



Περιγραφή:

Οι άνθρωποι χρειάζεται να περπατούν καθημερινά για την ολοκλήρωση οποιασδήποτε μετακίνησης πραγματοποιούν. Το περπάτημα μπορεί να αποτελέσει είτε μέσο αυτοτελούς μετακίνησης, είτε να αποτελέσει τμήμα μιας μετακίνησης που πραγματοποιείται με το αυτοκίνητο, ή με άλλο μέσο μεταφοράς για τη μετάβαση από το σημείο προέλευσης στη θέση στάθμευσης ΙΧ/στάσης ΜΜΜ και αντίστοιχα από τη θέση στάθμευσης ΙΧ/στάσης ΜΜΜ στο σημείο προορισμού. Γίνεται επομένως αντιληπτό πως η εξασφάλιση υψηλού βαθμού ποιότητας πεζής υποδομής, τόσο από άποψη κατασκευής και ελκυστικότητας, όσο και από την σκοπιά της συνδεσιμότητας, θα πρέπει να αποτελεί ζήτημα υψηλής προτεραιότητας σε κάθε αστικό περιβάλλον.

Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά αφενός τη συντήρηση, τη διαμόρφωση και την επέκταση του δικτύου πεζοδρόμων και αφετέρου τη μετατροπή οδών και περιοχών σε ήπιας κυκλοφορίας στις αστικές περιοχές των Σπάτων, της Αρτέμιδας και της Χριστούπολης, προωθώντας περισσότερο την πεζή μετακίνηση και εξασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης και ασφάλειας.

Σημαντική παράμετρος αποτελεί ο καθορισμός κατάλληλων ρυθμιστικών διατάξεων για τις λειτουργίες και τις χρήσεις επί των πεζοδρόμων, προκειμένου να διασφαλίζεται ο ουσιαστικός τους σκοπός, δηλαδή η άνετη και ασφαλής κίνηση των πεζών.

Σε ότι αφορά τις οδούς / ζώνες ήπιας κυκλοφορίας, απαραίτητα εργαλεία για την επιτυχή εφαρμογή του μέτρου είναι η έντονη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση ως προς την επιτρεπόμενη ταχύτητα και την συνύπαρξη ΙΧ με πεζούς – ποδηλάτες, οι υβρώσεις (σαμαράκια), η αλλαγή υψής ή/και χρώματος στο οδόστρωμα και άλλα που θα αναλυθούν σε επόμενο μέτρο.

Το δίκτυο θα αναπτυχθεί προκειμένου να συνδέει τα σημεία ενδιαφέροντος μεταξύ τους, ιδίως σε περιοχές με υψηλή κίνηση πεζών και μειωμένες απαιτήσεις διέλευσης μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. **Προτεραιότητα θα δοθεί στην ενοποίηση των διοικητικών χρήσεων, των σχολικών μονάδων και υπηρεσιών και στην συνέχεια θα ακολουθήσουν εμπορικές, πολιτιστικές και τουριστικές χρήσεις.**

Το επαρκές πλάτος κίνησης, η ομοιόμορφη, αντιολισθηρή και ποιοτική επιφάνεια κίνησης, καθώς και ο διαθέσιμος αστικός εξοπλισμός, ο φωτισμός και οι φυτεύσεις που συμβάλουν στο άνετο βάδισμα εντός πόλης αποτελούν απαραίτητα στοιχεία του δικτύου πεζοδρόμων και οδών / ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.

Η ασφάλεια στην διάσχιση των οδών από τους ευάλωτους χρήστες (πεζοί & ποδηλάτες) σε οδούς που θα συνεχίσει να έχει προτεραιότητα η μηχανοκίνητη κυκλοφορία αναπτύσσεται στο επόμενο μέτρο του ΣΒΑΚ.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Η υγεία των πολιτών και γενικότερα η ποιότητα ζωής βελτιώνεται με την πεζή μετακίνηση.

- Η πεζή μετακίνηση είναι συνήθως το κύριο μέσο μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά.) και υπάρχει ανάγκη να βελτιωθεί η άνεση και ασφάλεια στην κίνηση τους.
- Συμβάλει στην ανάπτυξη της τοπική οικονομίας.
- Τα Σπάτα έχουν χαρακτηριστικά συμπαγούς πόλης, η Αρτέμιδα έχει ήπιο ανάγλυφο και η Χριστούπολη μικρό μέγεθος, χαρακτηριστικά που συμβάλουν στην πεζή μετακίνηση.
- Προτείνεται ο συνδυασμός πεζοδρόμων και οδών / ζωνών ήπιας κυκλοφορίας ώστε αφενός οι θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι να υλοποιηθούν αλλά και όπου δεν προβλέπονται θεσμοθετημένοι πεζόδρομοι, να μπορούν οι τοπικές οδοί να μετατραπούν σε οδούς / ζώνες ήπιας κυκλοφορίας, μέτρο το οποίο μπορεί να υλοποιηθεί ταχύτερα από την ρυθμιστική τροποποίηση των οδών σε πεζοδρόμους. Έτσι, λαμβάνονται γρήγορα μέτρα για ένα θέμα που αποτελεί καίριας σημασίας για τον Δήμο Σπάτων - Αρτέμιδος

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
1.1, 1.2, 1.3, 3.2	+ Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών + Προώθηση ήπιων / καθαρών μορφών μετακίνησης + Τόνωση εμπορικότητας οδού / τοπικού κέντρου + Θωράκιση γειτονιών + Ασφαλής μετακίνηση μαθητών από το σπίτι στο σχολείο - Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (6 έως 12 μήνες, σταδιακή υλοποίηση)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο	
	<ul style="list-style-type: none"> • Μελέτες ωριμότητας (αρχιτεκτονικά, οδοποιία, υδραυλικά Η.Μ, περιβαλλοντικά κ.ά.) 40.000 - 60.000 € / km • Υλοποίηση οδού ήπιας κυκλοφορίας με έμφαση στην σήμανση: 1000 - 5000 € / m • Υλοποίηση οδού ήπιας κυκλοφορίας με έντονες παρεμβάσεις (οδόστρωμα, θάλασις άξονα, κ.ά.): 20.000 – 80.000 € / m 	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X (για θέσπιση πεζοδρόμων)
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Αρχιτεκτονική μελέτη & Κυκλοφοριακή τεκμηρίωση. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ομάδες πολιτών
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Αποκεντρωμένη Διοίκηση
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων πεζή • Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο • Περιοχές με ήπια κυκλοφορία • Μήκος πεζοδρόμων και οδών ήπιας κυκλοφορίας (χλμ) 	

Περιοχή παρέμβασης:

Η περιοχή παρέμβασης του παρόντος μέτρου στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος διακρίνεται σε 5ετή και 10ετή εφαρμογή. Σε πρώτη φάση περιλαμβάνει:

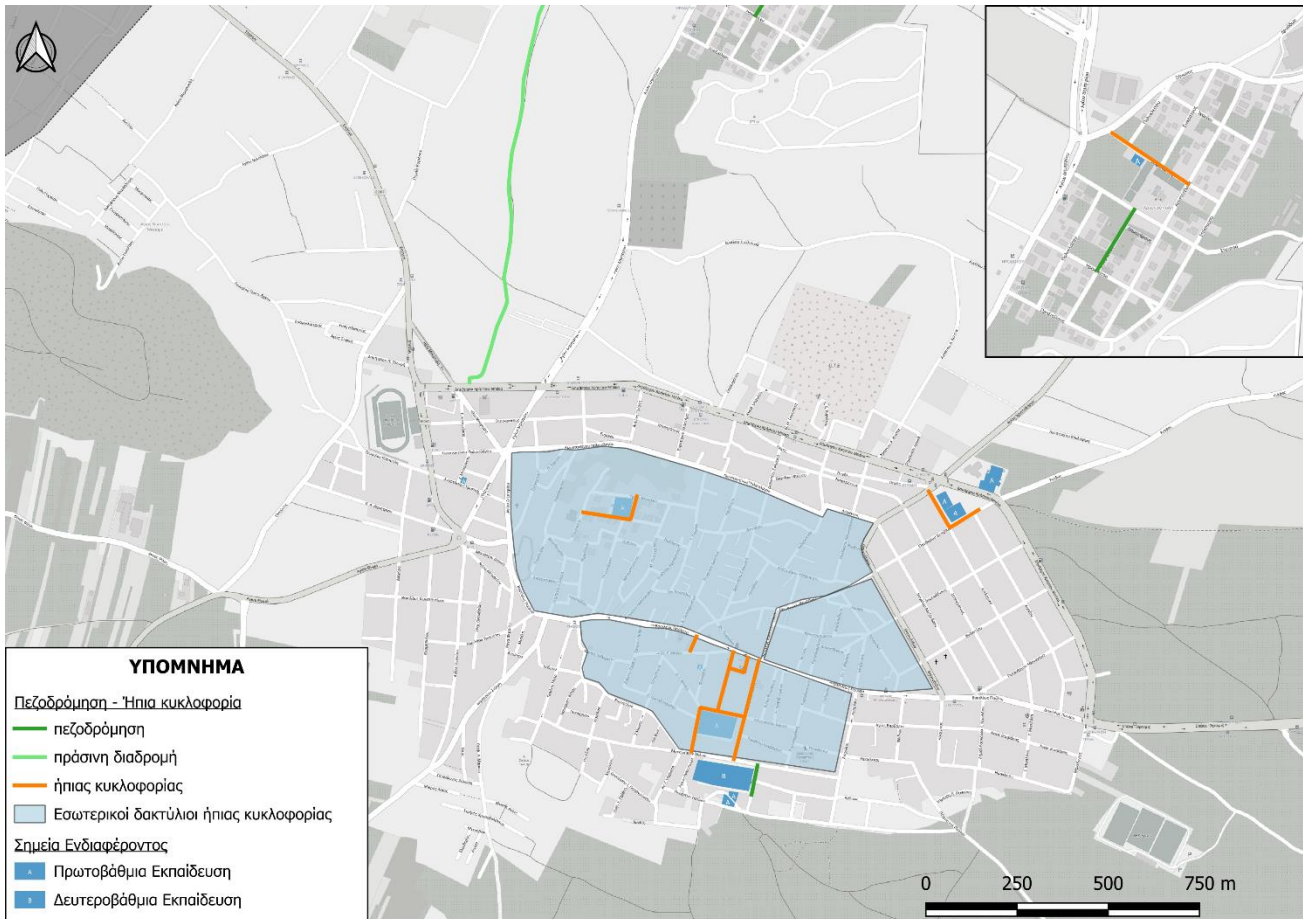
- Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο των Σπάτων και συγκεκριμένα τις οδούς που περικλείονται από τις Βασιλέως Παύλου και Κων/νου Παλαιολόγου στο βορρά και Βασιλέως Παύλου, Μυκηναϊκών Τάφων και Ευριπίδου στο νότιο
- Ζώνη ήπιας κυκλοφορίας στο κέντρο της Αρτέμιδος έως την οδό Υπαπαντής,
- Πεζοδρόμηση σε επιλεγμένες οδούς που προβλέπεται από τις Πολεοδομικές Μελέτες σε όλο το Δήμο, με έμφαση περιμετρικά των σχολείων κατά προτεραιότητα (απεικονίζονται και στους παρακάτω χάρτες). Σε περιπτώσεις οδών που περικλείουν σχολεία, αλλά δεν προβλέπεται πεζοδρόμηση, κατά προτεραιότητα η μετατροπή τους σε οδό ήπιας κυκλοφορίας (απεικονίζονται και στους παρακάτω χάρτες). Στα Σπάτα πρόκειται για τις οδούς: Κοραή, Βύρωνος,

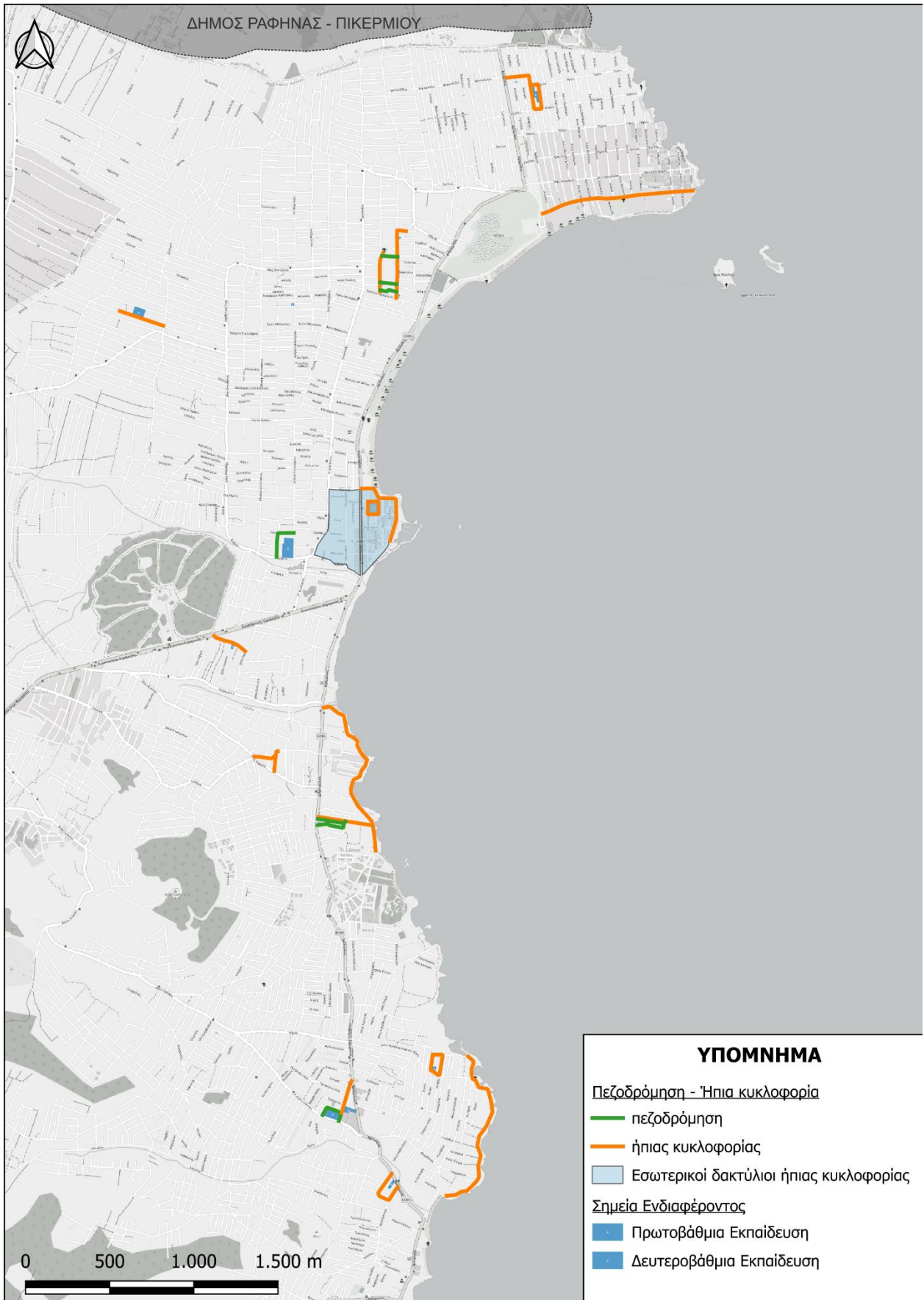
Ξενοφώντος (υφιστάμενη), Ανθυποσημηναγού Μπέκα, Φλέμινγκ (υφιστάμενη) στο νότο και Αθηνάς, Δημοκρίτου στο βορρά.

- Παράκτιος πεζοδρόμος σε Αρτέμιδα (Τριαίνης - Φράγκου) και Βραυρώνα (οδός Παραλίας από Βραυρώνος έως Αιγαίου, οδός Αγ. Κων/νου & Ελένης από Ναυτικό Όμιλο Νέας Αρτέμιδας έως παραλία Ιππόκαμπος).
- Στην Αρτέμιδα, ήπιας κυκλοφορίας η οδός 25^{ης} Μαρτίου στον Άγιο Νικόλαο, από Λ. Αρτέμιδος έως Ρόδου.
- Πράσινη διαδρομή περιπάτου, από το Απτικό Ζωολογικό πάρκο μέχρι την οδό Δημ.Χρ.Μπέκα (έναντι LIDL). Πρόκειται για διαδρομή που θα χαραχτεί κατά μήκος της υφιστάμενης αγροτικής οδού και του ρέματος.

Σε δεύτερη φάση, και εφόσον η πρώτη φάση υλοποιηθεί και κριθεί επιτυχημένη, προτείνεται:

- Επέκταση του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας σε όλο το μη ιεραρχημένο οδικό δίκτυο εντός της πόλης των Σπάτων
- Επέκταση του μέτρου της ήπιας κυκλοφορίας στις περιοχές της Αρτέμιδας που βρίσκονται εσωτερικά των συλλεκτήριων που θα αναβαθμιστούν λειτουργικά σε επόμενο μέτρο (Υπαπαντής, Α. Παπανδρέου, Εθν. Αντιστάσεως, 28^{ης} Οκτωβρίου)
- Το μέτρο αφορά και τις μελλοντικές χρήσεις εκπαίδευσης, όπως προβλέπονται από τις Π.Ε.





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Πεζοδρόμηση - Ήπια κυκλοφορία

— πεζοδρόμηση

— ήπιας κυκλοφορίας

■ Εσωτερικοί δακτύλιοι ήπιας κυκλοφορίας

Σημεία Ενδιαφέροντος

■ Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση

■ Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση

**Περιγραφή:**

Οι άνθρωποι περπατούν για να φτάσουν στις δουλειές τους, στο εμπόριο, για να διευθετήσουν τις προσωπικές τους υποθέσεις, για ψυχαγωγία, ακόμα και για να φτάσουν σε ένα άλλο μέσο μεταφοράς. Για αυτόν τον λόγο, οι βελτιώσεις στην υποδομή των πεζών γίνονται κατά κανόνα αποδεκτές από όλες τις κοινωνικές ομάδες.

Το παρόν μέτρο περιλαμβάνει αναβαθμίσεις των υφιστάμενων πεζοδρομίων ώστε να είναι προσβάσιμα από όλους και ιδίως ΑμεΑ, δημιουργία πεζοδρομίων όπου δεν υπάρχουν, αλλά και τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών για τη διάσχιση της οδού και την γενικότερη διεπαφή των πεζών με την μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Σε ότι αφορά τα **πεζοδρόμια**, απαιτούνται μια σειρά χαρακτηριστικών για να είναι σύμφωνα με τις τους πιο πρόσφατους κανονισμούς (ράμπες κατάλληλης κλίσης και πλάτους, οδευση τυφλών, ελεύθερο πλάτος οδευσης τουλάχιστον 1,50μ., αναβαθμίδες σε περιπτώσεις έντονης κλίσης οδοστρώματος). Κατά περιπτώσεις εφαρμόζεται και ο διαχωρισμός της πεζής κίνησης που συντελείται επί των πεζοδρομίων από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία μέσω κιγκλιδωμάτων ή φυτεύσεων.

Σε ότι αφορά τις **διαβάσεις**, υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία τύπων διάσχισης της οδού που είναι διαθέσιμη προς εξέταση για τους μελετητές, ξεκινώντας από απλές διαβάσεις (Zebra) και οριζόντια σήμανση, έως περισσότερο σημαντικές επενδύσεις υποδομής, συμπεριλαμβανομένων των πεζογεφυρών και των υπόγειων διαβάσεων για ειδικές περιπτώσεις. Το εξεταζόμενο μέτρο εφαρμόζεται κατά προτεραιότητα στις κεντρικές οδούς, στις ζώνες εμπορίου, ψυχαγωγίας και γύρω από σημεία ενδιαφέροντος (σχολεία, υπηρεσίες κ.ά.) και επεκτείνεται σε συλλεκτήριες και τοπικές οδούς στις γειτονίες.

Η παροχή σημείων διάσχισης της οδού μπορεί να συμπληρωθεί περαιτέρω με την εισαγωγή μέτρων διαχείρισης της ταχύτητας των οχημάτων. Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να εξεταστούν προσεκτικά οι ανάγκες των ευάλωτων ομάδων, όπως τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.

Ωστόσο, οι διατάξεις διάσχισης πεζών δεν περιορίζονται μόνο στις διαβάσεις. Ενώ η έντονη μηχανοκίνητη κυκλοφορία αποτελεί ένα ανθρωπογενές «εμπόδιο» στην ελεύθερη κίνηση των πεζών στον αστικό χώρο, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις φυσικών «εμποδίων που έχουν αντίστοιχο αποτέλεσμα. Ενδεικτικά παραδείγματα φυσικών εμποδίων αποτελούν τα ρέματα και οι έντονες ανισοσταθμίες του ανάγλυφου. Μέριμνα πρέπει να ληφθεί για την συχνή και ασφαλή διάσχιση των εν λόγω εμποδίων από τους πεζούς.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Η υγεία των πολιτών και γενικότερα η ποιότητα ζωής βελτιώνεται με την πεζή μετακίνηση
- Η πεζή μετακίνηση είναι το κύριο μέσο μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά.) και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η άνεση και ασφάλεια στην κίνηση τους, διασφαλίζοντας έτσι δικαιοσύνη στην προσβασιμότητα για όλους.

- Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα αυτή τη στιγμή του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος είναι η κακή ποιότητα ή ακόμη και η ανυπαρξία πεζοδρομίων σε μια σειρά περιοχών
- Οι διαβάσεις είναι απαραίτητες για την εξασφάλιση της ασφαλούς διάσχησης των οδών από πεζούς και την μείωση τροχαίων ατυχημάτων με θύματα πεζούς.
- Οι διαβάσεις πρέπει να αναβαθμίζονται κατά προτεραιότητα προκειμένου να υποστηρίξουν ενιαία δίκτυα υποδομών για πεζούς.

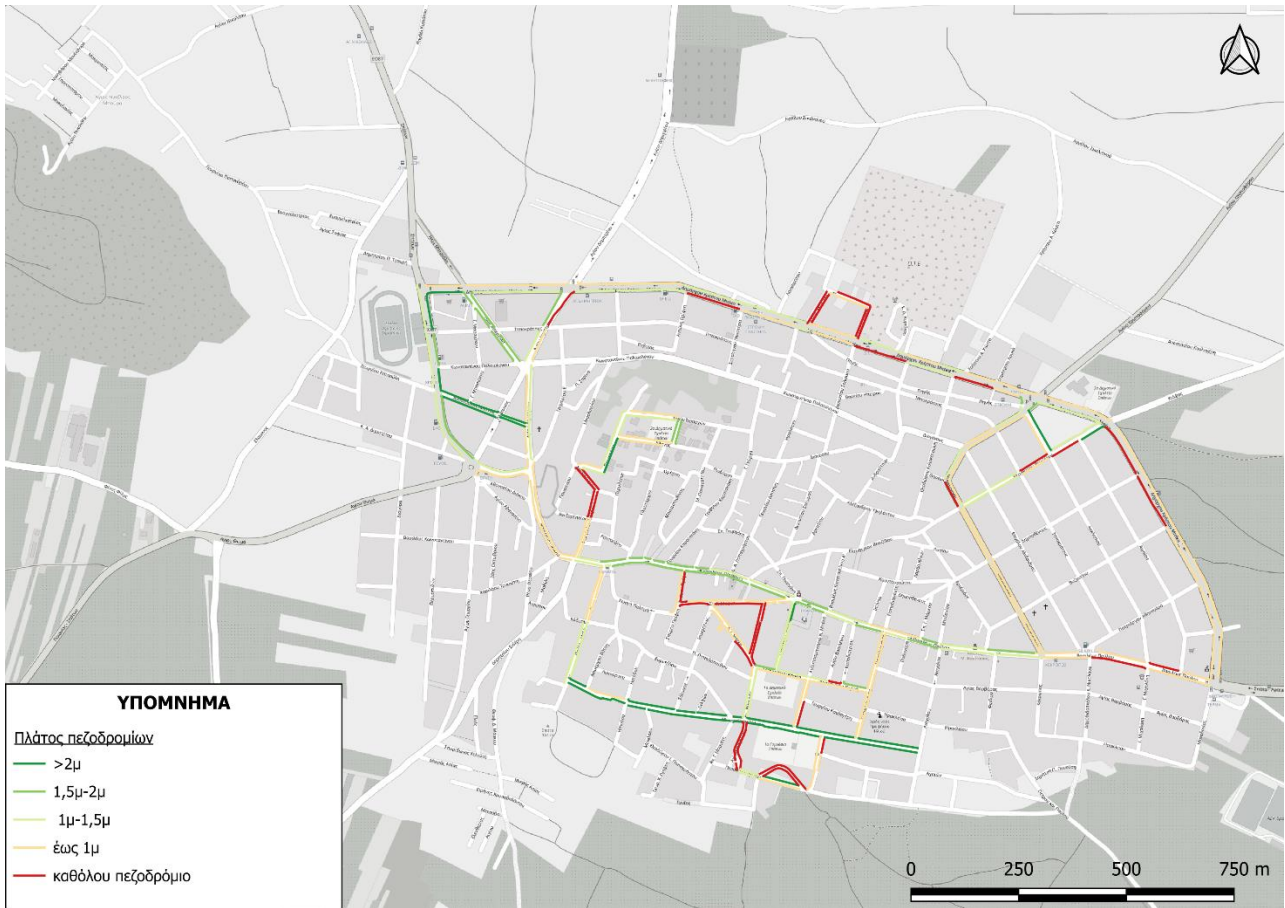
Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
1.1, 1.2, 1.3, 3.2	+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων) + Αύξηση προσβασιμότητας για όλους + Αύξηση εμπορικής κίνησης – τόνωση τοπικής αγοράς	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Μέτριος (4 – 6 μήνες, σταδιακή υλοποίηση)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο ανακατασκευή πεζοδρομίου: 200€/τμ (εκσκαφές κ.α.) κατασκευή ράμπας: 100€/ράμπα μετακίνηση εμποδίου: 40-100€ / εμπόδιο (πχ δέντρο, στύλος ΔΕΗ, ιστός σήμανσης κλπ) υπερυψωμένη διασταύρωση & διάβαση πεζών: 180€/τμ με εκσκαφές απλή διάβαση πεζών: 50-250€/διάβαση smart διάβαση (φωτιζόμενη κλπ): 10.000€/διάβαση όδευση τυφλών: 22,50€/τμ	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Πεζοδρόμια: Οριστική Μελέτη κατασκευής / αναβάθμισης πεζοδρομίων, Κυκλοφοριακή τεκμηρίωση κατά περίπτωση, Διαδικασία Διαγωνισμού, Υλοποίηση Διαβάσεις: Οριστική Μελέτη χωροθέτησης διαβάσεων, Διαδικασία Διαγωνισμού, Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων πεζή • Διασφάλιση προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ (ποσοστό) • Πεζοδρόμια βάση προδιαγραφών (ποσοστό) • Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (τιμή ή ποσοστό ως προς το έτος βάσης) 	

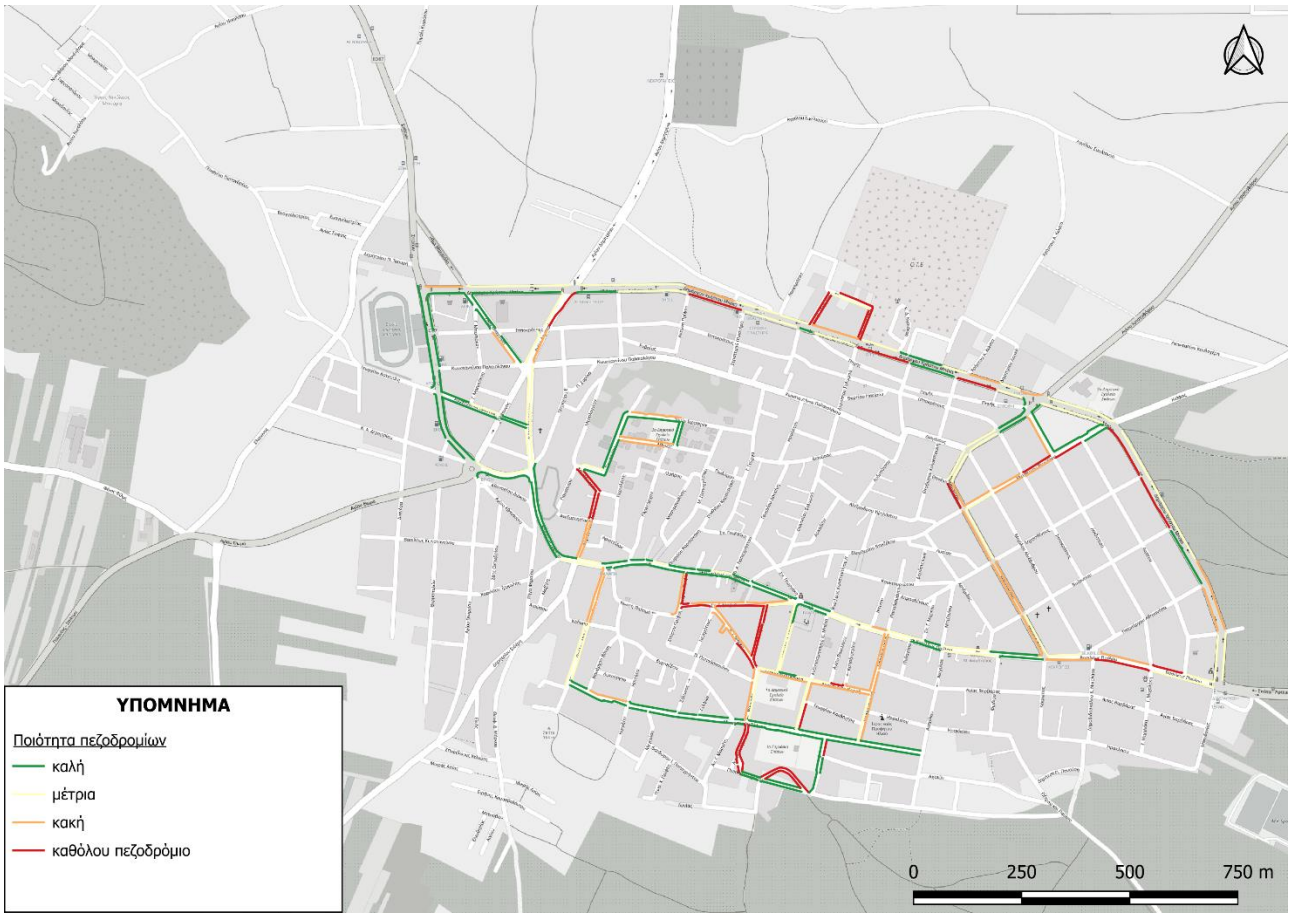
Περιοχή παρέμβασης:

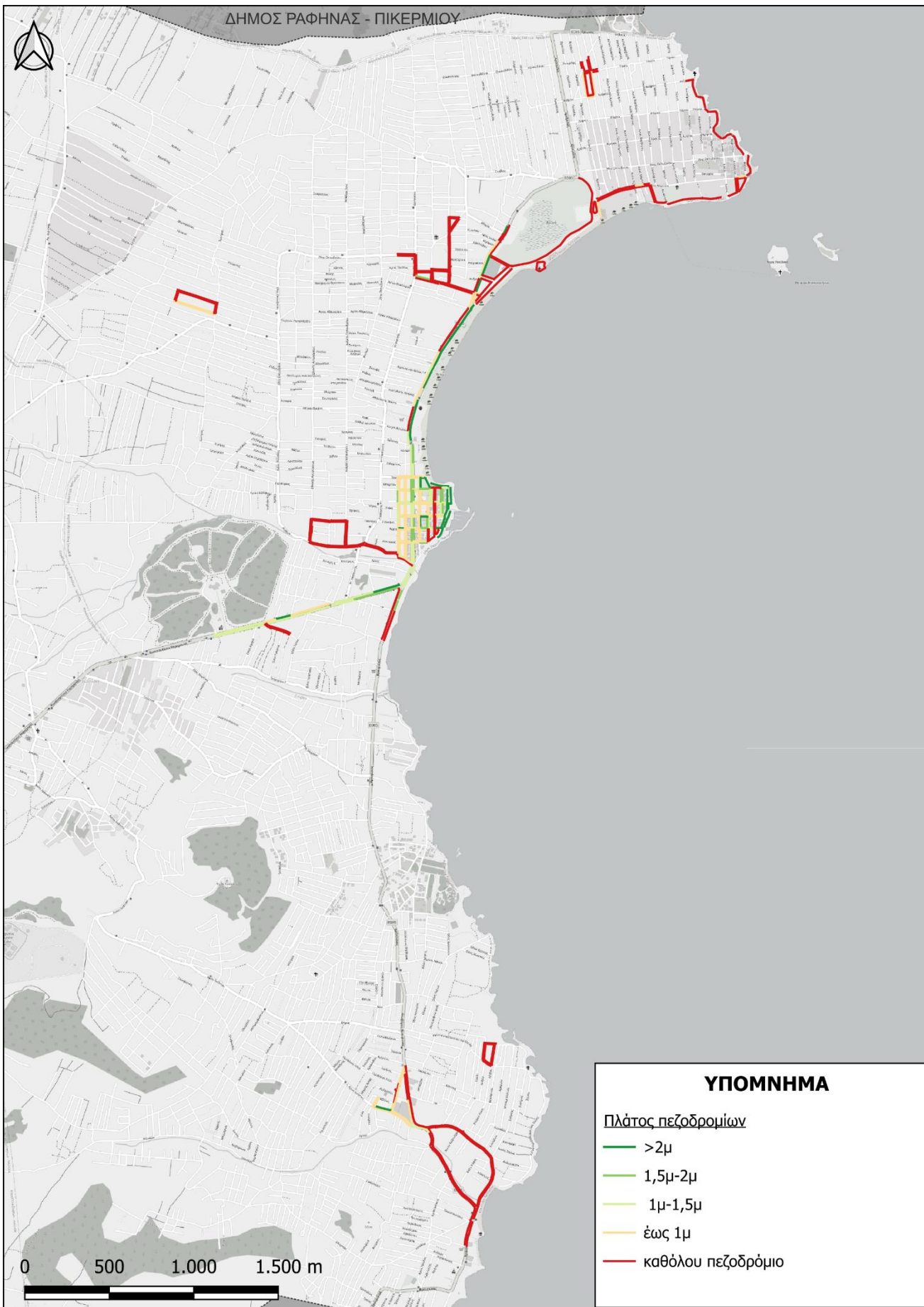
Η περιοχή παρέμβασης του παρόντος μέτρου αφορά στην πραγματικότητα όλο τον Δήμο σε ότι αφορά την αναβάθμιση των πεζοδρομίων, με προτεραιότητα στις κεντρικές περιοχές των Σπάτων και της Αρτέμιδος όπου έχουν καταγραφεί ελλιπή πεζοδρόμια, ή ακόμη και απουσία πεζοδρομίων. Επίσης, σε μια σειρά περιοχών της Αρτέμιδας, προϋπόθεση για το παραπάνω αποτελεί η υλοποίηση των προβλεπόμενων από τις Πράξεις Εφαρμογής.

