

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ  
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ

ΤΙΤΛΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ:

Παροχή υπηρεσιών ωρίμανσης του έργου:  
«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ  
ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

ΑΝΑΔΟΧΟΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗΣ  
ΣΥΜΒΑΣΗΣ:



ΝΕΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ

Αναπτυξιακός Οργανισμός Περιφέρειας Αττικής

«ΝΕΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ Α.Ε. - ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ»

Αντικείμενο:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Τίτλος Τεύχους:

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ  
ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

ΑΡ. ΤΕΥΧΟΥΣ

T-1

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ

ΕΚΔΟΣΗ

1η Έκδοση

Φεβρουάριος 2022

2η Έκδοση

3η Έκδοση

ΣΥΝΤΑΞΗ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

Δ/ΝΣΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ "ΝΕΑ  
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ Α.Ε."

ΧΡΗΣΤΟΣ Ν. ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ  
Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π.

ΘΕΩΡΗΣΗ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ο Δ/ντης Τεχνικών Έργων

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ  
Τοπογράφος Μηχανικός

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	3
1.1 Εργασίες συλλογής στοιχείων .....	3
2. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	4
2.1 Γεωγραφικά στοιχεία/ Χωροταξική ένταξη .....	4
2.2 Πληθυσμιακά/ Δημογραφικά Στοιχεία (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ.) .....	5
2.3 Χρήσεις γης .....	6
2.3.1 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης .....	6
2.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης .....	8
2.3.3 Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (6χλμ. ακτίνα).....	12
2.4 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών υπερκείμενου σχεδιασμού & τοπικού επιπέδου .....	14
2.4.1 Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (ΡΣΑ) (Ν.4277/2014).....	14
2.4.2 ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (10.2019).....	27
Χώροι Πρασίνου.....	35
Εμπορικές Μεταφορές .....	36
Πρόσθετα Μέτρα .....	36
2.4.3 «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΙΣΟΔΩΝ ΣΧΟΛΕΙΩΝ», 8/2016:.....	41
2.4.4 «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ», 10/2016:.....	42
2.4.5 «ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ», 7/2013: .....	44
2.4.6 «ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ/ ΦΑΣΕΙΣ: Ι έως ΙV», 6/2005 .....	45
2.4.7 ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Β2 ΣΤΑΔΙΟΥ ΤΗΣ «ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΓΠΣ) ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ» (2014) .....	45
3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ .....	50
3.4 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης .....	50
3.4.1 Οδικό δίκτυο .....	50
3.4.2 Ιεράρχηση οδικού δικτύου .....	50
3.4.3 Δημόσια Συγκοινωνία .....	54
3.4.4 Δίκτυο πεζών (πεζόδρομοι και ήπιας κυκλοφορίας).....	64
3.4.5 Πεζοδρόμια .....	66
3.4.6 Δίκτυο ποδηλατόδρομων .....	67
3.5 Στοιχεία στάθμευσης - Απογραφές .....	70
3.5.1 Γενικά.....	70
3.5.2 Απογραφή εναλλαγής στάθμευσης επί της οδού Αγ. Παρασκευής βάσει της Μελέτης ΣΒΑΚ.....	70
3.5.3 Απογραφές Στάθμευσης στην Κεντρική Περιοχή του Χαλανδρίου και Ωριαίες Νυχτερινές Απογραφές Στάθμευσης επί της οδού Σωκράτους (βάσει της Μελέτης ΣΒΑΚ)	

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

3.6	Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων - Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας (2019) .....	77
3.7	Στοιχεία τροχαίων συμβάντων (ατυχημάτων).....	78
3.8	Βαδισιμότητα - Walkability .....	83
4.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ.....	89
4.1	Γενικά στοιχεία - Σύνοψη υφιστάμενης κατάστασης.....	89
4.2	Βασικές αρχές έργου - Βασικές αρχές αστικών βιώσιμων αναπλάσεων .....	93
4.3	Περιγραφή παρεμβάσεων ανά οδικό τμήμα .....	94
4.3.1	Αγ. Παρασκευής (από Αισχύλου έως πλατεία Χαλανδρίου) .....	94
4.3.2	Σοφοκλή Βενιζέλου (από Αγ. Παρασκευής έως Ομήρου).....	95
4.3.3	Αριστοφάνους (από Σόλωνος έως Αφροδίτης).....	95
4.3.4	Αριστείδου (από Αγ. Παρασκευής έως Σωκράτους) .....	95
4.3.5	Αριστοτέλους (από Αγ. Γεωργίου έως Καλλισπέρη).....	95
4.3.6	Παπάγου (από Ηρώδου Αττικού έως Λίτσα).....	95
4.3.7	Καραολή Δημητρίου (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Λίτσα) .....	96
4.3.8	Ολυμπιονικών (από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Αριστοφάνους) .....	96
4.4	Διαχείριση στάθμευσης ανά οδικό τμήμα παρέμβασης .....	101
4.5	Συμπεράσματα – Αιτιολόγηση προτεινόμενων παρεμβάσεων .....	103
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ .....	106
	Παράρτημα Ι: Απογραφές Στάθμευσης .....	107
	<i>Παράρτημα Ι.1: Απογραφές Στάθμευσης και Ωριαίες Νυχτερινές Απογραφές</i> .....	108
	<i>Παράρτημα Ι.2: Απογραφές Στάθμευσης 2022</i> .....	109
	Παράρτημα ΙΙ: Μετρήσεις Στρεφουσών Κινήσεων και Σύνθεσης Κυκλοφορίας.....	110

## **1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

### **1.1 Εργασίες συλλογής στοιχείων**

Η παρούσα τεχνική έκθεση αφορά την Κυκλοφοριακή Τεκμηρίωση της Μελέτης με τίτλο: «Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του εμπορικού κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου», και εκπονείται με βάση την από 13/12/2021 Προγραμματικής Σύμβασης μεταξύ του ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ και της ΝΕΑΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ – ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ, για την παροχή υπηρεσιών ωρίμανσης του έργου: «Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του εμπορικού κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου».

Στο πλαίσιο της παρούσας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Η ομάδα έργου διεξήγαγε απογραφές και μετρήσεις των κυκλοφοριακών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου.

Πιο αναλυτικά ο ανάδοχος υλοποίησε τις ακόλουθες μετρήσεις και έρευνες:

2. Απογραφή της κυκλοφοριακής οργάνωσης της πόλης
3. Απογραφές στάθμευσης
4. Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας
5. Συλλογή διαθέσιμων στοιχείων από παλαιότερες μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας
6. Συλλογή διαθέσιμων στοιχείων από υφιστάμενες μελέτες σχετικά με τα τροχαία συμβάντα και το δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Τέλος, η ομάδα μελέτης έλαβε υπόψη του στοιχεία και προτάσεις από το εγκεκριμένο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Χαλανδρίου.



## ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ, ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 6.1 Γεωγραφικά στοιχεία/ Χωροταξική ένταξη

Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται το σύνολο της έκτασης του Δήμου Χαλανδρίου.

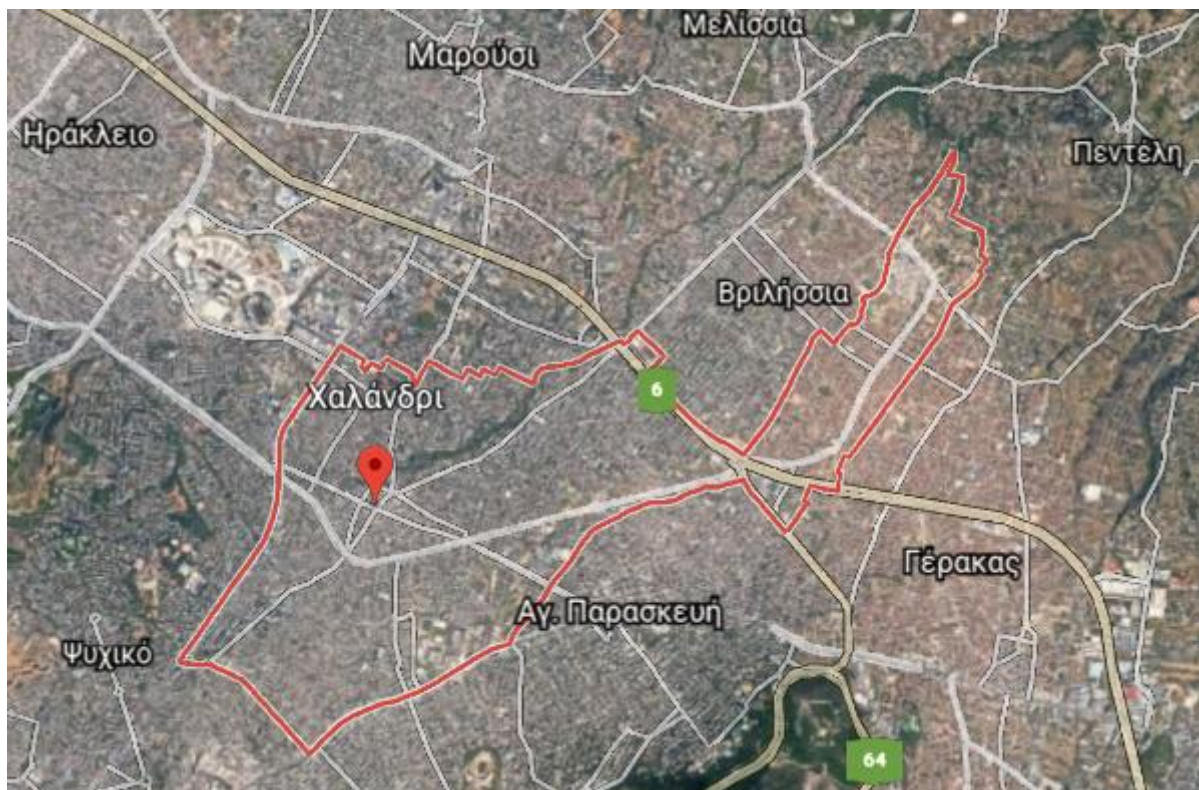
Ο Δήμος Χαλανδρίου εντάσσεται στο πλέγμα των δήμων της βορειοανατολικής περιοχής του λεκανοπεδίου της Αττικής και ανήκει στη Νομαρχία Αθηνών. Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (2011), ουδεμία μεταβολή επήλθε στον Δήμο Χαλανδρίου, σύμφωνα με το άρθρο 1, § 5.1.B αυτού. Είναι ένας από τους 66 Δήμους της Περιφέρειας Αττικής με έκταση 10,805 τ.χλμ., και πληθυσμό 74.192 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Η περιοχή του Δήμου οριοθετείται:

- βόρεια και βορειοδυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αμαρουσίου
- βορειοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Βριλησίων
- ανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αγ. Παρασκευής
- νοτιοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Καλλικρατικού Δήμου Χολαργού-Παπάγου
- νότια, δυτικά και νοτιοδυτικά από τα διοικητικά όρια του Καλλικρατικού Δήμου Ψυχικού

Φυσικά ή τεχνικά όρια αποτελούν:

- Δυτικά η Λ. Κηφισίας
- Νοτιοανατολικά η Λ. Μεσογείων
- Βόρεια ο Δήμος διασχίζεται από την Αττική Οδό, που αποκόπτει ένα τμήμα του (Πάτημα)
- Δυτικά ο Δήμος διασχίζεται από το Ρέμα Χαλανδρίου



Εικόνα 0-1: Χωροθέτηση Δήμου Χαλανδρίου

Γύρω από το εμπορικό κέντρο του Δήμου εκτείνονται οι εξής συνοικίες: Αγία Βαρβάρα στα δυτικά, Πολύδροσο στα βόρεια, Άνω Χαλάνδρι στα βορειοανατολικά, Πάτημα στα ανατολικά και Κάτω Χαλάνδρι στα νότια. Στο Άνω Χαλάνδρι έχουν αναπτυχθεί οι γειτονιές της Τούφας, της Φραγκοκκλησιάς και της Μεταμόρφωσης, ενώ στο Κάτω Χαλάνδρι έχει αναπτυχθεί το Νέο Χαλάνδρι γύρω από το Νομισματοκοπείο. Το Πάτημα επεκτείνεται βόρεια, πέραν της Λεωφόρου Αναπαύσεως, προσεγγίζοντας την Πεντέλη, ενώ το Πολύδροσο αναπτύσσεται στα όρια των Δήμων Χαλανδρίου και Αμαρουσίου. Επιπλέον, επί της οδού Μικράς Ασίας οικοδομήθηκε ο μικρός συνοικισμός των προσφύγων Μικρασιατών, ενώ στο Τρίγωνο της Αγίας Βαρβάρας τοποθετείται η συνοικία Σίδερα, μια από τις παλιότερες του Χαλανδρίου, όπου διασώζονται μικρές ιστορικές κατοικίες.

Ο Δήμος Χαλανδρίου χαρακτηρίζεται στο μεγαλύτερο τμήμα του ως περιοχή κατοικίας. Υπάρχουν επίσης δασικές εκτάσεις (περιοχή Ριζαρείου), εκτάσεις αστικού πρασίνου (Αττικό Πάρκο), εκτάσεις που καλύπτονται από νερά (ρέμα Χαλανδρίου και ρέμα Φιλοθέης) και άλλες χρήσεις μείζονος σημασίας. Από άποψη διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος έχει σχέση κυρίως με το κέντρο της Αθήνας (υπουργεία, κλπ). Από άποψη εμπορικών εξυπηρετήσεων έχει αυτοτέλεια εξυπηρέτησης και ακόμη καλύπτει τις ανάγκες μιας ευρύτερης περιοχής.

## 6.2 Πληθυσμιακά/ Δημογραφικά Στοιχεία (βάσει ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Τα πληθυσμιακά στοιχεία μόνιμου και του πραγματικού (de facto) πληθυσμού του **Δήμου Χαλανδρίου**, σύμφωνα με τις επίσημες απογραφές της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για τα έτη 1991, 2001 και 2011, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες. Η ανάλυση που ακολουθεί εστιάζει στα δεδομένα του μόνιμου πληθυσμού.

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., **ο συνολικός μόνιμος πληθυσμός του Δήμου Χαλανδρίου για το 2011 ανέρχεται σε 74.192 κατοίκους**. Η πληθυσμιακή πυκνότητα που αντιστοιχεί ανέρχεται σε 6.869 κατοίκους/ km<sup>2</sup> (έκταση Δήμου = 10,80 km<sup>2</sup>).

**Πίνακας 0-1: Μόνιμος και Πραγματικός (de facto) πληθυσμός απογραφών ΕΛΣΤΑΤ 1991-2001-2011 (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες)**

Περιγραφή ("Πρόγραμμα" Καλλικράτης)	Πληθυσμοί					
	1991		2001		2011	
	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto	Μόνιμος	De Facto
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	<b>3.594.817</b>	<b>3.523.407</b>	<b>3.894.573</b>	<b>3.761.810</b>	<b>3.828.434</b>	<b>3.787.386</b>
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ</b>	<b>505.489</b>	<b>498.869</b>	<b>583.900</b>	<b>559.467</b>	<b>592.490</b>	<b>585.183</b>
<b>ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (Έδρα: Χαλάνδριον,το)</b>	<b>67.724</b>	<b>66.285</b>	<b>75.327</b>	<b>71.684</b>	<b>74.192</b>	<b>73.068</b>
<b>Χαλάνδριον,το</b>	<b>67.724</b>	<b>66.285</b>	<b>75.327</b>	<b>71.684</b>	<b>74.192</b>	<b>73.068</b>

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ.

### Πληθυσμιακή εξέλιξη

Με βάση την ανάλυση των πληθυσμιακών στοιχείων της ΕΛ.ΣΤΑΤ., ο Δήμος Χαλανδρίου παρουσιάζει μείωση πληθυσμού (μόνιμου) κατά 1,51% τη δεκαετία (2001-2011), ενώ σημαντική αύξηση (11,23%) είχε σημειωθεί και την προηγούμενη δεκαετία (1991-2001).

Μικρή αύξηση του πληθυσμού σημειώνεται και για το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Βόρειου Τομέα Αθηνών (1,47%), ενώ μείωση του πληθυσμού σημειώνεται για την Περιφέρεια Αττικής, η οποία υπολογίζεται στο -1,70% για τον μόνιμο πληθυσμό.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

**Πίνακας 0-2: Πληθυσμιακή εξέλιξη % Μεταβολή Πληθυσμού (Περιφέρεια, ΠΕ, Δήμος & Δημοτικές Ενότητες**

	Έτος	ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ			ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ (de facto) ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		
		Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ</b>	1991	3.594.817	<b>8,34%</b>	<b>-1,70%</b>	3.523.407	<b>6,77%</b>	<b>0,68%</b>
	2001	3.894.573			3.761.810		
	2011	3.828.434			3.787.386		
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ</b>	1991	505.489	<b>15,51%</b>	<b>1,47%</b>	498.869	<b>12,15%</b>	<b>4,60%</b>
	2001	583.900			559.467		
	2011	592.490			585.183		
<b>ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ</b>	1991	67.724	<b>11,23%</b>	<b>-1,51%</b>	66.285	<b>8,15%</b>	<b>1,93%</b>
	2001	75.327			71.684		
	2011	74.192			73.068		

Πηγή στοιχείων: ΕΛ.ΣΤΑΤ., Ιδία επεξεργασία

Σύμφωνα λοιπόν με τα παραπάνω στοιχεία, ο Δήμος εμφανίζει σημαντική θετική πληθυσμιακή μεταβολή για τη δεκαετία 1991-2001 και μικρή αρνητική μεταβολή για την επόμενη δεκαετία (2001-2011), σε αντιστοιχία με την Αττική, ενώ το σύνολο της Περιφερειακής Ενότητας Βορείου Τομέα Αθηνών συνεχίζει να εμφανίζει μικρή θετική μεταβολή και για τη δεκαετία 2001-2011.

### 6.3 Χρήσεις γης

#### 6.3.1 Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

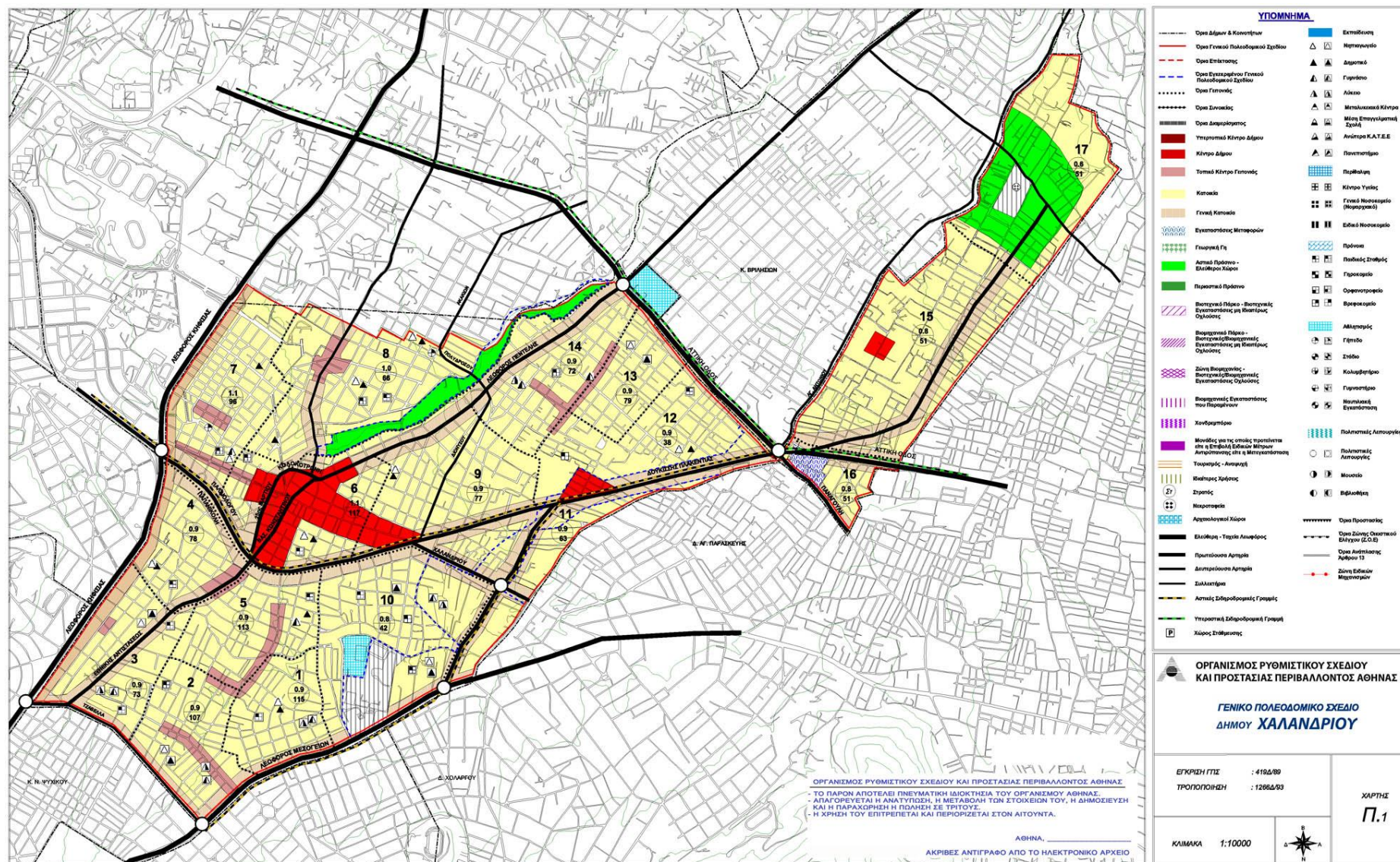
Ο Δήμος Χαλανδρίου εντάσσεται στο πλέγμα των Δήμων της βορειοανατολικής περιοχής του λεκανοπεδίου της Αττικής και ανήκει διοικητικά στην Περιφέρεια Αττικής, στην Περιφερειακή Ενότητα Βορείου Τομέα Αθηνών. Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης (2011), ουδεμία μεταβολή επήλθε στον Δήμο Χαλανδρίου, σύμφωνα με το άρθρο 1,§ 5.1.Β αυτού. Ο Δήμος συνορεύει βόρεια και βορειοδυτικά με τον Δήμο Αμαρουσίου, βορειοανατολικά με τον Δήμο Βριλησίων, ανατολικά με τον Δήμο Αγ. Παρασκευής, νοτιοανατολικά με τον Δήμο Χολαργού-Παπάγου και τέλος, νότια, δυτικά και νοτιοδυτικά με τον Δήμο Ψυχικού.

Το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Χαλανδρίου εγκρίθηκε με ΦΕΚ 419/Δ/16-06-1989 και τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1266Δ/05-10-1993. Στόχος του ήταν να αποτελέσει ένα εργαλείο αναπτυξιακού σχεδιασμού στρατηγικού χαρακτήρα και τη βάση πάνω στην οποία θα στηριχθεί η τοπική ανάπτυξη σε ορίζοντα εικοσαετίας, καθορίζοντας σε χωρικό επίπεδο τις γενικές παραμέτρους και τους άξονες στους οποίους θα υλοποιηθεί η όποια οικονομική-παραγωγική, οικιστική ή άλλη δραστηριότητα.

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης σύμφωνα με το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Χαλανδρίου παρουσιάζονται στην επόμενη εικόνα.



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-2: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης (ΦΕΚ 419/Δ/1989, Πηγή: ΟΡΣΑ)**

Σύμφωνα με τα παραπάνω, στη μεγαλύτερη έκταση του Δήμου χωροθετούνται χρήσεις αμιγούς κατοικίας. Επιπλέον, προσδιορίζονται χρήσεις γενικής κατοικίας σύμφωνα με το ΦΕΚ 419Δ/16-06-1989 στις περιοχές που φαίνονται σαν τοπικά κέντρα γειτονίας ή συνοικίας, καθώς και στα οικοπέδα που έχουν πρόσωπο στις οδούς Εθν. Αντιστάσεως, Βάρναλη, Γαρυττού, Ηρακλείου, Αναπαύσεως, Μεσογείων και σύμφωνα με την τροποποίηση αυτού στις ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο επί του βασικού οδικού δικτύου, δηλαδή επί των οδών Τζαβέλλα, Λ. Πεντέλης, Παλαιολόγου - Παπανικολή, Δουκ. Πλακεντίας, Αγ. Παρασκευής (τμήμα νότια της Παλαιολόγου - Παπανικολή), Αττικής Οδού και Παναγούλη. Κεντρικές λειτουργίες του Δήμου Χαλανδρίου χωροθετούνται στις περιοχές που φαίνονται σαν τοπικά κέντρα γειτονίας. Χρήση Πολεοδομικού Κέντρου έχουν οι περιοχές που φαίνονται σαν κέντρο δήμου καθώς και τα οικοπέδα που έχουν πρόσωπο στη Λ. Κηφισίας. Τέλος καθορίζονται ειδικές χρήσεις στην περιοχή του Νομισματοκοπείου και του Κοιμητηρίου, χρήσεις κοινόχρηστου πρασίνου στη γύρω από το κοιμητήριο περιοχή και σε απόσταση 250μ. από τα όρια του καθώς και χρήσεις αθλητισμού, μεταφορών και εκπαίδευσης όπως φαίνεται στην προηγούμενη εικόνα.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στην περιοχή του ρέματος Πεντέλης - Χαλανδρίου, η οποία χαρακτηρίζεται από το ΦΕΚ 419Δ/1989 ως τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλους με κύρια χρήση την αναψυχή και τις κοινωνικές λειτουργίες.

### **6.3.2 Υφιστάμενες χρήσεις γης**

Η περιοχή παρουσιάζει σχετικά μεγάλη πολυμορφία στις χρήσεις γης. Σήμερα, ο Δήμος, εκτός από τη **βασική χρήση, την κατοικία**, περιλαμβάνει και πολλές άλλες χρήσεις υπερτοπικής εμβέλειας, με συνέπεια να προσελκύνονται καθημερινά μεγάλοι αριθμοί τακτικών και περιστασιακών επισκεπτών από άλλα μέρη του λεκανοπεδίου. Τέτοιες χρήσεις είναι οι ακόλουθες: κέντρα λιανικού εμπορίου και υπηρεσιών, εστίαση, εκπαίδευση, αθλητισμός, υγεία, χώροι πρασίνου και αναψυχής καθώς και ιδιαίτερες χρήσεις γης.

Ως προς την **εμπορική χρήση**, αυτή συγκεντρώνεται στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου, κυρίως στις πεζοδρομημένες οδούς Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη, Πλάτωνος αλλά και στις κεντρικές οδούς Αγία Παρασκευής και Ανδρέα Παπανδρέου. Ωστόσο εμπορικές χρήσεις (ένδυση, υπόδηση, σούπερ-μάρκετ) συναντώνται διάσπαρτα σε όλη την περιοχή του Δήμου και σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες και γειτονίες της περιοχής μελέτης.

Ταυτόχρονα, λειτουργούν **λαϊκές αγορές** που εξυπηρετούν τους κατοίκους του Δήμου. Ενδεικτικά, αυτές συναντώνται ανάλογα την ημέρα και την εποχή (χειμερινή ή θερινή περίοδος αντίστοιχα) στις οδούς Γυφτόπουλου ή Μικράς Ασίας για την κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου, στις οδούς Παρνασσού ή Τυμφρήστου για την περιοχή της Τούφας και στις οδούς Λευκωσίας ή Σαρανταπόρου για την περιοχή του Κάτω Χαλανδρίου.

Για τις δραστηριότητες **αναψυχής**, αυτές εντοπίζονται στο μεγαλύτερο ποσοστό τους στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου (Θουκυδίδου, Ιφικράτους, Ηρακλείου, Πλάτωνος, κ.ά.) και στην Πλατεία Χαλανδρίου. Η περιοχή αυτή αποτελεί και το πολεοδομικό κέντρο του Δήμου. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τόσο καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες, εστιατόρια κ.ά.) καθώς και νυχτερινούς χώρους διασκέδασης και αναψυχής.

Αναφορικά με τις **υποδομές πολιτισμού** στην περιοχή μελέτης συναντώνται το Αετοπούλειο Πολιτιστικό Κέντρο, η Δημοτική Βιβλιοθήκη, η Παιδική Βιβλιοθήκη "Μίμης Βασιλόπουλος" καθώς επίσης και το Εθνομουσικολογικό Ίδρυμα Πέτρου Γ. Ζήση. Στον Δήμο, επίσης, δραστηριοποιείται Φιλαρμονική Ορχήστρα και Συμφωνική Ορχήστρα Νέων και



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

πραγματοποιούνται αρκετά καλλιτεχνικά και εκπαιδευτικά εργαστήρια σε διάφορους χώρους του Δήμου όπως το Αετοπούλειο Πολιτιστικό Κέντρο, το Κέντρο Νεότητας Χαλανδρίου ή το Κέντρο Παραστατικών Τεχνών "Dancevacuum". Σχετικά με τους χώρους θεάματος, στον Δήμο λειτουργούν αρκετοί κινηματογράφοι αλλά και το Ευριπίδειο Θέατρο Ρεματιάς.

Επίσης, στον Δήμο εντοπίζονται διάφοροι άλλοι διάσπαρτοι **κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου**, όπως πλατείες και παιδικές χαρές. Κύριο χώρο πρασίνου στο Χαλάνδρι αποτελεί η Ρεματιά Χαλανδρίου η οποία έχει θεσμοθετηθεί βάσει του Προεδρικού Διατάγματος χαρακτηρισμού της (ΦΕΚ 659/Δ/1995) ως προστατευόμενο τοπίο. Ενδεικτικά, άλλοι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου είναι οι εξής: Πλατεία Αγ. Λαύρας, Πλατεία Χίου, Πλατεία Ελ. Βενιζέλου (Δούρου), Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου, Πλατεία Ελευθερωτών, Πλατεία Αγίου Νικολάου κ.ά. Ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει 28 παιδικές χαρές δημόσιου χαρακτήρα σε κοινόχρηστους χώρους.

Επιπλέον, για την **εκπαιδευτική υποδομή** ο Δήμος καλύπτει την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση ενώ εκτός από δημόσια σχολεία διαθέτει και αρκετά ιδιωτικά σχολεία και φροντιστήρια. Συγκεκριμένα, στο όρια του Δήμου λειτουργούν 16 Δημοτικά Σχολεία, 8 Γυμνάσια, 5 Γενικά Λύκεια, 4 Επαγγελματικά Λύκεια, 1 Σχολή Επαγγελματικής Κατάρτισης και 1 Δημόσιο ΙΕΚ.

Ως προς τις υπηρεσίες στον τομέα **Υγείας και Πρόνοιας**, λειτουργούν 15 Νηπιαγωγεία, 6 βρεφονηπιακοί σταθμοί, 3 Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ), Τμήμα Προληπτικής Ιατρικής, Κοινωνικό Φαρμακείο, Κοινωνικό Ιατρείο Αλληλεγγύης, Κοινωνικό Παντοπωλείο, Συμβουλευτικό Κέντρο Γυναικών, Κέντρο Κοινότητας, Γραφείο Υποστήριξης Ανέργων και ΙΚΑ-ΕΟΠΥΥ. Στον Δήμο, επίσης, υπάρχουν και ιδιωτικές κλινικές και κέντρα διάγνωσης καθώς και φαρμακεία ιδιωτών.

Για τα **ταξί**, υπάρχουν πιάτσες ταξί με ειδική σήμανση στους σταθμούς του μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας, Χαλάνδρι και Νομισματοκοπείο, οι οποίες δεν τηρούνται σε μεγάλο βαθμό. Επιπλέον, πιάτσα ταξί με σήμανση, η οποία όμως τηρείται, υπάρχει και στην κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου.

Όσον αφορά στους χώρους στάθμευσης, στον Δήμο Χαλανδρίου εντοπίζονται 15 χώροι στάθμευσης, δημόσιοι και ιδιωτικοί. Συγκεκριμένα, αυτοί είναι:

A/A	Διεύθυνση
1	Βύρωνος 4 (πλησίον Μετρό "Χολαργός")
2	Λ. Μεσογείων 343 (Μετρό Νομισματοκοπείο- υπόγειο)
3	Αριστοφάνους 65 - Ιδιωτικό
4	Αριστοτέλους 60 - Ιδιωτικό
5	Αγίας Παρασκευής 52
6	Αριστοφάνους 14
7	Ανδρ. Παπανδρέου 48
8	25 <sup>ης</sup> Μαρτίου 15 (Central Park & Wash)
9	25 <sup>ης</sup> Μαρτίου 6 (Δημοτικός Χώρος Στάθμευσης/ Θέση Νέου Δημαρχείου)
10	Αγ. Γεωργίου 29-33
11	Κώστα Βάρναλη 9 (Dear Park)
12	Ανδρέα Γκίνη 14
13	Δουκ. Πλακεντίας 56-57 (Μετρό "Χαλάνδρι" - Υπαίθριο)
14	Κόμβος Α.Ο. με Δουκ. Πλακεντίας (Μετρό "Δουκ. Πλακεντίας" - Υπαίθριο)
15	Βελεστίνου 2 (πλησίον Μετρό Δουκ. Πλακεντίας)

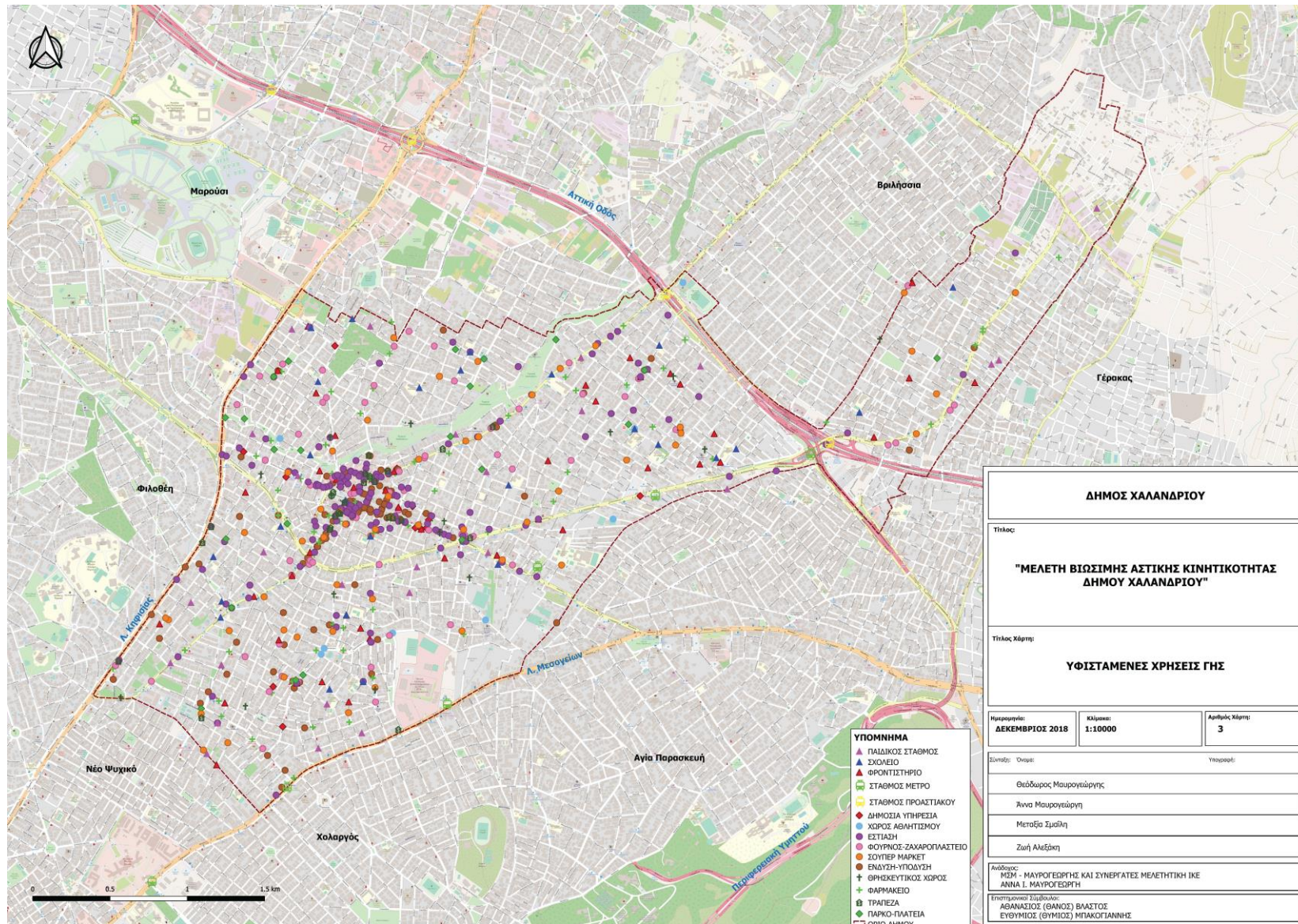
Σχετικά με τις υποδομές **αθλητισμού** υπάρχουν αρκετοί ανοιχτοί και κλειστοί χώροι άθλησης μεταξύ των οποίων γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ και τένις αλλά και κολυμβητήριο. Στις υποδομές αθλητισμού περιλαμβάνονται το Αθλητικό Κέντρο "Ν. Πέρκιζας", το Αθλητικό Κέντρο "Μάρκος Παπαδάκης", το Κολυμβητήριο "Παύλος Παπαγιαννόπουλος". Επιπρόσθετα, στον Δήμο λειτουργούν 8 υπαίθρια γήπεδα με υποδομές για αθλήματα μπάσκετ, βόλεϊ και ποδοσφαίρου ενώ σε άλλους 7 υπαίθριους δημόσιους χώρους έχουν τοποθετηθεί υπαίθρια όργανα γυμναστικής καθώς επίσης και μια πίστα skate.

