφιστάμενες μελέτες που άπτονται του αντικείμενου ενός ΣΦΗΟ όπως συγκοινωνιακές, κυκλοφοριακές, πολεοδομικές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων και στρατηγικά σχέδια όπως ΣΒΑΚ, ΓΠΣ, κ.τ.λ.

Από την καταγραφή των στοιχείων του Στρατηγικού Σχεδιασμού (υφιστάμενων ή εκπονούμενων σχεδίων του Δήμου) δύναται να εντοπιστούν τυχόν αδυναμίες/εμπόδια και ευκαιρίες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την υλοποίηση του ΣΦΗΟ.

Οι μελέτες που συγκεντρώθηκαν και αναλύθηκαν και αφορούν στο Δήμο Διονύσου είναι οι ακόλουθες:

- Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Διονύσου (2012-2014)
- Αναθεώρηση Τροποποίηση ΓΠΣ Ροδόπολης (2020)
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Εκάλης και τμήματος της Κοινότητας Διονύσου
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Σταμάτας
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Κρυονερίου
- Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Άνοιξης
- Μελέτη Ρυθμιστικής Σήμανσης στην Κοινότητα Διονύσου (Στάδιο Α' και Β' Φάση, 2004)
- Ανασύνταξη μελέτης κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης της Κοινότητας Δροσιάς (2002)
- Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στην Κοινότητα Άνοιξης (2001)
- Μελέτη κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο κέντρο του Δήμου Αγ Στεφάνου (Α' και Β' Φάση, 2001)
- Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Κοινότητας Σταμάτας (2006)
- Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Λεωφόρου Κρυονερίου (2003)
- Κυκλοφοριακή μελέτη κοινότητας Κρυονερίου (2008)
- Μελέτη ρυθμιστικής σήμανσης στην Κοινότητα Διονύσου (2004)



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.1. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Διονύσου (2012-2014)

Γενική Περιγραφή

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Διονύσου αποτελεί κείμενο στρατηγικού σχεδιασμού για την προγραμματική περίοδο 2012-2014 και καταρτίστηκε σύμφωνα με το Π.Δ. 89/2011/29.09.2011.

Το παρόν Σχέδιο εκπονείται με σκοπό τον τεκμηριωμένο προσδιορισμό των κρίσιμων ζητημάτων στα οποία πρέπει να επικεντρωθεί ο Δήμος κατά προτεραιότητα λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη του τις τοπικές αναπτυξιακές προτεραιότητες.

Περιεχόμενο

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου Βόλβης 2011-2014, η στρατηγική του Δήμου οργανώνεται σε τέσσερις (4) Άξονες ως ακολούθως:

- **Άξονας 1:** Περιβάλλον και ποιότητα ζωής
- **Άξονας 2:** Κοινωνική πολιτική, υγεία, παιδεία, πολιτισμός και αθλητισμός
- **Άξονας 3:** Τοπική Οικονομία-Απασχόληση
- **Άξονας 4:** Εσωτερική ανάπτυξη του Δήμου

Οι παραπάνω Άξονες συνθέτουν το όραμα του Δήμου Διονύσου, το οποίο είναι:

- *Η δημιουργία μιας ανθρώπινης, καθαρής και λειτουργικής πόλης με κοινωνική συνοχή, αλληλεγγύη και διαφάνεια*
- *Η βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών αναβαθμίζοντας το περιβάλλον, ενισχύοντας την απασχόληση, την τοπική οικονομία, την ασφάλεια των πολιτών με ταυτόχρονη προστασία των ευπαθών κοινωνικών ομάδων*
- *Η δημιουργία θεσμών και δράσεων πολιτισμού, αθλητισμού και νεολαίας*
- *Η δημιουργία μιας ανοιχτής συμμετοχικής κοινωνίας*
- *Η εξασφάλιση μιας αποτελεσματικής και αποδοτικής διοίκησης με ευρωπαϊκό προσανατολισμό και*
- *Η δημιουργία ένας σύγχρονου Δήμου βασισμένο στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης, με σεβασμό στις επόμενες γενιές.*

Παρακάτω αναλύονται οι άξονες, τα μέτρα και οι γενικοί στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος του Δήμου. Κάθε μέτρο περιλαμβάνει μια πληθώρα γενικών στόχων τοπικής ανάπτυξης.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Άξονας 1: Περιβάλλον και ποιότητα ζωής

✓ Μέτρο 1.1: Οικιστικό περιβάλλον

Οι γενικοί στόχοι του μέτρου είναι οι εξής:

- 1.1.1. Εφαρμογή του σχεδιασμού για την εξασφάλιση των απαιτούμενων κοινόχρηστων χώρων και την οικιστική ανάπτυξη της περιοχής
- 1.1.2. Προστασία του δασικού, γεωργικού και κτηνοτροφικού πλούτου της περιοχής
- 1.1.3. Ενίσχυση και συντήρηση αστικού και περιαστικού πρασίνου
- 1.1.4. Υλοποίηση ολοκληρωμένων παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης
- 1.1.5. Βελτίωση-επισκευή και συντήρηση κοινόχρηστων χώρων
- 1.1.6. Συντήρηση, αναβάθμιση, επέκταση κοιμητηρίων και δημιουργία νέων-Κέντρου αποτέφρωσης νεκρών
- 1.1.7. Έργα πυροπροστασίας και πολιτικής προστασίας για το περιβάλλον

✓ Μέτρο 1.2: Μεταφορική υποδομή/Κυκλοφορία/Στάθμευση/Συγκοινωνία

Οι γενικοί στόχοι αναφέρονται σε:

- 1.2.1. Διάνοιξη και βελτίωση οδικού δικτύου
- 1.2.2. Βελτίωση του κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού δικτύου
- 1.2.3. Σχεδιασμός λειτουργίας της Δημοτικής Συγκοινωνίας
- 1.2.4. Δημιουργία χώρων parking

✓ Μέτρο 1.3: Τεχνικές Υποδομές

Οι γενικοί στόχοι του μέτρου αυτού είναι:

- 1.3.1. Διαχείριση ομβρίων υδάτων
- 1.3.2. Ολοκληρωμένη διαχείριση αποχέτευσης ακαθάρτων
- 1.3.3. Εκσυγχρονισμός δικτύου ύδρευσης

✓ Μέτρο 1.4: Αστική ρύπανση

Οι γενικοί στόχοι που θέτει το παραπάνω μέτρο είναι:

- 1.4.1. Μείωση-αντιμετώπιση της αστικής ρύπανσης και βελτίωση της ποιότητας ζωής
- 1.4.2. Ενίσχυση της ανακύκλωσης
- 1.4.3. Βελτίωση επιπέδου καθαριότητας της πόλης
- 1.4.4. Βελτίωση υποδομών καθαριότητας και διαχείρισης στερεών αποβλήτων

✓ Μέτρο 1.5: Ενέργεια

Οι γενικοί στόχοι εξειδικεύονται σε:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

1.5.1. Έργα ΑΠΕ και εξοικονόμηση ενέργειας

Αξονας 2: Κοινωνική Πολιτική, Παιδεία, Πολιτισμός και Αθλητισμός

✓ Μέτρο 2.1: Κοινωνικά θέματα

- 2.1.1. Βελτίωση και επέκταση κοινωνικών υπηρεσιών για νήπια, νέους, γυναίκες, ηλικιωμένους, ΑμεΑ
- 2.1.2. Κοινωνική ενσωμάτωση και στήριξη ευπαθών ομάδων πληθυσμού
- 2.1.3. Δημιουργία νέων χώρων κοινωνικής πρόνοιας και συντήρηση υφιστάμενων

✓ Μέτρο 2.2: Παιδεία/Πολιτισμός

- 2.2.1. Επέκταση, συντήρηση και επισκευή σχολικών κτιρίων
- 2.2.2. Ανέγερση νέων κτιρίων για τη στέγαση σχολείων
- 2.2.3. Ενίσχυση νέων θεσμών και δραστηριοτήτων για την παιδεία/νεολαία

✓ Μέτρο 2.3: Πολιτισμός

- 2.3.1. Συντήρηση, αναβάθμιση και επέκταση πολιτιστικών υποδομών και εξοπλισμού
- 2.3.2. Ανάπτυξη και προώθηση πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καλλιτεχνικής παιδείας και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς

✓ Μέτρο 2.4: Αθλητισμός

- 2.4.1. Εξωραϊσμός αθλητικών εγκαταστάσεων, συντήρηση, καθαριότητα και φύλαξη των υφιστάμενων χώρων και δημιουργία νέων
- 2.4.2. Αναβάθμιση, διεύρυνση των αθλητικών δραστηριοτήτων και ενίσχυση σχολικού, μαζικού και αγωνιστικού αθλητισμού

Αξονας 3: Τοπική οικονομία-απασχόληση

✓ Μέτρο 3.1: Απασχόληση

- 3.1.1. Μείωση της ανεργίας
- 3.1.2. Ενίσχυση επιχειρηματικότητας υψηλού επιπέδου

Αξονας 4: Εσωτερική ανάπτυξη του Δήμου

✓ Μέτρο 4.1: Διαδικασίες οργάνωσης, διοίκησης και ενίσχυση των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- 4.1.1. Αναδιοργάνωση υπηρεσιών/νομικών προσώπων
 - 4.1.2. Επιμόρφωση υπαλλήλων και αιρετών
 - 4.1.3. Εισαγωγή σύγχρονων διαδικασιών προγραμματισμού, παρακολούθησης και αξιολόγησης της λειτουργίας του Δήμου
 - 4.1.4. Σύστημα διαχείρισης και ποιότητας παρεχόμενων υπηρεσιών (ISO)-Πιστοποίηση διαχειριστικής επάρκειας Δήμου
 - 4.1.5. Βελτίωση της παραγωγικότητας των υπηρεσιών και της εξυπηρέτησης των πολιτών με την αξιοποίηση των Τ.Π.Ε.
- ✓ Μέτρο 4.2: Διαδικασίες βελτίωσης της σχέσης του Δήμου με τους πολίτες και ανάπτυξη συνεργασιών
- 4.2.1. Ανάπτυξη διαδικασιών διαφάνειας, αμφίδρομη επικοινωνία και συμμετοχής των πολιτών-συνεργασίες
- ✓ Μέτρο 4.3: Δημοτική περιουσία και συνθήκες εργασίας
- 4.3.1. Ορθολογικότερη αξιοποίηση δημοτικής περιουσίας αρχής γενομένης με την καταγραφή της
 - 4.3.2. Επισκευή και συντήρηση των δημοτικών κτιρίων, βελτίωση των συνθηκών εργασίας του προσωπικού και συγκέντρωση των υπηρεσιών σε ενιαίο δημοτικό κτίριο
 - 4.3.3. Χωροθέτηση και δημιουργία αμαξοστασίου για τη στέγαση του ανθρώπινου δυναμικού και του μηχανολογικού εξοπλισμού της υπηρεσίας καθαριότητας
- ✓ Μέτρο 4.4: Προστασία και ασφάλεια
- 4.4.1. Βελτίωση της υπηρεσίας της Δημοτικής αστυνομίας
 - 4.4.2. Βελτιστοποίηση μηχανισμών αντιμετώπισης κινδύνων από φυσικά αίτια

Μεταφορική Υποδομή/Κυκλοφορία/Στάθμευση/Συγκοινωνία

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Διονύσου προχωρά σε μία περαιτέρω ανάλυση των μέτρων και στόχων ανά Άξονα Προτεραιότητας.

Ακολουθεί μία εξειδίκευση των γενικών στόχων του **Μέτρου 1.2: Μεταφορική Υποδομή/Κυκλοφορία/Στάθμευση/Συγκοινωνία**

- ✓ Γενικός Στόχος 1.2.1: Διάνοιξη και βελτίωση οδικού δικτύου

Για να επιτευχθούν οι στόχοι βελτίωσης στην κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να προωθηθούν μια σειρά έργων δημιουργώντας νέες υποδομές και βελτιώνοντας τις υπάρχουσες. Ενδεικτικά προτείνονται τα κάτωθι:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Διάνοιξη και ολοκλήρωση των προβλεπόμενων από το σχεδιασμό οδικών τμημάτων
- Συντήρηση οδικού δικτύου (οδόστρωμα, πεζοδρόμια, σήμανση)
- Επανεξέταση του πλάτους των οδών, όπου αυτές δεν έχουν ήδη διαμορφωθεί από τις πολεοδομικές μελέτες
- Εξασφάλιση ικανοποιητικού πλάτους πεζοδρομίων
- Διαμόρφωση των πεζοδρόμων ώστε να έχουν λειτουργική χρήση με προτεραιότητα στον πεζό
- Δημιουργία ενός δικτύου πεζοδρόμων που θα διασφαλίζει διαδρομές για την ασφαλή και ελεύθερη κυκλοφορία των πεζών αλλά και για η μείωση της χρήσης των Ι.Χ.
- Η άσκηση πίεσης προς τον αρμόδιο φορέα για τη διάνοιξη των παράδρομων της ΕΟ Αθηνών-Λαμίας

✓ Γενικός Στόχος 1.2.2: Βελτίωση του κυκλοφοριακού και συγκοινωνιακού δικτύου

Για την κυκλοφοριακή οργάνωση του Δήμου έτσι ώστε να επιτευχθεί κυκλοφοριακή τακτοποίηση, καλύτερη λειτουργία και βελτίωση της οδικής ασφάλειας απαιτείται

- Η εκπόνηση μελετών κυκλοφοριακής οργάνωσης όλων των περιοχών του Δήμου
- Εφαρμογή των μελετών με την τοποθέτηση ολοκληρωμένης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης και συνεχής παρακολούθησή τους.
- Ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή μελέτη για όλο το Δήμο και υλοποίηση των απαραίτητων έργων
- Διαμόρφωση των υφιστάμενων πεζοδρόμων ώστε να λειτουργούν με βάση τη χρήση τους και να μην εκφυλίζονται σε τοπικές οδούς ή σε χώρους στάθμευσης.
- Συντονισμός των φωτεινών σηματοδοτών που θα βελτιώσει την κυκλοφοριακή ροή.
- Ειδικές ρυθμίσεις για την κυκλοφορία και στάθμευση βαρέων οχημάτων.
- Επεκτάσεις των υπαρχουσών συγκοινωνιακών γραμμών (π.χ. δημιουργία σταθμού ΟΣΕ στη Δημοτική Κοινότητα Κρυονερίου σύμφωνα με το ΓΠΣ Κρυονερίου)
- Ανάδειξη του Προαστιακού Σιδηροδρόμου σε βασικό μέσο μεταφοράς των κατοίκων του Δήμου
- Άσκηση πίεσης προς τον αρμόδιο φορέα για τη διάνοιξη των παράδρομων της ΕΟ Αθηνών-Λαμίας και δημιουργία κόμβου που να ενοποιεί τον παράδρομο (και παράλληλη επιδίωξη διαδημοτικής συνεργασίας)
- Κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων
- Κατασκευή περιφερειακού δακτυλίου για τη σύνδεση των περιοχών του Δήμου με την Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας και για την εξασφάλιση πρόσβασης σε σταθμούς ΟΣΕ και μελλοντικά ΗΣΑΠ (και παράλληλη επιδίωξη διαδημοτικής συνεργασίας)
- Κατασκευή μέσω σταθερής τροχιάς (ΤΡΑΜ) για τη σύνδεση απομακρυσμένων περιοχών με τα ΜΜΜ



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- Αντίσταση σε κάθε προσπάθεια κατασκευής διόδων στην είσοδο και έξοδο της Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας (και παράλληλη επιδίωξη διαδημοτικής συνεργασίας)
 - Επέκταση του ΗΣΑΠ και του Προαστιακού σύμφωνα με την υπάρχουσα μελέτη (και παράλληλη επιδίωξη διαδημοτικής συνεργασίας)
 - Διαπλάτυνση των οδών Λ. Κρουονερίου, Χελμού, Μαραθώνος στις δημοτικές Κοινότητες Κρουονερίου, Αγ. Στεφάνου, Άνοιξης & Δροσιάς
 - Δημιουργία πιάτσα ταξί σε κάποιες Δημοτικές Κοινότητες
- ✓ Γενικός Στόχος 1.2.3: Σχεδιασμός επέκτασης της Δημοτικής Συγκοινωνίας

Η δημοτική συγκοινωνία δρα συμπληρωματικά με αυτή του ΟΑΣΑ με στόχο την κάλυψη όλων των γειτονιών ώστε να έχουμε τη μεγαλύτερη χωροταξική εξυπηρέτηση των δημοτών στις μετακινήσεις του. Ο Γενικός Στόχος αυτός περιλαμβάνει:

- Την εκπόνηση μελέτης ανασχεδιασμού και βελτίωσης της Δημοτικής Συγκοινωνίας
- Δημιουργία δημοτικών δικτύων μεταφοράς με ορθολογικό σχεδιασμό βάσει των συγκοινωνιακών και σχολικών αναγκών
- Νέες συνδυασμένες Διαδημοτικές γραμμές Παρακείμενων Δήμων
- Τηλεματική Δημοτικής Συγκοινωνίας

✓ Γενικός Στόχος 1.2.4: Δημιουργία χώρων parking

Το ιδιαίτερα αυξημένο πρόβλημα της στάθμευσης στις εμπορικές περιοχές του Δήμου θα αντιμετωπιστεί με τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης στην πόλη. Περιλαμβάνεται:

- Η δημοπράτηση και η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης
- Η εκπόνηση και υλοποίηση σχετικών μελετών
- Η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης σε σταθμούς ΜΜΜ αλλά και σε άλλες περιοχές

3.2.2. Αναθεώρηση Τροποποίηση ΓΠΣ Ροδόπολης

Γενική Περιγραφή

Η παρούσα μελέτη εκπονείται με βάση την από 9436/22-04-2020 σύμβαση στο πλαίσιο διενέργειας δημόσιου διαγωνισμού με αντικείμενο τη σημειακή τροποποίηση χρήσεων γης στη Δημοτική Ενότητα Ροδόπολης και ειδικότερα στα Οικοδομικά Τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Ροδοπόλεως, 25ης Μαρτίου, Κολοκοτρώνη και 28ης Οκτωβρίου. Η παραπάνω περιοχή για χάριν συντομίας θα αποκαλείται περιοχή παρέμβασης. Για την ορθότητα της μελέτης η περιοχή μελέτης ορίζεται λίγο μεγαλύτερη και αφορά στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Ροδοπόλεως, Αγ. Ιωάννου, Κολοκοτρώνη και 28ης Οκτωβρίου. Τα Οικοδομικά Τετράγωνα περιλαμβάνουν την οδό 25ης Μαρτίου στην οποία βρίσκεται η ομώνυμη πλατεία του οικισμού που αποτελεί το κέντρο του. Οι κάτοικοι της Ροδόπολης εξυπηρετούνται κυρίως από τις εμπορικές ζώνες των γειτονικών περιοχών (Δροσιάς, Άνοιξης, Αγ. Στεφάνου) ενώ για την κάλυψη των στοιχειωδών αναγκών εξυπηρετούνται από την αγορά που αναπτύσσεται στη Λεωφόρο Ροδοπόλεως, οδό 25ης Μαρτίου και οδό Αγ. Ιωάννου.

Η μελέτη αποτελείται από δύο (2) Φάσεις, τη Φάση Α' και τη Φάση Β'. Στη Φάση Α' πραγματοποιείται μία ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης και συγκεκριμένα τα βασικά χωρικά χαρακτηριστικά, τις υποδομές και το δίκτυο μεταφορών. Επίσης, αναλύεται το χωρικό και πολεοδομικό πλαίσιο, ήτοι μελέτες και κείμενα υπερκείμενου στρατηγικού σχεδιασμού (π.χ. ΓΠΧΣΑΑ, Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής, κ.λπ.). Στο τέλος διενεργείται μία ανάλυση SWOT για την περιοχή μελέτης με βάση τα δεδομένα της μέχρι τώρα συνολικής ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης.

Στη Φάση Β' γίνεται μία αξιολόγηση των όσο δεδομένων της υφιστάμενης κατάστασης και αναλύσεων των κειμένων υπερκείμενου σχεδιασμού συνελέχθησαν κατά τη Φάση Α'. Στο τέλος, διατυπώνεται η πρόταση της μελέτης η οποία αφορά στη σημειακή τροποποίηση των χρήσεων γης.

Το ισχύον ΓΠΣ κοινότητας Ροδόπολης εκπονήθηκε από τον ΟΡΣΑ και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 262/Δ/2000. Για την ανωτέρω περιοχή καθώς και για ένα μεγαλύτερο τμήμα πέριξ αυτής, το ΓΠΣ προέβλεπε τη χρήση γενικής κατοικίας. Με τις υπ. αριθμ 4577/2001 και 4578/2001 Αποφάσεις το ΣΤΕ ακυρώνει τη χρήση γενικής κατοικίας στο σύνολο της περιοχής που όριζε το ΓΠΣ, καθιστώντας έτσι ασαφές το ισχύον καθεστώς χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης.

Συγκεκριμένα, στο ΓΠΣ της Κοινότητας Ροδόπολης προτείνεται η συνύπαρξη χρήσεων αμιγούς και γενικής κατοικίας με την αιτιολογία ότι η περιοχή που αποτελεί το Πολεοδομικό Κέντρο του οικισμού και αναπτύσσεται γύρω από την κεντρική πλατεία θα έχει χρήση γενικής κατοικίας ενώ ο υπόλοιπος οικισμός θα έχει χρήση αμιγούς κατοικίας. Παράλληλα, έγινε και μία περαιτέρω εξειδίκευση, η οποία αφορά στο ποσοστό των λοιπών χρήσεων πλην της κατοικίας. Το ποσοστό αυτό προβλέφθηκε να αναπτυχθεί σε ποσοστό 40% στην κατηγορία της γενικής κατοικίας, ακριβώς επειδή προτάθηκε η γενική κατοικία σε μία ευρύτερη έκταση από αυτή του κέντρου του οικισμού.

Το ισχύον ΓΠΣ προχωρά επίσης στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου μεταφορικής υποδομής και ειδικότερα χαρακτηρίζει ως πρωτεύουσα αρτηρία τη Λεωφόρο Δροσιάς-Σταμάτας και προτείνει την περαιτέρω οργάνωση του τοπικού οδικού δικτύου για τη σύνδεση του οικισμού με τους όμορους οικισμούς του Διονύσου, Σταμάτας και Δροσιάς.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι να τεκμηριωθεί η υιοθέτηση της χρήσης γενικής κατοικίας σε μικρότερη έκταση από αυτή που προέβλεπε το ΓΠΣ και ειδικότερα στα Οικοδομικά Τετράγωνα μεταξύ των οδών 28ης Οκτωβρίου, Λεωφόρου Ροδοπόλεως, 25ης Μαρτίου και Κολοκοτρώνη καθώς και να εξεταστούν και οι επακόλουθες επιπτώσεις στο περιβάλλον.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Πλαίσιο εκπόνησης-Θεσμικό Πλαίσιο

Οι υπ. αριθμ 4577/2001 και 4578/2001 αποφάσεις του ΣΤΕ ακυρώνουν εν μέρει το ισχύον κατά τα άλλα ΓΠΣ της κοινότητας Ροδόπολης (ΦΕΚ 262/Δ/2000) λαμβάνοντας υπόψη τους ότι η χρήση της γενικής κατοικίας εφαρμόζεται σε εκτεταμένη περιοχή στον οικισμό της Ροδόπολης.

Οι βασικές παράμετροι που λαμβάνονται υπόψη κατά την αξιολόγηση του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην περιοχή μελέτης είναι:

- Το ισχύον πολεοδομικό καθεστώς της περιοχής
- Το θεσμικό πλαίσιο βάση του οποίου θα προταθούν οι νέες χρήσεις γης

Για την έκδοση των βεβαιώσεων χρήσεων γης στο Δήμο Διονύσου αξιοποιούνται οι αποφάσεις του ΣΤΕ με αριθμό 4577/2001, 4578/2001 οι οποίες αφορούν στο ΓΠΣ καθώς και οι αποφάσεις 151/2010 του Εφετείου Αθηνών και οι αποφάσεις 27/2014 και 2406/2019 του ΣΤΕ που αφορούν στο Νόμο 3044/2002 και ειδικότερα στις διατάξεις της παρ. 4 του άρθρου 9 όπου αναφέρονται τα εξής:

- Η οριστική διανομή κληροτεμαχίων στη θέση "Μπάλα" του κτήματος "Σταμάτα", που εγκρίθηκε με την αριθμ. 127357/15.11.1934 απόφαση του Υπουργού Γεωργίας (ΦΕΚ 164 Β'/11.12.1934) στο τμήμα αυτής που βρίσκεται ο οικισμός Ροδόπολη της κοινότητας Ροδόπολης Αττικής θεωρείται εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο αγροτικού οικισμού.
- Στους οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπεται η χρήση αμιγούς κατοικίας, με εξαίρεση τα οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν της οδού 25ης Μαρτίου στα οποία επιτρέπεται η χρήση γενικής κατοικίας, όπως προσδιορίζεται από το άρθρο 3 του από 23.2.1987 π. Δ/τος (ΦΕΚ 166 Δ'), εκτός από πρατήρια βενζίνης και συνεργεία επισκευής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών.

Σύμφωνα με την απόφαση 27/2014 του ΣΤΕ η διάταξη της παραγράφου 4 του άρθρου 9 του Ν. 3044/2002 που αφορά στο μέρος όπου αναφέρεται η χρήση γενικής κατοικίας στα οικοδομικά τετράγωνα εκατέρωθεν της οδού 25ης Μαρτίου, είναι αντίθετη προς το άρθρο 24 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος διότι μεταβάλλει το καθεστώς χρήσεων της περιοχής χωρίς να στηρίζεται σε αναγκαία ειδική μελέτη.

Με την απόφαση 2406/2019 έγινε δεκτό ότι οι εισαχθείσες με το Ν. 3044/2002 πολεοδομικές ρυθμίσεις, ειδικότερα οι όροι και περιορισμοί δομήσεως, βελτιώνουν την πολεοδομική κατάσταση του οικισμού ως ευνοϊκότεροι για το οικιστικό περιβάλλον, σε σχέση με την προϋπάρχουσα κατάσταση. Με την ως άνω απόφαση ορίζεται για τη Δημοτική Κοινότητα Ροδόπολης η χρήση γενικής κατοικίας στο Ο.Τ. που περικλείεται από τις Οδούς Ροδοπόλεως, 25ης Μαρτίου, Κολοκοτρώνη και 28ης Οκτωβρίου. Ειδικότερα για την οδό 25ης Μαρτίου προτείνεται η χρήση γενικής κατοικίας εκατέρωθεν της οδού από τη Ροδοπόλεως μέχρι την Κολοκοτρώνη.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Βασικά χωρικά χαρακτηριστικά ευρύτερης περιοχής και περιοχής μελέτης

Στο Δήμο Διονύσου ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός δεν είναι ολοκληρωμένος και απαιτείται ενιαίος σχεδιασμός και επικαιροποίηση των υφιστάμενων ΓΠΣ με βάση το νέο πλαίσιο για το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, τα νέα διοικητικά όρια, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής και τις νέες κατηγορίες χρήσεων γης. Στο σύνολο του Δήμου επικρατεί ως κυριότερη χρήση αυτή της αμιγούς κατοικίας, ενώ σε βασικούς οδικούς άξονες (π.χ. Μαραθώνος) και ειδικά στην περιοχή πλησίον της Εθνικής Οδού επικρατεί ως χρήση η γενική κατοικία. Καθώς οι περισσότερες περιοχές του Δήμου χαρακτηρίζονται ως περιοχές αμιγούς κατοικίας απαγορεύεται οποιαδήποτε εμπορική δραστηριότητα εντός του οικιστικού ιστού εκτός αυτής που εξυπηρετεί τις ανάγκες γειτονιάς.