Σε ότι αφορά τις διαβάσεις, αυτές πρέπει να εφαρμοστούν στους σημαντικότερους κόμβους του Δήμου όπου υπάρχει αυξημένη συνύπαρξη πεζών και οχημάτων, ενώ πρέπει να συνδυαστούν και με το μέτρο Δ.3 που αφορά την αναβάθμιση κρίσιμων κόμβων.

Ενδεικτικά πεζοδρόμια που χρήζουν άμεσης παρέμβασης απεικονίζονται στους παρακάτω χάρτες, όπως καταγράφηκαν από τις αυτοψίες της ομάδας έργου ΣΒΑΚ. Πρόκειται για τα πεζοδρόμια μέτριας έως κακής ποιότητας και τα πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο του 1,50 μέτρου ή και οδούς άνευ πεζοδρομίων.



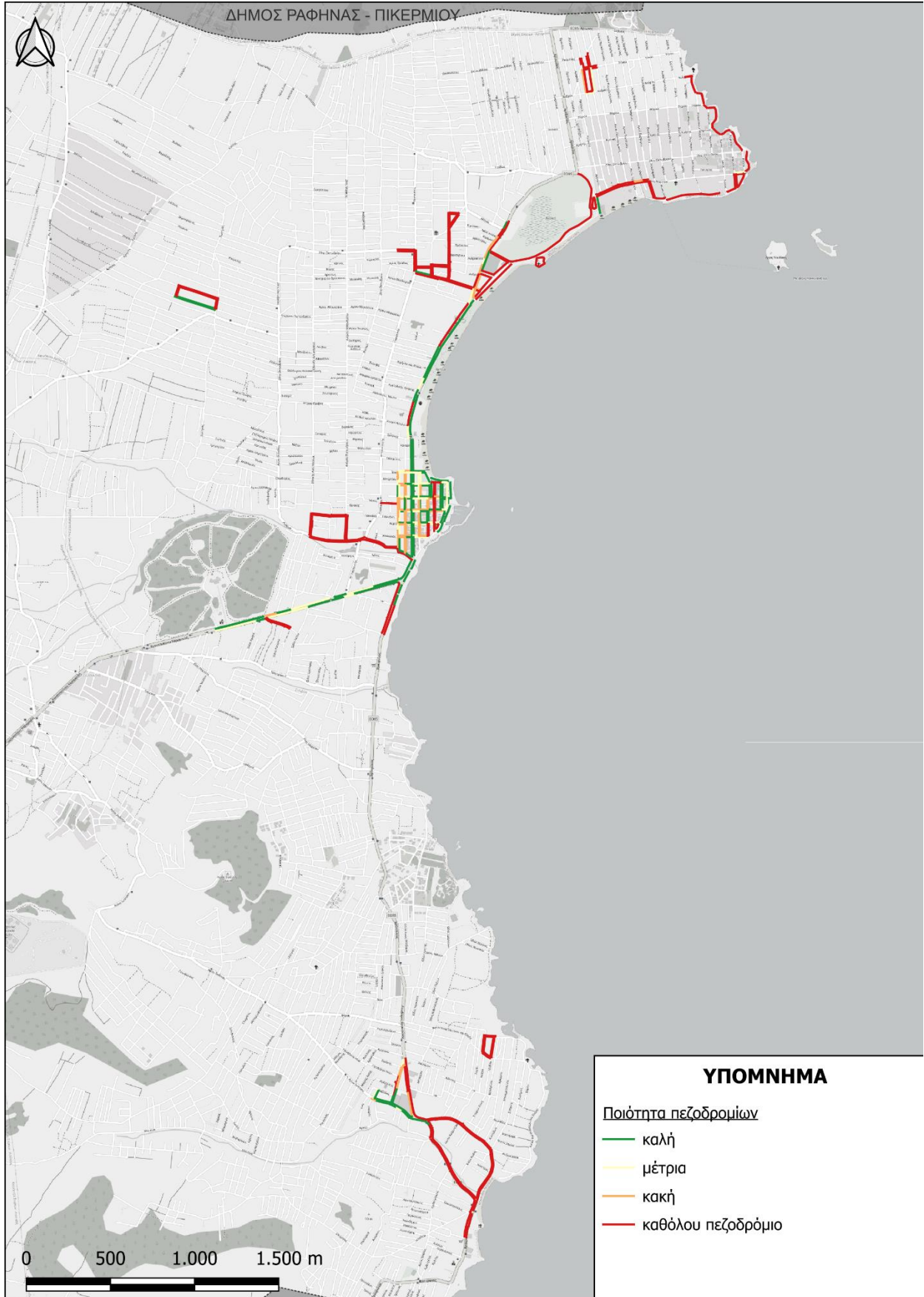




ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Πλάτος πεζοδρομίων

- >2μ
- 1,5μ-2μ
- 1μ-1,5μ
- έως 1μ
- καθόλου πεζοδρόμιο



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Ποιότητα πεζοδρομίων

- καλή
- μέτρια
- κακή
- καθόλου πεζοδρόμιο

0 500 1.000 1.500 m

**Περιγραφή:**

Ένα σημαντικό τμήμα του πληθυσμού των πόλεων αποτελείται από άτομα με ιδιαίτερες ανάγκες για μετακίνηση. Τέτοια άτομα είναι οι ηλικιωμένοι (άτομα μεγαλύτερα των 60-65 ετών), τα μικρά παιδιά (άτομα μικρότερα των 12-14 ετών), άτομα με κινητικά προβλήματα, με περιορισμούς στην όραση ή/και την ακοή, άτομα με χρόνια νοσήματα, τραυματίες, κυοφορούσες γυναίκες, καθώς και άτομα που μεταφέρουν κάποιο φορτίο (εμπορεύματα, βαλίτσες, κ.ά.).

Λαμβάνοντας υπόψη τις παραπάνω περιπτώσεις γίνεται αντιληπτό πως ένα μεγάλο ποσοστό των χρηστών της οδού αποτελείται από ευάλωτες ομάδες, ενώ και η έρευνα έχει αναδείξει ότι κάθε άνθρωπος σε κάποια περίοδο της ζωής του πρόκειται να χαρακτηρίζεται για κάποιο χρονικό διάστημα ευάλωτος χρήστης της οδού (λόγω ηλικίας, τραυματισμού, επαγγέλματος κ.ά.). Συνεπώς, η ενσωμάτωση των αναγκών των ευάλωτων χρηστών της οδού στον σχεδιασμό αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει τέσσερις διαστάσεις ενσωμάτωσης των ευάλωτων χρηστών στο αστικό σύστημα κινητικότητας:

1. Ανάπτυξη δικτύου προσβασιμότητας: Σύνδεση εμπορικών περιοχών, υπηρεσιών, σχολείων και λοιπών σημείων ενδιαφέροντος των οικισμών με νοποποιημένο, συνεχές και κατάλληλων προδιαγραφών δίκτυο οδούσης τυφλών, ραμπών πεζών και σήμανσης. Εξασφάλιση ανεμπόδιστης κίνησης ευάλωτων χρηστών σε πεζοδρόμια και πεζοδρόμους.
2. Εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για ΑμεΑ στα σημεία ενδιαφέροντος της πόλης
3. Εξασφάλιση πρόσβασης για ΑμεΑ στα οχήματα της Δημόσια Συγκοινωνίας
4. Εξασφάλιση πρόσβασης στην πληροφόρηση (ιστοσελίδες για ΑμεΑ, κατάλληλη σήμανση κ.ά.)

Τα παρόν μέτρο είναι άμεσα συνδεδεμένο και απόρροια των μέτρων A.1.1 και A.1.2

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Η πρωτογενής έρευνα ανέδειξε σημαντικές ελλείψεις οδεύσεων για τυφλούς και ραμπών ΑμεΑ στο οδικό δίκτυο του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος
- Ενισχύεται η κοινωνική συνοχή σύμφωνα με την ευρωπαϊκή στρατηγική
- Εξασφαλίζονται οι ίσες ευκαιρίες στην μετακίνηση
- Η πεζή μετακίνηση είναι το κύριο μέσο μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένοι, παιδιά, ΑμεΑ κ.ά.) και θα πρέπει να εξασφαλίζεται η άνεση και ασφάλεια στην κίνηση τους.

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
1.1, 1.2, 1.3, 2.1	+ Ενίσχυση προσπελασιμότητας των πεζών + Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών + Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης + Οργάνωση της λειτουργίας της οδού και δίκαιη ανακατανομή του κοινόχρηστου χώρου	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Μέτριος (2 -3 έτη)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο <ul style="list-style-type: none"> • Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας: 30.000 – 60.000 € • Μελέτη διαμόρφωσης διαδρομής πεζών 30.000 έως 50.000 € / διαδρομή 	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X

	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας. Τοπογραφική και αρχιτεκτονική μελέτη. Κυκλοφοριακή τεκμηρίωση. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων πεζή • Διασφάλιση προσβασιμότητας πεζών και ΑμεΑ (ποσοστό) • Πεζοδρόμια βάση προδιαγραφών (ποσοστό) • Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (τιμή ή ποσοστό ως προς το έτος βάσης) 	
<p>Περιοχή παρέμβασης: Η περιοχή παρέμβασης του παρόντος μέτρου ταυτίζεται με τις περιοχές παρέμβασης των μέτρων Α.1.1 και Α.1.2., καθώς και με την προσβάσιμη διαδρομή που θα αναδειχθεί από το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου. Επιπρόσθετα, προτείνεται η εκπόνηση μελέτης χωροθέτησης και η θεσμοθέτηση θέσεων στάθμευσης ΑμεΑ, πλησίον σημαντικών σημείων ενδιαφέροντος του Δήμου. Τέτοια σημεία ενδιαφέροντος είναι, κατά σειρά προτεραιότητας:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Δημόσιες υπηρεσίες, υπηρεσίες πρόνοιας, μεγάλοι χώροι μετεπιβίβασης σε ΜΜΜ (σταθμοί μετρό, αφετηρίες και σημαντικές στάσεις λεωφορείων ΟΑΣΑ) 2. Σχολικές μονάδες 3. Χώροι αθλητισμού 4. Λοιποί κοινόχρηστοι χώροι <p>Καθώς επίσης και σε κεντρικά σημεία των πολεοδομικών κέντρων Σπάτων και Αρτέμιδος, σε νόμιμες θέσεις στάθμευσης παρά την οδό, όπως επίσης και στους προτεινόμενους χώρους στάθμευσης εκτός οδού.</p>		

A.1.4: Αλλαγή ορίων ταχύτητας / διατάξεις μετριασμού μηχανοκίνητης κυκλοφορίας



Περιγραφή:

Η **αλλαγή ορίων ταχύτητας** είναι επιβεβλημένη από το υφιστάμενο 50 km/h σε 30 km/h σε οδούς που διέρχονται από πολεοδομικά κέντρα, ακόμη και αν η ιεράρχησή τους είναι ανώτερη. Η αλλαγή αυτή αιτιολογείται από τις ανεπτυγμένες παρόδιες χρήσεις γης των πολεοδομικών κέντρων που απαιτούν πρόσβαση και παραμονή χρηστών στο δημόσιο χώρο. Σε ορισμένες περιπτώσεις που το οδικό δίκτυο είναι θεσμοθετημένο ως επαρχιακό, απαιτείται αλλαγή του θεσμικού του πλαισίου και συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια και τις αρμόδιες υπηρεσίες της Αποκεντρωμένης Διοίκησης και του ΥΠΕΧΩΔΕ. Άλλωστε η παραπάνω αλλαγή ορίων ταχύτητας είναι κάτι που αναμένεται με τον νέο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας.

Ο **μετριασμός της κυκλοφορίας** μπορεί να πραγματοποιηθεί σε τοπικό και επαρχιακό οδικό δίκτυο και περιλαμβάνει φυσικές παρεμβάσεις ή/και ρυθμίσεις επί της οδού, οι οποίες οδηγούν στην μείωση των ταχυτήτων και των επιταχύνσεων των μηχανοκίνητων οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων διατάξεων είναι η εξασφάλιση φιλικών συνθηκών μετακίνησης των ευάλωτων χρηστών της οδού (πεζοί & ποδηλάτες) και η αποτροπή τροχαίων ατυχημάτων.

Τα παραπάνω μέτρα επικεντρώνονται στην αναβάθμιση της οδικής ασφάλειας, της άνεσης και της «ζωτικότητας» των γειτονιών, διατηρώντας ταυτόχρονα τα απαραίτητα επίπεδα κυκλοφορίας ή και στάθμευσης οχημάτων και την δυνατότητα επέμβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Ευρήματα από περιπτώσεις εφαρμογής διατάξεων μετριασμού της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας υποδεικνύουν ότι είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική για τη βελτίωση της «Ζωτικότητας» των οδών, οδηγώντας τους κατοίκους ξανά στις γειτονίες.

Για την περίπτωση του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος, το εξεταζόμενο μέτρο μπορεί να περιλαμβάνει:

- Υποβάθμιση ιεράρχησης οδών από αρτηρίες σε συλλεκτικές (Δημάρχου Χρήστου Μπέκα, Λ. Αρτέμιδος στο πολεοδομικό κέντρο)
- Σήμανση ορίων ταχύτητας
- Υβρώσεις επί της οδού (σαμαράκια), κυρίως σε σημεία που υπάρχουν συμβολές του οδικού δικτύου με ποδηλατοδρόμους ή σχολεία ή περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, αλλά και σε επαρχιακό δίκτυο που έχουν εντοπιστεί πολλά τροχαία ατυχήματα λόγω υψηλών ταχυτήτων



Εικόνα 1. Παράδειγμα ύβρωσης επί οδού

- Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζοντας:
 - Επέκταση των πεζοδρομίων
 - Οριοθέτηση των θέσεων στάθμευσης
 - Αλλαγή υφής στις διαβάσεις
 - Μεταβολές στον άξονα της οδού
 - Σχηματισμό μικρών σημείων συνάθροισης με αστικό εξοπλισμό και φυτεύσεις
 - Εγκατάσταση κατάλληλης σήμανσης



Εικόνα 2. Μετατροπή οδού σε οδό ήπιας κυκλοφορίας



Εικόνα 3. Μεταβολή (θλάση) άξονα οδού

- Μετατροπή τοπικών οδών σε οδούς μεικτής κυκλοφορίας εφαρμόζοντας:
 - Ενιαίο επίπεδο κίνησης πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων.
 - Έντονη οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση
 - Αλλαγή υφής ή /και χρώματος στο σύνολο του οδοστρώματος
 - Κατάλληλα τοποθετημένος αστικός εξοπλισμός και φυτεύσεις



Εικόνα 4: Οδός μεικτής κυκλοφορίας στο Λονδίνο (exhibition road)

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Η πρωτογενής έρευνα ανέδειξε τις υψηλές ταχύτητες και τα αυξημένα επίπεδα οδικών ατυχημάτων σε αρτηρίες του Δήμου που οι χρήσεις γης που αναπτύσσονται παρόδια απαιτούν την ενίσχυση του χαρακτήρα πρόσβασης / στάσης / παραμονής χρηστών πλησίον του οδοστρώματος, έναντι των υψηλών επιπέδων προσπέλασης οχημάτων.
- Σε συνδυασμό με τα προτεινόμενα μέτρα για την βελτίωση των διαβάσεων, την συντήρηση του οδικού δικτύου και την ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων, υπάρχει η ευκαιρία για ριζική αναδιαμόρφωση τοπικών οδών με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας τους.
- Οι γειτονιές γίνονται πιο ελκυστικές και ασφαλείς με άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην εικόνα της πόλης στους επισκέπτες.

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
1.1, 1.2, 1.3, 3.2	+ Αισθητική αναβάθμιση γειτονιών + Βελτίωση οδικής ασφάλειας + Ενίσχυση προσβασιμότητας των πεζών + Άνετη και ασφαλής μετακίνηση πεζών και ευάλωτων χρηστών + Προώθηση καθαρών μορφών μετακίνησης - Μείωση θέσεων στάθμευσης - Ανάγκη εκτροπής κυκλοφορίας σε νέους δακτυλίους - Χαμηλός βαθμός εξοικείωσης πολιτών	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (0 – 6 μήνες) (Υψηλός στην περίπτωση υποβάθμισης θεσμικά ιεραρχημένων αρτηριών)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο (0 – 5.000 € ανά σημειακή παρέμβαση)	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας:		

Βήματα Υλοποίησης :	Αρχιτεκτονική μελέτη & Κυκλοφοριακή τεκμηρίωση. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδας
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδας
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδας, Περιφέρεια Αττικής, Αποκεντρωμένη Διοίκηση (σε περιπτώσεις θεσμικής υποβάθμισης επαρχιακών οδών)
Δείκτες παρακολούθησης :	Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (τιμή ή ποσοστό ως προς το έτος βάσης)	
Περιοχή παρέμβασης:		
<ul style="list-style-type: none"> Είναι απαραίτητη η μείωση της ταχύτητας στη Δημάρχου Χρήστου Μπέκα λόγω των ανεπτυγμένων παρόδιων χρήσεων γης που απαιτούν πρόσβαση και παραμονή χρηστών πλησίον του οδοστρώματος. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί δημιουργώντας έναν εξωτερικό περιφερειακό δακτύλιο της πόλης των Σπάτων (βλ. μέτρο Δ.1) και μετατρέποντας τη Δημάρχου Χρήστου Μπέκα σε αστική συλλεκτήρια οδό, με διαπλάτυση πεζοδρομίων και μείωση των λωρίδων σε μια ανά κατεύθυνση. Πιο άμεσο μέτρο είναι η τοποθέτηση σήμανσης που υποδεικνύει τα ανώτερα όρια ταχύτητας (50 km/h) και την παρουσία πεζών. Είναι απαραίτητη η μείωση της ταχύτητας στη Λ. Αρτέμιδος στο ύψος του πολεοδομικό κέντρου. Απαιτείται υποβάθμιση της θεσμικής ιεράρχησης της οδού σε αστική συλλεκτήρια. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί δημιουργώντας έναν δυτικό περιφερειακό δακτύλιο για την Αρτέμιδα (βλ. μέτρο Δ.1). Πιο άμεσο μέτρο είναι η τοποθέτηση σήμανσης που υποδεικνύει τα ανώτερα όρια ταχύτητας (50 km/h) και την παρουσία πεζών. Στη Βασιλέως Παύλου, πρέπει να επεκταθούν οι αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις που οδηγούν σε μειωμένες ταχύτητες και σηματοδότηση ορίου ταχύτητας 30 km/h έως τη Δημάρχου Χρήστου Μπέκα (βλ. μέτρο Δ.1). Στην οδό Κιάφας περιμετρικά του νεκροταφείου, καθώς και στο ύψος «Μετόχι Βουρβά» και στο ύψος της εκκλησίας Άγιος Γεώργιος, καταγράφονται πολλά ατυχήματα λόγω υψηλών ταχυτήτων. Τοποθέτηση σχετικής σήμανσης ορίων ταχύτητας και «μάτια γάτας» στην Κιάφας στα παραπάνω σημεία. Στο τέλος της Λ. Κων/νου Καραμανλή πριν τον κόμβο Αρτέμιδος, καταγράφονται πολλά ατυχήματα λόγω υψηλών ταχυτήτων. Τοποθέτηση σχετικής σήμανσης ορίων ταχύτητας και παρουσίας πεζών, υβρώσεις, θλάσεις του άξονα της οδού ώστε να μειώνεται η ταχύτητα προ του κόμβου και την είσοδο στην Αρτέμιδα. Στο τοπικό οδικό δίκτυο μπορούν να εφαρμοστούν σύντομα τα παραδείγματα παρεμβάσεων που αναφέρθηκαν στην Περιγραφή του παρόντος μέτρου. 		

**Περιγραφή:**

Απαραίτητο χαρακτηριστικό για την ομαλή λειτουργία ενός συστήματος αστικής κινητικότητας είναι η ολοκληρωμένη και αποτελεσματική σήμανση. Η οργάνωση της σήμανσης σε μία πόλη μπορεί να επιφέρει θετικά αποτελέσματα στην κινητικότητα και την οδική ασφάλεια.

Το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει τρεις διακριτούς τύπους σήμανσης.

1. **Ρυθμιστική κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση:** Η ρυθμιστική σήμανση αντιμετωπίζει συχνά ζητήματα φθοράς, βανδαλισμών, καθώς και εσφαλμένης τοποθέτησης. Στο πλαίσιο του εξεταζόμενου μέτρου, η ρυθμιστική σήμανση θα μελετηθεί ώστε να προσαρμοστεί στις νέες συνθήκες του δικτύου σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του ΣΒΑΚ. Η συντήρηση και προοδευτική βελτίωση της ρυθμιστικής σήμανσης στο σύνολο του δικτύου συμπεριλαμβάνεται.
2. **Κατευθυντήρια σήμανση:** Η σήμανση με φυσική παρουσία πινακίδων που απευθύνεται σε κατοίκους και επισκέπτες και αποσκοπεί στην καθοδήγησή τους προς τα σημεία ενδιαφέροντος. Πέρα από την πληροφόρηση για τους οδηγούς οχημάτων, η σήμανση με κατευθυντήριες πινακίδες λειτουργεί θετικά για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Ένα ολοκληρωμένο σύστημα με «Χάρτες», «Πινακίδες κατεύθυνσης» και «πινακίδες επιβεβαίωσης» μπορεί να προωθήσει την πεζή μετακίνηση για επισκέπτες και κατοίκους.
3. **Δυναμική σήμανση:** Ηλεκτρονικές πινακίδες μεταβλητών μηνυμάτων (VMS) πρόκειται να ενημερώνουν τους οδηγούς για τις συνθήκες του δικτύου και να προτείνουν εναλλακτικές διαδρομές για την καλύτερη λειτουργία του. Σημαντικό πεδίο εφαρμογής της ηλεκτρονικής σήμανσης είναι στην διαθεσιμότητα στάθμευσης σε οδούς ή χώρους εκτός οδού με ενσωματωμένα συστήματα διαχείρισης.

Η σήμανση με φυσική παρουσία πινακίδων εκτός από λειτουργικό χαρακτήρα, μπορεί να αποτελέσει και χαρακτηριστικό γνώρισμα για μια πόλη, καθώς είναι αντικείμενο αστικού εξοπλισμού που μπορεί να αναδεικνύει την αισθητική της.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος εμφανίζει ελλείψεις στη σήμανση πληροφόρησης σημείων ενδιαφέροντος και στην οριζόντια σήμανση.
- Στην περιοχή της Αρτέμιδας υπάρχει επιπλέον έλλειψη και στην ρυθμιστική κατακόρυφη σήμανση.
- Προωθούνται οι ήπιες μορφές μετακίνησης.
- Βελτιώνεται η οδική ασφάλεια και η λειτουργία του συστήματος κινητικότητας.

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
1.1, 1.2, 1.3, 3.2	+ Προώθηση της πεζή μετακίνησης και του ποδηλάτου + Βελτίωση οδικής ασφάλειας + Αποδοτικότερη λειτουργία του δικτύου + Απόδοση χαρακτήρα στην οδό	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (0 – 1 έτος)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο Προμήθεια σήμανσης: 1 – 500 € / πινακίδα Κυκλοφοριακή μελέτη: 15.000 – 30.000 €	
Προτεραιότητα :	Μέτρια	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X

Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Κυκλοφοριακή μελέτη. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδας
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδας
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδας
Δείκτες παρακολούθησης :	Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (τιμή ή ποσοστό ως προς το έτος βάσης)	
Περιοχή παρέμβασης:		
Το σύνολο του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος, με προτεραιότητα στις αστικές περιοχές των Σπάτων και της Αρτέμιδος και τις συμβολές του τοπικού οδικού δικτύου με τις συλλεκτήριες, τις περιπτώσεις μείωσης ταχύτητας που αναφέρθηκαν στο μέτρο Α.1.4 και τις επαφές του οδικού δικτύου με το δίκτυο ποδηλατοδρόμων ή των περιοχών ήπιας κυκλοφορίας.		

**Περιγραφή:**

Η ποδηλασία προωθείται ως μια φιλική προς το περιβάλλον, υγιής, φθηνή και ευέλικτη μορφή μεταφοράς. Σε πόλεις που έχουν ως στόχο την ανάδειξη της ποδηλασίας ως έναν καθημερινό τρόπο μετακίνησης, είναι απαραίτητη η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων. Χρησιμοποιείται η έννοια του **δικτύου** λόγω του ότι η ποδηλατική υποδομή δεν πρέπει να είναι τμηματική, αντιθέτως, πρέπει να συγκροτεί δίκτυο ώστε να επιτυγχάνεται η μέγιστη δυνατή συνεχόμενη απόσταση.

Η απαιτούμενη υποδομή θα πρέπει να διαμορφωθεί κατάλληλα, ώστε η ποδηλασία να είναι ασφαλής, ελκυστική και άνετη. Οι ποδηλατόδρομοι μπορεί να είναι διαχωρισμένοι, ή και όχι, από το οδικό τμήμα της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Τα βασικότερα κριτήρια για αυτήν την επιλογή είναι τα χαρακτηριστικά της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και κυρίως κατά πόσο οι ταχύτητες που αναπτύσσονται είναι επικίνδυνες για τους ποδηλάτες ώστε να απαιτείται διαχωρισμένη υποδομή, καθώς επίσης και ο διαθέσιμος χώρος του κοινόχρηστου χώρου.

Οι **διαχωρισμένες** (αποκλειστικές) υποδομές ποδηλάτου αποτελούνται από λωρίδες και διαδρόμους που προορίζονται για χρήση από τους ποδηλάτες και από τα οποία εξαιρείται συνήθως η μηχανοκίνητη κυκλοφορία.

Οι λόγοι για την καθιέρωση αυτής της υποδομής είναι να καταστεί λιγότερο επικίνδυνη η ποδηλασία και να μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα με εμπλοκή ποδηλάτου. Το γεγονός αυτό θα συμβάλει στην ενθάρρυνση περισσότερων κατοίκων να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης. Επιπλέον στόχος είναι να βελτιωθεί η προσβασιμότητα του ποδηλάτου σε διάφορους προορισμούς ενδιαφέροντος και παράλληλα να διαμορφωθεί ένα πιο ελκυστικό περιβάλλον, όπως οι διαδρομές μέσα από χώρους πρασίνου.

Τα μέτρα περιλαμβάνει κυρίως δύο τύπους διαχωρισμένης υποδομής:

A. **Cycle Tracks:** Ποδηλατόδρομος ο οποίος διαχωρίζει τους ποδηλάτες από την μηχανοκίνητη κυκλοφορία είτε μέσω απόστασης από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία είτε με ανύψωση σε υψηλότερο επίπεδο από το οδόστρωμα.

B. **Cycle Lane:** Ποδηλατολωρίδα. Είναι υποδομή για τους ποδηλάτες στο οδόστρωμα και διαχωρίζεται από σήμανση ή κιγκλιδώματα.

Ιδιαίτερη προσοχή απαιτείται στο σχεδιασμό κόμβων και διασταυρώσεων, ενώ χρειάζεται και τοποθέτηση σχετικής σήμανσης ενημέρωσης των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Η μικρή έκταση με τις πυκνές χρήσεις γης της πόλης των Σπάτων και το ήπιο ανάγλυφο και το παραλιακό μέτωπο της Αρτέμιδος ευνοούν την κίνηση με ποδήλατο, τόσο για λόγους μετακίνησης κάλυψης καθημερινών αναγκών όσο και για λόγους αναψυχής.
- Η σημερινή έλλειψη υποδομής οδηγεί σε πολύ μικρή χρήση ποδηλάτου, παρά το προηγούμενα ευνοϊκά χαρακτηριστικά.
- Εξασφαλίζεται η άνεση και η ασφάλεια της κίνησης των χρηστών ποδηλάτου.