Οι **δημόσιες υπηρεσίες** του Δήμου περιλαμβάνουν το Δημαρχείο, τα ΚΕΠ, τη ΔΟΥ Χαλανδρίου, το Αστυνομικό Τμήμα Χαλανδρίου, το Κτηματολογικό Γραφείο, το Πυροσβεστικό Κλιμάκιο Χαλανδρίου, τα ΕΛΤΑ κ.α.

Όσον αφορά στις ιδιαίτερες χρήσεις, σε αυτές κατατάσσεται ο μεγάλος αριθμός θρησκευτικών χώρων-εκκλησιών του Δήμου, καθώς επίσης και το Κοιμητήριο Χαλανδρίου που βρίσκεται στην πολεοδομική ενότητα του Πατήματος, επί της οδού Αναπαύσεως. Επιπλέον, στο Χαλάνδρι λειτουργεί Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής. Τέλος, εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου εντοπίζονται η Πρεσβεία του Καναδά και η Πρεσβεία της Δημοκρατίας της Αρμενίας, το Προξενείο της Ρωσίας, καθώς επίσης και το Νομισματοκοπείο.

Οι υφιστάμενες χρήσεις γης παρουσιάζονται στην επόμενη εικόνα.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-3: Υφιστάμενες Χρήσεις γης στον Δήμο Χαλανδρίου (Πηγή: ΣΒΑΚ Χαλανδρίου)**



### **6.3.3 Πόλοι έλξης ευρύτερης περιοχής (6χλμ. ακτίνα)**

Η τοποθεσία του Δήμου Χαλανδρίου αποτελεί ιδιαίτερο χαρακτηριστικό για τη σύνδεση του με γειτονικές περιοχές οι οποίες περιλαμβάνουν σημαντικούς υπερτοπικούς πόλους έλξης. Η ποικιλία των χώρων αυτών ως προς τις χρήσεις σε συνδυασμό με την εγγύτητα του δήμου σε αυτούς αποτελούν μια πρόκληση για τον Δήμο, ο οποίος στοχεύει να καταφέρει να κρατήσει τον πληθυσμό αλλά και να προσελκύσει νέους επισκέπτες συμβάλλοντας έτσι στην ενίσχυση της εξωτερικότητάς του. Η μελέτη των γειτονικών υπερτοπικών πόλων έλξης αποτελεί μια πρώτη αναγνώριση των κορεσμένων ροών στα οδικά τμήματα στο εσωτερικό του Δήμου.

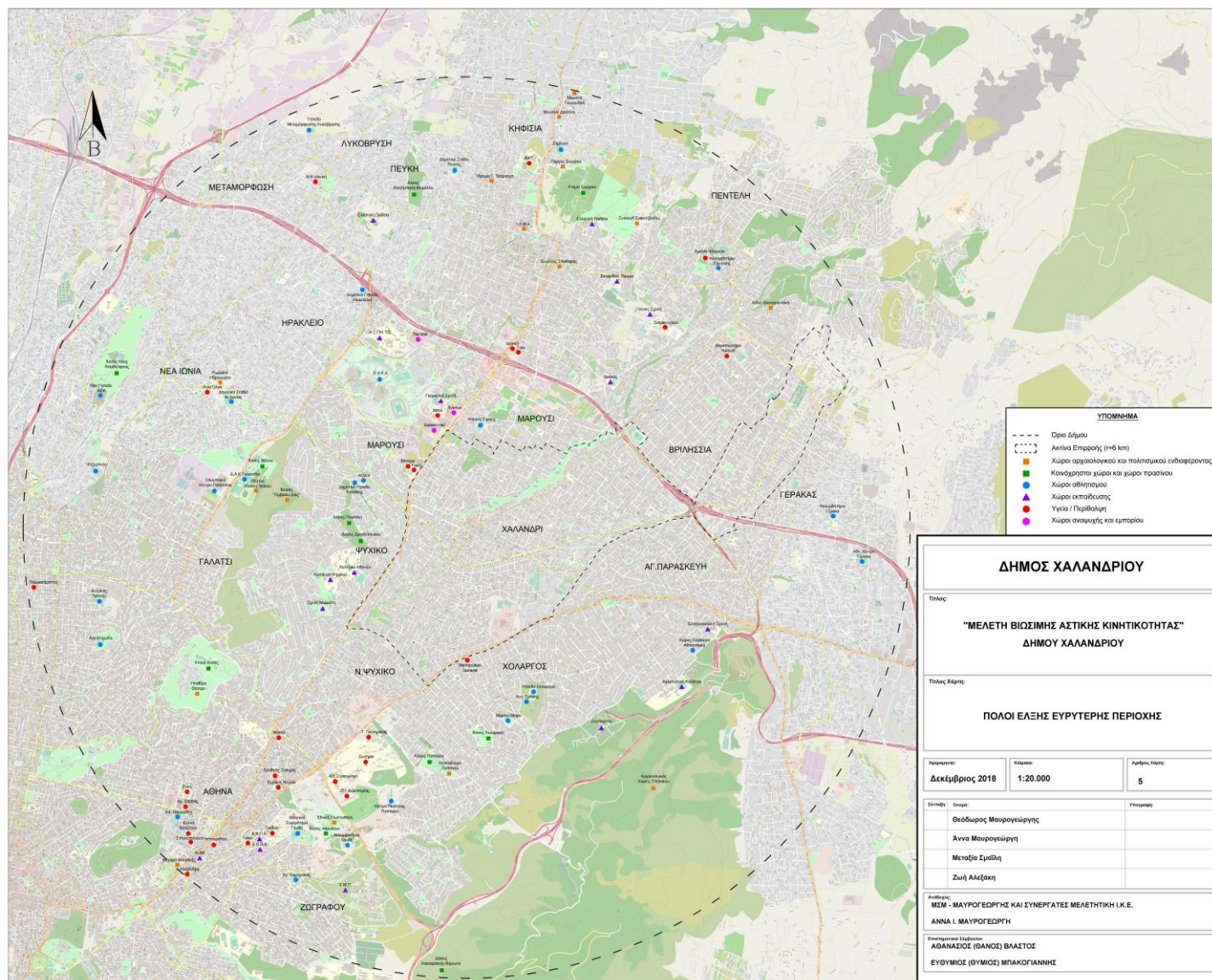
Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης που καταγράφηκαν στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Χαλανδρίου (σε ακτίνα 6χλμ. από το κέντρο του Δήμου) και αποτυπώνονται στην επόμενη Εικόνα αφορούν στις εξής κατηγορίες:

- Χώροι υγείας
- Χώροι αθλητισμού
- Χώροι εκπαίδευσης
- Χώροι αναψυχής και εμπορίου
- Χώροι αρχαιολογικού και πολιτισμικού ενδιαφέροντος
- Σημαντικοί Χώροι πρασίνου και ελεύθεροι χώροι

Επιπλέον, σημαντικοί πόλοι έλξης για τον Δήμο Χαλανδρίου, όπως και για κάθε Δήμο της Αττικής, αποτελούν το Λιμάνι του Πειραιά αλλά και ο Κρατικός Αερολιμένας Αθηνών "Ελ. Βενιζέλος". Εκτός από τα παραπάνω, από πλευράς διοικητικών εξυπηρετήσεων ο Δήμος Χαλανδρίου έχει άμεση σχέση με το κέντρο της Αθήνας επομένως πόλοι έλξης για αυτόν αποτελούν οι διάφορες υπηρεσίες και τα υπουργεία και τέλος οι πρεσβείες των διάφορων κρατών, οι οποίες χωροθετούνται τόσο στην περιοχή του Ψυχικού και πέριξ αυτού, όσο και στο κέντρο της Αθήνας.

Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης της ευρύτερης περιοχής παρουσιάζονται στην επόμενη εικόνα.

## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»



Εικόνα 0-4: Πόλοι έλξης της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Χαλανδρίου (Πηγή: ΣΒΑΚ Χαλανδρίου)

#### 6.4 Συλλογή & αξιολόγηση σχετικών εγγράφων/ μελετών υπερκείμενου σχεδιασμού & τοπικού επιπέδου

Ενδεικτικά και όχι περιοριστικά αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

##### 6.4.1 Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (ΡΣΑ) (Ν.4277/2014)

Στην υποενότητα αυτή συμπεριλαμβάνεται το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής (2014-2021), το οποίο αποτελεί τον Ν.4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014). Κρίνεται απαραίτητο να παρουσιαστούν οι γενικότερες κατευθύνσεις και τα προτεινόμενα μέτρα του ΡΣΑ που αφορούν στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, αλλά σχετίζονται και με τον Δήμο Χαλανδρίου, και θα επηρεάσουν το σύστημα μεταφορών το επόμενο χρονικό διάστημα, όπως αυτά έχουν δημοσιευθεί με τον ισχύοντα Ν.4277/2014.

Καταρχήν, σχετικά με τη χρονική εμβέλεια ΡΣΑ, σημειώνεται ότι ο ορίζοντας υλοποίησης του ΡΣΑ είναι υπερδεκαετής. Το έτος 2021 είχε τεθεί ενδεικτικά, όταν ξεκίνησε η έναρξη της διαδικασίας τροποποίησης. Οι προβολές των προγραμματικών μεγεθών (οικονομικών, δημογραφικών και αναπτυξιακών) είχαν γίνει σε ορίζοντα 2021. Δεδομένου ότι λόγω της ειδικής περιόδου των Α΄, Β΄ και Γ΄ Μνημονίου και λόγω της οικονομικής κρίσης, αρκετές από τις βασικές δομικές, αναπτυξιακές και θεσμικές ή διαχειριστικές παρεμβάσεις δεν ολοκληρώθηκαν ή δεν έχουν ακόμη υλοποιηθεί, ο σχεδιασμός θα εξακολουθεί να είναι σε ισχύ.

Οι Στρατηγικοί Στόχοι του ΡΣΑ είναι:

- ΣΣ 1: Ισορροπη οικονομική ανάπτυξη και ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας - Αττικής, βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
- ΣΣ 2: Βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, εξοικονόμηση πόρων, αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- ΣΣ 3: Βελτίωση ποιότητας ζωής των κατοίκων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και ωφελειών από την ανάπτυξη.

Συνοπτικά, στο πλαίσιο όλων των ανωτέρω στόχων, η ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών με βάση τις αρχές βιώσιμης κινητικότητας και αειφορίας εστιάζεται στα εξής:

1. **Ενιαίος Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός / Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός, με προσανατολισμό της χωρικής ανάπτυξης κυρίως προς τα δίκτυα των Μέσων Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ) και σε συνάρθρωση με τα λοιπά Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) εν γένει**
2. **Ολοκλήρωση Κύριου Οδικού Δικτύου Αττικής**
3. Κυκλοφοριακή αναδιοργάνωση σε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας με βάση τις αρχές της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΒΑΚ)
4. **Έμφαση στους ήπιους τρόπους μετακίνησης** (δημόσια συγκοινωνία, πεζή, ποδήλατο κλπ)
5. Χωροθέτηση βασικών μονάδων εφοδιαστικής διαχείρισης (Εμπορευματικά Κέντρα, Πρακτορεία Μεταφορών κλπ) σε συνάρτηση με τη χωροταξική οργάνωση και το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο

### **Χωροταξική Οργάνωση**

Ως προς τη Χωροταξική Οργάνωση, ο Δήμος Χαλανδρίου ανήκει στη Χωρική Υποενότητα Βόρειας Αθήνας, της Χωρικής Ενότητας Αθήνας – Πειραιά, για την οποία στο ΡΣΑ σημειώνεται: *Διατηρείται ο χαρακτήρας της ως περιοχής κυρίως κατοικίας, αλλά και εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής. Κατεύθυνση αποτελεί η πολεοδομική οργάνωση των περιοχών, κυρίως με τον σχεδιασμό των χρήσεων μέσω των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού, προς την κατεύθυνση της εξισορρόπησης των συγκρούσεων χρήσεων γης, κυρίως όσον αφορά στην κατοικία, τις υπηρεσίες και το εμπόριο.*

### **Αναπτυξιακοί Άξονες**

#### **Αναπτυξιακοί Άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας:**

- Κεντρικός Άξονας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος: Λιμένας Πειραιά - Φ. Δέλτα - Λ. Συγγρού - Κέντρο Αθήνας - Λ. Κηφισίας - Μαρούσι (με λειτουργίες μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας)
- Αναπτυξιακός Άξονας Βορρά – Νότου: αφετηρία από δύο κλάδους (Εμπορικό Λιμένα Ελευσίνα και τον Εμπορικό Λιμένα Πειραιά/ Ικονίου) και ακολουθεί την κατεύθυνση του οδικού άξονα ΠΑΘΕ (διασχίζει τις δυτικές περιοχές του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, Λ. Αθηνών, Πέτρου Ράλλη, Θηβών, Ελαιώνα, Κηφισού και στη συνέχεια τις βόρειες και βορειοδυτικές περιοχές Νέα Φιλαδέλφεια, Μεταμόρφωση, Κηφισιά, Αγ. Στέφανο, Αφίδνες) και καταλήγει στη Βόρεια Πύλη της Περιφέρειας Αττικής, στην περιοχή του Αυλώνα (απ' όπου συνδέει την Περιφέρεια με την άμεσα συναρτώμενη βιομηχανική συγκέντρωση των Οиноφύτων) και συνεχίζει ως βασικός αναπτυξιακός άξονας του εθνικού χώρου. Αποτελεί κύριο κορμό του παραγωγικού ιστού, κυρίως της δευτερογενούς παραγωγής, με ανάπτυξη επαγγελματικών εγκαταστάσεων μικτού χαρακτήρα.
- Αναπτυξιακός Άξονας Ανατολής -Δύσης: ακολουθεί την κατεύθυνση της Αττικής Οδού και του δυτικού σκέλους του οδικού άξονα ΠΑΘΕ ως εξής Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) – Κορωπί / Παιανία – Μαρούσι - Σίδηρ. Κέντρο Αχαρνών (ΣΚΑ) – Εμπ. Κέντρο ΟΣΕ Θριασίου-Μέγαρα (με επιτελικές επιχειρηματικές και τριτογενή τομέα ανατολικά του ΣΚΑ και με εμπορευματικές αποθηκευτικές / μεταποιητικές λειτουργίες δυτικά του ΣΚΑ).

#### **Αναπτυξιακοί Άξονες Μητροπολιτικής Ακτινοβολίας:**

- Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου (Παραλιακό μέτωπο από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη) → ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, τουρισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας.
- Άξονας οδού Πειραιώς → έμφαση στις πολιτιστικές λειτουργίες και στις δραστηριότητες αναψυχής

#### **Αναπτυξιακοί Άξονες Ενδοπεριφερειακής Σημασίας:**

- Άξονας Λ. Βουλιαγμένης, από την κεντρική περιοχή της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη
- Λεωφ. Μεσογείων – Σταυρού – Ραφήνας
- Άξονας ΔΑΑ – Λαυρίου



### **Βασικοί πόλοι ανάπτυξης:**

#### **Πόλοι Διεθνούς και Εθνικής εμβέλειας:**

- Πόλος Αθήνας – Πειραιά  
-Μητροπολιτικό Κέντρο Αθήνας - Μητροπολιτικό Κέντρο Πειραιά,  
-Περιοχή Επιβατικού Λιμένα Πειραιά,  
-Ελαιώνας
- Μητροπολιτικός Πόλος Ελληνικού - Αγ. Κοσμά,
- Συμπληρωματικοί Πόλοι Σταυρός - Παλλήνη - Σπάτα και Παιανία – Κορωπί (Περιοχή ΔΑΑ - Μεσόγεια),
- Πόλος Φαληρικού Όρμου

#### **Εθνικής και Μητροπολιτικής Εμβέλειας:**

- Θριάσιο (Λιμένας Ελευσίνας - Υποδοχείς Παραγωγικών δραστηριοτήτων Θριάσιου),
- Ερευνητικός - εκπαιδευτικός Πόλος Ζωγράφου-Αγ. Παρασκευής,
- Μαρούσι

#### **Πόλοι ενδοπεριφερειακής εμβέλειας:**

- Αχαρνές (μεταξύ Εθνικής Οδού και Συγκοινωνιακού Κέντρου),
- Ραφήνα,
- Λαύριο,
- Αυλώνα,
- Μέγαρα (παρά τον ΠΑΘΕ και τη γραμμή του υπεραστικού σιδηροδρόμου)

**Αστική αναζωογόνηση:** Οι ολοκληρωμένες αναπλάσεις, αποτελούν βασικό πυλώνα για την υλοποίηση των στόχων του νέου ΡΣΑ σχετικά με την αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού.

### **Σύστημα Μεταφορών**

Η πολιτική των μεταφορών της Αττικής σχεδιάζεται στη βάση τριών (3) συμπληρωματικών μεταξύ τους συστημάτων

- I. Υπεραστικά και διευρωπαϊκά δίκτυα μαζικών μεταφορών/ Τερματικοί σταθμοί** (Αερολιμένες, Επιβατικοί και Εμπορευματικοί Λιμένες, Σιδηροδρομικοί και Λεωφορειακοί Τερματικοί Σταθμοί Επιβατικών και Εμπορευματικών Μεταφορών).
- II. Δημόσιες Συγκοινωνίες** μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα μέσα σταθερής τροχιάς, το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών και τους σταθμούς μετεπιβίβασης.
- III. Κύριο οδικό δίκτυο Αττικής και δίκτυο υποδομής στάθμευσης.**

Ειδικότεροι στόχοι:

- ⇒ Ενίσχυση συνεκτικής πόλης και πολυκεντρικότητας (με εφαρμογή των αρχών του Ενιαίου Πολεοδομικού/ Χωροταξικού και Κυκλοφοριακού/ Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού)
- ⇒ **Ανασχεδιασμός και πύκνωση δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας**, με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή του στην εξυπηρέτηση των καθημερινών μετακινήσεων.

Προτεραιότητα δίδεται στην εξυπηρέτηση των βασικών ροών καθημερινών μετακινήσεων από τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς και από το βασικό δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.

- ⇒ Εναρμόνιση της πολιτικής μεταφορών με την πολιτική **εξοικονόμησης φυσικών και οικονομικών πόρων, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας των δημόσιων συγκοινωνιών, της αναβάθμισης του περιβάλλοντος, της μείωσης των αρνητικών επιπτώσεων** σε επίπεδο εθνικής οικονομίας, της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους στη χρήση ανά μεταφορικό μέσο, της βελτίωσης της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα και της ανάσχεσης του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής. Σε αυτό το πλαίσιο **εξετάζεται η περαιτέρω ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς στην Αττική**, σε συνδυασμό με ένα ιεραρχημένο και προσαρμοσμένο στους στόχους του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού σχέδιο συμπλήρωσης του δικτύου των αυτοκινητοδρόμων.
- ⇒ **Οργάνωση της κυκλοφορίας σε επίπεδο Δήμων και Πολεοδομικών Ενοτήτων με βάση τις αρχές της ΒΑΚ και έμφαση στις ήπιες μορφές μετακίνησης**, όπως δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, περπάτημα.
- ⇒ **Ελαχιστοποίηση των διαμπερών μετακινήσεων με μέσα ιδιωτικής χρήσης** στην ευρύτερη κεντρική περιοχή του Λεκανοπεδίου και η **ενθάρρυνση των ήπιων μορφών μετακίνησης**.
- ⇒ Ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως ευρωπαϊκής μητρόπολης διεθνούς εμβέλειας, μέσω της ανάδειξής της ως εθνικού και διεθνούς κόμβου μεταφορών και, ειδικότερα, κόμβου συνδυασμένων μεταφορών.

Τα Μέσα για την επίτευξη των παραπάνω στόχων είναι:

- α) Η **επέκταση και η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας μητροπολιτικής εξυπηρέτησης, με κορμό τα δίκτυα των μέσων σταθερής τροχιάς**. Η ιεράρχηση, ο καθορισμός και η χωροθέτηση των επί μέρους δικτύων και μέσων με βάση τα ειδικά χαρακτηριστικά τους και τη δυνατότητα συμβολής τους στους στόχους του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού.
- β) Η αναδιάρθρωση και η ενίσχυση των τοπικών και διαδημοτικών **γραμμών λεωφορείων και τρόλεϊ σε ρόλο συμπληρωματικό ή τροφοδοτικό των μέσων σταθερής τροχιάς και η δημιουργία συγκοινωνιακών κέντρων/ σταθμών μετεπιβίβασης σε κομβικά σημεία**, σε συνδυασμό με την εφαρμογή πολιτικών διαλειτουργικότητας, όπως είναι το ενιαίο κόμιστρο και ο συνδυασμός κομίστρου και τελών στάθμευσης.
- γ) Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου, μέσω της **αναβάθμισης και της επέκτασης του δικτύου κίνησης των πεζών και των ποδηλάτων και της χωροθέτησης θέσεων στάθμευσης ιδιωτικής χρήσης εκτός οδού** σε περιοχές κατοικίας, σε συνδυασμό με προγράμματα αστικών αναπλάσεων.
- δ) Η **πολιτική στάθμευσης**, ως συμπληρωματικό εργαλείο κυκλοφοριακής οργάνωσης, στην κατεύθυνση ενθάρρυνσης της χρήσης ήπιων μέσων μετακίνησης για προσπέλαση σε κορεσμένες κυκλοφοριακά περιοχές, σε περιοχές καλά εξυπηρετούμενες από μέσα μαζικής μεταφοράς και γενικά στις καθημερινές μετακινήσεις.

- ε) Η **αναβάθμιση των υπεραστικών μεταφορικών υποδομών και βασικών τερματικών σταθμών της Αττικής** και η λειτουργική τους διασύνδεση και διεπαφή σε κομβικά σημεία με το αστικό σύστημα μεταφορών.
- στ) Η **αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και ιδιαίτερα της τηλεματικής** με σκοπό, μεταξύ άλλων, την αποτελεσματικότερη διαχείριση της ζήτησης και των μετακινήσεων, μέσω της ενοποιημένης πληροφόρησης των μετακινουμένων, της συλλογής και του ελέγχου κομίστρου, της διαχείρισης της κυκλοφορίας, του διατιθέμενου αποθέματος χώρων στάθμευσης και του στόλου των επιφανειακών μέσων μετακίνησης.
- ζ) Η **σύνταξη σύγχρονων προδιαγραφών**, όσον αφορά στις κατευθύνσεις σχεδιασμού των μεταφορών, στην εκπόνηση μελετών, στο φυσικό σχεδιασμό και στην πληροφοριακή σήμανση.

Το ισχύον ΡΣΑ προβλέπει τη σταδιακή αναθεώρηση και εξειδίκευση στο σχεδιασμό του συστήματος μεταφορών στην Αττική, σύμφωνα με γενικές ή τομεακές συγκοινωνιακές μελέτες, που εκπονούνται βάσει των προαναφερόμενων κατευθύνσεων και αξιολογούνται και επικαιροποιούνται ανά πενταετία.

### **Οργάνωση Συστήματος Μεταφορών**

Ως προς τα Δίκτυα Δημόσιας Συγκοινωνίας, η εξυπηρέτηση οργανώνεται σε δύο (2) βασικά δίκτυα, το πρωτεύον και το δευτερεύον:

#### **Πρωτεύον Δίκτυο Δ.Σ. (Μέσα Σταθερής Τροχιάς):**

- ✓ Κορμός του δικτύου το Μετρό και ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, με συμπληρωματική ανάπτυξη γραμμών Τραμ/ Ελαφρού Μετρό (LRT)
- ✓ Ολοκλήρωση υφιστάμενων έργων επέκτασης Γραμμής 3 Μετρό και Τραμ προς Πειραιά και διαχειριστικές και τεχνικές παρεμβάσεις για αύξηση των λειτουργικών επιδόσεων σε Γραμμή 1 του Μετρό, Τραμ και Προαστιακό.
- ✓ Προτεραιότητα για τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο οι επεκτάσεις προς Λαύριο και Ραφήνα για υποστήριξη των αντίστοιχων δορυφορικών λιμένων του Πειραιά, που θα αυξήσουν το ρόλο τους στην Ακτοπλοΐα, προκειμένου το λιμάνι του Πειραιά να στραφεί κυρίως στην κρουαζιέρα ως “home-port”
- ✓ Αξιοποίηση του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, μετά το πέρας αναβάθμισης και υπογειοποίησης του διαδρόμου του στην κεντρική περιοχή Αθηνών (ΣΣ Αθηνών-Τρεις Γέφυρες) και ως αστικό τραίνο στους άξονες Πειραιάς-Αθήνα-ΣΚΑ-Αφίδνες και Άνω Λιόσια-ΣΚΑ-Νερατζιώτισσα-Πλακεντία-Διεθνής Αερολιμήν Αθηνών (πύκνωση δρομολογίων και σταθμών / στάσεων)
- ✓ Ανάπτυξη του Μετρό και του Προαστιακού κατά προτεραιότητα κατά μήκος των αξόνων ανάπτυξης διεθνούς, εθνικής, μητροπολιτικής και ενδοπεριφερειακής εμβέλειας και σημασίας (συμπληρωματικά και του Τραμ / LRT)
- ✓ Σύνδεση Κέντρων Αθήνας και Πειραιά με δορυφορικά περιφερειακά κέντρα και λιμάνια μέσω του Προαστιακού (κατάληξη οι πρωτεύουσες όμορων νομών).

- ✓ Εντός του Π.Σ. Αθήνας στο Λεκανοπέδιο, ανάπτυξη Μετρό (ή Ελαφρού Μετρό - LRT) στις ζώνες μεγάλης πυκνότητας (πληθυσμού, απασχόλησης) και προς πόλους μητροπολιτικής εμβέλειας, κατά μήκος των κύριων αξόνων Δ.Σ., με γραμμές μεγάλου μήκους (άνω των 10 χλμ) και του τραμ σε ζώνες μέσης πυκνότητας ή ζώνες προς ανάπτυξη (με γραμμές μήκους έως 10 χλμ). Συμπληρωματική ανάπτυξη με λεωφορειακές γραμμές ταχείας κυκλοφορίας (BRT) σε ελεύθερες ή ταχείες αστικές λεωφόρους (πχ Λεωφ. Βουλιαγμένης νοτίως Σταθμού Μετρό Ελληνικού, Λεωφ. Καβάλας)
- ✓ Προτεραιότητα στη νέα Γραμμή 4 του Μετρό και στις αμφίπλευρες επεκτάσεις της Γραμμής 2 προς Βορειοδυτική Αθήνα και Γλυφάδα
- ✓ Σύνδεση του Μητροπολιτικού Πόλου Φαληρικού Δέλτα / ΚΠΙΣΝ με το Κέντρο της Αθήνας με κλάδο μετρό ή ελαφρού μετρό (LRT) δια μέσου της Λεωφ. Συγγρού
- ✓ Προτεραιότητα στην επέκταση του Τραμ από Σύνταγμα προς τους άξονες Πανεπιστημίου και Πατησίων και στη νέα σύνδεση τύπου ελαφρού μετρό (τραμ / LRT) Πειραιώς-Λιμένα Κερατσινίου – Περάματος / Σαλαμίνας

#### **Δευτερεύον Δίκτυο Δ.Σ. (λεωφορεία, τρόλεϊ):**

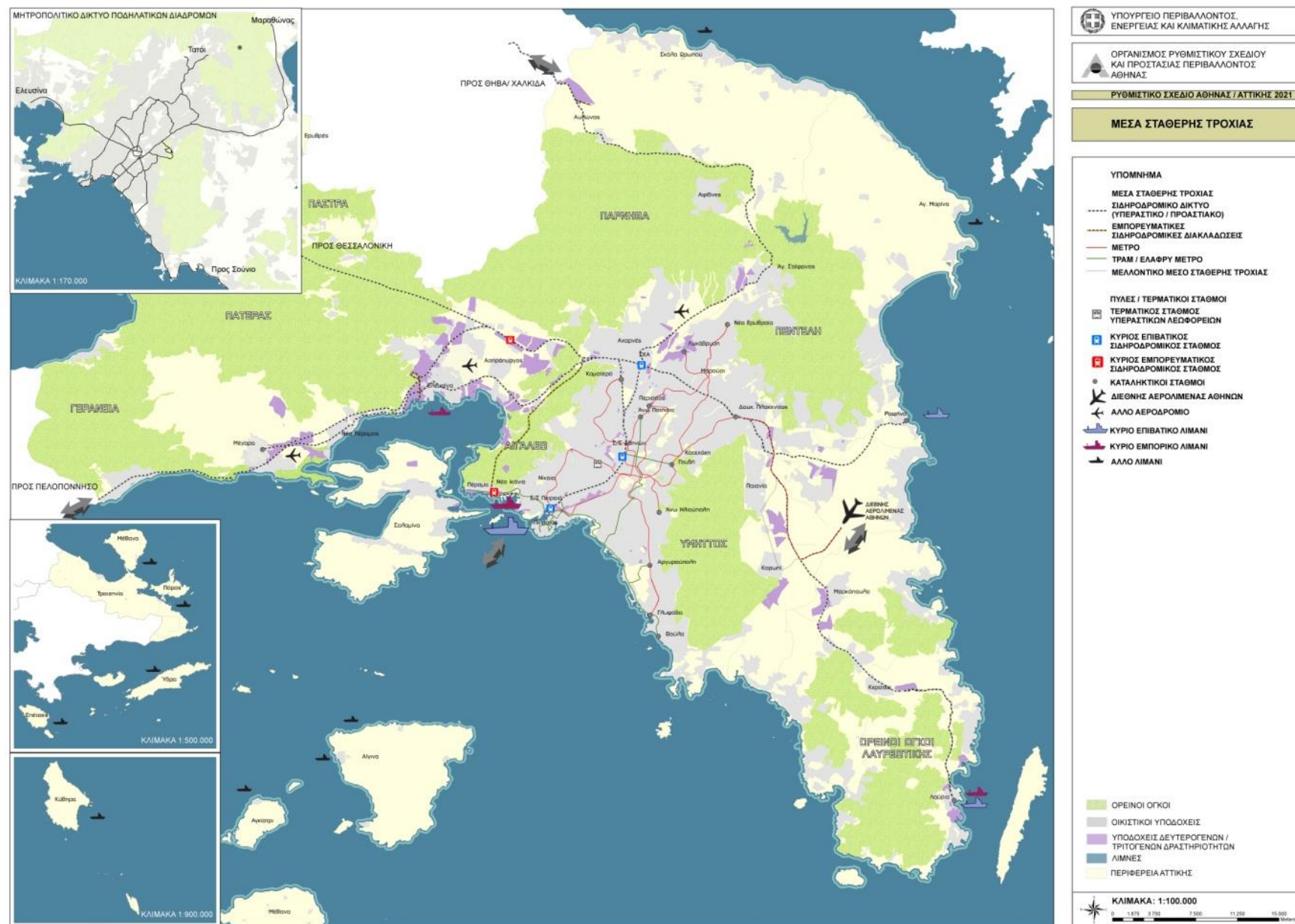
- ✓ Αναδιάρθρωση δικτύου και τροφοδοτική/ συμπληρωματική ανάπτυξη του σε σχέση με τα ΜΣΤ, τόσο σε αστικό επίπεδο (ΟΑΣΑ / ΟΣΥ), όσο και σε προαστιακό/ ενδοπεριφερειακό (ΚΤΕΛ Αττικής).
- ✓ Εμπλουτισμός των τροφοδοτικών προς τα ΜΣΤ υποσυστημάτων Δ.Σ. με αξιοποίηση νέων τεχνολογιών επικοινωνίας για συλλογικά ταξί, γραμμών Dial a Bus (on request) κλπ.

#### **Δημιουργία Συγκοινωνιακών Κέντρων και Σταθμών Μετεπιβίβασης**

- ✓ Οργανωμένοι σταθμοί μετεπιβίβασης, που συμπεριλαμβάνουν απαραίτητα χώρους στάθμευσης μέσων ιδιωτικής χρήσης και δικύκλων
- ✓ Χωροθετούνται, κατά προτεραιότητα, σε κομβικές ή ακραίες και περιφερειακές θέσεις του συστήματος,
- ✓ Στους σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δίνεται έμφαση **στην ασφαλή προσπέλασή τους από πεζούς, ΑΜΕΑ και ποδηλάτες, μέσω διαδρομών** που θα διεισδύουν ακτινικά στις γειτονικές περιοχές και, κατά το δυνατόν, θα τους συνδέουν με το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών.
- ✓ Αμαξοστάσια (Α/Σ) και υποστηρικτικές επισκευαστικές βάσεις (Ε/Β) σε θέσεις ανά μεταφορικό δίκτυο.