Η εμπορική ζώνη εκτείνεται κυρίως κατά μήκος της Εθνικής Οδού Αθηνών-Λαμίας (Βιομηχανικές Ζώνες Κρουονερίου-Αγ. Στεφάνου και Άνοιξης), ενώ παράλληλα τα τελευταία χρόνια αναπτύχθηκε ένα υπερτοπικό κέντρο πάνω στον οδικό άξονα της Λ. Μαραθώνος, Χελμού, Λ. Κρουονερίου, Κοιμήσεως Θεοτόκου και Τραπεζούντος κυρίως με υπερτοπικό εμπόριο και άλλες υπηρεσίες ιδιωτικού (π.χ. τράπεζες) και δημόσιου τομέα (Δ.Ο.Υ., Δασαρχείο, ΙΚΑ, κ.λπ.) από το οποίο εξυπηρετείται τόσο ο ίδιος ο Δήμος όσο και οι κάτοικοι των όμορων Δήμων.

Σύμφωνα με την Α' Φάση της παρούσας μελέτης, η ευρύτερη περιοχή της ΔΕ Ροδόπολης χαρακτηρίζεται από ρήσεις αμιγούς κατοικίας, σύμφωνα με τις προβλέψεις του θεσμοθετημένου πλαισίου του ΓΠΣ. Η περιοχή της Ροδόπολης είναι αρκετά αραιοκατοικημένη με τη συντριπτική πλειοψηφία των δομημένων ακινήτων να είναι μονώροφες ή διώροφες ανεξάρτητες κατοικίες. Ένα ποσοστό της τάξης του 50% των ακινήτων δεν έχουν αξιοποιηθεί, ενώ στην περιοχή παρατηρούνται αρκετές σε αριθμό νεόδμητες οικοδομές.

Η περιοχή μελέτης έχει το χαρακτήρα του «κέντρου» της Ροδόπολης, περιλαμβάνοντας και τη μοναδική πλατεία. Η περιοχή έχει τα χαρακτηριστικά του κέντρου γειτονιάς με αυξημένη κίνηση οχημάτων και πεζών λόγω της ύπαρξης οχημάτων αλλά και κατάλληλα διαμορφωμένων υποδομών για πεζούς.

Η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής χαρακτηρίζεται από μακρόστενα οικοδομικά τετράγωνα διαστάσεων 100μ*200μ, τα οποία τέμνονται από την οδό Ειρήνης. Οι μεγάλες διαστάσεις των οικοδομικών τετραγώνων διαμορφώνουν ιδιοκτησίες με σημαντικό βάθος με αποτέλεσμα πολλά κτίρια να μην έχουν κατασκευαστεί κοντά στις οικοδομικές γραμμές, αλλά να διαθέτουν προκήπια βάθους τουλάχιστον 20μ.

Η πλειοψηφία των κτιρίων έχουν χρήση κατοικίας, η οποία συμβαδίζει με το χαρακτήρα της περιοχής και το ΓΠΣ. Οι χρήσεις πέραν της κατοικίας χωροθετούνται κυρίως σε ακίνητα με πρόσωπο στην οδό 25ης Μαρτίου. Επιπλέον, κάποιες χρήσεις χωροθετούνται και σε ακίνητα με πρόσωπο τις οδούς 28ης Οκτωβρίου, Λεωφ. Ροδοπόλεως και Κολοκοτρώνη.

Όσον αφορά στις χρήσεις που είναι σε αντίθεση με την αμιγή κατοικία και απαιτούν τροποποίηση του ΓΠΣ αυτές εντοπίζονται κυρίως στα καταστήματα εστίασης. Στα υπόλοιπα κτίρια εντοπίζονται



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

κυρίως καταστήματα εμπορίου και παροχής προσωπικών υπηρεσιών για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων της περιοχής.

Όσον αφορά στα κτίρια που εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης, η πλειοψηφία αυτών διαθέτουν έως τρεις (3) ορόφους κατά μέγιστο, ενώ αρκετά από αυτά διαθέτουν και υπερυψωμένα υπόγεια, ενώ οι πυλωτές είναι σπάνιες.

Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής χαρακτηρίζεται από τοπικές οδούς χαμηλών κυκλοφοριακών φόρτων. Οι περισσότεροι δρόμοι είναι διπλής κατεύθυνσης αλλά η οδική υποδομή είναι σε αρκετά καλή κατάσταση. Το βασικό οδικό δίκτυο της ΔΕ Ροδόπολης έχει ορθοκανονικό σχήμα, με εξαίρεση την οδό Ειρήνης που ακολουθεί το φυσικό ρέμα. Η πιο σημαντική αδυναμία του οδικού δικτύου είναι η απουσία οργανωμένης υποδομής για πεζούς και ΑμεΑ. Τα πεζοδρόμια της ΔΕ είναι περιορισμένου πλάτους (1,0μ) και στα περισσότερα σημεία δεν είναι πλακοστρωμένα. Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή δεν υπάρχει δίκτυο ποδηλατοδρόμων, παρόλο που οι συνθήκες που επικρατούν καθιστούν ευνοϊκή τη χωροθέτησή του.

Κτιριακό απόθεμα

Στη Δ.Ε. Ροδόπολης υπάρχουν ακόμα αρκετοί αδόμητοι χώροι τόσο στην περιοχή μελέτης όσο και περιμετρικά αυτής οι οποίοι είναι ικανοί για την υποστήριξη της ανάπτυξης της περιοχής. Το κτιριακό απόθεμα προκαλεί ελκυστικές συνθήκες για την προσέλκυση περισσότερων χρήσεων και κατοίκων. Στην περιοχή απαντώνται τα χαρακτηριστικά της άναρχης και αραιής δόμησης. Σημειώνεται ότι υπάρχει πρόβλεψη για προκήπιο πλάτους έξι (6) μέτρων, σύμφωνα με το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο αγροτικού οικισμού.

Η Δ.Ε. Ροδόπολης εμφανίζει έναν περιορισμένο αριθμό εμπορικών χρήσεων σε σχέση με άλλες γειτονικές ενότητες, το οποίο δύναται να λειτουργήσει τόσο θετικά όσο και αρνητικά ως προς την προσέλκυση περισσότερων υποστηρικτικών δραστηριοτήτων της γενικής κατοικίας. Οι εμπορικές χρήσεις είναι χωροθετημένες ως επί το πλείστο στην περιοχή μελέτης. Ο Δήμος αποφάσισε την εντοπισμένη τροποποίηση στο συγκεκριμένο Ο.Τ. και στα ακίνητα με πρόσωπο την 25ης Μαρτίου, καθώς εκεί βρίσκονται οι μοναδικές εμπορικές χρήσεις της περιοχής.

Δίκτυο Υποδομών

Οι οδικές υποδομές της Δ.Ε. Ροδόπολης παρουσιάζουν επίσης σημαντικές ελλείψεις, κυρίως όσον αφορά στις υποδομές για πεζούς. Παρόλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι στα συγκεκριμένα Ο.Τ. της περιοχής μελέτης έχουν γίνει ορισμένα έργα που αφορούν στα πεζοδρόμια και στην πλατεία 25ης Μαρτίου, στις οποίες δύναται να χωροθετηθούν χρήσεις γενικής κατοικίας.

Στην περιοχή μελέτης το οδικό δίκτυο παρουσιάζει σαφώς καλύτερη κατάσταση με πλακοστρώσεις στα πεζοδρόμια και οδική σήμανση. Στην πλατεία 25ης Μαρτίου έχουν κατασκευαστεί οι αναγκαίες υποδομές για πεζούς, ενώ και ο αστικός εξοπλισμός βρίσκεται σε



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

καλή κατάσταση. Η οδός Ειρήνης που τέμνει την περιοχή μελέτης και ακολουθεί τη φυσική ροή του ρέματος δεν έχει διανοιχθεί εξ ολοκλήρου.

Στάθμευση

Οι προβλέψεις για στάθμευση στην περιοχή αφορά μόνο στη στάθμευση παρά την οδό. Η παρόδια στάθμευση επιτρέπεται καθώς δεν υπάρχει κάθετη σήμανση που να την απαγορεύει. Η οριζόντια σήμανση απουσιάζουν. Η ζήτηση εξυπηρετείται επαρκώς λόγω των χαμηλών κυκλοφοριακών φόρτων. Ωστόσο λόγω του μικρού πλάτους των οδών, η στάθμευση και από τις δύο πλευρές της οδού καθιστά δύσκολη έως και αδύνατη την ταυτόχρονη αμφίδρομη διέλευση των αυτοκινήτων.

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (MMM)

Η περιοχή της Δ.Ε. Ροδόπολης εξυπηρετείται μόνο από δύο (2) γραμμές αστικών λεωφορείων του ΟΑΣΑ και συγκεκριμένα:

- ✓ Γραμμή 507: Ζηρίνιο-Ροδόπολη-Σταμάτα
- ✓ Γραμμή 509: Ζηρίνιο-Άγιος Στέφανος-Κρυονέρι

Λόγω της πυκνότητας του πληθυσμού της περιοχής θεωρείται ότι η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται επαρκώς από τα MMM.

Ο Δήμος Διονύσου παρέχει δημοτική συγκοινωνία στους δημότες και μαθητές σχολείων. Συγκεκριμένα λειτουργούν τρεις δημοτικές γραμμές λεωφορείων, οι οποίες εξυπηρετούν ενδοδημοτικές μετακινήσεις. Από τις τρεις διαθέσιμες γραμμές, οι δύο (2) διέρχονται από τη Δ.Ε. Ροδόπολη και συγκεκριμένα από την κεντρική πλατεία (25ης Μαρτίου). Οι γραμμές αυτές είναι οι ακόλουθες:

- ✓ Γραμμή 1: Αγ. Στέφανος-Δροσιά-Διόνυσος-Ροδόπολη-Σταμάτα
- ✓ Γραμμή 2: Αγ. Στέφανος-Κρυονέρι-Άνοιξη-Δροσιά
- ✓ Γραμμή 3: Σταμάτα-Ροδόπολη-Δροσιά-Άνοιξη

Φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Με το έγγραφο 1589/38327/01.07.2020 το Δασαρχείο Πεντέλης αποφάνθηκε πως η περιοχή της σημειακής τροποποίησης δεν είναι δασική. Επίσης, η συγκεκριμένη περιοχή δεν εμπίπτει στη ζώνη προστασίας του ορεινού όγκου Πεντέλης όπως αυτή ορίζεται στο Π.Δ. 26-08-1988 (ΦΕΚ 755/Δ).

Με το υπ. αριθμ 233327/162377/5533/2910/05-06-2020 έγγραφο του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού αναφέρεται ότι η περιοχή που ορίζεται από τις οδούς Ροδοπόλεως, 25ης Μαρτίου, Κολοκοτρώνη και 28ης Οκτωβρίου στη Δ.Ε. Ροδόπολης γειτνιάζει με σημαντικές και εκτεταμένες αρχαιότητες που ανασκάφηκαν επί της οδού 25ης Μαρτίου στο πλαίσιο εκτέλεσης δημόσιου



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

έργου, οπότε η περιοχή μελέτης στην οποία θα τελεστεί η σημειακή τροποποίηση των χρήσεων γης δεν τελεί υπό ειδικό καθεστώς προστασίας των αρχαιοτήτων.

Πρόταση

Οι βασικοί άξονες σχεδιασμού της πρότασης είναι:

- ✓ Η ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού του οικισμού της Ροδόπολης σε επίπεδο ΓΠΣ και
- ✓ Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος με όρους βιώσιμης ανάπτυξης

Για την περιοχή μελέτης, όπως αυτή ορίστηκε ανωτέρω, προτείνεται μέσος συντελεστής δόμησης 0,7 και για το τμήμα του ΓΠΣ που ακυρώθηκε επαναφορά χρήσης γης αμιγούς κατοικίας.

Το ισχύον καθεστώς χρήσεων γης εντός του οικισμού αλλά και ειδικά στην περιοχή παρέμβασης είναι εξαιρετικά προβληματικό από το 2001 μέχρι πρόσφατα, καθώς έχει ακυρωθεί το γενικό πλαίσιο των χρήσεων γης, δηλαδή το ΓΠΣ, και θεσμοθετήθηκε το ειδικότερο πλαίσιο δηλαδή το ρυμοτομικό με Νόμο. Στην περιοχή της Ροδόπολης κρίνεται σκόπιμη η χρήση της γενικής κατοικίας για το κέντρο του οικισμού προκειμένου αυτό να καταστεί κέντρο με ουσιαστικές εξυπηρετήσεις που θα του δώσουν αναπτυξιακή προοπτική.

Η πρόταση για τη χρήση της γενικής κατοικίας στα Οικοδομικά Τετράγωνα που περικλείονται από τις οδούς Ροδοπόλεως, 28ης Οκτωβρίου, Κολοκοτρώνη και 25ης Μαρτίου και στα ακίνητα με πρόσωπο στην 25ης Μαρτίου (μεταξύ των οδών Ροδοπόλεως και Κολοκοτρώνη) βρίσκεται σε απόλυτη συμφωνία με τα δεδομένα του υφιστάμενου χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς και τους ευρύτερους αναπτυξιακούς στόχους που αφορούν στο Δήμο Διονύσου καθώς και στο ρόλο του οικισμού της Ροδόπολης. Μία από τις βασικές παραμέτρους για τη λειτουργική αυτονομία των οικισμών είναι η ολοκλήρωση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού και η ρύθμιση των χρήσεων γης.

Συμπεράσματα μελέτης

Σύμφωνα με την Ανάλυση SWOT που πραγματοποιήθηκε στο τελευταίο βήμα της Α' Φάσης προκύπτουν τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της περιοχής μελέτης σύμφωνα με την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Ως τα βασικότερα πλεονεκτήματα της υφιστάμενης κατάστασης χαρακτηρίζονται η ελεγχόμενη πολεοδομική ανάπτυξη, τα διαθέσιμα κενά ακίνητα, οι μεγάλες εκτάσεις πρασίνου, η ικανοποιητική συγκοινωνιακή και οδική κάλυψη και ο αναπτυξιακός χαρακτήρας του Δήμου.

Αντίθετα, ως τα κυριότερα μειονεκτήματα της υφιστάμενης κατάστασης χαρακτηρίζονται η θεσμική ασάφεια ως προς το ισχύον καθεστώς των χρήσεων γης, η σημαντική έλλειψη βασικών υποδομών (αποχέτευσης, πεζοδρόμων), η περιορισμένη ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων, η μονομερής ανάπτυξη της αμιγούς κατοικίας, η πληθυσμιακή στασιμότητα και η ανάγκη μετακινήσεων για τις περισσότερες εξυπηρετήσεις εκτός κοινότητας.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Μέσα από την ανάλυση γίνεται αντιληπτό ότι η περιοχή μελέτης η οποία αποτελεί το κέντρο της Δ.Ε. Ροδόπολης αντιμετωπίζει μία σειρά πολεοδομικών και αναπτυξιακών προβλημάτων, ενώ εντάσσεται σε μια ευρύτερη περιοχή σημαντικής θέσης για το λεκανοπέδιο. Τα βασικά ζητήματα αφορούν κυρίως στον εγκλωβισμό του οικισμού σε καθεστώς αμιγούς κατοικίας όταν υπάρχουν ανάγκες, πιέσεις και τάσεις για άλλες ρήσεις και στη χρόνια θεσμική ασάφεια του καθεστώτος χρήσεων γης που δεν επιτρέπει την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης και κάτ. επέκταση του οικισμού. Το κέντρο του οικισμού σε μια γενικότερη εικόνα χαρακτηρίζεται αδύναμο και πληθυσμιακά στάσιμο. Η κατάσταση αυτή χρήζει ρυθμίσεων με στόχο την περιβαλλοντική προστασία και την αναπτυξιακή αναζωογόνησή του.

3.2.3. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Εκάλης και τμήματος της Κοινότητας Διονύσου

Γενική Περιγραφή

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Κοινότητας Εκάλης και τμήματος της Κοινότητας Διονύσου (Ν. Αττικής) εγκρίθηκε από την διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και δημοσιεύθηκε σε ΦΕΚ με αριθμό φύλλου 667/Δ/05-07-1994 για την θεσμοθέτηση της απόφασης αυτής.

Πολεοδομική οργάνωση

Σύμφωνα με το συγκεκριμένο ΓΠΣ, ορίζονται δύο πολεοδομικές ενότητες - γειτονιές, εκ των οποίων ένα τμήμα της πολεοδομικής ενότητας 2 ανήκει διοικητικά στην Κοινότητα Διονύσου, και οργανώνεται πολεοδομικά με την Κοινότητα Εκάλης. Ο συντελεστής δόμησης καθορίζεται σε 0,3 εξαιτίας των ιδιαίτερων μορφολογικών χαρακτηριστικών στο συγκεκριμένο τμήμα της ΠΕ 2. Το υπόλοιπο τμήμα της ΠΕ 2 καθορίζεται σε 0,4.

Ιεράρχηση οδικού δικτύου

- **Ταχεία Λεωφόρος:** Εθνική οδός Αθηνών - Θεσσαλονίκης,
- **Πρωτεύουσες αρτηρίες:** Λεωφόρος Θησέως και Λεωφόρος Διονύσου,
- **Δευτερεύουσες αρτηρίες:** Πάρνηθος - Περιμετρική Πεντέλης και κλάδοι αυτοί. Συγκεκριμένα, η οδός Πάρνηθος υποβιβάζεται σε συλλεκτήριο οδό όταν και εφόσον κατασκευαστεί το τμήμα της περιμετρικής Πεντέλης μεταξύ Μαραθώνος και Εθνικής οδού και υλοποιηθεί ο κλάδος εξόδου της προς την Εθνική οδό σε ύψος νοτιότερα του Αγίου Στεφάνου.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.4. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Σταμάτας

Γενική Περιγραφή

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Κοινότητας Σταμάτας δημοσιεύθηκε με το ΦΕΚ 1167/10-11-1994 και έχει ως αντικείμενο την πολεοδομική οργάνωση της Κοινότητας και την ιεράρχηση του δικτύου μεταφορικής υποδομής.

Περιλαμβάνει χάρτες των πολεοδομικών ενοτήτων, των χρήσεων γης και του βασικού οδικού δικτύου της Κοινότητας Σταμάτας.

Πολεοδομική οργάνωση

Η Κοινότητα Σταμάτας οργανώνεται πολεοδομικά σε τρεις (3) Πολεοδομικές Ενότητες, καθεμία από τις οποίες φέρει διαφορετικό μέσο συντελεστή δόμησης και μέση πυκνότητα, ως ακολούθως:

Πίνακας 8: Πολεοδομική οργάνωση Κοινότητας Σταμάτας (ΓΠΣ Κοινότητας Σταμάτας, 1994)

α/α	Πολεοδομική Ενότητα	Μέσος Συντελεστής Δόμησης	Μέση πυκνότητα (κάτ./Ha)
1	Σταμάτα	0,50	55
2	Εύξεινος Πόντος	0,30	26
3	Νέα επέκταση	0,40	36

Οργάνωση χρήσεων γης

Με το ΓΠΣ Σταμάτας καθορίζονται τα εξής:

- η χρήση πολεοδομικού κέντρου
- η χρήση γενικής κατοικίας στα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο επί της Λεωφόρου Δροσιάς-Σταμάτας
- η χρήση αμιγούς κατοικίας στις υπόλοιπες περιοχές
- χώροι Γυμνασίου-Λυκείου, χώροι ελεύθερων γηπέδων, πάρκου και χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων στην Πολεοδομική Ενότητα 1
- ένα νηπιαγωγείο ανά Πολεοδομική Ενότητα
- δύο δημοτικά σχολεία και δύο βρεφονηπιακών σταθμών στις περιοχές επεκτάσεων των Π.Ε.1 και Π.Ε.3

Ιεράρχηση του δικτύου μεταφορικής υποδομής

Το οδικό δίκτυο κατηγοριοποιείται ως εξής:

A) Πρωτεύουσες αρτηρίες:

- η Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών-Λαμίας



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- η Λεωφόρος Δροσιάς-Σταμάτας

B) Δευτερεύουσες αρτηρίες:

- Ο άξονας που συνδέει τη Λεωφόρο Δροσιάς-Σταμάτας με τον οικισμό Μπάλλα στα όρια της Κοινότητας Δροσιάς
- Η Οδός Στρ. Κουτσουμπρή-Λεωφ. Πιπεροπούλου μέχρι το όριο του οικισμού Εύξεινος Πόντος
- Η Οδός 25ης Μαρτίου έως το γήπεδο
- Η Οδός Αγίου Ιωάννη Θεολόγου-Πέττα μέχρι τον οικισμό Μπάλλας
- Λεωφόρος Σταμάτας-Άνοιξης

3.2.5. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Κρουονερίου

Πολεοδομική οργάνωση της Κοινότητας Κρουονερίου

Η πολεοδομική οργάνωση της Κοινότητας Κρουονερίου ορίζεται ως εξής:

- Δημιουργία τεσσάρων (4) Πολεοδομικών Ενοτήτων (ΠΕ),
- Ζώνη βιομηχανικών – βιοτεχνικών εγκαταστάσεων προς εξυγίανση (ΒΙΠΑ-ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση) και
- Ζώνη χονδρεμπορίου.

Ειδικότερα, για κάθε πολεοδομική ενότητα σημειώνεται:

Πολεοδομική Ενότητα 1 (ΠΕ 1): Τα οικοδομικά τετράγωνα που περικλείονται από τη Λεωφόρο Κρουονερίου και την οδό Φιλελλήνων καθώς επίσης και τα οικόπεδα με πρόσωπο στην βόρεια πλευρά της οδού Φιλελλήνων ορίζονται ως πολεοδομικό κέντρο της Κοινότητας Κρουονερίου.

Πολεοδομική Ενότητα 2 (ΠΕ 2): Κυριαρχεί η αμιγής κατοικία με αθλητικές εγκαταστάσεις τοπικού χαρακτήρα. Ως πολεοδομικό κέντρο ορίζονται τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στην Λεωφόρο Κρουονερίου. Επιτρέπεται κατ' εξαίρεση το τηλεπικοινωνιακό κέντρο Κρουονερίου. Υφίσταται εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο για το τμήμα διέλευσης των γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης της ΔΕΗ και ζώνη 50 μ. εκατέρωθεν των γραμμών αυτών με συγκεκριμένο συντελεστή δόμησης (0,2). Αν και εφόσον εκπονηθεί μελέτη με μέριμνα του οικείου ΟΤΑ, σχετικά με την διέλευση των γραμμών μεταφοράς ηλεκτρικού ρεύματος υψηλής τάσης της ΔΕΗ και διαπιστωθεί τεκμηριωμένα ότι δεν προκαλούνται σοβαρές επιπτώσεις στους κατοίκους τότε ο συντελεστής δόμησης αυξάνεται σε 0,3.

Πολεοδομική Ενότητα 3 (ΠΕ 3): Καθορίζεται τοπικό κέντρο σε ακτίνα 100 μ. γύρω από την θέση του σταθμού του προαστιακού, όπως θα προταθεί από τον ΟΣΕ. Επιπρόσθετα, καθορίζεται ζώνη



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

πρασίνου πλάτους 10 μ. κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και του τμήματος αμιγούς κατοικίας

Πολεοδομική Ενότητα 4 (ΠΕ 4): Επικρατέστερες χρήσεις είναι της κατοικίας και της δημόσιας εκπαίδευσης. Καθορίζεται, επίσης, ζώνη πρασίνου κατά μήκος της γραμμής υψηλής τάσης της ΔΕΗ, συνολικού πλάτους 50 μ. (25 μ. εκατέρωθεν του άξονα)

Ζώνη ΒΙΠΑ – ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση:

Στην συγκεκριμένη ζώνη επιτρέπονται

- Εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
- Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
- Διοίκηση.
- Εστιατόρια.
- Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκεντρώσεις κλπ).
- Πολιτιστικά κτίρια και πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ).
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις τοπικού χαρακτήρα.
- Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας.
- Υφίσταται ιδιοκτησία των ΕΛΤΑ, επί της οδού Λευκής, το οποίο προβλέπεται να λειτουργήσει ως κέντρο διαλογής των ΕΛΤΑ.

Τέλος, στη ζώνη ΒΙΠΑ -ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση καθορίζεται ζώνη πρασίνου στο νότιο τμήμα της συγκεκριμένης περιοχής.

Ζώνη χονδρεμπορίου: εξαιρούνται επιχειρήσεις επεξεργασίας και αποθήκευσης επικίνδυνων υλών. Διερευνάται η δυνατότητα καθορισμού ζώνης πρασίνου που γειτνιάζει με τις περιοχές αμιγούς κατοικίας.

Καθορισμός χρήσης ελεύθερων χώρων – αστικού πρασίνου. Επιτρέπονται αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις τοπικού επιπέδου. Επίσης, καθορίζονται

- **Ζώνη Α πρασίνου** για την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος των ρεμάτων και των παραρρεμάτων περιοχών. Ειδικότερα το πλάτος της ζώνης αυτής και για το τμήμα που εφάπτεται με τη Ζώνη Α προστασίας του Κηφισού ποταμού καθορίζεται σε 5 μέτρα. Στην ζώνη αυτή απαγορεύεται κάθε δόμηση και αλλοίωση του εδάφους με κάθε είδους έργο, εξαιρουμένων των απολύτως απαραίτητων και αιτιολογημένων έργων υποδομής των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και των οδικών έργων.
- **Ζώνη Πρασίνου 15 μέτρων εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού.** Απαγορεύεται κάθε δόμηση και επιβάλλεται δενδροφύτευση.
- **Ζώνη Ειδικής Προστασίας** καθορίζεται για τις περιοχές της Κοινότητας Κρουονερίου που είναι εκτός των πολεοδομημένων και προς πολεοδόμηση περιοχών και εκτός των ζωνών προστασίας του Κηφισού και του ορεινού όγκου της Πάρνηθας:



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

- **Ζώνη Β πρασίνου** για την ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος των ρεμάτων και των παραρεμάτιων περιοχών. Στην ζώνη αυτή απαγορεύεται κάθε δόμηση και αλλοίωση του εδάφους με κάθε είδους έργο, εξαιρουμένων των απολύτως απαραίτητων και αιτιολογημένων έργων υποδομής των Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας και των οδικών έργων.