Στρατηγικοί στόχοι:

1.1, 1.3, 2.3, 3.2

Συμβολή Μέτρου:

- + Άνετη και ασφαλής μετακίνηση ποδηλατιστών
- + Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης
- + Αύξηση εμπορικής κίνησης
- + Ανάδειξη παράκτιου μετώπου
- Μείωση επιφάνειας κίνησης των οχημάτων
- Μείωση θέσεων στάθμευσης παρά την οδό
- Ανάγκη ρύθμισης τροφοδοσίας καταστημάτων

Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :

Σύντομος
(για το βραχυπρόθεσμο πλάνο, με ορίζοντα δεκαετίας και δεκαεπταετίας για πλήρη ανάπτυξη πρότασης ΣΒΑΚ / σταδιακή υλοποίηση)

Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :

Μέτριο
Μελέτη χάραξης ποδηλατικών υποδομών: 30.000 – 60.000 €

	Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου με χρωματισμό λωρίδας & σήμανση: 5.000 – 20.000 € / χλμ Κατασκευή νέου ποδηλατοδρόμου με διαχωρισμό από τη κυκλοφορία 500.000 - 900.000 € / χλμ	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκά προγράμματα	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη χάραξης ποδηλατικών υποδομών. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο • Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (μείωση) • Δίκτυο ποδηλατοδρόμων (χλμ) 	

Περιοχή παρέμβασης:

Η περιοχή παρέμβασης του συγκεκριμένου μέτρου διακρίνεται σε τρεις χρονικές φάσεις. Βραχυπρόθεσμη (5 έτη), μεσοπρόθεσμη (10 έτη) και μακροπρόθεσμη (10+ έτη). Έτσι, μπορεί να αρχίσει να υλοποιείται σύντομα εντός πενταετίας και με την σταδιακά μεγαλύτερη υιοθέτηση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης, η υποδομή θα αναπτύσσεται περισσότερο καλύπτοντας περισσότερες περιοχές και επιτυγχάνοντας περισσότερες μετεπιβιβάσεις. Πιο συγκεκριμένα:

Ορίζοντας 5ετίας:

- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στα Σπάτα (μήκος 5 χλμ): Δημοτικό Στάδιο - Γεωργίου Κατσούλη - Πλάτωνος - Ιπποκράτους - Πατριάρχου Αθηνάγορα - Δημοδιδασκάλου Νικολάου - Πέτρου & Παύλου - νέος χώρος στάθμευσης. Ελ. Βενιζέλου - Βασ. Γεωργίου Α - Βασ. Παύλου - Μακεδονίας - Τέρμα - Προπ. Κέντρο ΑΕΚ
- Παράκτιος ποδηλατόδρομος στην Αρτέμιδα και τη Βραυρώνα (μήκος 8,5 χλμ), από Άγιο Νικόλαο έως Βραυρώνα: Οδοί: 25ης Μαρτίου - Λ. Αρτέμιδος - Τριαίνης - Φράγκου - Λ. Βραυρώνος - Παραλίας - Μεσολογγίου - Κρήτης - Κέρκυρας - Αγ. Κων/νου & Ελένης - Παραλία Ιππόκαμπος

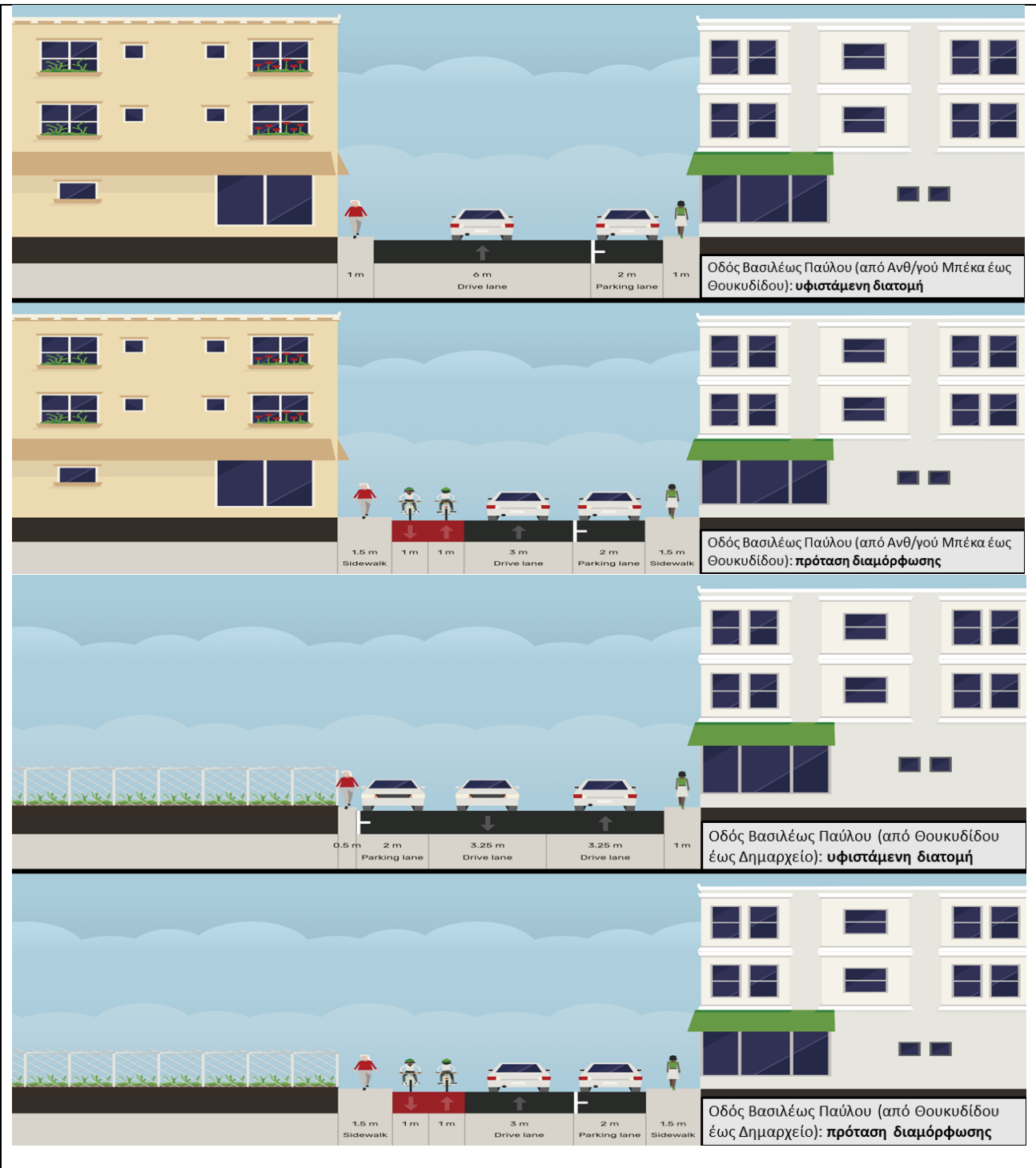
Ορίζοντας 10ετίας:

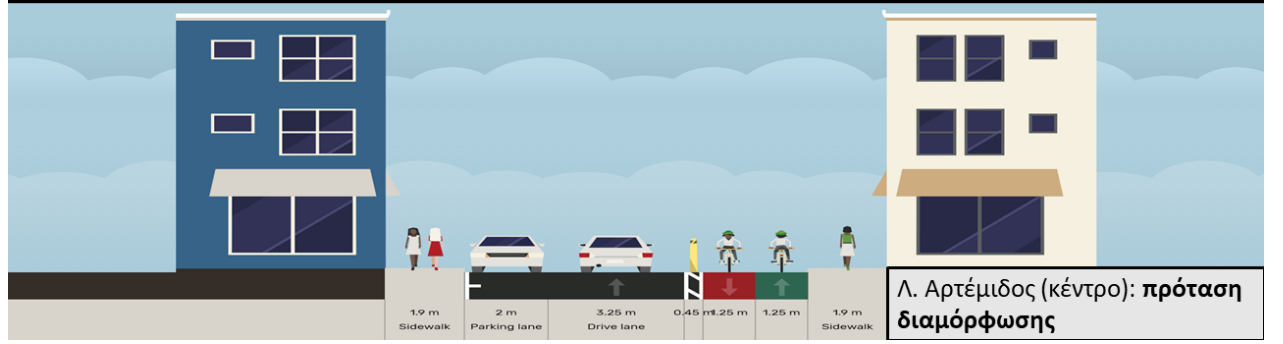
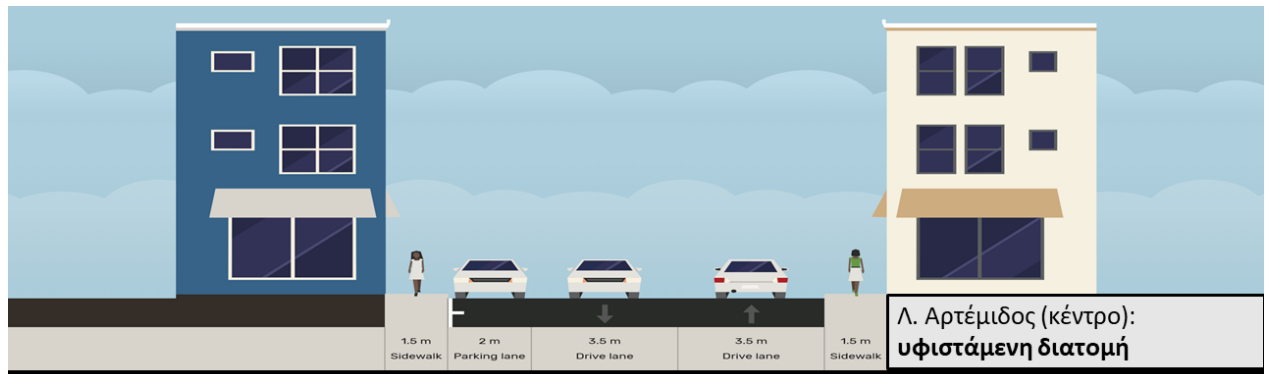
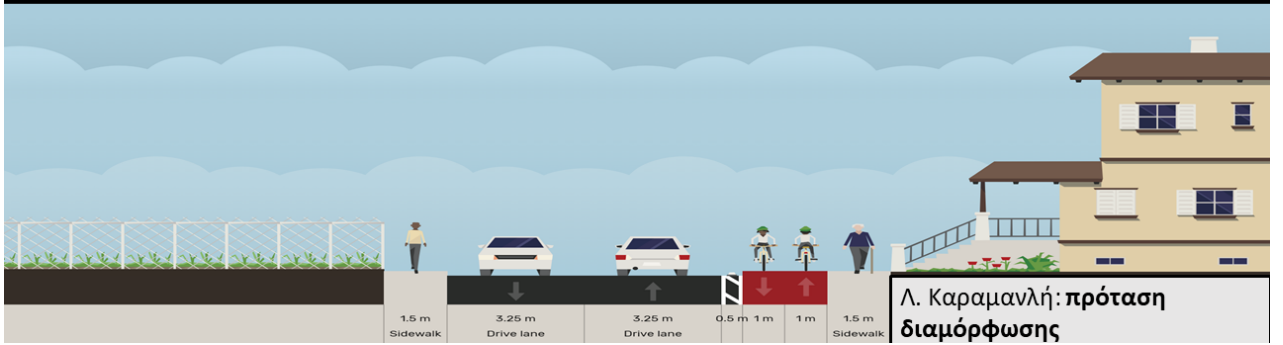
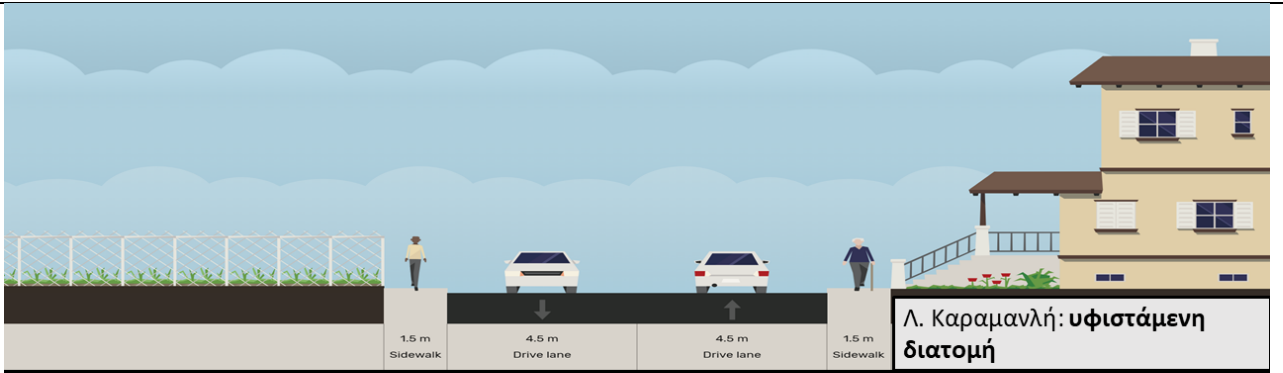
- Σύνδεση Σπάτων - Εκπρωτικού Χωριού (μήκος 2 χλμ) με ποδηλατόδρομο, μετά την ανάπλαση της Λ. Αγ. Δημητρίου (βλ. σχετικό μέτρο)

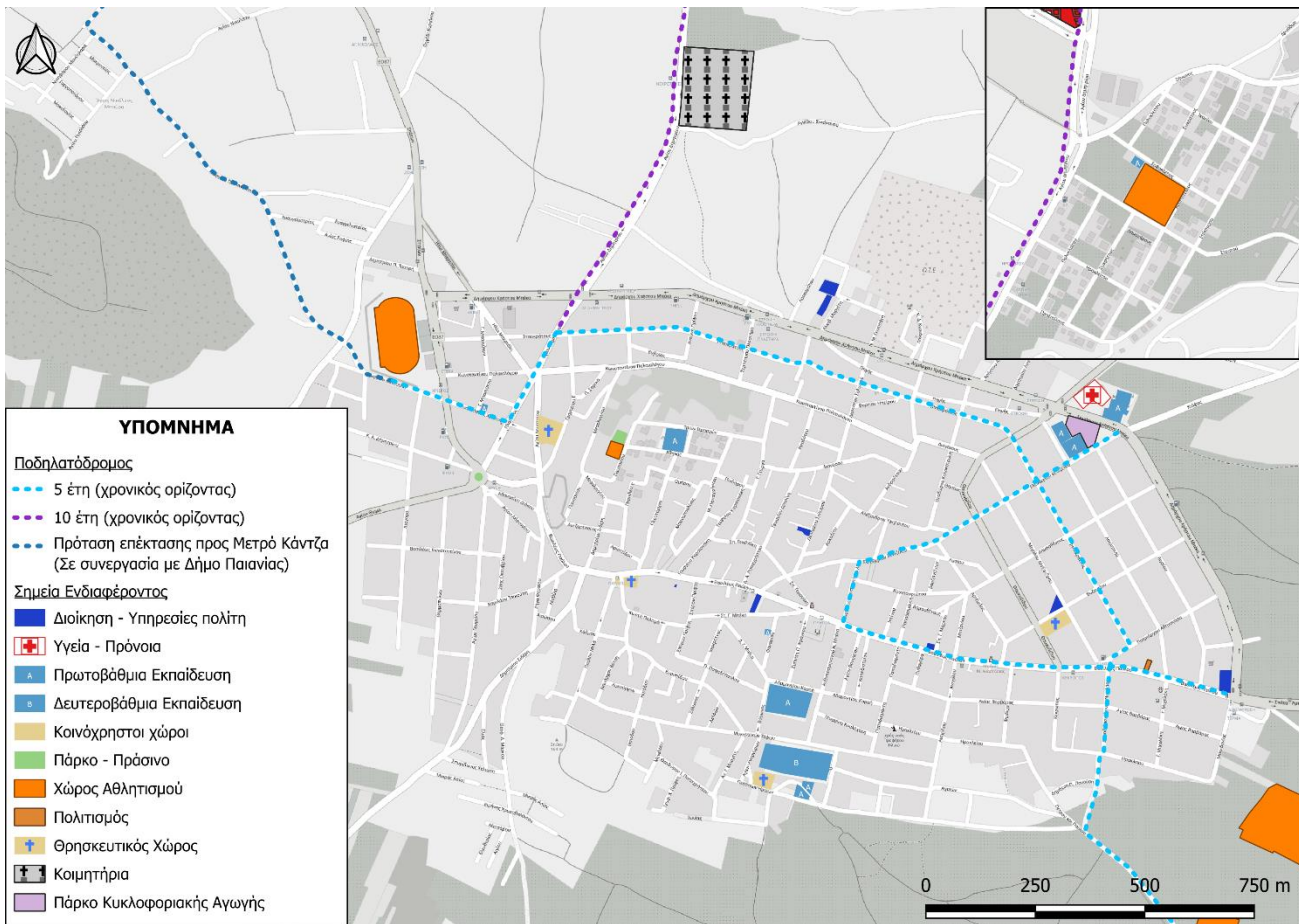
Ορίζοντας 10+ ετών:

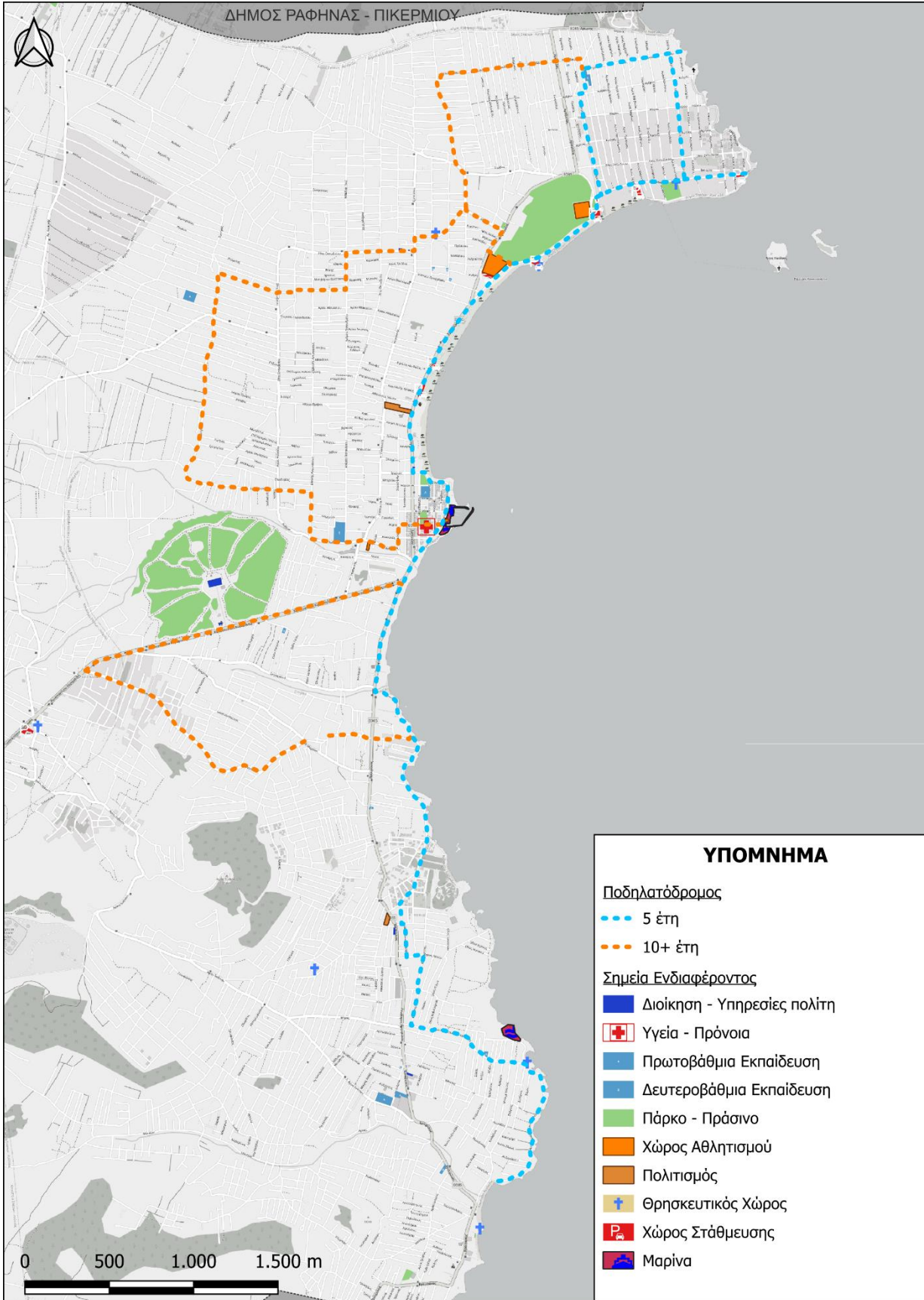
- Επέκταση δικτύου στην Αρτέμιδα (μήκος 12 χλμ): εγκάρσιες διαδρομές από σημεία ενδιαφέροντος προς τον παράκτιο ποδηλατόδρομο, ενίσχυση προσβασιμότητας. Οδοί: Θουκυδίδου - Ρούμελης - Τήνου, Αμοργού - 25ης Μαρτίου - Σερέτη (Αγ. Νικόλαος). Πυθαγόρα - Νικομήδειας - Αθήνας. Ιωαννίνων - Υπαπαντής - Δημοκρατίας - Α. Παπανδρέου - Γαλήνης - Κάλβου - οδός 54 - Σωτήρος - Αγ. Σεραφείμ - Εθν. Αντιστάσεως - Ανθέων - Αμφιτρίτης - Αύρας - Φράγκου. Λ. Καραμανλή - Γιούργια - Αθ. Διάκου. Λ. Βραυρώνος από Εθν. Αντιστάσεως έως παραλία Ιππόκαμπος
- Επέκταση δικτύου Σπάτων. Ποδηλατόδρομος για σύνδεση της Δ.Ε. Σπάτων με το σταθμό μετρό «Κάντζα» (μέσω Δήμου Παιανίας): Γεωργίου - Κατσούλη - Γεωργίου Παπανδρέου - Αγ. Θεμιστοκλή - Λ. Σπάτων (μήκος 2 χλμ εντός Δήμου) - Δήμος Παιανίας (2,5 χλμ επιπλέον). Απαιτείται συνεργασία με τον Δήμο Παιανίας

Το παρόν μέτρο συνεργάζεται και με τα μέτρα 1.5 και 2.2









ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Ποδηλατόδρομος

5 έτη

10+ έτη

Σημεία Ενδιαφέροντος

Διοίκηση - Υπηρεσίες πολίτη

Υγεία - Πρόνοια

Πρωτοβάθμια Εκπαίδευση

Δευτεροβάθμια Εκπαίδευση

Πάρκο - Πράσινο

Χώρος Αθλητισμού

Πολιτισμός

Θρησκευτικός Χώρος

Χώρος Στάθμευσης

Μαρίνα



Περιγραφή:

Οι νέες τεχνολογίες επηρεάζουν άμεσα την καθημερινότητα και τις ζωές των κατοίκων γενικότερα. Μάλιστα, παρουσιάζουν ιδιαίτερο ρόλο στον τομέα των μετακινήσεων. Επομένως, είναι σημαντικό μία περιοχή, η οποία επιθυμεί να επιτύχει ένα σημαντικό επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας, να αξιοποιήσει ορισμένα από αυτά τα εργαλεία.

Οι πόλεις μπορούν να ενθαρρύνουν τη μεγαλύτερη χρήση της ποδηλασίας για να διευκολύνουν τις σύντομες διαδρομές, καθιστώντας τους αριθμούς των ποδηλάτων άμεσα διαθέσιμους στους δρόμους τους. Τα σχέδια μπορεί να ποικίλλουν σε μέγεθος και σε περιοχές που καλύπτονται και μπορεί να αφορούν ηλεκτρικά ποδήλατα αλλά και να επεκταθούν σε ηλεκτρικά πατίνια και λοιπά οχήματα μικροκινητικότητας, προωθώντας την ηλεκτροκίνηση και σε χρήστες που δεν είναι εξοικειωμένοι με το ποδήλατο ή να διευκολύνει μετακινήσεις που είτε λόγω απόστασης είτε λόγω σωματικής αδυναμίας, δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν με ένα συμβατικό ποδήλατο.

Η ανάπτυξη συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο μέτρο για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου από κατοίκους και επισκέπτες. Επίσης εμφανίζει καίρια σημασία για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού. Η υλοποίησή του απαιτεί μικρό χρόνο και απλές διαδικασίες ωρίμανσης. Επίσης, το κόστος για τον Δήμο μπορεί να είναι σχετικά χαμηλό καθώς μπορεί η υλοποίησή του να χρηματοδοτηθεί από Ευρωπαϊκά προγράμματα που υποστηρίζουν δράσεις καινοτομίας ή γίνει αποκλειστικά από ιδιώτες.

Οι σταθμοί μικροκινητικότητας τοποθετούνται σε δημόσιους χώρους, σε σημαντικούς πόλους έλξης καθώς και σε σημεία μετεπιβίβασης σε άλλα μέσα.

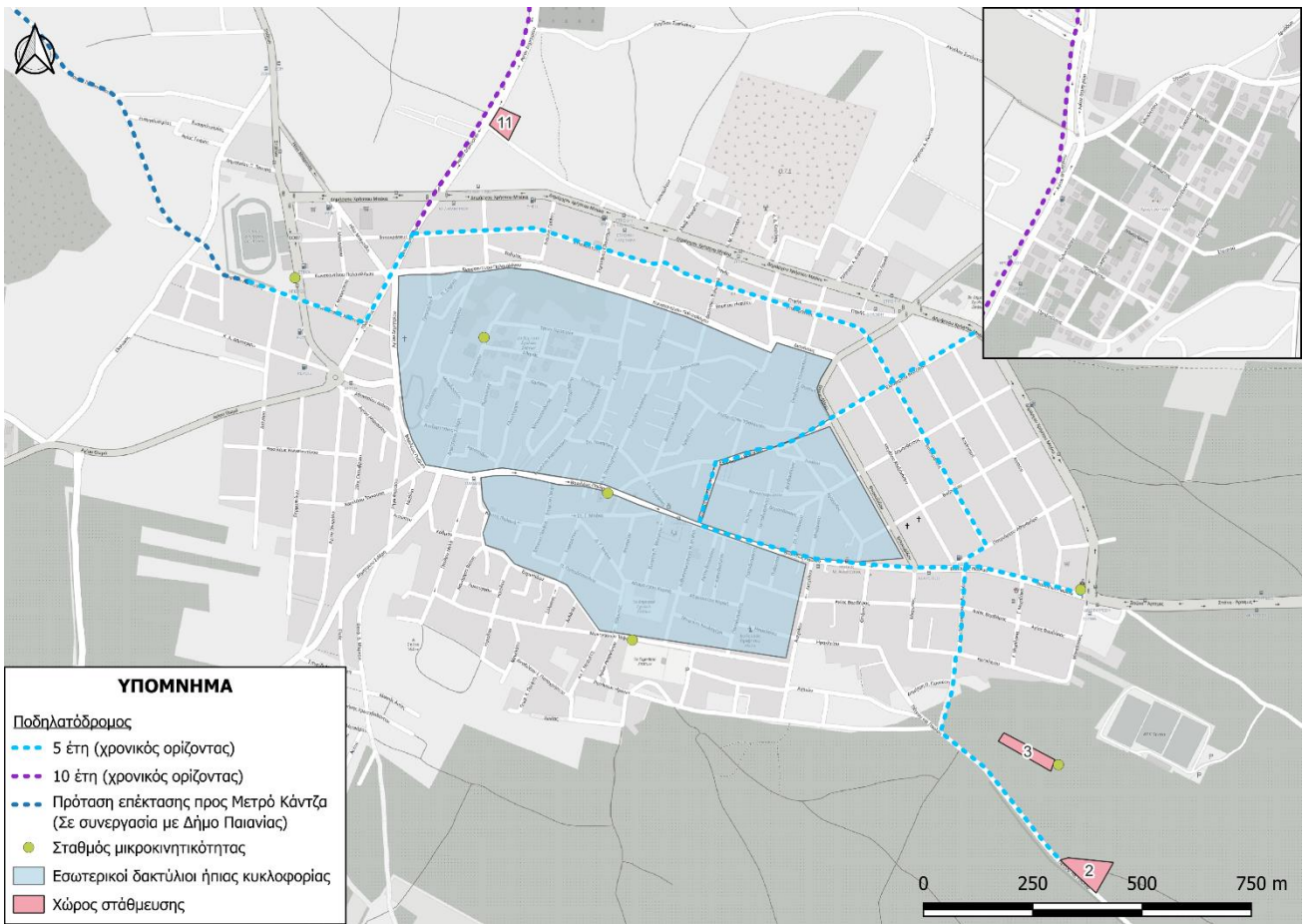
Οι σταθμοί μικροκινητικότητας θα αποτελούν ιδιαίτερα σημεία μέσα στην πόλη, τα οποία θα δίνουν στους κατοίκους και επισκέπτες τη δυνατότητα χρήσης (ηλεκτρικού) ποδηλάτου ή μέσω μικροκινητικότητας για μικρό χρονικό διάστημα. Οι σταθμοί αυτοί θα έχουν μεταβλητές θέσεις, ανάλογα με τις ανάγκες της περιοχής που εξυπηρετούν. Χρειάζεται να γίνει μελέτη εφαρμογής για τον ακριβή καθορισμό της θέσης και του μεγέθους των σταθμών.

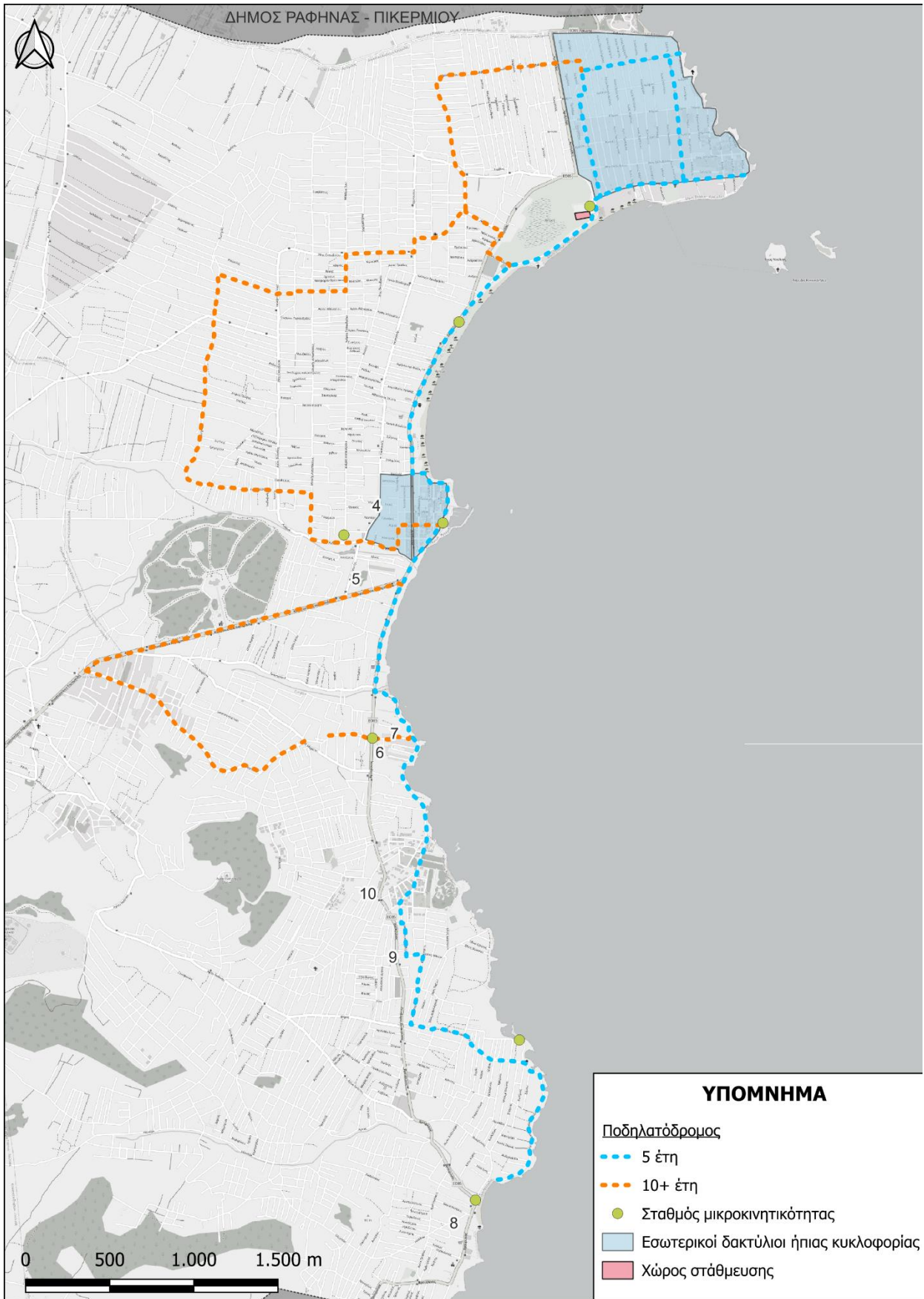
Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Θα προωθήσει περαιτέρω την χρήση ήπιων μέσων μεταφοράς, ανεξαρτήτως του αν κάποιος έχει ήδη κάποιο στην κατοχή του ή όχι
- Θα ενισχύσει την εξοικείωση των κατοίκων με ήπια μέσα μεταφοράς έναντι ΙΧ
- Συμβάλει στις πολυτροπικές μετακινήσεις και την μετεπιβίβαση στη Δημόσια Συγκοινωνία χωρίς τη χρήση ΙΧ
- Μπορεί να καλυφτεί μεγαλύτερη απόσταση με μικρότερο κόπο από ότι με συμβατικά μέσα ήπιας κινητικότητας

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:
1.1, 1.3, 1.4, 2.3	+ Ανάδειξη του ποδηλάτου ως κύριο και ασφαλές μέσο μετακίνησης + Αύξηση του ποσοστού μετακίνησης μέσω ποδηλάτου + Μείωση διάρκειας μετακινήσεων για μικρές αποστάσεις + Ενίσχυση πολυτροπικών μετακινήσεων και μετεπιβιβάσεων χωρίς τη χρήση ΙΧ + Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος + Αύξηση τουριστικής κίνησης
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (1 – 6 μήνες, μετά την αντίστοιχη υλοποίηση ποδηλατόδρομων)
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο Μελέτη χωροθέτησης και βιωσιμότητας: 20.000 – 30.000 €

	Θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων: 200 – 1500 € / Θέση	
Προτεραιότητα :	Μέτρια	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι, ΣΔΙΤ	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη σκοπιμότητας – βιωσιμότητας. Μελέτη χωροθέτησης. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο • Σταθμοί οχημάτων μικροκινητικότητας (πλήθος) 	
<p>Περιοχή παρέμβασης: Η περιοχή παρέμβασης του συγκεκριμένου μέτρου αφορά επιλεγμένα σημεία του Δήμου, των οποίων μια πρώτη αιτιολογημένη χωροθέτηση έχει γίνει μέσω του ΣΒΑΚ. Οι σταθμοί οχημάτων μικροκινητικότητας τοποθετούνται σε πόλους έλξης, χώρους μετεπιβίβασης στη δημόσια συγκοινωνία, πλησίον προτεινόμενων χώρων στάθμευσης ΙΧ (βλ. σχετικό μέτρο), καθώς και σε χώρους που αναμένεται να τοποθετηθούν φορτιστές μικροκινητικότητας ΣΦΗΟ. Επίσης, λαμβάνεται υπόψη η δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας (βλ. μέτρο Α.1.1), ώστε ορισμένοι από τους σταθμούς μικροκινητικότητας να χωροθετούνται εντός τους. Συγκεκριμένα, η χωροθέτηση γίνεται ως εξής (σε παρένθεση η αιτιολόγηση της χωροθέτησης):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Σπάτα: Εκπαιτικό Χωριό, Διαδόχου Κων/νου (ΣΦΗΟ), Παισανίου (ΣΦΗΟ και εντός ζώνης ήπιας κυκλοφορίας), Βασ. Παύλου έμπροσθεν πλατείας Παλιού Δημαρχείου (ΣΦΗΟ, στάση λεωφορείου, ζώνες ήπιας κυκλοφορίας εκατέρωθεν), σχολεία Μυκηναϊκών Τάφων (ΣΦΗΟ), Δημαρχείο (στάσεις λεωφορείων), χώρος στάθμευσης νο.3. • Αρτέμιδα: χώρος στάθμευσης Λ. Αρτέμιδος (ΣΦΗΟ), σχολεία στην οδό Ανθέων (ΣΦΗΟ), οδός Φράγκου (ΣΦΗΟ), Βραυρώνος & Διάκου (χώροι στάθμευσης νο.6,7), Βραυρώνος & Μακεδονίας (χώρος στάθμευσης 8, παραλίες), Αγ. Νικόλαος (πλησίον τερματικού λεωφορείων και χώρου στάθμευσης), Βραυρώνα (Ναυτικός Όμιλος Νέας Αρτέμιδας) <p>Η χωροθέτησή τους μπορεί να γίνει τμηματικά ώστε να υπάρξει σταδιακή εξοικείωση και να εξασφαλιστεί η οικονομική βιωσιμότητα της επένδυσης, παράλληλα με την ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων. Αναγκαία προϋπόθεση για την επιτυχή υιοθέτηση του μέτρου, η ύπαρξη ποδηλατοδρόμων, φάσης πενταετίας - βραχυπρόθεσμοι (μέτρο Α.2.1).</p>		





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Ποδηλατόδρομος

5 έτη

10+ έτη

Σταθμός μικροκινητικότητας

Εσωτερικοί δακτύλιοι ήπιας κυκλοφορίας

Χώρος στάθμευσης



Περιγραφή:

Η αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός ΣΒΑΚ που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των αυτοκίνητων Ι.Χ., χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες, ενώ αποτελεί κύρια λύση για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης κ.ά.).

Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος εξυπηρετείται από λεωφορεία του ΟΑΣΑ που συνδέουν τα Σπάτα και την Αρτέμιδα με τους σημαντικότερους σταθμούς μετεπιβίβασης σε Μετρό (Παλλήνη, Δουκίσσης Πλακεντίας, Νομισματοκοπείο), καθώς και τους οικισμούς μεταξύ τους.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αυξήσει το ποσοστό μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες και να αναβαθμίσει σημαντικά την προσφερόμενη εξυπηρέτηση μέσω σειράς μέτρων.

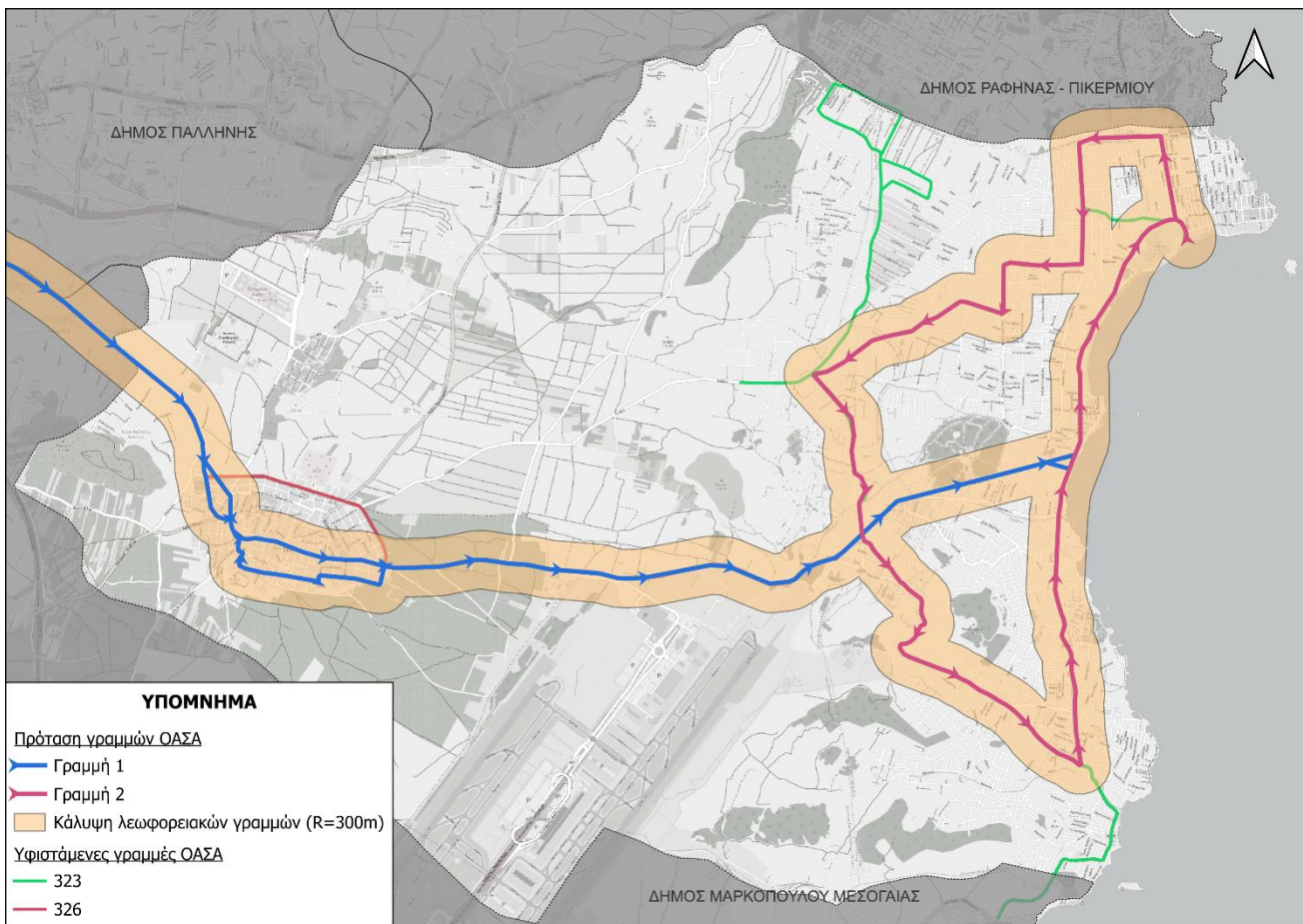
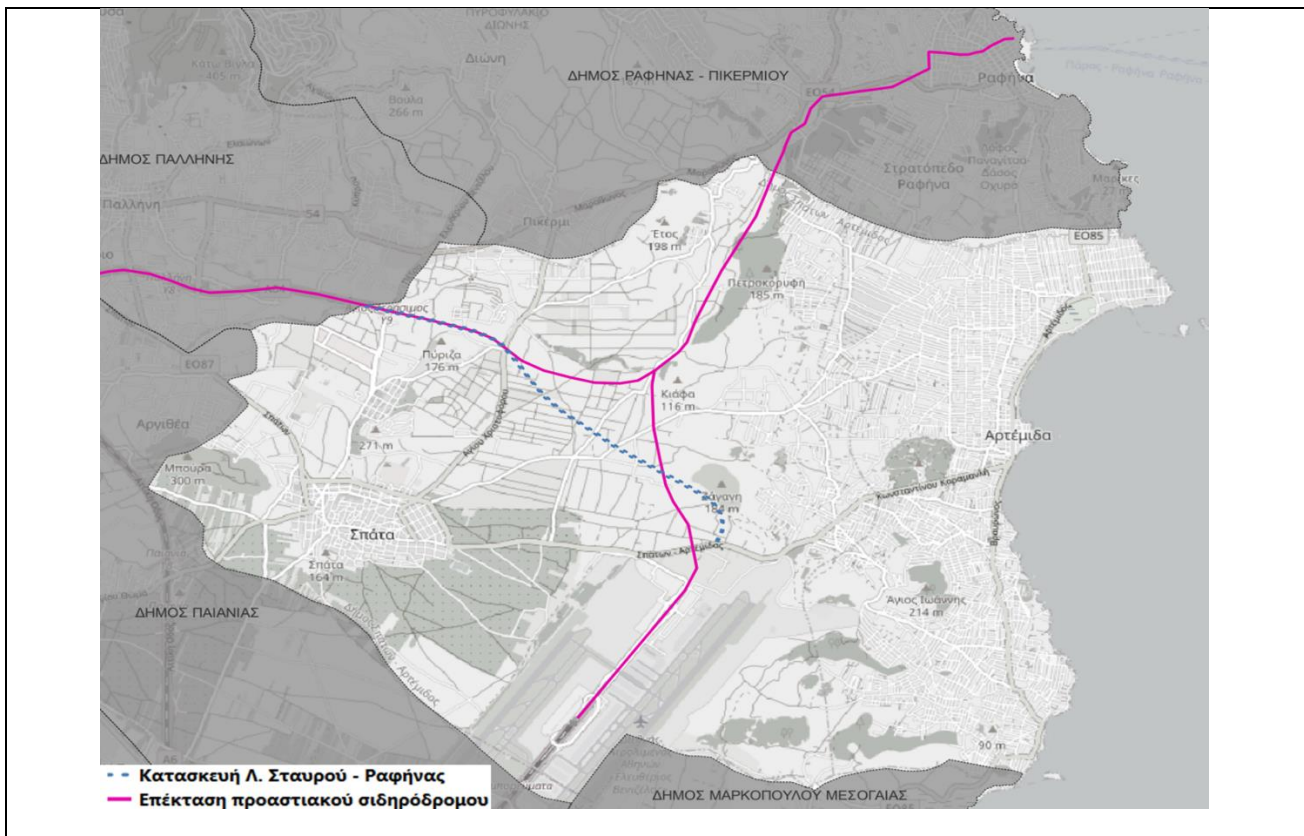
Το παρόν αναφέρεται στην αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών ευθύνης του ΟΑΣΑ ώστε να αντιμετωπιστούν τα τρέχοντα προβλήματα και μελλοντικά, να προσαρμοστούν στις νέες υποδομές, συγκοινωνιακές και πολεοδομικές που θα αναπτυχθούν στο Δήμο.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Στην ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης καθώς και μέσα από τις τοποθετήσεις φορέων και πολιτών στις διαβουλεύσεις, καταγράφηκαν μια σειρά ζητημάτων που αυτή τη στιγμή καθιστούν τη Δημόσια Συγκοινωνία μη ελκυστική και χρήζουν αντιμετώπισης
- Εντός των ορίων του Δήμου αναμένονται σε βάθος χρόνου πολύ σημαντικές μεταφορικές υποδομές στις οποίες θα πρέπει να προσαρμοστούν οι λεωφορειακές γραμμές. Σημαντικότερη είναι η επέκταση των ΜΣΤ που αυτή τη στιγμή τερματίζουν στο Αεροδρόμιο, προς τη Ραφήνα, με σταθμούς εντός του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
2.1	+ Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας + Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων + Ανάδειξη δημόσιας συγκοινωνίας ως μέσο ανταγωνιστικό προς το Ι.Χ. + Βελτίωση εξυπηρέτησης για μετακινούμενους χωρίς αυτοκίνητο ή/και με χαμηλό εισόδημα + Μείωση περιβαλλοντικού αποτυπώματος	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Μέτριος (1 – 2 έτη)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Χαμηλό (χαμηλή επιβάρυνση Δήμου λόγω αρμοδιότητας ΟΑΣΑ): Έρευνα επιβατικής κίνησης & Μελέτη αναδιαμόρφωσης αστικών συγκοινωνιών: 100.000 – 200.000 €	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X

	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Εκπόνηση γενικής κλίμακας έρευνας επιβατικής κίνησης στις γραμμές και τις στάσεις των λεωφορείων ΟΑΣΑ του Δήμου. Μελέτη αναδιαμόρφωσης αστικών συγκοινωνιών. Εφαρμογή τροποποιήσεων	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ, Αττικό Μετρό, Περιφέρεια Αττικής
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (μείωση) • Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ 	
<p>Περιοχή παρέμβασης: Το παρόν μέτρο αφορά τη γενικότερη αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών αρμοδιότητας ΟΑΣΑ, με τον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος να έχει υποστηρικτικό ρόλο και όχι κύριο. Το ΣΒΑΚ Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος έχει αναδείξει τα κύρια προβλήματα της υφιστάμενης κατάστασης τα οποία, σε ότι αφορά το παρόν μέτρο, αφορούν καθυστερήσεις στα δρομολόγια, μειωμένη κάλυψη τις νυχτερινές ώρες και τα σαββατοκύριακα, μειωμένη συνδεσιμότητα μεταξύ των περιοχών του Δήμου.</p> <p>Για την επίλυση των παραπάνω απαιτείται:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Τήρηση των δρομολογίων των γραμμών 304, 305, 319 χωρίς να παραλείπονται δρομολόγια • Αύξηση συχνότητας και ωραρίου εξυπηρέτησης της γραμμής 323 και 326 <p>Επιπρόσθετα, το ΣΒΑΚ προτείνει την χάραξη δυο νέων δρομολογίων (ή την τροποποίηση υφιστάμενων δρομολογίων του ΟΑΣΑ) ως εξής:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Γραμμή 1: Αρτέμιδα – Σπάτα - Κάντζα – Σπάτα – Αρτέμιδα (κυκλική) Η παρούσα πρόταση επιτυγχάνει την ταχύτερη σύνδεση του κέντρου της Αρτέμιδας με τα Σπάτα και την ταχύτερη σύνδεση των δυο περιοχών με τον κοντινότερο σταθμό μετρό της Κάντζας. Έτσι μειώνεται ο χρόνος ταξιδιού εντός του λεωφορείου, μέχρι την μετεπιβίβαση σε μετρό. Ακόμη, καλύπτονται οι νότιες περιοχές της πόλης των Σπάτων που αυτή τη στιγμή δεν έχουν συγκοινωνιακή κάλυψη. Για την χάραξη αυτή είναι απαιτούμενο το αντίστοιχο μέτρο των μονοδρομήσεων των οδών. Μπορεί επίσης να λειτουργήσει ως τροποποίηση της υφιστάμενης γραμμής 326 (Κάντζα – Σπάτα – Αρτέμιδα). • Γραμμή 2: Αγ. Νικόλαος – Αρτέμιδα - Αγ. Ιωάννου – Βραυρώνα – Αρτέμιδα – Αγ. Νικόλαος (κυκλική) Η παρούσα πρόταση επιτυγχάνει μια κυκλική διαδρομή που συνδέει τις σημαντικότερες πληθυσμιακά περιοχές της Αρτέμιδος με ταχύτερο τρόπο από ότι κάνει η υφιστάμενη γραμμή 323 που εμφανίζει μειωμένη εξυπηρέτηση, ενώ επεκτείνει και την κάλυψη στα βορειότερα όρια της Αρτέμιδος που αυτή τη στιγμή δεν καλύπτονται. Μπορεί επίσης να λειτουργήσει ως τροποποίηση της υφιστάμενης γραμμής 323 (Αγ. Νικόλαος – Αγ. Κυριακή - Βραυρώνα). <p>Σε περίπτωση που μπορεί να υλοποιηθεί μόνο η μια από τις δυο γραμμές, προτείνεται να εξεταστεί η λειτουργία της Γραμμής 1 κατά τη διάρκεια του έτους και η Γραμμή 2 κατά τους θερινούς μήνες (Ιούλιο - Αύγουστο). Έτσι η Γραμμή 1 εξυπηρετεί τη μετεπιβίβαση σε Μετρό για τους εργαζόμενους / φοιτητές και η Γραμμή 2 εξυπηρετεί τους παραθεριστές κατά μήκος της Αρτέμιδας τους θερινούς μήνες που οι μεταφορικές ανάγκες για εργασία μειώνονται.</p> <p>Τέλος, εφόσον υλοποιηθεί η επέκταση της Γραμμής 3 του Μετρό από Αεροδρόμιο προς Ραφήνα και από Δουκ. Πλακεντίας προς Ραφήνα (βλ. παρακάτω χάρτη), με την ύπαρξη σταθμών εντός των ορίων του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος, επιβάλλεται τροποποίηση δρομολογίων ώστε να επιτυγχάνεται η σύνδεση των δυο κύριων αστικών περιοχών του Δήμου με τους σταθμούς αυτούς.</p>		



**Περιγραφή:**

Η αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός ΣΒΑΚ που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των αυτοκινήτων Ι.Χ., χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες, ενώ αποτελεί κύρια λύση για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης κ.ά.).

Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος εξυπηρετείται από λεωφορεία του ΟΑΣΑ που συνδέουν τα Σπάτα και την Αρτέμιδα με τους σημαντικότερους σταθμούς μετεπιβίβασης σε Μετρό (Παλλήνη, Δουκίσσης Πλακεντίας, Νομισματοκοπείο), καθώς και τους οικισμούς μεταξύ τους.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αυξήσει το ποσοστό μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες και να αναβαθμίσει σημαντικά την προσφερόμενη εξυπηρέτηση μέσω σειράς μέτρων.

Το παρόν αναφέρεται στην αναβάθμιση της ποιότητας των υποδομών (στάσεων, τερματικών σταθμών) και τη βελτίωση της εξυπηρέτησης και πληροφόρησης, μέσω πινακίδων τηλεματικής. Πιο αναλυτικά:

1) **Αξιολόγηση της ποιότητας των υφιστάμενων στάσεων**, καθώς και όσων νέων στάσεων προκύπτουν μετά από πιθανή αναδιάρθρωση της δημόσιας συγκοινωνίας, ως προς την ασφάλεια και την χρηστικότητα τους.

2) **Εκπόνηση των τεχνικών προδιαγραφών των στάσεων**. Οι στάσεις αποτελούν στοιχεία αστικού εξοπλισμού που προβάλλονται έντονα. Συνεπώς, η κατάλληλη διαμόρφωση και αρχιτεκτονική τους μπορεί να δώσει νέο χαρακτήρα σε μια πόλη. Τα χαρακτηριστικά που θεωρούνται απαραίτητα σε μια στάση δημόσιας συγκοινωνίας είναι:

- ο Η σήμανση της θέσης της στάσης με παρουσία πινακίδας.
- ο Η αναγραφή του ονόματος (και του κωδικού) της στάσης.
- ο Η εξασφάλιση της ανεμπόδιστης επιβίβασης/αποβίβασης των μετακινουμένων (απαγόρευση στάθμευσης κοντά στη στάση, διαμόρφωση εσοχής πεζοδρομίου, κ.ά.)

Στις στάσεις με μεγάλη επιβατική ζήτηση, επιπλέον χαρακτηριστικά θα πρέπει να είναι:

- ο Το προστατευτικό σκέπαστρο προκειμένου να είναι εφικτή η αναμονή των μετακινουμένων υπό δύσκολες καιρικές συνθήκες.
- ο Το πρόγραμμα δρομολογίων και/ή η εκτιμώμενη άφιξη του οχήματος στην κάθε στάση.
- ο Μικρό πλήθος θέσεων για καθημένους, για μετακινούμενους που επιβαρύνονται από υπερβολική ορθοστασία.

3) **Τα τελικά στοιχεία που πρέπει να υπάρχουν στις διατάξεις πληροφόρησης των στάσεων** (στύλοι, πινακίδες, πλαίσια ανακοινώσεων κ.ά.) είναι :

- ο Το όνομα κάθε διερχόμενης γραμμής από την στάση
- ο Οι κατευθύνσεις της γραμμής
- ο Οι συχνότητα και τα ωράρια της γραμμής

Οι διατάξεις πληροφόρησης θα πρέπει να έχουν τα εξής χαρακτηριστικά:

- ο Αναγνωρίσιμα – να μπορούν να εντοπιστούν από απόσταση.
- ο Κατάλληλη θέση, υλικά-χρώματα & γραμματοσειρά ώστε μπορούν να διαβαστούν από όλες τις ηλικίες και από άτομα με περιορισμένη όραση.
- ο Σαφές και επικαιροποιημένο περιεχόμενο.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Εντός του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος αναπτύσσονται εκατοντάδες στάσεις, από τις οποίες μόλις δύο έχουν πληροφόρηση τηλεματικής, ενώ ελάχιστες είναι οι στάσεις που διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό / πληροφόρηση

Στρατηγικοί στόχοι:

2.2

Συμβολή Μέτρου:

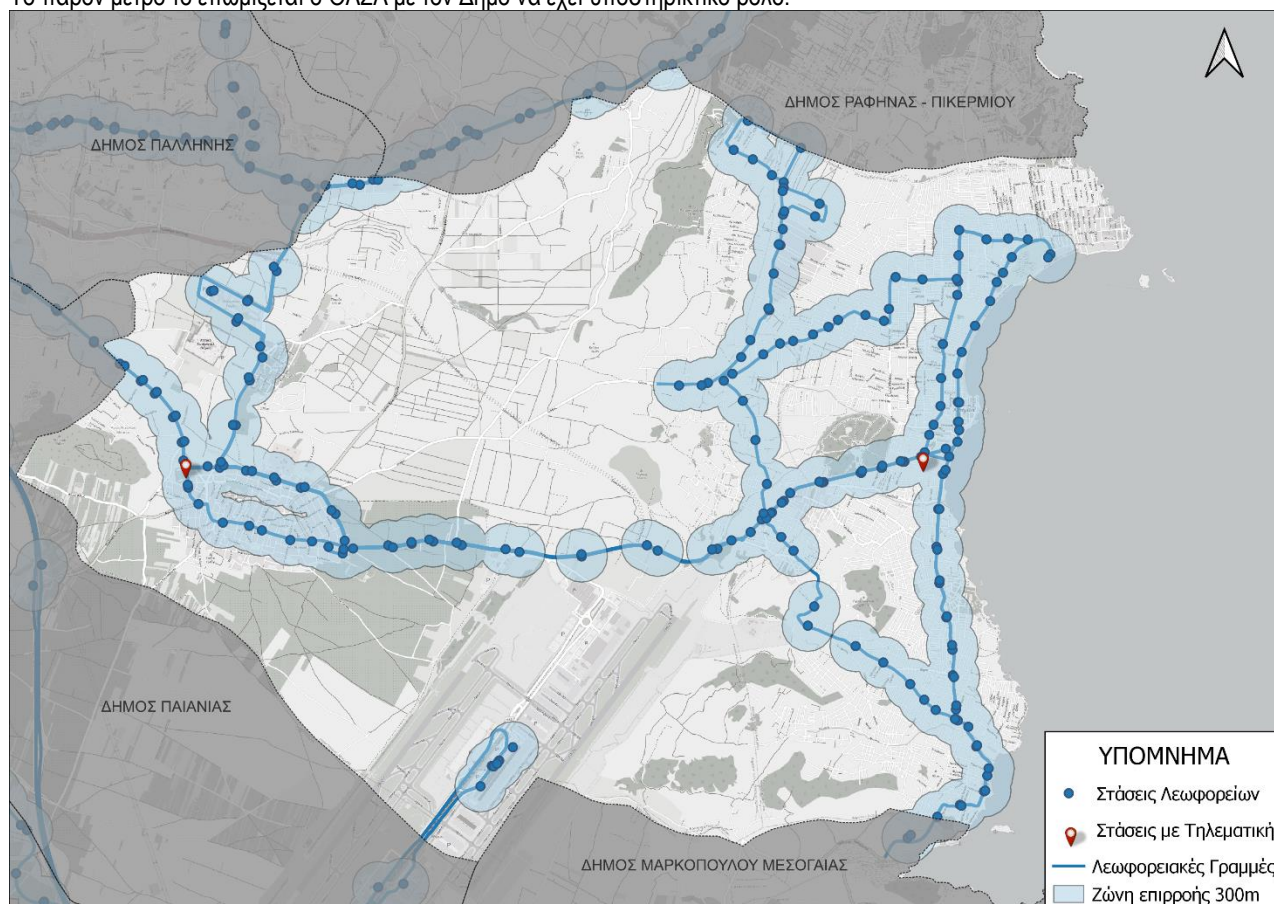
- + Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας
- + Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων
- + Αύξηση εμπιστοσύνης, ασφάλειας και άνεσης των χρηστών κατά τη διάρκεια της αναμονής στις στάσεις

Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (1 – 2 έτη)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Χαμηλό (χαμηλή επιβάρυνση Δήμου λόγω αρμοδιότητας ΟΑΣΑ)	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	Χ
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	Χ
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	Χ
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	Χ
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	Χ
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
Άλλη δράση Ωριμότητας:		
Βήματα Υλοποίησης :	Εκπόνηση γενικής κλίμακας έρευνας επιβατικής κίνησης στις γραμμές και τις στάσεις των λεωφορείων ΟΑΣΑ του Δήμου. Υποστήριξη ΟΑΣΑ. Υλοποίηση παρεμβάσεων.	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ Βελτίωση υποδομής στάσεων ΜΜΜ (ποσοστό) 	

Περιοχή παρέμβασης:

Το παρόν μέτρο αφορά το σύνολο του Δήμου, με προτεραιότητα να δίνεται στις στάσεις με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση στα κέντρα των Σπάτων, της Αρτέμιδος και στο Εκπαιδευτικό Χωριό, καθώς και στις αφετηρίες – τέρματα.

Το παρόν μέτρο το επωμίζεται ο ΟΑΣΑ με τον Δήμο να έχει υποστηρικτικό ρόλο.



**Περιγραφή:**

Η αναβάθμιση των δημοσίων συγκοινωνιών είναι ένα από τα κυριότερα μέτρα ενός ΣΒΑΚ που μπορεί να μεταβάλει τις συνθήκες του δικτύου. Οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι το μέσο που μπορεί να αντικαταστήσει την χρήση των αυτοκινήτων Ι.Χ., χωρίς να επηρεάζεται από τις καιρικές συνθήκες, ενώ αποτελεί κύρια λύση για συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες (π.χ. ηλικιωμένους, άτομα με δυσκολίες μετακίνησης κ.ά.).

Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος εξυπηρετείται από λεωφορεία του ΟΑΣΑ που συνδέουν τα Σπάτα και την Αρτέμιδα με τους σημαντικότερους σταθμούς μετεπιβίβασης σε Μετρό (Παλλήνη, Δουκίσσης Πλακεντίας, Νομισματοκοπείο), καθώς και τους οικισμούς μεταξύ τους.

Στόχος του ΣΒΑΚ είναι να αυξήσει το ποσοστό μετακινήσεων με δημόσιες συγκοινωνίες και να αναβαθμίσει σημαντικά την προσφερόμενη εξυπηρέτηση μέσω σειράς μέτρων.

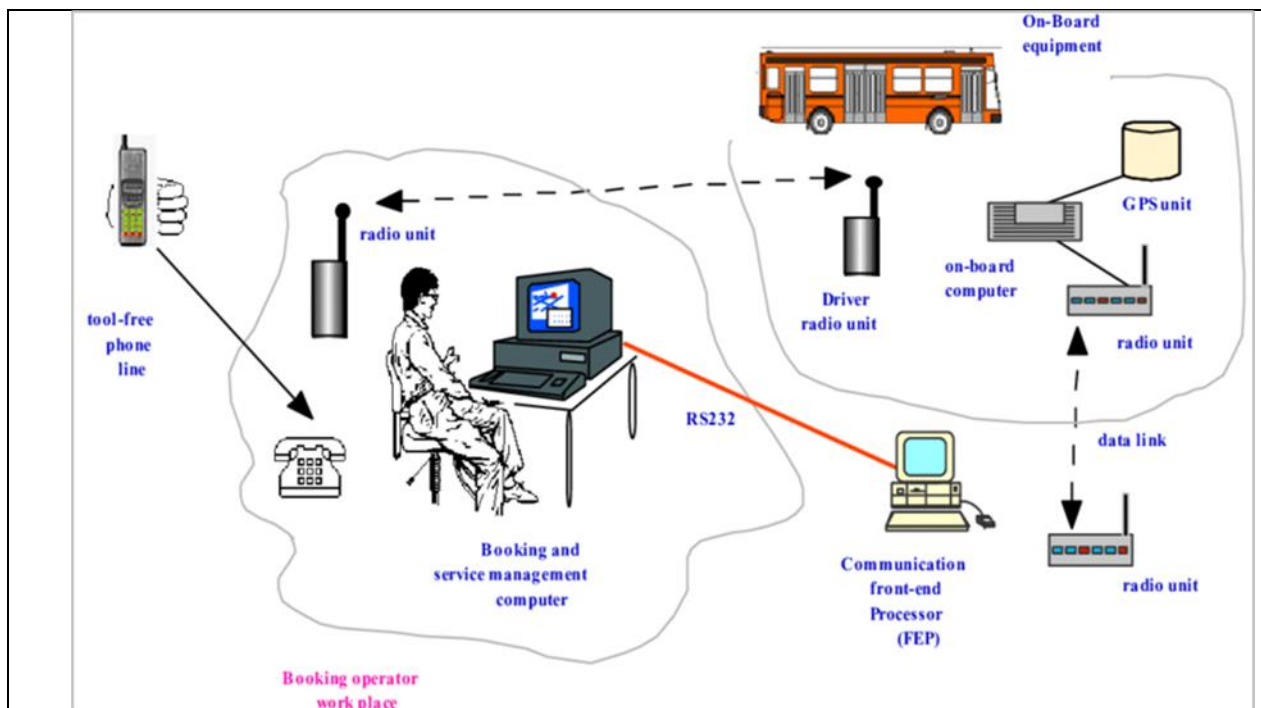
Το παρόν αναφέρεται στη διερεύνηση ένταξης πράσινου minibus στον Στόλο λεωφορείων του ΟΑΣΑ, ή εναλλακτικά, υπό την ευθύνη / εποπτεία / λειτουργία του Δήμου. Το λεωφορείο αυτό θα καλύπτει συγκεκριμένες ανάγκες του Δήμου, θα λειτουργεί συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά προς τις υφιστάμενες και μελλοντικές γραμμές του ΟΑΣΑ και θα μπορεί:

- Είτε να εξυπηρετεί ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο αυξημένης ανάγκης που δεν καλύπτεται από τον ΟΑΣΑ είτε
- Να λειτουργεί ως εφαρμογή Demand-Responsive Transport (DRT). Ένα σύστημα Demand-Responsive Transport (DRT) αποτελεί ένα ευέλικτο μέσο μετακίνησης το οποίο προσαρμόζεται στην ζήτηση των χρηστών του. Αποτελεί μια μορφή αστικής συγκοινωνίας η οποία έχει ορισμένα πλεονεκτήματα σχετικά με την οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

Οι γενικές αρχές λειτουργίας του συστήματος περιλαμβάνουν τα εξής:

- Κέντρο επικοινωνίας (τηλεφωνικό, ψηφιακό κέντρο μηνυμάτων, κ.ά.)
- Συλλογή αιτήσεων για μετακινήσεις
- Σχηματισμός ειδικών δυναμικών δρομολογίων
- Ενημέρωση επιβατών και εκτέλεση των δρομολογίων
- Σύγχρονα οχήματα χαμηλών εκπομπών άνθρακα

Για την περίπτωση του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος προτείνεται η διενέργεια μελέτης σκοπιμότητας που θα διερευνά την οικονομική βιωσιμότητα ενός συστήματος ανταποκρινόμενου στη ζήτηση (DRT). Εκτιμάται ότι η προσφορότερη μορφή DRT για τις ανάγκες της περιοχής είναι της μορφής «Destination Specific DRT» (Many to one), λόγω της μεγάλης έκτασης του Δήμου και του πλήθους των μικρότερων οικισμών, ωστόσο η μελέτη σκοπιμότητας θα καταλήξει στο τελικό μοντέλο λειτουργίας.



Εικόνα 5. Σύστημα λειτουργία υπηρεσιών DRT PersonalBus, στην πόλη της Φλωρεντίας

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Στην περίπτωση που το Πράσινο Λεωφορείο ακολουθεί συγκεκριμένη διαδρομή θα συνεισφέρει στην πύκνωση της κάλυψης του Δήμου από Δημόσια Συγκοινωνία
- Στην περίπτωση που επιλεγεί το σύστημα DRT ο Δήμος θα διαθέτει ένα Πράσινο Λεωφορείο μηδενικών ρύπων που θα εξυπηρετεί τις εκάστοτε ανάγκες των χρηστών, προσφέροντας σημαντική ευελιξία και μείωση της ανάγκης χρήσης ΙΧ
- Κάλυψη αναγκών ιδίως κοινωνικών ομάδων που δεν διαθέτουν ΙΧ (μαθητές, φοιτητές, ηλικιωμένοι, οικονομικά ασθενέστεροι).

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
2.1	+ Βελτίωση της λειτουργίας της αστικής συγκοινωνίας + Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινουμένων + Αύξηση κάλυψης περιοχών από MMM + Μείωση ρύπων	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Χαμηλός (6 – 12 μήνες για εκπόνηση μελέτης)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Υψηλό Μελέτη σκοπιμότητας – βιωσιμότητας: 60.000 – 80.000 € Προμήθεια ηλεκτρικού λεωφορείου: 100.000 – 200.000 €	
Προτεραιότητα :	Χαμηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
Άλλη δράση Ωριμότητας:		
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη σκοπιμότητας. Προμήθεια. Εφαρμογή	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων με MMM • Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (μείωση) 	

Περιοχή παρέμβασης:

Θα καθορισθεί στη μελέτη σκοπιμότητας και ανάλογα της αναδιάρθρωσης που θα έχει προκύψει στο δίκτυο του ΟΑΣΑ καθώς και τις μελλοντικές συγκοινωνιακές υποδομές του Δήμου (όπως νέους σταθμούς μετρό εντός των ορίων του Δήμου).

Το ΣΒΑΚ προτείνει ήδη κάποιες διαδρομές που θα μπορούσαν να καλύπτονται από το minibus:

- Γραμμή 1 (ιδίως κατά τους χειμερινούς μήνες) και Γραμμή 2 (ιδίως κατά τους θερινούς μήνες) (βλ. μέτρο Β.1)
- Παραλλαγή των δυο ανωτέρω γραμμών, με σκοπό την μεταφορά μαθητών στα σχολεία ή/και μεταφορά φοιτητών προς το σταθμό Μετρό της Κάντζας, ιδίως στην περίπτωση λειτουργίας DRT
- Στην περίπτωση λειτουργίας DRT, μεταφορά κατοίκων των πιο απομακρυσμένων οικισμών προς τα δυο πολεοδομικά κέντρα ή προς το Εκπαιδευτικό Χωριό.
- Δρομολόγια από και προς τους νέους σταθμούς μετρό εντός των ορίων του Δήμου.

**Περιγραφή:**

Ένας θεσμοθετημένος σταθμός ΤΑΞΙ (ή πιάτσα ΤΑΞΙ) είναι μια σειρά θέσεων στάθμευσης παρά την οδό οι οποίες, μετά από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου, δεσμεύονται για στάθμευση οχημάτων ΤΑΞΙ. Ο χώρος συνεχίζει να ανήκει στον Δήμο, ενώ για τη λειτουργία και οργάνωση του χώρου, μετά από την απόφαση παραχώρησης, ευθύνεται ο ΟΑΣΑ για την περιοχή της Αττικής.

Εκτός από την θεσμική απόφαση, απαραίτητες είναι οι εργασίες οριοθέτησης του χώρου που δεσμεύεται για τη στάθμευση οχημάτων ΤΑΞΙ ώστε να είναι εμφανές για τους μετακινούμενους πεζούς, τα οχήματα ΤΑΞΙ, αλλά και τα ΙΧ που δεν πρέπει να παρκάρουν στο χώρο αυτό. Για το σκοπό αυτό προβλέπεται ειδική διαγράμμιση επί του οδοστρώματος και τοποθέτηση ρυθμιστικής σήμανσης Ρ70.