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-5: Μέσα Σταθερής Τροχιάς βάσει του ΡΣΑ (Ν.4277/2014)**

### **Κύριο Οδικό Δίκτυο**

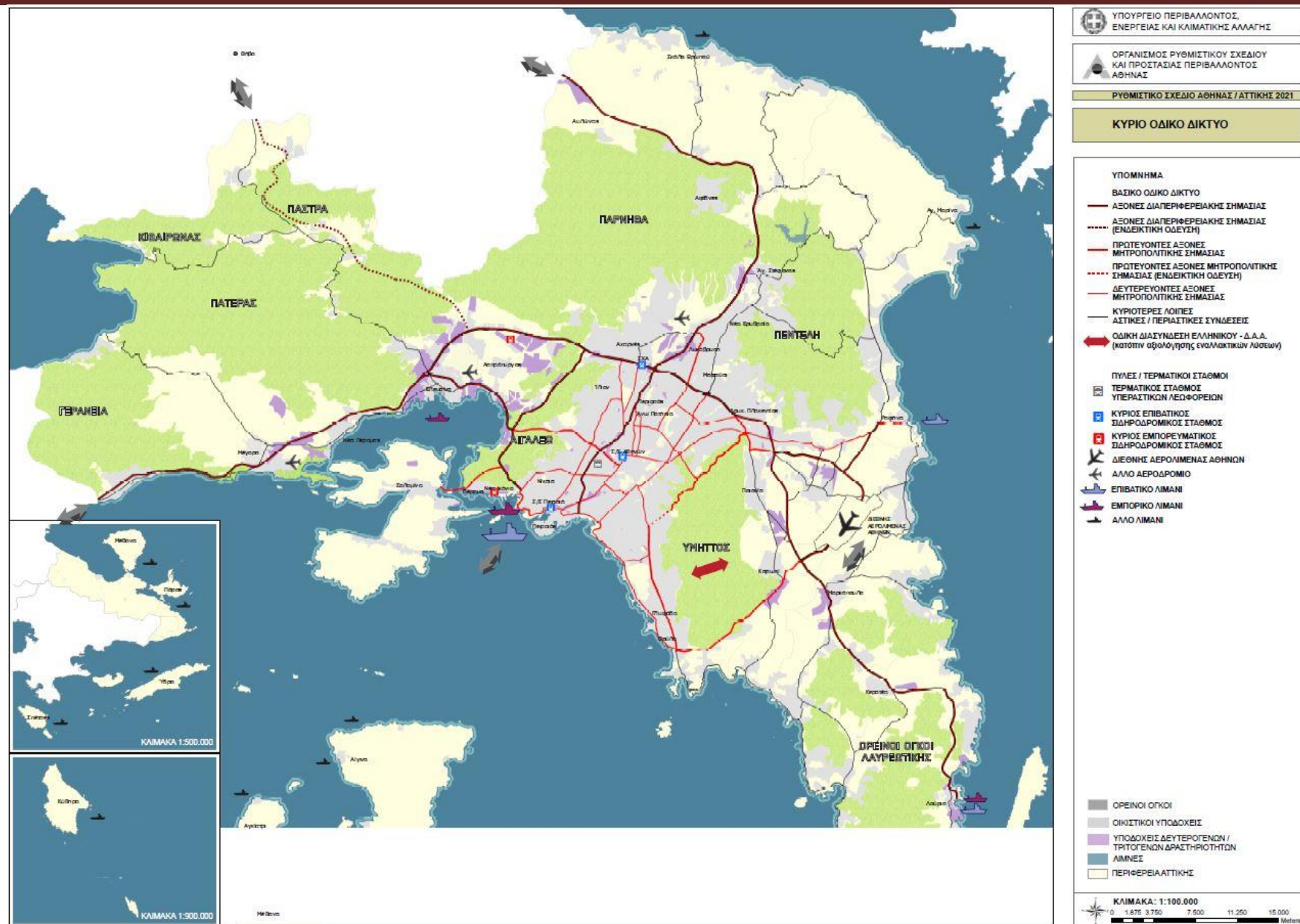
Αποτελείται από άξονες Διαπεριφερειακής σημασίας και Πρωτεύοντες και Δευτερεύοντες Άξονες Μητροπολιτικής Σημασίας. Η ιεράρχησή τους βασίζεται πρωτίστως στη θέση και λειτουργία των αξόνων στον πολεοδομικό ιστό της Αττικής και, δευτερευόντως, στα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά.

Στις ειδικότερες προβλέψεις του ΡΣΑ σημειώνεται ότι,, εντός του υφιστάμενου Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου (ΕΟΔ), καθώς και στις κύριες ακτινικές αρτηρίες, δεν είναι επιθυμητές περαιτέρω δομικές παρεμβάσεις εξυπηρέτησης της ακτινικής κυκλοφορίας. Για την εξυπηρέτηση του στόχου ανάληψης μεγαλύτερου ποσοστού μετακινήσεων από τα μέσα μαζικής μεταφοράς, προωθούνται μέτρα εξορθολογισμού της διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας και απόδοσης προτεραιότητας στα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Προτεραιότητα σε ό,τι αφορά τη συμπλήρωση του Κύριου Οδικού Δικτύου αποτελούν:

- η ολοκλήρωση του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου και παρεμβάσεις βελτίωσης λειτουργίας του Ενδιάμεσου και του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου
- σύνδεση Δυτικής Περιφερειακής Λεωφόρου Υμηττού με Λ. Βουλιαγμένης μέσω της αστικής σήραγγας Ηλιουπόλεως
- παρεμβάσεις κυκλοφοριακής αναβάθμισης της Λ. Βουλιαγμένης στο τμήμα από τον κλάδο της αστικής σήραγγας Ηλιουπόλεως μέχρι τον Μητροπολιτικό Πόλο Ελληνικού
- παρεμβάσεις κυκλοφοριακής αναβάθμισης Αττικής Οδού στο κεντρικό βεβαρημένο τμήμα της (ΑΚ Μεταμόρφωσης-ΑΚ Πλακεντίας)
- ολοκλήρωση Δυτικής Περιφερειακής Αιγάλεω και σύνδεσής της με την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου
- Επέκταση Αττικής Οδού προς Λαύριο (αναβάθμιση Μαρκοπούλου-Λαυρίου) και Διασταύρωση Ραφήνας)
- Επέκταση Λεωφ. Κύμης προς Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας
- Νέος Αυτοκινητόδρομος Θριάσιου – Υλίκης
- Η σύνδεση Ελληνικού-ΔΑΑ θα επανεξεταστεί με αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων βέλτιστων οδικών συνδέσεων (είτε συνδέσεων με ΜΜΜ) με βάση κριτήρια συμβατότητας προς τον συνολικότερο πολεοδομικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό
- Υποθαλάσσια ζεύξη Σαλαμίνας-Περάματος σε άμεση σύνδεση με Λεωφ. Σχιστού
- Αξιοποίηση νέων τεχνολογιών και τηλεματικής για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και στάθμευσης, σε συνέργεια με τον ΘΕΠΕΚ και εφαρμογές στρατηγικών ολοκληρωμένης διαχείρισης της ζήτησης των μετακινήσεων με συνδυασμό συσχετισμένων τιμολογιακών μέτρων στάθμευσης, χρήσης ταξί, κομίστρου Δ.Σ. και χρέωσης διοδίων

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-6: Κύριο Οδικό Δίκτυο βάσει του ΡΣΑ (Ν.4277/2014)**



### Πολιτική στάθμευσης

Βασικές κατευθύνσεις της πολιτικής στάθμευσης είναι:

- α) Ελεγχόμενη στάθμευση στα κέντρα των δήμων και σε κρίσιμες περιοχές και περιορισμός της παρόδιας στάθμευσης. Κατά προτεραιότητα εξασφάλιση θέσεων στάθμευσης για τους κατοίκους των περιοχών.
- β) Δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης και μετεπιβίβασης σε περιφερειακούς και τερματικούς σταθμούς του πρωτεύοντος δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών μητροπολιτικής εξυπηρέτησης.
- γ) Δημιουργία συλλογικών χώρων στάθμευσης, για την κάλυψη των αναγκών σε στάθμευση της κατοικίας και των επαγγελματικών χρήσεων, κατά προτεραιότητα σε πυκνοδομημένες περιοχές. Αναπροσαρμογή του θεσμικού πλαισίου (ν. 4067/2012) στην κατεύθυνση διαμόρφωσης αντίστοιχων χώρων είτε σε ανωδομή, μέσω μετατροπής ή αντικατάστασης ακινήτων, είτε υπόγεια.
- δ) Συσχέτιση προσφοράς θέσεων οργανωμένης στάθμευσης με το βαθμό προσπελασιμότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς(π.χ. μέθοδος PTAL - Public Transport Accessibility Level), ιδιαίτερα σε χρήσεις γης και πόλους έλξης σημαντικού αριθμού μετακινήσεων, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των μέσων αυτών στο μέγιστο δυνατό βαθμό. *(Μέθοδος Προσανατολισμένη στη Δημόσια Συγκοινωνία Αστικής Ανάπτυξης που ενσωματώνει τη φιλοσοφία της συμπαγούς πόλης και της χωροθέτησης μεγάλων πυκνοτήτων γύρω από κόμβους και σταθμούς των ΜΣΤ ή σε περιοχές μικρής χρονοαπόστασης από άξονα Δ.Σ)*
- ε) Καθορισμός χώρων στάσης και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, με πρωτοβουλία των εμπλεκόμενων δήμων σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία και τον Οργανισμό Αθήνας.
- στ) Ανάπτυξη δικτύου φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθώς και σε ανωδομές ή σε υπόγεια ακινήτων.

### Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα

Για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:

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

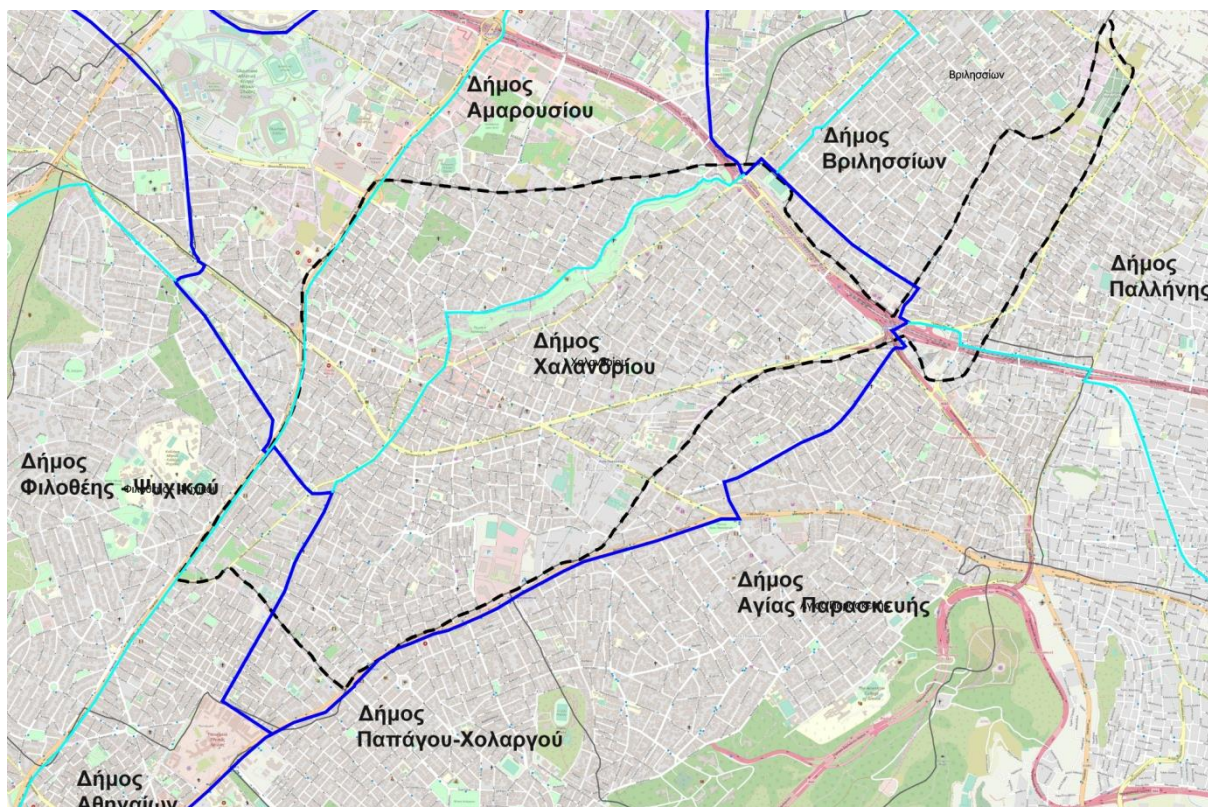
## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

συνδυασμό με τα τοπικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων και ποδηλατολωρίδων, καθώς και πεζοδρόμων σε επίπεδο δήμων και γειτονιάς.

στ) Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος, όπως στην Ελευσίνα, στο Κτήμα Τατοΐου, στο Μαραθώνα και στο Σούνιο.

### Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών

Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών, εντός του Δήμου Χαλανδρίου σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται στο δίκτυο οι άξονες Αποστολόπουλου - Σαρανταπόρου - Κόδρου, η Λ. Μεσογείων, μικρό τμήμα της Ηρακλείτου (σύνδεση με Δερβενακίων) και η οδός Αγ. Αντωνίου, ενώ σε β' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται ο άξονας Εθνικής Αντιστάσεως – Ανδρέα Παπανδρέου – Προφήτου Ηλία – Ροδοδάφνης - Κορυτσάς (βλ. επόμενη Εικόνα).



**Εικόνα 0-7: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών βάσει του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής (α' φάση: μπλε, β' φάση: γαλάζιο)**

Σε σχέση με τον **Ποδηλατικό άξονα «Φαληρικός Όρμος - Κηφισιά»**, σημειώνεται ότι έχει ήδη κατασκευαστεί το νότιο τμήμα **«Φαληρικός Όρμος - Γκάζι»** μήκους 5.600μ.. Το νότιο τμήμα ξεκινά από την περιοχή του παλαιού Ιπποδρόμου όπου έχει υλοποιηθεί το εμβληματικό έργο «Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος - Εθνική Βιβλιοθήκη - Λυρική Σκηνή» και διέρχόμενο μέσω των Δήμων Μοσχάτου και Καλλιθέας, αρχικά παράλληλα με την κοίτη του Ιλισού και στη συνέχεια με τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, καταλήγει στον πεζόδρομο της Ερμού, στο ύψος της Κορεάτικης αγοράς (Δήμος Αθηναίων). Το **Βόρειο Σκέλος** του Μητροπολιτικού Ποδηλατοδρόμου θα διέρχεται από τους Δήμους Αθηναίων, Ν. Ιωνίας, Ν. Ηρακλείου, Αμαρουσίου και Κηφισιάς. Η διαδρομή ξεκινάει από την οδό Ερμού και καταλήγει στην οδό Τατοΐου (Δήμου Κηφισιάς).

**Προτάσεις ΡΣΑ για Εσωτερικό, Ενδιάμεσο & Εξωτερικό Δακτύλιο**

Οι προτάσεις του ΡΣΑ για τη διάρθρωση και ιεράρχηση των συγκοινωνιακών δικτύων, στηρίζονται σε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ανάπτυξης ενός ενιαίου συστήματος συνδυασμένων μεταφορικών μέσων που συσχετίζεται με την επιθυμητή πολεοδομική και χωροταξική οργάνωση σε επίπεδο Μητροπολιτικής Περιοχής Αθήνας-Αττικής και αποβλέπει στην ελαχιστοποίηση της εξάρτησης του μετακινούμενου από το ιδιωτικό μεταφορικό μέσο και τη μεγιστοποίηση της συμμετοχής των δημόσιων Μαζικών Μεταφορικών Μέσων (MMM) στο σύνολο του μεταφορικού έργου, καθώς και στη σταδιακή ολοκλήρωση της μετατροπής του καθαρά ακτινικού χαρακτήρα του Κύριου Οδικού δικτύου σε δομή δακτυλιοειδή-ακτινική, έτσι ώστε όχι μόνο να εξυπηρετεί, αλλά και να υποστηρίζει την πολυκεντρική διάρθρωση και να αποφεύγονται οι διαμπερείς μετακινήσεις μέσα από τα κέντρα και κυρίως την εντός του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου Κεντρική Περιοχή της Αθήνας.

Ειδικότερα, μέσα στον Εσωτερικό Οδικό Δακτύλιο που περιβάλλει το Κέντρο, η δικτύωση των αστικών ΜΣΤ (Μετρό, Τραμ) και το ενδοδακτυλιακό πλέγμα των λοιπών MMM, θα πρέπει να μπορούν σε συνδυασμό με τις πεζή μετακινήσεις μικρού μήκους, να εξυπηρετήσουν το σύνολο των αναγκών για μετακίνηση. Η ολοκλήρωση του κατά βάση ακτινικού συστήματος των ΜΣΤ (Προαστιακός Σιδηρόδρομος, Μετρό και σε ορισμένες περιπτώσεις Ελαφρύ Μετρό ή Τραμ) σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση των περιφερειακών οδικών αξόνων που προβλέπονται στο ΡΣΑ, είναι οι βασικές δομικές παρεμβάσεις που κατά προτεραιότητα θα πρέπει να προχωρήσουν σε υλοποίηση ή ολοκλήρωση, προκειμένου να αξιολογηθούν στη συνέχεια οι επιπτώσεις από τη λειτουργία τους στην επίτευξη των βασικών χωροταξικών, πολεοδομικών, συγκοινωνιακών, κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών στόχων, προκειμένου να υπάρξει αναπροσανατολισμός στον σχεδιασμό της Μητροπολιτικής Περιοχής Αθηνών και να καθοριστούν οι μελλοντικοί στόχοι και οι όποιες νέες δομικές παρεμβάσεις ή πολιτικές ολοκληρωμένης διαχείρισης του συστήματος μεταφορών Μείζονος Πρωτευούσης.

Όλες οι δομικές παρεμβάσεις κλίμακας σε ότι αφορά τα συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά δίκτυα που συμπεριλήφθηκαν στο ΡΣΑ που θεσμοθετήθηκε με τον Νόμο 4277/2014, αφενός μεν εξυπηρετούν τους επιδιωκόμενους στόχους και τις βασικές κατευθύνσεις του Σχεδίου, αφετέρου δε παρουσιάζουν σημαντικό βαθμό ωρίμανσης είτε αποτελούν κρίσιμες επιλογές των τομεακών πολιτικών ανάπτυξης των εν λόγω δικτύων (ανεξαρτήτως βαθμού ωρίμανσης), συνεκτιμωμένων του σχεδιασμού και προγραμματισμού των επί μέρους αρμοδίων φορέων σχεδιασμού τους.

**Επιλογές προς ανάπτυξη επί και εντός του Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου (ΕΟΔ) - Κεντρική Περιοχή Αθήνας:**

- A. Σιλό σταθμεύσεως αυτοκινήτων σε σταθμούς ΜΣΤ σε επαφή ή κοντά στον Δακτύλιο
- B. Σταθμοί ανταποκρίσεως με το ενδοδακτυλιακό πλέγμα Δημόσιων Συγκοινωνιών:
  - Λεωφορεία / Τρόλεϊ με προτεραιότητα κίνησης / σε αποκλειστική λωρίδα
  - Τραμ με κίνηση ανεξάρτητη από την κυκλοφοριακή συμφόρηση (προτεραιότητα κίνησης / σε αποκλειστικό διάδρομο)
  - Ταξί & Συστήματα Paratransit
- Γ. Εντός και επί του υφιστάμενου Εσωτερικού Οδικού Δακτυλίου δεν είναι επιθυμητές περαιτέρω δομικές παρεμβάσεις εξυπηρέτησης της ακτινικής ροής κυκλοφορίας (πχ όχι ανισόπεδοι κόμβοι με ευνόηση ακτινικής ροής).



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

---

Δ. Δημιουργία Συγκοινωνιακού Κέντρου Αθηνών στον χώρο των Σταθμών Λαρίσης και Πελοποννήσου, με τις εξής λειτουργίες:

- Κεντρικός Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός (Προαστιακός & Υπεραστικός Σιδηρόδρομος)
- Σταθμός Μετρό
- Σιλό σταθμού μετεπιβίβασης ΙΧ αυτοκινήτων
- Αστικός Αεροσταθμός (City Air Terminal)
- Σταθμός ταξί
- Σταθμός ανταποκρίσεως με ενδοδακτυλιακό πλέγμα Δημόσιων Συγκοινωνιών
- Σύνδεση με πλέγμα πεζοδρόμων & ποδηλατόδρομων Κέντρου Πόλης

**Επιλογές προς ανάπτυξη επί και εντός του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου/ ΕνΟΔ** (Παρακηφίσια Λεωφόρος - Γαλασίου - Κατεχάκη - Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού - Αστική σήραγγα Ηλιουπόλεως - Λεωφόρος Βουλιαγμένης - Λεωφόρος Αλίμου - Λ. Ποσειδώνος) - Κεντρική Περιοχή Λεκανοπεδίου (εκτός ΕΟΔ):

Α. Διασυνδεδεμένο δίκτυο με ακτινικές & τοπικές λεωφορειακές γραμμές

Β. Σταθμοί ανταποκρίσεως με Μετρό & Προαστιακό Σιδηρόδρομο

Γ. Εντός του Ενδιάμεσου Οδικού Δακτυλίου και επί των ακτινικών οδικών αξόνων δεν είναι επιθυμητές περαιτέρω δομικές παρεμβάσεις εξυπηρέτησης της ακτινικής ροής κυκλοφορίας (σε ανισόπεδους κόμβους).

**Επιλογές προς ανάπτυξη επί και εντός του Εξωτερικού Οδικού Δακτυλίου Λεκανοπεδίου** (Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω – Αττική Οδός – Λ. Βάρης - Κορωπίου – Λ. Ποσειδώνος – Λ. Σχιστού) – Εξωτερική Περιοχή Λεκανοπεδίου (εκτός ΕνΟΔ):

Α. Οδικοί Άξονες Υπερτοπικής και Διαπεριφερειακής σημασίας

Β. Επιλεκτική αξιοποίηση Διαπεριφερειακών / Υπεραστικών και Προαστιακών Λεωφορειακών Γραμμών σε ανταπόκριση με πολικό δίκτυο αστικών λεωφορειακών γραμμών.

Γ. Σταθμοί ανταπόκρισης με Προαστιακό Λεωφορειακό Δίκτυο

Δ. Σταθμοί ανταπόκρισης με Μετρό και Προαστιακό Σιδηρόδρομο (τοπικές τροφοδοτικές λεωφορειακές γραμμές, οργανωμένοι χώροι στάθμευσης ΙΧ-μετεπιβίβασης (Park & Ride)

#### 6.4.2 ΣΒΑΚ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (10.2019)

Η Μελέτη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Χαλανδρίου ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2019. Το ΣΒΑΚ αποτελεί στρατηγικό σχέδιο που με βάση ένα συγκεκριμένο όραμα και με δεδομένους στόχους για τις μεταφορές και την κινητικότητα σε μία καθορισμένη περιοχή μελέτης, προτείνει αναλυτικό πλαίσιο μέτρων/ παρεμβάσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής, το οποίο μπορεί να έχει ορίζοντα 5ετίας, 10ετίας, 15ετίας. Σύμφωνα με τον Ν. 4784/2021, αρ. 2 το ΣΒΑΚ ορίζεται ως εξής: «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.)», το στρατηγικό σχέδιο κινητικότητας που καταρτίζεται με σκοπό την κάλυψη των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών στον αστικό και περιαστικό ιστό προς διασφάλιση καλύτερης ποιότητας ζωής. Το Σ.Β.Α.Κ. στηρίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη αρχές ενσωμάτωσης επιμέρους τομεακών πολιτικών, συμμετοχικότητας και αξιολόγησης.

Σύμφωνα με το «Όραμα του ΣΒΑΚ Χαλανδρίου», στόχος είναι η ανάδειξη της πόλης με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας δηλαδή ενός τόπου με λιγότερα αυτοκίνητα και εξάρτηση από την ιδιωτική μηχανοκίνητη κυκλοφορία και περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία και συλλογικά/ κοινόχρηστα μέσα μεταφοράς:

Η βιώσιμη κινητικότητα «πάει» Χαλάνδρι! Προς μια πόλη κοινωνική, προσβάσιμη και φιλική προς το περιβάλλον, με περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία. Περιορισμός της εξάρτησης από το αυτοκίνητο, μέσα από την ενίσχυση των παραπάνω βιώσιμων μέσων και τρόπων μετακίνησης. Αναδιαμόρφωση του δημόσιου χώρου του δρόμου προκειμένου να είναι ανοικτός και προσιτός σε όλους και όλες χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς. Στόχευση σε ένα μετασχηματισμό της πόλης μέσα από ενεργό διάλογο με τους πολίτες και τους επισκέπτες της. Είναι πλέον επιτακτική η ανάγκη για ένα μεταφορικό σύστημα σχεδιασμένο για τις ανάγκες της πόλης και των ανθρώπων της.

Αυτό είναι το όραμα του ΣΒΑΚ Χαλανδρίου, μια ευκαιρία για μεγαλύτερη κοινωνική επαφή και αλληλεπίδραση καθώς και καλύτερη ποιότητα ζωής.

Στο πλαίσιο αυτό εκπονείται και η αστική ανάπτυξη του Δήμου Χαλανδρίου της παρούσης.

Ορισμένες γενικές αρχές των προτεινόμενων Μέτρων/ Παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ του Δήμου Χαλανδρίου είναι:

##### Γενικές Αρχές:

- ✓ Άμεση εφαρμογή των πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων στις ζώνες Α και Β της Ρεματιάς Χαλανδρίου, κατ' εφαρμογή του ΠΔ του 1995.
- ✓ Αντικατάσταση παράνομης στάθμευσης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και -όπου είναι εφικτό- δημιουργία ποδηλατόδρομων, ακόμη και σε τμήματα του ιεραρχημένου οδικού δικτύου.
- ✓ Σχεδιασμός μέτρων (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.) αποτροπής/ κατάργησης της παράνομης στάθμευσης –ιδιαίτερα αυτής επί των πεζοδρομίων– στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο του Δήμου Χαλανδρίου. Στην υφιστάμενη κατάσταση, η παράνομη στάθμευση στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο μειώνει σε μεγάλο βαθμό το επίπεδο της οδικής ασφάλειας για πεζούς (καθώς τους ωθεί να κινηθούν σε μειωμένο πλάτος ή/ και επί του ενεργού οδοστρώματος) και για οχήματα (μείωση ορατότητας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις).



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

- ✓ Στις παρεμβάσεις που προτείνονται να υλοποιηθούν, δίνεται προτεραιότητα στην προσβασιμότητα στις ευάλωτες ομάδες, με ιδιαίτερη πρόβλεψη σε ράμπες ΑΜΕΑ στις διασταυρώσεις και σε οδεύσεις τυφλών επί των πεζοδρομίων.
- ✓ Αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.
- ✓ Μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων. Επιτυγχάνεται κυρίως με χρήση πρόσθετης σηματοδότησης (φανάρια και πεζοφάναρα), νέων προγραμμάτων σηματοδότησης (gating), σήμανση (όρια ταχύτητας, κλπ.) στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο και με ηπιοποιήσεις και σχετικές αρχιτεκτονικές αναπλάσεις στο τοπικό οδικό δίκτυο.
- ✓ Επαναλειτουργία του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στο Κέντρο του Χαλανδρίου και επέκταση του Συστήματος σε επιβαρυμένες περιοχές (π.χ. περίξ Σταθμών Μετρό).
- ✓ Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού περιφερειακά του Κέντρου του Χαλανδρίου (π.χ. Συνοικισμός), έτσι ώστε να εξυπηρετηθεί η αυξημένη ζήτηση για στάθμευση επισκεπτών χωρίς τα οχήματα αυτά να εισέρχονται στο κέντρο της πόλης.
- ✓ Αναβάθμιση της Δημοτικής και Δημόσιας συγκοινωνίας. Δημιουργία γραμμής TRAM.
- ✓ Δημιουργία διευρυμένου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών.
- ✓ Βιώσιμη διαχείριση εμπορικών μεταφορών.
- ✓ Ανάπλαση των υφιστάμενων πεζοδρομίων και βελτίωση των τεχνικών/ γεωμετρικών χαρακτηριστικών για την ευχερέστερη πεζή μετακίνηση των χρηστών/ κατοίκων.
- ✓ Στις οδούς που επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση προτείνονται αρχιτεκτονικές διαμορφώσεις με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης, έτσι ώστε να χωροθετείται η νόμιμη στάθμευση και να εξασφαλίζεται η ορατότητα των διασταυρώσεων προς όφελος της οδικής ασφάλειας.
- ✓ Προτεραιότητα του Δήμου αποτελεί η πλήρης εφαρμογή του Ρυμοτομικού. Εκτός από τις γενικές αρχές το ΣΒΑΚ του Δήμου Χαλανδρίου κάνει συγκεκριμένες προτάσεις για την κυκλοφοριακή οργάνωση, τη διαχείριση της στάθμευσης, τη σηματοδότηση, τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, τη δημιουργία πράσινων διαδρομών και τη λειτουργία των εμπορικών μεταφορών.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Χαλανδρίου προτείνει συγκεκριμένες προτάσεις, οι οποίες χωρίζονται σε ορίζοντα 5ετίας/ 10ετίας και 15ετίας αντίστοιχα. **Από τις προτάσεις του ΣΒΑΚ, εκείνες που αφορούν κυρίως το εμπορικό κέντρο του Δήμου είναι οι εξής:**

**Κυκλοφοριακή Οργάνωση**

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Άμεση εφαρμογή των πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων στις ζώνες Α και Β της Ρεματιάς Χαλανδρίου, κατ' εφαρμογή του ΠΔ του 1995.
2. Όσον αφορά στο ιεραρχημένο δίκτυο, προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων, έτσι ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω σε αυτά (π.χ. φύτευση ή/ και κιγκλιδώματα στο άκρο των πεζοδρομίων, κλπ.).

3. Για τις οδούς Κολοκοτρώνη και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου προτείνεται **ηπιοποίηση με ανάπλαση αντίστοιχη της Ανδρ. Παπανδρέου**, δηλαδή διαπλάτυνση πεζοδρομίων και επιβολή της απαγόρευσης της παρόδιας στάθμευσης με μία (1) λωρίδα κυκλοφορίας. Όσον αφορά στη στάση αφετηρία/ τέρμα της Δημοτικής Συγκοινωνίας επί της οδού Κολοκοτρώνη, θα διαμορφωθεί/ προβλεφθεί σχετικός χώρος στο πλαίσιο της αρχιτεκτονικής ανάπλασης (π.χ. εγκιβωτισμός).
4. Όσον αφορά στη Λ. Βασ. Γεωργίου Β' προτείνεται να πεζοδρομηθεί το ρεύμα κυκλοφορίας από Κολοκοτρώνη προς/ έως Λ. Κηφισίας και να λειτουργεί ως μονόδρομος με κατεύθυνση προς την οδό Κολοκοτρώνη. Το οδικό τμήμα της Λ. Βασ. Γεωργίου Β' από Κολοκοτρώνη έως Ανδρ. Παπανδρέου πεζοδρομείται.
5. Η οδός Αγ. Παρασκευής από Ανδρ. Παπανδρέου έως Αισχύλου ηπιοποιείται με υλοποίηση αρχιτεκτονικών αναπλάσεων. Το τμήμα της Αγ. Παρασκευής από Αισχύλου έως Πλατεία Κέννεντυ είναι ήδη διαμορφωμένο με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατόδρομο.
6. Για τις οδούς Ανδρ. Γκίνη και Γρηγ. Γυφτόπουλου (πρώην Μεσολογγίου) προτείνεται να πεζοδρομηθούν σε όλο το μήκος τους και να τοποθετηθούν πεζοφάναρα επί των οδών Κολοκοτρώνη και Κ. Βάρναλη στη διασταύρωση των εν λόγω οδών με τις Ανδρ. Γκίνη και Γρηγ. Γυφτόπουλου αντίστοιχα, για την ασφαλή διέλευση των πεζών.
7. Επίσης, πεζοδρομούνται οι οδοί Μαυροκορδάτου και Κανατσούλη, καθώς και το οδικό τμήμα της Στρ. Αλεξ. Παπάγου από Ηρώδου Αττικού έως Λ. Πεντέλης.
8. Η οδός Στρ. Αλεξ. Παπάγου αντιδρομείται μεταξύ Λ. Πεντέλης και Αριστοφάνους, με κατεύθυνση προς Λ. Πεντέλης. Στη συνέχεια παραμένει μονόδρομος έως/ προς Διονύσου. Ακολούθως, το οδικό τμήμα της Παπάγου μεταξύ Διονύσου και Δουκ. Πλακεντίας αντιδρομείται με κατεύθυνση προς Διονύσου

#### ❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Πεζοδρόμηση της οδού Αγ. Παρασκευής από την οδό Ανδρ. Παπανδρέου έως την οδό Αριστοφάνους.
2. Η οδός Ανδρ. Παπανδρέου προτείνεται να λειτουργεί ως οδός αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων και τρόλεϊ.
3. Μείωση των ορίων ταχύτητας στο ιεραρχημένο δίκτυο στα 40km/h.

#### ❖ **Ορίζοντας 15+ετίας**

1. Πεζοδρόμηση του υπόλοιπου τμήματος της οδού Αγ. Παρασκευής, ήτοι από Αριστοφάνους έως Πλ. Κέννεντυ.
2. Πεζοδρόμηση όλου του Κέντρου του Χαλανδρίου (ελεγχόμενη πρόσβαση για κατοίκους, ανεφοδιασμό καταστημάτων, κλπ). Αφορά στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Διονύσου – Αγ. Γεωργίου – Κολοκοτρώνη – Ζαλοκώστα – Μικράς Ασίας – Αγ. Άννης. Εξαιρούνται οι οδοί Αγ. Γεωργίου, Κολοκοτρώνη, 25ης Μαρτίου, Λ. Βασ. Γεωργίου Β', Αριστοτέλους και Αριστοφάνους, οι οποίες λειτουργούν με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας.

3. Προτείνεται η χάραξη γραμμής Τραμ εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου, με δυνατότητα μετεπιβίβασης σε σταθμούς Μετρό (βλ. παρακάτω «Μέσα Μαζικής Μεταφοράς»). Προφανώς, η γραμμή Τραμ εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο ως τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου Τραμ που θα εξυπηρετεί το βόρειο τομέα. Προτείνεται η διέλευση της γραμμής Τραμ επί των αξόνων Εθν. Αντιστάσεως – Παπανδρέου // Κολοκοτρώνη – Λ. Πεντέλης – Αναπαύσεως – Ηρακλείου – Δουκ. Πλακεντίας – Παλαιολόγου/ Παπανικολή.
4. Ο Δήμος θα διερευνήσει το θεσμικό πλαίσιο για δημιουργία περιοχών/ ζωνών όπου δεν επιτρέπεται η κυκλοφορία αυτοκινήτων (car free zone). Προτείνεται η δημιουργία 2 περιοχών car free εντός του Δήμου Χαλανδρίου. Ενδεικτικά προτείνεται μία περιοχή στο Κέντρο, πλησίον του προτεινόμενου χώρου στάθμευσης στο κτήμα Μαμόπουλου, και μία περιοχή στις υπό ένταξη περιοχές.
5. Επέκταση πεζοδρομήσεων (στόχος 5 τ.μ. ανά κάτοικο) και ηπιοποιήσεων οδών (στόχος 20 τ.μ. ανά κάτοικο) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.
6. Μείωση των ορίων ταχύτητας στο ιεραρχημένο δίκτυο στα 30km/h.