Μεταφορικό Δίκτυο

Ιεράρχηση οδικού δικτύου

- Ελεύθερες – Ταχείες Λεωφόροι: Εθνική οδός Αθηνών - Λαμίας
- Πρωτεύουσες αρτηρίες: Λεωφόρος Κρυονερίου
- Δευτερεύουσες αρτηρίες : Πολυτεχνείου, Ανοιξέως, Ασκληπιού, Λεύκης, Κολοκοτρώνη

Σιδηροδρομικό δίκτυο

Η επακριβής χωροθέτηση του σταθμού προαστιακού σιδηροδρόμου είναι δυνατή, εφόσον υπάρχει η σύμφωνη γνώμη του ΟΣΕ και αναλόγως την δυνατότητα και αναγκαιότητα κατασκευής του και βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της περιοχής.

3.2.6. Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) της Κοινότητας Άνοιξης

Γενική Περιγραφή

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) της Κοινότητας Άνοιξης εγκρίθηκε από την διεύθυνση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων καθώς επίσης και από την διεύθυνση του Υπουργείου Γεωργίας και δημοσιεύτηκε ΦΕΚ με αριθμό φύλλου 797/08-11-1999 για την θεσμοθέτηση της απόφασης αυτής.

Πολεοδομική οργάνωση

Σύμφωνα με το ΓΠΣ της Κοινότητας Άνοιξης, η πολεοδομική οργάνωση του οικισμού επεκτείνεται καθώς στο σχέδιο πόλης ενσωματώνονται αραιοδομημένες εκτάσεις, εκτάσεις προϋφιστάμενες του έτους 1923, η βιομηχανική περιοχή μετατρέπεται σε Ζώνη Άλλης Χρήσης ενώ δύο πολεοδομικές ενότητες απαρτίζουν την Κοινότητα Άνοιξης: α) το κέντρο και β) οι Αγ. Άγγελοι – Φασιδέρη. Ο μέσος συντελεστής δόμησης για τις δύο πολεοδομικές ενότητες είναι 0,4.

Επιπροσθέτως, το ΓΠΣ Κοινότητας Άνοιξης προσδιορίζει της χρήσης γης του οικισμού σε χρήσης αμιγούς κατοικίας, γενικής κατοικίας κατά μήκος του οδικού άξονα της Λεωφόρος Μαραθώνος, τον καθορισμό πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή του παραδοσιακού κέντρου της Άνοιξης, τον καθορισμό χρήσης μη οχλούσας βιομηχανίας – βιοτεχνίας εντός των ορίων της περιοχής μη ιδιαίτερα οχλουσών επαγγελματικών εγκαταστάσεων (ΕΜ) και την εκτίμηση για την ανάγκη σε γη για κοινωνική υποδομή.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Όσον αφορά στην λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, αξίζει να τονιστεί ότι σύμφωνα με το ΓΠΣ Κοινότητας Άνοιξης, οι δασικές εκτάσεις που εντάσσονται στα όρια του ΓΠΔ διατηρούν αναλλοίωτο το δασικό τους χαρακτήρα. Επιπλέον, καθορίζονται οριογραμμές για την προστασία των ρεμάτων και την απρόσκοπτη συνέχεια της ροής αυτών.

Σύμφωνα με το ΓΠΣ, ιεραρχείται το δίκτυο μεταφορικής υποδομής με πρωτεύουσα αρτηρία να ορίζεται η Λεωφόρος Μαραθώνος (προέκταση της Θησέως), η οποία διέρχεται από την Κοινότητα Άνοιξης και πιο συγκεκριμένα από την Πολεοδομική Ενότητα 1 και το κέντρο της.

Επιπλέον, καθορίζεται η διένεξη παράλληλων οδών που εξυπηρετούν τις περιοχές γενικής κατοικίας και του πολεοδομικού κέντρου της Άνοιξης, ενώ κρίνεται αναγκαία η εξασφάλιση χώρων στάθμευσης οχημάτων επί του βασικού οδικού δικτύου.

Τέλος, καθορίζεται ζώνη πρασίνου με πλάτος 20 μέτρα, κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής.

3.2.7. Μελέτη Ρυθμιστικής Σήμανσης στην Κοινότητα Διονύσου Στάδιο II (2004)

Πίνακας 9: Αποδελτίωση της Μελέτης Ρυθμιστικής Σήμανσης στην Κοινότητα Διονύσου Στάδιο II (2004)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	Μελέτη Ρυθμιστικής Σήμανσης στην Κοινότητα Διονύσου
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2004
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Η περιοχή μελέτης ορίζεται από τις οδούς Κωνσταντινουπόλεως, Λ. Διονύσου, Παπαδιαμαντή, Καρκαβίτσα, Πύλου, Αρκαδίας, Άργους, Μετεώρων, Πλαταμύνος, Θαλή, Περιάνδρου, Ερατούς, Μουσών, Ναϊάδων, Μαγνησίας, Νίκαιας, Κωνσταντινουπόλεως. Στην παραπάνω περιοχή εντάσσεται και η περιοχή Αναγέννηση.
	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Η μελέτη εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ. 104/2004 ΑΚΣ



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	<p>Η μελέτη εκπονείται σε μία φάση, η οποία αναλύεται σε δύο στάδια I και II. <u>Το στάδιο I περιλαμβάνει τα κάτωθι:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Απογραφή της υφιστάμενης κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης• Απογραφή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή μελέτης• Πρόταση για ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης• Πρόταση για έγκριση του τύπου και του μεγέθους των ρυθμιστικών πινακίδων• Πλήρη μελέτη κατακόρυφης ρυθμιστικής, προμέτρηση και προϋπολογισμό <p><u>Το στάδιο II</u> ενσωματώνει και τις παρατηρήσεις από την Κοινότητα Διονύσου.</p>
	Χρηματοδότηση μελέτης	Δεν αναφέρεται
3	Ταυτότητα δεδομένων	<ul style="list-style-type: none">• Παρουσίαση και ανάλυση των βασικών κυκλοφοριακών παραμέτρων: Περιγραφή χρήσεων γης, νομικό καθεστώς/Αρμοδιότητες Κοινότητας, βασικές πύλες εισόδου/εξόδου στην περιοχή μελέτης, περιγραφή του κυρίου οδικού δικτύου, απογραφή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, απογραφή ατυχημάτων• Εντοπισμός προβλημάτων και παρουσίαση κυκλοφοριακών παρεμβάσεων• Ρυθμιστική σήμανση: απογραφή ρυθμιστικής σήμανσης, προτάσεις για ρυθμιστικές πινακίδες• Μελέτη ρυθμιστικής σήμανσης• Επιλογή υλικών κατασκευής-περιγραφή: στήριξη πινακίδων, στήριξη των στύλων, οριζόντια σήμανση
4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Υφιστάμενη κατάσταση</p> <ul style="list-style-type: none">• Χρήσεις γης✓ Το σύνολο της Κοινότητας Διονύσου έχει προσδιορισθεί ως αμιγής κατοικία✓ Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν παλαιές εγκαταστάσεις παιδικών κατασκηνώσεων της Εθνικής Τράπεζας, όπου δεν λειτουργούν πια, ενώ υπάρχουν και γήπεδα✓ Στην περιοχή της Αναγέννησης η μοναδική χρήση είναι η κατοικία• Καταγραφή των βασικών πυλών εισόδου/εξόδου στην περιοχή μελέτης. Η περιοχή μελέτης έχει τρεις «βασικές» πύλες εισόδου/εξόδου:✓ Από ανατολίας και δυσμάς η Λ. Διονύσου, όπου χρησιμοποιείται από τους κατοίκους του Διονύσου, αλλά κυρίως εξυπηρετεί μεγάλου μήκους διαδημοτικές μετακινήσεις.✓ Από βορρά η Μουσών, η οποία αποτελεί είσοδο/έξοδο της πόλης από και προς Ροδόπολη κλπ✓ Η πρόσβαση στην Αναγέννηση, γίνεται αποκλειστικά μέσω της οδού Θέτιδος, η οποία συνδέεται με το κύριο δίκτυο προς Αθήνα κλπ, μέσω της κοινότητας Εκάλης• Οι κύριες διαδρομές μέσα στην περιοχή μελέτης είναι οι:✓ <u>Από πύλη Μουσών:</u>✓ Δεξιά Καϊρη✓ Αριστερά Καϊρη και δεξιά/αριστερά Λ. Διονύσου



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none">✓ <u>Από Λ. Διονύσου</u>✓ Καϊρή και συνέχεια Μουσών ή ευθεία✓ Καρρά Στρατή✓ Αιολίδος✓ Μητρ. Κυδωνίων• Το κύριο οδικό δίκτυο ης περιοχής μελέτης αποτελείται από:✓ Λ. Διονύσου σε όλο της το μήκος✓ Λ. Καϊρή✓ Μητρ. Κυδωνίων✓ Μουσών✓ Καρρά Στρατή✓ Λ. Αιολίδος• Στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων✓ Ο συνολικός αριθμός ατυχημάτων παρουσιάζει διακύμανση την περίοδο 2001-2003 με μέσο όρο τα δέκα τέσσερα (14) ατυχήματα ανά έτος✓ Από τα ατυχήματα του 2001, το 100% αφορούσαν τραυματισμό, το έτος 2002 το 66% αφορούσαν τραυματισμό, το 25% υλικές ζημιές και το 9% θάνατο, ενώ το 2003 το 86% των ατυχημάτων αφορούσαν σε τραυματισμούς και το υπόλοιπο 14% σε θάνατο.• Εντοπισμός προβλημάτων οδικού δικτύου <p><u>Οδός Μουσών</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Λόγω της ιδιαίτερα μεγάλης ταχύτητας που αναπτύσσουν τα οχήματα, έχουν τοποθετηθεί «σαμαράκια» και υπάρχει καινούρια σήμανση για ταχύτητα <p><u>Λ. Καϊρή</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Λόγω της γεωμετρίας της και του ιεραρχικού της επιπέδου, αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τα οχήματα που κινούνται σε αυτή. Στην κατάληξη της με τη Λ. Διονύσου έχουν συμβεί ατυχήματα με τραυματισμούς✓ Παρατηρείται έλλειψη πεζοδρομίων <p><u>Λεωφ. Αιολίδος</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Στο μη σηματοδοτούμενο κόμβο στην κατάληξη τα με τη Λ. Διονύσου έχουν καταγραφεί οδικά ατυχήματα με τραυματισμούς <p><u>Οδός Καρρά Στρατή</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Σημειώνεται το πρόβλημα της ελλιπούς σήμανσης
5	Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις	<ul style="list-style-type: none">• Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο• <u>Οδός Μουσών</u>✓ Προτείνεται να διατηρηθούν τα «σαμαράκια» που τοποθετήθηκαν με σκοπό τη μείωση της ταχύτητας• <u>Λ. Καϊρή</u>✓ Προτείνεται να διατηρηθεί το υφιστάμενο καθεστώς της απαγόρευσης της στάθμευσης και στις δύο παρειές της σε όλο το μήκος της✓ Σε όλο το μήκος της θα πρέπει να υπάρχει διπλή διαχωριστική γραμμή• Παρατήρηση Κοινότητας Διονύσου:✓ Απαγόρευση της διέλευσης των οχημάτων μεταφοράς σκυροδέματος στο τμήμα της Λ. Καϊρή από Λ. Διονύσου έως Λ. Μητρ. Κυδωνίων, με φορά προς



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>τη Μητρ. Κυδωνιών. Η προτεινόμενη διαδρομή είναι Λ. Διονύσου, αριστερά Λ. Μητρ. Κυδωνιών, Λ. Καϊρη.</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Μητρ. Κυδωνιών</u>✓ Χρήζει βελτίωσης ο κόμβος Λ. Μητρ. Κυδωνιών και Λ. Καϊρη λόγω της ασάφειας με την οποία δουλεύει και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται.• <u>Λεωφ. Αιολίδος</u>✓ Προτείνεται η εφαρμογή οριζόντιας σήμανσης με διπλή διαχωριστική γραμμή• <u>Οδός Καρρά Στρατή</u>✓ Προτείνεται η εφαρμογή μονής διαχωριστικής γραμμής για οριζόντια σήμανση, ενώ στην περιοχή του σχολείου προτείνεται η χωροθέτηση διαβάσεων πεζών επί της οδού✓ Προτείνεται αντίδρομος του αρχικού συνδέσμου της παραπάνω οδού να είναι ανώνυμη οδός που ξεκινάει από την πύλη του ΤΥΠΕΤ επί της οδού Πλαστήρα ο οποίος καταλήγει στη Λ. Διονύσου.✓ Η οδός Πλαστήρα παραμένει διπλής κατεύθυνσης.• <u>Οδός Αττάλου και Βεργίνας</u>✓ Προτείνεται η μονοδρόμηση των οδών Αττάλου και Βεργίνας, έτσι ώστε να δημιουργηθεί αριστερόστροφος βρόχος. Πιο συγκεκριμένα προτείνονται οι παρακάτω μονοδρομήσεις:✓ Οδός Αττάλου, στο τμήμα της μεταξύ Λ. Αιολίδος και Βεργίνας, μονόδρομος με φορά προς Βεργίνας. Όλη η υπόλοιπη οδός Αττάλου παραμένει διπλής κατεύθυνσης.✓ Οδός Βεργίνας. Μονόδρομος προς Κίου.• Ιεράρχηση οδικού δικτύου περιοχής μελέτης✓ Προτείνεται να χαρακτηρισθούν ως συλλεκτήριες οι κάτωθι οδοί:✓ Η οδός Κίου, στο τμήμα μεταξύ Λ. Αιολίδος και Λ. Διονύσου✓ Η οδός Πορφύρα σε όλο το μήκος της✓ Η οδός Καρκαβίτσα στο τμήμα μεταξύ Μπουμπουλίνας και Λ. Διονύσου και στο τμήμα μεταξύ Άργους και Κοραή✓ Η οδός Κοραή στο τμήμα μεταξύ Λ. Δημοκρατίας και Μητρ. Κυδωνιών✓ Η οδός Ολύμπου σε όλο το μήκος της✓ Στην περιοχή της Αναγέννησης προτείνεται να χαρακτηρισθούν ως συλλεκτήριες οδοί οι εξής:✓ Η οδός Ανακτορείας, στο τμήμα μεταξύ της Λητούς και Θέτιδος✓ Η οδός Θεμιστοκλέους από την Αθηνάς μέχρι την Προμηθέως✓ Η Προμηθέως από τη Θέτιδος μέχρι τη Θεμιστοκλέους✓ Η οδός Αντιγόνης, λόγω της διατομής της
6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δε διερευνώνται πηγές χρηματοδότησης των παραπάνω παρεμβάσεων



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
 Παραδοτέο Π.1.α:
 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
 Παρέμβασης

3.2.8. Ανασύνταξη Μελέτης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης της Κοινότητας Δροσιάς (2002)

Πίνακας 10: Αποδελτίωση της Ανασύνταξης Μελέτης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης της Κοινότητας Δροσιάς (2002)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	Μελέτη
	2	Τίτλος	Ανασύνταξη Μελέτης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης και Στάθμευσης της Κοινότητας Δροσιάς
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2002
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως πεδίο εφαρμογής της έρευνας, περιοχή μελέτης, ορίζεται η κοινότητα Δροσιάς που εντάσσεται διοικητικά στον Δήμο Διονύσου, Περιφέρεια Ανατολικής Αττικής.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το συγκεκριμένο έργο υλοποιήθηκε σύμφωνα με την από 15-02-2002 σχετική σύμβαση μεταξύ της κοινότητας Δροσιάς και της Αγγελικής Μ. Κουρουτακη Τοπογράφου Μηχανικού - Συγκοινωνιολόγου
	4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Υφιστάμενη κατάσταση</p> <p>Υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση</p> <ul style="list-style-type: none"> • Οι περισσότερες οδοί της Δροσιάς είναι αμφίδρομοι. • Τα πεζοδρόμια επί το πλείστον έχουν μικρό πλάτος ή δεν έχουν κατασκευαστεί και δυσκολεύουν τη μετακίνηση των πεζών. Επίσης, δεν υπάρχουν δίκτυα πεζών που να συνδέουν τις περιοχές κατοικίας με το κέντρο. • Υπάρχουν ελάχιστοι πεζόδρομοι. • Με την υπάρχουσα κατάσταση πραγματοποιούνται πολλές αριστερές στροφές σε σημεία με μεγάλη επικινδυνότητα. • Παρατηρείται ότι υπάρχουν ελάχιστες διαβάσεις πεζών κατά μήκος των αρτηριών όπου αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες. Συγκεκριμένα κατά μήκος της Λ. Διονύσου αν και διέρχεται μέσα από την Κοινότητα υπάρχει μόνο μία διάβαση στην Συμβολή της λεωφόρου με την Λ. Δημοκρατίας. • Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει δίκτυο για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες. Τα πεζοδρόμια είτε είναι πολύ στενά είτε είναι δενδροφυτεμένα. • Ένα σημείο που χρήζει ιδιαίτερης σημασίας όπως παρουσιάζεται στην υπάρχουσα κυκλοφορική ροή είναι η κατάσταση μπροστά από το Νηπιαγωγείο και τον Βρεφονηπιακό σταθμό της κοινότητας. Τα σχολεία



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>αυτά βρίσκονται σε δρόμο με μεγάλο φόρτο και με χωρίς άλλο μέτρο επιβολής μείωσης της ταχύτητας πέραν κάποιων προειδοποιητικών πινακίδων.</p> <p>Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η υπάρχουσα κυκλοφοριακή οργάνωση δημιουργεί κάποια αναμενόμενη διαμπερή κυκλοφορία έχει μία λογική κυκλοφοριακής ροής, η οποία προφανώς δημιουργήθηκε κατά την εφαρμογή της Μελέτης Κυκλοφοριακής Οργάνωσης του 1995, η οποία με τα σημερινά δεδομένα είναι ανεπαρκής ενθαρρύνει τη χρησιμοποίηση του Ι.Χ. για την πρόσβαση στο κέντρο σε βάρος των μετακινήσεων πεζή ή με τα δημόσια μέσα μεταφοράς δημιουργεί πολλά σημεία εμπλοκής τα οποία αυξάνουν την επικινδυνότητα του δικτύου δημιουργεί ευνόητα προβλήματα στα παραπάνω σχολεία από τις μεγάλες ταχύτητες των οχημάτων. Συνεπώς είναι επιτακτική η ανάγκη αναβάθμισης της υπάρχουσας κυκλοφοριακής οργάνωσης με νέες μεταρρυθμίσεις όχι μόνο στη διαμόρφωση της κυκλοφοριακής ροής αλλά και στην ίδια την νοοτροπία των χρηστών του ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει και να προσφέρει άνεση στις μετακινήσεις και προπαντός ασφάλεια.</p> <p>Ανάλυση συστήματος μεταφορών</p> <p>A. Από τους μεγάλους κόμβους στις πρωτεύουσες αρτηρίες</p> <p>(α) Οι μεγαλύτεροι φόρτοι παρουσιάζονται στους τρεις μεγάλους άξονες. Συγκεκριμένα, η Λ. Διονύσου διακινεί και στις δύο κατευθύνσεις πάνω από 22.000 οχήμ./24ωρο - αύξηση της τάξεως του 70% από το 1995, η Λ. Θησέως στα όρια της περιοχής μελέτης διακινεί πάνω από 27.000 οχήμ./24ωρο - αύξηση 35% από το 1995 και η Λ. Σταμάτας υπερβαίνει τα 11.000 οχήμ./24ωρο - αύξηση 60% από το 1995.</p> <p>(β) Για τη Λ. Θησέως ώρα αιχμής είναι μεταξύ 8:00 και 9:00 και προς τις δύο κατευθύνσεις της.</p> <p>Για τη Λ. Διονύσου ο μεγαλύτερος φόρτος αιχμής εμφανίζεται τις πρωινές ώρες και ειδικότερα μεταξύ 8:00 και 9:00. Τις υπόλοιπες ώρες η διακύμανση είναι ομοιόμορφη.</p> <p>Τέλος, για τη Λ. Σταμάτας η ώρα αιχμής για την κατεύθυνση προς τη Λ. Θησέως είναι μεταξύ 8:00 και 9:00, ενώ για την κατεύθυνση προς Σταμάτα είναι μεταξύ 15:00 και 16:00.</p> <p>(γ) Στους κόμβους 13, 12, και 16 κρίθηκε απαραίτητο να μετρηθούν στρέφουσες κινήσεις. Τα αποτελέσματα είναι τα εξής:</p> <ul style="list-style-type: none">• Στον κόμβο 13 παρατηρείται ότι ο φόρτος της εισόδου στη Γρ. Λαμπράκη προκύπτει κατά 51% από αριστερές στροφές και 49% από δεξιές στροφές ενώ το ρεύμα εξόδου της Γρ. Λαμπράκη διοχετεύεται στη Λ. Θησέως με 42% δεξιές στροφές και 58% αριστερές στροφές.• Στον κόμβο 12 παρατηρείται ότι το 70% του φόρτου της Πετρίτη προέρχεται από δεξιές στρέφουσες ενώ το 30% από αριστερές στρέφουσες κίνησης.• Παρόμοιο φαινόμενο παρουσιάζεται στη συμβολή της Μαραθωνομάχων με τη Λ. Διονύσου, όπου τα οχήματα προτιμούν για την πρόσβασή τους στη Διονύσου, ώστε να αποφύγουν το φωτεινό σηματοδότη της Λ. Δημοκρατίας. Συγκεκριμένα στον
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>κόμβο 16 παρατηρείται ότι το 46% του φόρτου της Μαραθωνομάχων διοχετεύεται στη Λ. Διονύσου με αριστερές στροφές ενώ το 54% με δεξιές.</p> <p>Το γενικό συμπέρασμα είναι ότι σε κόμβους μη σηματοδοτούμενους με μεγάλη κυκλοφοριακή ροή πραγματοποιείται μεγάλο ποσοστό αριστερών στροφών που αυξάνει κατά πολύ την επικινδυνότητα του οδικού δικτύου και συνακόλουθα της πρόκληση ατυχημάτων.</p> <p>Β. Στο εσωτερικό δίκτυο:</p> <p>(α) Η οδός Πετρίτη στο μονοδρομημένο τμήμα της παρουσιάζει κυκλοφοριακό φόρτο 2.700 οχήματα/24ωρο. Αξιοσημείωτο είναι ότι πολλά από αυτά τα οχήματα στρίβουν στην οδό Πευκών και από εκεί στη Γρ. Λαμπράκη.</p> <p>(β) Στον κόμβο 9 (Πετρίτη με Σολωμού) παρατηρείται ότι η κύρια κίνηση των οχημάτων έχει διεύθυνση από το τμήμα της Πετρίτη προς το πολεοδομικό κέντρο προς τη Σολωμού.</p> <p>(γ) Στον κόμβο 5 παρατηρείται ότι η κύρια κίνηση των οχημάτων είναι από το τμήμα της Αθ. Διάκου προς το πολεοδομικό κέντρο προς την 25η Μαρτίου με κατεύθυνση προς την Αργυρουπόλεως και αντίστροφα.</p> <p>(δ) Η Τραπεζούντος, όπως παρατηρείται από τον κόμβο 11, έχει φόρτο που δικαιολογεί διαμπερή κίνηση.</p> <p>(ε) Η Γρ. Λαμπράκη έχει μεγάλο φόρτο στο τμήμα κοντά στη συμβολή με τη Λ. Θησέως. Μετά την πλατεία Τοπικής Αυτοδιοίκησης ο φόρτος ελαττώνεται.</p> <p>Σύμφωνα με τις μετρήσεις τα οχήματα που συνεχίζουν στη Γρ. Λαμπράκη συνεχίζουν μέχρι τη Μαραθωνομάχων (κόμβος 3) με κάποιες απώλειες στους κάθετους δρόμους και ως επί το πλείστον στην οδό Αργυρουπόλεως.</p> <p>(στ) Στον κόμβο 4 παρατηρήθηκε έντονη παραβατικότητα στην εκατέρωθεν μονοδρόμηση της Αργυρουπόλεως,</p> <p>Τα συνολικά συμπεράσματα που εξαγονται από τις παραπάνω μετρήσεις είναι τα εξής:</p> <ol style="list-style-type: none">I. Τα συνολικά κυκλοφοριακά μεγέθη είτε σε 24ωρη βάση είτε σε ώρες αιχμής δεν δημιουργούν έντονο πρόβλημα υπερφόρτωσης του δικτύου, με εξαίρεση τον κόμβο της Λ. Θησέως με τη Λ. Δροσιάς - Σταμάτας όπου τις ώρες αιχμής, λόγω της κακής γεωμετρίας του, παρουσιάζεται μία σχετική υπερφόρτωση.II. Μελετώντας στρέφουσες κινήσεις στους κόμβους της οδού Γρ. Λαμπράκη με τη Λ. Θησέως και της οδού Πετρίτη με τη Θησέως (κόμβοι 12 και 13) παρατηρούμε ότι ένας μεγάλος αριθμός οχημάτων πραγματοποιούν αριστερές στροφές χωρίς να υπάρχει φωτεινός σηματοδότης με συνέπεια την κατακόρυφη αύξηση του οδικού δικτύου. <p>Γ. Διαμπερείς κινήσεις</p> <p>Η υπάρχουσα διαμπερής κυκλοφορία διαμορφώνεται ως εξής:</p>
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none">• Συλλεκτήρια διαμπερής διαδρομή Λαμπράκη - Γρεβενών - Λ. Δημοκρατίας• Συλλεκτήρια διαμπερής διαδρομή Αρνυρουπόλεακ - 25° Μαρτίου - Αθ. Διάκου - Ρόδων - Γρ, Λαμπράκη• Συλλεκτήρια διαμπερής διαδρομή Πετρίτη - Σολωμού - Αθ. Διάκου - 25Π Μαρτίου <p>Δ. Συγκοινωνίες</p> <p>Το δίκτυο συγκοινωνιών της περιοχής αποτελείται από αστικά λεωφορεία. Οι κάτοικοι της Δροσιάς έχουν την τάση να χρησιμοποιούν το Ι.Χ. για τις μετακινήσεις τους σε συντριπτικό ποσοστό.</p> <p>Εναλλακτικές λύσεις Μετακίνησης είναι:</p> <ul style="list-style-type: none">• Η μετάβαση με Ι.Χ. μέχρι την Κηφισιά κι από εκεί μετεπιβίβαση στον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο - με σημαντικό πρόβλημα τη στάθμευση στην Κηφισιά- και• η μετάβαση στον Αγ. Στέφανο κι από εκεί μετεπιβίβαση στο προασιακό σιδηρόδρομο που έχει 21 δρομολόγια τις καθημερινές και 20 τα Σαββατοκύριακα. <p>Οι λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν την Δροσιά είναι τέσσερις εκ των οποίων τρεις χρησιμοποιούν το αρτηριακό δίκτυο και μόνο το ένα χρησιμοποιεί το εσωτερικό οδικό δίκτυο.</p> <p>Οι γραμμές που χρησιμοποιούν το αρτηριακό δίκτυο είναι οι:</p> <ul style="list-style-type: none">- 507- 508- 509- 536 <p>Παρατηρείται ότι:</p> <p>Οι 508 και 509 χρησιμοποιούν τη Λ. Θησέως και η 536 τη Λ. Διονύσου. Οι γραμμές αυτές είναι προφανές ότι εξυπηρετούν το βόρειο και το νότιο τμήμα της κοινότητας και ελάχιστα το εσωτερικό της.</p> <p>Η γραμμή 507, όπως αναφέρθηκε είναι η μόνη που εξυπηρετεί το εσωτερικό της κοινότητας, όπως παρουσιάζεται στο χάρτη Α4. Ένας από τους σκοπούς αυτής της διαδρομής είναι η εξυπηρέτηση των σγολείων της κοινότητας, στόχος που ικανοποιείται επαρκώς από τις θέσεις των στάσεων.</p> <p>Παρατηρήθηκε ότι οι κάτοικοι της Δροσιάς χρησιμοποιούν ως επί το πλείστον το Ι.Χ. για να πραγματοποιήσουν τις μετακινήσεις τους και δεν προτιμούν τις αστικές συγκοινωνίες με αποτέλεσμα την επιβάρυνση του οδικού δικτύου. Η ευρεία χρήση των αστικών συγκοινωνιών, εφ' όσον αυτές είναι εξυπηρετικές, θα έδινε λύση στο κυκλοφοριακό πρόβλημα όχι μόνο της Κοινότητας αλλά και των ιδιαίτερα φορτωμένων αρτηριών, όπως η Θησέως και η Διονύσου. Γι' αυτό πρέπει να γίνει προσπάθεια ώστε η χρήση των αστικών συγκοινωνιών να είναι περισσότερο ελκυστική προς τους κατοίκους.</p> <p>Ε. Στάθμευση</p> <p>Η ζήτηση για στάθμευση εμφανίζεται ιδιαίτερα αυξημένη στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου.</p>
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>Η ζήτηση αυτή γίνεται έντονη κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων που βρίσκονται στο κέντρο, αλλά και κατά τις βραδινές ώρες (κυρίως Σάββατα και αργίες) κατά τις οποίες λειτουργούν οι ταβέρνες της περιοχής.</p> <p>Η υποδομή που υπάρχει με σκοπό την απορρόφηση αυτής της ζήτησης για στάθμευση κρίνεται ανεπαρκής.</p> <p>Αυτό οφείλεται στην έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού, αλλά και στο μικρό πλάτος των δρόμων του πολεοδομικού κέντρου που προσφέρονται για στάθμευση παρά οδό.</p> <p>Πολλά προβλήματα δημιουργούνται σε κάποιους δρόμους όπως η Πετρίτη και η αρχή της Λ. Δροσιάς - Σταμάτας όπου τα οχήματα σταθμεύουν και από τις δύο πλευρές της οδού ή σε κάποιες περιπτώσεις δημιουργούνται διπλές σειρές σταθμευμένων οχημάτων, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η ομαλή κυκλοφορία. Ανάλογα στην αρχή της Λ. Σταμάτας η παράπλευρη στάθμευση των οχημάτων παρεμποδίζει την ομαλή ροή της κυκλοφορίας και λειτουργίας του συγκεκριμένου κόμβου.</p> <p>Ο μοναδικός χώρος στάθμευσης εκτός οδού που υπάρχει στο πολεοδομικό κέντρο είναι κάποιοι χώροι μπροστά από τα εξοχικά κέντρα - ταβέρνες της περιοχής που εξυπηρετούν τους θαμώνες αυτών.</p> <p>Ανάλογες δυσμενείς συνθήκες υπάρχουν και για τους πεζούς, αφού σε πολλές περιπτώσεις τα οχήματα σταθμεύουν περισσότερο επί του πεζοδρομίου παρά επί της οδού.</p> <p>Στην περιοχή γύρω από το πολεοδομικό κέντρο η στάθμευση επί της οδού ως επί το πλείστον επιτρέπεται εκ περιτροπής ανά μήνα. Στην υπόλοιπη κοινότητα η στάθμευση «παρά την οδό» δεν είναι τόσο συχνό φαινόμενο.</p> <p>Το γεγονός αυτό δικαιολογούταν μέχρι προσφάτως, αφού οι κάτοικοι της Δροσιάς είναι υποχρεωμένοι να έχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης μέσα στο οικοπέδο τους. Τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των οχημάτων που ανήκουν στους κατοίκους της κοινότητας έχουν αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό και δεν επαρκεί ο χώρος στάθμευσης εντός του ιδιόκτητου οικοπέδου, με αποτέλεσμα τα οχήματα να σταθμεύουν ανεξέλεγκτα «παρά την οδό».</p> <p>Πρέπει να υπογραμμίσουμε το γεγονός ότι σε κρίσιμα σημεία όπου απαγορεύεται η στάθμευση, π.χ. στην αρχή της Λ. Σταμάτας, αν και υπάρχει η κατάλληλη κατακόρυφη σήμανση, δεν υπάρχει επαρκής αστυνόμευση με αποτέλεσμα να παραβιάζονται οι απαγορεύσεις με τα ανάλογα αποτελέσματα.</p> <p>Έπειτα από επεξεργασία μετρήσεων που διενεργήθηκαν με σκοπό να εντοπιστεί ο αριθμός των χώρων στάθμευσης «παρά την οδό», στις οδούς που αντιμετωπίζουν το μέγιστο πρόβλημα (Πετρίτη και Λ. Δροσιάς – Σταμάτας) διαπιστώθηκε:</p> <ul style="list-style-type: none">• Στην οδό Πετρίτη ο μέγιστος αριθμός οχημάτων που είναι ταυτόχρονα σταθμευμένα παρά την οδό είναι 34 και υφίσταται από τις 10:30 έως τις 11:00 π.μ. . Από αυτά το 21% παραμένει πάνω από δύο ώρες, 14% από μία έως δύο ώρες, το 9% από 30 λεπτά μέχρι μία ώρα και το 56% παραμένει για λιγότερο από 30 λεπτά.• Στην Λ. Δροσιάς – Σταμάτας ο μέγιστος αριθμός οχημάτων που είναι ταυτόχρονα σταθμευμένα «παρά την οδό» είναι 37 εκ των οποίων το 19% παραμένουν για πάνω από δύο ώρες, το 32% από μία έως δύο ώρες, το 11 % από 30 λεπτά έως μία ώρα και το 38% λιγότερο από 30 λεπτά. <p>Από τα παραπάνω προκύπτει ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των σταθμευμένων οχημάτων σταθμεύουν βραχυπρόθεσμα. Ένα αρκετά μεγάλο, όμως, ποσοστό παραμένει σταθμευμένο για μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα οχήματα αυτά προφανώς</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>ανήκουν στους εργαζομένους και τους ιδιοκτήτες καταστημάτων του εμπορικού κέντρου της Δροσιάς. Με τη μακρόχρονη στάθμευση ένα αρκετά μεγάλο μέρος του αριθμού των θέσεων βραχυπρόθεσμης στάθμευσης αφαιρείται και μειώνεται η δυνατότητα εξυπηρέτησης πολλών χρηστών των θέσεων αυτών.</p> <p>Z. Επικινδυνότητα οδικού δικτύου</p> <p>Επί το πλείστον τα προβλήματα αυτά αφορούν σε: Παραβάσεις αριστερών στροφών σε οδούς με μεγάλους φόρτους</p> <ul style="list-style-type: none">• Έλλειψη ορατότητας σε συμβολές δρόμων λόγω των στενών ή μη κατασκευασμένων πεζοδρομίων, των δέντρων που βρίσκονται πάνω στα πεζοδρόμια, των ψηλών φραχτών των σπιτιών• Μεγάλο αριθμό σημείων εμπλοκής στις υπάρχουσες διασταυρώσεις, απουσία των πολλών αμφίδρομων που υπάρχουν• Μη ύπαρξη πληροφοριακών πινακίδων που να καθοδηγούν τον οδηγό, με αποτέλεσμα να δημιουργείται σύγχυση• Μεγάλες κλίσεις• Έλλειψη διαβάσεων πεζών τόσο κατά μήκος των μεγάλων αρτηριών όσο και κατά μήκος των συλλεκτηρίων οδών της Κοινότητας• Μη ύπαρξη πεζοδρομίων σε πολλούς δρόμους, το μικρό πλάτος αυτών που υπάρχουν σε συνδυασμό με την ανύπαρκτη διαμόρφωσή τους (στα περισσότερα δεν υπάρχουν πλάκες αλλά χόρτα και δέντρα)• Χωροθέτηση ορισμένων σχολείων της περιοχής (Νηπιαγωγεία και Βρεφονηπιακός Σταθμός) σε δρόμους με αρκετά μεγάλη κυκλοφορία, κατά μήκος των οποίων δεν υπάρχει μέτρο μείωσης ταχύτητας πλην της οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<p>Συγκεκριμένα στοιχεία της πρότασης είναι τα εξής:</p> <p>I. Ιεράρχηση οδικού δικτύου και κωδικοποίηση του βασικού οδικού δικτύου. Το νέο σύστημα ιεράρχησης των οδών προτείνεται να είναι:</p> <p>(α) Πρωτεύουσες αρτηρίες</p> <ul style="list-style-type: none">- Λεωφ. Θησέως- Λεωφ. Διονύσου <p>(β) Δευτερεύουσες αρτηρίες</p> <ul style="list-style-type: none">- Λεωφ. Δροσιάς - Σταμάτας <p>(γ) Συλλεκτήριες οδοί</p> <ul style="list-style-type: none">- Λεωφ. Γρ. Λαμπράκη Ρόδων- Αθ. Διάκου (από Τραπεζούντος έως 25Πζ Μαρτίου)- 25η Μαρτίου (από Αθ. Διάκου έως Αίαντα)- Λεωφ. Ροδοπόλεως <p>(δ) Τοπικές συλλεκτήριες οδοί</p> <ul style="list-style-type: none">- Πετρίτη- Πεύκων (από τη Πετρίτη έως τη Λ. Γρ. Λαμπράκη)- Αργ. Χρυσάνου- Καραόλη <p>Πόντου</p>