Η λειτουργία θεσμοθετημένης πιάτσας ΤΑΞΙ βοηθά στην ύπαρξη ενός σταθερού σημείου στο χώρο από το οποίο οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις υπηρεσίες ΤΑΞΙ. Έτσι υπάρχει καλύτερη ανάγνωση του χώρου και καλύτερος προγραμματισμός της μετακίνησης, ιδίως από κοινωνικές ομάδες που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην μετακίνησή τους (ΑμεΑ, παιδιά, ηλικιωμένοι).

Επίσης, περιορίζονται τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης ή λειτουργίας παράτυπων πιατσών.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει ευρέως διαδεδομένες εφαρμογές κλήσης ΤΑΞΙ στο εκάστοτε σημείο αφηρησίας της μετακίνησης του χρήστη. Οι εφαρμογές αυτές είναι ιδιαίτερα διαδεδομένες σε κοινωνικές ομάδες που είναι εξοικειωμένες με τις νέες τεχνολογίες και συνεπώς, για αυτές, μειώνεται η ανάγκη ύπαρξης πιάτσας ΤΑΞΙ.

Ωστόσο, καθώς κάτι τέτοιο δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από όλες τις κοινωνικές ομάδες, είναι απαραίτητο για λόγους χωρικής δικαιοσύνης να συνεχίζουν να θεσμοθετούνται σταθμοί ΤΑΞΙ, οι οποίοι ιδανικά πρέπει να προσφέρουν κάλυψη σε όλες τις αστικές περιοχές με σημαντικό πληθυσμό.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος λειτουργεί μόλις μια θεσμοθετημένη πιάτσα ΤΑΞΙ στο κέντρο της Αρτέμιδας, ενώ στα Σπάτα δεν έχει προβλεφθεί κάποιος τέτοιος χώρος

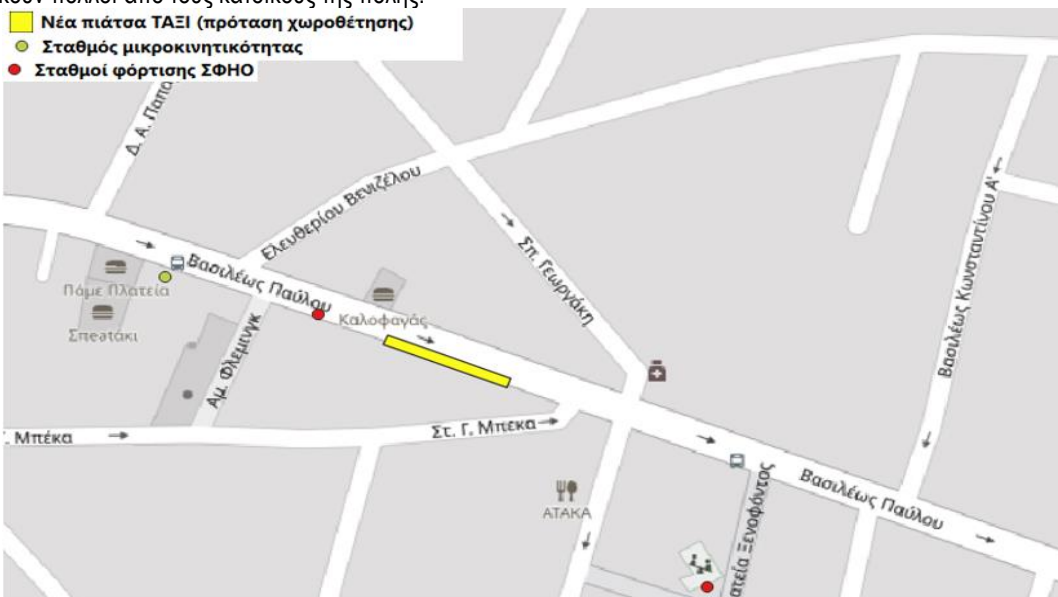
Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:
2.1, 3.3	+ Αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινούμενων + Καλύτερη οργάνωση των μετακινήσεων και του δημόσιου χώρου + Αύξηση χωρικής και μεταφορικής δικαιοσύνης, πρόσβαση σε μέσα μεταφοράς, πλην ΙΧ, για όλους + Αύξηση κάλυψης περιοχών από ΜΜΜ
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (6 μήνες)
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Χαμηλό • έως 5.000 € για διαγράμμιση και περίπου 100 € / πινακίδα • στον προτεινόμενο χώρο δεν απαιτούνται περαιτέρω εργασίες διαμόρφωσης εσοχής
Προτεραιότητα :	Μέτρια
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής
Χαρακτήρας :	Έργο
	X

	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	Χ
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	Χ
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	Χ
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Απόφαση Δημοτικού Συμβουλίου. Έγκριση ΟΑΣΑ. Υλοποίηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ
Δείκτες παρακολούθησης :	Μείωση παράνομα σταθμευμένων ΙΧ (ποσοστό στην ώρα αιχμής συγκριτικά με το έτος βάσης)	

Περιοχή παρέμβασης:

Ως περιοχή παρέμβασης προσδιορίζεται το κέντρο των Σπάτων, λόγω απουσίας πιάτσας ΤΑΞΙ στην πόλη των Σπάτων, ενώ σε δεύτερη φάση θα μπορούσε να υπάρξει και περαιτέρω δημιουργία επιπλέον σταθμών ΤΑΞΙ και σε άλλα σημεία του Δήμου. Ιδίως στην περιοχή της Αρτέμιδας, λόγω της μεγάλης της έκτασης, η οποία δεν μπορεί να καλυφτεί επαρκώς από την μοναδική πιάτσα ΤΑΞΙ που υπάρχει επί της οδού Φράγκου αυτή τη στιγμή, ειδικά κατά τους θερινούς μήνες που υπάρχουν αυξημένες ανάγκες μετακινήσεων στην περιοχή.

Στο κέντρο των Σπάτων, το ΣΒΑΚ προτείνει η νέα πιάτσα ΤΑΞΙ να χωροθετηθεί επί της οδού Βασιλέως Παύλου, έμπροσθεν του παλιού Δημαρχείου. Η θέση αυτή είναι ιδανική καθώς βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, εξυπηρετεί μια σειρά σημείων ενδιαφέροντος και τοπόσημων όπως το παλιό Δημαρχείο και η πλατεία του, ενώ βρίσκεται πλησίον μιας σειράς υποδομών που μπορούν να λειτουργήσουν συμπληρωματικά όπως σταθμός φόρτισης ΙΧ (πρόταση ΣΦΗΟ), σταθμός μικροκινητικότητας (πρόταση ΣΒΑΚ), υφιστάμενη στάση λεωφορείου ΟΑΣΑ. Ακόμη, σε ακτίνα 250-300 μέτρων κατοικούν πολλοί από τους κατοίκους της πόλης.



**Περιγραφή:**

Η στάθμευση αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα στις κεντρικές περιοχές του Δήμου. Το εξεταζόμενο μέτρο αποσκοπεί στην διαχείριση της υφιστάμενης υποδομής στάθμευσης πάρα την οδό με τρόπους που να βελτιώνεται η εναλλαγή της στάθμευσης και να μειώνονται οι χρόνοι αναζήτησης στάθμευσης από τους οδηγούς, ενώ παράλληλα προστατεύεται ο δημόσιος χώρος από φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.

Ένα έξυπνο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να περιλαμβάνει τα εξής:

1. Οργάνωση της διαθέσιμης προσφοράς στάθμευσης: Καθορισμός νόμιμων θέσεων στάθμευσης επί της οδού και οριοθέτηση τους με κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Μέριμνα για διατάξεις ασφαλούς διάσχισης της οδού από τους πεζούς, θέσεις για μοτοσυκλέτες, θέσεις για ποδήλατα, θέσεις για ΑμεΑ, θέσεις για φορτοεκφορτώσεις και θέσεις που προορίζονται για προώθηση πολιτικών κινητικότητας (π.χ. θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα).
2. Σύστημα παρακολούθησης της στάθμευσης. Σύστημα «Έξυπνης πόλης» με αισθητήρες επί της οδού ή με υπέργειους οπτικούς δέκτες που θα αναγνωρίζει την πληρότητα στις οριοθετημένες θέσεις σε δυναμικό χρόνο, θα προσδιορίζει τον χρόνο παραμονής, θα υπολογίζει συχνότητα εναλλαγής της στάθμευσης, και θα αναδεικνύει περιόδους έντονης ζήτησης.
3. Σύστημα πληροφόρησης των χρηστών: Σύστημα «Έξυπνης πόλης» που θα αξιοποιεί τα στοιχεία από την παρακολούθηση της στάθμευσης προκειμένου να ενημερώνει σε δυναμικό χρόνο τους οδηγούς μέσω εφαρμογής και πληροφοριακών πινακίδων σε κύρια σημεία του δικτύου, για τις διαθέσιμες θέσεις.
4. Πολιτική Τιμολόγησης: Καθορισμός των χαρακτηριστικών τιμολόγησης των θέσεων ώστε να βελτιστοποιείται η λειτουργία του συστήματος

Για την οικονομική βιωσιμότητα του προτεινόμενου συστήματος τμήμα των εσόδων θα χρηματοδοτεί τις ανάγκες λειτουργίας και συντήρησης τους. Το ποσό που απομένει θα αποδίδεται σε δράσεις που προωθούν την χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης (MMM, πεζή και ποδήλατο).

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Στην Αρτέμιδα κατά τους θερινούς μήνες υπάρχει έντονο πρόβλημα στάθμευσης παρά την οδό, ιδίως επί της Λ. Αρτέμιδος στο κέντρο της πόλης.
- Στα Σπάτα, αν και δεν καταγράφηκε σημαντικό πρόβλημα, λόγω της γεωμετρίας του οδικού δικτύου στα παλιά τμήματα της πόλης, υπάρχει μειωμένη προσφορά σε αρκετές περιοχές. Έτσι, πολλοί κάτοικοι οδηγούνται για στάθμευση στην κεντρική οδό της Βασιλέως Παύλου η οποία όμως κατά τη διάρκεια της ημέρας συγκεντρώνει και προσωρινή στάθμευση για σκοπούς αγοράς. Έτσι δημιουργούνται φαινόμενα παράνομης στάθμευσης.
- Η συχνότερη εναλλαγή της στάθμευσης επιτρέπει την βελτίωση της προσφοράς, χωρίς να δεσμεύεται επιπλέον δημόσιος χώρος ή να απαιτείται μεγάλη επένδυση.
- Ο δήμος έχει ήδη προμηθευτεί αισθητήρες στάθμευσης για τις νόμιμες θέσεις στάθμευσης επί της οδού Βασιλέως Παύλου

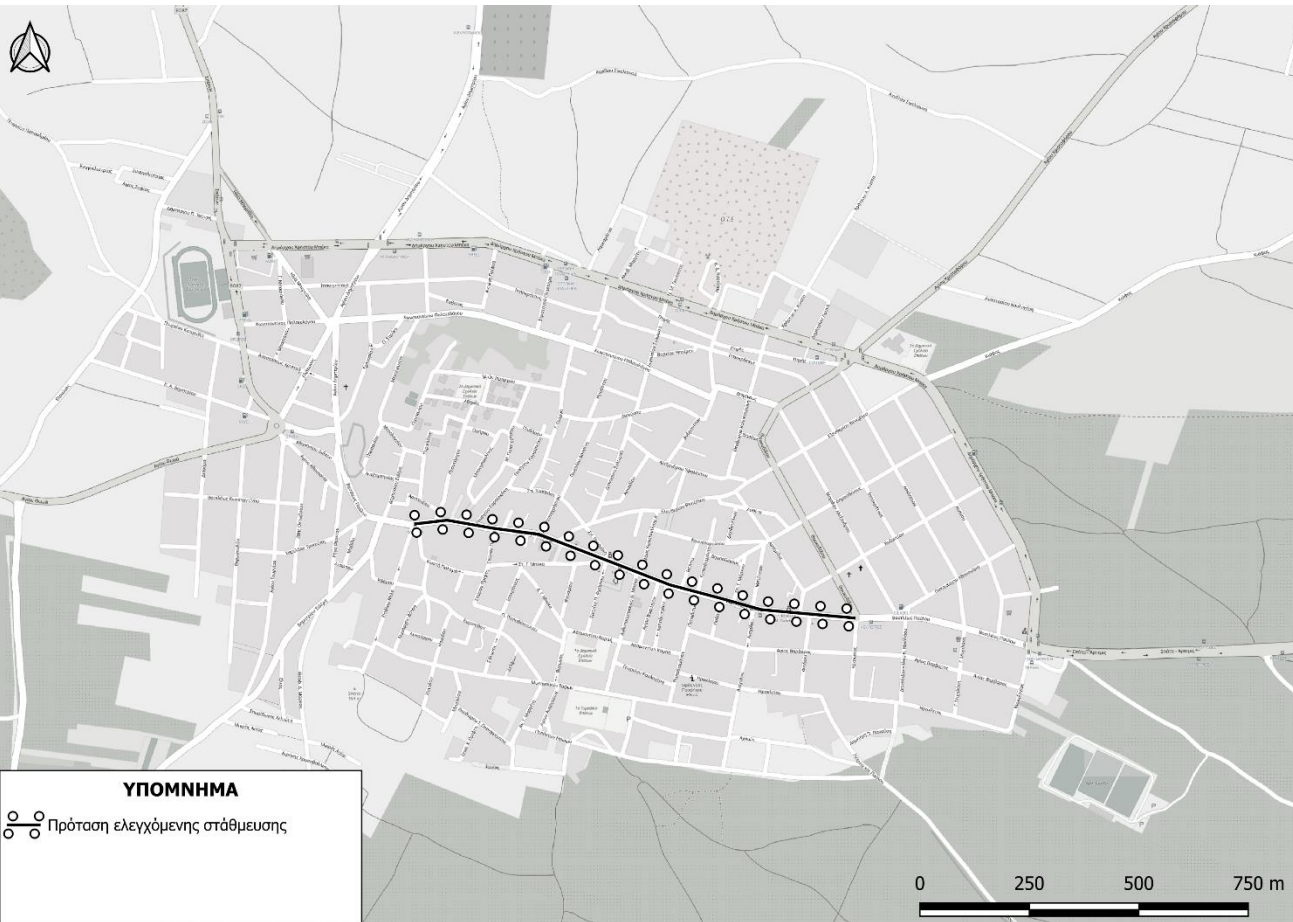
Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:
3.3	+ Οργάνωση της στάθμευσης + Μείωση της συμφόρησης + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. + Απόδοση των εσόδων σε εναλλακτικά μέσα - Ανάγκη αστυνόμευσης για τη βέλτιστη λειτουργία του συστήματος
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος Μελέτη στάθμευσης: 9 – 12 μήνες Διαδικασίες προμήθειας και εγκατάστασης έξυπνου συστήματος: 6 – 12 μήνες
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο Μελέτη στάθμευσης: 30.000 – 50.000 € Εγκατάσταση υποδομής ελεγχόμενης στάθμευσης στην προτεινόμενη περιοχή (Αισθητήρες και σήμανση): 300 € / θέση Λογισμικό Διαχείρισης Έξυπνης Στάθμευσης & Έξυπνη εφαρμογή: 50.000 έως 80.000 €
Προτεραιότητα :	Μέτρια

Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, ΣΔΙΤ	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη ελεγχόμενης στάθμευσης. Μελέτη βιωσιμότητας. Υπηρεσία προμήθειας και εγκατάστασης συστημάτων έξυπνης πόλης (προαιρετικά). Υλοποίηση. Διασφάλιση λειτουργίας συστήματος με παρουσία / ελέγχους Δημοτικής Αστυνομίας.	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	Μείωση παράνομα σταθμευμένων ΙΧ (ποσοστό στην ώρα αιχμής συγκριτικά με το έτος βάσης)	

Περιοχή παρέμβασης:

Ένα έξυπνο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης μπορεί να εφαρμοστεί με διαφορετικούς τρόπους στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος, ανάλογα με τις ανάγκες της κάθε περιοχής. Βάσει των ζητημάτων που αναδείχθηκαν προς επίλυση στα Σπάτα και την Αρτέμιδα, προτείνονται τα εξής:

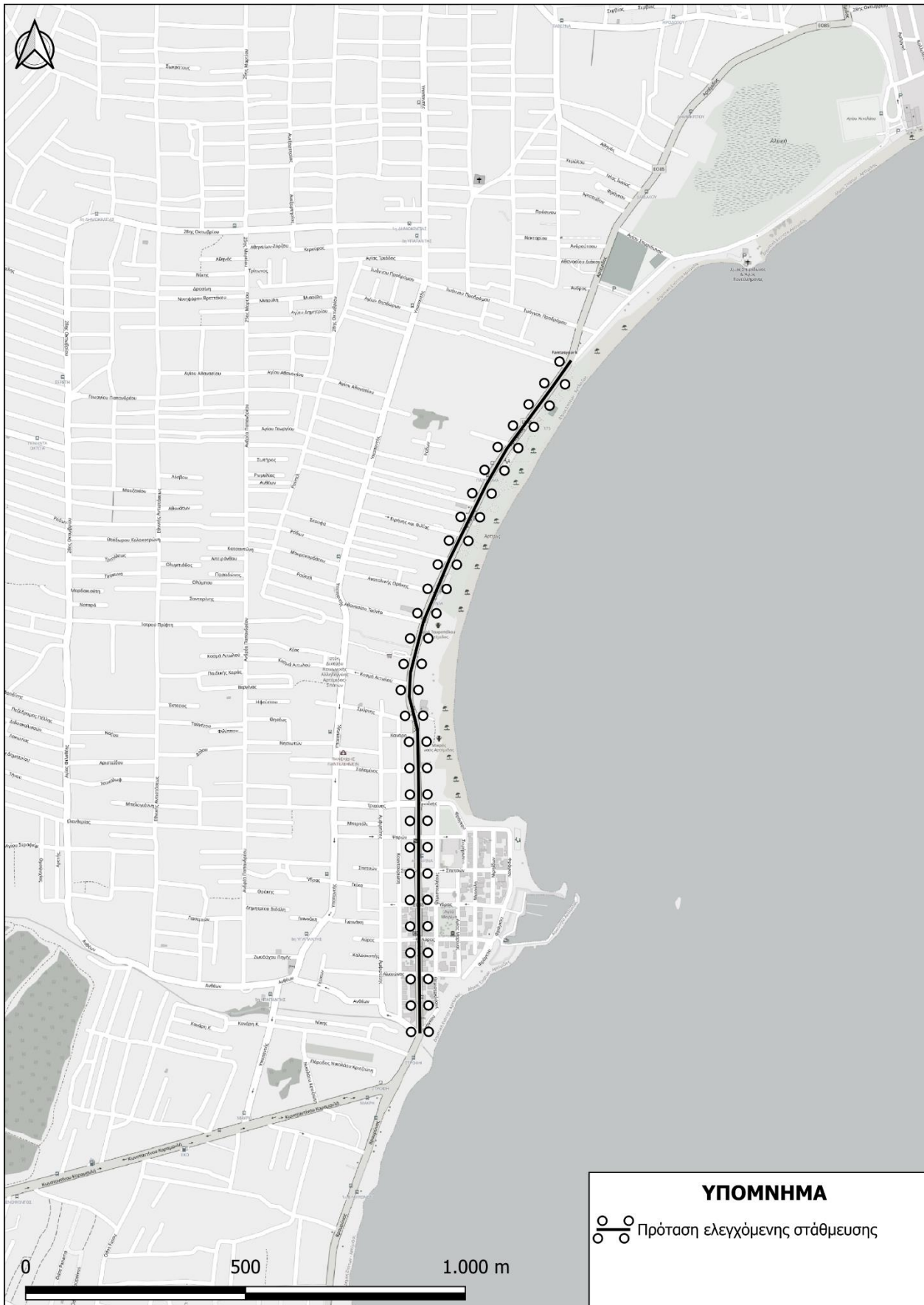
- Σπάτα: Ελεγχόμενη στάθμευση επί της Βασιλέως Παύλου (από Πλατεία Ηρώων έως Θουκυδίδου): Μικτή στάθμευση**
 Βραχυχρόνια στάθμευση για όλους, ωράριο 09:00 – 20:00. Αν η στάθμευση ξεπερνά ένα χρονικό όριο (π.χ. 0,5 ώρα) θα καταβάλλεται αντίτιμο. Δωρεάν για κατοίκους κατά τις νυχτερινές ώρες (π.χ. 20:00 – 09:00).
- Αρτέμιδα: Ελεγχόμενη στάθμευση επί της Λ. Αρτέμιδος (από Φράγκου έως Τρόλει): Μικτή στάθμευση**
 Βραχυχρόνια στάθμευση για όλους, ωράριο 09:00 – 20:00. Αν η στάθμευση ξεπερνά ένα χρονικό όριο (π.χ. 0,5 ώρα) θα καταβάλλεται αντίτιμο. Δωρεάν για κατοίκους κατά τις νυχτερινές ώρες (π.χ. 20:00 – 09:00).
 Υψηλότερη προτεραιότητα για υλοποίηση μέτρου κατά τους θερινούς μήνες.
- Αρτέμιδα: Σύστημα πληροφόρησης χρηστών επί της Λ. Αρτέμιδος**
 Σκοπός: πληροφόρηση – καθοδήγηση οδηγών σε διαθέσιμες θέσεις στους οργανωμένους χώρους στάθμευσης εκτός οδού (υφιστάμενους και μελλοντικούς) με σκοπό την μακροχρόνια στάθμευση (άνω της 0,5 ώρας).
 Υψηλότερη προτεραιότητα για υλοποίηση μέτρου κατά τους θερινούς μήνες.

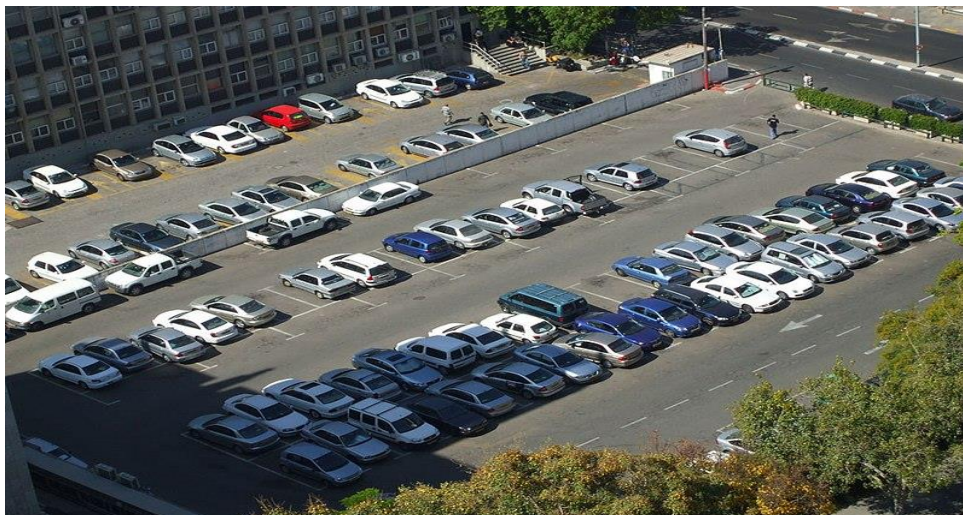


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

○—○ Πρόταση ελεγχόμενης στάθμευσης

0 250 500 750 m



**Περιγραφή:**

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός των κέντρων των πόλεων, θα μειώσει τις μηχανοκίνητες μετακινήσεις στο εσωτερικό τους, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την παράνομη στάθμευση. Το κόστος για την εξασφάλιση χώρων μπορεί να είναι μεγάλο, κυρίως λόγω απαλλοτριώσεων εκτάσεων και δευτερευόντως για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών. Ωστόσο, η επένδυση αυτή, σε συνδυασμό μάλιστα με παρεμφερή έργα, μπορεί να βελτιώσει αισθητά το δημόσιο χώρο της πόλης αλλά και τις κυκλοφοριακές συνθήκες.

Παράλληλα, στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, αλλά και της βιώσιμης κινητικότητας γενικότερα, προτείνεται η αξιοποίηση υφιστάμενων χώρων στάθμευσης εντός της πόλης. Οι χώροι αυτοί έχουν μικρότερη χωρητικότητα συγκριτικά με τους περιφερειακούς χώρους στάθμευσης και χρησιμοποιούνται για την αποφόρτιση του δημόσιου χώρου από την παρόδια στάθμευση.

Γενικότερα, οι περιφερειακοί χώροι στάθμευσης θα συμβάλλουν στην αποσυμφόρηση των γειτονιών από την παρόδια στάθμευση, ενώ θα χρησιμοποιούνται και από τους επισκέπτες της πόλης οι οποίοι θα συνεχίζουν με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης, επιτυγχάνοντας ένα ικανοποιητικό επίπεδο συνδυασμένων μετακινήσεων.

Η μελέτη εφαρμογής θα εξετάσει το ιδιοκτησιακό καθεστώς καθώς και την τεχνοοικονομική εφικτότητα του έργου. Επίσης η μελέτη εφαρμογής θα καθορίσει το τελικό μέγεθος του χώρου στάθμευσης με βάση και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης.

Κατά την υλοποίηση θα απαιτηθεί αναδιαμόρφωση των χώρων, καθορισμός θέσεων στάθμευσης, δημιουργία λειτουργικής και αναγνώσιμης εισόδου.

Η στάθμευση / πρόσβαση μπορεί να είναι ελεύθερη ή να ακολουθεί συγκεκριμένη τιμολογιακή πολιτική. Στη δεύτερη περίπτωση επιβάλλεται και η θέσπιση ωρών λειτουργίας.

Η δημιουργία μίας σειράς χώρων στάθμευσης στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος προϋποθέτει την ολοκλήρωση των Πράξεων Εφαρμογής στην Αρτέμιδα και των επεκτάσεων σχεδίου πόλης στα Σπάτα.

Επίσης το παρόν μέτρο μπορεί να συνοδεύεται / χαρακτηρίζεται από τα εξής:

- Ενημέρωση και πληροφόρηση των χρηστών για τις διαθέσιμες θέσεις στάθμευσης και το κόστος χρήσης τους στους οργανωμένους χώρους στάθμευσης (βλ. μέτρο Γ.1).
- Αξιοποίηση στο μέγιστο δυνατό βαθμό της τεχνολογίας στα ζητήματα στάθμευσης, τόσο για τους χρήστες όσο και για τον Δήμο και τους διαχειριστές της στάθμευσης (βλ. μέτρο Γ.1).

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Στα Σπάτα απουσιάζει κάποιος οργανωμένος χώρος στάθμευσης εκτός οδού, ενώ στην Αρτέμιδα, οι υφιστάμενοι επί της Λ. Αρτέμιδος δεν επαρκούν κατά τους θερινούς μήνες
- Θα αντιμετωπιστεί μερικώς το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αρτέμιδος
- Θα οργανωθεί καλύτερα ο παρόδιος χώρος στα Σπάτα
- Ενισχύεται η μετεπιβίβαση από το ΙΧ στα ΜΜΜ και στα μέσα μικροκινητικότητας λόγω κατάλληλης χωροθέτησης των χώρων στάθμευσης πλησίον των αντίστοιχων υποδομών των άλλων μέσων
- Οι Πράξεις Εφαρμογής και οι επεκτάσεις σχεδίου πόλης προβλέπουν μια σειρά χώρων στάθμευσης, πάνω στους οποίους βασίζεται και η πρόταση του ΣΒΑΚ ώστε να μην υπάρχουν εμπόδια ιδιοκτησιακής φύσεως.

Στρατηγικοί στόχοι:

2.3, 3.3

Συμβολή Μέτρου:

- + Οργάνωση της στάθμευσης
- + Μείωση της συμφόρησης
- + Μείωση παράνομης στάθμευσης παρά την οδό
- + Ενίσχυση πολυτροπικών μεταφορών

Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :

Σύντομος – Υψηλός (κατά περίπτωση)
(έως 1 έτος για την αγορά και διαμόρφωση γειωτεμαχίου ή οικόπεδου,
έως 10 έτη για την υλοποίηση Πράξεων Εφαρμογής)

Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :**Μέτριο**

Κόστος χρήσης χώρου στάθμευσης: ποικίλει (αγορά ή ενοικίαση ή ιδιοκτησία Δήμου, εντός ή εκτός σχεδίου)

	Μελέτη χώρου στάθμευσης εκτός οδού: 40.000 – 70.000 € Κατασκευή ειδικής θέσης στάθμευσης (σήμανση, διαμορφώσεις, κ.ά.): 1000 έως 2000 € / θέση	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, ΣΔΙΤ	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη στάθμευσης. Απαλλοτριώσεις. Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού (πλήθος) Μείωση παράνομα σταθμευμένων ΙΧ (ποσοστό στην ώρα αιχμής συγκριτικά με το έτος βάσης) 	

Περιοχή παρέμβασης:

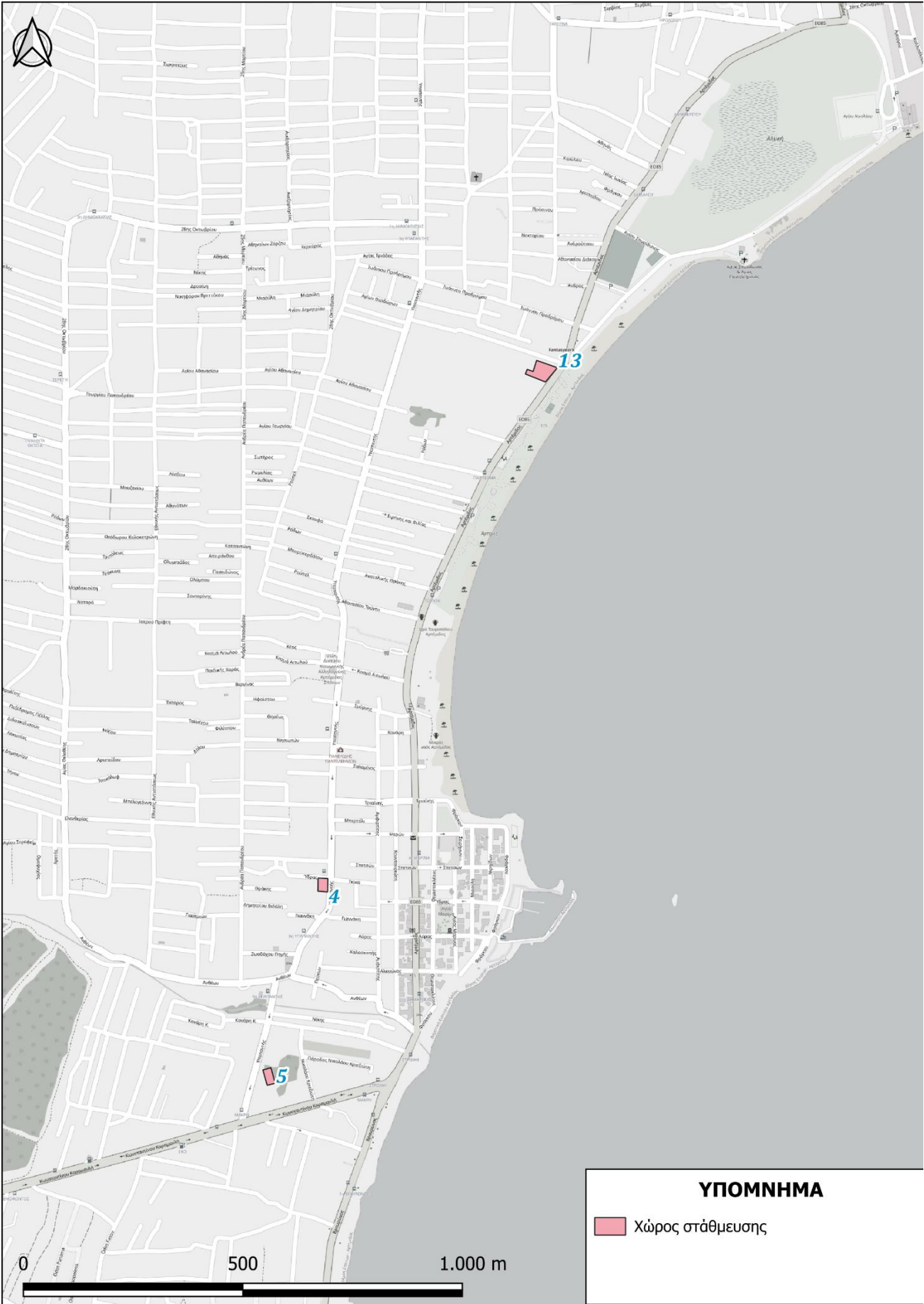
Η χωροθέτηση προτεινόμενων χώρων στάθμευσης στον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος έχει ως βάση τους προβλεπόμενους σχετικούς χώρους από τις Πράξεις Εφαρμογής στην Αρτέμιδα και τις επεκτάσεις Σχεδίου Πόλης στα Σπάτα, ώστε να μην υπάρχει αντικρουόμενος σχεδιασμός. Για τον ίδιο λόγο, σημαντική προϋπόθεση υλοποίησης του παρόντος μέτρου είναι οι ολοκλήρωση των Π.Ε. με τις εισφορές σε γη και χρήμα μεταξύ Δήμου και ιδιοκτητών.