### **Διαχείριση Στάθμευσης**

#### **❖ Ορίζοντας 5ετίας**

1. Απαγόρευση παρόδιας στάθμευσης σε όλο το ιεραρχημένο δίκτυο. Η κυκλοφοριακή οργάνωση και οι αρχιτεκτονικές αναπλάσεις που προτείνονται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου στοχεύουν στην εξάλειψη της παράνομης στάθμευσης.
2. Επαναλειτουργία του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στο Κέντρο της πόλης και Επέκταση στις φορτισμένες όμορες περιοχές.
3. Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής, όπως στην Κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου), είτε εφαρμόζεται ΣΕΣ είτε όχι.
4. Χωροθέτηση «πιάτσας» ταξί επί της Λ. Βασ. Γεωργίου Β', στο ρεύμα προς Κολοκοτρώνη/ 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (σε ικανή απόσταση από το φωτεινό σηματοδότη, βάσει ΚΟΚ) και απομάκρυνση/ κατάργηση της «πιάτσας» ταξί επί της Κολοκοτρώνη.
5. Κατασκευή και λειτουργία οργανωμένου υπόγειου χώρου στάθμευσης 150 θέσεων, για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Νέου Δημαρχείου. Το Νέο Δημαρχείο θα χωροθετηθεί στο οικόπεδο του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης, στη διασταύρωση των οδών 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Λ. Βασ. Γεωργίου Β'.
6. Εκπόνηση Μελέτης για την κατασκευή και λειτουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης εκτός οδού στο Κτήμα Μαμόπουλου (εμβαδού περί τα 2.200 τ.μ. στην περιοχή της παλαιάς Πλατείας Κέννεντυ, μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Παλαιολόγου/ Παπανικολή).
7. Επιπλέον των παραπάνω χώρων στάθμευσης, προτείνεται η δημιουργία οργανωμένων χώρων στάθμευσης περιφερειακά του Κέντρου του Χαλανδρίου (π.χ. Συνοικισμός), έτσι ώστε να εξυπηρετηθεί η αυξημένη ζήτηση για στάθμευση επισκεπτών χωρίς τα οχήματα αυτά να εισέρχονται στο κέντρο της πόλης.

8. Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.
9. Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.
10. Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού οδικού δικτύου.
11. Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων.

❖ **Ορίζοντας 10ετίας**

1. Κατασκευή και λειτουργία του οργανωμένου χώρου στάθμευσης εκτός οδού στο Κτήμα Μαμόπουλου (Κέντρο Χαλανδρίου).
2. Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού στις παρυφές κεντρικών περιοχών, όπου θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, Μετρό).

**Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων**

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Αναδιαμόρφωση του κόμβου με αρχιτεκτονική ανάπλαση στην πλατεία Φλύας (Κέννεντυ), με σκοπό τη βελτίωση τόσο της αισθητικής της περιοχής, όσο και της σύνδεσης του οικιστικού ιστού εκατέρωθεν του άξονα Παπανικολή/ Παλαιολόγου – Δουκ. Πλακεντίας.
2. Ανασχεδιασμός του σηματοδοτούμενου κόμβου 25<sup>ης</sup> Μαρτίου – Ανδρ. Παπανδρέου – Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Εθν. Αντιστάσεως, έτσι ώστε να επιτρέπεται και η αριστερή στρέφουσα κίνηση από 25<sup>ης</sup> Μαρτίου προς Παλαιολόγου (στο ρεύμα προς Δουκ. Πλακεντίας). Προτείνεται αναδιαμόρφωση του κόμβου με αρχιτεκτονική ανάπλαση, με διατήρηση της σηματοδότησης, στον κόμβο 25<sup>ης</sup> Μαρτίου – Ανδρ. Παπανδρέου – Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Εθν. Αντιστάσεως.

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.

**Σηματοδότηση**

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

1. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο στο κέντρο της πόλης, π.χ. επί της Λ. Πεντέλης, κατεύθυνση προς Πλ. Ελ. Βενιζέλου (Δούρου). Θα πρέπει να δημιουργείται ανάσχεση του όγκου της κυκλοφορίας πριν το Κέντρο της πόλης και στη συνέχεια ένα πράσινο κύμα κυκλοφορίας εντός του κέντρου, ώστε να διέρχονται τα οχήματα απρόσκοπτα με μικρή σχετικά ταχύτητα, π.χ. 25χλμ/ ώρα.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

---

2. Ρύθμιση σηματοδότησης στον κόμβο 25<sup>ης</sup> Μαρτίου – Ανδρ. Παπανδρέου – Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Εθν. Αντιστάσεως, έτσι ώστε να επιτρέπεται η αριστερή στρέφουσα κίνηση από 25<sup>ης</sup> Μαρτίου προς Παλαιολόγου (στο ρεύμα προς Δουκ. Πλακεντίας).
3. Ρύθμιση σηματοδότησης στους κόμβους Κολοκοτρώνη – 25<sup>ης</sup> Μαρτίου & Λ. Βασ. Γεωργίου Β' και Ανδρ. Παπανδρέου & Αγ. Παρασκευής, με διατήρηση των πεζοφάνων, εφόσον πλέον έχει πεζοδρομηθεί το τμήμα της Λ. Βασ. Γεωργίου Β' που καταλήγει στις εν λόγω διασταυρώσεις.
4. Τοποθέτηση πεζοφάνου επί της οδού Κολοκοτρώνη στη διασταύρωσή της με τις οδούς Γκίνη & Μεσολογίου.
5. Τοποθέτηση πεζοφάνου επί της οδού Κ. Βάρναλη στη διασταύρωσή της με την οδό Γκίνη.
6. Προτείνεται να εφαρμοστούν ηχητικά συστήματα για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια.

❖ **Ορίζοντες 10ετίας & 15+ετίας**

1. Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών.
2. Τοποθέτηση πεζοφάνων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται- για την ασφαλή διέλευση των χρηστών. Προτείνεται τα πεζοφάνια να περιλαμβάνουν τις πλέον σύγχρονες τεχνολογίες (π.χ. έξυπνα συστήματα με ενημέρωση για το που βρίσκεται ο χρήστης, «φανάρια που μιλάνε»).

**Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**

❖ **Ορίζοντας 5ετίας**

**Δημοτική Συγκοινωνία**

1. Λειτουργία Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής Express «Κέντρο Χαλανδρίου – Στ. Μετρό Αγ. Παρασκευής».
2. Μελέτη για τη διερεύνηση/ ανάγκη διέλευσης δημοτικής λεωφορειακής γραμμής από το Πάτημα (Πάτημα Ι & ΙΙ) και τη σύνδεση της περιοχής αυτής με τον υπόλοιπο Δήμο.
3. Πύκνωση συχνοτήτων διέλευσης των υφιστάμενων Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών, ανά 30 λεπτά. Διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας Δημοτικών Λεωφορειακών Γραμμών: από Δευτέρα έως Σάββατο/ 7:30 – 21:30.
4. Συμπληρωματική προϋπόθεση είναι και η ελεύθερη κίνηση λεωφορείων της Δημοτικής Συγκοινωνίας και ενδεχομένως των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία ΟΑΣΑ) όπου απαιτείται εντός της πεζοδρομημένης ζώνης του Κέντρου.

**ΟΑΣΑ**

9. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

10. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.
11. Ανανέωση του στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμισή του
12. Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.
13. Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του.
14. Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία.

**ΜΕΤΡΟ**

1. Αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος στάθμευσης πέριξ των Σταθμών του Μετρό, από την Αττικό Μετρό, με σκοπό τη βελτίωση της λειτουργίας τους και τη μη επιβάρυνση των γειτονιών. Συγκεκριμένα, στο Σταθμό Μετρό «Χαλάνδρι» αύξηση της χωρητικότητας του υφιστάμενου χώρου στάθμευσης κατά περίπου 200 θέσεις, ενώ στο Σταθμό Μετρό «Δουκ. Πλακεντίας» καλύτερη οργάνωση/ διαχείριση των θέσεων.

**Προαστιακός Σιδηρόδρομος**

1. Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων
2. Διαμόρφωση υποδομών χρήσης ποδηλάτου (parkings, σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων, κλπ.) στους σταθμούς «Πεντέλη» και «Δουκ. Πλακεντίας», ώστε το ποδήλατο να λειτουργεί ως συμπληρωματικό μέσο της δημόσιας συγκοινωνίας.

**❖ Ορίζοντες 10ετία - 15+ετίας**

**Δημοτική Συγκοινωνία**

1. Με την ένταξη των νέων περιοχών που, σύμφωνα με την Αναθεώρηση του ΓΠΣ, πρόκειται να ενταχθούν στον Δήμο (π.χ. Πεύκο Πολίτη), προτείνεται η λειτουργία δημοτικών λεωφορειακών γραμμών για τη σύνδεση των περιοχών αυτών με τον υπόλοιπο Δήμο αλλά και τους σταθμούς των ΜΣΤ.
2. Διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής Express «Κέντρο Χαλανδρίου – Στ. Μετρό Αγ. Παρασκευής».
3. Σύνδεση των νέων Σταθμών του Μετρό «Φιλοθέη», «Σίδερα», «Ολυμπιακό Στάδιο» επί της Λ. Κηφισίας, με το Κέντρο του Δήμου είτε με λειτουργία νέων δημοτικών λεωφορειακών γραμμών, είτε με επέκταση των υφιστάμενων.
4. Λειτουργία Νέας Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής επί του πεζοδρομημένου άξονα Αγ. Παρασκευής – Λ. Βασ. Γεωργίου Β' (σύνδεση Πλ. Κέννεντυ – Λ. Κηφισίας/ στ. Μετρό "Αγ. Παρασκευή" – μελλοντικός Στ. Μετρό "Σίδερα"). Ενδείκνυται η εξυπηρέτηση της εν λόγω Γραμμής από μικρό λεωφορείο που διαθέτει τιμόνι και στα δύο άκρα του («δίφατσο»), για τον περιορισμό του απαιτούμενου πλάτους διέλευσης.
5. Ανανέωση του στόλου οχημάτων της δημοτικής συγκοινωνίας με σκοπό τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και την επιδίωξη του Δήμου να έχει έναν περιβαλλοντικά φιλικό στόλο οχημάτων.

**ΟΑΣΑ**

1. Αναβάθμιση των υφιστάμενων στάσεων του ΟΑΣΑ, ώστε να μην εμποδίζουν την πεζή διέλευση επί των πεζοδρομίων, να είναι φιλικές προς το περιβάλλον και αισθητικά αποδοτικές, στο σύνολο των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

2. Ανασχεδιασμός των γραμμών του ΟΑΣΑ λαμβάνοντας υπόψη τους νέους σταθμούς Μετρό επί της Λ. Κηφισίας.
3. Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 100% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.
4. Ανανέωση του στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμισή του, σε ποσοστό 100%.

**ΜΕΤΡΟ**

1. Με τη λειτουργία των νέων Σταθμών Μετρό «Φιλοθέη», «Σίδερα», «Ολυμπιακό Στάδιο» επί της Λ. Κηφισίας, να γίνει μέριμνα για τη σύνδεση των σταθμών αυτών με τις λεωφορειακές γραμμές για δυνατότητα μετεπιβίβασης. Επίσης, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για τη στάθμευση περίξ αυτών, ώστε να μην επιβαρυνθεί το τοπικό οδικό δίκτυο και οι γειτονιές.

**Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, ήπιας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)**

Υλοποίηση πράσινης διαδρομής, η οποία θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, Κέντρο Δήμου, γειτονιές, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρομων, ποδηλατόδρομων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών που **αφορά κυρίως στο κέντρο του Δήμου** περιλαμβάνει (ενδεικτικά κατά προτεραιότητα) τις εξής οδούς: οδικό τμήμα της Παλαιολόγου/ Παπανικολή από Αβέρωφ έως Διον. Σολωμού (βόρειο τμήμα), Διον. Σολωμού, Λ. Βασ. Γεωργίου Β', Αγ. Παρασκευής. Επιπλέον, στο κεντρικό Χαλάνδρι προτείνονται οι: Μεσολογγίου και Γκίνη, Φιλ. Λίτσα (από Σεβ. Καλλισπέρη έως Χαϊμαντά), Σεβ. Καλλισπέρη (από Στρ. Ρουμπέση έως Φιλ. Λίτσα), Στρ. Ρουμπέση (από Σεβ. Καλλισπέρη έως Ευριπίδου), Ευριπίδου (από Στρ. Ρουμπέση έως Θησέως).

<b>Κύρια Οδικά Τμήματα Πράσινων Διαδρομών</b>			
<b>Οδός</b>	<b>Υλοποίηση σε</b>	<b>από</b>	<b>έως</b>
Παλαιολόγου/ Παπανικολή	όλο το μήκος της	Λ. Κηφισίας	Πλ. Φλύας (Κέννεντυ)
Αγ. Παρασκευής	όλο το μήκος της	Πλ. Φλύας (Κέννεντυ)	Λ. Μεσογείων
		Ανδρ. Παπανδρέου	Πλ. Φλύας (Κέννεντυ)
25 <sup>ης</sup> Μαρτίου	όλο το μήκος της	Λ. Βασ. Γεωργίου Β'	Παλαιολόγου/ Παπανικολή
Κολοκοτρώνη	όλο το μήκος της	Πλ. Ελ. Βενιζέλου (Δούρου)	Λ. Βασ. Γεωργίου Β'
Ανδρ. Παπανδρέου	όλο το μήκος της	Παλαιολόγου/ Παπανικολή	Πλ. Ελ. Βενιζέλου (Δούρου)
Σολωμού Διονυσίου	τμήμα αυτής	Παλαιολόγου/ Παπανικολή	Λ. Βασ. Γεωργίου Β'
Λ. Βασ. Γεωργίου Β'	όλο το μήκος της	Λ. Κηφισίας	Κολοκοτρώνη/ 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου
Γυφτόπουλου Γρηγ.	όλο το μήκος της	Επιδαύρου	Γκίνη Ανδρέα
Γκίνη Ανδρέα	όλο το μήκος της	Βάρναλη Κ.	Γυφτόπουλου Γρηγ.
Πλάτωνος	όλο το μήκος της	Λ. Πεντέλης	Αγ. Παρασκευής
Κατσουλιέρη/ Χαϊμαντά	όλο το μήκος της	Γκίνη	Λίτσα Φιλ.
Λίτσα Φιλ.	τμήμα αυτής	Αγ. Παρασκευής	Καλλισπέρη Σεβ.
Καλλισπέρη Σεβ.	τμήμα αυτής	Λίτσα Φιλ.	Δουκ. Πλακεντίας

*\*Σημειώνεται ότι η υλοποίηση πράσινης διαδρομής στα οδικά τμήματα του Πίνακα αφορά είτε σε πεζοδρόμους είτε σε ποδηλατόδρομους είτε σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και αρχιτεκτονικές αναπλάσεις.*

❖ **Ορίζοντας 5ετίας-10ετίας-15+ετίας**

1. Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το σύνολο των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).
2. Ο Δήμος θα πρέπει να έχει ως στόχο την απαγόρευση της παράνομης στάθμευσης είτε με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων (αντικατάσταση του χώρου που καταλαμβάνουν τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα από χώρο κίνησης πεζών/ ποδηλατών) ή/ και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης (αποτροπή στάθμευσης οχημάτων στις γωνίες των οδών) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλάτυνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου. Σημειώνεται ότι, είναι αναγκαία η λήψη μέτρων αποτροπής της παράνομης στάθμευσης επί των νέων διαπλατυσμένων πεζοδρομίων, π.χ. τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, κατασκευή παρτεριού στο άκρο του πεζοδρομίου, κλπ.
3. Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. περίξ σχολικών συγκροτημάτων.
4. Σύνδεση του Δικτύου με τα μονοπάτια της Ρεματιάς Χαλανδρίου, με στόχο την ενίσχυση των πεζοπορικών της διαδρομών και την ανάδειξη του φυσικού της τοπίου.
5. Διαμόρφωση πεζόδρομων στην παραρεμάτια ζώνη. Πεζοδρόμηση της οδού Ανδρ. Γκίνη από Κ. Βάρναλη έως Κολοκοτρώνη, πεζοδρόμηση της οδού Γρηγ. Γυφτόπουλου από Επιδαύρου έως Ανδρ. Γκίνη.
6. Αρχιτεκτονική ανάπλαση των οδών Κολοκοτρώνη και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης.
7. Ενοποίηση της Κεντρικής Πλατείας του Χαλανδρίου, με πεζοδρόμηση του τμήματος της Λ. Βασ. Γεωργίου Β' μεταξύ Κολοκοτρώνη και Ανδρ. Παπανδρέου.
8. Πεζοδρόμηση της οδού Αγ. Παρασκευής από την Ανδρ. Παπανδρέου έως την οδό Αριστοφάνους, σε ορίζοντα 10ετίας.
9. Πεζοδρόμηση του υπόλοιπου τμήματος της οδού Αγ. Παρασκευής, ήτοι από Αριστοφάνους έως Πλ. Κέννεντυ, σε ορίζοντα 15ετίας.
10. Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων στο Κέντρο του Χαλανδρίου και στους σταθμούς Μετρό & Προαστιακού.
11. Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατόδρομων, σύμφωνα και με τις προτάσεις Πράσινων Διαδρομών: Κατασκευή διακριτού ποδηλατόδρομου όπου το πλάτος της οδού το επιτρέπει, Κατασκευή/ Διαμόρφωση διαδρομών μικτής χρήσης πεζών και ποδηλάτων, όπου το πλάτος της οδού δεν επαρκεί για διακριτό ποδηλατόδρομο.
12. Λειτουργία συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων κυρίως στο Κέντρο του Δήμου, στους σταθμούς του Μετρό, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ.

**Χώροι Πρασίνου**

❖ **Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Αύξηση πρασίνου σε διαπλάτυνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.



### **Εμπορικές Μεταφορές**

#### **❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

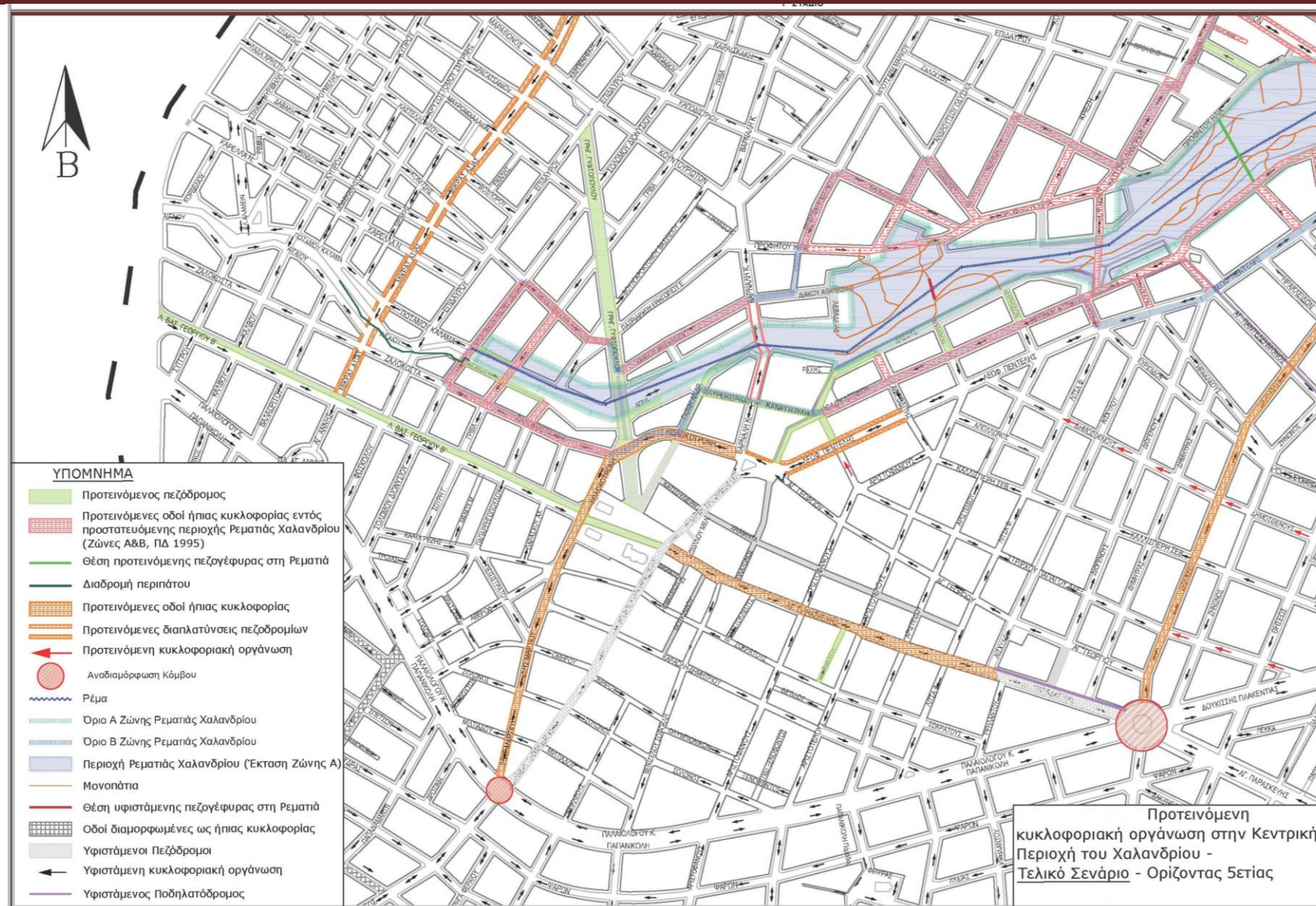
1. Εφαρμογή ωραρίου εμπορικών φορτοεκφορτώσεων, το οποίο θα είναι αναλυτικό, κατηγοριοποιώντας την τροφοδοσία των επιχειρήσεων, υπεραγορών και λοιπών καταστημάτων στον Δήμο Χαλανδρίου, σύμφωνα με τον τύπο των φορτηγών (τονάζ), καθώς και τους δρόμους, πεζοδρόμια, πεζόδρομους, πλατείες και άλλους χώρους, που χρησιμοποιούνται ή καταλαμβάνονται κατά τη διαδικασία της φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων. Ενδεικτικά, αναφέρεται η πρόταση για φορτοεκφόρτωση μόνο κατά τις πρωινές ώρες (π.χ. 05:00-06:30). Η φορτοεκφόρτωση για τα οχήματα ωφέλιμου φορτίου έως 1,5 τόνο, να επιτρέπεται ανεξαρτήτως ωραρίου αλλά μόνο σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις φορτοεκφόρτωσης.
2. Για τους πεζόδρομους του εμπορικού Κέντρου, ο κανονισμός λειτουργίας και το ωράριο φορτοεκφορτώσεων θα καθορίζεται στον κανονισμό λειτουργίας του πεζοδρόμου, που θα εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο, το δε ωράριο τους θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο και μικρότερο τμήμα του γενικού ωραρίου φορτοεκφόρτωσης.
3. Οι φορτοεκφορτώσεις για μεγάλα οχήματα θα εξυπηρετούνται μόνο από το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο με τοποθέτηση κατάλληλης κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης που θα απαγορεύει τη διέλευση μεγάλων οχημάτων από το τοπικό οδικό δίκτυο.
4. Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).
5. Να διερευνηθεί η δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών, π.χ. μείωση/ απαλλαγή δημοτικών τελών.

### **Πρόσθετα Μέτρα**

#### **❖ Ορίζοντες 5ετίας/ 10ετίας/ 15+ετίας**

1. Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο).
2. Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων επιβατικών οχημάτων (car sharing).
3. Προτείνονται μέτρα σχετικά με την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και δράσεις συμμετοχικότητας των πολιτών, όπως:
  - Ενημέρωση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας για την ευαισθητοποίηση των πολιτών με εξατομικευμένες προωθητικές ενέργειες σε επίπεδο μεμονωμένου νοικοκυριού.
  - Εκστρατεία ενημέρωσης/ ευαισθητοποίησης για eco - driving οδήγηση σε επαγγελματίες οδηγούς (λεωφορεία, ταξί) και σε όλους τους δημότες.
4. Εκπόνηση μετρήσεων θορύβου και βάσει αυτών να ληφθούν μέτρα σε περιπτώσεις υπέρβασης των νομοθετημένων τιμών.

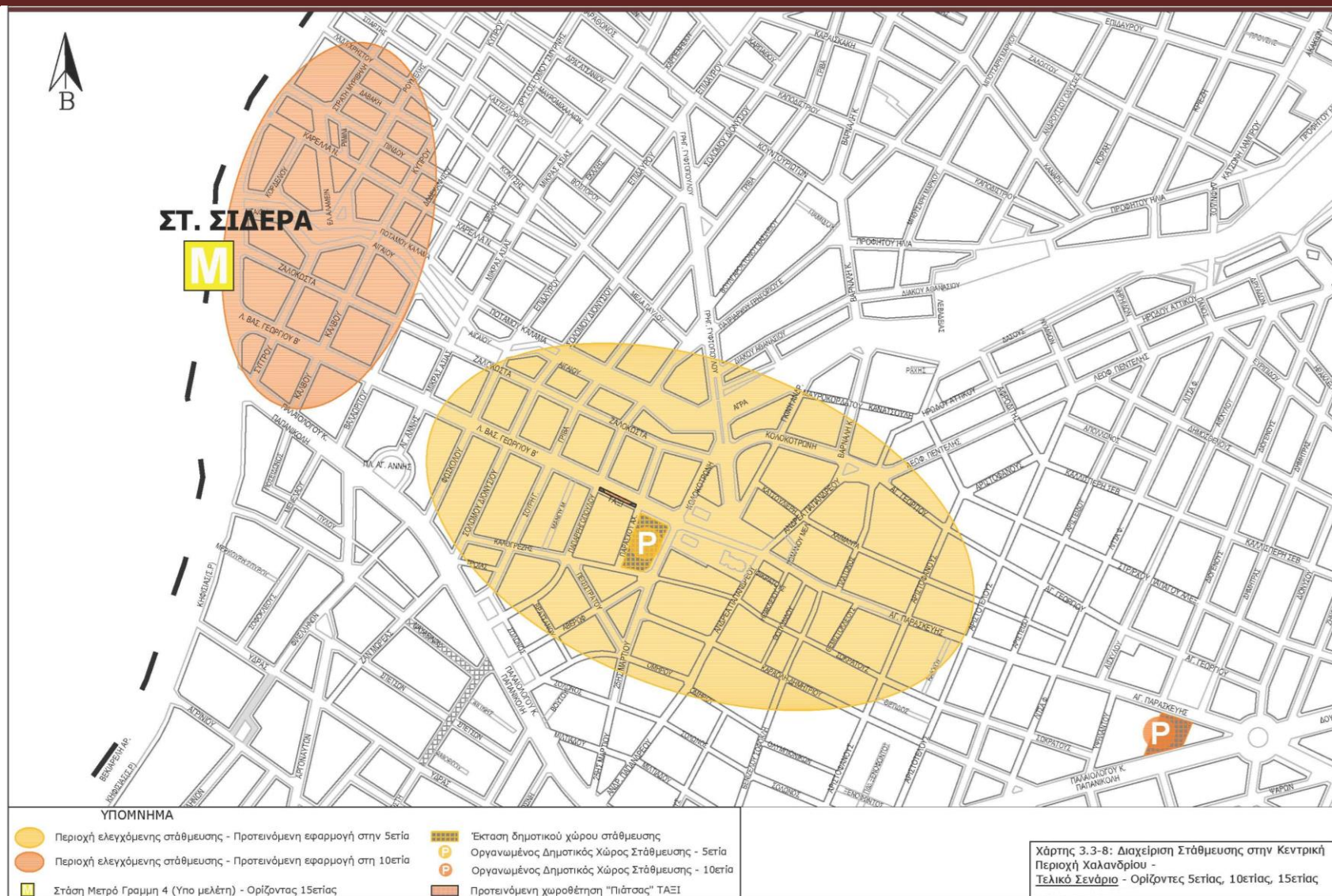
**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-8: Προτεινόμενη κυκλοφοριακή οργάνωση στην Κεντρική Περιοχή του Χαλανδρίου βάσει ΣΒΑΚ σε οριζόντα 5ετίας**



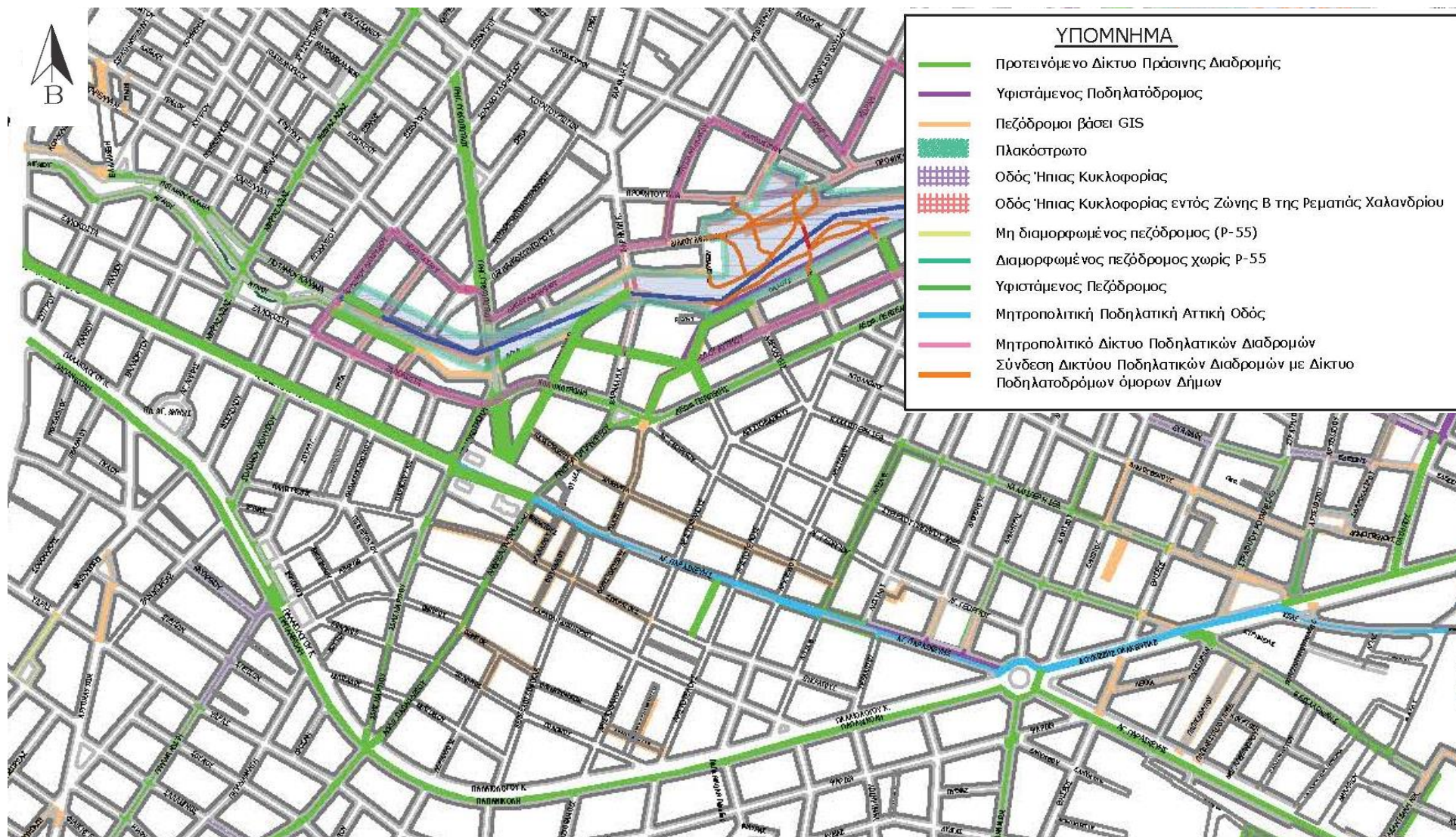
**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-9: Διαχείριση στάθμευσης στην Κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου βάσει ΣΒΑΚ – Ελεγχόμενη στάθμευση και Χώροι parking**



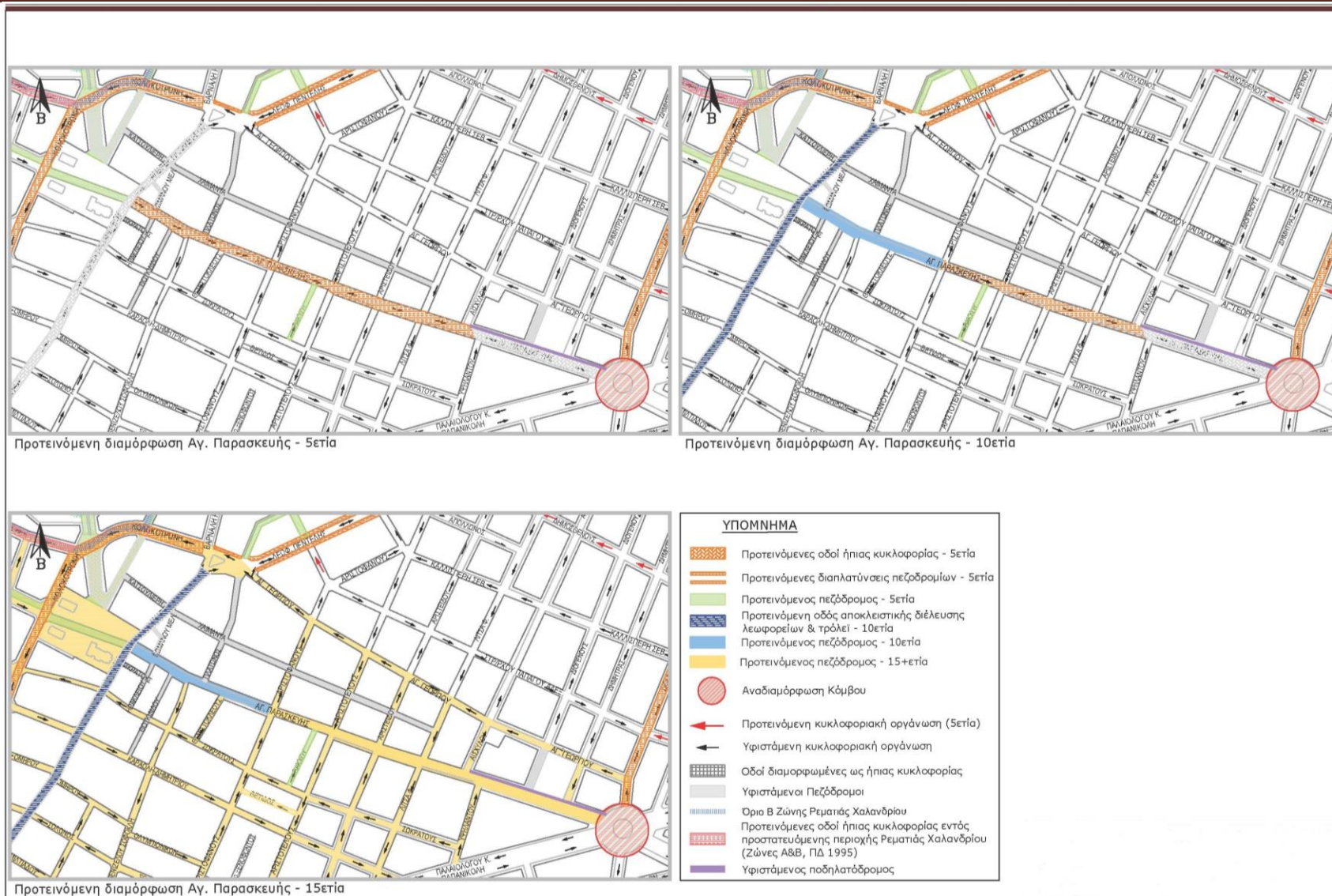
**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-10: Πράσινες διαδρομές ανά είδος στην κεντρική περιοχή του Δήμου Χαλανδρίου βάσει ΣΒΑΚ**



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 0-11: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδικού τμήματος Αγίας Παρασκευής βάσει ΣΒΑΚ σε ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας και 15ετίας**



#### **2.4.3 «ΜΕΛΕΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΙΣΟΔΩΝ ΣΧΟΛΕΙΩΝ», 8/2016:**

Το κύριο αντικείμενο της μελέτης με τίτλο «Μελέτη Διαμόρφωσης Εισόδων Σχολείων» αφορούσε στη διαμόρφωση εισόδων και διαδρομών σχολικών συγκροτημάτων. Συγκεκριμένα, στο πλαίσιο της εν λόγω μελέτης μελετήθηκαν τα εξής σχολεία που εντοπίζονται στον Δήμο Χαλανδρίου:

- 6ο, 7ο, 9ο Νηπιαγωγείο & 7ο, 10ο Δημοτικό, Κρήτης 24
- 16ο Νηπιαγωγείο & 16ο Δημοτικό, Τρίτση και Μπακογιάννη
- 5ο Νηπιαγωγείο & 5ο Δημοτικό, Αργυροκάστρου και Μεταμορφώσεως
- 3ο Νηπιαγωγείο & 3ο Δημοτικό, Μικράς Ασίας 89 και Μαραθώνος
- 1ο Νηπιαγωγείο & 1ο Δημοτικό, Καραολή & Δημητρίου και Αριστοφάνους
- 2ο Νηπιαγωγείο & 2ο Δημοτικό, Φιλ. Λίτσα και Καλλισπέρη
- 1ο Γυμνάσιο & 1ο Λύκειο, Διονυσίου και Καλλισπέρη
- 11ο Νηπιαγωγείο & 14ο Δημοτικό, Θησέως και Ευριπίδου
- 15ο Νηπιαγωγείο & 12ο Δημοτικό, Ιωαννίνων και Ταυγέτου.