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>Σολωμού</p> <ul style="list-style-type: none">- Αργυρουπόλεως- Μαβίλη- Θέτιδος- Μαραθωνομάχων <p>Γρεβενών (από τη Μαραθωνομάχων μέχρι τη Λ. Δημοκρατίας)</p> <ul style="list-style-type: none">- Δεξαμενής (από τη Μαραθωνομάχων μέχρι τη Λ. Δημοκρατίας)- Λεωφ. Δημοκρατίας- Αμαδρυάδων (από την Ανθουσών μέχρι τη Λ. Διονύσου)- Ναβαρίνου (από την Αμαδρυάδων μέχρι τη Μεσσήνης) <p>(ε) Τοπικές οδοί Οι υπόλοιπες οδοί</p> <p>II. Σύστημα κυκλοφοριακής οργάνωσης</p> <p>III. Δίκτυα πεζοδρόμων</p> <p>IV. Στάθμευση</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Στάθμευση εκτός οδού▪ Στάθμευση «παρά την οδό» <p>A. Για την περιοχή και τους δρόμους εκατέρωθεν της Λ. Διονύσου</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Για την αποφυγή των αριστερών στροφών στη Λ. Διονύσου<ul style="list-style-type: none">➤ μονοδρόμηση των οδών Καλαμάτας και Κολοκοτρώνη με φορά από τη Λ. Διονύσου προς τη Λ. Αθηνών,➤ μονοδρόμηση της Μεσσήνης με κατεύθυνση από τη Λ. Αθηνών προς τη Λ. Διονύσου,➤ τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη στη συμβολή των δρόμων Λ. Διονύσου και Μεσσήνης της Λ. Διονύσου➤ ο φωτεινός σηματοδότηση του κόμβου της Λ. Διονύσου με τη Λ. Δημοκρατίας προτείνεται να μετατραπεί σε επενεργούμενο,➤ απαγόρευση αριστερών στροφών από το ρεύμα της Λ. Διονύσου προς Αθήνα, προς τη Νοτιοανατολική γειτονιά με κατακόρυφη σήμανση▪ Για την αποφυγή των αριστερών στροφών των οχημάτων που βρίσκονται επί της Λ. Διονύσου και κατευθύνονται στους κάθετους δρόμους της κεντρικής γειτονίας προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις:<ul style="list-style-type: none">➤ Οι δρόμοι μονοδρομούνται έτσι ώστε η έξοδος στη Λ. Διονύσου να επιτρέπεται μόνο από τη Δαβάκη τη Κερασούντας, τη Θέτιδος και φυσικά τον σηματοδοτούμενο κόμβο της Λ. Δημοκρατίας. Η στροφή προς την κατεύθυνση για Διόνυσο απαγορεύεται με κατακόρυφη σήμανση.➤ Η είσοδος επιτρέπεται μόνο από τη Θέτιδος, τη Μακρυγιάννη και τη Λ. Δημοκρατίας όπου θα υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες.
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">➤ Για την προστασία των οχημάτων που αναμένουν στα σημεία αυτά για αριστερή στροφή, προτείνεται διαμόρφωση κατάλληλης νησίδας ή κατάλληλου ισόπεδου κόμβου με μάτια γάτας, κτλ <ul style="list-style-type: none">▪ Για την προστασία των πεζών προτείνεται η δημιουργία διάβασης στον προτεινόμενο σηματοδοτούμενο κόμβο των Λ. Διονύσου και Μεσσήνης. Η ενεργοποίηση του συστήματος θα γίνεται μέσω κομβίου.▪ Απαραίτητη είναι η τοποθέτηση Ρυθμιστικών Πινακίδων όπου απουσιάζουν στους κάθετους δρόμους στην Λ. Δροσιάς <p>Β. Για την κεντρική περιοχή της κοινότητας</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Προτείνεται η μονοδρόμηση κάποιων δρόμων με σκοπό τον απεγκλωβισμό του δικτύου αλλά και για την μείωση των σημείων πλέξης.▪ Για να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της κακής ορατότητας στις συμβολές των οδών όπου η ορατότητα είναι περιορισμένη προτείνεται η τοποθέτηση καθρεπτών. <p>Γ. Διαμπερής Κυκλοφορία</p> <p>Σκοπός είναι οι οδηγοί να προτιμούν τις προτεινόμενες συλλεκτήριες διαδρομές έναντι των υπόλοιπων τοπικών οδών, ώστε να μην επιβαρύνεται το δίκτυο. Για να γίνει αυτό οι τοπικές συλλεκτήριες πρέπει να προσφέρουν άνετη και ασφαλή μετακίνηση, ενώ η διοχέτευση της κυκλοφορίας από αυτές πρέπει να γίνεται με όσο το δυνατόν ομαλό τρόπο χωρίς να δημιουργούνται έντονες αλλαγές της κατεύθυνσης.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Συλλεκτήρια διαμπερή<: διαδρομή Λ. Δημοκρατίας - Δεξαμενής - Λ. Γρ. Λαμπράκη▪ Συλλεκτήρια διαιπερής διαδρομή Αργυρουπόλεως - 25η Μαρτίου - Αθ. Διάκου - Ρόδων - Γρ. Λαμπράκη▪ Λ. Δροσιάς - Σταμάτας▪ Συλλεκτήρια διαμπερής διαδρομή Πετρίτη - Σολωμού - Αθ. Διάκου - 25ης Μαρτίου <p>Δ. Παρεμβάσεις γύρω από τα σχολεία</p> <p>Ε. Παρεμβάσεις για τους πεζούς Διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων</p> <p>ΣΤ. Άλλες παρεμβάσεις</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Μονοδρομείται η οδός Μαβίλη με κατεύθυνση από τη Θέτιδος προς τη Λ. Μαραθώνος.▪ Αν και είναι μέσα στα άμεσα σχέδια της κοινότητας και της διοίκησης Ανατολικής Αττικής, επισημαίνεται η σημασία διάνοιξης της Λεωφόρου Αθηνών για την νοτιοανατολική περιοχή της Δροσιάς - έργο του οποίου η κατασκευή πρέπει να επισπευστεί.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ</p> <p>(Α) Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας τύπου WOONERF ή πεζόδρομοι οι:</p> <ul style="list-style-type: none">– Πετρίτη (από τη Λ. Θησέως έως την Πεύκων)– Ηρ. Ρήγα– Ήρας (από την Αργυροκάστρου μέχρι τη Γρ. Λαμπράκη)– Μαραθωνομάχων (από τη Λ. Διονύσου έως τη Νίκης)– Χλόης <p>Στους δρόμους αυτούς επιθυμητό είναι να επιτρέπεται μόνο η διέλευση των οχημάτων των κατοίκων που μένουν επί το συγκεκριμένο τμήμα. Ιδιαίτερα για το τμήμα της οδού Πετρίτη προτείνεται να επιτρέπεται η είσοδος μόνο στα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων που βρίσκονται επί της οδού. Ως εναλλακτική λύση στην πεζοδρόμηση της οδού Πετρίτη προτείνεται να θεσπιστεί καθεστώς ελεγχόμενης στάθμευσης, σύμφωνα με το οποίο θα επιτρέπεται η στάθμευση για περιορισμένο χρονικό διάστημα σε συνδυασμό με οδό ήπιας κυκλοφορίας. Εκτιμούμε ότι αργά ή γρήγορα το μέτρο αυτό δε θα αποφευχθεί.</p> <p>(Β) Διαπλάτυνση πεζοδρομίων στις οδούς:</p> <ul style="list-style-type: none">– Αργ. Χρυσάμου– Πετρίτη (Από Πευκών μέχρι Καραόλη)– Καραολή– Πόντου (Από Πλαστήρα μέχρι Λ. Σταμάτας)– Αργυρουπόλεως– Αργ. Κομνηνών (από Τραπεζούντος μέχρι Σολωμού)– 1η Μάη– Αργυροκάστρου (από Ήρας μέχρι Οδυσσέα)– Μαραθωνομάχων (από Γρ. Λαμπράκη μέχρι Νίκης) <p>(Γ) Διάπλαση - κατασκευή πεζοδρομίου στις οδούς:</p> <ul style="list-style-type: none">– Πετρίτη (από Καραόλη μέχρι Τραπεζούντος)– Πόντου (από Πόντου μέχρι Πλαστήρα)– Σολωμού– Τραπεζούντος (από Αθ. Διάκου μέχρι Αργ. Κομνηνών)– Αργ. Κομνηνών (γύρω από το σχολείο & την παιδική χαρά) <p>(Δ) Τοποθέτηση διαβάσεων πεζών στα εξής σημεία:</p> <ul style="list-style-type: none">– Λ. Θησέως και Γρ. Λαμπράκη– Λ. Διονύσου και Μεσσήνης <p>(Ε) Απαγόρευση αριστερών στροφών</p> <ul style="list-style-type: none">– Από τη Λ. Διονύσου σε Όσ. Λουκά– Από τη Λ. Διονύσου σε Αρτέμιδος– Από τη Λ. Διονύσου σε Θυώμης
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">- Από τη Λ. Διονύσου σε Π. Ηλία- Από τη Λ. Διονύσου σε Καλαμάτας- Από τη Λ. Διονύσου σε Κολοκοτρώνη- Από τη Λ. Διονύσου σε Πάνος- Από τη Λ. Διονύσου σε Πεντέλης- Από Δαβάκη σε Λ. Διονύσου- Από Κερασούντος σε Λ. Διονύσου- Από Λ. Θησέως σε Πετρίτη- Από Λ. Θησέως σε Μαβίλη <p>(ΣΤ) Μονοδρομούνται οι εξής δρόμοι:</p> <ul style="list-style-type: none">- Οσ. Λουκά (από Λ. Διονύσου έως Ανθουσών)- Αρτέμιδος (από Λ. Διονύσου έως Ανθουσών)- Καλαμάτας (από Λ. Διονύσου έως Μανιάκου)- Μεσσήνης (από Μανιάκου έως Λ. Διονύσου)- Κολοκοτρώνη (από Λ. Διονύσου έως Μανιάκου)- Μαραθωνομάχων (από Μετσόβου έως Πρ. Λαμπράκη)- Νίκης (από Κερασούντας έως Μαραθωνομάχων)- Π. Μελά (από Μαραθωνομάχων έως Κερασούντας)- Πεντέλης (από Λ. Διονύσου έως Νίκης)- Μακρυγιάννη (από Λ. Διονύσου έως Νίκης)- Δαβάκη (από Νίκης έως Λ. Διονύσου)- Κερασούντος (από Σικελιανού έως Λ. Διονύσου)- Πετρίτη (από Πευκών έως Καραόλη)- Μαβίλη (από Λ. Θησέως έως Αργυρουπόλεως)- Παλαμά (από Καρδερίνας έως Μαβίλη)- Σολωμού (από Αργ. Κομνηνών έως Αργυρουπόλεως)- Πόντου (από Τραπεζούντος έως Λ. Δροσιάς - Σταμάτας) (Ζ) Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών στις συμβολές των εξής οδών:<ul style="list-style-type: none">- Λ. Θησέως και Γρ. Λαμπράκη (σε συνοχή με τον φωτεινό σηματοδότη της Λ. Θησέως με Λ. Δροσιάς - Σταμάτας) <p>(Η) Τοποθέτηση επανενεργούμενων φωτεινών σηματοδοτών στις συμβολές των εξής οδών:</p> <ul style="list-style-type: none">- Λ. Διονύσου και Μεσσήνης- Λ, Γρ. Λαμπράκη και Αργυρουπόλεως <p>Εναλλακτικά στο φανάρι της συμβολής της Γρ. Λαμπράκη με την Αργυρουπόλεως προτείνεται τοποθέτηση καθρεπτών.</p> <p>(Θ) Τοποθέτηση προειδοποιητικών φωτεινών σηματοδοτών:</p> <ul style="list-style-type: none">- Γρ, Λαμπράκη μπροστά από το Νηπιαγωγείο- Πλατεία Τοπικής Αυτοδιοίκησης μπροστά στα Κ.Α.Π.Η.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>(I) Τοποθέτηση καθρεπτών στα εξής σημεία:</p> <ul style="list-style-type: none">- Δεξαμενής και Μαραθωνομάχων- Γρ. Λαμπράκη και Αργυρουπόλεως- Αθ. Διάκου και 25ης Μαρτίου- Π. Μελά και Πεντέλης- Δαβάκη και Σικελιανού- Δαβάκη και Νίκης- Δαβάκη και Π. Μελά <p>(IA) Τοποθέτηση υπερυψωμένων κυβόλιθων</p> <p>(IB) Τοποθέτηση κυβόλιθων</p> <p>(ΙΓ) Απόσχιση τμήματος στο εξής στο Ο.Τ. 94 στη συμβολή των οδών Δεξαμενής και Μαραθωνομάχων</p> <p>ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Για το πολεοδομικό κέντρο:<ul style="list-style-type: none">➢ Ελαχιστοποίηση της στάθμευσης οχημάτων «παρά την οδό» στις οδούς με ιδιαίτερα υψηλούς φόρτους, σε αυτές μέσα στο πολεοδομικό κέντρο που έχουν μικρό πλάτος αλλά και σε αυτές που έχουν εναλλαγές χρήσεων γης.➢ Μέριμνα από την πλευρά της Κοινοτικής Αρχής για εξεύρεση θέσεων σε χώρους «εκτός οδού» και υποχρέωση των κατοίκων να χρησιμοποιούν τα γκαράζ των κατοικιών τους.➢ Πλήρης απαγόρευση στάθμευσης σε ιδιαίτερα φορτισμένους δρόμους,➢ Καθιέρωση και έλεγχος συγκεκριμένου ωραρίου φορτοεκφόρτωσης των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων του κέντρου➢ Υποχρεωτική κατασκευή θέσεων στάθμευσης εκτός οδού από τα καταστήματα αναψυχής της κοινότητας➢ Μέριμνα της Κοινότητας αποτελεί και η χωροθέτηση χώρων στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες▪ Για την υπόλοιπη κοινότητα<ul style="list-style-type: none">➢ Περαιτέρω θέσπιση του καθεστώτος στάθμευσης εναλλάξ ανά μήνα και σε άλλους δρόμους της Κοινότητας➢ Απαγόρευση στάθμευσης σε χώρους «παρά την οδό» όπου μειώνεται η ορατότητα των κινούμενων οχημάτων. <p>A. ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Απαγορεύεται πλήρως η στάθμευση στους παρακάτω δρόμους:</p> <ul style="list-style-type: none">- Λ. Μαραθώνος (Θησέως)- Λ. Διονύσου- Λ. Δροσιάς - Σταμάτας
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">- Γρ. Λαμπράκη (από τη Λ. Θησέως έως το μέσον του Ο.Τ 23)- Ρόδων (από το μέσον του Ο.Τ 24 έως τη Σολωμού)- Αργ. Χρυσάνου <p>Β. ΕΚ ΠΕΡΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ Καθορίζεται η ανά μήνα εκ περιτροπής στάθμευση στις οδούς:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ρόδων (από την πλατεία Ηλιοπούλου έως την τη Τραπεζούντος)- Πεύκων- Παλαμά- Πολέμη- Καρδερίνας- Αργυρουπόλεως- Δωδεκανήσου- Δερβενακίων- 1η Μάη- Κωνσταντίνου Π.- Μαραθωνομάχων- Π. Μελά- Νίκης <p>Γ. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ Η ενοικίαση χώρου στο Οικοδομικό Τετράγωνο 17 επί της οδού Πετρίτη - μετά από διαμόρφωσή του σε Parking, Η πρόσβαση σε αυτόν θα γίνεται από την Πεύκων και την Αργ, Χρυσάνου.</p> <p>Δ. ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΟΡΙΟΔΕΙΚΤΩΝ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΟΔΟ Το σημείο αυτό είναι :</p> <ul style="list-style-type: none">- Στην Λ. Δροσιάς - Σταμάτας (από τη Λ. Θησέως έως την Αργ. Χρυσάνου από τη μία πλευρά και ως τη Σταμάτας από την άλλη) <p>Ε. ΕΞΕΥΡΕΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.9. Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις στην Κοινότητα Άνοιξης (2001)

Πίνακας 11: Αποδελτίωση της Μελέτης περί των Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στην Κοινότητα Άνοιξης (2001)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	Μελέτη
	2	Τίτλος	Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις στην Κοινότητα Άνοιξης
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2001
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως πεδίο εφαρμογής της έρευνας, περιοχή μελέτης, ορίζεται η κοινότητα Άνοιξης που εντάσσεται διοικητικά στον Δήμο Διονύσου, Περιφέρεια Ανατολικής Αττικής.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Το συγκεκριμένο έργο εκπονήθηκε τον Μάιο του 2001
	4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Υφιστάμενη κατάσταση</p> <p>Υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση – Κατάσταση Οδικού Δικτύου</p> <p>Η μορφή και λειτουργία του βασικού δικτύου της Άνοιξης χαρακτηρίζεται από την διέλευση της Λεωφόρου Μαραθώνος, όπου συγκλίνουν οι κυριότερες αρτηρίες και συγκεντρώνονται βασικές λειτουργίες της Κοινότητας.</p> <p>Στο κεντρικό τμήμα της Κοινότητας γίνεται εύκολα αντιληπτό το οξύ πρόβλημα της ανεπάρκειας και δυσλειτουργίας του οδικού δικτύου, λόγω κυρίως των περιορισμένων γεωμετρικών χαρακτηριστικών των δρόμων.</p> <p>Το μεγαλύτερο μέρος του οδικού δικτύου, αποτελείται από δρόμους που δεν ξεπερνούν σε πλάτος τα 5 μέτρα, εξυπηρετώντας ως επί το πλείστον και τις δύο κατευθύνσεις κυκλοφορίας. Εμφανίζονται επίσης σε πολλά σημεία σημαντικές αυξομειώσεις του πλάτους της ίδιας οδού, προφανώς λόγω της προβληματικής υλοποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου της Κοινότητας.</p> <p>Η διοχέτευση της κυκλοφορίας στις βασικές αρτηρίες της Άνοιξης παρουσιάζει ιδιαίτερα προβλήματα ασφάλειας στις διασταυρώσεις λόγω της δημιουργίας κόμβων με πολλαπλές στρέφουσες κινήσεις και πλέξεις των ρευμάτων κυκλοφορίας.</p> <p>Μονοδρομήθηκαν ορισμένες οδοί που καταλήγουν στην Κεντρική Πλατεία της Άνοιξης, τροποποιήσεις που βελτίωσαν μεν την κατάσταση ιδιαίτερα γύρω από την κεντρική πλατεία της πόλης, προκαλώντας επιπρόσθετες δυσκολίες στην κίνηση των τροχοφόρων και πεζών και υποβαθμίζοντας το βασικό σημείο αναφοράς της Άνοιξης.</p>