Βάση της θέσης τους στον χώρο, της εγγύτητάς τους με τα κέντρα των πόλεων, με το παραλιακό μέτωπο που εμφανίζει αυξημένες ανάγκες κατά τους θερινούς μήνες και τις σημαντικότερα σημεία ενδιαφέροντος, η πρόταση χωροθέτησης είναι η εξής:


- Σπάτα, περιοχή Επιχειρηματικών Πάρκων. Χώρος στάθμευσης έκτασης 3360 τ.μ. (ΦΕΚ 319Δ/2005). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: αναμένεται ανάπτυξη και αυξημένες ανάγκες στην περιοχή. Εξυπηρετεί τα βορειοδυτικά Σπάτα και την κύρια είσοδο της πόλης
- Σπάτα, περιοχή Αθλητικού Κέντρου. Χώρος στάθμευσης έκτασης 4700 τ.μ. (ΦΕΚ 175ΑΑΠ/2013). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: αναμένεται τοπική ανάπτυξη με τα αθλητικά κέντρα και την επέκταση της πόλης. Στην περιοχή αυτή, το ΣΒΑΚ χωροθετεί επίσης ποδηλατόδρομο και σταθμό μικροκινητικότητας, ενισχύοντας έτσι τις πολυτροπικές μετακινήσεις
- Σπάτα, περιοχή Αθλητικού Κέντρου. Χώρος στάθμευσης έκτασης 3400 τ.μ. (ΦΕΚ 175ΑΑΠ/2013). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: ομοίως με νο.2
- Αρτέμιδα, οδοί Υπαπαντής & Ύδρας. Χώρος στάθμευσης έκτασης 675 τ.μ. (ΦΕΚ 424Δ/1989). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: πλησίον πολεοδομικού κέντρου Αρτέμιδος, στάσεις λεωφορείου
- Αρτέμιδα, οδοί Υπαπαντής & Κων/νου Καραμανλή. Χώρος στάθμευσης έκτασης 690 τ.μ. (ΦΕΚ 424Δ/1989). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: πλησίον πολεοδομικού κέντρου Αρτέμιδος, δυτική είσοδος Αρτέμιδας
- Αρτέμιδα, Λ. Βραυρώνος. Χώρος στάθμευσης έκτασης 545 τ.μ. (ΦΕΚ 578Δ/1997). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: πλησίον πολεοδομικού κέντρου Αρτέμιδος, νότια είσοδος Αρτέμιδας, πλησίον παραλίας, πλησίον σταθμού μικροκινητικότητας
- Αρτέμιδα, πλησίον Λ. Βραυρώνος. Χώρος στάθμευσης έκτασης 295 τ.μ. (ΦΕΚ 578Δ/1997). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: πλησίον πολεοδομικού κέντρου Αρτέμιδος, νότια είσοδος Αρτέμιδας, πλησίον παραλίας, πλησίον σταθμού μικροκινητικότητας
- Βραυρώνα, οδός Ησιόδου, πλησίον Λ. Βραυρώνος. Χώρος στάθμευσης έκτασης 560 τ.μ. (ΦΕΚ 641Δ/1989). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: νότια είσοδος Δήμου, πλησίον παραλίας και ποδηλατόδρομου
- Βραυρώνα, Λ. Βραυρώνος. Χώρος στάθμευσης έκτασης 375 τ.μ. (ΦΕΚ 638Δ/1989). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: κάλυψη περιοχής, πλησίον στάσης λεωφορείου
- Βραυρώνα, πλησίον Λ. Βραυρώνος. Χώρος στάθμευσης έκτασης 353 τ.μ. (ΦΕΚ 638Δ/1989). Απαιτείται υλοποίηση Π.Ε.
Αιτιολόγηση: κάλυψη περιοχής, πλησίον στάσης λεωφορείου

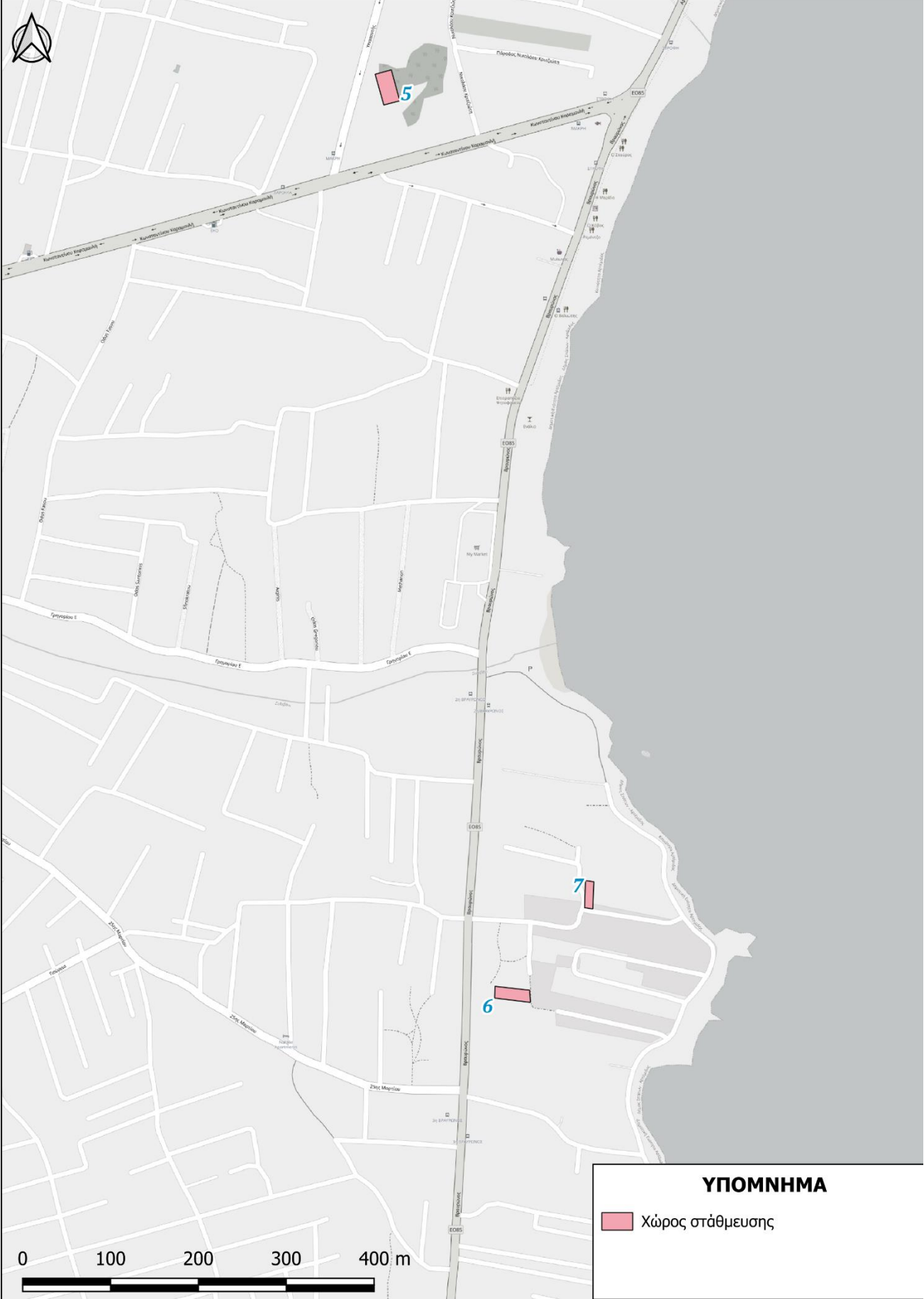
11. Αγορά ή ενοικίαση ιδιωτικού χώρου πλησίον της συμβολής των οδών Αγ. Δημητρίου και Δημ.Χρ.Μπέκα από τον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος. Πρόκειται για γεωτεμάχιο εκτός σχεδίου πόλης, νοτίως του νεκροταφείου (**κατά προτεραιότητα**)
12. Αγορά ή ενοικίαση ιδιωτικού οικοπέδου όπισθεν Κέντρου Υγείας και 3^{ου} Δημοτικού Σχολείου Σπάτων (είσοδος από Σπάτων -Πικερμίου ή/και Κιάφας) (**κατά προτεραιότητα**)
13. Χώρος στάθμευσης υπό μελέτη. ΟΤ Γ178 ΠΕ4 Αρτέμιδος. Ε= 1691,12 τμ (ΦΕΚ 722Δ-1987), έγκριση ρυμ/σχεδίου ΠΕ3,4,5 (**κατά προτεραιότητα**)
14. Αγορά ή ενοικίαση αδόμητων οικοπέδων επί της οδού Βασιλέως Παύλου από τον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος (**κατά προτεραιότητα, υλοποίηση εντός πενταετίας**)





ΥΠΟΜΗΜΑ

 Χώρος στάθμευσης



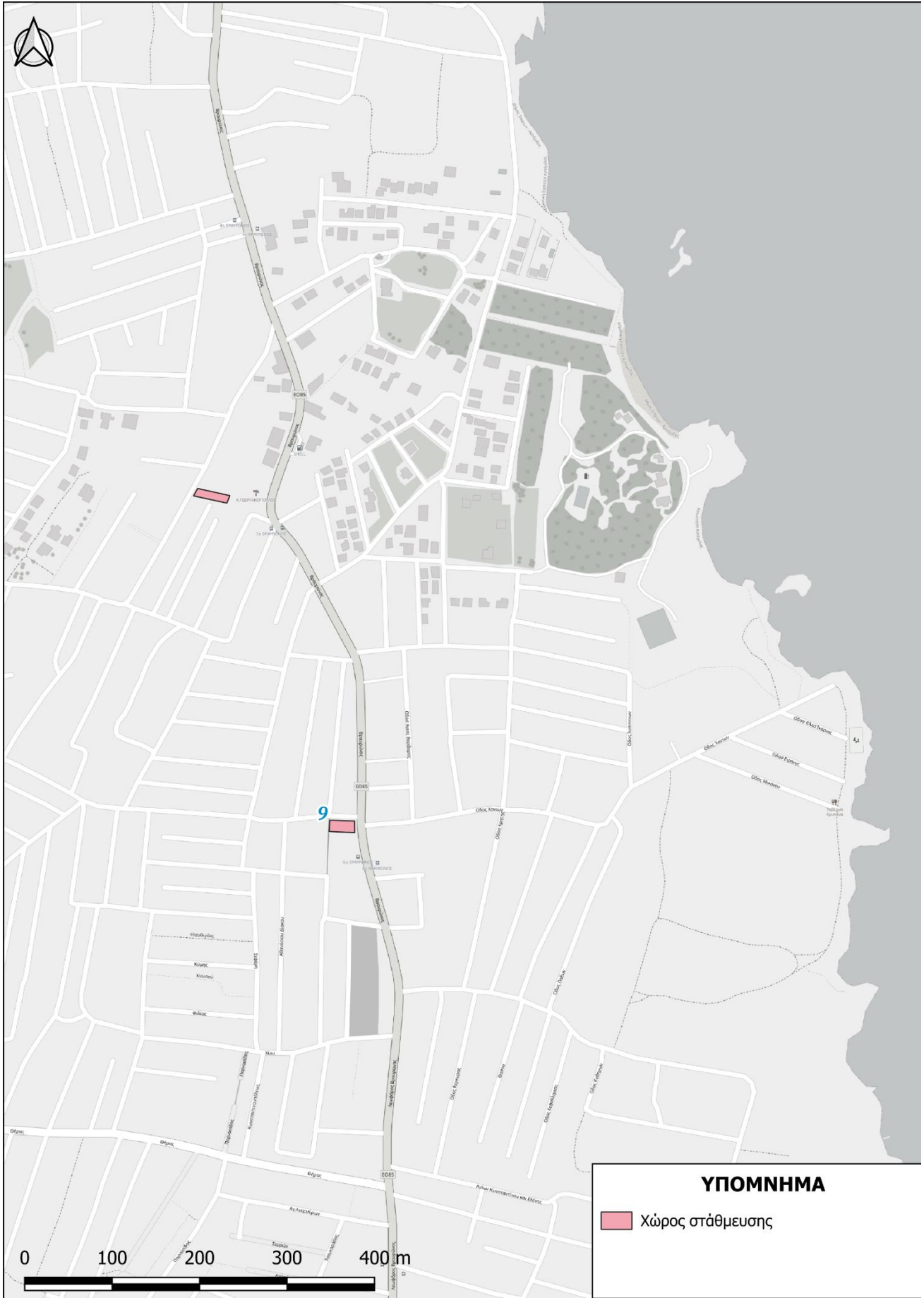
5

7


6

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος στάθμευσης

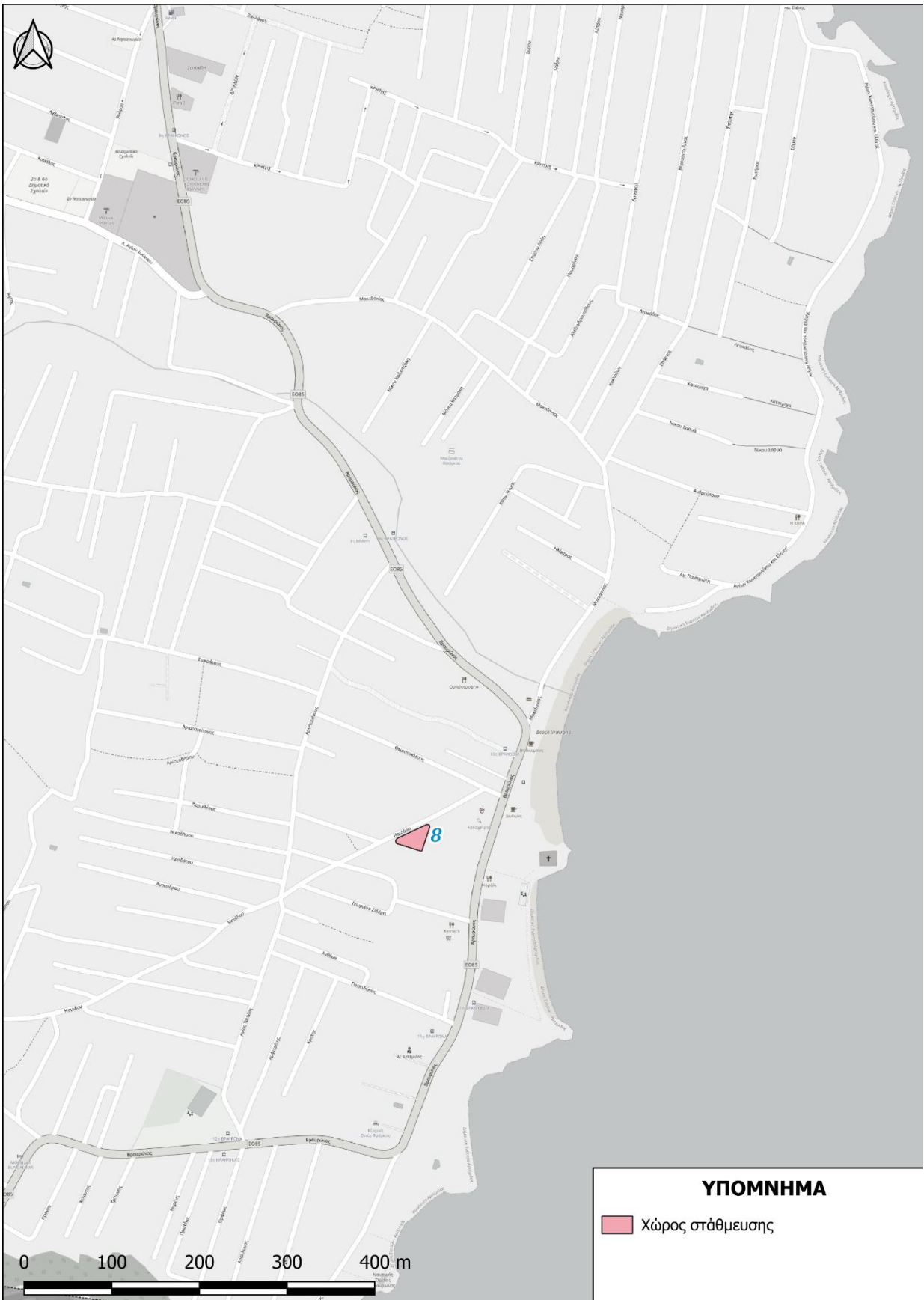
0 100 200 300 400 m

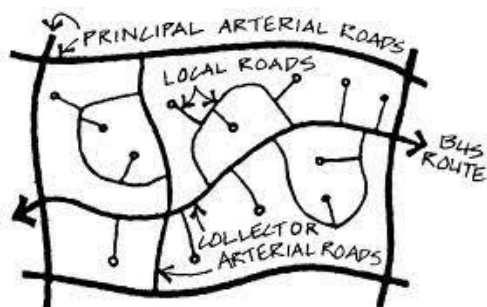


ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 Χώρος στάθμευσης

0 100 200 300 400 m

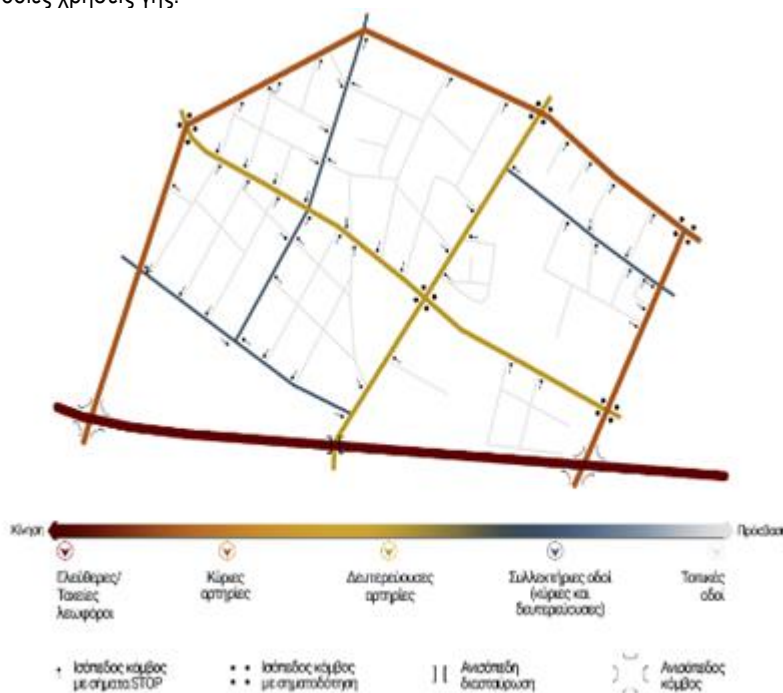




Περιγραφή:

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου συνιστά θεμελιώδες ζήτημα του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Εστιάζοντας στα ΣΒΑΚ αξίζει να σημειωθεί πως αποτελεί απαραίτητο αλλά και οικονομικό μέτρο για την εφαρμογή του συνόλου των κανονιστικών, στρατηγικών και λοιπών ρυθμίσεων και παρεμβάσεων. Μηδενικό κόστος για τη μελέτη καθώς πρόκειται για υλοποίηση των βασικών κατευθύνσεων του ΣΒΑΚ. Για την πλήρη επίτευξη του μέτρου αυτού, πρέπει να συνοδεύεται και από λοιπά μέτρα σχετιζόμενα με την ανάπτυξη δακτυλίου, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις αποτροπής της διαμπερούς ροής, περιοχές ήπιας κυκλοφορίας κ.λπ.

Ένα κύριο γνώρισμα της λειτουργικής ιεράρχησης από την κατηγορία της ελεύθερης λεωφόρου προς την κατηγορία της τοπικής οδού είναι η μείωση της δυνατότητας ανεμπόδιστης και συνεχούς κίνησης σε αντιδιαστολή με την ενίσχυση της δυνατότητας πρόσβασης στις παρόδιες χρήσεις γης.



Σημαντική παρέμβαση για τη νέας μορφής ιεράρχηση του δικτύου της πόλης αλλά και για την υλοποίηση του συνόλου των προτεινόμενων μέτρων είναι και η **δημιουργία περιφερειακού δακτυλίου** που θα συνεισφέρει σημαντικά στην προστασία του οικιστικού περιβάλλοντος, καθώς μειώνει έντονα τις διαμπερείς ροές. Ωστόσο, σημειώνεται πως οι δακτύλιοι αυτοί πρέπει να έχουν τις προϋποθέσεις για να υποδεχθούν τη διαμπερή κυκλοφορία.

Για το Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος, προέκυψε, τόσο από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης όσο και από τις διαδικασίες διαβούλευσης, η ανάγκη για δημιουργία εξωτερικών δακτυλίων τόσο στα Σπάτα όσο και στην Αρτέμιδα.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Στα Σπάτα, η Δημάρχου Χρήστου Μπέκα δεν μπορεί να εξυπηρετήσει πλέον τον άτυπο ρόλο βόρειου περιφερειακού δακτυλίου καθώς έχουν αναπτυχθεί χρήσεις γης που απαιτούν άμεση πρόσβαση και παραμονή των χρηστών στον παρόδιο χώρο, κάτι το οποίο δημιουργεί αποδεδειγμένα πολλούς κινδύνους (βλ. τροχαία ατυχήματα στο Παραδοτέο 2), λόγω των υψηλών φόρτων και ταχυτήτων που αναπτύσσονται. Την ίδια στιγμή, απουσιάζει κάποιος νότιος περιφερειακός δακτύλιος.
- Στην Αρτέμιδα, η Λ. Αρτέμιδος χρησιμοποιείται την ίδια στιγμή τόσο σαν αρτηρία για διαμπερή κίνηση στον άξονα βορράς – νότος (Μαρκόπουλο – Ραφήνα και Σπάτα - Ραφήνα), όσο και σαν εμπορική οδός με παρόδιες χρήσεις γης που απαιτούν πρόσβαση και παραμονή χρηστών, ενώ έχει και έντονη πεζή δραστηριότητα, η οποία εντείνεται κατά τους θερινούς μήνες. Όλα αυτά συνιστούν ένα αντικρουόμενο και επικίνδυνο περιβάλλον τόσο για τους οδηγούς ΙΧ όσο και για τους υπόλοιπους χρήστες του δημόσιου χώρου

3.1, 3.2	+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης + Προστασία των γειτονιών από υψηλούς φόρτους μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Προστασία των γειτονιών από υψηλές ταχύτητες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας + Προστασία των γειτονιών από διαμπερή κίνηση οχημάτων	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Μεγάλος	
	Οριστική μελέτη (κυκλοφοριακή μελέτη / μελέτη οδοποιίας): 9-12 μήνες Διαδικασίες απαλλοτριώσεων: 9-18 μήνες Διαδικασίες διαγωνισμού: 6-9 μήνες Κατασκευή οδών: 1-3 έτη	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μεγάλο	
	Εκπόνηση μελετών: 100.000 – 200.000 € Απαλλοτριώσεις: εξαρτάται από την αξία των ακινήτων Διάνοξη / αναβάθμιση οδικού τμήματος: 600.000 € (υπεραστικό) – 1.000.000 € (αστικό) / χλμ.	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Προμελέτη, μελέτη εφαρμογής, απαλλοτριώσεις, κατασκευή	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής, Αττική Οδός, Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Αττική Οδός, Υπ. Υποδομών και Μεταφορών
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής, Αττική Οδός, Υπ. Υποδομών και Μεταφορών
Δείκτες παρακολούθησης :	Διάνοξη οδικών τμημάτων (μήκος σε χλμ.)	
Περιοχή παρέμβασης: Βάση των όσων αναφέρθηκαν, προτείνονται τα εξής: <ul style="list-style-type: none"> Περιφερειακός Δακτύλιος Σπάτων: Ο περιφερειακός δακτύλιος Σπάτων πρέπει να λαμβάνει υπόψη του και να βρίσκεται σε συνέργεια με τα αναμενόμενα οδικά έργα διαπλατυνσεων και διανοίξεων οδών που θα εκτελεστούν τα επόμενα χρόνια στην ευρύτερη περιοχή. Χαρακτηριστικότερη περίπτωση που ξεπερνά τα διοικητικά όρια σχεδιασμού, υλοποίησης και εποπτείας του Δήμου, αποτελεί η επέκταση της Αττικής Οδού, βορείως των Σπάτων που θα συνδέει την υφιστάμενη χάραξη της Αττικής Οδού με την βόρεια πλευρά του Αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος». Επίσης, η αναμενόμενη επέκταση της γραμμής 3 του μετρό προς Ραφήνα, με τη δημιουργία τεσσάρων (4) νέων σταθμών εντός των ορίων του Δήμου, αναμένεται να φέρει συνολική αναδιάρθρωση του οδικού δικτύου της περιοχής. Κριτήρια που πρέπει να ληφθούν υπόψη ως ζητήματα προς αντιμετώπιση από την νέα οδική αρτηρία που θα έχει χαρακτηριστικά περιφερειακού δακτυλίου της πόλης των Σπάτων πρέπει να είναι τα κάτωθι: <ul style="list-style-type: none"> να παρακάμπτεται το πολεοδομικό κέντρο της πόλης των Σπάτων για τις εξωτερικές μετακινήσεις που προέρχονται από τα δυτικά και τα βόρεια όρια του Δήμου, κυρίως από την Αττική Οδό, με προορισμό την Αρτέμιδα, ώστε να μην επιβαρύνεται η πόλη με διαμπερή κυκλοφορία. Ο περιφερειακός δακτύλιος των Σπάτων θα έχει ως θετικές επιπτώσεις τα παρακάτω: <ul style="list-style-type: none"> απελευθερώνεται η Βασιλέως Παύλου η οποία μπορεί να μετατραπεί σε αστική συλλεκτήρια οδό με όριο ταχύτητας 30 km/h σε όλο το μήκος της. απελευθερώνεται η Δημάρχου Χρ. Μπέκα η οποία μπορεί να υποβαθμιστεί από δευτερεύουσα αρτηρία σε συλλεκτήρια με όριο ταχύτητας 50 km/h και μείωση των λωρίδων ανά κατεύθυνση προς διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Πρέπει να ληφθούν υπόψη οι επικείμενες επεκτάσεις σχεδίου πόλης των Σπάτων και αντιστρόφως, να προβλεφθεί ο Περιφερειακός στις Πολεοδομικές Μελέτες. Προτείνεται ως περιοχή χάραξης, η εκτός σχεδίου περιοχή βορείως των Σπάτων.		

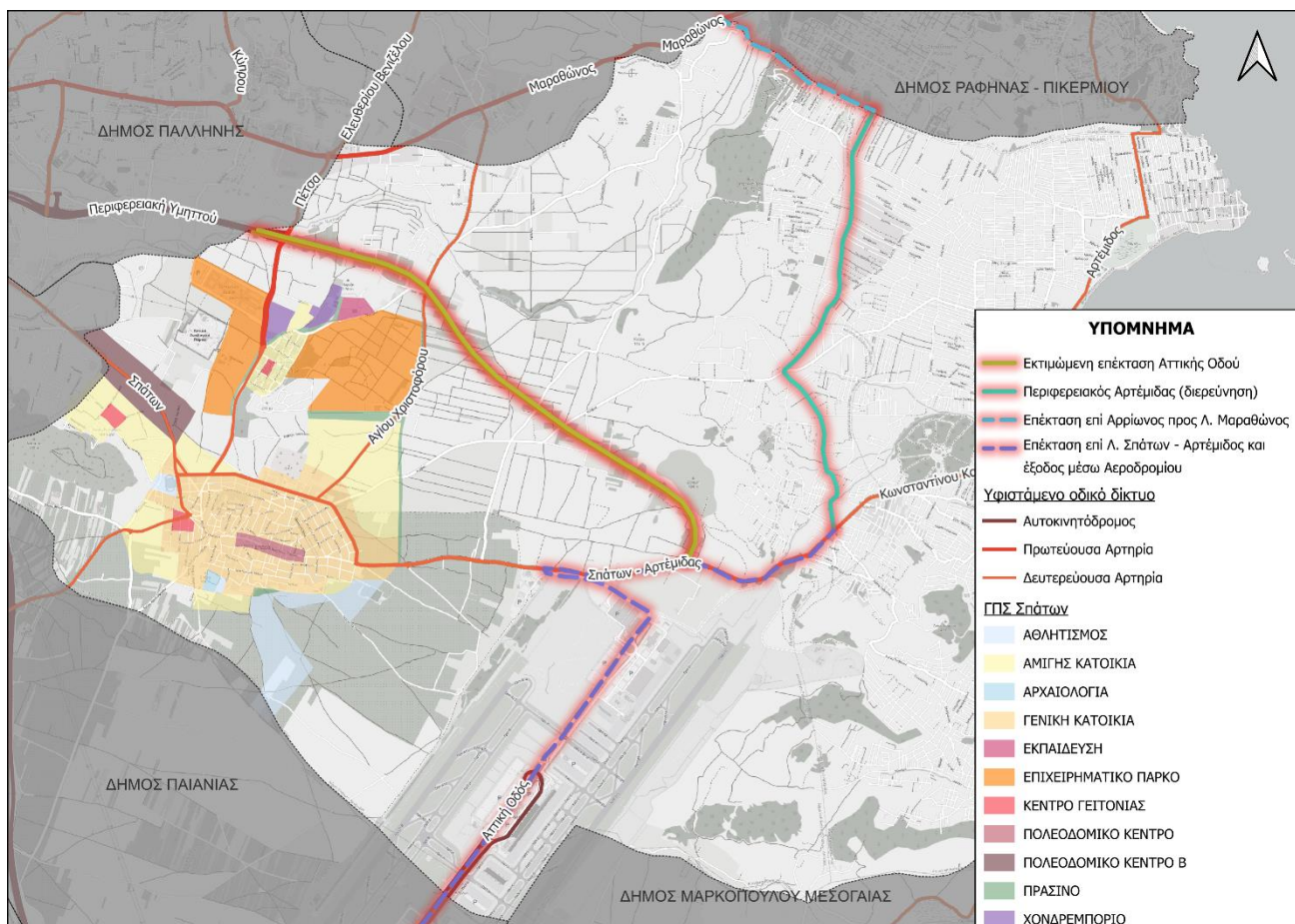
• **Χάραξη Περιφερειακού Αρτέμιδος:**

Θα ξεκινά βόρεια από την Αρίωνος η οποία θα αναβαθμιστεί στο τμήμα έως την Λ. Μαραθώνος, και μέσω διαπλάτυσεων, απαλλοτριώσεων και αναβαθμίσεων της υφιστάμενης οδού Αγίας Κυριακής θα καταλήγει νότια στην Λ. Κων/νου Καραμανλή, χωρίς πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες. Στη συνέχεια, και μέσω της υφιστάμενης Λ. Σπάτων – Αρτέμιδος, θα επιτυγχάνεται σύνδεση με την Αττική Οδό και την Λ. Λαυρίου μέσω του Διεθνούς Αερολιμένα «Ελ. Βενιζέλος».

Αιτιολόγηση:

- Παρακάμπτεται ο αστικός ιστός της Αρτέμιδας για τη διαμπερή κίνηση και τα βαρέα οχήματα που δεν έχουν ως προορισμό την Αρτέμιδα
- Επιτυγχάνεται ταχύτερη σύνδεση Λιμένος Ραφήνας με Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος»
- Επιτυγχάνεται ταχύτερη σύνδεση Λ. Μαραθώνος με Λ. Σπάτων – Αρτέμιδος, Αττική Οδό και Λ. Λαυρίου
- Απελευθερώνεται η Λ. Αρτέμιδος ώστε να καταστεί δυνατός ο αποχαρκτηρισμός της από τριτεύων εθνικό οδικό δίκτυο Ε.85 και συνεπώς να προχωρήσει η υποβάθμισή της από δευτερεύουσα αρτηρία σε αστική συλλεκτρία και μια σειρά μέτρων όπως μονοδρόμηση, διαπλάτυση πεζοδρομίων, ποδηλατόδρομος, ακόμη και διακοπή κυκλοφορίας οχημάτων, κατά την κρίση του Δήμου
- Αναβαθμίζεται το οδικό δίκτυο μιας μεγάλης περιοχής μεταξύ Αρτέμιδας, Αγ. Κυριακής και Νεάπολης που αυτή τη στιγμή δεν έχει ικανοποιητικά χαρακτηριστικά οδικής υποδομής.

Η τελική χάραξη των παραπάνω θα αποτελεί προϊόν της μελέτης εφαρμογής. Παρακάτω παρουσιάζονται οι ενδεικτικές χαράξεις (βλ. και Παράρτημα χαρτών).





Περιγραφή:

Η **αναβάθμιση** του οδικού δικτύου αφορά εργασίες που περιλαμβάνουν εργασίες συντήρησης αλλά επεκτείνονται και σε μεγαλύτερο εύρος εργασιών το οποίο μπορεί να περιλαμβάνει την ενίσχυση οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης για την αύξηση της οδικής ασφάλειας, μέχρι εργασίες διαπλάτυνσης, κατασκευής πεζοδρομίων και απαλλοτριώσεις κατά μήκος της οδού.

Ειδικά για την περίπτωση του Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος, γίνεται αναφορά και σε μια **εμβληματική ανάπλαση** που προτείνεται να γίνει κατά μήκος της οδού Αγ. Δημητρίου, από την έξοδο των Σπάτων μέχρι το ύψος της Χριστούπολης και θα αναλυθεί παρακάτω.

Η **συντήρηση** του οδικού δικτύου αφορά την αποκατάσταση των φθορών και αστοχιών του οδοστρώματος λόγω χρήσης οχημάτων, καιρικών συνθηκών και άλλων φυσικών συμβάντων. Οι συγκεκριμένες φθορές έχουν επιπτώσεις στην ταχύτητα του οχήματος, στη δυναμική άνεση των επιβατών των οχημάτων και στην ασφάλεια των υπόλοιπων χρηστών του οδικού δικτύου, δηλαδή των πεζών και των ποδηλάτων. Μέσα από τις διαδικασίες αποκατάστασης υπάρχουν θετικές επιδράσεις στην επίτευξη ομαλής κυκλοφοριακής ροής, στην προσβασιμότητα, την ρύπανση, τον θόρυβο, την κατανάλωση καυσίμων και στην μείωση κινδύνου πλημμύρας που σχετίζονται με την αποστράγγιση.