Αναλυτικότερα, η παρούσα μελέτη περιελάμβανε τα ακόλουθα:

- ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης μέσω των απαραίτητων απογραφών και μετρήσεων και εντοπισμός των προβλημάτων,
- διερεύνηση λύσεων παρέμβασης και διατύπωση τελικών προτάσεων,
- μελέτη εφαρμογής κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, κλπ).

Συγκεκριμένα, η εν λόγω μελέτη περιελάμβανε την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, την κυκλοφοριακή οργάνωση, τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, τη στάθμευση και το υφιστάμενο καθεστώς σήμανσης και σηματοδότησης. Η πλήρης απογραφή των ανωτέρω αφορούσε σε έκταση περίπου δυο (2) οικοδομικών τετραγώνων περίξ των οικοδομικών τετραγώνων που χωροθετούνται τα συγκεκριμένα σχολεία.

Σαν αποτέλεσμα, σύμφωνα με τις προδιαγραφές για την οδική ασφάλεια γύρω από σχολικά συγκροτήματα, προτάθηκαν μέτρα βελτίωσης/ συμπλήρωσης της υφιστάμενης σήμανσης στην ευρύτερη περιοχή περίξ των συγκεκριμένων συγκροτημάτων. Αναλυτικότερα, η μελέτη πρότεινε νέα διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των εισόδων των σχολείων και συγκεκριμένα όσον αφορά στην κατακόρυφη και οριζόντια σήμανσης συμπεριλήφθηκαν στις προτάσεις τα εξής:

- οι νέες πινακίδες προς εγκατάσταση
- οι υφιστάμενες πινακίδες σήμανσης προς αντικατάσταση λόγω φθοράς
- οι υφιστάμενες πινακίδες προς καθαίρεση με δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης
- οι υφιστάμενες πινακίδες προς καθαίρεση, αλλά χωρίς επαναχρησιμοποίησης.

#### **2.4.4 «ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ - ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ», 10/2016:**

Η μελέτη με τίτλο "Μελέτη κυκλοφορίας-στάθμευσης και αναδιάρθρωσης γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας" περιελάμβανε ουσιαστικά τα εξής:

- i. Μελέτη αναδιάρθρωσης γραμμών Δημοτικής συγκοινωνίας
- ii. Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περίξ της οδού Αναπαύσεως στο Πάτημα II
- iii. Μελέτη καταγραφής περιοχών του Δήμου Χαλανδρίου που φορτίζονται με μεγάλο ποσοστό παράνομης στάθμευσης.

##### Μελέτη Αναδιάρθρωσης Γραμμών Δημοτικής Συγκοινωνίας

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης αφορά στην αναδιάρθρωση των δημοτικών λεωφορειακών γραμμών. Η μελέτη αναδιάρθρωσης των δημοτικών γραμμών εξέτασε τη λειτουργία των υφιστάμενων λεωφορειακών γραμμών (δημοτικών & ΟΑΣΑ), καθώς και την εξυπηρέτηση των επιβατών μέσω των σταθμών του ΜΕΤΡΟ/ Προαστιακού με σκοπό τον επανασχεδιασμό των δημοτικών λεωφορειακών διαδρομών και τη χωροθέτηση νέων στάσεων.

Στην υφιστάμενη κατάσταση λειτουργούν στον Δήμο Χαλανδρίου δύο (2) δημοτικές λεωφορειακές γραμμές, οι Γραμμές Β (Πολύδροσο-Κοιμητήριο) και Γ (Κάτω Χαλάνδρι). Η συγκεκριμένη μελέτη κατέγραψε την υφιστάμενη λειτουργία αυτών των γραμμών και πρότεινε πιθανά μέτρα για τη βελτίωση τους, ενώ εξέτασε και την πιθανή λειτουργία νέων δημοτικών γραμμών.

Η σκοπιμότητα εκπόνησης της παρούσας μελέτης έγκειται στην κάλυψη της ανάγκης μετακίνησης των κατοίκων και επισκεπτών (όπως ηλικιωμένοι, μαθητές, κλπ.) περιοχών εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου που δεν εξυπηρετούνται από τις υπάρχουσες διαδρομές των ΜΜΜ ή εξυπηρετούνται ανεπαρκώς, σε όρους κυρίως συχνότητας.

Αναλυτικότερα, στα πλαίσια της μελέτης, έγινε καταγραφή της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας και συγκεκριμένα της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης, της υφιστάμενης σήμανσης και σηματοδότησης, των ροών πεζών, της στάθμευσης και των στοιχείων τροχαίων ατυχημάτων που ήταν διαθέσιμα. Όσον αφορά στο δίκτυο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καταγράφηκαν οι γραμμές ΟΑΣΑ και οι γραμμές της δημοτικής συγκοινωνίας καθώς και οι σταθμοί μετρό που εξυπηρετούν την περιοχή. Επιπλέον, συλλέχτηκαν στοιχεία για τα δρομολόγια και την επιβατική κίνηση καθώς και πληροφορίες για τα προβλήματα που διαπιστώνονται στη λειτουργία τους και στο δίκτυο τους. Τέλος, έγιναν μετρήσεις επιβατικής κίνησης και αυτοψία όσον αφορά στο δίκτυο της δημοτικής συγκοινωνίας καθώς και έρευνα ερωτηματολογίων στους επιβάτες/χρήστες σχετικά με τις ανάγκες τους αλλά και τα χαρακτηριστικά της λειτουργίας των γραμμών.

Σαν αποτέλεσμα, αφού καθορίστηκε το θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την οργάνωση και τη λειτουργία των δημόσιων μεταφορών διατυπώθηκαν οι παρακάτω προτάσεις για τη βελτίωση της δημοτικής συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου:

- Χρήση του τοπικού οδικού δικτύου-κι όχι του πρωτεύοντος-για τη μείωση των καθυστερήσεων
- Αλλαγή δικτύου και υλοποίηση επεκτάσεων του ώστε να λειτουργεί συμπληρωματικά-κι όχι ανταγωνιστικά-ως προς τον ΟΑΣΑ
- Καθορισμός ωραρίου, δρομολογίων, βαρδιών, θέσεων στάσεων, συχνότητας δρομολογίων κ.α.

- Καθορισμός ενιαίου σήματος στάσεων δημοτικής συγκοινωνίας και πληροφόρηση κοινού με χάρτες και ωράρια δρομολογίων

#### Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων περίξ της οδού Αναπαύσεως στο Πάτημα II

Το αντικείμενο της συγκεκριμένης μελέτης αφορά στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις περίξ της οδού Αναπαύσεως στο ΠΑΤΗΜΑ II, ήτοι στην περιοχή Άνω Πάτημα, όπου εξετάστηκε κυρίως η εφαρμογή του μέτρου των μονοδρομήσεων. Η σκοπιμότητα εκπόνησης της εν λόγω μελέτης έγκειται στην κάλυψη της ανάγκης διαμόρφωσης ολοκληρωμένου συστήματος κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της περιοχής Πάτημα II, καθώς και στην αναγκαιότητα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας τμημάτων της πόλης με μειωμένη οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων, εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου.

Αναλυτικότερα, στο πλαίσιο της μελέτης, έγινε καταγραφή της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας και συγκεκριμένα της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης, της υφιστάμενης σήμανσης και σηματοδότησης, των ροών πεζών, της στάθμευσης και του υφιστάμενου δικτύου ΜΜΜ που εξυπηρετεί την περιοχή του Πατήματος II. Επίσης, καταγράφηκαν τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν στην κυκλοφοριακή λειτουργία της περιοχής. Η μελέτη πρότεινε, προκειμένου να βελτιωθεί η οδική ασφάλεια στα συγκεκριμένα τμήματα του Δήμου, την καθιέρωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος μονοδρομήσεων στις περιπτώσεις όπου τα πλάτη των οδών είναι περιορισμένα και η εξυπηρέτηση της ταυτόχρονης κίνησης των δύο ρευμάτων κυκλοφορίας –αθροιστικά με την εξυπηρέτηση της στάθμευσης στην οδό- καθίσταται προβληματική, ως εξής:

- Μονόδρομοι με κατεύθυνση προς την οδό Αναπαύσεως: τμήματα των οδών Στρατονίκης, Γαλήνης, Ευρώτα και Ναυπάκτου.
- Μονόδρομοι με κατεύθυνση από την οδό Αναπαύσεως: τμήματα των οδών Φαιστού, Τήνου, Σπερχειού και Άνοιξης.
- Διπλής κατεύθυνσης : η οδός Σκουζέ, από Μουστάκα Αετοπούλου Καλλιόπης έως Βαμβακάρη, και η οδός Μουστάκα Αετοπούλου Καλλιόπης, από Σκουζέ έως Ναυπάκτου.
- Μονόδρομος: η οδός Μουστάκα Αετοπούλου Καλλιόπης από την αρχή της στο ρέμα Βριλησσού έως/ προς την οδό Σκουζέ.

Στο πλαίσιο των αλλαγών που προτάθηκαν, καθορίστηκαν και οι πινακίδες προς καθαίρεση στις εκάστοτε οδούς αλλά και η ύπαρξη ή όχι παρόδιας στάθμευσης στην οδό.

#### Μελέτη καταγραφής περιοχών του Δήμου Χαλανδρίου που φορτίζονται με μεγάλο ποσοστό παράνομης στάθμευσης

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης αφορά στην αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης στο Κέντρο του Χαλανδρίου.

Στο πλαίσιο της μελέτης λήφθηκαν υπόψη στοιχεία από μετρήσεις στάθμευσης στο Κέντρο του Χαλανδρίου που πραγματοποιήθηκαν στις οδούς Αγ. Παρασκευής και Σωκράτους τον Απρίλιο του 2013, τον Απρίλιο του 2015 και το Σεπτέμβριο του 2016. Στη συνέχεια, έγιναν συγκρίσεις και εξήχθησαν σχετικά συμπεράσματα προκειμένου να διατυπωθούν προτάσεις διαχείρισης της παράνομης στάθμευσης.

Σαν αποτέλεσμα, η μελέτη προτείνει τα παρακάτω:

- Επαναλειτουργία του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης για την περιοχή του Κέντρου του Χαλανδρίου, σύμφωνα με τα όσα ίσχυαν με την παλαιότερη εφαρμογή του συστήματος.
- Ηπιοποίηση της οδού Αγ. Παρασκευής, από Α. Παπανδρέου έως Αισχύλου.
- Διαπλατύνσεις των πεζοδρομίων σε οδικά τμήματα των οδών Σοφ. Βενιζέλου, Ομήρου, Αριστοφάνους, Αριστοτέλους, Αριστείδου και Παπάγου.

#### **2.4.5 «ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ», 7/2013:**

Το αντικείμενο της μελέτης «Καταγραφή και Ανάλυση του υπάρχοντος Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στον Δήμο Χαλανδρίου» αφορούσε κυρίως στην καταγραφή όλων των χαρακτηριστικών στοιχείων (π.χ. δείκτης εναλλαγής στάθμευσης, μέση διάρκεια στάθμευσης, συσσώρευση στάθμευσης, ωριαία διακύμανση, μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων, κλπ.), της λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στον Δήμο Χαλανδρίου, καθώς και στην ανάλυση των αποτελεσμάτων από τις εν λόγω καταγραφές.

Σκοπός της εν λόγω μελέτης ήταν η διατύπωση προτάσεων βελτίωσης του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στον Δήμο Χαλανδρίου για την καλύτερη λειτουργία αυτού, καθώς και η διερεύνηση των δυνατοτήτων επέκτασής του.

Η άμεση περιοχή μελέτης ήταν η περιοχή λειτουργίας του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο Χαλανδρίου. Το Κέντρο Χαλανδρίου βάσει ΓΠΣ αποτελεί το Πολεοδομικό Κέντρο του Δήμου που εξυπηρετεί υπερτοπικές και τοπικές ανάγκες. Στην άμεση περιοχή μελέτης υπάρχουν εκτός από κατοικίες, καταστήματα λιανικού εμπορίου και χώροι εστίασης-αναψυχής.

Συγκεκριμένα, για την καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης έγινε απογραφή της εναλλαγής της στάθμευσης και εκτίμηση του δείκτη εναλλαγής στάθμευσης, της μέσης διάρκειας στάθμευσης, της συσσώρευσης στάθμευσης, της ωριαίας διακύμανσης της ζήτησης, του ισοζυγίου στάθμευσης και της κατανομής της χρονικής διάρκειας στάθμευσης των επισκεπτών. Επιπλέον, έγινε ανάλυση της "πρωινής", "βραδινής" και "συνεχούς" παρουσίας οχημάτων.

Σημειώνεται ότι η ανάλυση έγινε και για τις δύο ζώνες του ΣΕΣ:

- Ζώνη Ι: Ζώνη Επισκεπτών – Κόκκινη οριζόντια διαγράμμιση
- Ζώνη ΙΙ: Ζώνη Κατοίκων – Μπλε οριζόντια διαγράμμιση

Σαν αποτέλεσμα, αφού έγινε αξιολόγηση του υπάρχοντος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, η μελέτη πρότεινε επεκτάσεις αυτού. Οι προτάσεις της μελέτης περιελάμβαναν τα παρακάτω:

- Συστηματική αστυνόμευση με χρήση συσκευών PDA
- Παρεμβάσεις στο υφιστάμενο σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης
- Βελτίωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης του Κέντρου του Χαλανδρίου
- Αξιοποίηση των δημοτικών χώρων στάθμευσης
- Συνεργασία Εμπορικού Συλλόγου με τους Ιδιωτικούς Χώρους Στάθμευσης
- Εξέταση του ενδεχομένου επέκτασης του μέτρου και σε άλλες περιοχές του Δήμου
- Δυνατότητα πληρωμής αντιτίμου στάθμευσης μέσω κινητού τηλεφώνου
- Διαφαινόμενες Τάσεις με βάση την Πρόταση για Αναθεώρηση του Γ.Π.Σ. Χαλανδρίου

- Διαρκής Αξιολόγηση του μέτρου

#### **2.4.6 «ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ/ ΦΑΣΕΙΣ: I έως IV», 6/2005**

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η βελτιστοποίηση του συστήματος κυκλοφορίας του Δήμου Χαλανδρίου με τη διερεύνηση και την υποβολή προτάσεων για μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας, διαχείρισης της στάθμευσης, σχεδιασμού μεγάλων έργων συγκοινωνιακής υποδομής, αύξησης και βελτίωσης των μετακινήσεων των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, και για μέτρα αστικής ανάπτυξης που να συμβαδίζουν με τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Η περιοχή μελέτης που αναλύθηκε κάλυπτε όλη την επιφάνεια η οποία περικλείεται από τα διοικητικά όρια του Δήμου Χαλανδρίου.

Κατά την εκπόνηση της μελέτης έγινε καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης ως προς τα γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, την ιεράρχηση του οδικού δικτύου, την υποδομή και τη λειτουργία των ΜΜΜ και τις συνθήκες στάθμευσης. Επιπλέον, συγκεντρώθηκαν στοιχεία για τα ατυχήματα στην περιοχή μελέτης και έγινε εντοπισμός των προβλημάτων της κυκλοφοριακής λειτουργίας.

Από τη μελέτη διαμορφώθηκαν προτάσεις διατυπωμένες σε δύο διαφορετικά σενάρια για την προστασία της Κεντρικής Περιοχής του Δήμου αλλά και των ευρύτερων περιοχών αυτού. Κατά την αξιολόγηση των σεναρίων προτάθηκε, με συνεκτίμηση όλων των απαραίτητων κριτηρίων, το κατάλληλο σενάριο οι προτάσεις του οποίου αφορούσαν:

- στην εφαρμογή εκτεταμένων πεζοδρομήσεων στην Κεντρική Περιοχή του Δήμου, τη διαμόρφωση της προς αποφυγή της αναρχίας τόσο στο παρουσιαστικό όσο και τη λειτουργία της καθώς και την εφαρμογή μέτρων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας.
- στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στις γειτονίες του Δήμου και την προστασία από τη διαμπερή κυκλοφορία με κατάλληλες παρεμβάσεις πχ. μονοδρομήσεις, πεζοδρομήσεις, διαμόρφωση πεζοδρομίων, διάνοιξη οδών, δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας κ.α. (Κάτω Χαλάνδρι, Περιοχή Ριζαρείου, Περιοχή Πολύδροσου, Περιοχή Τούφα-Μεταμόρφωση, Περιοχή μεταξύ Γαρυττού και Δουκ. Πλακεντίας, Πάτημα)
- στην αναβάθμιση και την αναδιάρθρωση των Δημόσιων Συγκοινωνιών (δίκτυο ΟΑΣΑ και δίκτυο Δημοτικής συγκοινωνίας)
- στην οργάνωση της στάθμευσης με εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο αλλά και με δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού

#### **2.4.7 ΕΠΙΚΑΙΡΟΠΟΙΗΣΗ Β2 ΣΤΑΔΙΟΥ ΤΗΣ «ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ (ΓΠΣ) ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ» (2014)**

Στόχος της μελέτης είναι η αναθεώρηση του ισχύοντος ΓΠΣ, το οποίο εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 419Δ/16-06-1989 και τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1266Δ/05-10-1993, ώστε να αποτελέσει ένα εργαλείο αναπτυξιακού σχεδιασμού στρατηγικού χαρακτήρα και τη βάση πάνω στην οποία θα στηριχθεί η τοπική ανάπτυξη σε ορίζοντα εικοσαετίας, καθορίζοντας σε χωρικό επίπεδο τις γενικές παραμέτρους και τους άξονες στους οποίους θα υλοποιηθεί η όποια οικονομική-παραγωγική, οικιστική ή άλλη δραστηριότητα.

Η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου αφού μελέτησε το ισχύον ΓΠΣ, το θεσμικό πλαίσιο των χρήσεων γης με τις τροποποιήσεις τους, το περιεχόμενο των κατηγοριών των χρήσεων με τις εξαιρέσεις σε επιμέρους χρήσεις, την υφιστάμενη κατάσταση χρήσεων που έχει διαμορφωθεί



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

στο σύνολο του Δήμου και σύμφωνα πάντα με τις βασικές κατευθύνσεις όπως αυτές δόθηκαν με την Απόφαση 296/2010 Δημοτικού Συμβουλίου, κατέληξε στις παρακάτω αλλαγές επικαιροποίησης στο υποβληθέν το 2014 Β2 Στάδιο της μελέτης:

**Αλλαγές στο περιεχόμενο των χρήσεων** με στόχο:

- Τη μείωση των κατηγοριών χρήσεων προς αποφυγή του κατακερματισμού των χρήσεων με διαφορές μεταξύ τους που δεν έχουν αξιόλογη βαρύτητα.
- Την προστασία του κέντρου της πόλης και των όμορων περιοχών κατοικίας από οχλούσες χρήσεις με την επιβολή επιπλέον εξαιρέσεων.

Πιο συγκεκριμένα:

- Στην κατηγορία Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ) εξαιρούνται επιπλέον τα κέντρα διασκέδασης
- Η κατηγορία Αμιγής Κατοικία (ΑΚ) διαφέρει από την Αμιγή Κατοικία 1 (ΑΚ1) μόνο στο ότι εξαιρούνται οι ξενώνες μικρού δυναμικού (μέχρι 20 κλίνες). Προτείνεται μία κατηγορία Αμιγής Κατοικία (ΑΚ) για όλες τις περιοχές αμιγούς κατοικίας η οποία ουσιαστικά ταυτίζεται με την ΑΚ1.
- Η κατηγορία χρήσεων Γενική Κατοικία 1 (ΓΚ1), στην οποία επιτρέπονται ειδικές χρήσεις όπως εστιατόρια, σε περιοχές αμιγούς κατοικίας γύρω από το κέντρο του Χαλανδρίου (ουσιαστικά αποτελεί μια επιλεκτικά εμπλουτισμένη αμιγή κατοικία), καταργείται και για τις περιοχές αυτές ορίζεται η κατηγορία Αμιγή Κατοικία (ΑΚ).
- Η κατηγορία Γενική Κατοικία (ΓΚ3) η οποία είναι η γενική κατοικία χωρίς εξαιρέσεις ταυτίζεται με τη Γενική Κατοικία (ΓΚ) χωρίς μεταβολές στο περιεχόμενο.

Οι μεταβολές στις κατηγορίες των χρήσεων γης παρουσιάζονται στον πίνακα που ακολουθεί:

<b><u>Κατηγορίες χρήσεων Β2 Σταδίου που υποβλήθηκε το 2014</u></b>	<b><u>Επικαιροποίηση Β2 Σταδίου: Προτεινόμενες κατηγορίες χρήσεων γης</u></b>
Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ) (άρθρο 4 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις)	Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ) (άρθρο 4 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις) εξαιρούνται επιπλέον κέντρα διασκέδασης και αναψυχής
Τοπικό Πολεοδομικό Κέντρο (ΤΚ) (άρθρο 4 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με επιπλέον εξαιρέσεις)	Τοπικό Πολεοδομικό Κέντρο (ΤΚ) (άρθρο 4 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με επιπλέον εξαιρέσεις)
Περιοχή Γενικής Κατοικίας 2 (ΓΚ2) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις)	Περιοχή Γενικής Κατοικίας 2 (ΓΚ2) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις)
Περιοχή Γενικής Κατοικίας 3 (ΓΚ3) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987)	Περιοχή Γενικής Κατοικίας (ΓΚ) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987)
Περιοχή Γενικής Κατοικίας (ΓΚ) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987)	
Ειδική περιοχή Γενικής Κατοικίας Ρεματιά (ΓΚρ) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις)	
Περιοχή Γενικής Κατοικίας 1 (ΓΚ1) (άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με πολλές εξαιρέσεις)	Αμιγής Κατοικία (ΑΚ) (άρθρο 2 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987)
Αμιγής Κατοικία 1 (ΑΚ1) (άρθρο 2 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987)	
Αμιγής Κατοικία (ΑΚ) (άρθρο 2 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις)	

Επίσης στην παράγραφο Γενικές Διατάξεις για τις Χρήσεις το σημείο 6. «Νομίμως υφιστάμενα κτίρια και εγκαταστάσεις δραστηριοτήτων των οποίων η χρήση δεν επιτρέπεται από τις διατάξεις του ΓΠΣ, δύναται να χρησιμοποιήσουν την υφιστάμενη χρήση στο γήπεδο επί του οποίου έχουν ανεγερθεί για μια πενταετία» αντικαθίσταται ως εξής:

Σε νομίμως υφιστάμενα κτίρια και εγκαταστάσεις δραστηριοτήτων των οποίων η χρήση δεν επιτρέπεται από τις διατάξεις του ΓΠΣ, επιτρέπονται όλες οι κατά κανόνα χρήσεις γης που επιτρεπόταν σύμφωνα με τις ειδικές πολεοδομικές διατάξεις της περιοχής κατά το χρόνο έκδοσης της οικοδομικής άδειας και δύνανται να επισκευάζονται μόνο για λόγους ασφαλείας και υγιεινής, να αδειοδοτούνται περιβαλλοντικά, αποκλειόμενης της κτιριακής τους επέκτασης για άλλους λόγους.

Τα υφιστάμενα εμπορικά κέντρα εντός του Πολεοδομικού Κέντρου δύνανται να παραμείνουν με δυνατότητα στέγασης και μη εμπορικών χρήσεων.

#### **Κατάργηση του οδικού άξονα της Ελευθέρας Πεντέλης**

Σύμφωνα με το Άρθρο 30 νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156Α/2014) στο Κύριο Οδικό Δίκτυο της Αττικής δεν περιλαμβάνεται η Ελευθέρα Λεωφόρος Πεντέλης. Με αυτό το δεδομένο και με το υπ' αριθμ. 948/8-1-2015 έγγραφο του Τμήματος Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Αθήνας-Αττικής του ΥΠΕΚΑ σύμφωνα με το οποίο έχει αρθεί η σκοπιμότητα της υλοποίησης του οδικού άξονα της Ελευθέρας Λεωφόρου Πεντέλης στο πλαίσιο του ευρύτερου σχεδιασμού των μεταφορικών δικτύων της Αττικής, ο Δήμος Χαλανδρίου με την υπ' αριθμ. 277/2015 απόφαση του ΔΣ κατήργησε τον εν λόγω οδικό άξονα από τους σχεδιασμούς των υπό εκπόνηση μελετών.

#### **Μεταβολές λόγω ενημέρωσης της μελέτης με το νέο θεσμικό πλαίσιο**

Ενημερώθηκε το κείμενο και οι αντίστοιχοι χάρτες της μελέτης με το νέο θεσμικό πλαίσιο από το 2014 και μετά. Πιο συγκεκριμένα ενσωματώθηκαν στη μελέτη τα παρακάτω:

- ΦΕΚ 201ΑΑΠ/18-09-2015: Καθορισμός χρήσεων μεταφόρτωσης απορριμμάτων, ΚΔΑΥ, στέγασης καθαριότητας Δήμου και στάθμευσης απορριμματοφόρων καθώς και καθορισμός όρων δόμησης στο ΧΕΥ 9 Δουκίσσης Πλακεντίας.
- ΦΕΚ 230ΑΑΠ/04-11-2016: Καθορισμός χρήσης αθλητισμού στο ΧΕΥ 8 Ο.Τ.3α.
- ΦΕΚ 156 Α'/01-08-2014: Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ν.4277/2014).
- ΦΕΚ 156 Α'/01-08-2014: Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη Ανάπτυξη (Ν.4277/2014).
- ΦΕΚ 220/Α'/28-11-2016 με το οποίο η έκταση εκτός του περιφραγμένου χώρου του Νομισματοκοπείου, (δημόσιο ακίνητο ΑΒΚ 1168,) παραχωρείται στον Δήμο Χαλανδρίου για σαράντα έτη με σκοπό να λειτουργήσουν σε αυτή χώροι αθλητισμού και κοινόχρηστοι χώροι (άρθρο 52 του Ν.4438/2016).
- Ν.4447/2016 (ΦΕΚ 241/Α/23.12.2016) «Χωρικός σχεδιασμός – Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις».

#### **Περιοχή ΠΕΠΔ (1): Περιμετρική Ζώνη Νεκροταφείου Χαλανδρίου**

Ειδικότερα προτείνεται:

- Ο καθορισμός Περιοχής Ελέγχου και Περιορισμού Δόμησης (ΠΕΠΔ) στα 50 μ. γύρω από το Νεκροταφείο. Η πρόταση αυτή υπάρχει και στο υποβληθέν Β2 Στάδιο της μελέτης αλλά εκ παραδρομής δεν είχε επεκταθεί η ζώνη των 50 μ. και βόρεια της οδού Αναπαύσεως, σημείο το οποίο διορθώθηκε στην παρούσα φάση.
- Ο καθορισμός περιοχής Επιχειρηματικού Πάρκου Τύπου Γ' του Αρ.41 του Ν.3982/2011 (ΦΕΚ 143Α/2011) στην περιοχή δυτικά του νεκροταφείου όπου είναι

εγκατεστημένα και λειτουργούν σήμερα μονάδες επεξεργασίας μαρμάρου. Ο συγκεκριμένος τύπος Επιχειρηματικού Πάρκου μπορεί να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής δραστηριοτήτων χαμηλής όχλησης και, σύμφωνα με το Αρ.52 του Ν.3982/2011, πρέπει να πολεοδομηθεί. Ουσιαστικά προτείνεται η οργάνωση των υφιστάμενων παραγωγικών δραστηριοτήτων, ο χαρακτήρας των οποίων συνάδει με τη λειτουργία του νεκροταφείου. Η οριοθέτηση της έκτασης καλύπτει την απαίτηση του Αρ.44 του Ν.3982/2011 για κατ' ελάχιστον 50 στρέμματα.

- Ο καθορισμός οικιστικής περιοχής στο υπόλοιπο της ζώνης των 250μ γύρω από νεκροταφείο, με χρήση αμιγούς κατοικίας και γενικής κατοικίας εκατέρωθεν των οδικών αξόνων της Ηρακλείτου και της Αναπαύσεως.

#### **Σημειακές αλλαγές των χρήσεων σε δύο περιοχές στις νεοενταχθείσες στο σχέδιο πολεοδομικές ενότητες Πάτημα Ι και Πάτημα ΙΙ**

Δημιουργία ζωνών Τοπικού Πολεοδομικού Κέντρου στο Πάτημα Ι γύρω από τον ΚΧ 1265 και κατά μήκος τμήματος της οδού Μπακογιάννη και στο Πάτημα ΙΙ κατά μήκος της οδού Γαλήνης, προκειμένου να εμπλουτιστεί ο αστικός ιστός των περιοχών αυτών με χρήσεις που θα εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων και θα δώσουν ζωή στην περιοχή.

#### **Σημειακές μεταβολές χρήσεων στην περιοχή του Κέντρου Χαλανδρίου**

Προτείνονται σημειακές αλλαγές των χρήσεων στα οικοδομικά τετράγωνα της περιοχής του Κέντρου Χαλανδρίου όπου η υφιστάμενη κατάσταση έχει παγιώσει χρήσεις διαφορετικές από αυτές που προτείνονται στο Β2 στάδιο της μελέτης. Τονίζεται ότι με τις παρακάτω προτεινόμενες αλλαγές δεν αλλάζει ουσιαστικά ο χάρτης των χρήσεων στο ιστορικό κέντρο του Δήμου. Σύμφωνα με τη νέα πρόταση, εξακολουθεί να κυριαρχεί η χρήση του Πολεοδομικού Κέντρου το οποίο δεν επεκτείνεται αλλά ελάχιστα συρρικνώνεται όπου στην πραγματικότητα οι δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί δεν δικαιολογούν το χαρακτηρισμό αυτό. Στα πλαίσια αυτά στο Ο.Τ. 550 προστέθηκε η χρήση Πολιτιστικός Χώρος. Πρόκειται για το Κτήμα Ζερβού που έχει παραχωρηθεί από της Κτηριακές Υποδομές Α.Ε. στον Δήμο Χαλανδρίου.

#### **Περιορισμός της Γενικής Κατοικίας στα μέτωπα βασικών οδικών αξόνων**

Βασική πρακτική του Β2 Σταδίου της μελέτης προκειμένου να προστατευτούν οι περιοχές κατοικίας που γειτνιάζουν με βασικούς οδικούς άξονες αποτέλεσε ο περιορισμός τη χρήσης της Γενικής Κατοικίας μόνο στα οικόπεδα που έχουν μέτωπο στους βασικούς οδικούς άξονες. Προτείνεται σημειακά η βελτιστοποίηση αυτής της πρακτικής με εφαρμογή της σε επιπλέον οικοδομικά τετράγωνα επί των βασικών οδικών αξόνων όπου έχει ήδη εφαρμοστεί σε γενικές γραμμές αυτή η πρακτική, χωρίς ουσιαστικά να αλλάζει ο χάρτης των χρήσεων κατά μήκος των οδών αυτών.

#### **Διάσπαρτες σημειακές μεταβολές**

Προτείνονται σημειακές αλλαγές των χρήσεων κυρίως σε οικοδομικά τετράγωνα περιμετρικά των περιοχών που έχουν τη χρήση Τοπικού Πολεοδομικού Κέντρου όπου η υφιστάμενη κατάσταση έχει παγιώσει χρήσεις διαφορετικές από αυτές που προτείνονται στο Β2 στάδιο της μελέτης. Επίσης με τις παρακάτω προτεινόμενες βελτιώσεις δεν αλλάζει ουσιαστικά ο χάρτης των χρήσεων σε ό,τι αφορά τα Τοπικά Πολεοδομικά Κέντρα του Δήμου.

**Αλλαγή στο κείμενο της μελέτης, ως διευκρίνιση της υφιστάμενης κατάστασης χωρίς όμως να αλλάζει η προτεινόμενη αντιμετώπιση στα συγκεκριμένα σημεία**

Ειδικότερα:

- Στις Περιοχές Ειδικών Παρεμβάσεων και συγκεκριμένα στη Ριζάρειο Σχολή και στο Ίδρυμα Χατζηκώνστα έχει αποσαφηνιστεί το πολεοδομικό καθεστώς χωρίς να αλλάζει η προτεινόμενη αντιμετώπιση του Δήμου σε σχέση με τη χρήση των χώρων αυτών.
- Στην Περιοχή Ειδικών Παρεμβάσεων στον καταυλισμό των τσιγγάνων του Νομισματοκοπείου αναφέρονται οι στόχοι, οι προτεραιότητες και οι άξονες πολιτικής στο πλαίσιο των όσων προβλέπονταν στην πρόταση του Γ.Π.Σ..

Να σημειωθεί ότι με τις παραπάνω μεταβολές ενημερώθηκαν:

- Το κείμενο του Β2 Σταδίου της μελέτης και οι χάρτες που περιλαμβάνονται σε αυτό.
- Οι χάρτες που συνοδεύουν τη μελέτη Π3.1 (Πολεοδομική Οργάνωση) και Π3.3 (Γενικές Αστικές Υποδομές).
- Η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

### 3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

#### 3.4 Αποτύπωση υφιστάμενης κατάστασης περιοχής μελέτης

##### 3.4.1 Οδικό δίκτυο

Η Αττική Οδός, κατά μήκος του ορίου μεταξύ του Δήμου Χαλανδρίου και Βριλησίων, αποτελεί έναν κλειστό αστικό αυτοκινητόδρομο που συνδέει το Χαλάνδρι με τα Μεσόγεια και το Θριάσιο. Η διέλευση της Αττικής Οδού και η διάνοιξη της οδού Ηρακλείτου, αποσυμφόρμησε αρκετά την κορεσμένη Λ. Πεντέλης, που αποτελούσε τη μοναδική διέξοδο προς τη Λ. Κηφισίας μέσω του Χαλανδρίου.