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>Αισθητή και η ανυπαρξία πεζοδρόμων αλλά και επαρκών πεζοδρομίων.</p> <p>Η σήμανση των δρόμων είναι επίσης ανεπαρκής στα περισσότερα επικίνδυνα σημεία της Κοινότητας (διαβάσεις πεζών, γύρω από σχολεία, σύνθετοι κόμβοι μεγάλης κυκλοφορίας κ.λπ.) και ο γενικότερος εξοπλισμός ιδιαίτερα φτωχός (έλλειψη καθρεπτών σε πολλές επικίνδυνες διασταυρώσεις, αντιολισθηρών ταπήτων σε περιοχές με αυξημένη κλίση, κ.λπ.).</p> <p>Είναι ένα κυκλοφοριακό σύστημα που προέκυψε αποσπασματικά μέσα στο χρόνο, κάτω από την πίεση της ραγδαίας αύξησης των μετακινήσεων με ΙΧ, και που σήμερα απαιτεί τροποποιήσεις, όχι μόνο του ίδιου, αλλά και της νοοτροπίας των χρηστών του, για να μπορέσει να λειτουργήσει αποτελεσματικά.</p>
5	Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι	<p>Οι βασικές παρεμβάσεις που καθορίζουν την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση και λειτουργία της Κοινότητας Άνοιξης είναι οι ακόλουθες:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Τοποθέτηση Φωτεινού Σηματοδότη στον κόμβο Λεωφόρου Μαραθώνος - Μπαρμπαλάμπρου. Πρόκειται για έναν από τους σημαντικότερους κόμβους της Κοινότητας, σε μια περιοχή μάλιστα με έντονη εμπορική δραστηριότητα, κυρίως επί της Λεωφόρου Μαραθώνος. Στην διευθέτηση της κυκλοφορίας με φωτεινή σηματοδότηση πρέπει να προβλεφθεί ώστε να είναι επαρκής ο χρόνος διέλευσης για τους πεζούς.2. Τοποθέτηση ζεύγους Φωτεινών Σηματοδοτών επί της οδού Λυκαβητού. Το οδικό τμήμα μεταξύ του Κοινοτικού Γυμναστηρίου Άνοιξης και της διασταύρωσης της Λυκαβητού με την οδό Προφήτη Ηλία, είναι ένα ιδιαίτερα δύσβατο τμήμα με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά και αλληπάλληλες στροφές περιορισμένης ορατότητας (παρά την ύπαρξη βοηθητικού καθρέπτη). Η προβληματική μάλιστα λειτουργία του δρόμου αναμένεται να επιδεινωθεί στο άμεσο μέλλον, αφού μετά την έναρξη λειτουργίας του Λυκείου στις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις επί της οδού Προφ. Ηλία, οι κυκλοφοριακοί φόρτοι θα αυξηθούν, κυρίως κατά τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες. Παράλληλα και η Κοινότητα προτίθεται να χρησιμοποιήσει για την εξυπηρέτηση των μαθητών κάποιο σχολικό λεωφορείο. Το προτεινόμενο ζεύγος φαναριών θα επιτρέπει στο οδικό τμήμα αυτό την διέλευση οχημάτων κατά τη μία μόνο φορά, δημιουργώντας ένα καθεστώς «εναλλάξ μονοδρόμησης». Η ρύθμιση αυτή κρίνεται απαραίτητη τουλάχιστον για τις προαναφερθείσες ώρες αιχμής της προσέλευσης και απομάκρυνσης από τον χώρο του σχολείου.3. Τοποθέτηση Πεζοφάναρας επί της Λεωφόρου Μαραθώνος, στην είσοδο του Αρσάκειου Σχολείου, για την ασφαλή διέλευση των μαθητών και συνοδών τους.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>4. Τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη αναλάμποντος πορτοκαλί επί της Λεωφόρου Μαραθώνος, μεταξύ των κάθετων οδών Σάμου και Αγγρίνιου. Στην περιοχή αναμένεται σύντομα να λειτουργήσει μεγάλο κατάστημα παιχνιδιών (ύψιό), που θα προσελκύσει σημαντικό αριθμό αγοραστών με τα παιδιά τους. Ο συγκεκριμένος τύπος φαναριού υποχρεώνει - σύμφωνα με τον Κ.Ο.Κ. - τα οχήματα να ανακόπτουν ταχύτητα και να κινούνται με ιδιαίτερη προσοχή, παραχωρώντας προτεραιότητα στους πεζούς.</p> <p>5. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί πως η αρμοδιότητα οποιοσδήποτε φωτεινής σηματοδότησης ανήκει αποκλειστικά στο Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε..</p> <p>6. Μονοδρόμηση της Παλαιός Εθνικής Οδού με φορά προς την Κεντρική Πλατεία της Άνοιξης. Ο δρόμος αυτός κατά κύριο λόγο εξυπηρετεί την παραπάνω προτεινόμενη φορά, όπως προκύπτει και από τα αποτελέσματα των μετρητών κυκλοφορίας. Με την μονοδρόμηση της και την κατάλληλη σήμανση μπορεί να αναλάβει τον ρόλο της βασικής πύλης εισόδου στην Κοινότητα για τα οχήματα που προέρχονται από την Δροσιά και κατ' επέκταση από το πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας. Παράλληλα θα αρθούν οι επικίνδυνες στρέφουσες κινήσεις των οχημάτων που εξέρχονται μέσω της Παλαιός Εθνικής Οδού στη Λεωφόρο Μαραθώνος.</p> <p>7. Επιβολή της υποχρεωτικής κυκλικής πορείας γύρω από την εκκλησία της Κοιμήσεως της Θεοτόκου, προτείνεται δηλαδή η μονοδρόμηση τμημάτων των οδών Κανάρη, Μεγάλου Αλεξάνδρου και Κοιμήσεως της Θεοτόκου. Με την ανακατανομή αυτή των φόρτων αποδυναμώνεται η κυκλοφορία μπροστά από τα σχολεία και το κτίριο της Κοινότητας στην οδό Κανάρη, διατηρώντας μόνο την φορά που σύμφωνα με τα αποτελέσματα των 15 μετρητών κυκλοφορίας εξυπηρετεί τον μεγαλύτερο αριθμό οχημάτων. Παράλληλα απλοποιούνται οι πλέξεις των ρευμάτων κυκλοφορίας στις διασταυρώσεις και εξοικονομείται οδικός χώρος για στάθμευση, ειδικά στο τμήμα της οδού Κοιμήσεως της Θεοτόκου που τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά επιτρέπουν τη δημιουργία θέσεων λοξής στάθμευσης.</p> <p>8. Μονοδρόμηση των οδών Ορφέως (είσοδος από την Λεωφόρο Μαραθώνος) και Καρδίτσας (έξοδος προς την Λεωφόρο Μαραθώνος). Οι δύο αυτοί δρόμοι έχουν πλάτος μικρότερο από 4.0 μέτρα και σύμφωνα με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση είναι διπλής κατευθύνσεως, ενώ ταυτόχρονα δεν υπάρχουν πεζοδρόμια για την διέλευση πεζών. Θεωρούμε πως μπορούν να λειτουργήσουν ως ζεύγος μονοδρόμων για την είσοδο - έξοδο οχημάτων στην Λεωφόρο Μαραθώνος. Σε κάθε περίπτωση πάντως η τελική φορά τους πρέπει να αποφασιστεί σε συνεννόηση με την Κοινότητα του Αγίου Στεφάνου και την σύμφωνη γνώμη του Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. (Κ.Ο.Κ. Άρθρο 52, Παράγραφος 1(γ)), καθώς η οδός Καρδίτσας αποτελεί το όριο μεταξύ των δύο Κοινοτήτων.</p> <p>9. Μετατροπή τμήματος της οδού Αθηνών - Χαλκίδος, από την Λεωφόρο Μαραθώνος έως την πεζοδρομημένη οδό Χειμάρρας, σε οδό ήπιας</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>κυκλοφορίας, ώστε να είναι εφικτή η είσοδος και έξοδος των οχημάτων στο προβλεπόμενο χώρο στάθμευσης. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού μέχρι την Πλατεία Ανοιξέως προβλέπεται να πεζοδρομηθεί, όπως και μία σειρά άλλων τριών οδών στο κέντρο της Κοινότητας, της Ιωάν. Μεταξά, της Κωστή Παλαμά και του τμήματος της Μεγ. Αλεξάνδρου που καταλήγει στην Πλατεία. Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί πως οι παρεμβάσεις αυτές έγιναν σε συνεννόηση με τη Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης, από την οποία εκπονήθηκε ολοκληρωμένη μελέτη (Νοέμβριος 2000) για τη διαμόρφωση και ενοποίηση της Κεντρικής Πλατείας με τους χώρους της παιδικής χαράς και του Ι. Β. Ναού.</p> <p>10. Μονοδρόμηση της οδού Ροδοδάφνης σύμφωνα με την προτεινόμενη ρύθμιση του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (είσοδος από την Λεωφόρο Μαραθώνος), για βάθος τριών οικοδομικών τετραγώνων.</p> <p>11. Μονοδρόμηση του οδικού άξονα των οδών Κένεντυ και Κορυτσάς με φορά προς την Μεγάλο Αλεξάνδρου, πλην του τμήματος από την Λυκαβηττού μέχρι την Βορείου Ηπείρου, που αφενός τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του είναι επαρκή, αφετέρου η διατήρησή του ως διπλής κατευθύνσεως εξυπηρετεί στην καλύτερη οργάνωση των τοπικών μετακινήσεων της περιοχής.</p> <p>12. Μονοδρομήσεις τοπικού χαρακτήρα, που αποσκοπούν στην άρση της επικινδυνότητας συγκεκριμένων σημείων ή περιοχών και στη προσαρμογή των τοπικών μετακινήσεων στο βασικό οδικό δίκτυο της Κοινότητας, όπως</p> <ul style="list-style-type: none">– η οδός Κοιμήσεως της Θεοτόκου με διεύθυνση προς την οδό Κένεντυ, η οδός Βορείου Ηπείρου από την Ρήγα Φεραίου προς και μέχρι την Πλατεία,– η οδός Ιερέως Παύλου σε όλο της το μήκος με διεύθυνση από την Κορυτσάς προς την Κοιμήσεως Θεοτόκου,– τμήμα της οδού Πρωταγόρα από την Λεωφόρο Ανοιξέως προς και μέχρι την οδό Ουρανίας. <p>13. Απομάκρυνση της βαριάς κυκλοφορίας από την κέντρο της Άνοιξης. Στη Λεωφόρο Ανοιξέως - Σταμάτας κινείται καθημερινά ένας σημαντικός αριθμός φορτηγών αυτοκινήτων που αναγκαστικά διέρχεται από την Κεντρική Πλατεία Ανοιξέως, υποβαθμίζοντας τον χαρακτήρα της περιοχής. Προτείνεται στο παραδοσιακό κέντρο της Κοινότητας η απαγόρευση διέλευσης κάθε μορφής βαριάς κυκλοφορίας, η οποία μπορεί να εξυπηρετηθεί για την έξοδό της στη Λεωφόρο Μαραθώνος από την οδό Δροσιάς - Σταμάτας.</p> <p>14. Αλλαγή των λεωφορειακών διαδρομών και στάσεων. Η διέλευση των λεωφορείων σήμερα γίνεται από την Κεντρική Πλατεία της Άνοιξης,</p>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>προσφέροντας συγκοινωνιακή κάλυψη μόνο σε ένα πολύ μικρό κομμάτι της Κοινότητας και δημιουργώντας παράλληλα μια σειρά από συγκοινωνιακά και περιβαλλοντολογικά προβλήματα. Προτείνεται τα λεωφορεία να κινούνται αποκλειστικά επί της Λεωφόρου Μαραθώνος, όπου θα πραγματοποιούν όλες τις απαραίτητες στάσεις, σε σημεία που αποτελούν πόλους έλξης μετακινήσεων.</p> <p>15. Τοποθέτηση τεχνικών εμποδίων (καγκελάκια κ.λπ.) επί των πεζοδρομίων της οδού Μαραθώνος, μεταξύ των δύο βασικών και σηματοδοτούμενων κόμβων της Άνοιξης, για την αποφυγή της παράνομης στάθμευσης. Παράλληλα πρέπει με την κατάλληλη σήμανση και αστυνόμευση να επιβληθεί η απαγόρευση στάθμευσης και στο υπόλοιπο τμήμα της Λεωφόρου, από την διασταύρωση με την Παλαιά Εθνική Οδό έως την οδό Μπαρμπαλάμπρου.</p> <p>16. Πλήρη απαγόρευση στάθμευσης σε κρίσιμες διατομές οδών, πλατείες, επικίνδυνους κόμβους του βασικού οδικού δικτύου της Κοινότητας. Συγκεκριμένα η απαγόρευση πρέπει να ισχύσει</p> <ul style="list-style-type: none">– γύρω από την Κεντρική Πλατεία,– στην οδό Αγίου Αθανασίου από την Πλατεία της Άνοιξης έως την συμβολή με την οδό Καραολή,– στην οδό Κοιμήσεως της Θεοτόκου στο τμήμα της μεταξύ Μεγ. Αλεξάνδρου και Ιερέως Παύλου,– σε όλο το μήκος των οδών Ορφέως και Καρδίτσας,– στο τμήμα της οδού Κανάρη μεταξύ Μεγάλου Αλεξάνδρου και Κένεντυ που είναι διπλής κατευθύνσεως,– στην οδό Αμπελίων από την Λεωφόρο Μαραθώνος και για βάθος 100-150 μέτρων,– στο ένα μέτωπο της οδού Κύπρου, επιτρέποντας την στάθμευση μόνο από την πλευρά που εξασφαλίζει τον μέγιστο αριθμό θέσεων. <p>17. Προτεινόμενες θέσεις για «σαμαράκια» επί της Λεωφόρου Άνοιξης - Σταμάτας (2), επί της οδού Ναβαρίνου (έξωθεν του Νηπιαγωγείου Άνοιξης) και επί της οδού Μυτιλήνης (στην υφιστάμενη Παιδική Χαρά). Σημαντικό επίσης στοιχείο για την αύξηση της ασφάλειας των μετακινήσεων και την οργάνωση της κυκλοφοριακής ροής είναι η βελτίωση του εξοπλισμού και της σήμανσης σε κρίσιμες περιοχές της Κοινότητας. Θεωρούνται συνεπώς απαραίτητες παρεμβάσεις όπως:</p> <p>18. διαγράμμιση του οδοστρώματος και αντίστοιχη σήμανση σε όλα τα σημεία που απαιτούνται διαβάσεις πεζών, δίνοντας έμφαση στις περιοχές γύρω από τα σχολεία, παιδικές χαρές κ.λπ.,</p> <p>19. τοποθέτηση καθρεπτών για την αύξηση της ορατότητας σε επικίνδυνες διασταυρώσεις στο παραδοσιακό κυρίως κέντρο της Άνοιξης (π.χ. διασταύρωση Κοιμήσεως Θεοτόκου και Μεγ. Αλεξάνδρου κ.τ.λ.) και</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>20. αντιολισθηρή στρώση στις οδούς που παρουσιάζουν κλίση πάνω από 10 % (π.χ. στην έξοδο της οδού Αγίου Αθανασίου στην Λεωφόρο Μαραθώνος).</p> <p>Τέλος, επισημαίνεται ότι το όποιο σύστημα κυκλοφοριακής οργάνωσης δεν πρέπει να αναφέρεται αποκλειστικά στην κυκλοφορία οχημάτων αλλά και στις μετακινήσεις πεζών, αφού τα κυκλοφοριακά προβλήματα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως ζητήματα κυκλοφορίας (και επικοινωνίας) ανθρώπων και όχι οχημάτων. Το αυτοκίνητο είναι ένας μόνον από τους τρόπους μετακίνησης και με αυτή την οπτική εντάσσεται στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Είναι λοιπόν ιδιαίτερα σημαντική η παροχή εναλλακτικών λύσεων άνετης και ασφαλούς μετακίνησης και ειδικότερα:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Ενίσχυση της πεζής μετακίνησης, παραχωρώντας τμήματα του σημερινού «οδικού χώρου» στους πεζούς με την μορφή πεζοδρομίων, πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ., ώστε να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ροών διαδρόμων πεζών, με πόλους αναφοράς τους κοινόχρηστους χώρους (πρασίνου, αναψυχής, αθλητισμού) και την ζώνη του παραδοσιακού κεντρικού τομέα, αναβαθμίζοντας με τον τρόπο αυτό την πολεοδομική και περιβαλλοντική λειτουργία της Κοινότητας και αναδεικνύοντας την φυσιογνωμία της και τις περιοχές ιδιαίτερης φυσικής ομορφιάς (περιαστικές δασικές εκτάσεις, πάρκα, πλατείες κ.λπ.).➤ Ενίσχυση των συγκοινωνιών με την δρομολόγηση μελλοντικά (μετά την διάνοιξη του τοπικού οδικού δικτύου) λεωφορειακής γραμμής, «Κοινοτικού» χαρακτήρα, που θα διέρχεται προνομιακά από το κέντρο, και θα εξασφαλίζει τη σύνδεσή του με τις γειτονίες της Κοινότητας, αυξάνοντας την εξυπηρετικότητα του επιβατικού κοινού της Άνοιξης. <p>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ</p> <p>Πρωτεύουσες αρτηρίες</p> <ul style="list-style-type: none">– Λεωφόρο Μαραθώνος (έως τον κόμβο με την οδό Μπαρμπαλάμπρου) Μπαρμπαλάμπρου <p>Δευτερεύουσες αρτηρίες</p> <ul style="list-style-type: none">– Λεωφόρο Μαραθώνος (από τον κόμβο με την οδό Μπαρμπαλάμπρου έως την έξοδο της από την Κοινότητα)– Αγίου Αθανασίου (από την Λεωφ. Μαραθώνος έως την Εθνική Οδό Αθηνών - Θεσσαλονίκης) <p>Συλλεκτήριες Οδοί Βασικές συλλεκτήριες</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">- Λεωφόρος Ανοίξεως - Σταμάτας- Λεωφόρος Ανοίξεως- Παλαιό Εθνική Οδός- Αγίου Αθανασίου (από την Λεωφ. Μαραθώνος έως την Πλ. Ανοίξεως)- Κανάρη- Κοιμήσεως Θεοτόκου Μεγάλου Αλεξάνδρου Λυκαβηττού- Κένεντυ (από την οδό Κανάρη έως την Κοιμήσεως Θεοτόκου) <p>Τοπικές συλλεκτήριες</p> <ul style="list-style-type: none">- Ροδοδάφνης- Ναυαρίνου- Βορείου Ηπείρου (από την οδό Κένεντυ έως την Πλ. Ανοίξεως)- Κένεντυ (από την οδό Βορείου Ηπείρου έως την Κοιμήσεως Θεοτόκου)- Κύπρου (από την οδό Λυκαβηττού έως την Κρήτης)- Κρήτης- Καρδίτσας <p>Τοπικές Οδοί</p> <ul style="list-style-type: none">- Οι υπόλοιποι οδοί
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.10. Μελέτη Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Κέντρο του Δήμου Αγίου Στεφάνου Α' και Β' Φάση (2001)

Πίνακας 12: Αποδελτίωση μελέτης κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο Κέντρο του Δήμου Αγίου Στεφάνου