Το μέτρο επικεντρώνεται στα εξής:

- διαπλάτυνση ορισμένων κρίσιμων δευτερευουσών αρτηριών και συλλεκτήριων
- συντήρηση και αποκατάσταση του οδοστρώματος στις περιοχές που υπάρχει ήδη η υφιστάμενη υποδομή καθώς και εκτενείς ασφαλτοστρώσεις σε περιοχές που παραμένουν χωματόδρομοι, με προτεραιότητα στις περιοχές που βρίσκονται εντός σχεδίου (Αρτέμιδα) ή σε επιλεγμένους οικισμούς (Αγ. Κυριακή)
- ολοκλήρωση των υφιστάμενων οδικών δικτύων κάθε οικισμού με κατάλληλες διανοίξεις όπου δεν έχουν ολοκληρωθεί ώστε να μειωθούν τα αδιέξοδα
- ενίσχυση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- Ανάπλαση οδού Αγ. Δημητρίου.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος έχει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο το οποίο συχνά είναι μέτριας ή και χαμηλής ποιότητας, κάτι το οποίο εγκυμονεί κινδύνους οδικής ασφάλειας αλλά και ποιότητας ζωής (βλ. χωματόδρομοι ή ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι που χρήζουν συντήρησης)
- Δευτερεύουσες αρτηρίες ή συλλεκτήριες με μειωμένα χαρακτηριστικά (πλάτος, διαγράμμιση, σήμανση)
- Ειδικά στην περίπτωση της **οδού Αγίου Δημητρίου**, από Σπάτα έως Χριστούπολη, προτείνεται μια εμβληματική ανάπλαση που θα αλλάξει άρδην τη φυσιογνωμία της περιοχής, θα τονώσει την περπατησιμότητα, τη ζωτικότητα και την οικονομική / εμπορική ζωή των Σπάτων, ενώ και από κυκλοφοριακή σκοπιά, θα συνδέσει με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης (πεζή, ποδήλατο) τα Σπάτα με το κοιμητήριο, την Χριστούπολη και το Εκπαιδευτικό Χωριό, ενισχύοντας πολλαπλασιαστικά την οδική ασφάλεια οδηγών και πεζών.

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:
3.1, 3.2	+ Ασφάλεια επιβατών οχημάτων + Ασφάλεια άλλων χρηστών του οδικού δικτύου όπως των πεζών και των ποδηλατιστών + Βελτίωση προσβασιμότητας και προεπισελαισιμότητας + Αποφυγή περιπτώσεων πλημμυρών - Συνθήκες ανάπτυξης υψηλότερων ταχυτήτων κυκλοφορίας - Ενθάρρυνση χρήσης Ι.Χ.
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Μέτριος (Ποικίλει μεταξύ των ειδών παρεμβάσεων)
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο (Ποικίλει μεταξύ των ειδών παρεμβάσεων)
Προτεραιότητα :	Υψηλή
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι
Χαρακτήρας :	Έργο X

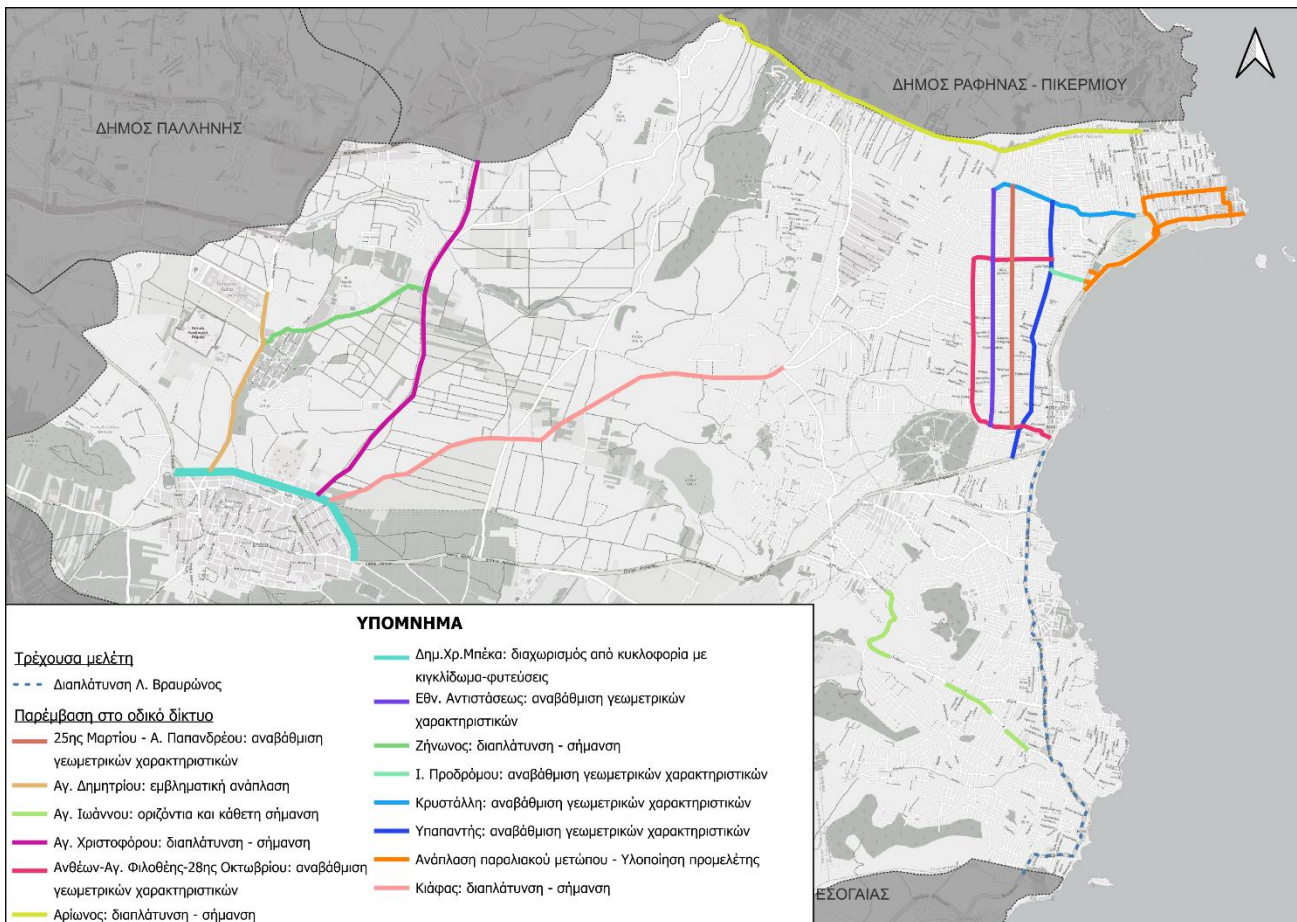
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη εφαρμογής, κατασκευή	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Περιφέρεια Αττικής, Αποκεντρωμένη Διοίκηση
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> Ασφαλτοστρώσεις (μήκος σε χλμ.) Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (ως προς το έτος βάσης) 	

Περιοχή παρέμβασης:

Το παρόν μέτρο περιλαμβάνει διαφόρων ειδών παρεμβάσεις αναβάθμισης και συντήρησης του οδικού δικτύου του Δήμου. Πιο συγκεκριμένα:

- **Εμβληματική ανάπλαση οδού Αγίου Δημητρίου** από Σπάτα έως Χριστούπολη – Εμπορικά Πάρκα: Διαπλάτυση πεζοδρομίων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού και δημιουργία ποδηλατοδρόμου για σύνδεση Σπάτων με Επιχ. Πάρκα. Δημιουργία Service Road επί της Αγ. Δημητρίου προς την πλευρά του Επιχειρηματικού Πάρκου και προς την πλευρά της Χριστούπολης
- **Δημάρχου Χρήστου Μπέκα:** σε πρώτη φάση, τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων – φυτεύσεων για διαχωρισμό πεζών από μηχανοκίνητη κυκλοφορία, σήμανση ορίων ταχύτητας και παρουσίας πεζών. Σε δεύτερη φάση, μετά την κατασκευή και λειτουργία των περιφερειακών δακτυλίων (βλ. μέτρο Δ.1), διαπλάτυση πεζοδρομίων με κατάργηση μιας λωρίδας ανά κατεύθυνση
- **Ανάπλαση Λ. Αρτέμιδος κατά μήκος του προτεινόμενου ποδηλατοδρόμου** (από Τριαινής έως Τρόλει), βλ. σχετική διατομή στο μέτρο Α.2.1
- **Ανάπλαση παραλιακού μετώπου Αρτέμιδος:** υλοποίηση υφιστάμενης προμελέτης για τις οδούς: Λ. Αρτέμιδος (από τρόλει έως τερματικό σταθμό λεωφορείων), Λ. Αρτέμιδος (από 25^{ης} Μαρτίου μέχρι Αιγαίου), Αιγαίου (από Κρήτης μέχρι Λ. Αρτέμιδος), Κρήτης (από Σωκράτους μέχρι Λακωνίας), Λακωνίας (από Κρήτης μέχρι 28^{ης} Οκτωβρίου), 28^{ης} Οκτωβρίου (από Λακωνίας μέχρι Καρύστου), Καρύστου (από 28^{ης} Οκτωβρίου μέχρι 25^{ης} Μαρτίου) και 25^{ης} Μαρτίου.
- **Υπαπαντής, Α. Παπανδρέου, Εθνικής Αντιστάσεως, Ανθέων – Αγ. Φιλοθέης – 28^{ης} Οκτωβρίου, Κρυστάλλη, Ι. Προδρόμου:** Αναβάθμιση γεωμετρικών χαρακτηριστικών
- **Λ. Βραυρώνος:** Υλοποίηση τρέχουσας μελέτης
- **Λ. Αρίωνος:** Διαπλάτυση και τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- **Λ. Αγ. Χριστοφόρου (Σπάτων - Πικερμίου):** Διαπλάτυση και τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- **Ζήνωνος:** Διαπλάτυση και τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- **Κιάφας:** Διαπλάτυση και τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- **Αγ. Ιωάννου:** Τοποθέτηση κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, μάτια γάτας για μείωση ταχυτήτων πλησίον σχολείων, χρωματισμός και ανύψωση διαβάσεων
- **Ασφαλτοστρώσεις** σε τοπικό οδικό δίκτυο Αρτέμιδας.

Τα παραπάνω μέτρα απεικονίζονται στον κάτωθι χάρτη (βλ. και Παράρτημα χαρτών).



**Περιγραφή:**

Η οδική ασφάλεια αποτελεί ιδιαίτερα κρίσιμο στοιχείο στον αστικό χώρο. Η αναβάθμιση διασταυρώσεων στο αστικό οδικό περιβάλλον αποτελεί σημαντικό μέτρο υποδομών η εφαρμογή του οποίου θα πραγματοποιηθεί σε συνεργασία του Δήμου με την Περιφέρεια. Το κόστος και ο χρόνος υλοποίησης μπορεί να ποικίλει ανάλογα με την επιλεγμένη παρέμβαση.

Χαρακτηριστικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της ροής της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας είναι η δημιουργία κυκλικών κόμβων, ο ανασχεδιασμός του φυσικού χώρου της διασταύρωσης, η απλοποίηση των επιτρεπόμενων κινήσεων, η τοποθέτηση φωτεινού σηματοδότη, οι στενωπίσεις οδοστρώματος, η απομάκρυνση στάθμευσης κ.α.

Η εκάστοτε διαμόρφωση κόμβου θα αποφασιστεί μέσα από τις μελέτες εφαρμογής, ενώ η λογική που πρέπει να ακολουθηθεί στην κάθε περίπτωση παρατίθεται ήδη από το ΣΒΑΚ. Η λογική αυτή προκύπτει σε συνάρτηση με την επικινδυνότητα που παρουσιάζουν οι κόμβοι από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, την ιεράρχηση των οδών που τέμνονται, τη σημασία της περιοχής (πχ κεντρική, υπερτοπικός πόλος έλξης), την ύπαρξη σημείων ενδιαφέροντος πλησίον και ειδικά σχολείων ή την τυχόν συμβολή με ποδηλατόδρομους.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Μια σειρά κόμβων στο Δήμο εμφανίζουν υψηλή επικινδυνότητα μετά την καταγραφή των τροχαίων ατυχημάτων
- Εντός αστικού ιστού, μια σειρά κόμβων χρειάζεται μετατροπή στην κατεύθυνση της μείωσης ταχυτήτων και της προστασίας των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου
- Στα σημεία εμπροσθεν σχολείων πρέπει να μειωθούν οι ταχύτητες
- Μετά την εφαρμογή του μέτρου του ποδηλατόδρομου και των ζωνών ήπιας κυκλοφορίας, πρέπει να υπάρχουν μειωμένες ταχύτητες και κατάλληλες διαμορφώσεις στα σημεία που το οδικό δίκτυο τέμνεται με αυτά

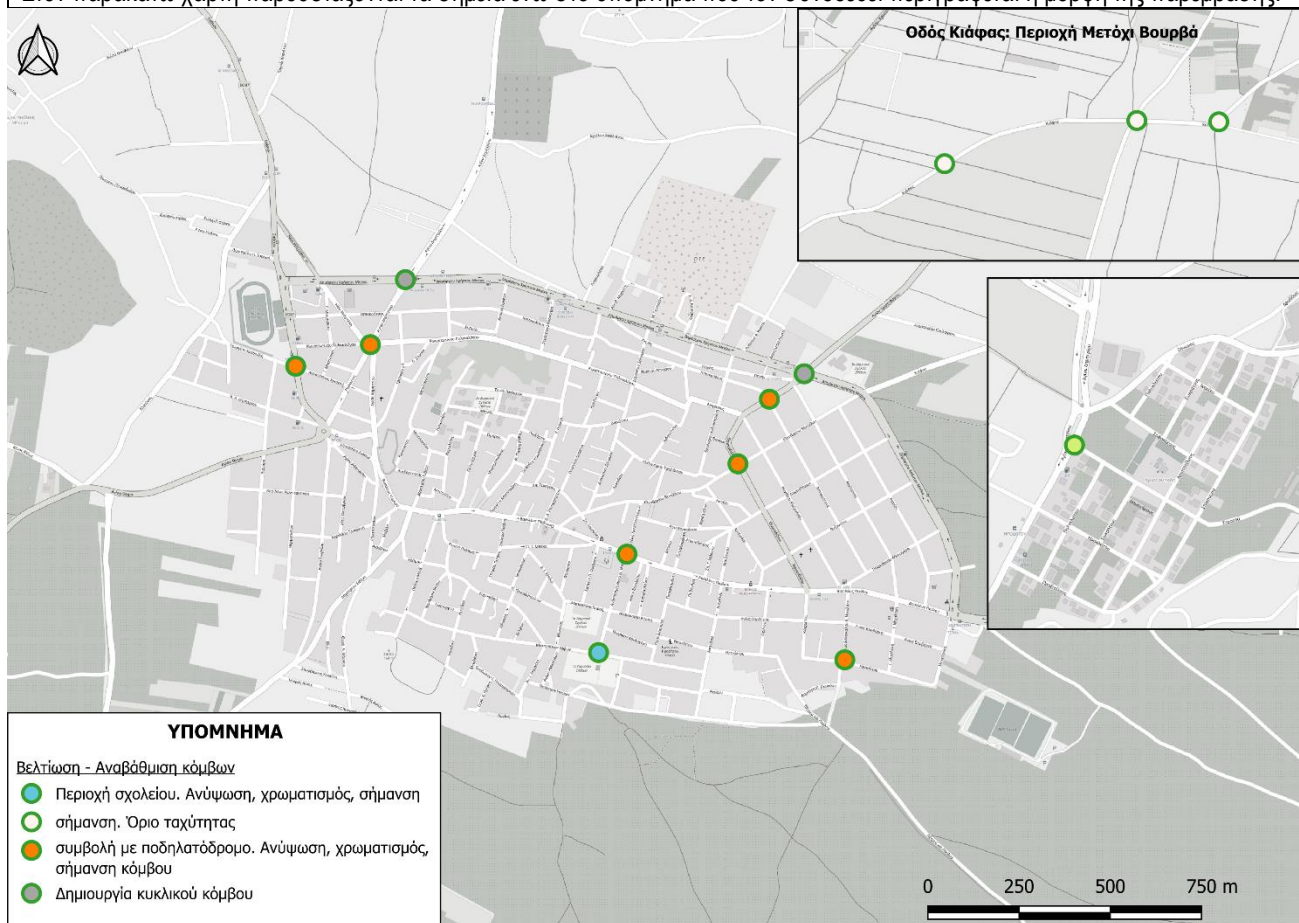
Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:
1.2, 3.2	+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης + Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων) + Βελτίωση των μετακινήσεων των επισκεπτών
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος 9-12 μήνες για οριστική μελέτη 6-12 μήνες για κατασκευή
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Υψηλό Βελτίωση λειτουργίας / ασφάλειας υφιστάμενου κόμβου: 100.000–1.000.000 € (υψηλή αβεβαιότητα)

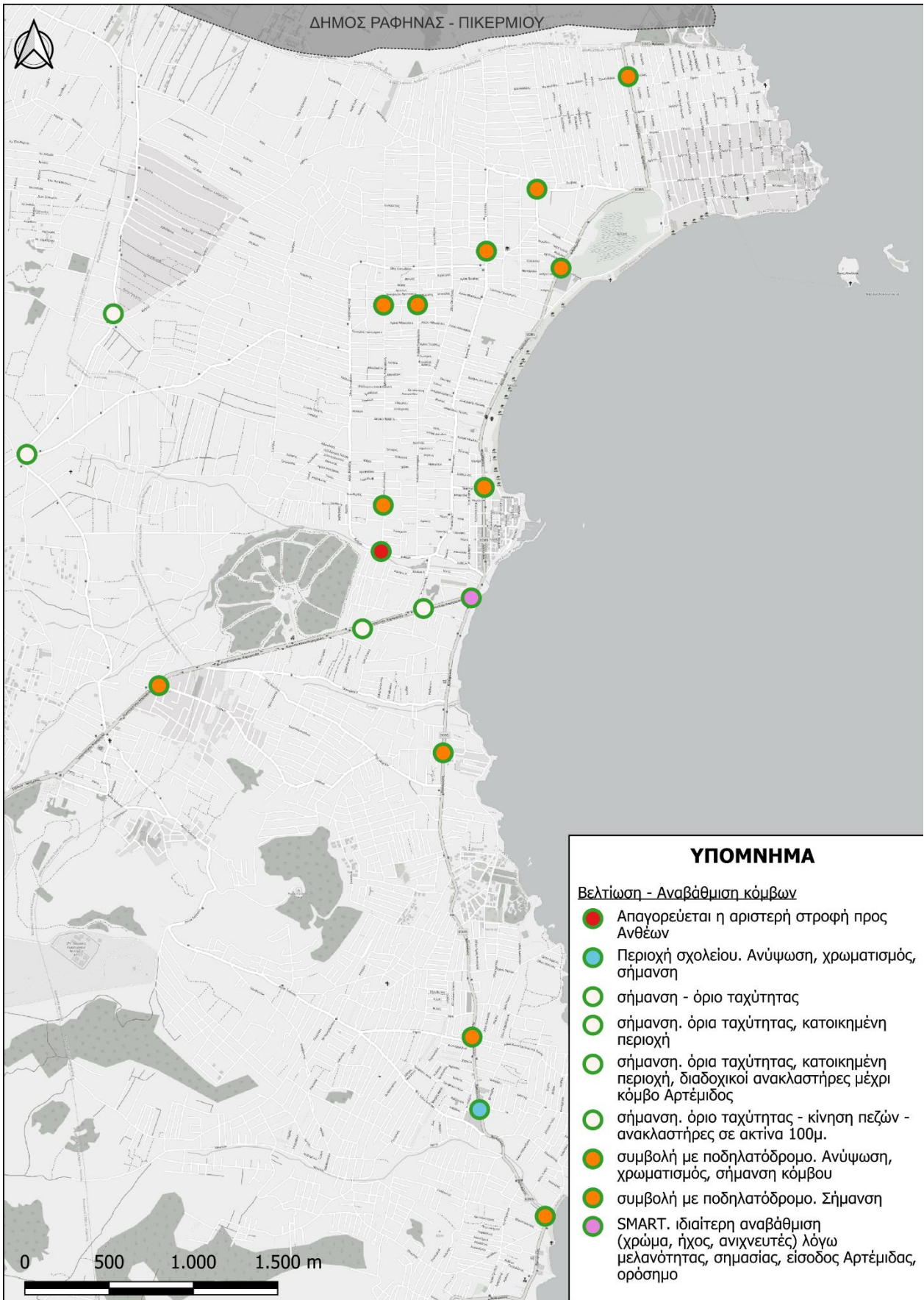
	Αναβάθμιση κόμβου σε κυκλικό κόμβο: 1.000.000 – 2.000.000 € (υψηλή αβεβαιότητα)	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής, Εθνικοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη εφαρμογής (κυκλοφοριακή), Υλοποίηση	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (ποσοστό ως προς το έτος βάσης)	

Περιοχή παρέμβασης:

Η περιοχή παρέμβασης του παρόντος μέτρου εκτείνεται σημειακά σε όλο τον Δήμο, κυρίως στις κατοικημένες περιοχές Σπάτων και Αρτέμιδος, αλλά και εκτός αυτών, σε σημεία του οδικού δικτύου που έχουν χαρακτηριστεί μελανά ως προς την εμφάνιση τροχαίων ατυχημάτων και την σοβαρότητα αυτών.

Στον παρακάτω χάρτη παρουσιάζονται τα σημεία ενώ στο υπόμνημα που τον συνοδεύει περιγράφεται η μορφή της παρέμβασης.





**Περιγραφή:**

Είτε ως αντικείμενο υφιστάμενου σχεδιασμού, είτε ως πρόταση στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ, η λειτουργία του οδικού δικτύου πρόκειται να τροποποιηθεί με στόχο τη βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας ή την αναδιανομή του χώρου υπέρ άλλων μορφών μετακίνησης. Η μονοδρομηση οδών είναι η βασικότερη κατηγορία ρυθμίσεων κυκλοφορίας που παρουσιάζεται στην περίπτωση του ΣΒΑΚ Δ. Σπάτων - Αρτέμιδος, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις γίνονται και αντιδρομήσεις.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Η δημιουργία δικτύου μονοδρομήσεων επιτρέπει την παραχώρηση χώρου του οδοστρώματος σε διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, χάραξη ποδηλατόδρομου αλλά και επίτευξη αναβάθμισης ιεράρχησης οδών με καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και της δημόσιας συγκοινωνίας
- Είναι οικονομικό και γρήγορο μέτρο, την ίδια στιγμή που μπορεί να αποφέρει σημαντικά αποτελέσματα σε όλα τα επίπεδα που άπτονται της αστικής κινητικότητας, από την ασφάλεια των πεζών μέχρι το επίπεδο εξυπηρέτησης των οχημάτων
- Χρειάζεται γνωστοποίηση των αλλαγών στους οδηγούς και τους λοιπούς χρήστες των οδών ώστε να αποφευχθεί σύγχυση ή τυχόν τροχαία ατυχήματα.

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
2.1, 3.1, 3.2	+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης + Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων) + διαπλάτυνση + Βελτίωση του επιπέδου παροχής έργου	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος	
	Επικαιροποίηση σχετικών κυκλοφοριακών μελετών ή εκπόνηση νέων (6-12 μήνες) Εκπόνηση και εφαρμογή μελέτης σηματοδότησης (3-6 μήνες)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Χαμηλό	
	(50 – 200 € / πινακίδα)	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	

Βήματα Υλοποίησης :	Επικαιροποίηση κυκλοφοριακών μελετών. Μελέτη σηματοδότησης. Έγκριση ΔΣ. Έγκριση ΟΑΣΑ*. Προμήθεια και εγκατάσταση ρυθμιστικής σήμανσης.	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος,
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΟΑΣΑ (*σε περιπτώσεις οδών από τις οποίες διέρχονται λεωφορειακές γραμμές ΟΑΣΑ*), Αποκεντρωμένη Διοίκηση
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> Μήκος μονοδρομήσεων (σε χλμ.) Ποσοστό υλοποίησης προγραμματισμένων μονοδρομήσεων 	

Περιοχή παρέμβασης:

Το ΣΒΑΚ Δήμου Σπάτων – Αρτέμιδος, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα προβλήματα που αναδείχτηκαν από την ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης όσο και την αναγκαιότητα ορισμένων μέτρων που προτείνονται, όπως διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, χαράξεις ποδηλατοδρόμων κλπ., προτείνει τα εξής δίκτυα μονοδρομήσεων:

Στα Σπάτα:

- **Επέκταση μονοδρόμησης Βασιλέως Παύλου** μέχρι το Δημαρχείο και τον κόμβο με τη Δημάρχου Χρήστου Μπέκα με διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Το μέτρο αυτό θα δημιουργήσει ένα συνεκτικό πολεοδομικό κέντρο για την πόλη των Σπάτων με αναβάθμιση της περπατησιμότητας, της εμπορικής ζωής, τόνωση της τοπικής οικονομίας, χωροθέτηση νόμιμων θέσεων στάθμευσης και δυνατότητα για χάραξη ποδηλατόδρομου στο τμήμα που έχει προταθεί από το σχετικό μέτρο (Α.2.1). Η μονοδρόμηση της Βασιλέως Παύλου δημιουργεί την ανάγκη για έναν αντίστροφο μονόδρομο προς τα δυτικά ως εξής:
- **Μονοδρόμηση στα νότια Σπάτα προς τα δυτικά**, ώστε να καταστεί δυνατή η μονοδρόμηση της Βασιλέως Παύλου προς τα ανατολικά.
 - ο Σενάριο 1 (ακριβό με απαλλοτριώσεις): Μακεδονίας – Ηρακλείου – Αισχύλου - Μυκηναϊκών Τάφων – Παύλου Μελά – Κάδμου – Σιδέρη
 - ο Σενάριο 2 (χωρίς απαλλοτριώσεις): Μακεδονίας – Αγ. Βαρβάρας – Αισχύλου - Μυκηναϊκών Τάφων – Παύλου Μελά – Κάδμου – Σιδέρη
- **Ζεύγη μονοδρομήσεων στα βόρεια Σπάτα**, ώστε να καταστεί δυνατή η χάραξη ποδηλατόδρομου (βλ. μέτρο Α.2.1) καθώς και η εν γένει οργάνωση της κυκλοφορίας στην περιοχή. Επιλεγμένες οδοί: Ελ. Βενιζέλου, Δημοσθένους, Βυζαντίου, Πατριάρχου Αθηναγόρα, Μεγ. Αλεξάνδρου, Διογένη - Κωνστ. Παλαιολόγου, Ιπποκράτους, Ασκληπιού, Αιγαίου (βλ. χάρτη για κατεύθυνση).

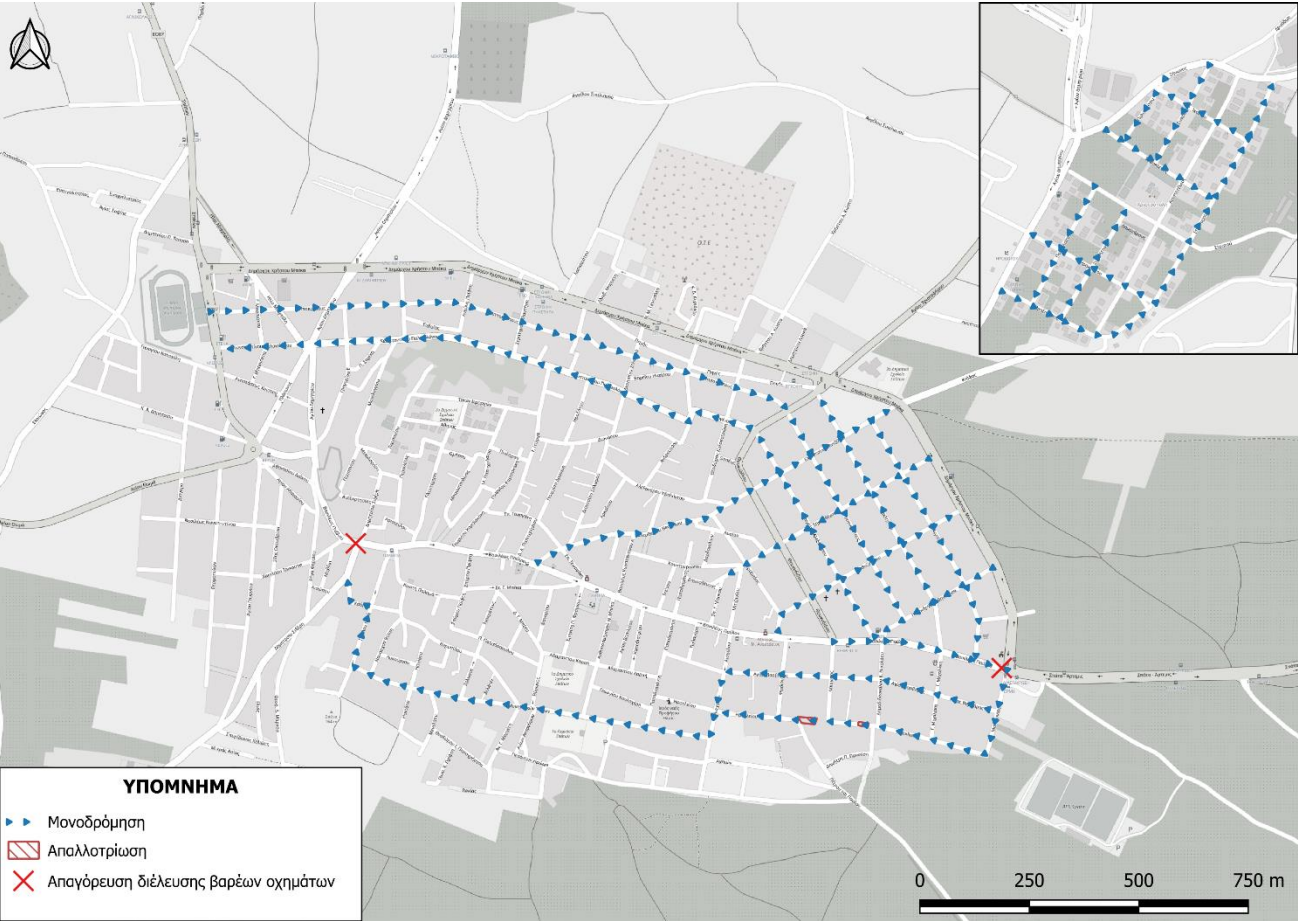
Στην Αρτέμιδα:

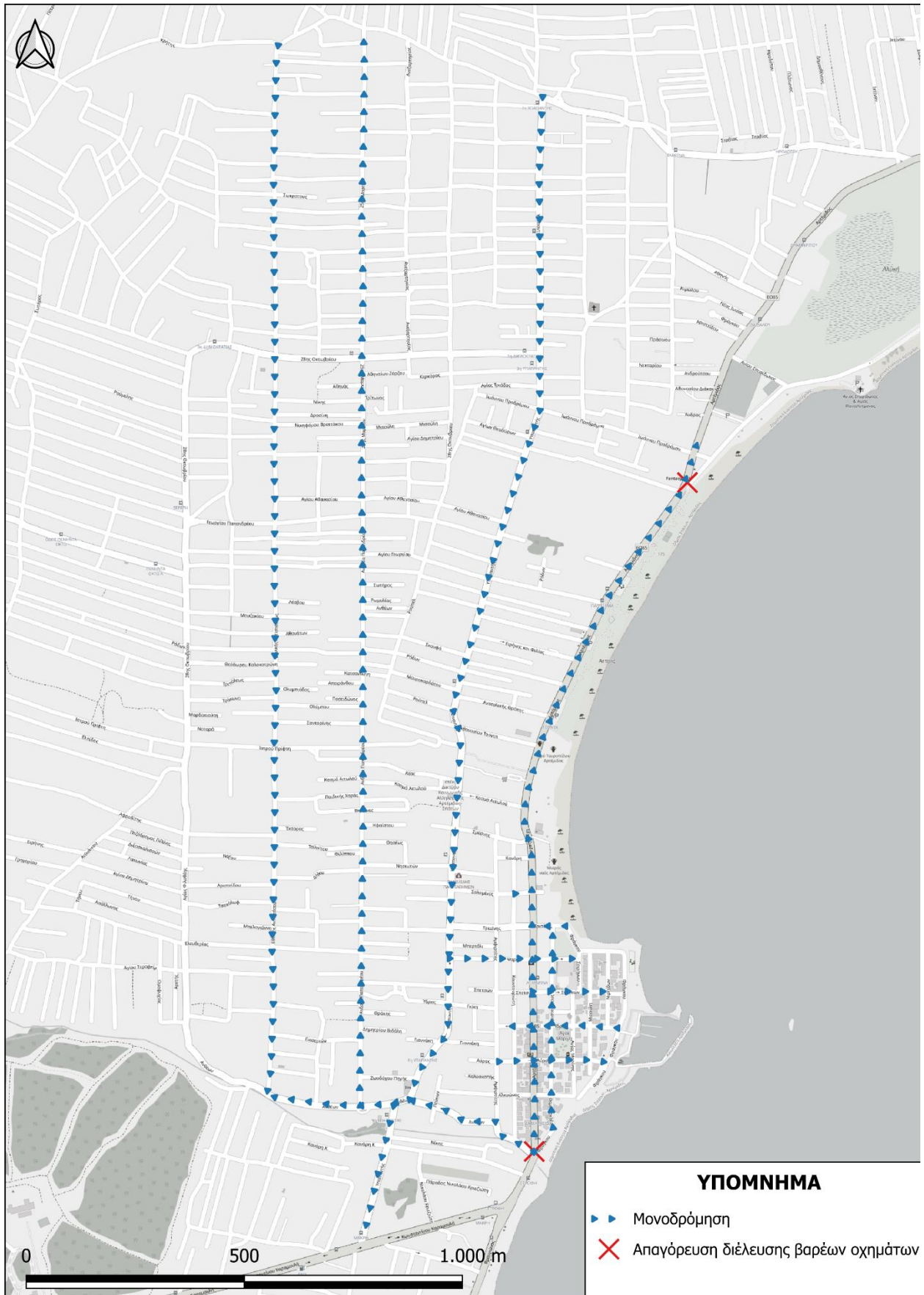
Σκοπός του δικτύου μονοδρομήσεων στην Αρτέμιδα είναι η αποφυγή μέρους του τρέχοντος όγκου διαμπερούς κίνησης στην Λ. Αρτέμιδος, η ανάπτυξη ασφαλούς πεζής κίνησης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και χάραξη ποδηλατόδρομου. Θα συνεισφέρει επίσης στην αναβάθμιση του πολεοδομικού κέντρου, την τόνωση του εμπορίου, την αύξηση της προσβασιμότητας στο παράκτιο μέτωπο.