Το Κέντρο του Δήμου, λόγω της θέσης και των χρήσεων του, δέχεται σημαντικό κυκλοφοριακό υπερτοπικό φορτίο. Ομοίως, παρά την εφαρμογή εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης το έτος 2009 στην περιοχή της Μεταμόρφωσης (Τούφας), τα κυκλοφοριακά προβλήματα στην εν λόγω περιοχή εξακολουθούν να είναι οξυμένα, εξαιτίας κυρίως της αποσπασματικής εφαρμογής της μελέτης και της ελλιπούς αστυνόμευσης.

Οι μεγάλοι οδικοί άξονες και οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που αυτοί εξυπηρετούν κατακερματίζουν τον αστικό ιστό, δυσχεραίνοντας τη σύνδεση επιμέρους περιοχών του Δήμου για τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, αλλά και τους μετακινούμενους με όχημα.

Το κύριο οδικό δίκτυο έχει κορεστεί από πολλά έτη, η ζήτηση αυξάνει με γρήγορο ρυθμό (αύξηση αριθμού οχημάτων, αύξηση πληθυσμού, μείωση χρήσης ΜΜΜ, κλπ), η προσφορά παραμένει κατά κανόνα σταθερή ή μειώνεται λόγω της παράνομης στάθμευσης, η οποία μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού, με αποτέλεσμα περισσότερα τμήματα οδών να φθάνουν τα επίπεδα κορεσμού και οι περίοδοι κορεσμού να αυξάνονται συνεχώς.

Η υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας του οδικού δικτύου είναι μη βιώσιμη, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανάγκη ενίσχυσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Η έλλειψη επαρκούς κυκλοφοριακής ικανότητας του κύριου οδικού δικτύου (αρτηρίες) για την κάλυψη της συνεχούς αύξησης της κυκλοφορίας έχει ως αποτέλεσμα την καθιέρωση νέων διαδρομών με τη χρησιμοποίηση δευτερευουσών οδών (συλλεκτριών ή τοπικών), οι οποίες δεν έχουν σχεδιαστεί, ούτε προσφέρονται, γι' αυτόν τον σκοπό. Κατά συνέπεια συλλεκτρίες ή τοπικοί οδοί έχουν καθιερωθεί ως κύριες οδοί, ενώ δεν διαθέτουν τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά για την ασφαλή, άνετη και ταχεία κυκλοφορία των οχημάτων και, επιπλέον, διασχίζουν περιοχές κατοικίας ή άλλων ευαίσθητων στην κυκλοφορία χρήσεων.

##### 3.4.2 Ιεράρχηση οδικού δικτύου

###### Εισαγωγή

Ένα αστικό οδικό δίκτυο προσφέρει δύο βασικές υπηρεσίες: την πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης και την κινητικότητα κατά μήκος της διαδρομής. Η λειτουργική ιεράρχηση του οδικού δικτύου, δηλαδή η κατάταξη των οδών σε διάφορες κατηγορίες σύμφωνα με τον σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός, παίζει κρίσιμο ρόλο για μια περιοχή, καθώς αποτελεί αφετηρία για τον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι αστικές οδοί κατατάσσονται ιεραρχικά σε διάφορες κατηγορίες, από κύριες αρτηρίες έως τοπικές οδούς, ανάλογα με τα γεωμετρικά τους χαρακτηριστικά, τη γεωγραφική τους θέση, το



είδος των παρακείμενων χρήσεων, το φόρτο τους, τη σύνθεση της κυκλοφορίας και άλλα κυκλοφοριακά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Όσο μεταβαίνουμε από την πρώτη στη δεύτερη κατηγορία μειώνεται η σημασία της κινητικότητας και αυξάνεται η σημασία της πρόσβασης.

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τους Φραντζεσκάκη Ι.Μ. & Γιαννόπουλο Γ.Α. (*Σχεδιασμός των Μεταφορών και Κυκλοφοριακή Τεχνική, Εκδόσεις: Επίκεντρο, 2005*), οι οδοί κατατάσσονται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με τη λειτουργία και την έμφαση που δίνεται στην εξασφάλιση της προσβασιμότητας ή της κινητικότητας:

- **Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι** (expressways): Πρόκειται για κύριες αρτηρίες που προορίζονται για την εξυπηρέτηση μετακινήσεων μεγάλου μήκους με υψηλές ταχύτητες και προβλέπεται μερικός έλεγχος των προσβάσεων. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται ανισόπεδες ή ισόπεδες με φωτεινή σηματοδότηση, ενώ οι δευτερεύουσες οδοί που συναντούν μία ταχεία λεωφόρο είτε τερματίζονται στις παράπλευρες οδούς είτε διαμορφώνονται σαν αδιέξοδοι.
- **Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες** (arterial streets): Σ' αυτές δεν προβλέπεται έλεγχος των προσβάσεων, αλλά περιορίζονται στο ελάχιστο η απ' ευθείας πρόσβαση στις παρακείμενες ιδιοκτησίες και οι διασταυρώσεις με τις οδούς του δευτερεύοντος δικτύου. Οι διασταυρώσεις κατά μήκος των οδών αυτών διαμορφώνονται σαν ισόπεδοι κόμβοι με υψηλά πρότυπα και ρυθμίζονται με φωτεινή σηματοδότηση.
- **Δευτερεύουσες Αρτηρίες**: Οι αρτηρίες αυτές συνδέονται με το σύστημα των κύριων αρτηριών, το οποίο και συμπληρώνουν. Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσου μήκους με κάπως χαμηλότερα πρότυπα από ότι οι κύριες αρτηρίες. Από τις δευτερεύουσες αρτηρίες είναι δυνατό να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.
- **Συλλεκτήριες Οδοί** (collector streets): Οι συλλεκτήριες οδοί εξυπηρετούν τις ενδοδημοτικές ανάγκες και τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες κατοικίας και τις εμπορικές και βιομηχανικές περιοχές και επιδιώκουν τη σύνδεση των κέντρων γειτονιάς. Ουσιαστικά, αφενός, κατανέμουν τις μετακινήσεις από τις αρτηρίες στον τελικό προορισμό, που μπορεί να έχει πρόσβαση στη συλλεκτήρια οδό ή σε μία τοπική οδό και, αφετέρου, συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις τοπικές οδούς και τις διοχετεύουν στις αρτηρίες.
- **Τοπικές Οδοί** (local streets): Χρησιμοποιούνται κυρίως για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις γης. Προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας, και συνήθως δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Χαμηλές ταχύτητες είναι επιθυμητές γι' αυτή την κατηγορία οδών όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα και γενικά επιδιώκεται η αποθάρρυνση της χρησιμοποιήσεως τους για διαμπερείς κινήσεις.

Επιπρόσθετα, σε ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, εντοπίζουμε επίσης και τους **δρόμους ήπιας κυκλοφορίας**, οι οποίοι αποτελούν δρόμους μικρότερης σημασίας, όπου οι επιτρεπόμενες ταχύτητες δεν υπερβαίνουν τα 20 χλμ/ώρα, καθώς επίσης και τους **πεζόδρομους**, οι οποίοι κατά προτεραιότητα είναι αφιερωμένοι στην κίνηση των πεζών και διακρίνονται σε διάφορες κατηγορίες πεζοδρόμων, ανάλογα με το ποσοστό που επιτρέπεται η κίνηση των τροχοφόρων (όπως αμιγείς πεζόδρομοι, παρκοπεζόδρομοι, κ.ά.). Το δίκτυο πεζών παρουσιάζεται στην επόμενη ενότητα της παρούσης.

*Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει ΓΠΣ*

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου Χαλανδρίου, το οποίο εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 419Δ/16-06-1989 και τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1266Δ/05-10-1993, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης παρουσιάζεται στην εικόνα 3-1 και είναι η εξής:

Στην κατηγορία της *Ελεύθερης - Ταχείας Λεωφόρου*, το ΓΠΣ κατατάσσει την Αττική Οδό, τη Λεωφ. Κηφισίας και τη Λεωφ. Μεσογείων.

Στην επόμενη κατηγορία των *Πρωτευουσών* (κύριων) αρτηριών κατατάσσονται: η Λεωφ. Πεντέλης, η 25ης Μαρτίου, η Κολοκοτρώνη, η Ανδ. Παπανδρέου, η Εθνικής Αντιστάσεως, η Παλαιολόγου-Παπανικολή, η Δουκ. Πλακεντίας, η Παναγούλη, η Αγ. Παρασκευής (τμήμα νότια της Παλαιολόγου-Παπανικολή) και η Ηρακλείου.

Αντίστοιχα, στις *Δευτερεύουσες* αρτηρίες, αυτές είναι οι: Κ. Βάρναλη, Ακακιών, Πολυδρόσου, Διονύσου, Τζαβέλλα, Αγ. Αντωνίου και Αναπαύσεως.

Όσον αφορά στις *Συλλεκτήριες* οδούς, ενδεικτικά, οι σημαντικότερες κύριες συλλεκτήριες οδοί που εντοπίζονται στον Δήμο είναι οι εξής: Αποστολόπουλου Ι., Ηρώων Πολυτεχνείου, Βασ. Γεωργίου, Επιδαύρου, Μεταμορφώσεως, Δ. Σολωμού, Σοφ. Βενιζέλου κ.ά.

Τέλος, το υπόλοιπο οδικό δίκτυο κατατάσσεται στην κατηγορία των τοπικών οδών.

*Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει της υφιστάμενης πραγματικής λειτουργίας*

Σημαντικός άξονας στα όρια του Δήμου Χαλανδρίου είναι η Αττική Οδός, η οποία κατατάσσεται στην κατηγορία των *αυτοκινητόδρομων*. Η Αττική Οδός φιλοξενεί ανάμεσα στα δύο ρεύματα κυκλοφορίας, εγκαταστάσεις του Προαστιακού Σιδηρόδρομου.

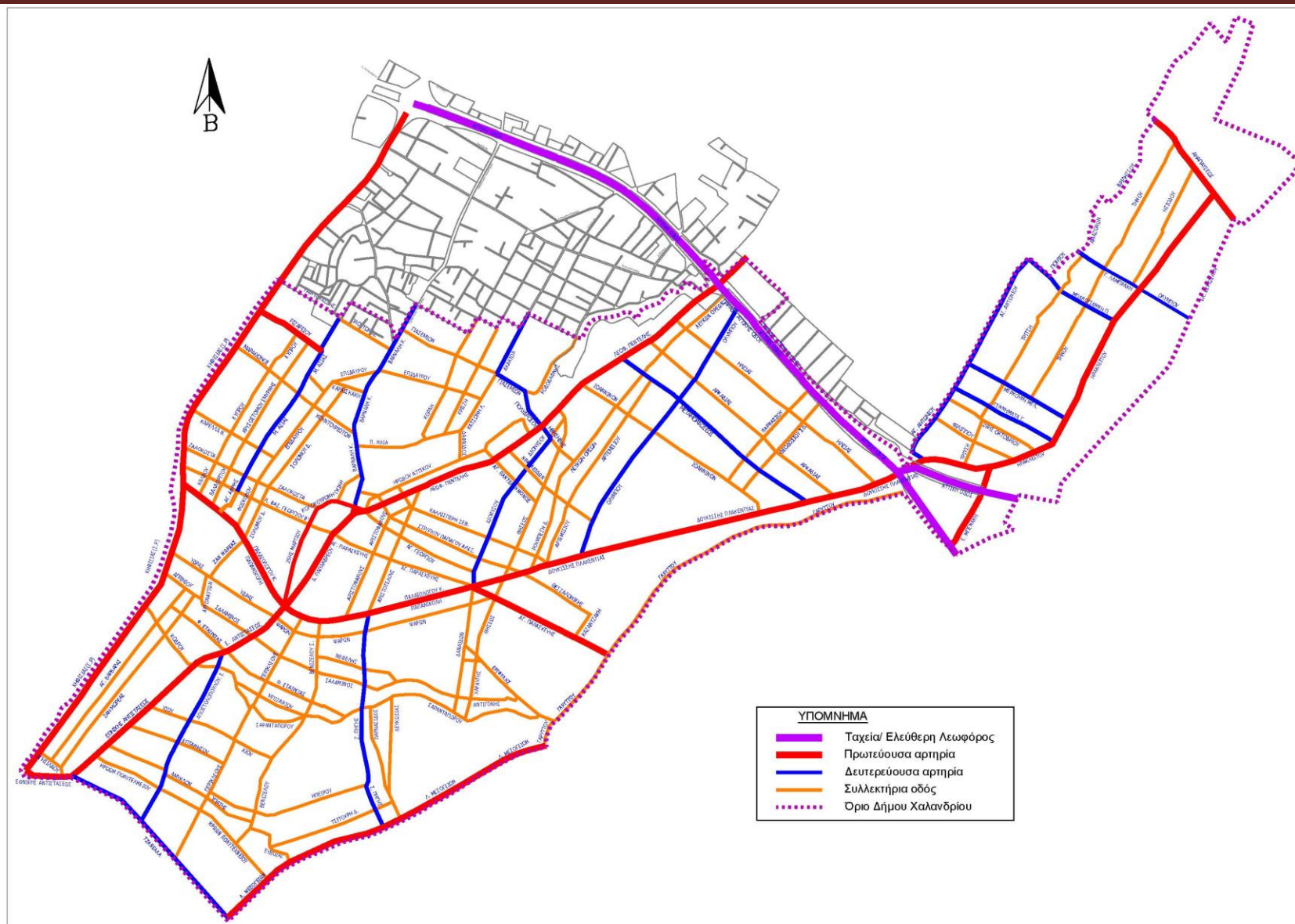
Παρατηρώντας το οδικό δίκτυο της περιοχής, διαπιστώνουμε, επιπλέον, πως ο Δήμος εξυπηρετείται από σημαντικούς υπερτοπικούς άξονες όπως η Λ. Κηφισίας και η Λ. Μεσογείων. Οι οδοί αυτές, κατατάσσονται στο *Πρωτεύον* οδικό δίκτυο και έχουν υπερτοπικό-μητροπολιτικό χαρακτήρα, αφού η μεν πρώτη συνδέει την Αθήνα με τα βόρεια προάστια, ενώ η δεύτερη την Αθήνα με τα Μεσόγεια. Άλλες οδοί που κατατάσσονται στις πρωτεύουσες αρτηρίες είναι οι εξής: Εθνικής Αντιστάσεως, Ανδρέα Παπανδρέου, Λ. Πεντέλης, Κολοκοτρώνη, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Παλαιολόγου-Παπανικολή, Αγ. Παρασκευής-Χαλανδρίου (τμήμα νότιο-ανατολικά της Παλαιολόγου-Παπανικολή), Δουκίσσης Πλακεντίας, Ηρακλείου και Αναπαύσεως, οι οποίες εξυπηρετούν υπερτοπική κυκλοφορία και διαμπερείς κινήσεις.

Στην επόμενη κατηγορία, στο *Δευτερεύον* οδικό δίκτυο κατατάσσονται οι εξής οδοί: Τζαβέλλα, Αποστολόπουλου, Ζωοδόχου Πηγής, Μικράς Ασίας, Κ. Βάρναλη, Ακακιών, Γιασεμιών, Πολυδρόσου, Ήβης, Διονύσου, Ολύμπου, Μεταμορφώσεως, Ολύμπου (Πάτημα), Γρ. Λαμπράκη, Μπακογιάννη Π., Μελ. Μερκούρη, Γεννηματά Γ. και Αγ. Αντωνίου.

Όσον αφορά στις *Συλλεκτήριες* οδούς, ενδεικτικά, οι σημαντικότερες κύριες συλλεκτήριες οδοί που εντοπίζονται στον Δήμο είναι οι εξής: Αγίας Παρασκευής, Βασ. Γεωργίου, Ηρώων Πολυτεχνείου, Περικλέους, Επιδαύρου, Δ. Σολωμού, Σοφ. Βενιζέλου, Στρ/χου Παπάγου Αλεξ. κ.ά.

Η απεικόνιση του ιεραρχημένου οδικού δικτύου, όπως αυτό λειτουργεί στην υφιστάμενη κατάσταση στον Δήμο Χαλανδρίου, παρουσιάζεται στην επόμενη Εικόνα.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 3-1: Υφιστάμενη Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου (Πηγή: ΣΒΑΚ Χαλανδρίου)**

### **3.4.3 Δημόσια Συγκοινωνία**

Ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει ένα πυκνό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας που περιλαμβάνει τόσο λεωφορειακές γραμμές, όσο και Μέσα Σταθερής Τροχιάς (ΜΣΤ).

Ειδικότερα:

#### **Μέσα Σταθερής Τροχιάς**

Ο Δήμος Χαλανδρίου, εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από τη Γραμμή 3 του Μετρό και από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο.

#### **Μετρό (Γραμμή 3: Νίκαια - Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο)**

Συγκεκριμένα, οι κάτοικοι του Δήμου εξυπηρετούνται από τη Γραμμή 3: "Νίκαια-Δουκίσσης Πλακεντίας-Αεροδρόμιο" του Μετρό (μπλε γραμμή), η οποία συνδέεται με τη Γραμμή 1 («Πειραιάς- Κηφισιά») στο σταθμό Μοναστηράκι και με τη Γραμμή 2 («Ανθούπολη-Ελληνικό») στο σταθμό Σύνταγμα. Επιπλέον, στο σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας γίνεται ανταπόκριση της Γραμμής 3 με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο. Η γραμμή 3 ξεκινώντας από τη Νίκαια, διέρχεται από το Αιγάλεω, τον Ελαιώνα και το κέντρο της Αθήνας και συνεχίζοντας βορειοανατολικά κινείται κάτω από τη Λ. Βασιλίσσης Σοφίας, την οδό Πανόρμου και τις Λ. Κατεχάκη και Μεσογείων και φτάνει στη Λ. Δουκίσσης Πλακεντίας. Τα δρομολόγια της Γραμμής 3 από και προς το Αεροδρόμιο, συνεχίζουν έπειτα από τον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας ακολουθώντας τη γραμμή του Προαστιακού στην επιφάνεια του εδάφους, διασχίζοντας τις περιοχές πέριξ της Παλλήνης, της Παιανίας, των Σπάτων και του Κορωπίου και καταλήγουν στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας "Ελευθέριος Βενιζέλος".

Τα δρομολόγια της Γραμμής είναι πυκνά από τις 5:30-00:20 (συχνότητα 4-10 λεπτά ανάλογα την ημέρα και την ώρα), ενώ κάθε Παρασκευή και Σάββατο βράδυ, ισχύει δίωρη παράταση του ωραρίου λειτουργίας (00:20-02:20) με συχνότητα δρομολογίων ανά 15 λεπτά. Όσον αφορά στα δρομολόγια από και προς το Αεροδρόμιο εκτελούνται κάθε 30 λεπτά όλες τις ημέρες της εβδομάδας.

Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Χαλανδρίου, βρίσκονται πέντε (5) σταθμοί και είναι οι σταθμοί "Χολαργός", "Νομισματοκοπείο", "Αγία Παρασκευή", "Χαλάνδρι" και "Δουκίσσης Πλακεντίας".

Σύμφωνα με στοιχεία από την Αττικό Μετρό Α.Ε. προβλέπεται η κατασκευή της Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας. Το τμήμα Β: "Γουδή - Μαρούσι", προβλεπόμενου μήκους 9,6χλμ. θα εξυπηρετεί τον Δήμο Χαλανδρίου με τους σταθμούς "Φιλοθέη", "Σίδερα" και "Ολυμπιακό Στάδιο" η οποίοι χωροθετούνται επί της Λ. Κηφισίας.

#### **Προαστιακός Σιδηρόδρομος**

Η εξυπηρέτηση του Δήμου Χαλανδρίου από τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο πραγματοποιείται μέσω του σταθμού "Δουκίσσης Πλακεντίας" που βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Χαλανδρίου αλλά και μέσω του σταθμού "Πεντέλη" που βρίσκεται στα όρια αυτού με τον Δήμο Βριλησίων. Συγκεκριμένα οι κάτοικοι του Δήμου, εξυπηρετούνται από τη Γραμμή Π1: "Πειραιάς - Αεροδρόμιο" καθώς και τη Γραμμή Π4: "Άνω Λιόσια - Κορωπί - Αεροδρόμιο" που διέρχονται και από τους 2 παραπάνω σταθμούς. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στο σταθμό "Δουκίσσης Πλακεντίας" γίνεται ανταπόκριση του Προαστιακού με τη Γραμμή 3 του Μετρό.



Οι παραπάνω γραμμές εκτελούν ένα δρομολόγιο την ώρα ανά κατεύθυνση. Η Γραμμή Π4: "Άνω- Λιόσια-Κορωπί" εκτελείται τις πρωινές και απογευματινές ώρες αιχμής με μεγαλύτερη συχνότητα, μόνο από Δευτέρα έως Παρασκευή και εκτός αργιών. Συνολικά τα ενδιάμεσα δρομολόγια από Άνω Λιόσια έως Κορωπί εκτελούνται 8 φορές την ημέρα.

Για τη μετακίνηση από και προς το Κέντρο της Αθήνας μέσω του Προαστιακού Σιδηρόδρομου η Γραμμή Π1 περνάει από τον "Σταθμό Λαρίσης" όπου υπάρχει ανταπόκριση με τη Γραμμή 2 του Μετρό. Εναλλακτικά, μετακίνηση προς/από το κέντρο της Αθήνας μπορεί να γίνει επίσης απευθείας με το Μετρό, ή χρησιμοποιώντας οποιοδήποτε δρομολόγιο Προαστιακού με μετεπιβίβαση στον σταθμό Δουκίσσης Πλακεντίας (γραμμή 3 Μετρό), ή το σταθμό Νερατζιώτισσα (γραμμή 1 ΗΣΑΠ).

### **Επεκτάσεις Μετρό<sup>1</sup>**

Στις εξελίξεις σχετικά με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, περιλαμβάνεται η επέκταση του Μετρό της Αθήνας με τη Γραμμή 4 (κίτρινη γραμμή). Το τρέχον Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών Μετρό Αθήνας περιλαμβάνει τη Γραμμή 4 του Μετρό «Άλσος Βεΐκου-Ευαγγελισμός-Φάρος-Μαρούσι» με τις επεκτάσεις της (α) προς Βύρωνα/ Άνω Ηλιούπολη και (β) προς Πετρούπολη και Εθνική Οδό.

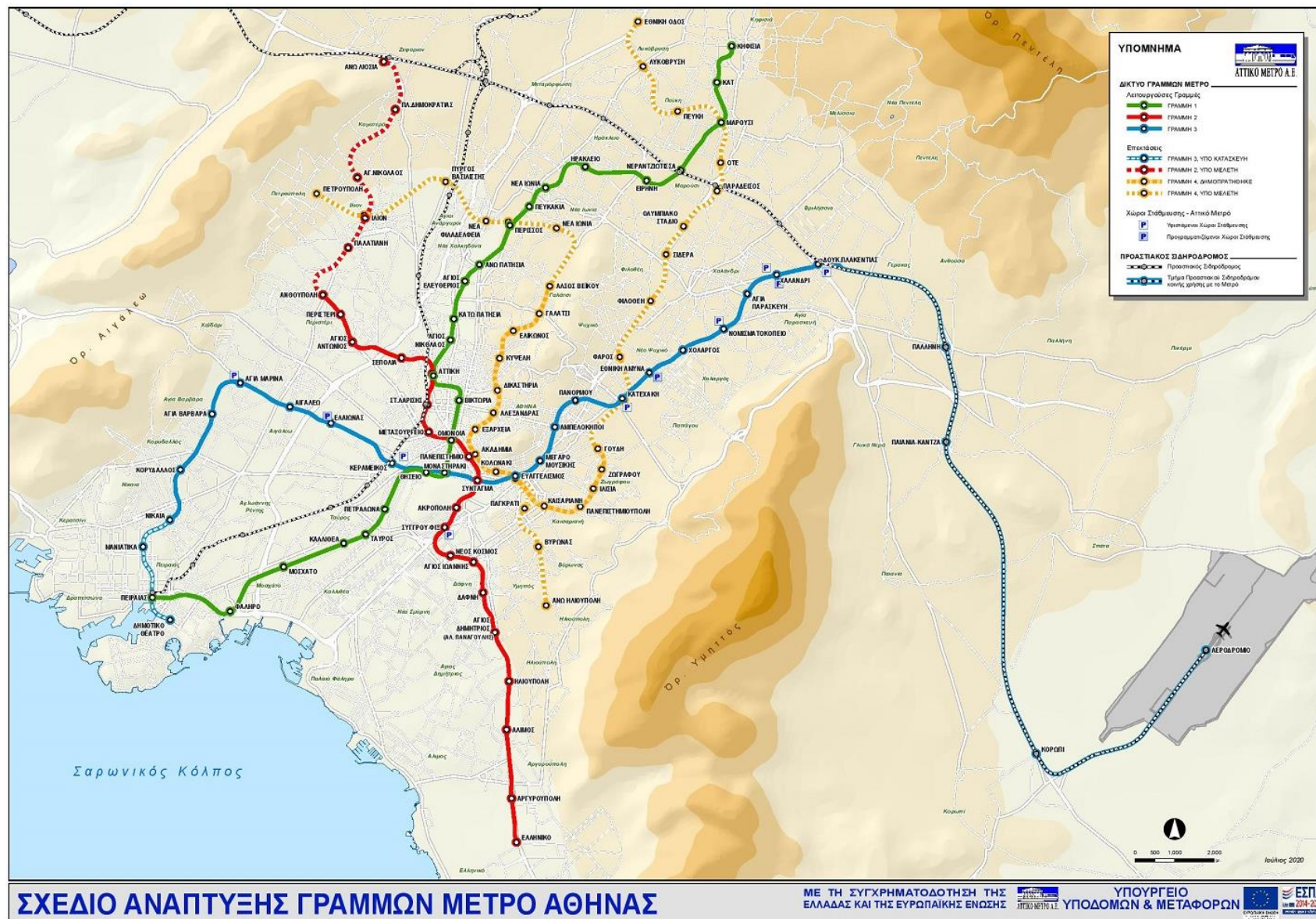
Η Γραμμή 4, σχήματος «U», αποτελείται από 2 σκέλη προς Γαλάτσι και Μαρούσι, και ένα κεντρικό τμήμα διερχόμενο από το κέντρο της Αθήνας. Έχει συνολικό μήκος 38,2 χλμ. και περιλαμβάνει 35 συνολικά σταθμούς. Υπολογίζεται ότι θα εξυπηρετεί επιβατική κίνηση της τάξης των 3.000 έως 7.000 επιβατών στην ώρα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

Συγκεκριμένα, προβλέπεται η υλοποίηση 5 τμημάτων:

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

<sup>1</sup> [https://www.ametro.gr/?page\\_id=269](https://www.ametro.gr/?page_id=269)  
[https://www.ametro.gr/wp-content/uploads/2020/07/AM\\_Sxedio\\_Anaptiksis\\_July2020-2\\_gr.pdf](https://www.ametro.gr/wp-content/uploads/2020/07/AM_Sxedio_Anaptiksis_July2020-2_gr.pdf)

# «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»



Εικόνα 3-2: Σχέδιο Ανάπτυξης Γραμμών ΜΕΤΡΟ Αθήνας



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

Το Τμήμα Β: Γουδή - Μαρούσι, όπως έχει προβλεφθεί, αναμένεται να διέρχεται από τα όρια του Δήμου Χαλανδρίου και να τον εξυπηρετεί με 3 νέους σταθμούς επί της Λεωφόρου Κηφισίας:

- Στάση "Φιλοθέη", στο ύψος της οδού Στεφ. Δέλτα (στάση ΟΑΣΑ «Κολλέγιο»)
- Στάση "Σίδερα", στο ύψος της οδού Ζαλοκώστα
- Στάση "Ολυμπιακό Στάδιο", στο ύψος της οδού Ριζαρείου

Το τμήμα αυτό και οι νέες στάσεις, ενδέχεται να εξυπηρετούν μεγάλο μέρος της επιβατικής κίνησης με κατεύθυνση από/ προς τα Βόρεια Προάστια, το κέντρο της Αθήνας αλλά και το Δυτικό και Νότιο Τομέα Αθηνών.



Εικόνα 3-3: Προβλεπόμενοι Σταθμοί Γραμμής 4 του Μετρό στον Δήμο Χαλανδρίου<sup>2</sup>

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

<sup>2</sup> [https://www.ametro.gr/?page\\_id=8444](https://www.ametro.gr/?page_id=8444)

### Λεωφορειακές γραμμές

Ο Δήμος Χαλανδρίου, εξυπηρετείται εκτός από τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς, και από ένα πολύ ικανοποιητικό, συγκριτικά με άλλους Δήμους της Αττικής, δίκτυο λεωφορειακών γραμμών, το οποίο περιλαμβάνει όχι μόνο γραμμές του ΟΑΣΑ, αλλά συγχρόνως και τοπικές δημοτικές γραμμές.

Πιο αναλυτικά:

### **Γραμμές ΟΑΣΑ**

Εντός του Δήμου, διέρχονται συνολικά 14 γραμμές ΟΑΣΑ (λεωφορεία και τρόλεϊ) και επιπλέον 19 γραμμές ΟΑΣΑ που διέρχονται περιφερειακά, στα όρια του Δήμου. Με το δίκτυο αυτό εξασφαλίζεται η σύνδεση της περιοχής με τους γειτονικούς, το κέντρο της Αθήνας, τους κοντινούς σταθμούς Μετρό και Προαστιακού, όπως επίσης και με το Λιμάνι του Πειραιά και τον Αερολιμένα Αθηνών, εξυπηρετώντας τις καθημερινές ανάγκες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών.

Συγκεκριμένα όλες οι λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, που εξυπηρετούν τον Δήμο Χαλανδρίου φαίνονται στους πίνακες που ακολουθούν.

**Πίνακας 3-1: Γραμμές ΟΑΣΑ (λεωφορεία & τρόλεϊ) διερχόμενες εντός του Δήμου Χαλανδρίου**

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
10	ΤΖΙΤΖΙΦΙΕΣ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ
18	ΜΟΥΣΕΙΟ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)
19	ΜΟΥΣΕΙΟ - ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ (ΣΙΔΕΡΑ)
306	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΔΗΜ. ΓΕΡΑΚΑ - ΜΠΑΛΑΝΑ ΓΕΡΑΚΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
402	ΣΤ. ΚΑΤΕΧΑΚΗ - ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ
404	ΣΤ. ΕΘΝ. ΑΜΥΝΑ - ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙ
405	ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΜΕΛΙΣΣΙΑ
411	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ
421	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
447	ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΑΝΩ ΒΡΙΛΗΣΣΙΑ
450	ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ - Ν.ΠΕΝΤΕΛΗ
451	ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙ - Ν. ΠΕΝΤΕΛΗ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ
460	ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ - Π. ΠΕΝΤΕΛΗ
461	ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙ - Π.ΠΕΝΤΕΛΗ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ

**Πίνακας 3-2: Γραμμές ΟΑΣΑ (λεωφορεία & τρόλεϊ) διερχόμενες περιφερειακά (στα όρια) του Δήμου Χαλανδρίου**

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
301	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΑΘΟΥΣΑ - ΠΕΝΤΕΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
302	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΓΕΡΑΚΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
304	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΡΤΕΜΙΣ (ΒΡΑΥΡΩΝΑ)
305	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
308	ΚΟΡΩΠΙ - ΠΑΙΑΝΙΑ - ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ
314	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΠΑΛΛΗΝΗ - ΡΑΦΗΝΑ
316	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
319	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
406	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΣΤ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ
407	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - Ν. ΖΩΗ - ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ
550	ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ - ΚΗΦΙΣΙΑ (ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)
602	Ν. ΙΩΝΙΑ - ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ - ΣΤ. ΠΑΝΟΡΜΟΥ
610	ΦΙΛΟΘΕΗ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

A5	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΑΝΘΟΥΣΑ
A7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ-ΚΗΦΙΣΙΑ (ΠΛΠΛΑΤΑΝΟΥ)
B5	ΣΤ.ΛΑΡΙ ΣΗ Σ-Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ-ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
E14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΟΑΚΑ-ΥΠ.ΠΑΙΔΕΙΑΣ(EXPRESS)
X14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΚΗΦΙΣΙΑ (ΝΥΧΤ.ΚΑΘ.-ΣΑΒ/ΚΥΡ.24ΩΡ)
X95	ΣΥΝΤΑΓΜΑ-ΑΕΡ/ΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ(EXPRESS)

Οι γραμμές του ΟΑΣΑ και όλες οι στάσεις που χωροθετούνται εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου Χαλανδρίου, καθώς και η θέση των σταθμών του Μετρό και του Προαστιακού αποτυπώνονται στην Εικόνα 3-6 παρακάτω. Παρατηρώντας τις περιοχές επιρροής των μέσων (κύκλοι ακτίνας 250μ. και 500μ. για από κάθε στάση ΟΑΣΑ και σταθμό ΜΣΤ αντίστοιχα) διαπιστώνουμε πως το δίκτυο καλύπτει, σχετικά επαρκώς το σύνολο του Δήμου. Εξαίρεση αποτελεί, η περιοχή επιρροής των υφιστάμενων ΜΣΤ που εξυπηρετούν τον Δήμο, που φαίνεται να καλύπτουν τα όρια του Δήμου αλλά όχι την κεντρική περιοχή του.

### Τηλεματική

Ο Δήμος Χαλανδρίου, όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξυπηρετείται από ένα ευρύ δίκτυο Μ.Μ.Μ. Οι τεχνολογικές εξελίξεις και το σύστημα ITS έχουν τη δυνατότητα αναβάθμισης του συστήματος μεταφορών στον Δήμο, μέσω κυρίως της τηλεματικής. Εντός των διοικητικών ορίων του Δήμου υπάρχουν 20 στάσεις με σύστημα τηλεματικής, εκ των οποίων οι 11 βρίσκονται στις Λ. Κηφισίας & Λ. Μεσογείων και μόνο 9 βρίσκονται στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου. Αυτές είναι:

**Πίνακας 3-3: Στάσεις ΟΑΣΑ με Τηλεματική εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου**

ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΟΔΟΣ
ΤΟΜΠΡΑ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
9Η ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
ΓΚΙΝΗ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ
ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ
ΟΜΗΡΟΥ	25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ
ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΧΑΪΜΑΝΤΑ	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ
ΥΓΕΙΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΣΤΑΔΙΟ	Λ.ΚΗΦΙΣΙΑΣ
ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ	Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ
7Η ΧΟΛΑΡΓΟΥ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
6Η ΧΟΛΑΡΓΟΥ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
5Η ΧΟΛΑΡΓΟΥ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
4Η ΧΟΛΑΡΓΟΥ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ
ΑΦΕΤΗΡΙΑ	ΕΝΤΟΣ ΣΤ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΛ.ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'
ΣΤ. ΧΟΛΑΡΓΟΣ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ
ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ

## Δημοτική Συγκοινωνία

Οι υφιστάμενες Δημοτικές Λεωφορειακές Γραμμές εξυπηρετούν τη σύνδεση ορισμένων πολεοδομικών ενοτήτων του Δήμου Χαλανδρίου μεταξύ τους και με την Πλατεία Χαλανδρίου. Συγκεκριμένα:

- ❖ Οι **Γραμμές B1** «Πολύδροσο - Κοιμητήριο» και **B2** «Κοιμητήριο - Πολύδροσο» διέρχονται από τις περιοχές Πολύδροσο, Κέντρο, Τούφα και Πάτημα.
- ❖ Η **Γραμμή Γ** («Κάτω Χαλάνδρι - Πλατεία Χαλανδρίου», Κυκλική) διέρχεται από το Κέντρο του Χαλανδρίου και από μεγάλο τμήμα του Κάτω Χαλανδρίου.
- ❖ Η **Γραμμή «Κοιμητήριο»** που διέρχεται από την Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου, από την Πλατεία Χίου και από το Κοιμητήριο.