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	Μελέτη
	2	Τίτλος	Μελέτη Κυκλοφοριακών Παρεμβάσεων στο Κέντρο του Δήμου Αγίου Στεφάνου Α' & Β' Φάση
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	Μάρτιος – Σεπτέμβριος 2001
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως πεδίο εφαρμογής της έρευνας, περιοχή μελέτης, ορίζεται η κοινότητα Αγίου Στεφάνου και ειδικότερα το κέντρο της κοινότητας αυτής.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Η συγκεκριμένη μελέτη εκπονήθηκε από το γραφείο μελετών συγκοινωνιακών έργων Ν. Βόσκογλου – Ι. Μάρη με σύμβαση που πραγματοποιήθηκε μεταξύ του άνωθεν τεχνικού γραφείου και του Δήμου Αγίου Στεφάνου στις 28-01-2004.
	2	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν υπόψη : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αγίου Στεφάνου, καταγραφές στοιχείων διατομών οδών, χρήσεων γης και εξοπλισμού του οδικού δικτύου στα πλαίσια του επιπέδου λεπτομέρειας που απαιτείται για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης. ▪ Τα στοιχεία που αφορούν στον πληθυσμό από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος. ▪ Τα στοιχεία των τροχαίων ατυχημάτων από το αρχείο συμβάντων της Τροχαίας Κηφισιάς. ▪ Μετρήσεις παρελθόντων ετών από το αρχείο της αντίστοιχης υπηρεσίας μετρήσεων κυκλοφορίας του ΥΠΕΧΩΔΕ.
	4	Συμπεράσματα μελέτης	Υφιστάμενη κατάσταση Παρουσίαση και ανάλυση των βασικών κυκλοφοριακών παραμέτρων Βασικές πύλες εισόδου/εξόδου στην περιοχή μελέτης. Η περιοχή μελέτης ουσιαστικά έχει τέσσερις «βασικές» πύλες εισόδου/εξόδου. Από βορρά υπάρχει: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Η Λ.Τραπεζούντος, η οποία είναι η παλαιά Εθνική Οδός με μία λειτουργική λωρίδα ανά κατεύθυνση.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">▪ Η Λ.Κρουονερίου, η οποία συνδέει μέσω της οδού Χελμού τις περιοχές που βρίσκονται ανατολικά της εθνικής οδού και με τις δύο κατευθύνσεις της Εθνικής Οδού, μέσω ανισόπεδου κόμβου. Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της Λ.Κρουονερίου είναι δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, μία εκ των οποίων συχνά καταλαμβάνεται από σταθμευμένα ή εν στάση οχήματα, ενώ στην οδό Χελμού είναι μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. <p>Από νότο: Η Λ.Λίμνης Μαραθώνα, η οποία αποτελεί πύλη εισόδου για τις περιοχές Ανοιξέως, Σταμάτας, Εκάλης Δροσιάς κ.λ.π. Στο τμήμα της περιοχής μελέτης υπάρχει μία λειτουργική λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.</p> <p>Ανατολικά: Η Λ.Λίμνης Μαραθώνα, διατηρώντας τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της προηγούμενης παραγράφου, η οποία οδηγεί στο φράγμα του Μαραθώνα.</p> <p>Κύριες Διαδρομές μέσα στην περιοχή μελέτης.</p> <p>Οι κύριες διαδρομές που χρησιμοποιεί σήμερα τόσο η διερχόμενη από την περιοχή μελέτης κυκλοφορία, όσο και η τοπική κυκλοφορία διέρχονται:</p> <p>Από βόρεια πύλη - Λ.Τραπεζούντος: Μέσω Κοιμήσεως Θεοτόκου, ισόπεδη διάβαση γραμμών ΟΣΕ, Λ.Λίμνης Μαραθώνα προς φράγμα. Μέσω Χελμού, ευθεία Λ.Λίμνης Μαραθώνα με προορισμούς Άνοιξη, Σταμάτα, Εκάλη κ.λ.π.</p> <p>Από βόρεια πύλη - Λ.Κρουονερίου; Μέσω Χελμού, αριστερά Τραπεζούντος προς Καπανδρίτι, Αφίδναι. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συγκεκριμένη πορεία δεν αποτελεί συχνό φαινόμενο, διότι υπάρχει φωτεινός σηματοδότης στον κόμβο Λ.Κρουονερίου/παράπλευρης οδού Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών- Λαμίας, που επιτρέπει την αριστερή στροφή με ξεχωριστή φάση. Όμως αυτή η κίνηση συχνά είναι κορεσμένη, με αποτέλεσμα πολλοί οδηγοί να καταφεύγουν στην παραπάνω πορεία. Μέσω Χελμού και αριστερά για φράγμα, ή ευθεία για Άνοιξη, Σταμάτα Εκάλη κ.λ.π..</p> <p>Από νότια πύλη - Λ.Λίμνης Μαραθώνα: Μέσω Χελμού προς ανισόπεδο κόμβο Εθνικής Οδού. Μέσω Χελμού και δεξιά Τραπεζούντος για Καπανδρίτι κ.λ.π.. Συνέχεια Λ.Λίμνης Μαραθώνα προς φράγμα.</p> <p>Από ανατολική πύλη - Λ.Λίμνης Μαραθώνα: Δεξιά στον σταθμό του ΟΣΕ προς Δημαρχείο και Λ.Τραπεζούντος μέσω Κοιμήσεως Θεοτόκου προς Καπανδρίτι κ.λ.π. Δεξιά μέσω Χελμού και Λ.Κρουονερίου για ανισόπεδο κόμβο Νέας Εθνικής Οδού και Κρουονέρι. Αριστερά Λ.Λίμνης Μαραθώνα, προς Άνοιξη, Σταμάτα, Εκάλη κ.λ.π.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου</p> <p>Η υφιστάμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου, αποτελείται από τα παρακάτω ιεραρχικά επίπεδα:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Πρωτεύουσα αρτηρία Λ.Κρυονερίου<ul style="list-style-type: none">– Χελμού μεταξύ Λ.Κρυονερίου & Λ.Λίμνης Μαραθώνος Λ.Λίμνης Μαραθώνος από όρια Δήμου μέχρι Χελμού▪ Δευτερεύουσα αρτηρία Α.Τραπεζούντος<ul style="list-style-type: none">– Λ.Λίμνης Μαραθώνος μεταξύ όρια Δήμου και όριο περιοχής μελέτης προς Μαραθώνα▪ Συλλεκτήρια οδός Κωνσταντινουπόλεως Ηρώων Πολυτεχνείου<ul style="list-style-type: none">– Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου– Καραολή & Δημητρίου– Μυστρά μεταξύ Καραολή & Δημητρίου έως όριο περιοχής μελέτης Οδός διάβασης γραμμών ΟΣΕ <p>Το σύνολο των υπόλοιπων οδών ανήκουν στις τοπικές οδούς.</p> <p>Ατυχήματα Είναι ενθαρρυντικό το γεγονός ότι μέσα στον Αγ.Στέφανο δεν έχει σημειωθεί θανατηφόρο ατύχημα, κατά την τελευταία τριετία</p> <p>Ροές πεζών Η κίνηση πεζών στην περιοχή μελέτης είναι αξιόλογη σε πολύ λίγα σημεία. Οι επισκέπτες στο κέντρο του Δήμου Αγίου Στεφάνου χρησιμοποιούν κατά κανόνα το ΙΧ για την προσέλευσή τους. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα το διπλοπαρκάρισμα και την αναγκαιότητα για την δημιουργία θέσεων στάθμευσης. Όμως, αυτή η άναρχη στάθμευση επιδρά και στον υποβιβασμό της ασφάλειας των πεζών.</p> <p>Οι βασικές ροές πεζών είναι στην Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου, και την περιοχή Λ.Λίμνης Μαραθώνος/Δημοκρατίας/Γρ.Λαμπράκη/Κέννεντυ. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η εμπορική δραστηριότητα που έχει αναπτυχθεί στην οδό Χελμού δημιουργεί ανάγκες για την διάσχιση της παραπάνω οδού πεζή. Λόγω του φόρτου κυκλοφορίας, αλλά και της ταχύτητας και του ιεραρχικού επιπέδου της οδού, η παραπάνω ανάγκη καθίσταται υπερβολικά δύσκολη, με αποτέλεσμα οι πεζοί να διασχίζουν την οδό με κίνδυνο ατυχήματος.</p> <p>Σαν γενικότερο πρόβλημα, υπάρχει η δυσκολία κίνησης των πεζών πάνω στα πεζοδρόμια, είτε λόγω της στενότητας αυτών και των σπασμένων πλακών, είτε λόγω της πληθώρας στύλων (σήμανσης, διαφημίσεων κλπ) πάνω σε αυτά.</p> <p>Το δίκτυο των αστικών συγκοινωνιών</p> <p>Το δίκτυο των γραμμών που εξυπηρετεί τον Δήμο Αγίου Στεφάνου αποτελείται από τρεις τοπικές γραμμές:</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none">– Την γραμμή 508 (ΖΗΡΙΝΕΙΟ - ΑΓ.ΣΤΕΦΑΝΟΣ), που συνδέει την νότια πλευρά της Κηφισιάς με τον Άγιο Στέφανο, ακολουθώντας την διαδρομή μέσω της Λ.Κηφισιάς / Λ'Ελ.Βενιζέλου / Λ.Θησέως / Λ.Μαραθώνος. Στην γραμμή αυτή προγραμματίζονται καθημερινά 31 δρομολόγια, ενώ το Σάββατο και την Κυριακή μειώνονται στα 26 και 21 δρομολόγια αντίστοιχα. Τα δρομολόγια την τυπική καθημερινή αρχίζουν στις 05:40 και τελειώνουν στις 22:55.– Την γραμμή 509 (ΖΗΡΙΝΕΙΟ - ΚΡΥΟΝΕΡΙ), που συνδέει την νότια πλευρά της Κηφισιάς με το Κρυονέρι, διασχίζοντας το κέντρο του Αγίου Στεφάνου, μέσω της Λ.Κηφισιάς / Λ'Ελ.Βενιζέλου / Λ.Θησέως / Λ.Μαραθώνος. Καθημερινά προγραμματίζονται 33 δρομολόγια ενώ το Σάββατο και την Κυριακή μειώνονται στα 28 και 23 αντίστοιχα. Την τυπική καθημερινή τα δρομολόγια ξεκινούν στις 05:00 και τελειώνουν στις 23:15.– Την γραμμή 535 (ΖΗΡΙΝΕΙΟ - ΕΥΞΕΙΝΟΣ ΠΟΝΤΟΣ / ΚΥΚΛΙΚΗ), την νότια πλευρά της Κηφισιάς με την περιοχή Εύξεινος Πόντος του Αγίου Στεφάνου, μέσω της Λ.Κηφισιάς και στην συνέχεια στην πλατεία της Εκκλησίας αριστερά Πάρνηθος και μέσω της Ανοιξης φθάνει στον Άγιο Στέφανο. Καθημερινά προγραμματίζονται 17 δρομολόγια ενώ το Σάββατο και την Κυριακή μειώνονται στα 11 και 10 αντίστοιχα. Την τυπική καθημερινή τα δρομολόγια ξεκινούν στις 06:30 και τελειώνουν στις 22:15. <p>Από τα παραπάνω βλέπουμε ότι όλες οι γραμμές του ΟΑΣΑ που εξυπηρετούν τον Δήμο Αγίου Στεφάνου έχουν ένα κοινό άκρο — το Ζηρίνιο, ενώ καμία γραμμή δεν εξυπηρετεί ώστε να γίνει μετεπιβίβαση στον σταθμό του ΗΣΑΠ στην Κάτω Κηφισιά. Επίσης, θα πρέπει να τονισθεί η ύπαρξη πολλών περιοχών του Δήμου, οι οποίες παραμένουν ουσιαστικά χωρίς συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση.</p> <p>Οδός Χελμού</p> <p>Η οδός Χελμού παρουσιάζει ευθυτενή χάραξη, ενώ ανήκει (κατά τμήματα) σε διαφορετικές ιεραρχικές βαθμίδες (πρωτεύουσα αρτηρία και συλλεκτήρια). Οι χρήσεις που έχουν αναπτυχθεί δημιουργούν αυξημένες ανάγκες για στάση και στάθμευση, και υπάρχουν και εγκαταστάσεις με αυξημένη επισκεψιμότητα (τράπεζες κλπ). Όμως, δεν υπάρχει υποδομή για να ικανοποιηθούν οι παραπάνω ανάγκες, με αποτέλεσμα την μη ομαλή και απρόσκοπτη διεξαγωγή της κυκλοφορίας. Εξάλλου, η διάσχιση της οδού Χελμού από πεζούς με ασφάλεια είναι ουσιαστικά αδύνατη, δεδομένου ότι ο διερχόμενος φόρτος κυκλοφορίας αγγίζει τα επίπεδα των 13000 οχημάτων την περίοδο (08:00-16:00), και δεν υπάρχει πεζοφάνορο σε λειτουργία.</p> <p>Οδός Κοιμήσεως Θεοτόκου</p> <p>Στην οδό Κοιμήσεως Θεοτόκου έχουν εγκατασταθεί σημαντικές λειτουργίες όπως ΔΟΥ, ΕΛΤΑ. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η επισκεψιμότητα των καταστημάτων γίνεται κατά κανόνα με χρήση ΙΧ, ενώ η διατομή της οδού δεν επιτρέπει την αμφίδρομη στάση/στάθμευση. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η οδός</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>χρησιμοποιείται από λεωφορεία του ΟΑΣΑ, δημιουργεί προβλήματα διεξαγωγής ομαλής κυκλοφορίας.</p> <p>Οδός Κωστή Παλαμά Η οδός Κωστή Παλαμά, όπως και πολλές άλλες οδοί στον Αγ. Στέφανο δεν παρουσιάζει ομοιόμορφη διατομή σε όλο το μήκος της. Στο τμήμα μεταξύ Κοιμ.Θεοτόκου και Καρ.Δημητρίου το πλάτος του οδοστρώματος είναι 5,60μ. και χωρίς πεζοδρόμια. Στο επόμενο τμήμα της, μεταξύ Καρ.Δημητρίου και Κωνσταντινουπόλεως έχει πλάτος οδοστρώματος 7,90μ., και φαρδιά πεζοδρόμια της τάξεως των 3,30μ. Στην επόμενη παράγραφο αναλύεται το πρόβλημα με τα σταθμευμένα οχήματα στην Κ.Παλαμά.</p> <p>Στάθμευση Λόγω της αύξησης των μετακινήσεων με τους συρμούς του ΟΣΕ, με προορισμό το κέντρο της Αθήνας, η περιοχή πέριξ του σταθμού λειτουργεί - άναρχα- σαν ρετΚ & πύβ. Παρά το γεγονός ότι υπάρχουν δύο δημοτικοί χώροι υπαίθριας στάθμευσης για δωρεάν χρήση, είναι συνεχώς άδειοι, ενώ παρατηρείται το φαινόμενο να παρκάρουν παράνομα στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, αγνοώντας την πινακίδα απαγόρευσης στάσης και στάθμευσης. Όσον αφορά την περιοχή ανατολικά των γραμμών, οι εμπορικές χρήσεις που έχουν εγκατασταθεί έχουν ως αποτέλεσμα την εκατέρωθεν στάθμευση στις οδούς διπλής κατεύθυνσης, κάτι που δυσχεραίνει την κυκλοφορία, ενώ παράλληλα παρατηρείται στάθμευση επί του πεζοδρομίου, με αποτέλεσμα να καταστρέφονται τα πεζοδρόμια και να υποβιβάζεται ασφάλεια κίνησης των πεζών.</p> <p>Κόμβος Ηρώων Πολυτεχνείου, Πεντζερίδα και οδού ΟΣΕ Ο συγκεκριμένος κόμβος «δουλεύει» με ασάφεια. Επιτρέπονται όλες οι κινήσεις και τα σημεία μερισμού είναι 3, συμβολής 4, και διασταύρωσης 9, έχοντας σύνολο ελιγμών 16. Το πρόβλημα οξύνεται και με τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα.</p> <p>Κόμβος Ηρώων Πολυτεχνείου & Κοιμήσεως Θεοτόκου Ο συγκεκριμένος κόμβος παρουσιάζει αυξημένη επικινδυνότητα, ιδιαίτερα τις ημέρες με βροχερό καιρό, δεδομένου ότι η κατεύθυνση προς την Ηρώων Πολυτεχνείου είναι κατωφέρεια, και έντονη, ενώ στην οδό με την οποία συμβάλλει αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες. Θα πρέπει να σημειώσουμε επίσης και την δυσκολία διέλευσης των λεωφορείων του ΟΑΣΑ, κατά τις ημέρες της λαϊκής.</p> <p>Κόμβος Χελμού & Ηρώων Πολυτεχνείου / Α.Λίμνης Μαραθώνος Εκατέρωθεν της γέφυρας της κάτω διάβασης των γραμμών του ΟΣΕ βρίσκονται η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου και Α.Λίμνης Μαραθώνος, οι οποίες σχηματίζουν δύο κόμβους «Τ», οι οποίοι όμως στην πράξη λειτουργούν ως σύστημα. Το πρόβλημα που δημιουργείται είναι ότι η Χελμού διαθέτει μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, ενώ επιτρέπονται όλες οι κινήσεις και στους δύο κόμβους, με αποτέλεσμα να μειώνεται το επίπεδο εξυπηρέτησης του ρεύματος της ευθεία κίνησης. Λόγω της μικρής αποστάσεως μεταξύ τους, φθάνουν σχεδόν ταυτόχρονα σε κορεσμό. Τέλος, είναι εξαιρετικά επικίνδυνο να διασχίσουν πεζοί τις δύο παραπάνω διασταυρώσεις.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>5</p> <p>Προτεινόμενες δράσεις/ παρεμβάσεις/ στόχοι</p>	<p>Προτεινόμενες Κυκλοφοριακές Παρεμβάσεις</p> <p>Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου</p> <p>Πρωτεύουσα αρτηρία</p> <ul style="list-style-type: none">– Λ.Κρουονερίου (α' στάδιο υλοποίησης)– Χελμού μεταξύ Λ.Κρουονερίου & Λ.Λίμνης Μαραθώνος (α' στάδιο υλοποίησης) Λ.Λίμνης Μαραθώνος από όρια Δήμου μέχρι Χελμού (α' στάδιο υλοποίησης) <p>Δευτερεύουσα αρτηρία</p> <ul style="list-style-type: none">– Λ.Τραπεζούντος (α' στάδιο υλοποίησης)– Λ.Λίμνης Μαραθώνος μεταξύ όρια Δήμου και όριο περιοχής μελέτης προς Μαραθώνα (α' στάδιο υλοποίησης)– Ηρώων Πολυτεχνείου μεταξύ Πεντζερίδη και Χελμού (α' στάδιο υλοποίησης) <p>Συλλεκτήρια οδός</p> <ul style="list-style-type: none">– Χελμού μεταξύ Κοιμήσεως Θεοτόκου & Λ.Κρουονερίου (α' στάδιο υλοποίησης) Λ. Κοιμήσεως Θεοτόκου (α' στάδιο υλοποίησης)– Κωστή Παλαμά (τελικό στάδιο υλοποίησης)– Κωνσταντινουπόλεως μεταξύ Κοιμ. Θεοτόκου και Κολοκοτρώνη (α1 στάδιο υλοποίησης)– Κωνσταντινουπόλεως μεταξύ Κ.Παλαμά & Κοιμ.Θεοτόκου (τελικό στάδιο υλοποίησης)– Κολοκοτρώνη μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως & Πεντζερίδη (α: στάδιο υλοποίησης)– Ηρώων Πολυτεχνείου μεταξύ Πεντζερίδη έως όριο περιοχής μελέτης (α' στάδιο υλοποίησης)– Καραολή & Δημητρίου (μεταξύ όριων περιοχής μελέτης και Κοιμήσεως Θεοτόκου στο α' στάδιο υλοποίησης)– Καραολή & Δημητρίου (μεταξύ Κοιμήσεως Θεοτόκου και Κ.Παλαμά στο τελικό στάδιο υλοποίησης)– Μυστρά μεταξύ Καραολή & Δημητρίου έως όριο περιοχής μελέτης (α' στάδιο υλοποίησης) <p>Οδός διάβασης γραμμών ΟΣΕ (α1 στάδιο υλοποίησης) Το σύνολο των υπόλοιπων οδών ανήκουν στις τοπικές οδούς.</p> <p>Μονοδρομήσεις</p> <p>Οδοί Δυτικά των Γραμμών ΟΣΕ:</p> <ul style="list-style-type: none">– Κωνσταντινουπόλεως (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμηση του τμήματος από Κ.Παλαμά μέχρι Πεντζερίδη Ε., με φορά προς την Πεντζερίδη.– Κολοκοτρώνη (α' στάδιο υλοποίησης)
--	--	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p>Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Κωνσταντινουπόλεως και Πεντζεριόδη Ε. (με φορά προς την οδό Πεντζεριόδη Ε.</p> <ul style="list-style-type: none">– Πεντζεριόδη Ε. (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λαμίας και Ηρώων Πολυτεχνείου, με φορά προς την Ηρώων Πολυτεχνείου.– Καραολή & Δημητρίου (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Πεντζεριόδη Ε. και Λεωφόρου Κοιμήσεως Θεοτόκου, με φορά προς Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου.– Στρ.Μακρυγιάννη (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Θέμιδος και Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου, με φορά προς την Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου.– Δεκελείας (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου και Θέμιδος, με φορά προς την οδό Θέμιδος.– Δημοσθένους (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λ.Τραπεζούντος και Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου, με φορά προς την Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου– Ειρήνης (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Χελμού και Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου, με φορά προς την Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου. Έτσι δημιουργείται ζεύγος μονοδρόμων Ειρήνης / Βουτσά Τζαννή, κάτι που είναι απαραίτητο λόγω του μεγάλου μήκους από την αρχή της Χελμού που θα πρέπει να διανυθεί προκειμένου να κάνει δεξιά στροφή.– Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου / Κ.Παλαμά (τελικό στάδιο υλοποίησης) Για την αντιμετώπιση του προβλήματος προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λ.Τραπεζούντος και Ηρώων Πολυτεχνείου, με φορά προς την Λ.Τραπεζούντος.– Κ.Παλαμά (τελικό στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Κοιμήσεως Θεοτόκου και Ηρώων Πολυτεχνείου, με φορά προς την Ηρώων Πολυτεχνείου. Η παραπάνω μονοδρόμισή θα δημιουργήσει ζεύγος μονοδρόμων με την Κοιμήσεως Θεοτόκου. <p>Οδοί Ανατολικά των Γραμμών ΟΣΕ:</p> <ul style="list-style-type: none">– Καρδίτσης (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Μεσολογγίου και Λ.Λίμνης Μαραθώνος, με φορά προς την Λ.Λίμνης Μαραθώνος. Η προτεινόμενη ρύθμιση βρίσκει σύμφωνη και την κοινότητα Άνοιξης, μιας και η συγκεκριμένη οδός είναι και το όριο μεταξύ Άνοιξης και Δήμου Αγίου Στεφάνου.– Μεσολογγίου (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Γρηγ.Λαμπράκη και Λ.Λίμνης Μαραθώνος, με φορά προς την Λ.Λίμνης Μαραθώνος. Αντίθετα, προτείνεται η αντιδρόμιση της οδού Μεσολογγίου στο τμήμα μεταξύ Γρηγ.Λαμπράκη και Καρδίτσης, με φορά προς την Καρδίτσης.– Γρηγ.Ααμπράκη (α' στάδιο υλοποίησης)
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λ.Λίμνης Μαραθώνος και Ευξείνου Πόντου, με φορά προς την Ευξείνου Πόντου.</p> <ul style="list-style-type: none">- 25ης Μαρτίου (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Ευξείνου Πόντου και Χρυσ.Σμύρνης, με φορά προς την Χρυσ.Σμύρνης. Η ίδια οδός στο τμήμα μεταξύ Λ.Λίμνης Μαραθώνος και Χρυσ.Σμύρνης προτείνεται να είναι μονόδρομος με φορά προς την Χρυσ.Σμύρνης.- Χρυσ.Σμύρνης (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ 25ης Μαρτίου και Γρηγ.Λαμπράκη, με φορά προς την Γρηγ.Λαμπράκη.- Ζερβά Παν. (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Γρηγ.Λαμπράκη και Καρδίτσης, με φορά προς την Καρδίτσης.- Σωκράτους (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λ.Λίμνης Μαραθώνος και Πίνδου, με φορά προς την Πίνδου.- Κύπρου (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Πίνδου και Λ.Λίμνης Μαραθώνος, με φορά προς την Λ.Λίμνης Μαραθώνος.- Κουλουφούζη Π. (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η μονοδρόμισή της στο τμήμα μεταξύ Λ.Λίμνης Μαραθώνος και Πίνδου, με φορά προς την Πίνδου. <p>Οδοί ήπιας κυκλοφορίας - διαπλατύνσεις πεζοδρομίων Προτείνεται η μετατροπή σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας των οδών Κονίτσης, και Πολυχρονοπούλου, διότι με την προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, δεν συμμετέχουν στην ευρύτερη κυκλοφορία αλλά εξυπηρετούν παρόδιες χρήσεις.</p> <p>Κόμβος Τραπεζούντος & Κοιμήσεως Θεοτόκου: Θα πρέπει να απαγορευθεί η στάθμευση και στις δύο παρειές της οδού, στο τμήμα μεταξύ Δημοσθένους/Δεκελείας και Τραπεζούντος, διατηρώντας υψηλό επίπεδο αστυνόμευσης. Με την προτεινόμενη μονοδρόμιση της Κοιμ. Θεοτόκου δημιουργούνται θέσεις στάθμευσης παρά το κράσπεδο, μόλις στο επόμενο οικοδομικό τετράγωνο</p> <p>Στάθμευση Περιοχή ανατολικά των γραμμών του ΟΣΕ (σ' στάδιο υλοποίησης) προτείνεται η καθιέρωση ελεγχόμενης στάθμευσης, χωρίς όμως χρηματικό αντίτιμο, αλλά έχοντας σαν περιορισμό την μέγιστη διάρκεια στάθμευσης 1,5 ώρα.</p> <p>Ζεύνος υονοδρόμων Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου & Κ.Παλαυά (τελικό στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται να επιτραπεί η στάση και η στάθμευση σε όλο το μήκος της Κ.Παλαμά, και στην Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου στο τμήμα μεταξύ Ηρώων Πολυτεχνείου και Δεκελείας. Τέλος θα πρέπει να απαγορευθεί η στάθμευση στην οδό Καραολή Δημητρίου, στο τμήμα μεταξύ Κοιμήσεως Θεοτόκου και Κ.Παλαμά, λόγω του αμφίδρομου χαρακτήρα της.</p>
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
 Παραδοτέο Π.1.α:
 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
 Παρέμβασης

		<p>Απαγόρευση στάθμευσης επίσης προτείνεται στην Λ.Κοιμήσεως Θεοτόκου στο τμήμα μεταξύ Δεκελείας και Πρεβέζης.</p> <p>Οδός Πεντζεριδίη Ε. (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης της οδού Πεντζεριδίη Ε. στο τμήμα μεταξύ Κολοκοτρώνη και Ηρώων Πολυτεχνείου, ενώ επίσης προτείνεται η απαγόρευση στάθμευσης στην διασταύρωση των οδών Πεντζεριδίη Ε. / Καραολή Δημητρίου / Στρ.Μακρυγιάννη.</p> <p>Οδός 25ης Μαρτίου - βοηθητική οδός Λ.Λίμνης Μαραθώνα (α' στάδιο υλοποίησης) Προτείνεται η απαγόρευση της στάσης και στάθμευσης της οδού 25ης Μαρτίου, στο τμήμα μεταξύ Δημοκρατίας και Χρυσοστόμου Σμύρνης, ενώ προτείνεται η απαγόρευση της στάθμευσης στην βοηθητική οδό της Λ.Λίμνης Μαραθώνα (μεταξύ Κύπρου και οδού διάβασης των γραμμών ΟΣΕ).</p> <p>Λ.Κοιήσεως Θεοτόκου (α' στάδιο υλοποίησης) προτείνεται διαχωρισμός των δύο λωρίδων κυκλοφορίας (μία για κάθε κατεύθυνση) στην Λ. Κοιμήσεως Θεοτόκου, μεταξύ Λ.Τραπεζούντος και Στρ.Μακρυγιάννη.</p>
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.2.11. Κυκλοφοριακή Μελέτη και Ρυθμίσεις της Κοινότητας Σταμάτας (2006)

Πίνακας 13: Αποδελτίωση της Κυκλοφοριακής Μελέτης και Ρυθμίσεων της Κοινότητας Σταμάτας (2006)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	Κυκλοφοριακή Μελέτη-Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2006
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως περιοχή μελέτης αναφέρεται η δομημένη έκταση της Κοινότητας και οριοθετείται από τις εξής οδούς: βόρεια από τη Λεωφ. Λίμνης Μαραθώνος, δυτικά από την οδό Προφήτη Ηλία-Σκρα-Λεωφ. Ανοιξέως Σταμάτας-Λεωφ. Λίμνης Μαραθώνος/Θησέως και τέλος, νότια από τη Λεωφ. Δροσιάς Σταμάτας



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Η μελέτη εγκρίνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 22 του Ν. 716/77 και του άρθρου 19 Π.Δ. 194/79 και του υπ. αριθμ 08/ΔΤΑ/23032/27-10-2006 εγγράφου της ΤΥΔΚ
		Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	<p>Η μελέτη εκπονήθηκε σε μία φάση και περιλαμβάνει τα κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Απογραφή της υφιστάμενης κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης • Απογραφή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή μελέτης • Πρόταση για ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης • Πρόταση για έγκριση του τύπου και του μεγέθους των ρυθμιστικών πινακίδων • Πλήρη μελέτη κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης, προμέτρηση και προϋπολογισμό
		Χρηματοδότηση μελέτης	Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα LIFE και το Πράσινο Ταμείο
	3	Ταυτότητα δεδομένων	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάλυση πολεοδομικών και κοινωνικο-οικονομικών παραμέτρων: αξιολόγηση πληθυσμιακής εξέλιξης Κοινότητας Σταμάτας και ρυθμού μεταβολής του πληθυσμού • Χρήσεις γης και χωρική σύνθεση: ορισμός πολεοδομικών ενοτήτων με καταγραφή του μέσου συντελεστή δόμησης και της μέσης πυκνότητας, ορισμός πολεοδομικού κέντρου και χρήσεων γης • Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης: ορισμός βασικών πυλών εισόδου/εξόδου, κύριων διαδρομών μέσα στην περιοχή μελέτης • Καταγραφή του κύριου οδικού δικτύου και ιεράρχησή του σε αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς • Απογραφή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων • Καταγραφή σηματοδοτούμενων κόμβων • Καταγραφή ατυχημάτων και υλικών ζημιών • Καταγραφή διαδρομών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς • Εντοπισμός προβλημάτων και παρουσίαση κυκλοφοριακών φόρτων σε κρίσιμες οδούς της περιοχής μελέτης
4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Υφιστάμενη κατάσταση</p> <ul style="list-style-type: none"> • Πληθυσμιακή εξέλιξη ✓ Αύξηση πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή της Σταμάτας από το 1981 έως το 2001 • Καταγραφή των χρήσεων γης και της χωρικής σύνθεσης ✓ Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ Σταμάτας (ΦΕΚ Δ'1167-10/11/94) η Κοινότητα οργανώνεται πολεοδομικά σε τρεις (3) Πολεοδομικές Ενοότητες με κύρια χρήση την αμιγή κατοικία ✓ Στα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο επί της Λεωφόρου Δροσιάς-Σταμάτας ορίζεται ως κύρια χρήση η γενική κατοικία ✓ Η Κοινότητα αποτελείται κυρίως από κατοικίες προαστιακού τύπου. Υπάρχουν κενά ή εγκαταλελειμμένα σπίτια και οικόπεδα στην περιοχή, κυρίως στο ανατολικό τμήμα 	