- **Λ. Αρτέμιδος & οδός Υπαπαντής** (βλ. και μέτρο Δ.2):
 - ο Σενάριο 1: **Μονοδρόμηση Λ. Αρτέμιδος προς βορρά** (από Ανθέων έως Αγ. Ι. Προδρόμου (τρόλει). Διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Αναβάθμιση γεωμετρικών χαρακτηριστικών στην **Υπαπαντής και μονοδρόμηση προς νότο**, από Ι. Προδρόμου έως Καραμανλή.
 - ο Σενάριο 2: **Μονοδρόμηση Λ. Αρτέμιδος προς βορρά** (από Ανθέων έως Κρυστάλλη-Αριστοφάνους). Διαπλάτυνση πεζοδρομίων. Αναβάθμιση γεωμετρικών χαρακτηριστικών στην **Υπαπαντής και μονοδρόμηση προς νότο**, από Κρυστάλλη έως Καραμανλή.
 - ο Σενάριο 3 (ριζοσπαστικό): **Απαγόρευση διέλευσης οχημάτων στην Λ. Αρτέμιδος κατά τους θερινούς μήνες** (από Ανθέων έως Ι. Προδρόμου) στις ώρες αιχμής (10:00-19:00), πλην λεωφορείων και οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Ενίσχυση κίνησης πεζών-ποδηλατών, δημόσιας συγκοινωνίας και οχημάτων μικροκινητικότητας. **Τις υπόλοιπες ώρες ισχύει η μονοδρόμηση προς βορρά**, όπως στα προηγούμενα σενάρια. Αναβάθμιση γεωμετρικών χαρακτηριστικών στην **Υπαπαντής και μονοδρόμηση προς νότο**, από Κρυστάλλη έως Καραμανλή.
- **Α. Παπανδρέου – 25ης Μαρτίου** (από Ανθέων έως Κρυστάλλη): Βελτίωση χαρακτηριστικών και μονοδρόμηση προς βορρά (βλ. και μέτρο Δ.2).
- **Εθνικής Αντίστασης** (από Κρυστάλλη έως Ανθέων): Βελτίωση χαρακτηριστικών και μονοδρόμηση προς νότο (βλ. και μέτρο Δ.2).
- **Ανθέων - Αγ. Φιλοθέης – Κρυστάλλη**: Βελτίωση χαρακτηριστικών και αμφίδρομη κίνηση (βλ. και μέτρο Δ.2).
- **Επέκταση ζευγών μονοδρομήσεων στο κέντρο, μεταξύ Αρτέμιδος και Φράγκου**:
 - ο Προς ανατολή: Αύρας, Σπετσών, Ψαρών
 - ο Προς δύση: Ύδρας, Τριαίνης
 - ο Προς βορρά: Θεμιστοκλέους

Στην Χριστούπολη:

Μονοδρομήσεις, με την οδό Στρατού να αναβαθμίζεται στην συλλεκτήρια όλων και την κύρια είσοδο / έξοδο του οικισμού, με αναβάθμιση και σηματοδότηση του κόμβου Στρατού & Αγ. Δημητρίου.





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ▶▶ Μονοδρόμηση
- ✗ Απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων

**Περιγραφή:**

Στο πλαίσιο της βελτιστοποίησης της αστικής εφοδιαστικής αλυσίδας, είναι σκόπιμη η **θέσπιση συγκεκριμένου ωραρίου που θα πραγματοποιούνται οι φορτοεκφορτώσεις** (κυρίως τις πολύ πρωινές ώρες) και το οποίο θα πρέπει να τηρείται από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τους καταστηματαρχές και τους μεταφορείς. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η κυκλοφορία οχημάτων φορτοεκφόρτωσης, τα οποία είναι συνήθως πιο ογκώδη και μπορεί να δημιουργούν προβλήματα στην κυκλοφορία και στάθμευση, τις ώρες αιχμής όπου ένας μεγάλος αριθμός κατοίκων μετακινούνται με σκοπό την εργασία, την εκπαίδευση ή και τις αγορές. Με το συγκεκριμένο ωράριο οι φορτοεκφορτώσεις θα πραγματοποιούνται τις περιόδους της ημέρας όπου δεν υπάρχουν σημαντικοί φόρτοι κυκλοφορίας άλλων οχημάτων.



Παράλληλα θα πρέπει να υπάρχει πρόβλεψη για τον **καθορισμό συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης για τα οχήματα φορτοεκφορτώσεων** προκειμένου να μην είναι αναγκασμένα να σταθμεύουν παράνομα παρακλύοντας την κυκλοφορία, αλλά να μπορούν να σταθμεύουν πλησίον των εμπορικών καταστημάτων. Οι συγκεκριμένες θέσεις θα προορίζονται αποκλειστικά για τα τέτοιου είδους οχήματα μόνο κατά τη διάρκεια του ωραρίου. Τις υπόλοιπες ώρες θα μπορούν να σταθμεύουν συμβατικά οχήματα. Οι θέσεις αυτές θα μπορούν να είναι συμβεβλημένες και με το σύστημα τηλεματικής ώστε ο οδηγός να γνωρίζει ποια θέση είναι ελεύθερη.

Τέλος, η διέλευση μεγάλου φόρτου βαρέων οχημάτων από περιοχές γειτονίας και από εμπορικά κέντρα υποβαθμίζει τα επίπεδα της οδικής ασφάλειας και της περπατησιμότητας στις περιοχές αυτές. Για τον λόγο αυτό, συχνά υιοθετούνται μέτρα από τις πόλεις όπως η **απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων** από συγκεκριμένες οδούς, είτε για συγκεκριμένες ώρες της ημέρας ή και με καθολική ισχύ, αρκεί να δίνεται η κατάλληλη εναλλακτική κυκλοφορία.

Επιπλέον των παραπάνω, μπορούν να δοθούν κίνητρα στις επιχειρήσεις για υιοθέτηση φιλικών προς το περιβάλλον πρακτικών σχετικά με τον εφοδιασμό τους. Τέτοια μέτρα μπορεί να είναι:

- 1) οικονομικά κίνητρα σε επιχειρήσεις εάν στραφούν προς τις ενεργές μετακινήσεις (π.χ. ποδήλατο, πατίνι σε υπηρεσίες παράδοσης ελαφριών προϊόντων). Η απόδοση κινήτρων σε επιχειρήσεις φιλικές στις ενεργές μετακινήσεις, μπορεί να αυξήσει σημαντικά τη χρήση βιώσιμων μέσων μετακίνησης.
- 2) μείωση δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος. Η μείωση των δημοτικών τελών σε επιχειρήσεις που λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος (π.χ. υιοθέτηση ηλεκτρικών οχημάτων) θα συμβάλει στη διατήρηση των επιχειρήσεων αυτών, καθώς και στην προσέλκυση όλο και περισσότερων. Με την υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου θα ωφεληθούν, όχι μόνο οι επιχειρήσεις, αλλά και το περιβάλλον.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης
- Οργάνωση φορτοεκφορτώσεων και ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων
- Μείωση των βαρέων οχημάτων στον ιστό της πόλης.

Στρατηγικοί στόχοι:

3.2, 3.3

Συμβολή Μέτρου:

- + Μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης
- + Οδική ασφάλεια

	+ Μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης βαρέων οχημάτων + Ρύθμιση της τροφοδοσίας των καταστημάτων	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος Μελέτη χωροθέτησης θέσεων φορτοεκφορτώσεων: 6 μήνες	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Χαμηλό Μελέτη χωροθέτησης θέσεων φορτοεκφορτώσεων: 20.000 – 30.000 € Προμήθεια και εγκατάσταση ρυθμιστικών πινακίδων: 50-250 € / πινακίδα	
Προτεραιότητα :	Μέτρια	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, ΠΕΠ Αττικής	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	X
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	X
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Μελέτη χωροθέτησης θέσεων φορτοεκφορτώσεων, Ρυθμιστικές πινακίδες	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Εμπορικά Επιμελητήρια ή/και σύλλογοι
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	Ποσοστό μετακινήσεων βαρέων οχημάτων	
Περιοχή παρέμβασης: Το συγκεκριμένο μέτρο αφορά σε πρώτη φάση τη λήψη αποφάσεων για δευτέρευτη του ωραρίου φορτοεκφορτώσεων στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος. Βάση της εμπειρίας από αντίστοιχες περιπτώσεις Δήμων την Ελλάδα, προτείνεται ως ωράριο φορτοεκφορτώσεων: 05:00 – 08:00 Ειδικότερα, απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων κατά τις ώρες αιχμής στην οδό Βασιλέως Παύλου και στην Λ. Αρτέμιδος, (από Λ. Κων/νου Καραμανλή έως Τρόλει), καθώς και απαγόρευση διέλευσης βαρέων οχημάτων από περιοχές αμιγούς κατοικίας σε όλη την έκταση του Δήμου. Συγχρόνως, στη Βασιλέως Παύλου, τη Δημάρχου Χρ. Μπέκα, τη Λ. Αρτέμιδος και τη Λ. Βραυρώνος προτείνεται η χωροθέτηση συγκεκριμένων θέσεων φορτοεκφορτώσεων, εντός του παραπάνω ωραρίου, για το οποίο απαιτείται η σχετική μελέτη χωροθέτησης.		

**Περιγραφή:**

Η ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών πρέπει να αφορά όλες τις κατηγορίες κινητικότητας με στόχο την ολοκληρωμένη προσέγγιση του ζητήματος. Οι σχετικές εκστρατείες και δράσεις δεν πρέπει να έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα, αλλά να επαναλαμβάνονται σε τακτική βάση και να διατηρούν προοδευτικό χαρακτήρα στην ανάπτυξη δεξιοτήτων και συμπεριφορών κινητικότητας από τις νεότερες έως τις μεγαλύτερες ηλικίες.

Το πρώτο για την εξασφάλιση των παραπάνω, είναι η ανάπτυξη ενός πλάνου δράσεων ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για θέματα βιώσιμης αστικής κινητικότητας στο Δήμο. Η εν λόγω στρατηγική ευαισθητοποίησης που θα αναπτυχθεί, ενθαρρύνεται να διακρίνει τους πολίτες σε τρεις (3) βασικές κατηγορίες:

(α) Άτομα ηλικίας 8 έως 18 ετών: Αποτελούν νεαρά άτομα που βρίσκονται στο στάδιο εκπαίδευσης.

(β) Άτομα ηλικίας 18 έως 25 ετών: Αποτελούν άτομα που βρίσκονται στο στάδιο ανώτερης & ανώτατης εκπαίδευσης με έντονη κοινωνική δραστηριότητα.

(γ) Άτομα ηλικίας 26 έως 60 ετών: Αποτελούν άτομα σε παραγωγική ηλικία.

(δ) Άτομα ηλικίας άνω των 60 ετών: Αποτελούν άτομα μεγαλύτερης ηλικίας.

Το πλάνο ευαισθητοποίησης των πολιτών, ενθαρρύνεται να περιλαμβάνει επιπλέον δράσεις/ εκδηλώσεις ενημέρωσης- πληροφόρησης- εκπαίδευσης, όπως σεμινάρια, ομιλίες, παρουσιάσεις κ.ά. καθώς και συμμετοχικές δράσεις και δράσεις προώθησης και προβολής, όπως ποδηλατοδρομίες, προώθηση πεζοπορίας κ.ά.

Ενδεικτικές προωθητικές δραστηριότητες αλλαγής συμπεριφοράς μετακινουμένων που μπορούν να πραγματοποιηθούν είναι :

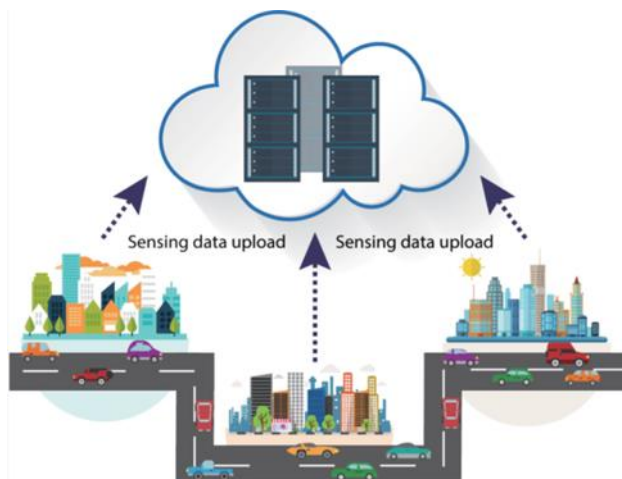
- Ενημερωτικές ημερίδες σε συλλόγους και εκπαιδευτικές δομές για την Βιώσιμη Ανάπτυξη και Κινητικότητα
- Ενημερωτικές ημερίδες για τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης, της ποδηλασίας, των μορφών ήπιας κινητικότητας
- Ενημερωτικές ημερίδες για το εξωτερικό κόστος των Ι.Χ και την περιβαλλοντική υποβάθμιση
- Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης της ποδηλασίας
- Εκστρατείες και Κίνητρα προώθησης του συνεπιβατισμού
- Εκστρατείες προώθησης των MMM
- Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας μέσω αθλητισμού (αθλητική ποδηλασία, πεζοπορία, ορειβασία, κ.ά.)
- Διοργάνωση ποδηλατοδρομίας
- Προσωρινή (εποχιακή) πεζοδρομηση κεντρικών εμπορικών οδών
- Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας - Ημέρα χωρίς αυτοκίνητο

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Οι διαδικασίες διαβούλευσης ανέδειξαν την αναβάθμιση της κυκλοφοριακής παιδείας σαν σημαντικό πεδίο παρέμβασης του ΣΒΑΚ
- Ο μακροπρόθεσμος χαρακτήρας του σχεδίου επιδιώκει την αλλαγή συμπεριφοράς των μετακινουμένων
- Απευθύνεται άμεσα στους κατοίκους και εργαζόμενους του Δήμου Σπάτων - Αρτέμιδος

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
4.1	+ Αλλαγή συνηθειών μετακίνησης + Διαρκής ενημέρωση και εκπαίδευση των χρηστών της οδού + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Μακροπρόθεσμα: Μείωση συμφόρησης, οχλήσεων και ατυχημάτων στο σύστημα αστικής κινητικότητας	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος (επαναλαμβανόμενο)	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Χαμηλό (επαναλαμβανόμενο)	
Προτεραιότητα :	Υψηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	

	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας: Εκπόνηση στρατηγικής επικοινωνίας και ενημέρωσης Δήμου	X
Βήματα Υλοποίησης :	Δημιουργία στρατηγικής επικοινωνίας και ενημέρωσης πολιτών. Παρεμβάσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης.	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ποσοστό μετακινήσεων πεζή • Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο • Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (μείωση) • Ποσοστό μετακινήσεων με ΜΜΜ • Μείωση τροχαίων ατυχημάτων (ποσοστό ως προς το έτος βάσης) • Δράσεις ευαισθητοποίησης και ενημέρωσης (πλήθος / έτος) • Πινακίδες πληροφόρησης κατοίκων και επισκεπτών για διαθέσιμα μέσα μεταφοράς και σημεία ενδιαφέροντος (πλήθος) 	
Περιοχή παρέμβασης: Επαναλαμβανόμενες δραστηριότητες ενημέρωσης – ευαισθητοποίησης – δραστηριοποίησης των πολιτών σχετικά με τις αρχές και τις πρακτικές της βιώσιμης κινητικότητας και τα οφέλη που θα αποφέρει μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα στο Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος, με επίκεντρο την πραγματοποίηση εκδηλώσεων σε σχολεία και σε κεντρικά σημεία του Δήμου.		

**Περιγραφή:**

Η ενίσχυση της συμμετοχικότητας στο σχεδιασμό και της ευαισθητοποίησης του κοινού γύρω από τα οφέλη της βιώσιμης κινητικότητας και της ανάγκης παρεμβάσεων στο πλαίσιο αυτό, μπορεί να περιλαμβάνει, εκτός από σχετικές δράσεις ενημέρωσης και εκπαίδευσης (μέτρο E.1), και χρήση εργαλείων crowdsensing για την καταγραφή των αναγκών σε μετακινήσεις.

Πλέον, τόσο η δημοτική αρχή, όσο και οι αρμόδιες υπηρεσίες και οι μελετητές μπορούν να επωφελούνται από τη διαδραστική και σε πραγματικό χρόνο συμμετοχή των πολιτών στην καταγραφή των προβλημάτων που αφορούν την αστική κινητικότητα. Η συμμετοχή του κοινού στη συλλογή δεδομένων, θα βοηθήσει σημαντικά την παρακολούθηση της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.

Το παρόν αφορά τη δημιουργία και λειτουργία ηλεκτρονικής εφαρμογής για κινητά με σκοπό τη συλλογή δεδομένων από τους κατοίκους και τους επισκέπτες (crowdsensing). Τα δεδομένα μπορούν να αφορούν οποιοδήποτε ζήτημα προκύπτει στο αστικό σύστημα μεταφορών, όπως λακούβες και γενικά αστοχίες στο οδικό δίκτυο, τροχαία ατυχήματα, προβλήματα συμφόρησης, εμπόδια στο δρόμο, καθυστερήσεις δρομολογίων κ.λπ.

Μάλιστα, προτείνεται και η υποστήριξη απόμων που δεν είναι εξοικειωμένα με τις τεχνολογίες αποσκοπώντας στην ισότιμη συμμετοχή όλων στην συμμετοχική αυτή προσπάθεια. Έτσι, θα υπάρξει σημαντική μέριμνα απ' όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, τους πολίτες και την τοπική διοίκηση για το μέλλον της βιώσιμης κινητικότητας στην περιοχή.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Αφενός δίνεται ένα επιπλέον εργαλείο στο Δήμο να έχει άμεση εικόνα των ζητημάτων που προκύπτουν προς επίλυση στο αστικό δίκτυο μεταφορών. Ειδικά για τον Δήμο Σπάτων – Αρτέμιδος με την μεγάλη έκταση, τους πολλούς οικισμούς και το εκτενές δίκτυο τοπικών οδών, δίνεται η δυνατότητα πολύ καλύτερης εποπτείας των προβλημάτων που προκύπτουν προς επίλυση.
- Αφετέρου, με το παρόν μέτρο επιτυγχάνεται άμεσα η εμπλοκή των πολιτών στην αντιμετώπιση των ζητημάτων που προκύπτουν σχετικά με την αστική κινητικότητα, μέσω της καταγραφής τους, ενώ εμμέσως, ευαισθητοποιούνται περισσότερο μέσω της ενεργούς συμμετοχής τους. Οι πολίτες αποκτούν φωνή μέσω της ανάδειξης των προβλημάτων, τα οποία θα μπορούν μάλιστα να επιλύονται γρηγορότερα χάρη στην άμεση καταγραφή τους.

Στρατηγικοί στόχοι:	Συμβολή Μέτρου:	
4.1	+ Συγκομιδή πληθώρας δεδομένων για αξιολόγηση και σχεδιασμό + Βελτίωση αποδοτικότητας του συστήματος + Ενεργή συμμετοχή των πολιτών και περεταίρω ευαισθητοποίηση στην αντιμετώπιση των ζητημάτων της αστικής κινητικότητας - Αποκλεισμός ορισμένων ομάδων του πληθυσμού λόγω χαμηλής εξοικείωσης με τα ηλεκτρονικά μέσα	
Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :	Σύντομος	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο (80.000 – 100.000 €)	
Προτεραιότητα :	Χαμηλή	
Χρηματοδότηση :	Ίδιοι πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι	
Χαρακτήρας :	Έργο	
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	

	E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Προμήθεια και εγκατάσταση σχετικού λογισμικού. Εκπαίδευση αρμόδιων δημοτικών υπαλλήλων. Δράσεις ενημέρωσης πολιτών.	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
Δείκτες παρακολούθησης :	Εγκατάσταση συστήματος και λειτουργία	
<p>Περιοχή παρέμβασης: Αρχικά απαιτείται η προμήθεια και εγκατάσταση του σχετικού συστήματος, η εκπαίδευση των αρμόδιων δημοτικών υπαλλήλων στη χρήση του και οι διαδικασίες προώθησης / ενημέρωσης των πολιτών ώστε να εξοικειωθούν στη χρήση του και να αναγνωρίσουν την αξία της συμμετοχής τους σε αυτό. Στη φάση εφαρμογής του, θα αφορά όλη την έκταση του Δήμου, μέσω της εφαρμογής κινητού που θα είναι διαθέσιμη σε όσους μετακινούνται εντός του Δήμου.</p>		



Περιγραφή:

Με τον νόμο 4710/2020, ο οποίος είναι μια βασική προσθήκη στο θεσμικό πλαίσιο της ηλεκτροκίνησης και σηματοδοτεί μια εθνική προσπάθεια για την εντατικότερη προώθηση των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, ορίζεται ως υποχρέωση για τους Δήμους της Ελλάδας η εκπόνησης Σχεδίων Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων. Στόχος των συγκεκριμένων σχεδίων είναι η ορθολογική και αποτελεσματική χωροθέτηση των δημοσίων υποδομών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην περιοχή του Δήμου, με στόχο την διαμόρφωση ευνοϊκών συνθηκών για την απόκτηση και λειτουργία ενός Ηλεκτροκίνητου Οχήματος από τους πολίτες. Το σχέδιο μεριμνά για υποδομές φόρτισης Ι.Χ. οχημάτων, καθώς και ειδικών κατηγοριών οχημάτων όπως, ΤΑΞΙ, οχήματα φορτοεκφόρτωσης, τουριστικά λεωφορεία και οχήματα αστικής συγκοινωνίας. Εξετάζονται θέσεις φόρτισης σε περιοχές εμπορίου και απασχόλησης, ωστόσο επιδιώκεται και η κατάλληλη χωρική κάλυψη στις περιοχές κατοικίας.

Ο Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος εκπόνησε το Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) για την περιοχή αρμοδιότητάς του το έτος 2022.

Το ΣΦΗΟ Δ. Σπάτων – Αρτέμιδος εξειδικεύει το είδος κάθε υποδομής φόρτισης (Απλός φορτιστής / ταχυφορτιστής) και περιλαμβάνει σενάρια διαφορετικών μεθόδων οικονομικής εκμετάλλευσης – υλοποίησης της επένδυσης.. Οι υποδομές φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων που προβλέπονται μέσα στο συγκεκριμένο σχέδιο πρέπει να υλοποιηθούν διότι αποτελούν θεμελιώδη προϋπόθεση για την προώθηση των «καθάρων» οχημάτων.

Σε σχετικό θεσμικό πλαίσιο του 2023, το υπουργείο ενέργειας έχει προβλέψει κίνητρα επιδότησης για την εγκατάσταση των συγκεκριμένων υποδομών.

Επιπρόσθετα, ο Δήμος Σπάτων - Αρτέμιδος μπορεί να δείξει το δρόμο στους δημότες ως καλό παράδειγμα χρήσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Η αντικατάσταση των δημοτικών οχημάτων με ηλεκτροκίνητα είναι μια δράση η οποία υποστηρίζεται εξίσου από το Σχέδιο Δράσης για την Αειφόρο Ενέργεια και το Κλίμα και τη στρατηγική για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη.

Γιατί προτείνεται το εξεταζόμενο μέτρο:

- Αυτή τη στιγμή στον Δήμο απουσιάζουν οι δημοσίως προσβάσιμοι σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, με εξαίρεση όσους λειτουργούν σε χώρους στάθμευσης καταστημάτων και εμπορικών πάρκων.
- Η διείσδυση της ηλεκτροκίνησης στον Δήμο όπως και στο σύνολο της Περιφέρειας Αττικής αναμένεται να αυξηθεί την επόμενη δεκαετία. Συνεπώς, ο Δήμος πρέπει να παρέχει τις κατάλληλες υποδομές, ρυθμίζοντας παράλληλα την χωροθέτησή τους αλλά και επωφελούμενος από εισπράξεις που θα έχει από την εκμετάλλευση των σταθμών, αναλόγως και το μοντέλο εκμετάλλευσης που θα επιλέξει (πλήρης λειτουργία από τον Δήμο, συνεργασία με ιδιώτες ή πλήρη παραχώρηση της λειτουργίας σε ιδιώτες).

Στρατηγικοί στόχοι:

1.4

Συμβολή Μέτρου:

- + Προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και των «καθάρων» οχημάτων
- + Μείωση αερίων ρύπων λόγω λιγότερων εκπομπών από τα οχημάτων
- + Μείωση Ηχορύπανσης
- + Βελτίωση ποιότητας ζωής των πολιτών λόγω των παραπάνω
- + Πιθανά έσοδα σε περίπτωση που τη διαχείριση την έχει ο Δήμος
- + Μείωση των εξόδων του δήμου για καύσιμα από την μετατροπή των δημοτικών οχημάτων σε ηλεκτροκίνητα
- Εγκατάσταση και επέκταση υποδομής φόρτισης στα σημεία στάσης των οχημάτων (Δέσμευση δημόσιου χώρου)

Εκτίμηση του Χρόνου Εφαρμογής :

Σύντομος

	2-3 μήνες η μελέτη εφαρμογής 2-4 μήνες η εγκατάσταση Αντικατάσταση δημοτικού στόλου με Η/Ο: σταδιακή εφαρμογή	
Εκτίμηση του Κόστους Εφαρμογής :	Μέτριο	
	<ul style="list-style-type: none"> • Σταθμός απλής φόρτισης (AC): 8.000 έως 15.000 € • Σταθμός ταχυφόρτισης (DC): 50.000 έως 150.000 € • Προμήθεια οχημάτων / εγκαταστάσεων (ενδεικτικές τιμές 2023): 30.000 – 50.000 € Ηλεκτρικό Ι.Χ., 250.000-300.000 € Ηλεκτρικό λεωφορείο (22 θέσεων) 	
Προτεραιότητα :	Μέτρια	
Χρηματοδότηση :	1διοι πόροι, Ευρωπαϊκοί πόροι, ΣΔΙΤ	
Χαρακτήρας :	Έργο	X
	Κανονισμός / Θεσμική παρέμβαση	
	Υπηρεσία / Διαδικασία	X
Απαιτούμενη Ωριμότητα :	A) Μελέτη σκοπιμότητας	X
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	X
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
Βήματα Υλοποίησης :	Οριστική μελέτη εγκατάστασης σταθμών φόρτισης (μελέτη Η/Μ, αρχιτεκτονική). Εγκατάσταση. Εφαρμογή	
Εμπλεκόμενοι φορείς :	Σχεδιασμού:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος
	Υλοποίησης:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΣΔΙΤ
	Εποπτείας:	Δήμος Σπάτων – Αρτέμιδος, ΣΔΙΤ
Δείκτες παρακολούθησης :	<ul style="list-style-type: none"> • Ετήσια κατανάλωση καυσίμων από το δημοτικό στόλο οχημάτων • Πλήθος δημοτικών σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων / 1000 κατοίκους 	
<p>Περιοχή παρέμβασης: Οι παρεμβάσεις αφορούν το σύνολο του Δήμου και έχουν εξειδικευτεί μέσα από το ΣΦΗΟ του Δήμου. Οι σταθμοί φόρτισης που προγραμματίζονται από το εκπονηθέν ΣΦΗΟ διακρίνονται ως εξής:</p> <p>Σταθμοί Φόρτισης για ΙΧ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Θεμιστοκλέους 43, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Ηρακλείου 48, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Βας. Παύλου 110, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Μυκηναϊκών Τάφων 45, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Τριών Ιεραρχών 21, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Κατσούλη και Διαδόχου Κων/νου, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • ΕΟ85 149, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Σπετσών 11, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Έμπροσθεν Δημοτικού Γηπέδου Ποδοσφαίρου, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Λεωφ. Αρτέμιδος 343, Αρτέμιδα (4 θέσεις, AC/22kW) • Θεμιστοκλέους 7, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Πλησίον Ναυτικού Ομίλου, Αρτέμιδα (4 θέσεις, AC/22kW) • Λεωφ. Αγίου Ιωάννη 22, Λυκομπούτι (2 θέσεις, AC/22kW) • Ανθέων 31, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Έμπροσθεν Ναυτικού Ομίλου Αρτέμιδος, Λυκομπούτι (2 θέσεις, AC/22kW) • Βασιλέως Παύλου 82, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Πλησίον Παιδικής Χαράς, Αρτέμιδα (2 θέσεις, AC/22kW) • Αγίων Αποστόλων Πέτρου και Παύλου 30, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Έναντι Ι.Ν. Αγίας Δύναμης, Χριστούπολη (2 θέσεις, AC/22kW) • Πλατεία Ξενοφώντα, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Κωστή Παλαμά 1, Σπάτα (2 θέσεις, AC/22kW) • Βασιλέως Παύλου (Έμπροσθεν Δημαρχείου), Σπάτα (2 θέσεις, DC/50kW) • Επαρχιακή οδός Πικερμίου – Μαρκόπουλου, Σπάτα (2 θέσεις, DC/50kW) <p>Σταθμοί Φόρτισης για Οχήματα ΕΔΧ (Ταξί)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Φράγκου, Αρτέμιδα (1 θέση, DC/50kW) 		

Σταθμοί Φόρτισης σε Θέσεις Στάθμευσης ΑμεΑ

- Κατσούλη, Σπάτα (1 θέση, AC/22kW)
- Βασιλέως Παύλου, Σπάτα (1 θέση, AC/22kW)
- Λεωφ. Αρτέμιδος, Αρτέμιδα (1 θέση, AC/22kW)
- Φράκου, Αρτέμιδα (1 θέση, AC/22kW)
- Δημοτικός χώρος στάθμευσης Αρτέμιδας, Αρτέμιδα (1 θέση, AC/22kW)

Σταθμοί Φόρτισης για Οχήματα Μικροκινητικότητας

- Δημοτικό Στάδιο Σπάτων, Σπάτα
- Παισανίου, Σπάτα
- Μυκηναϊκών Τάφων, Σπάτα (5 θέσεις, AC)
- Δημαρχείο Σπάτων, Σπάτα (5 θέσεις, AC)
- Ανδρέα Παπανδρέου, Αρτέμιδα (5 θέσεις, AC)
- Φράγκου, Αρτέμιδα (5 θέσεις, AC)
- Λεωφ. Αρτέμιδος, Αρτέμιδα (5 θέσεις, AC)

Σταθμοί Φόρτισης σε Θέσεις Φορτοεκφόρτωσης

- Ελ. Βενιζέλου, Σπάτα (1 θέση, AC/22kW)
- Δημοτικός χώρος στάθμευσης Αρτέμιδας, Αρτέμιδα (1 θέση, AC/22kW)

Σταθμοί Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων Δημόσιας Συγκοινωνίας

Για τη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων Δημόσιας Συγκοινωνίας, προτείνεται η διερεύνηση για χωροθέτηση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών λεωφορείων στους τερματικούς σταθμούς (αφετηρίες/τέρματα) στους παρακάτω χώρους σε συνεργασία με τον ΟΑΣΑ:

- Επί της Λεωφόρου Αρτέμιδος μεταξύ της οδού 25ης Μαρτίου και Δημοτικού Χώρου Στάθμευσης που εξυπηρετεί τις λεωφορειακές γραμμές 305, 316, 323 (ΚΣ 000151).
 - Επί της Λεωφόρου Βραυρώνος μεταξύ των οδών Αίαντος (έναντι) και Τροίας στα όρια του Δήμου Αρτέμιδας και Μαρκοπούλου (ΚΣ 000157) που εξυπηρετεί την λεωφορειακή γραμμή 304.
 - Στο χώρο αφίξεων του Αερολιμένα Ελ. Βενιζέλος εξυπηρετούνται οι λεωφορειακές γραμμές Χ93, Χ95, Χ96 και Χ97.
- Η υλοποίηση των σταθμών φόρτισης για τα οχήματα της Δημόσιας Συγκοινωνίας θα πραγματοποιηθεί από τον ΟΑΣΑ, ενώ ειδικά για το χώρο αφίξεων του Αερολιμένα Ελ. Βενιζέλος απαιτείται η συνεργασία και με το φορέα διαχείρισης του αεροδρομίου.

Σταθμοί Φόρτισης σε Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων

- Λεωφ. Αρτέμιδος, Αρτέμιδα (1 θέση, DC/150kW)
- Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης Αρτέμιδας, Αρτέμιδα (1 θέση, DC/150kW)