Πιο αναλυτικά:

Η **Γραμμή B1: "Πολύδροσο-Κοιμητήριο"** εκτελεί δρομολόγια από τις 7:50 έως τις 16:50 (τελευταίο δρομολόγιο), με συχνότητα κάθε μία ώρα. Η διαδρομή έχει αφετηρία τον Άγιο Αθανάσιο στο Πολύδροσο και τέρμα το Κοιμητήριο στο Πάτημα Χαλανδρίου. Η γραμμή διαθέτει 34 στάσεις και έχει διάρκεια περίπου 27 λεπτά. Η διαδρομή της περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους:

*Ανθέων - Ακακιών - Επιδαύρου - Ιθάκης - Μικράς Ασίας - Βασ. Γεωργίου - Αγ. Παρασκευής - Διονύσου - Θρασύβουλου - Ολύμπου - Μεταμορφώσεως - Δουκ. Πλακεντίας - Ηρακλείτου - Αναπαύσεως - Τήνου*

Η **Γραμμή B2: "Κοιμητήριο-Πολύδροσο"** λειτουργεί τις καθημερινές με πρώτο δρομολόγιο στις 7:50 (χειμερινό) ή 8:00 (θερινό) και τελευταίο δρομολόγιο στις 17:00. Έχει αφετηρία το Κοιμητήριο και τέρμα στο Ναό του Αγ. Αθανασίου. Η συχνότητα των δρομολογίων είναι ανά μία ώρα. Η γραμμή διαθέτει 33 στάσεις και η συνολική της διάρκεια είναι περίπου 25 λεπτά. Η διαδρομή της περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους:

*Τήνου - Γρ. Λαμπράκη - Ηρακλείτου - Μεταμορφώσεως - Αρτεμισίου - Έβρου - Ελίκωνος - Θησέως - Δουκ. Πλακεντίας - Διονύσου - Αγ. Γεωργίου - Βάρναλη - Γιασεμιών - Ροδοδάφνης*

Η **Γραμμή Γ: "Κάτω Χαλάνδρι - Πλατεία Χαλανδρίου"** πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή με αφετηρία/ τέρμα την Πλατεία Χαλανδρίου. Λειτουργεί τις καθημερινές με πρώτο δρομολόγιο στις 8:00 και τελευταίο δρομολόγιο στις 17:00. Η συχνότητα των δρομολογίων είναι ανά 1 ώρα. Η γραμμή διαθέτει 19 στάσεις και η συνολική της διάρκεια είναι περίπου 15 λεπτά. Η διαδρομή της περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους:

*Κολοκοτρώνη - Βασ. Γεωργίου - Αγ. Παρασκευής - Αριστοτέλους - Παπανικολή - Δαναΐδων - Σαρανταρόπου - Ζωοδόχου Πηγής - Κρήτης - Σοφ. Βενιζέλου - Ηρώων Πολυτεχνείου - Αποστολόπουλου - Εθν. Αντιστάσεως - Ανδρέα Παπανδρέου - Κολοκοτρωνή*

Η **Γραμμή "Κοιμητήριο"** λειτουργεί μόνο το Σάββατο με αναχωρήσεις προς το Κοιμητήριο στις 08:00 από την Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου και στις 09:00 από την Πλατεία Χίου και επιστροφή από το Κοιμητήριο με αναχωρήσεις στις 9:30 και 10:30. Η διαδρομή της περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους:

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

---

Αναχώρηση από Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου:

*Κολοκοτρώνη - Βασ. Γεωργίου - Ανδρέα Παπανδρέου - Λ. Πεντέλης - Ιωαννίνων - Ολύμπου -  
Μεταμορφώσεως - Δουκ. Πλακεντίας - Ηρακλείτου - Αναπαύσεως - Τήνου*

Αναχώρηση από Πλατεία Χίου:

*Σοφ. Βενιζέλου - Σαρανταπόρου - Αριστοφάνους - Παπανικολή - Αγ. Γεωργίου -  
Κολοκοτρώνη - Βασ. Γεωργίου - Ανδρέα Παπανδρέου - Λ. Πεντέλης - Ιωαννίνων - Ολύμπου -  
Μεταμορφώσεως - Δουκ. Πλακεντίας - Ηρακλείτου - Αναπαύσεως - Τήνου*

Επιστροφή από Κοιμητήριο - 9:30:

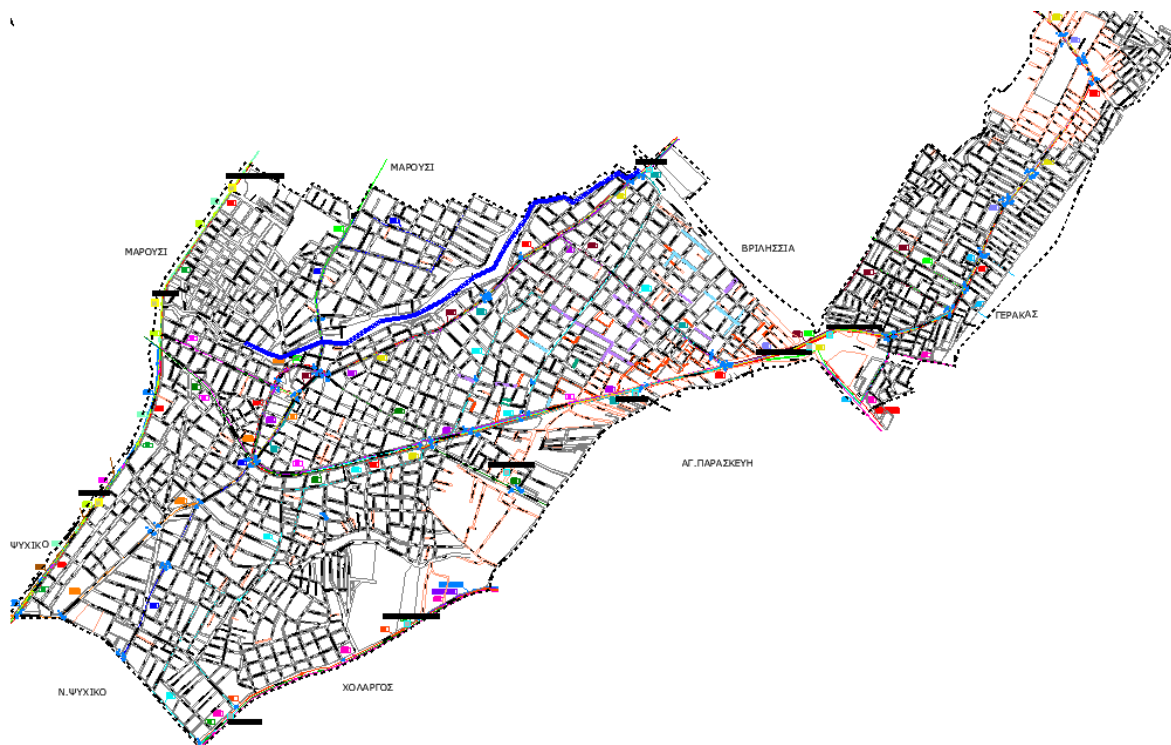
*Τήνου - Γρ. Λαμπράκη - Ηρακλείτου - Δουκ. Πλακεντίας - Μεταμορφώσεως - Λ. Πεντέλης -  
Κολοκοτρώνη*

Επιστροφή από Κοιμητήριο - 10:30:

*Τήνου - Γρ. Λαμπράκη - Ηρακλείτου - Δουκ. Πλακεντίας - Μεταμορφώσεως - Λ. Πεντέλης -  
Κολοκοτρώνη - 25ης Μαρτίου - Εθν. Αντιστάσεως - Αποστολόπουλου – Χίου*

## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η κάλυψη του Δήμου Χαλανδρίου από το δίκτυο του ΟΑΣΑ και του Αττικό Μετρό.



**Εικόνα 3-4: Δίκτυο ΟΑΣΑ & Αττικό Μετρό στον Δήμο Χαλανδρίου**

Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η κάλυψη του Δήμου Χαλανδρίου από το δίκτυο της Δημοτικής Συγκοινωνίας.



**Εικόνα 3-5: Δίκτυο Δημοτικής Συγκοινωνίας στον Δήμο Χαλανδρίου**



63

### **3.4.4 Δίκτυο πεζών (πεζοδρόμοι και ήπιας κυκλοφορίας)**

Στον Δήμο Χαλανδρίου υπάρχουν 8 km πεζοδρόμων, εκ των οποίων τα 6,3 km αφορούν στην αποκλειστική χρήση για τους πεζούς, ενώ στα υπόλοιπα 1,7 km επιτρέπεται η ήπια διέλευση τροχοφόρων οχημάτων, έχοντας προτεραιότητα οι πεζοί. Το μεγαλύτερο μήκος των πεζοδρόμων παρατηρείται κυρίως στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου (οδοί Θουκυδίδου, Ηρακλείου, Ιφικράτους, Πλάτωνος, Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη κ.α.) και στην περιοχή κοντά στο ρέμα Χαλανδρίου.

Εκτός από το δίκτυο πεζοδρόμων, ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει ποδηλατόδρομο συνολικού μήκους 5,4 χλμ, ο οποίος αναπτύσσεται εντός των περιοχών Πολυδρόσου και Τούφας και - πρόσφατα- σε τμήμα της οδού Αγίας Παρασκευής. Σχεδόν σε όλο το μήκος του, ο ποδηλατόδρομος είναι διαστρωμένος με άσφαλο και διαχωρισμένος από την κυκλοφορία.

Ο ποδηλατόδρομος χωροθετείται κυρίως εντός των περιοχών Φραγκοκκλησιάς και Άνω Χαλανδρίου και διέρχεται από τις ακόλουθες οδούς:

*Παρ. Αττικής Οδού, Αργυροκάστρου, Μεταμορφώσεως, Ολύμπου, Έβρου, Χελμού, Ηρακλείδων, Θησέως, Αγίου Παντελεήμονος, Ηρ. Αττικού, Δάσους.*

Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος συνδέει το κέντρο του Χαλανδρίου με την περιοχή της Φραγκοκκλησιάς. Όπως προαναφέρθηκε πολύ πρόσφατα προστέθηκε το τμήμα επί της ανάπλασης της οδού Αγίας Παρασκευής.

Τα παραπάνω αποτυπώνονται στην εικόνα της επόμενης σελίδας.

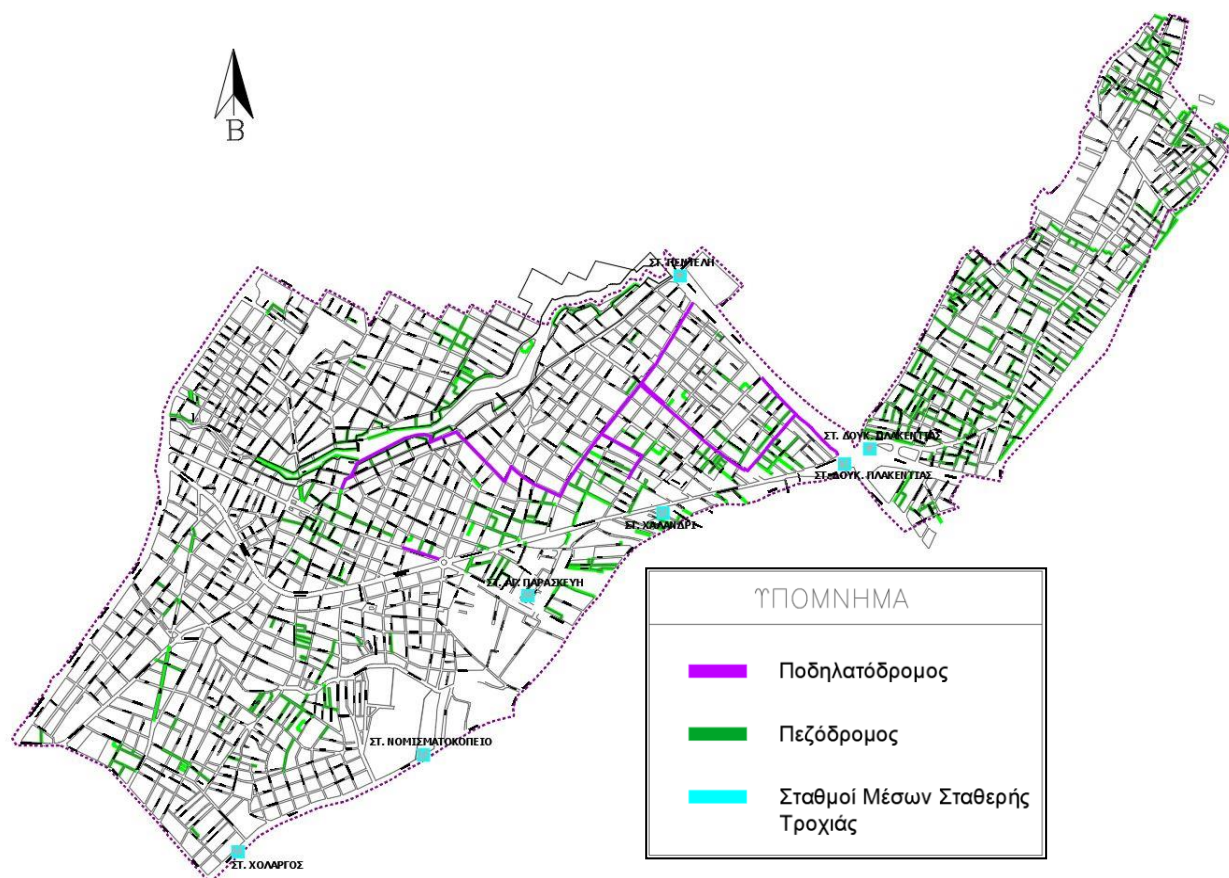
Επιπλέον, στο οδικό δίκτυο του Δήμου Χαλανδρίου υπάρχουν αποσπασματικές διαμορφώσεις (ράμπες, οδεύσεις τυφλών, κλπ) για την εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες. Ενδεικτικά αναφέρονται διασταυρώσεις ή/ και οδικά τμήματα, στα οποία έχουν κατασκευαστεί υποδομές, όπως ράμπες ΑΜΕΑ και οδεύσεις τυφλών:

#### **Ράμπες ΑΜΕΑ**

- Μικράς Ασίας & Κουντουριωτών
- Μικράς Ασίας & Ποταμού Καλαμά (1 από τις 4 προσβάσεις)
- Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου
- Ανδρ. Παπανδρέου & Παπανικολή
- Αγίας Παρασκευής & Εθν. Μακαρίου
- Αγίας Παρασκευής & Πολυδούρη
- Στα οδικά τμήματα που συμβάλλουν στην τέως Πλ. Κέννεντυ

#### **Οδεύσεις Τυφλών**

- Στα οδικά τμήματα πέριξ της Πλατείας Χαλανδρίου
- Έξοδος στο Σταθμό του Μετρό «Αγ. Παρασκευής», επί της Αγίας Παρασκευής
- Πλατεία πάνω από το Σταθμό του Μετρό «Αγ. Παρασκευής»
- Διονύσου πλησίον 1<sup>ου</sup> Γυμνασίου-Λυκείου Χαλανδρίου



Εικόνα 3-7: Δίκτυο Πεζοδρόμων & Ποδηλατόδρομων Δήμου Χαλανδρίου



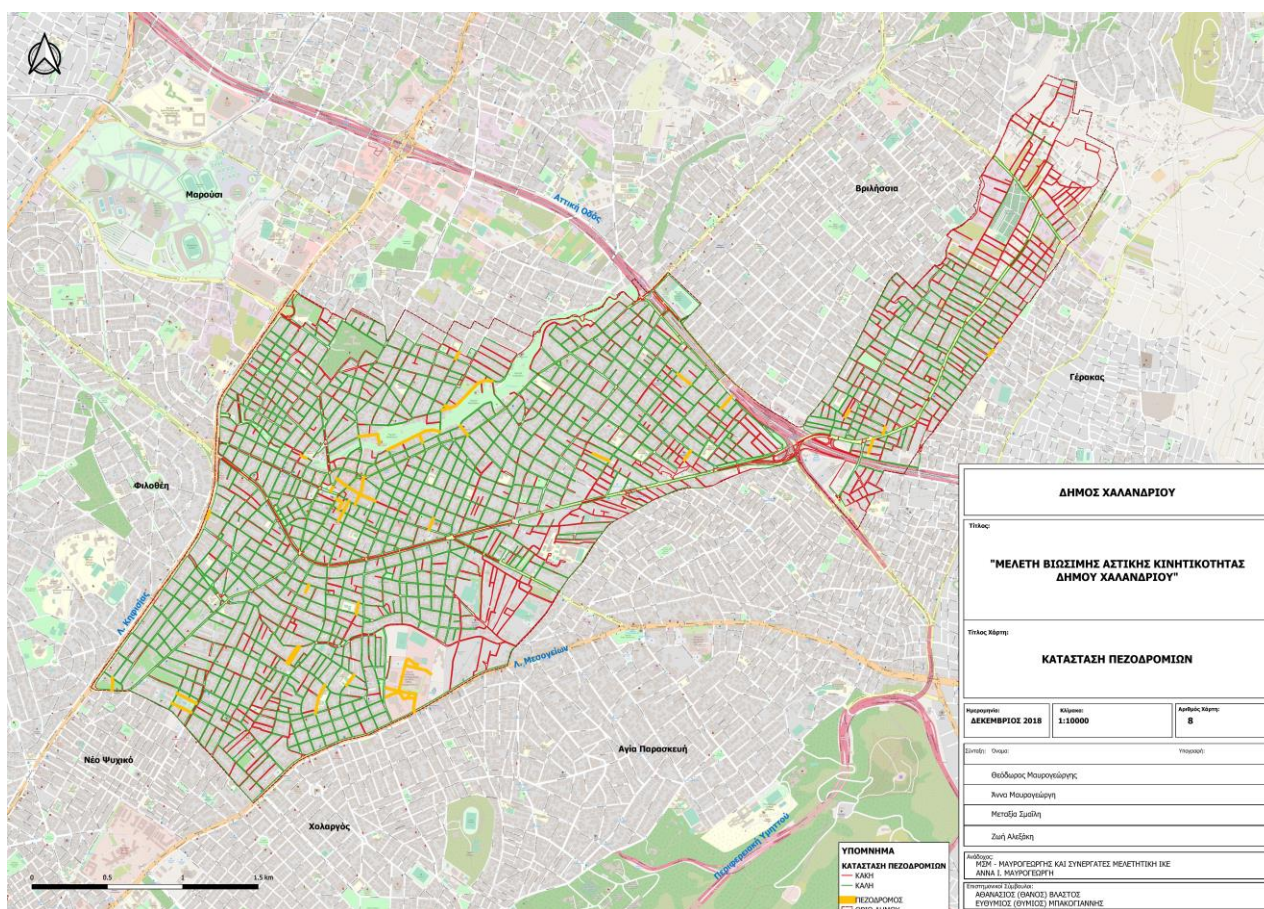




### Αξιολόγηση πεζοδρομίων

Η επόμενη εικόνα παρουσιάζει την κατάσταση των πεζοδρομίων των αστικών οδών του Δήμου Χαλανδρίου. Πραγματοποιήθηκε αξιολόγηση της κατάστασης τους προκειμένου να βρεθεί ποιοι δρόμοι της περιοχής μελέτης διαθέτουν πεζοδρόμια με καλή και κακή κατάσταση. Τα κριτήρια, τα οποία λήφθηκαν υπόψη για την τελική κατάταξη των υποδομών αυτών, είναι: το πλάτος τους, η ύπαρξη μόνιμων/ μη μόνιμων εμποδίων στην κίνηση των πεζών και η ύπαρξη σημαντικών φθορών στην επιφάνεια τους.

Όπως παρατηρείται, ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει, στο μεγαλύτερο μέρος του, πεζοδρόμια σε καλή κατάσταση, τα οποία εξασφαλίζουν την ασφαλή κίνηση του πεζού στην πόλη.



**Εικόνα 3-9: Αξιολόγηση κατάστασης πεζοδρομίων (Πηγή: ΣΒΑΚ Χαλανδρίου)**

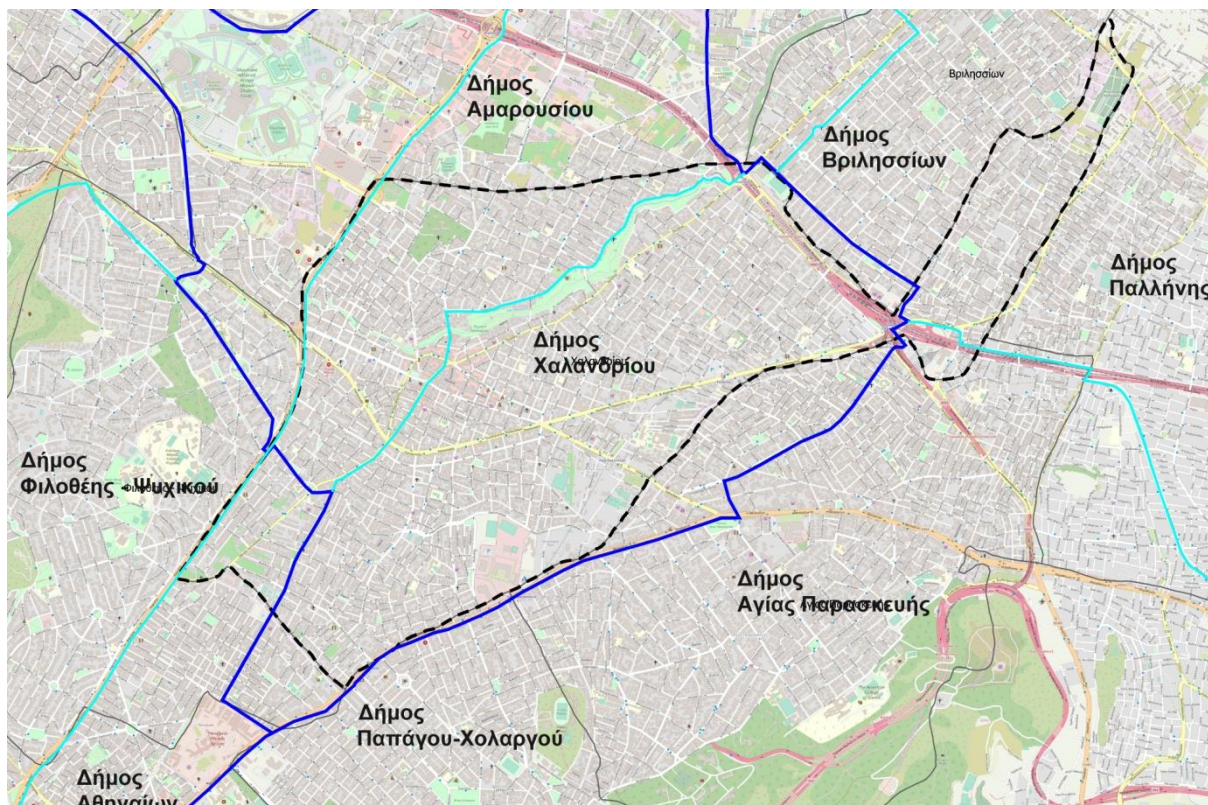
#### **3.4.6 Δίκτυο ποδηλατόδρομων**

Ο υφιστάμενος κατασκευασμένος ποδηλατόδρομος του Δήμου Χαλανδρίου χωροθετείται εντός των περιοχών «Τούφα - Μεταμόρφωση» και «Άνω Χαλάνδρι» και διέρχεται από τις ακόλουθες οδούς: Παρ. Αττικής Οδού, Αργυροκάστρου, Μεταμορφώσεως, Ολύμπου, Έβρου, Χελμού, Ηρακλείδων, Θησέως, Αγίου Παντελεήμονος, Ηρ. Αττικού, Δάσους, ενώ πρόσφατα προστέθηκε κι ένα τμήμα επί της ανάπλασης της οδού Αγίας Παρασκευής. Το συνολικό μήκος του ποδηλατόδρομου ανέρχεται στα 5,2χλμ. Στο μεγαλύτερο τμήμα, το πλάτος της διατομής είναι κυρίως 2μ. και εξυπηρετεί αμφίδρομη κυκλοφορία ποδηλάτων. Τέλος, η σήμανση του ποδηλατόδρομου αφορά άλλοτε σε μεικτή χρήση (ποδήλατα + πεζοί) και άλλοτε σε αποκλειστική χρήση ποδηλάτου.



## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

Στον σχεδιασμό του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής ως προς το Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών, εντός του Δήμου Χαλανδρίου σε α' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται στο δίκτυο οι άξονες Αποστολόπουλου - Σαρανταπόρου - Κόδρου, η Λ. Μεσογείων, μικρό τμήμα της Ηρακλείτου (σύνδεση με Δερβενακίων) και η οδός Αγ. Αντωνίου, ενώ σε β' φάση προτεραιότητας/ υλοποίησης περιλαμβάνεται ο άξονας Εθνικής Αντιστάσεως – Ανδρέα Παπανδρέου – Προφήτου Ηλία – Ροδοδάφνης - Κορυτσάς (βλ. επόμενη Εικόνα).



Εικόνα 3-10: Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλατικών Διαδρομών βάσει του ΡΣΑ Αθήνας - Αττικής (α' φάση: μπλε, β' φάση: γαλάζιο)

Σε σχέση με τον Ποδηλατικό άξονα «Φαληρικός Όρμος - Κηφισιά», σημειώνεται ότι έχει ήδη κατασκευαστεί το νότιο τμήμα «Φαληρικός Όρμος - Γκάζι» μήκους 5.600μ.. Το νότιο τμήμα ξεκινά από την περιοχή του παλαιού Ιπποδρόμου όπου έχει υλοποιηθεί το εμβληματικό έργο «Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος - Εθνική Βιβλιοθήκη - Λυρική Σκηνή» και διέρχόμενο μέσω των Δήμων Μοσχάτου και Καλλιθέας, αρχικά παράλληλα με την κοίτη του Ιλισού και στη συνέχεια με τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, καταλήγει στον πεζόδρομο της Ερμού, στο ύψος της Κορεάτικης αγοράς (Δήμος Αθηναίων). Το **Βόρειο Σκέλος** του Μητροπολιτικού Ποδηλατοδρόμου θα διέρχεται από τους Δήμους Αθηναίων, Ν. Ιωνίας, Ν. Ηρακλείου, Αμαρουσίου και Κηφισιάς. Η διαδρομή ξεκινάει από την οδό Ερμού και καταλήγει στην οδό Τατοΐου (Δήμου Κηφισιάς).

Επιπλέον, σύμφωνα με εγκεκριμένη μελέτη που υλοποίησε το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, προβλέπεται και η κατασκευή της Ποδηλατικής Αττικής Οδού, η οποία θα έχει συνολικό μήκος 62,5χλμ και θα εκτείνεται από τους Αγίους Αναργύρους έως το Λαύριο. Σκοπός της μελέτης ήταν η αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών με τη μετατροπή τους σε διαδρόμους για περπάτημα και ποδήλατο. Η οριστική μελέτη ολοκληρώθηκε το 2015 και έκτοτε έχουν πραγματοποιηθεί διαβουλεύσεις με τη συμμετοχή των Δήμων από τους οποίους προβλέπεται να διέρχεται το δίκτυο. Επιπλέον, η μελέτη έχει περάσει από το

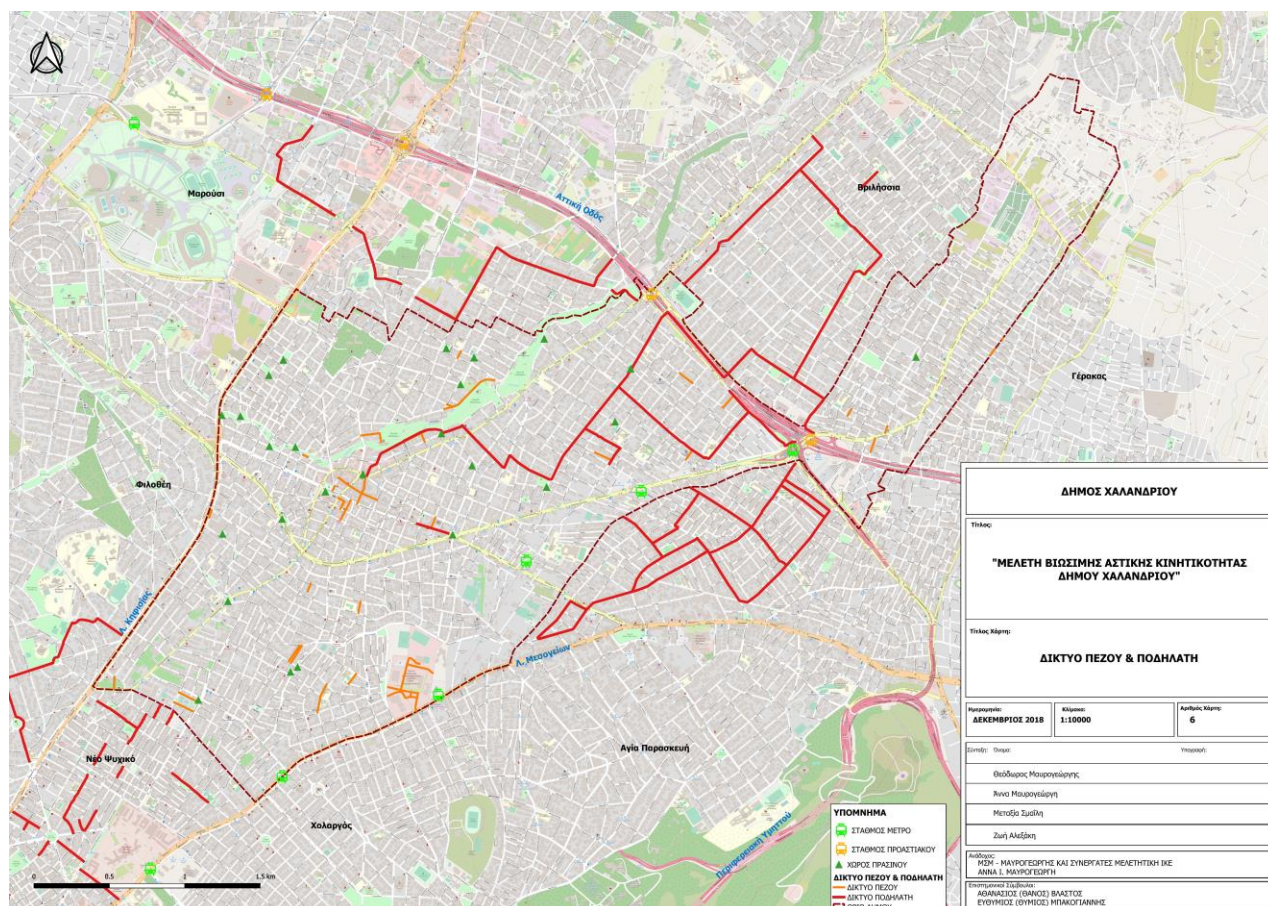


## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

Περιφερειακό Συμβούλιο της Περιφέρειας Αττικής. Το 2016, τέθηκε το ζήτημα έναρξης των έργων για το τμήμα Δουκ. Πλακεντίας – Κορωπί, ωστόσο δεν συμπεριελήφθη στις προτεραιότητες της Περιφέρειας. Η Ποδηλατική Αττική Οδός, θα διέρχεται από τα διοικητικά όρια των Δήμων Νέας Ιωνίας, Ηρακλείου, Αμαρουσίου και Φιλοθέης-Ψυχικού, στη συνέχεια από τον Δήμο Χαλανδρίου και τέλος από τον Δήμο Αγίας Παρασκευής, συνδέοντας τους εν λόγω Δήμους. Εντός του Δήμου Χαλανδρίου, προβλέπεται να διέρχεται από τις οδούς Λ. Βασ. Γεωργίου Β', Αγίας Παρασκευής, Δουκίσσης Πλακεντίας, Κέας και Γαρυττού.

Τέλος, ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει μη εγκεκριμένη μελέτη με τίτλο «Ένταξη ποδηλάτου στον Δήμο Χαλανδρίου» που έχει εκπονηθεί το 2009 από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο/ Σχολή Αγρ. Τοπογράφων Μηχανικών/ Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού Σχεδιασμού/ Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας. Η μελέτη προτείνει σε προκαταρκτικό επίπεδο πληθώρα ποδηλατικών διαδρομών όπως:

- Σύνδεση με τη Φιλοθέη και το Νέο Ψυχικό (Ζαν Μωρεάς - Κόδρου - Σαρανταπόρου κ.ά.).
- Κεντροβαρικός άξονας και άξονας σύνδεσης με την Αγία Παρασκευή: Λ. Βασ. Γεωργίου Β' - Αγίας Παρασκευής - Αγ. Παρασκευής/ Χαλανδρίου
- Σύνδεση με Μαρούσι (Μικράς Ασίας)
- Σύνδεση με Βριλήσσια (μικρή επέκταση υφιστάμενου ποδηλατόδρομου και προτεινόμενης διαδρομής στο Πάτημα: Αντ. Τρίτση - Τήνου κ.ά.)



Εικόνα 3-11: Δίκτυο ποδηλατόδρομων (κόκκινες γραμμές) Δήμου Χαλανδρίου (Πηγή: ΣΒΑΚ Χαλανδρίου)

### **3.5 Στοιχεία στάθμευσης - Απογραφές**

#### **3.5.1 Γενικά**

Η στάθμευση αποτελεί, αναμφισβήτητα, ένα από τα πιο βασικά ζητήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση του Χαλανδρίου, με κεντρικής σημασίας το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης (παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζόδρομων, διπλοπαρκάρισμα, παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ).

Η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων στις κεντρικές περιοχές της πόλης δημιουργεί αυξημένη ζήτηση για στάθμευση. Η έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων στάθμευσης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα, ιδιαίτερα της κεντρικής περιοχής και είναι αποτέλεσμα της ραγδαίας εμπορικής ανάπτυξης χωρίς την αναγκαία πρόβλεψη για την εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων.

Τεράστιο πρόβλημα προκαλούν τα σταθμευμένα οχήματα και στις περιοχές των σταθμών του Μετρό, που βρίσκονται εκτός των οργανωμένων χώρων στάθμευσης. Τέλος, συχνά η απαγόρευση της στάθμευσης παρά το κράσπεδο δεν τηρείται σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλά προβλήματα, τόσο στην κίνηση των οχημάτων, όσο και στην κίνηση των πεζών.

Σημειώνεται ότι στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου λειτουργούσε έως το 2013 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης με 545 θέσεις για επισκέπτες, 975 θέσεις για κατοίκους (συνολικά 1.520 θέσεις ΣΕΣ).