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">✓ Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η ομοιογένεια του χώρου ως περιοχή κατοικίας με ολοκληρωμένο δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων✓ Το Πολεοδομικό Κέντρο της Κοινότητας (Π.Ε. 1) χαρακτηρίζεται από σχεδιαστική σαφήνεια, αποτελώντας έτσι τοπικό κέντρο που απαρτίζεται από μικρό αριθμό υπηρεσιών και εμπορικών χρήσεων• Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης✓ Η περιοχή μελέτης έχει έξι (6) βασικές πύλες εισόδου και εξόδου στην περιοχή μελέτη✓ Προσδιορισμός του κύριου οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης✓ Ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής και κατηγοριοποίηση σε αρτηρίες, συλλεκτρίες και τοπικές οδούς• Στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων✓ Σύμφωνα με την απογραφή των ατυχημάτων στην Κοινότητα Σταμάτας το έτος 2005 παρατηρείται ότι τα περισσότερα ατυχήματα στην Κοινότητα αφορούσαν υλικές ζημιές ενώ κανένα από αυτά δεν ήταν θανατηφόρο.• Λειτουργία του συστήματος των ΔΣ✓ Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κοινότητας Σταμάτας πραγματοποιείται μέσω των γραμμών του ΟΑΣΑ 507 (Ζηρίνιο-Ροδόπολη-Σταμάτας) και 535 (Ζηρίνιο-Ευξείνου Πόντος) που είναι κυκλική διαδρομή✓ Γραμμή 535: Λ. Μαραθώνος, δεξιά Λ. Πιπεροπούλου, αριστερά 25^{ης} Μαρτίου, αριστερά Ευξείνου Πόντου, αριστερά Κωνσταντινουπόλεως, δεξιά Λ. Μαραθώνος, αναστροφή Προαστίου, επιστροφή μέσω Λ. Μαραθώνος✓ Γραμμή 507: Λ. Σταμάτας-Δροσιάς, ευθεία πλατεία Σταμάτας, αριστερά Μεγ. Αλεξάνδρου, αναστροφή περίπου στο τέλος της Μεγ. Αλεξάνδρου και επιστροφή μέσω Λ. Δροσιάς-Σταμάτας και αριστερά Λ. Ροδόπολεως• Εντοπισμός προβλημάτων οδικού δικτύου✓ Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται κυρίως από μια ελλειπτική αυθαίρετη μορφή σχεδιασμού μακροσκελών οδικών αρτηριών με μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα <p><u>Λεωφόρος Λίμνης Μαραθώνος</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Λόγω της γεωμετρίας της και του ιεραρχικού της επιπέδου, αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τα οχήματα που κινούνται σε αυτή <p><u>Λεωφόρος Πιπεροπούλου</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Λόγω των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τη διερχόμενη κυκλοφορία <p><u>Οδός Στρ. Κουτσουμπρη</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Ο κόμβος της με τις οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Ειρήνης χρειάζεται παρέμβαση αφού δημιουργούνται θέματα ασφαλείας της κίνησης των οχημάτων, λόγω της έλλειψης ορατότητας και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στη Λεωφ. Πιπεροπούλου <p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Η εκατέρωθεν στάθμευση στην κατάληξη της Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς (κόμβος Λ. Θησέως) υποβαθμίζει το επίπεδο εξυπηρέτησης του υφιστάμενου σηματοδότη για αυτό κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης στο συγκεκριμένο κόμβο <p><u>Οδός 25^{ης} Μαρτίου</u></p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">• Η ύπαρξη του σχολείου δημιουργεί πρόσθετες απαιτήσεις για αυξημένη ασφάλεια πεζών και οχημάτων <p><u>Οδός Ειρήνης</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Ο κόμβος της Οδού Ειρήνης με τις οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Στρ. Κουτσουμπρή είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος <p><u>Οδός Αγ. Ιωάννου-Πεππα Γ.</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού (παρουσιάζει διαφοροποιήσεις στη διατομή που δυσχεραίνουν την άνετη αμφίδρομη κίνηση, ενώ η έλλειψη πεζοδρομίων υποβαθμίζει το επίπεδο ασφαλείας των πεζών) προσομοιάζει περισσότερο σε τοπική οδό παρά σε βασική είσοδο προς τη Σταμάτα. <p><u>Οδός Μαρμαρά</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Λόγω του χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό, η στάθμευση εμφανίζεται και στις δύο (2) πλευρές της οδού, με αποτέλεσμα να απομένουν στην κυκλοφορία ουσιαστικά 3,5μ. που δεν επαρκούν για αμφίδρομη κίνηση.• Η ύπαρξη σχολείου επί της οδού Μαρμαρά έχει ως αποτέλεσμα να παρουσιάζονται προβλήματα συμφόρησης κατά τη μετάβαση και την αποχώρηση από το σχολείο των μαθητών και του προσωπικού. Η κίνηση των πεών συγκεντρώνεται στην περιοχή της εισόδου του σχολείου και τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών και του προσωπικού παρατηρείται κίνηση εξήντα (60) πεών περίπου σε χρονικό διάστημα μίας ώρας.• Η λειτουργία της οδού ως διπλής κατεύθυνσης δημιουργεί θέματα ασφαλείας καθώς υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος κατά τη διάσχιση της οδού λόγω κακής κυκλοφοριακής λειτουργίας κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή. <ul style="list-style-type: none">• Επικίνδυνοι κόμβοι <p><u>Λεωφ. Πιπεροπούλου-Στρ. Κουτσουμπρή-Ειρήνης</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Ο συγκεκριμένος κόμβος «δουλεύει» με ασάφεια από άποψη προτεραιότητας κινήσεων (επιτρέπονται όλες οι κινήσεις), έχοντας σύνολο ελιγμών 12, γεγονός που παρουσιάζει αυξημένη επικινδυνότητα✓ Η ορατότητα όλων των ρευμάτων είναι ουσιαστικά αδύνατη✓ Στη Λεωφ. Πιπεροπούλου αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες και στα δύο ρέματα δυσχεραίνοντας ακόμα περισσότερο στην ασφαλή διέλευση των οχημάτων από την Ειρήνης και την είσοδό τους στη Στρ. Κουτσουμπρή. <p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Πλατείας Σταμάτας</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Οι εγκατεστημένες χρήσεις γης επί της πλατείας έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης στάθμευσης, η οποία πραγματοποιείται άναρχα και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης, υποβαθμίζοντας το επίπεδο ασφαλείας της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. <p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Λεωφ. Ροδοπόλεως</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Στον κόμβο έχουν συμβεί ατυχήματα <p><u>Κυκλικός κόμβος 25ης Μαρτίου/Αναπαύσεως, Μεταμόρφωση</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Είναι δύσκολο ένα όχημα που έρχεται από το βόρειο τμήμα της οδού Αναπαύσεως και κατευθύνεται προς τα κοινοτικά γυμναστήρια να ακολουθήσει την υποχρεωτική κυκλική πορεία λόγω της ύπαρξης νησίδας
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>τύπου σταγόνας, με αποτέλεσμα να εισέρχεται αντίστροφα στον κυκλικό κόμβο.</p> <ul style="list-style-type: none">• Κίνηση βαρέων οχημάτων✓ Παρατηρείται το φαινόμενο της διάχυσης της βαριάς κυκλοφορίας με προσέλευση τη Λ. Δροσιάς-Σταμάτας και προορισμό τη Λ. Φειδιππίδου, μέσω της 25ης Μαρτίου, τόσο για την προσέλευση όσο και την αποχώρηση, περνώντας μπροστά από το σχολείο επί της 25ης Μαρτίου
5	Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις	<p>Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου</u>✓ Προτείνεται η ταχύτητα στη Λεωφ. Πιπεροπούλου να είναι 40 χλμ/ώρα και κατόπιν συνεννόησης με την Κοινότητα Άνοιξης, να συνεχιστεί και στην Κοινότητα Άνοιξης στο ίδιο επίπεδο, προκειμένου να υπάρξει συνέχεια και συνέπεια στο όριο ταχύτητας• <u>Οδός Στρ. Κουτσουμπρή</u>✓ Ο κόμβος της Οδού με τις Οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Ειρήνης χρειάζεται παρέμβαση αφού δημιουργούνται θέματα ασφαλείας της κίνησης των οχημάτων, λόγω της έλλειψης ορατότητας και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στη Λεωφ. Πιπεροπούλου• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς</u>✓ Κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης στον κόμβο της Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς με Λ. Θησέως• <u>Οδός Αγ. Ιωάννου-Πεττα Γ.</u>✓ Κρίνεται απαραίτητη η τοποθέτηση κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης για μείωση της ταχύτητας λόγω της εισόδου σε εστίες γειτονιάς• <u>Οδός Μαρμαρά</u>✓ Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Μαρμαρά με φορά από Πρασταίου προς Προκονήσου <p>Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις σε επικίνδυνους κόμβους</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου-Στρ. Κουτσουμπή-Ειρήνης</u>✓ Προσωρινά και μέχρι την τοποθέτηση του φωτεινού σηματοδότη στο συγκεκριμένο κόμβο προτείνεται η χρήση περαιτέρω καθρεπτών για την ενίσχυση της ορατότητας• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Πλατεία Σταμάτας</u>✓ Απαιτείται η διευκρίνιση των επιτρεπόμενων κινήσεων στην πλατεία με σκοπό την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Ροδοπόλεως</u>✓ Απαιτήση για μείωση του ορίου ταχύτητας στην οδό Ροδοπόλεως ενισχύοντας τη ρυθμιστική σήμανση κατόπιν συνεννόησης με τις Κοινότητες Δροσιάς και Ροδόπολης, ενώ μελλοντικά εξετάζεται η φωτεινή σηματοδότηση του κόμβου σε συντονισμό με τον κόμβο της Λ. Δροσιάς-Σταμάτας/Στρ. Κουτσουμπρή• <u>Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου-Ρούμελης</u>✓ Προτείνεται η ασφαλοποίηση της οδού Ρούμελης, στο τμήμα μεταξύ Μεγ. Αλεξάνδρου και Μαραθώνος που να διευκολύνεται η αμφίδρομη κίνηση των οχημάτων καθώς και η αναβάθμισή της σε συλλεκτρία οδό του οδικού δικτύου



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
 Παραδοτέο Π.1.α:
 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
 Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none"> • <u>Κυκλικός κόμβος 25^{ης} Μαρτίου/Αναπαύσεως Μεταμόρφωσης</u> ✓ Προτείνεται ο επανασχεδιασμός του κόμβου με στόχο την «καναλοποίηση» των ρευμάτων <p>Κυκλοφορία βαρέων οχημάτων</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Προτείνεται η βαριά κυκλοφορία να ακολουθήσει περιμετρική πορεία, μειώνοντας έτσι την ακουστική όχληση στην περιοχή κατοικίας, αλλά και την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος. Η προτεινόμενη πορεία είναι η ακόλουθη: Λ. Δροσιάς-Σταμάτας, αριστερά Μεγ. Αλεξάνδρου, δεξιά Ρούμελης, αριστερά μέσω της οδού έμπροσθεν της εκκλησίας Μεταμόρφωσης Σωτήρος, αριστερά στην οδό που περνά μπροστά από τα Κοινοτικά Γυμναστήρια. ✓ Προτείνεται η ασφαλτόστρωση ενός μικρού τμήματος της παραπάνω πορείας <p>Προτάσεις για ρυθμιστικές πινακίδες Προτείνεται να χρησιμοποιηθούν πινακίδες ρύθμισης και συγκεκριμένα:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Στρογγυλές με διάμετρο 450 χλστ ✓ STOP, με διάσταση 600 χλστ ✓ Τριγωνικές, με πλευρά 600 χλστ
6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δε διερευνώνται πηγές χρηματοδότησης των παραπάνω παρεμβάσεων
7	Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένη Μελέτη
4	Αξιοποίηση δεδομένων	Χάρτες με προτάσεις που αφορούν στο οδικό δίκτυο, στα σημεία που αποτελούν πόλους έλξης, στα ατυχήματα, στις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και σημάνσεις



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.12. Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Λεωφόρου Κρουονερίου (2003)

Πίνακας 14: Αποδελτίωση της Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Λεωφόρου Κρουονερίου (2003)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	Μελέτη Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων Λεωφόρου Κρουονερίου
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2003
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως περιοχή μελέτης προσδιορίσθηκε όλη η εντός σχεδίου περιοχή της Κοινότητας Κρουονερίου.
ΠΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	<p>Η μελέτη εκπονήθηκε σε μία φάση και περιλαμβάνει τα κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none"> Απογραφή της υφιστάμενης κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης Απογραφή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή μελέτης Πρόταση για ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης Πρόταση για έγκριση του τύπου και του μεγέθους των ρυθμιστικών πινακίδων Πλήρη μελέτη κατακόρυφης ρυθμιστικής σήμανσης, προμέτρηση και προϋπολογισμό
	2	Ταυτότητα δεδομένων	<ul style="list-style-type: none"> Ανάλυση πολεοδομικών και κοινωνικο-οικονομικών παραμέτρων: αξιολόγηση πληθυσμιακής εξέλιξης Κοινότητας Σταμάτας και ρυθμού μεταβολής του πληθυσμού Χρήσεις γης και χωρική σύνθεση: ορισμός πολεοδομικών ενοτήτων με καταγραφή του μέσου συντελεστή δόμησης και της μέσης πυκνότητας, ορισμός πολεοδομικού κέντρου και χρήσεων γης Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης: ορισμός βασικών πυλών εισόδου/εξόδου, κύριων διαδρομών μέσα στην περιοχή μελέτης Καταγραφή του κύριου οδικού δικτύου και ιεράρχησή του σε αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς Απογραφή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων Καταγραφή σηματοδοτούμενων κόμβων Καταγραφή ατυχημάτων και υλικών ζημιών Καταγραφή διαδρομών των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς Εντοπισμός προβλημάτων και παρουσίαση κυκλοφοριακών φόρτων σε κρίσιμες οδούς της περιοχής μελέτης
	3	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Υφιστάμενη κατάσταση</p> <ul style="list-style-type: none"> Πληθυσμιακή εξέλιξη



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">✓ Αύξηση πληθυσμού στην ευρύτερη περιοχή της Σταμάτας από το 1981 έως το 2001• Καταγραφή των χρήσεων γης και της χωρικής σύνθεσης✓ Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ Σταμάτας (ΦΕΚ Δ'1167-10/11/94) η Κοινότητα οργανώνεται πολεοδομικά σε τρεις (3) Πολεοδομικές Ενότητες με κύρια χρήση την αμιγή κατοικία✓ Στα οικοπέδα που έχουν πρόσωπο επί της Λεωφόρου Δροσιάς-Σταμάτας ορίζεται ως κύρια χρήση η γενική κατοικία✓ Η Κοινότητα αποτελείται κυρίως από κατοικίες προαστιακού τύπου. Υπάρχουν κενά ή εγκαταλελειμμένα σπίτια και οικοπέδα στην περιοχή, κυρίως στο ανατολικό τμήμα✓ Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η ομοιογένεια του χώρου ως περιοχή κατοικίας με ολοκληρωμένο δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων✓ Το Πολεοδομικό Κέντρο της Κοινότητας (Π.Ε. 1) χαρακτηρίζεται από σχεδιαστική σαφήνεια, αποτελώντας έτσι τοπικό κέντρο που απαρτίζεται από μικρό αριθμό υπηρεσιών και εμπορικών χρήσεων• Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης✓ Η περιοχή μελέτης έχει έξι (6) βασικές πύλες εισόδου και εξόδου στην περιοχή μελέτη✓ Προσδιορισμός του κύριου οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης✓ Ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής και κατηγοριοποίηση σε αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς• Στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων✓ Σύμφωνα με την απογραφή των ατυχημάτων στην Κοινότητα Σταμάτας το έτος 2005 παρατηρείται ότι τα περισσότερα ατυχήματα στην Κοινότητα αφορούσαν υλικές ζημιές ενώ κανένα από αυτά δεν ήταν θανατηφόρο.• Λειτουργία του συστήματος των ΔΣ✓ Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κοινότητας Σταμάτας πραγματοποιείται μέσω των γραμμών του ΟΑΣΑ 507 (Ζηρίνιο-Ροδόπολη-Σταμάτα) και 535 (Ζηρίνιο-Εύξεινος Πόντος) που είναι κυκλική διαδρομή✓ Γραμμή 535: Λ. Μαραθώνος, δεξιά Λ. Πιπεροπούλου, αριστερά 25^{ης} Μαρτίου, αριστερά Ευξείνου Πόντου, αριστερά Κωνσταντινουπόλεως, δεξιά Λ. Μαραθώνος, αναστροφή Προαστίου, επιστροφή μέσω Λ. Μαραθώνος✓ Γραμμή 507: Λ. Σταμάτας-Δροσιάς, ευθεία πλατεία Σταμάτας, αριστερά Μεγ. Αλεξάνδρου, αναστροφή περίπου στο τέλος της Μεγ. Αλεξάνδρου και επιστροφή μέσω Λ. Δροσιάς-Σταμάτας και αριστερά Λ. Ροδοπόλεως• Εντοπισμός προβλημάτων οδικού δικτύου✓ Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται κυρίως από μια ελλειπτική αυθαίρετη μορφή σχεδιασμού μακροσκελών οδικών αρτηριών με μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα <p><u>Λεωφόρος Λίμνης Μαραθώνος</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Λόγω της γεωμετρίας της και του ιεραρχικού της επιπέδου, αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τα οχήματα που κινούνται σε αυτή <p><u>Λεωφόρος Πιπεροπούλου</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Λόγω των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τη διερχόμενη κυκλοφορία
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<p><u>Οδός Στρ. Κουτσουμπρη</u></p> <ul style="list-style-type: none">Ο κόμβος της με τις οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Ειρήνης χρειάζεται παρέμβαση αφού δημιουργούνται θέματα ασφαλείας της κίνησης των οχημάτων, λόγω της έλλειψης ορατότητας και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στη Λεωφ. Πιπεροπούλου <p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς</u></p> <ul style="list-style-type: none">Η εκατέρωθεν στάθμευση στην κατάληξη της Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς (κόμβος Λ. Θησέως) υποβαθμίζει το επίπεδο εξυπηρέτησης του υφιστάμενου σηματοδότη για αυτό κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης στο συγκεκριμένο κόμβο <p><u>Οδός 25^{ης} Μαρτίου</u></p> <ul style="list-style-type: none">Η ύπαρξη του σχολείου δημιουργεί πρόσθετες απαιτήσεις για αυξημένη ασφάλεια πεζών και οχημάτων <p><u>Οδός Ειρήνης</u></p> <ul style="list-style-type: none">Ο κόμβος της Οδού Ειρήνης με τις οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Στρ. Κουτσουμπρή είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος <p><u>Οδός Αγ. Ιωάννου-Πεττπα Γ.</u></p> <ul style="list-style-type: none">Λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού (παρουσιάζει διαφοροποιήσεις στη διατομή που δυσχεραίνουν την άνετη αμφίδρομη κίνηση, ενώ η έλλειψη πεζοδρομίων υποβαθμίζει το επίπεδο ασφαλείας των πεζών) προσομοιάζει περισσότερο σε τοπική οδό παρά σε βασική είσοδο προς τη Σταμάτα. <p><u>Οδός Μαρμαρά</u></p> <ul style="list-style-type: none">Λόγω του χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό, η στάθμευση εμφανίζεται και στις δύο (2) πλευρές της οδού, με αποτέλεσμα να απομένουν στην κυκλοφορία ουσιαστικά 3,5μ. που δεν επαρκούν για αμφίδρομη κίνηση.Η ύπαρξη σχολείου επί της οδού Μαρμαρά έχει ως αποτέλεσμα να παρουσιάζονται προβλήματα συμφόρησης κατά τη μετάβαση και την αποχώρηση από το σχολείο των μαθητών και του προσωπικού. Η κίνηση των πεών συγκεντρώνεται στην περιοχή της εισόδου του σχολείου και τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών και του προσωπικού παρατηρείται κίνηση εξήντα (60) πεών περίπου σε χρονικό διάστημα μίας ώρας.Η λειτουργία της οδού ως διπλής κατεύθυνσης δημιουργεί θέματα ασφαλείας καθώς υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος κατά τη διάσχιση της οδού λόγω κακής κυκλοφοριακής λειτουργίας κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή. <p>• Επικίνδυνοι κόμβοι</p> <p><u>Λεωφ. Πιπεροπούλου-Στρ. Κουτσουμπρή-Ειρήνης</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Ο συγκεκριμένος κόμβος «δουλεύει» με ασάφεια από άποψη προτεραιότητας κινήσεων (επιτρέπονται όλες οι κινήσεις), έχοντας σύνολο ελιγμών 12, γεγονός που παρουσιάζει αυξημένη επικινδυνότητα✓ Η ορατότητα όλων των ρευμάτων είναι ουσιαστικά αδύνατη✓ Στη Λεωφ. Πιπεροπούλου αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες και στα δύο ρέματα δυσχεραίνοντας ακόμα περισσότερο στην ασφαλή διέλευση των οχημάτων από την Ειρήνης και την είσοδό τους στη Στρ. Κουτσουμπρή.
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Πλατείας Σταμάτας</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Οι εγκατεστημένες χρήσεις γης επί της πλατείας έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης στάθμευσης, η οποία πραγματοποιείται άναρχα και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης, υποβαθμίζοντας το επίπεδο ασφαλείας της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών. <p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Λεωφ. Ροδοπόλεως</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Στον κόμβο έχουν συμβεί ατυχήματα <p><u>Κυκλικός κόμβος 25ης Μαρτίου/Αναπαύσεως, Μεταμόρφωση</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Είναι δύσκολο ένα όχημα που έρχεται από το βόρειο τμήμα της οδού Αναπαύσεως και κατευθύνεται προς τα κοινοτικά γυμναστήρια να ακολουθήσει την υποχρεωτική κυκλική πορεία λόγω της ύπαρξης νησίδας τύπου σταγόνας, με αποτέλεσμα να εισέρχεται αντίστροφα στον κυκλικό κόμβο. <ul style="list-style-type: none">• Κίνηση βαρέων οχημάτων✓ Παρατηρείται το φαινόμενο της διάχυσης της βαριάς κυκλοφορίας με προσέλευση τη Λ. Δροσιάς-Σταμάτας και προορισμό τη Λ. Φειδιππίδου, μέσω της 25ης Μαρτίου, τόσο για την προσέλευση όσο και την αποχώρηση, περνώντας μπροστά από το σχολείο επί της 25ης Μαρτίου
4	Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις	<p>Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου</u>✓ Προτείνεται η ταχύτητα στη Λεωφ. Πιπεροπούλου να είναι 40 χλμ/ώρα και κατόπιν συνεννόησης με την Κοινότητα Άνοιξης, να συνεχιστεί και στην Κοινότητα Άνοιξης στο ίδιο επίπεδο, προκειμένου να υπάρξει συνέχεια και συνέπεια στο όριο ταχύτητας• <u>Οδός Στρ. Κουτσουμπρή</u>✓ Ο κόμβος της Οδού με τις Οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Ειρήνης χρειάζεται παρέμβαση αφού δημιουργούνται θέματα ασφαλείας της κίνησης των οχημάτων, λόγω της έλλειψης ορατότητας και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στη Λεωφ. Πιπεροπούλου• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς</u>✓ Κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης στον κόμβο της Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς με Λ. Θησέως• <u>Οδός Αγ. Ιωάννου-Πεππα Γ.</u>✓ Κρίνεται απαραίτητη η τοποθέτηση κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης για μείωση της ταχύτητας λόγω της εισόδου σε εστίες γειτονιάς• <u>Οδός Μαρμαρά</u>✓ Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Μαρμαρά με φορά από Πραστείου προς Προκονήσου <p>Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις σε επικίνδυνους κόμβους</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου-Στρ. Κουτσουμπή-Ειρήνης</u>✓ Προσωρινά και μέχρι την τοποθέτηση του φωτεινού σηματοδότη στο συγκεκριμένο κόμβο προτείνεται η χρήση περαιτέρω καθρεπτών για την ενίσχυση της ορατότητας• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Πλατεία Σταμάτας</u>✓ Απαιτείται η διευκρίνηση των επιτρεπόμενων κινήσεων στην πλατεία με σκοπό την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Ροδοπόλεως</u>✓ Απαιτήση για μείωση του ορίου ταχύτητας στην οδό Ροδοπόλεως ενισχύοντας τη ρυθμιστική σήμανση κατόπιν συνεννόησης με τις Κοινότητες Δροσιάς και Ροδόπολης, ενώ μελλοντικά εξετάζεται η φωτεινή σηματοδότηση του κόμβου σε συντονισμό με τον κόμβο της Λ. Δροσιάς-Σταμάτας/Στρ. Κουτσουμπρή• <u>Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου-Ρούμελης</u>✓ Προτείνεται η ασφαλτόστρωση της οδού Ρούμελης, στο τμήμα μεταξύ Μεγ. Αλεξάνδρου και Μαραθώνος που να διευκολύνεται η αμφίδρομη κίνηση των οχημάτων καθώς και η αναβάθμισή της σε συλλεκτήρια οδό του οδικού δικτύου• <u>Κυκλικός κόμβος 25^{ης} Μαρτίου/Αναπαύσεως Μεταμόρφωσης</u>✓ Προτείνεται ο επανασχεδιασμός του κόμβου με στόχο την «καναλοποίηση» των ρευμάτων <p>Κυκλοφορία βαρέων οχημάτων</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Προτείνεται η βαριά κυκλοφορία να ακολουθήσει περιμετρική πορεία, μειώνοντας έτσι την ακουστική όχληση στην περιοχή κατοικίας, αλλά και την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος. Η προτεινόμενη πορεία είναι η ακόλουθη: Λ. Δροσιάς-Σταμάτας, αριστερά Μεγ. Αλεξάνδρου, δεξιά Ρούμελης, αριστερά μέσω της οδού έμπροσθεν της εκκλησίας Μεταμόρφωσης Σωτήρος, αριστερά στην οδό που περνά μπροστά από τα Κοινοτικά Γυμναστήρια.✓ Προτείνεται η ασφαλτόστρωση ενός μικρού τμήματος της παραπάνω πορείας <p>Προτάσεις για ρυθμιστικές πινακίδες</p> <p>Προτείνεται να χρησιμοποιηθούν πινακίδες ρύθμισης και συγκεκριμένα:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Στρογγυλές με διάμετρο 450 χλστ✓ STOP, με διάσταση 600 χλστ✓ Τριγωνικές, με πλευρά 600 χλστ
5	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων	Δε διερευνώνται πηγές χρηματοδότησης των παραπάνω παρεμβάσεων
6	Στάδιο υλοποίησης	Εγκεκριμένη Μελέτη
7	Αξιοποίηση δεδομένων	Χάρτες με προτάσεις που αφορούν στο οδικό δίκτυο, στα σημεία που αποτελούν πόλους έλξης, στα ατυχήματα, στις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και σημάνσεις



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

3.2.13. Κυκλοφοριακή Μελέτη Κοινότητας Κρουονερίου (2008)

Πίνακας 15: Αποδελτίωση της Κυκλοφοριακής Μελέτης Κοινότητας Κρουονερίου (2008)

ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ / ΣΧΕΔΙΟΥ			
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΧΕΔΙΟΥ	1	Κατηγορία	ΜΕΛΕΤΗ
	2	Τίτλος	Κυκλοφοριακή Μελέτη Κοινότητας Κρουονερίου
	3	Αντικείμενο	Κυκλοφοριακή Μελέτη
	4	Έτος εκπόνησης	2008
	5	Πεδίο εξέτασης/εφαρμογής	Ως περιοχή μελέτης προσδιορίσθηκε όλη η εντός σχεδίου περιοχή της Κοινότητας Κρουονερίου.
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	1	Πλαίσιο εκπόνησης μελέτης	Η μελέτη εγκρίθηκε με την υπ. αριθμ. 204/2009 ΑΚΣ
		Μέθοδοι/Εργαλεία υλοποίησης	<p>Η μελέτη περιλαμβάνει τα κάτωθι:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ανάλυση χαρακτηριστικών περιοχής μελέτης • Απογραφή οδικού δικτύου • Κυκλοφοριακοί φόρτοι • Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις • Προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης
	3	Ταυτότητα δεδομένων	<ul style="list-style-type: none"> • Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης: καταγραφή των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, απογραφή οδικού δικτύου, μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων • Προτάσεις κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης • Συμπεράσματα μελέτης
	4	Συμπεράσματα μελέτης	<p>Υφιστάμενη κατάσταση</p> <ul style="list-style-type: none"> • Χαρακτηριστικά περιοχή μελέτης ✓ Ως κυρίαρχη χρήση ορίζεται η κατοικία. Στην εντός σχεδίου περιοχή υπάρχουν και κάποιες άλλες χρήσεις, όπως: εκπαίδευση, ιεροί ναοί, κοινωνική-πολιτιστική πρόνοια, εμπόριο ✓ Ο ισχύον Συντελεστής Δόμησης είναι κλιμακωτός (0,8 στον παλιό οικισμό και 0,4 στην υπόλοιπη περιοχή) ενώ Συντελεστής Δόμησης ανέρχεται στο 0,40 με προσπάθεια για περαιτέρω μείωση στο 0,30. ✓ Όσον αφορά στην εμπορική-επαγγελματική χρήση υπάρχουν μικρά εμπορικά καταστήματα σε κάποια σημεία της Λεωφόρου Κρουονερίου καθώς και κάποια στην οδό Φιλελλήνων. Παρατηρείται απουσία μεγάλων εμπορικών κτιρίων ή δραστηριοτήτων υπερτοπικού χαρακτήρα.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">✓ Η Κοινότητα Κρουονερίου έχει τα γενικά χαρακτηριστικά ενός προαστίου κατοικίας.✓ Στην περιοχή της κεντρικής πλατείας (Πλ. Μικράς Ασίας) παρατηρείται αυξημένη κυκλοφορία λόγω της ύπαρξης των καταστημάτων με αποτέλεσμα την αυξημένη ζήτηση για χώρους στάθμευσης.• Απογραφή οδικού δικτύου: καταγραφή του πλάτους των πεζοδρομίων και του καταστρώματος των οδών✓ Παρατηρείται πως τα πλάτη των πεζοδρομίων είναι γενικά επαρκή✓ Στη Λεωφόρο Κρουονερίου παρατηρούνται οι σημαντικότερες ελλείψεις στα πεζοδρόμια✓ Τμήματα της Λεωφόρου χωρίς καθόλου πεζοδρόμια παρατηρούνται στο τμήμα μεταξύ Κ. Ρίζου και Αγ. Παντελεήμονος και σε άλλες θέσεις κατά διαστήματα μεταξύ των πλατειών Κρουονερίου και Ν. Πλαστήρα.✓ Έλλειψη πεζοδρομίου παρατηρείται κατόπιν της πλατείας Κρουονερίου και δυτικά αυτής προς την οδό Χρ. Σμύρνης✓ Η κατάσταση των οδοστρωμάτων κρίνεται γενικά καλή✓ Τα τμήματα που έχουν πεζοδρομηθεί είναι: Σκουφά, Μυκηνών και Σεβδικίου• Απογραφή οδικού δικτύου: καταγραφή του πλάτους των πεζοδρομίων και του καταστρώματος των οδών✓ Μετρήσεις φόρτων στη Λεωφόρο Κρουονερίου και στα σχολεία✓ Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ Σταμάτας (ΦΕΚ Δ'1167-10/11/94) η Κοινότητα οργανώνεται πολεοδομικά σε τρεις (3) Πολεοδομικές Ενότητες με κύρια χρήση την αμιγή κατοικία✓ Στα οικοπέδα που έχουν πρόσωπο επί της Λεωφόρου Δροσιάς-Σταμάτας ορίζεται ως κύρια χρήση η γενική κατοικία✓ Η Κοινότητα αποτελείται κυρίως από κατοικίες προαστιακού τύπου. Υπάρχουν κενά ή εγκαταλελειμμένα σπίτια και οικοπέδα στην περιοχή, κυρίως στο ανατολικό τμήμα✓ Κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η ομοιογένεια του χώρου ως περιοχή κατοικίας με ολοκληρωμένο δίκτυο κυκλοφορίας οχημάτων✓ Το Πολεοδομικό Κέντρο της Κοινότητας (Π.Ε. 1) χαρακτηρίζεται από σχεδιαστική σαφήνεια, αποτελώντας έτσι τοπικό κέντρο που απαρτίζεται από μικρό αριθμό υπηρεσιών και εμπορικών χρήσεων✓ Ανάλυση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης✓ Η περιοχή μελέτης έχει έξι (6) βασικές πύλες εισόδου και εξόδου στην περιοχή μελέτη✓ Προσδιορισμός του κύριου οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης✓ Ιεράρχηση του οδικού δικτύου της περιοχής και κατηγοριοποίηση σε αρτηρίες, συλλεκτήριες και τοπικές οδούς✓ Στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων✓ Σύμφωνα με την απογραφή των ατυχημάτων στην Κοινότητα Σταμάτας το έτος 2005 παρατηρείται ότι τα περισσότερα ατυχήματα στην Κοινότητα αφορούσαν υλικές ζημιές ενώ κανένα από αυτά δεν ήταν θανατηφόρο.✓ Λειτουργία του συστήματος των ΔΣ
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">✓ Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κοινότητας Σταμάτας πραγματοποιείται μέσω των γραμμών του ΟΑΣΑ 507 (Ζηρίνιο-Ροδόπολη-Σταμάτα) και 535 (Ζηρίνιο-Εύξεινος Πόντος) που είναι κυκλική διαδρομή✓ Γραμμή 535: Λ. Μαραθώνος, δεξιά Λ. Πιπεροπούλου, αριστερά 25^{ης} Μαρτίου, αριστερά Ευξείνου Πόντου, αριστερά Κωνσταντινουπόλεως, δεξιά Λ. Μαραθώνος, αναστροφή Προαστίου, επιστροφή μέσω Λ. Μαραθώνος✓ Γραμμή 507: Λ. Σταμάτας-Δροσιάς, ευθεία πλατεία Σταμάτας, αριστερά Μεγ. Αλεξάνδρου, αναστροφή περίπου στο τέλος της Μεγ. Αλεξάνδρου και επιστροφή μέσω Λ. Δροσιάς-Σταμάτας και αριστερά Λ. Ροδοπόλεως✓ Εντοπισμός προβλημάτων οδικού δικτύου✓ Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται κυρίως από μια ελλειπτική αυθαίρετη μορφή σχεδιασμού μακροσκελών οδικών αρτηριών με μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα <p><u>Λεωφόρος Λίμνης Μαραθώνος</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Λόγω της γεωμετρίας της και του ιεραρχικού της επιπέδου, αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τα οχήματα που κινούνται σε αυτή <p><u>Λεωφόρος Πιπεροπούλου</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Λόγω των γεωμετρικών της χαρακτηριστικών αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες από τη διερχόμενη κυκλοφορία <p><u>Οδός Στρ. Κουτσουμπρη</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Ο κόμβος της με τις οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Ειρήνης χρειάζεται παρέμβαση αφού δημιουργούνται θέματα ασφαλείας της κίνησης των οχημάτων, λόγω της έλλειψης ορατότητας και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στη Λεωφ. Πιπεροπούλου <p><u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Η εκατέρωθεν στάθμευση στην κατάληξη της Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς (κόμβος Λ. Θησέως) υποβαθμίζει το επίπεδο εξυπηρέτησης του υφιστάμενου σηματοδότη για αυτό κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης στο συγκεκριμένο κόμβο <p><u>Οδός 25^{ης} Μαρτίου</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Η ύπαρξη του σχολείου δημιουργεί πρόσθετες απαιτήσεις για αυξημένη ασφάλεια πεζών και οχημάτων <p><u>Οδός Ειρήνης</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Ο κόμβος της Οδού Ειρήνης με τις οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Στρ. Κουτσουμπρη είναι ιδιαίτερα επικίνδυνος <p><u>Οδός Αγ. Ιωάννου-Πεττα Γ.</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Λόγω των φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού (παρουσιάζει διαφοροποιήσεις στη διατομή που δυσχεραίνουν την άνετη αμφίδρομη κίνηση, ενώ η έλλειψη πεζοδρομίων υποβαθμίζει το επίπεδο ασφαλείας των πεζών) προσομοιάζει περισσότερο σε τοπική οδό παρά σε βασική είσοδο προς τη Σταμάτα. <p><u>Οδός Μαρμαρά</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Λόγω του χαμηλού κυκλοφοριακού φόρτου στην οδό, η στάθμευση εμφανίζεται και στις δύο (2) πλευρές της οδού, με αποτέλεσμα να απομένουν στην κυκλοφορία ουσιαστικά 3,5μ. που δεν επαρκούν για αμφίδρομη κίνηση.✓ Η ύπαρξη σχολείου επί της οδού Μαρμαρά έχει ως αποτέλεσμα να παρουσιάζονται προβλήματα συμμόρφωσης κατά τη μετάβαση και την
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

		<p>αποχώρηση από το σχολείο των μαθητών και του προσωπικού. Η κίνηση των πεών συγκεντρώνεται στην περιοχή της εισόδου του σχολείου και τις ώρες προσέλευσης και αποχώρησης των μαθητών και του προσωπικού παρατηρείται κίνηση εξήντα (60) πεών περίπου σε χρονικό διάστημα μίας ώρας.</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Η λειτουργία της οδού ως διπλής κατεύθυνσης δημιουργεί θέματα ασφαλείας καθώς υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος κατά τη διάσχιση της οδού λόγω κακής κυκλοφοριακής λειτουργίας κατά την πρωινή και απογευματινή αιχμή.✓ Επικίνδυνοι κόμβοι <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου-Στρ. Κουτσουμπρή-Ειρήνης</u><ul style="list-style-type: none">✓ Ο συγκεκριμένος κόμβος «δουλεύει» με ασάφεια από άποψη προτεραιότητας κινήσεων (επιτρέπονται όλες οι κινήσεις), έχοντας σύνολο ελιγμών 12, γεγονός που παρουσιάζει αυξημένη επικινδυνότητα✓ Η ορατότητα όλων των ρευμάτων είναι ουσιαστικά αδύνατη✓ Στη Λεωφ. Πιπεροπούλου αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες και στα δύο ρέματα δυσχεραίνοντας ακόμα περισσότερο στην ασφαλή διέλευση των οχημάτων από την Ειρήνης και την είσοδό τους στη Στρ. Κουτσουμπρή.<u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Πλατείας Σταμάτας</u><ul style="list-style-type: none">✓ Οι εγκατεστημένες χρήσεις γης επί της πλατείας έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης στάθμευσης, η οποία πραγματοποιείται άναρχα και σε οδούς διπλής κατεύθυνσης, υποβαθμίζοντας το επίπεδο ασφαλείας της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών.<u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Λεωφ. Ροδοπόλεως</u><ul style="list-style-type: none">✓ Στον κόμβο έχουν συμβεί ατυχήματα<u>Κυκλικός κόμβος 25ης Μαρτίου/Αναπαύσεως, Μεταμόρφωση</u><ul style="list-style-type: none">✓ Είναι δύσκολο ένα όχημα που έρχεται από το βόρειο τμήμα της οδού Αναπαύσεως και κατευθύνεται προς τα κοινοτικά γυμναστήρια να ακολουθήσει την υποχρεωτική κυκλική πορεία λόγω της ύπαρξης νησίδας τύπου σταγόνας, με αποτέλεσμα να εισέρχεται αντίστροφα στον κυκλικό κόμβο.<ul style="list-style-type: none">✓ Κίνηση βαρέων οχημάτων✓ Παρατηρείται το φαινόμενο της διάχυσης της βαριάς κυκλοφορίας με προσέλευση τη Λ. Δροσιάς-Σταμάτας και προορισμό τη Λ. Φειδιππίδου, μέσω της 25ης Μαρτίου, τόσο για την προσέλευση όσο και την αποχώρηση, περνώντας μπροστά από το σχολείο επί της 25ης Μαρτίου
5	Προτεινόμενες δράσεις/παρεμβάσεις	<p>Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου</u>✓ Προτείνεται η ταχύτητα στη Λεωφ. Πιπεροπούλου να είναι 40 χλμ/ώρα και κατόπιν συνεννόησης με την Κοινότητα Άνοιξης, να συνεχιστεί και στην Κοινότητα Άνοιξης στο ίδιο επίπεδο, προκειμένου να υπάρξει συνέχεια και συνέπεια στο όριο ταχύτητας• <u>Οδός Στρ. Κουτσουμπρή</u>✓ Ο κόμβος της Οδού με τις Οδούς Λεωφ. Πιπεροπούλου και Ειρήνης χρειάζεται παρέμβαση αφού δημιουργούνται θέματα ασφαλείας της κίνησης των οχημάτων, λόγω της έλλειψης ορατότητας και των ταχυτήτων που αναπτύσσονται στη Λεωφ. Πιπεροπούλου• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς</u>



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

	<ul style="list-style-type: none">✓ Κρίνεται απαραίτητη η ενίσχυση αστυνόμευσης της παράνομης στάθμευσης στον κόμβο της Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς με Λ. Θησέως• <u>Οδός Αγ. Ιωάννου-Πεππα Γ.</u>✓ Κρίνεται απαραίτητη η τοποθέτηση κατάλληλης ρυθμιστικής σήμανσης για μείωση της ταχύτητας λόγω της εισόδου σε εστίες γειτονιάς• <u>Οδός Μαρμαρά</u>✓ Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού Μαρμαρά με φορά από Πραστείου προς Προκοννήσου <p>Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις σε επικίνδυνους κόμβους</p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Λεωφ. Πιπεροπούλου-Στρ. Κουτσουμπή-Ειρήνης</u>✓ Προσωρινά και μέχρι την τοποθέτηση του φωτεινού σηματοδότη στο συγκεκριμένο κόμβο προτείνεται η χρήση περαιτέρω καθρεπτών για την ενίσχυση της ορατότητας• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Πλατεία Σταμάτας</u>✓ Απαιτείται η διευκρίνηση των επιτρεπόμενων κινήσεων στην πλατεία με σκοπό την αύξηση του επιπέδου ασφαλείας• <u>Λεωφ. Σταμάτας-Δροσιάς-Ροδοπόλεως</u>✓ Απαιτήση για μείωση του ορίου ταχύτητας στην οδό Ροδοπόλεως ενισχύοντας τη ρυθμιστική σήμανση κατόπιν συνεννόησης με τις Κοινότητες Δροσιάς και Ροδόπολης, ενώ μελλοντικά εξετάζεται η φωτεινή σηματοδότηση του κόμβου σε συντονισμό με τον κόμβο της Λ. Δροσιάς-Σταμάτας/Στρ. Κουτσουμπή• <u>Λεωφ. Μεγ. Αλεξάνδρου-Ρούμελης</u>✓ Προτείνεται η ασφαλτόστρωση της οδού Ρούμελης, στο τμήμα μεταξύ Μεγ. Αλεξάνδρου και Μαραθώνος που να διευκολύνεται η αμφίδρομη κίνηση των οχημάτων καθώς και η αναβάθμισή της σε συλλεκτήρια οδό του οδικού δικτύου• <u>Κυκλικός κόμβος 25ης Μαρτίου/Αναπαύσεως Μεταμόρφωσης</u>✓ Προτείνεται ο επανασχεδιασμός του κόμβου με στόχο την «καναλοποίηση» των ρευμάτων <p>Κυκλοφορία βαρέων οχημάτων</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Προτείνεται η βαριά κυκλοφορία να ακολουθήσει περιμετρική πορεία, μειώνοντας έτσι την ακουστική όχληση στην περιοχή κατοικίας, αλλά και την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος. Η προτεινόμενη πορεία είναι η ακόλουθη: Λ. Δροσιάς-Σταμάτας, αριστερά Μεγ. Αλεξάνδρου, δεξιά Ρούμελης, αριστερά μέσω της οδού έμπροσθεν της εκκλησίας Μεταμόρφωσης Σωτήρος, αριστερά στην οδό που περνά μπροστά από τα Κοινοτικά Γυμναστήρια.✓ Προτείνεται η ασφαλτόστρωση ενός μικρού τμήματος της παραπάνω πορείας <p>Προτάσεις για ρυθμιστικές πινακίδες</p> <p>Προτείνεται να χρησιμοποιηθούν πινακίδες ρύθμισης και συγκεκριμένα:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Στρογγυλές με διάμετρο 450 χλστ✓ STOP, με διάσταση 600 χλστ
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

			✓ Τριγωνικές, με πλευρά 600 χλστ
6	Χρηματοδότηση παρεμβάσεων		Δε διερευνώνται πηγές χρηματοδότησης των παραπάνω παρεμβάσεων
7	Στάδιο υλοποίησης		Εγκεκριμένη Μελέτη
4	Αξιοποίηση δεδομένων		Χάρτες με προτάσεις που αφορούν στο οδικό δίκτυο, στα σημεία που αποτελούν πόλους έλξης, στα ατυχήματα, στις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και σημάνσεις



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

4. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΟΜΑΔΑΣ ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Πίνακας 16: Συγκρότηση και ανάλυση εμπλεκόμενων φορέων για το ΣΦΗΟ Διονύσου

Συγκρότηση & Ανάλυση Εμπλεκόμενων Φορέων	
Όνομα Φορέα	
Διοικητικές αρχές	
ΔΕ Αγ. Στεφάνου	
ΔΕ Άνοιξης	
ΔΕ Κρουονερίου	
ΔΕ Δροσιάς	
ΔΕ Διονύσου	
ΔΕ Ροδόπολης	
ΔΕ Σταμάτας	
Περιφέρεια Αττικής / Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής (Υποδιεύθυνση Τεχνικών Έργων)	
Δ/ση Δημοτικής Αστυνομίας Δήμου	
Αστυνομική Διεύθυνση	
Εκπρόσωπος Πυροσβεστικής Υπηρεσίας	
Εκπρόσωπος από ΔΕΗ - ΔΕΔΔΗΕ	
Πάροχοι Συγκοινωνιακού Έργου	
Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος	
Αστική δημοτική συγκοινωνία	
ΣΤΑ.ΣΥ	
ΟΑΣΑ	
Επιμελητήρια	
Εμπορικός Σύλλογος	
Σύλλογος Διπλωματούχων Μηχανικών Περιφερειακής Ενότητας Ανατολικής Αττικής	
Εκπρόσωποι πολιτών και σύλλογοι	
Εθελοντική ομάδα Δασοπυρόσβεσης Ροδόπολης	
Εθελοντική ομάδα Δασοπυρόσβεσης Αγίου Στεφάνου	
Εθελοντική ομάδα Δασοπυρόσβεσης Κρουονερίου	
Εθελοντική ομάδα Δασοπυρόσβεσης Άνοιξης	
Εθελοντική ομάδα Δασοπυρόσβεσης Διονύσου	
Περιφερειακή Ομοσπονδία ΑμεΑ	
Εκπρόσωποι εκπαιδευτικών/πανεπιστημιακών ιδρυμάτων	
Ένωση συλλόγων γονέων και κηδεμόνων Δήμου	
Εκπρόσωποι Πρωτοβάθμιας Εκπαίδευσης	



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Εκπρόσωποι Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης
Εκπρόσωποι εταιριών/επιχειρήσεων με μεγάλο πλήθος απασχολούμενων
Εκπρόσωποι εταιριών

Το Δίκτυο Εμπλεκόμενων Φορέων χρειάζεται να έχει ενεργή συμμετοχή καθ' όλη τη διαδικασία ανάπτυξης του Σ.Φ.Η.Ο. Η σύνθεσή του αποσκοπεί στην εξασφάλιση ότι οι επιδιώξεις, οι προθέσεις και οι δυνατότητες/αδυναμίες των μελών του Δικτύου εκπροσωπούνται επαρκώς από το αρχικό στάδιο της σύλληψης του σχεδίου. Καθώς ένα στρατηγικό σχέδιο μεταφορών επηρεάζει με ποικίλους τρόπους μια αστική περιοχή, δεν προδιαγράφεται πως οι εμπλεκόμενοι φορείς θα δραστηριοποιούνται αποκλειστικά στον σχεδιασμό και την παραγωγή επιβατικού έργου. Επιπλέον, καθώς οι αρχές της βιωσιμότητας έχουν και κοινωνικές επεκτάσεις, στο δίκτυο των φορέων περιλαμβάνονται και κοινωνικές ομάδες οι οποίες επηρεάζονται από τις συνθήκες κινητικότητας σε μια περιοχή. Στο Δίκτυο Φορέων συμμετέχουν φορείς που επί της ουσίας χαράζουν ή υλοποιούν πολιτικές μεταφορών και πολεοδομίας καθώς και εκείνοι των οποίων οι δραστηριότητες εξαρτώνται άμεσα από τα υιοθετούμενα μέτρα ενός τέτοιου σχεδίου.



5. ΚΑΤΑΝΟΜΗ & ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Η δραστηριότητα αυτή περιλαμβάνει την αρχική κατάρτιση του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης του ΣΦΗΟ και την προεκτίμηση των απαιτούμενων δαπανών για την εκπόνηση του κάθε σταδίου του Σχεδίου.

Χρονοδιάγραμμα

- Συνοπτική περιγραφή των σταδίων ολοκλήρωσης του σχεδίου και της εκτιμώμενης χρονικής διάρκειάς τους
- Χρονοπρογραμματισμός της απαιτούμενης συμμετοχής του δήμου στην διαδικασία εκπόνησης του Σχεδίου
- Καθορισμός των διαδικασιών διαβούλευσης με φορείς

Παρακάτω παρατίθεται το χρονοδιάγραμμα εργασιών για την εκπόνηση του ΣΦΗΟ του Δήμου Διονύσου. Για την άρτια προετοιμασία του παραδοτέου λήφθηκαν υπόψη όλες οι τεχνικές δυσκολίες και μελλοντικές απειλές που δύναται να εμφανιστούν καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης του σχεδίου.

Το χρονοδιάγραμμα συντάχθηκε και τα αποτελέσματά του οπτικοποιούνται μέσω του διαγράμματος Gant.



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
 Παραδοτέο Π.1.α:
 Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
 Παρέμβασης

Εικόνα 2: Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ΣΦΗΟ Δήμου Διονύσου

Περιγραφή Δραστηριτήτων	2020 - 2021											
	1ος Μήνας	2ος Μήνας	3ος Μήνας	4ος Μήνας	5ος Μήνας	6ος Μήνας	7ος Μήνας	8ος Μήνας	9ος Μήνας	10ος Μήνας	11ος Μήνας	12ος Μήνας
Σύσταση Ομάδας ΣΦΗΟ	[Blue bar from 1st to 2nd month]											
Παραδοτέο Π.1.α. "Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής Παρέμβασης"	[Blue bar from 1st to 4th month]											
Κεφάλαιο Α - Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης	[Blue bar from 1st to 4th month]											
A1. Καταγραφή στοιχείων Υπερκειμένου Σχεδιασμού (των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών)	[Blue bar from 2nd to 4th month]											
A2. Καταγραφή των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής	[Blue bar from 2nd to 4th month]											
A3. Καταγραφή των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης	[Blue bar from 2nd to 4th month]											
A4. Καταγραφή των κατευθύνσεων των υφιστάμενων εγκεκριμένων Πολεοδομικών Σχεδίων (Π.Σ., Γ.Π.Σ., ΣΧΟΑΑΠ, ΣΔΕ κ.α.)	[Blue bar from 2nd to 3rd month]											
A5. Καταγραφή των υφιστάμενων υπαίθριων δημοτικών χώρων (ελεγχόμενη στάθμευση), των υφιστάμενων στεγασμένων δημοτικών χώρων στάθμευσης, θέσεων στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, δημοτικών κτιρίων/εγκαταστάσεων κ.ο.κ., βάσει καθοριζόμενων του ν.4710/2020 (Α' 142).	[Blue bar from 2nd to 3rd month]											
A6. Συλλογή και καταγραφή των διαθέσιμων τοπογραφικών υποβάθρων	[Blue bar from 1st to 2nd month]											
A7. Συλλογή και καταγραφή υφιστάμενων ή εκπονούμενων πολεοδομικών μελετών, μελετών αστικών αναπλάσεων και κυκλοφοριακών μελετών, μελετών στάθμευσης, μελετών αστικής οδοποιίας και διαμορφώσεως οδών, που έχει εκπύνησει ο κατά περίπτωση ΟΤΑ.	[Blue bar from 2nd to 4th month]											
Κεφάλαιο Β - Χαρτογράφηση της περιοχής παρέμβασης	[Blue bar from 2nd to 5th month]											
Παραδοτέο Π.1β "Διαδικασία Επιλογής Χωροθέτησης Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο - Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο - Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο"	[Blue bar from 5th to 10th month]											
Κεφάλαιο Α - Διαδικασία Επιλογής Χωροθέτησης Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο	[Blue bar from 6th to 9th month]											
Κεφάλαιο Β - Σενάρια Ανάπτυξης Δικτύου Σημείων Επαναφόρτισης Η/Ο	[Blue bar from 9th to 11th month]											
Κεφάλαιο Γ - Παρακολούθηση Κάλυψης Αναγκών Επαναφόρτισης Η/Ο	[Blue bar from 5th to 10th month]											
Παραδοτέο Π.2. "Συμμετοχικές διαδικασίες - διαβούλευση"	[Blue bar from 5th to 9th month]											
Παραδοτέο Π.3. "Ολοκλήρωση φακέλου – εφαρμογή σχεδίου"	[Blue bar from 6th to 12th month]											



Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δήμου Διονύσου
Παραδοτέο Π.1.α:
Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης και Χαρτογράφηση της Περιοχής
Παρέμβασης

Οικονομικοί πόροι

Ο οικονομικός προϋπολογισμός του έργου είναι εξασφαλισμένος από τη χρηματοδότηση που έχει εξασφαλίσει ο Δήμος Διονύσου από το Πράσινο Ταμείο.

Η αξία του Έργου «Παροχή Υπηρεσιών συμβούλου για την εκπόνηση Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ)» ανέρχεται σε 19.500 Ευρώ, ενώ με την επιβολή του ΦΠΑ ανέρχεται σε 24.180 Ευρώ.

Ανθρώπινοι πόροι

Η Ομάδα Εργασίας αποτελείται από στελέχη του Δήμου Διονύσου η οποία αποτελείται από ποικίλα τμήματα υπηρεσιών του δήμου, με ειδικότητες που καλύπτουν ευρύ αντικείμενο γνώσεων. Τα στελέχη του δήμου είναι υπεύθυνα για τον γενικότερο συντονισμό της πορείας εκπόνησης του σχεδίου καθώς και τον έλεγχο και αξιολόγηση των παραδοτέων.

Οι απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι για την εκπόνηση τόσο κάθε παραδοτέου, όσο και κάθε επιμέρους σταδίου των παραδοτέων εξασφαλίζεται από την Ομάδα Έργου του ΣΦΗΟ η οποία διαθέτει πλούσια εμπειρία στην εκπόνηση στρατηγικών σχεδίων, σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κυκλοφοριακών μελετών, σε τεχνικές και μεθόδους διοίκησης έργων, δημοσιότητας και διάχυσης αποτελεσμάτων, καθώς και στην παρακολούθηση και διαχείριση προγραμμάτων και έργων. Το εύρος των ειδικοτήτων περιλαμβάνει μηχανικούς χωροταξίας και πολεοδομίας, τοπογράφους καθώς και άλλων επιστημών με ειδικεύσεις στα οικονομικά και νομικές επιστήμες.

Η επιλογή διαφορετικών ειδικοτήτων προερχόμενων από διαφορετικές υπηρεσίες και λειτουργίες του δήμου συμβάλουν στην επίτευξη των αρχών του ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Με ένα ετερογενές και πολυδιάστατο «μείγμα» ανθρωπίνου δυναμικού αποτρέπονται φαινόμενα όπως η μονόπλευρη αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και επιτυγχάνεται η ολιστική αντιμετώπιση των ζητημάτων και η σύγχρονη χάραξη της μελλοντικής στρατηγικής. Έτσι, τα αποτελέσματα του σχεδιασμού είναι ακριβέστερα και πιο αποδεκτά κατά την εφαρμογή τους.

Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζεται η πλήρης τεχνική επάρκεια των διαθέσιμων ανθρωπίνων πόρων για την εκπόνηση, διαχείριση και συντονισμό ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.