#### **3.5.2 Απογραφή εναλλαγής στάθμευσης επί της οδού Αγ. Παρασκευής βάσει της Μελέτης ΣΒΑΚ**

Σύμφωνα με την εγκεκριμένη (10.2019) μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χαλανδρίου, έγιναν απογραφές στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης σε κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου Χαλανδρίου. Οι απογραφές έγιναν τόσο για μια τυπική καθημερινή όσο και για ένα Σάββατο.

Η απογραφή στάθμευσης αποσκοπεί στη συγκέντρωση όλων των απαραίτητων στοιχείων ώστε να προκύψει μια πλήρης εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με την εναλλαγή της στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Τα στοιχεία τα οποία καταγράφηκαν λεπτομερώς είναι τα ακόλουθα:

1. Οι οδοί καταχωρήθηκαν με βάση τις ονομασίες τους. Η καταγραφή των στοιχείων έγινε ανά πλευρά οδικού τμήματος (δεξιά ή αριστερά σύμφωνα με τη φορά κίνησης).
2. Απογραφή του καθεστώτος στάθμευσης: επιτρεπόμενη, ελεγχόμενη, εκ περιτροπής στάθμευση με το μήνα, ειδικές θέσεις (ΑΜΕΑ, τράπεζες, κλπ), απαγορευμένη στάθμευση, κλπ.
3. Απογραφή της υφιστάμενης νόμιμης και παράνομης εναλλαγής στάθμευσης παρά το κράσπεδο. Η απογραφή έγινε σημειώνοντας τους τέσσερις αριθμούς της πινακίδας κυκλοφορίας του σταθμευμένου οχήματος σε ειδικά έντυπα ανά μία ώρα, στο χρονικό διάστημα από 08:00 (έναρξη πρώτης διαδρομής) έως 20:00 (έναρξη τελευταίας διαδρομής).

Βάσει των υφιστάμενων χρήσεων γης και των κυκλοφοριακών δεδομένων, αποφασίστηκε σε συνεργασία με την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου, για την περιοχή μελέτης στον Δήμο

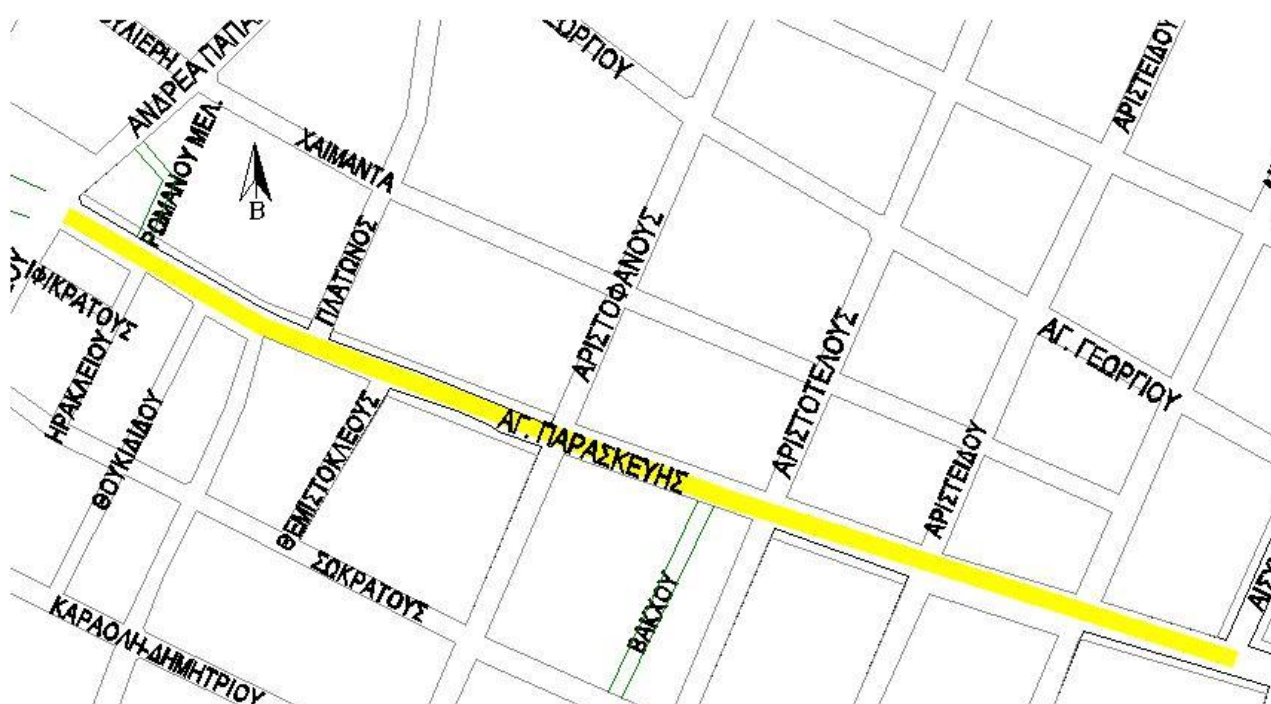


**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

Χαλανδρίου να επιλεγθεί ως τυπικό δείγμα μια επιμέρους περιοχή, πλησίον της κεντρικής περιοχής του Δήμου Χαλανδρίου, στην οποία θα εξεταστεί και θα αναλυθεί η υφιστάμενη εναλλαγή στάθμευσης.

Τα οδικά τμήματα που επιλέχθηκαν ως τυπικό δείγμα για να εξεταστεί η υφιστάμενη εναλλαγή στάθμευσης είναι τα ακόλουθα:

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ	ΕΩΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ
	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ
	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΛΙΤΣΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ
	ΛΙΤΣΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ	ΑΙΣΧΥΛΟΥ



Εικόνα 3-12: Σκαρίφημα Περιοχής Απογραφών στο Κέντρο του Χαλανδρίου

Οι απογραφές στάθμευσης πραγματοποιήθηκαν **την Πέμπτη 29/11/2018 (8:00-21:00) και το Σάββατο 01/12/2018 (8:00-21:00).**

Τα στοιχεία της απογραφής επεξεργάστηκαν για κάθε οδικό τμήμα ανά πλευρά οδού και εν συνεχεία για το σύνολο της περιοχής. Πραγματοποιήθηκε διάκριση των σταθμεύσεων σε νόμιμες και παράνομες. Από την επεξεργασία των στοιχείων προέκυψαν ορισμένα στοιχεία χαρακτηριστικά για τις συνθήκες στάθμευσης στην περιοχή. Τέτοια στοιχεία είναι:

1. Ο αριθμός οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης.
2. Η ποσοστιαία αναλογία των οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης.
3. Η μέση διάρκεια στάθμευσης.
4. Η πιο συχνά εμφανιζόμενη διάρκεια στάθμευσης.
5. Η μέγιστη συσσώρευση.
6. Η χρονική περίοδος που καταγράφηκε η μέγιστη συσσώρευση
7. Ο δείκτης εναλλαγής (οχήματα/ θέση) με βάση τον αριθμό θέσεων και τη μέγιστη συσσώρευση.
8. Ο μέσος ρυθμός Προσέλευσης και Αναχώρησης ανά θέση και ανά ώρα.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικοί δείκτες των χαρακτηριστικών στάθμευσης ανά κατηγορία στάθμευσης (νόμιμη και παράνομη), ανά ημέρα απογραφής, όπως προέκυψαν από την επεξεργασία των στοιχείων που συλλέχθηκαν.

**Πίνακας 3-4: Συγκεντρωτικά Αποτελέσματα Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης**

		<b>ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ</b>		<b>ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ</b>	
		<b>Πέμπτη 29/11/2018</b>		<b>Σάββατο 01/12/2018</b>	
		Νόμιμη	Παράνομη	Νόμιμη	Παράνομη
<b>Γενικά Στοιχεία</b>					
Συνολικός Αριθμός Θέσεων	P	107	43	107	41
Σύνολο Καταγραφέντων Οχημάτων	Σ	348	171	280	164
Πρωινή Παρουσία (κάτοικοι)	A	64	18	79	12
Ποσοστό (%)	pA	18,39%	10,53%	28,21%	7,32%
Αριθμός οχημάτων που δε μετακινήθηκαν (κάτοικοι)	A2	13	3	17	2
Ποσοστό (%)	pA2	3,74%	1,75%	6,07%	1,22%
Αριθμός οχημάτων που ήρθαν και έφυγαν (επισκέπτες)	B	198	114	129	129
Ποσοστό (%)	pB	56,90%	66,67%	46,07%	78,66%
Βραδινή Παρουσία	Γ	99	42	89	25
Ποσοστό (%)	pΓ	28,45%	24,56%	31,79%	15,24%
<b>Διάρκεια Στάθμευσης</b>					
Μέση Διάρκεια Στάθμευσης (h)	D	3,53	2,68	4,40	2,38
Διάρκεια Στάθμευσης με το Μεγαλύτερο Ποσοστό (h)	d1	1,0	1,0	1,0	1,0
Ποσοστό (%)	p1	40,23%	52,05%	20,71%	54,27%
Διάρκεια Στάθμευσης με το Δεύτερο Ποσοστό (h)	d2	2,0	2,0	2,0	2,0
Ποσοστό (%)	p2	16,95%	16,37%	20,00%	17,07%
<b>Συσσώρευση Οχημάτων</b>					
Χρονική Περίοδος με τη Μέγιστη Συσσώρευση (h)	tmax	13:00	19:00	14:00	16:00
Ποσοστό Μέγιστης Συσσώρευσης (%)	Amax	94,39%	100%	95,33%	100%
<b>Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τον Αριθμό Θέσεων</b>					
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχήμ./θέση)	E	3,13	3,91	2,46	3,95
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχήμ./θέση/h)	Eh	0,25	0,31	0,20	0,31
<b>Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τη Μέγιστη Συσσώρευση</b>					
Δείκτης Συνολικής Εναλλαγής (οχήμ./θέση)	Ea	3,32	3,91	2,58	3,95
Δείκτης Ωριαίας Εναλλαγής (οχήμ./θέση/h)	Eah	0,27	0,31	0,21	0,31
<b>Ρυθμός Προσέλευσης - Αναχώρησης</b>					
Μέσος Ρυθμός Προσέλευσης ανά θέση (οχήμ./θέση/h)	AR	0,22	0,30	0,16	0,31
Μέσος Ρυθμός Αναχώρησης ανά θέση (οχήμ./θέση/h)	DE	0,19	0,25	0,15	0,28

### 3.5.3 Απογραφές Στάθμευσης στην Κεντρική Περιοχή του Χαλανδρίου και Ωριαίες Νυχτερινές Απογραφές Στάθμευσης επί της οδού Σωκράτους (βάσει της Μελέτης ΣΒΑΚ)

Σύμφωνα με την εγκεκριμένη (10.2019) μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χαλανδρίου, έγιναν απογραφές στάθμευσης σε κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου Χαλανδρίου. Η απογραφή στάθμευσης αποσκοπεί στη συγκέντρωση όλων των απαραίτητων στοιχείων, ώστε να προκύψει μια πλήρης εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με το καθεστώς στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.

Τα στοιχεία τα οποία καταγράφηκαν λεπτομερώς κατά την απογραφή στάθμευσης είναι τα ακόλουθα:

1. Οι οδοί καταχωρήθηκαν με βάση τις ονομασίες τους. Η καταγραφή των στοιχείων έγινε ανά πλευρά οδικού τμήματος (δεξιά ή αριστερά σύμφωνα με τη φορά κίνησης).
2. Απογραφή του καθεστώτος στάθμευσης: επιτρεπόμενη, ελεγχόμενη, εκ περιτροπής στάθμευση με το μήνα, ειδικές θέσεις (ΑΜΕΑ, τράπεζες, κλπ), απαγορευμένη στάθμευση, κλπ.
3. Απογραφή της υφιστάμενης νόμιμης και παράνομης στάθμευσης παρά το κράσπεδο. Συγκεκριμένα, καταγράφηκε για κάθε οδικό τμήμα (αριστερά και δεξιά) ο συνολικός αριθμός διαθέσιμων νόμιμων θέσεων. Επιπλέον, έγινε καταγραφή του αριθμού των παράνομων και των νόμιμα σταθμευμένων οχημάτων που συναντήθηκαν στο εκάστοτε οδικό τμήμα κατά το χρονικό διάστημα που πραγματοποιήθηκε η απογραφή. Σημειώνεται ότι κατά την απογραφή της στάθμευσης ως νόμιμες θέσεις θεωρούνται οι θέσεις στάθμευσης που είναι νόμιμες βάσει Κ.Ο.Κ ενώ ως παράνομες θέσεις βάσει Κ.Ο.Κ είναι οι σταθμεύσεις π.χ. έμπροσθεν στάσεων ΟΑΣΑ, σε απόσταση μικρότερη από 5μ. από τις τομές οικοδομικών γραμμών, βάσει κατακόρυφης ή οριζόντιας σήμανσης, διπλοπαρκαρισμένα, παρκαρισμένα έμπροσθεν κάδων, κλπ.

Βάσει των υφιστάμενων χρήσεων γης και των κυκλοφοριακών δεδομένων, αποφασίστηκε σε συνεργασία με την αρμόδια Υπηρεσία του Δήμου, για την περιοχή μελέτης στον Δήμο Χαλανδρίου να επιλεγθεί ως τυπικό δείγμα ένα σύνολο οδικών τμημάτων, πλησίον της κεντρικής περιοχής του Δήμου Χαλανδρίου (Αγ. Παρασκευής, Αριστοφάνους, Σωκράτους, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, Κολοκοτρώνη, Αριστοτέλους) στα οποία εξετάστηκε και αναλύθηκε το υφιστάμενο καθεστώς στάθμευσης. Επιπλέον, στην οδό Σωκράτους πραγματοποιήθηκαν και νυχτερινές απογραφές στάθμευσης.

Συγκεκριμένα, τα οδικά τμήματα που επιλέχθηκαν ανά περιοχή, καθώς και η ημέρα και ώρα απογραφής παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ				
ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	Πέμπτη 29/11/2018	13:00-14:00
	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ		
	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ		
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΛΙΤΣΑ Φ.		
	ΛΙΤΣΑ Φ.	ΑΙΣΧΥΛΟΥ		
ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	Α. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	Σάββατο 01/12/2018	14:00-15:00
	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ		
	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ		

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΛΙΤΣΑ Φ.		
	ΛΙΤΣΑ Φ.	ΑΙΣΧΥΛΟΥ		
ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ	ΛΙΤΣΑ Φ.	Σάββατο 24/11/2018	13:00-14:00
	ΛΙΤΣΑ Φ.	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ		
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ		
	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ		
	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΣΟΦ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ		
	ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ		
	ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ	Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ		
ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΥΨΗΛΑΝΤΟΥ	ΛΙΤΣΑ Φ.	Κυριακή 25/11/2018 (Νυχτερινή Απογραφή)	03:00-04:00
	ΛΙΤΣΑ Φ.	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ		
	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	Πέμπτη 29/11/2018 (Νυχτερινή Απογραφή)	04:00-05:00
	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ		
	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΣΟΦ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ		
	ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ		
	ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ	Α.ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ		
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ	ΣΟΛΩΝΟΣ	Δευτέρα 19/11/2018	12:00-13:00
	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ		
	ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ Δ.		
	ΚΑΡΑΟΛΗ Δ.	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ		
	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΑΓ.ΠΑΡΑΣΕΚΕΥΗΣ		
	ΑΓ.ΠΑΡΑΣΕΚΕΥΗΣ	ΧΑΪΜΑΝΤΑ		
	ΧΑΪΜΑΝΤΑ	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ		
	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΣΤΡ/ΡΧΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΑΛ.		
	ΣΤΡ/ΡΧΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΑΛ.	ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ		
ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΛΕΩΦ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ		
25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	ΒΑΣ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΚΑΛΟΓΡΕΖΗΣ	Δευτέρα 19/11/2018	12:00-13:00
	ΚΑΛΟΓΡΕΖΗΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ Δ.		
	ΚΑΡΑΟΛΗ Δ.	ΟΜΗΡΟΥ		
	ΟΜΗΡΟΥ	ΣΟΛΩΝΟΣ		
	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ		
	ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ		
ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΛΕΩΦ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ	Κ.ΒΑΡΝΑΛΗ	Δευτέρα 19/11/2018	11:00-12:00
	Κ.ΒΑΡΝΑΛΗ	ΑΝΔΡΕΑ ΓΚΙΝΗ		
	ΑΝΔΡΕΑ ΓΚΙΝΗ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ		
	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΒΑΣ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ		
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ	ΛΕΩΦ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ	ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ	Δευτέρα 19/11/2018	12:00-13:00
	ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ	ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ		
	ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ	ΣΤΡ/ΡΧΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΑΛ.		
	ΣΤΡ/ΡΧΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ ΑΛ.	ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ		
	ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΥ	ΧΑΪΜΑΝΤΑ		
	ΧΑΪΜΑΝΤΑ	ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ		
	ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ		
	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	ΚΑΡΑΟΛΗ Δ.		
	ΚΑΡΑΟΛΗ Δ.	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ		

Πηγή: Μελέτη ΣΒΑΚ Χαλανδρίου



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης έγιναν επιπλέον απογραφές στάθμευσης σε οδικά τμήματα στο κέντρο του Δήμου Χαλανδρίου, τα οποία παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης τη Δευτέρα 7 Φεβρουαρίου 2022 και την Τρίτη 8 Φεβρουαρίου 2022, κατά τις ώρες 09:00-14:00.

ΟΔΟΣ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΗΜΕΡΑ	ΧΡΟΝΙΚΟ ΔΙΑΣΤΗΜΑ
Αγ. Παρασκευής	Ανδρέα Παπανδρέου	Ηρακλείου	Δευτέρα 7/2/2022	9:00-14:00
	Ηρακλείου	Θουκυδίδου		
	Θουκυδίδου	Σοφοκλή Βενιζέλου		
	Σοφοκλή Βενιζέλου	Θεμιστοκλέους		
	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους		
	Αριστοφάνους	Βάχχου		
	Βάχχου	Αριστοτέλους		
	Αριστοτέλους	Αριστείδου		
	Αριστείδου	Λίτσα Φ.		
	Λίτσα Φ.	Αισχύλου		
Καραολή Δημητρίου	Ανδρέα Παπανδρέου	Θουκυδίδου	Δευτέρα 7/2/2022	9:00-14:00
	Θουκυδίδου	Σοφοκλή Βενιζέλου		
	Σοφοκλή Βενιζέλου	Αριστοφάνους		
	Αριστοφάνους	Αριστοτέλους		
	Αριστοτέλους	Αριστείδου		
	Αριστείδου	Λίτσα Φ.		
Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Ηρώδου Αττικού	Λεωφ. Πεντέλης	Δευτέρα 7/2/2022	9:00-14:00
	Λεωφ. Πεντέλης	Αριστοφάνους		
	Αριστοφάνους	Αριστοτέλους		
	Αριστοτέλους	Αριστείδου		
	Αριστείδου	Λίτσα Φ.		
Σοφοκλή Βενιζέλου	Αγ. Παρασκευής	Σωκράτους	Τρίτη 8/2/2022	9:00-14:00
	Σωκράτους	Καραολή Δημητρίου		
	Καραολή Δημητρίου	Ολυμπιονικών		
Αριστοφάνους	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Αφροδίτης	Τρίτη 8/2/2022	9:00-14:00
	Αγ. Γεωργίου	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.		
	Χαϊμαντά	Αγ. Γεωργίου		
	Αγ. Παρασκευής	Χαϊμαντά		
	Σωκράτους	Αγ. Παρασκευής		
	Θέτιδος	Σωκράτους		
	Καραολή Δημητρίου	Θέτιδος		
	Ολυμπιονικών	Καραολή Δημητρίου		
	Ξενοφώντος	Ολυμπιονικών		
	Σόλωνος	Ξενοφώντος		
Αριστοτέλους	Καλλισπέρη Σεβ.	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Τρίτη 8/2/2022	9:00-14:00
	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Αγ. Γεωργίου		
Αριστείδου	Σωκράτους	Αγ. Παρασκευής	Τρίτη 8/2/2022	9:00-14:00
Ολυμπιονικών	Σοφοκλή Βενιζέλου	Αριστοφάνους	Τρίτη 8/2/2022	9:00-14:00

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

Γενικότερα, από τις απογραφές προέκυψε ότι το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης παρουσιάζεται έντονο στην περιοχή του Χαλανδρίου. Συγκεκριμένα, παρατηρήθηκε κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρόμων από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, σε θέσεις εισόδου χώρων στάθμευσης, κλπ, καθώς επίσης πολλές ήταν οι περιπτώσεις όπου καταγράφηκε "διπλοπαρκάρισμα" από παράνομα σταθμευμένα οχήματα.

Το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης αποτελεί πρόβλημα ιδιαίτερης σημασίας για την κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου. Η απαγόρευση της στάθμευσης παρά το κράσπεδο δεν τηρείται σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλά προβλήματα, τόσο στην κίνηση των οχημάτων, όσο και στην κίνηση των πεζών. Επιπλέον, στο κέντρο του Χαλανδρίου παρατηρείται υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων, γεγονός που προκαλεί αυξημένη ζήτηση για στάθμευση. Η έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων στάθμευσης της κεντρικής περιοχής είναι αποτέλεσμα της ραγδαίας εμπορικής ανάπτυξης χωρίς την αναγκαία πρόβλεψη για την εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων.

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ			ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ		
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΔΕΞΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ
<b>ΣΥΝΟΛΑ ΑΝΑ ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΠΡΙΝ ΤΙΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ</b>	Αγ. Παρασκευής	Ανδρέα Παπανδρέου - Αισχύλου	64	41	105
	Καραολή Δημητρίου	Ανδρέα Παπανδρέου - Λίτσα Φ.	30	39	69
	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Ηρώδου Αττικού - Λίτσα Φ.	0	42	42
	Σοφοκλή Βενιζέλου	Αγ. Παρασκευής - Ολυμπιονικών	11	20	31
	Αριστοφάνους	Σόλωνος - Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	63	15	78
	Αριστοτέλους	Καλλισπέρη Σεβ. - Αγ. Γεωργίου	16	0	16
	Αριστείδου	Σωκράτους - Αγ. Παρασκευής	12	0	12
	Ολυμπιονικών	Σοφοκλή Βενιζέλου - Αριστοφάνους	0	13	13
<b>Σύνολο οδικών τμημάτων παρέμβασης</b>			<b>196</b>	<b>170</b>	<b>366</b>

ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.1 «ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΩΡΙΑΙΕΣ ΝΥΧΤΕΡΙΝΕΣ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ» παρουσιάζονται αναλυτικά, τα συμπεράσματα της απογραφής στάθμευσης που πραγματοποιήθηκαν το 2019 στο πλαίσιο της Μελέτης ΣΒΑΚ Χαλανδρίου για κάθε οδικό τμήμα της κεντρικής περιοχής του Χαλανδρίου καθώς, συνοδευόμενα από επεξηγηματικούς χάρτες, ενώ στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι.2 «ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ 2022» παρουσιάζεται πίνακας με τις απογραφές που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

### 3.6 Μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων - Μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας (2019)

Στο πλαίσιο της μελέτης ΣΒΑΚ που διεξήχθη στο Δήμο Χαλανδρίου το 2019 πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης της κυκλοφορίας σε κόμβους/ διασταυρώσεις του Δήμου Χαλανδρίου.

Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις που αφορούσαν σε στρέφουσες κινήσεις και σύνθεση κυκλοφορίας, από τις οποίες για το έργο της παρούσης, παρουσιάζονται τα στοιχεία για **4 κόμβους, για πρωινή και απογευματινή αιχμή, σε δύο ημερομηνίες διαφορετικών χαρακτηριστικών** (τυπική καθημερινή & Σάββατο).

Οι κόμβοι και οι χρονικές περίοδοι (ημερομηνίες και ώρες) που έλαβαν χώρα οι εν λόγω μετρήσεις παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα.

**Πίνακας 3-5: Εξεταζόμενοι Κόμβοι και Ημερομηνίες & Ώρες Μετρήσεων κυκλοφοριακής μελέτης 2019 (2 ημερομηνίες – πρωινή & απογευματινή αιχμή)**

Κόμβος			1 <sup>η</sup> Ημερομηνία Μετρήσεων			
α/α	Περιοχή	Οδοί Κόμβου	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή
1	Κέντρο Χαλανδρίου	Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Πεντέλης	Παρασκευή	9/11/2018	9:30-10:30	18:30-19:30
		Λ. Πεντέλης - Κολοκοτρώνη - Ηρώδου Αττικού	Παρασκευή	9/11/2018	9:30-10:30	18:30-19:30
		Αγ. Γεωργίου - Λ. Πεντέλης - Ηρώδου Αττικού	Παρασκευή	9/11/2018	9:30-10:30	18:30-19:30
2	Κέντρο Χαλανδρίου	Βασιλέως Γεωργίου - Κολοκοτρώνη - 25ης Μαρτίου/ Μετακινήσεις με προέλευση την Κολοκοτρώνη	Παρασκευή	9/11/2018	10:30-11:30	18:30-19:30
		Βασιλέως Γεωργίου - Κολοκοτρώνη - 25ης Μαρτίου/ Μετακινήσεις με προέλευση τη Βασιλέως Γεωργίου	Παρασκευή	9/11/2018	10:30-11:30	18:30-19:30
3	Κέντρο Χαλανδρίου	25ης Μαρτίου – Παπανικολή – Αν. Παπανδρέου	Πέμπτη	8/11/2018	08:30-09:30	16:00-17:00
4	Κέντρο Χαλανδρίου	Αν. Παπανδρέου & Βασ. Γεωργίου – Αγ. Παρασκευής	Πέμπτη	8/11/2018	08:30-09:30	16:00-17:00
Κόμβος			2 <sup>η</sup> Ημερομηνία Μετρήσεων			
α/α	Περιοχή	Οδοί Κόμβου	Ημέρα	Ημερομηνία	Πρωινή Αιχμή	Απογευματινή Αιχμή
1	Κέντρο Χαλανδρίου	Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Πεντέλης	Σάββατο	10/11/2018	12:30-13:30	17:30-18:30
		Λ. Πεντέλης - Κολοκοτρώνη - Ηρώδου Αττικού	Σάββατο	10/11/2018	12:30-13:30	17:30-18:30
		Αγ. Γεωργίου - Λ. Πεντέλης - Ηρώδου Αττικού	Σάββατο	10/11/2018	12:30-13:30	17:30-18:30
2	Κέντρο Χαλανδρίου	Βασιλέως Γεωργίου - Κολοκοτρώνη - 25ης Μαρτίου/ Μετακινήσεις με προέλευση την Κολοκοτρώνη	Σάββατο	10/11/2018	12:00-13:00	18:00-19:00
		Βασιλέως Γεωργίου - Κολοκοτρώνη - 25ης Μαρτίου/ Μετακινήσεις με προέλευση τη Βασιλέως Γεωργίου	Σάββατο	10/11/2018	12:00-13:00	18:00-19:00
3	Κέντρο Χαλανδρίου	25ης Μαρτίου – Παπανικολή – Αν. Παπανδρέου	Σάββατο	10/11/2018	12:00-13:00	18:00-19:00
4	Κέντρο Χαλανδρίου	Αν. Παπανδρέου & Βασ. Γεωργίου – Αγ. Παρασκευής	Σάββατο	10/11/2018	12:00-13:00	18:00-19:00

ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ «ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΣΤΡΕΦΟΥΣΩΝ ΚΙΝΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ» παρουσιάζονται και αναλύονται οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων ανά Κόμβο για τους παραπάνω κόμβους της κεντρικής περιοχής του Χαλανδρίου. Σημειώνεται ότι, για την αναγωγή των οχημάτων που μετρήθηκαν σε Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ), χρησιμοποιήθηκαν οι ακόλουθοι ισοδύναμοι συντελεστές: Δίκυκλα : 0,5 , Ι.Χ. Επιβατικά - Ταξί - Ημιφορτηγά: 1, Φορτηγά: 2, Λεωφορεία: 3.

### 3.7 Στοιχεία τροχαίων συμβάντων (ατυχημάτων)

Σύμφωνα με την εγκεκριμένη (10.2019) μελέτη Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χαλανδρίου, η ανάλυση της πραγματικής οδικής ασφάλειας (actual road safety) στηρίχθηκε σε καταγραφές τροχαίων συμβάντων, όπως είναι αναρτημένες στις βάσεις δεδομένων της ΕΛ.ΣΤΑΤ. Τα δεδομένα αυτά αφορούσαν στα έτη 2012 έως 2017. Η επιλογή των πιο πρόσφατων στοιχείων σχετίζεται με το γεγονός ότι κατά την περίοδο αυτή δεν έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στο οδικό δίκτυο. Συνεπώς, με τη χρήση τους είναι εφικτή η εύρεση των επικίνδυνων σημείων. Παράλληλα, στη γεω-βάση δεδομένων, που δημιουργήθηκε από την ομάδα μελέτης, κρατήθηκαν μόνο τα τροχαία συμβάντα που καταγράφηκαν εντός του Χαλανδρίου. Τέλος, τόσο στη στατιστική όσο και στη χωρική ανάλυση λαμβάνονται υπόψη τα τροχαία συμβάντα που υπήρξαν τραυματισμοί ανθρώπων και όχι αυτά στα οποία προκλήθηκαν μόνο υλικές ζημιές. Άλλωστε, η Αστυνομία δεν καλείται από τους εμπλεκόμενους σε ένα μεγάλο μέρος τέτοιων (μη σοβαρών) περιπτώσεων.

Στον Δήμο Χαλανδρίου κατά μέσο όρο καταγράφονται 123,33 σοβαρά τροχαία συμβάντα ανά έτος. Στο σύνολο, τα 57 από τα 740 συμβάντα είναι είτε θανατηφόρα είτε με σοβαρούς τραυματισμούς. Κατά μέσο όρο, 4 και 5,5 άνθρωποι το χρόνο είτε χάνουν τη ζωή τους είτε τραυματίζονται σοβαρά στους δρόμους του Χαλανδρίου, αντίστοιχα. Μεγαλύτερος αριθμός σοβαρών συμβάντων παρατηρήθηκε κατά το έτος 2016 με την ύπαρξη 135 συμβάντων. Το συγκεκριμένο έτος, τόσο τα θανατηφόρα συμβάντα όσο και τα συμβάντα με σοβαρούς τραυματισμούς παρουσίασαν μια σχετική αύξηση. Από τους συνολικούς τραυματισμούς, στο 6,3% υπήρξε είτε νεκρός είτε σοβαρός τραυματισμός, όπου έγινε άμεση μεταφορά του τραυματία στα επείγοντα περιστατικά του νοσοκομείου. Ο αναλυτικός Πίνακας που ακολουθεί, δίνει τα στοιχεία, τα οποία περιγράφηκαν πριν. Επίσης, στις επόμενες εικόνες παρουσιάζονται οι θέσεις των τροχαίων συμβάντων ανά έτος και ανά επίπεδο σοβαρότητας.

**Πίνακας 3-6: Αναλυτικός πίνακας τροχαίων συμβάντων στην περιοχή παρέμβασης.**

Έτος	Συνολικός αριθμός συμβάντων	Θάνατοι (άτομα)	Σοβαροί τραυματισμοί (άτομα)	Ελαφρείς τραυματισμοί (άτομα)
2012	131	3	4	156
2013	112	5	10	117
2014	128	3	4	155
2015	111	2	2	135
2016	135	7	10	142
2017	123	4	3	143
Σύνολο	740	24	33	848
Ποσοστό επί του συνόλου τραυματισμών-θανάτων		2,65%	3,65%	93,70%
Συμβάντα/έτος	123,33	4,00	5,50	141,33

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης

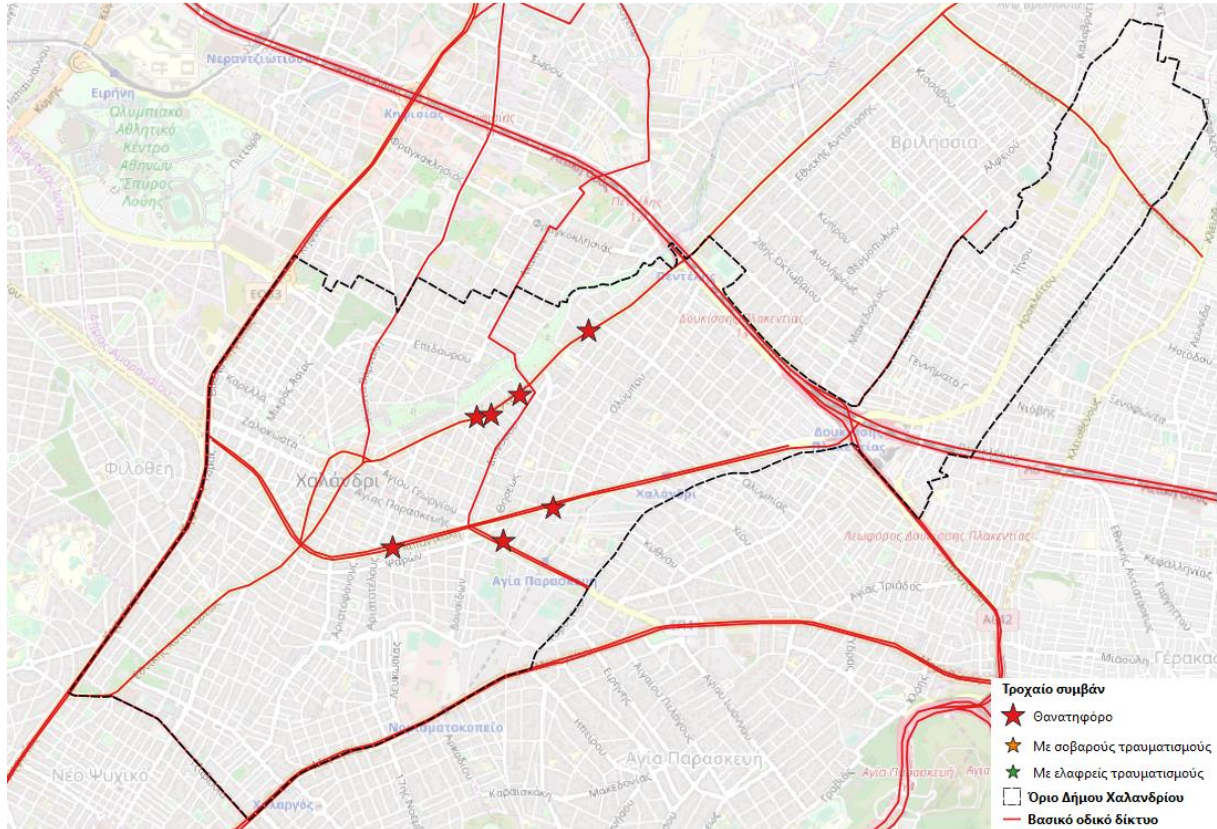
Στο σύνολο της περιοχής παρέμβασης παρατηρείται ότι, στις βασικές αρτηρίες του Χαλανδρίου εμφανίζεται υψηλή συγκέντρωση τροχαίων συμβάντων. Συγκεκριμένα, αρκετά τροχαία με ελαφρείς τραυματισμούς και τέσσερα θανατηφόρα έχουν καταγραφεί στη Λεωφ. Πεντέλης, στο τμήμα της που βρίσκεται εντός του Δήμου Χαλανδρίου. Στη Δουκ. Πλακεντίας έχουν παρουσιαστεί αρκετά τροχαία συμβάντα, ενώ σε ένα από αυτά υπήρχε νεκρός και σε ένα άλλο τροχαίο σοβαροί τραυματισμοί. Ένας ιδιαίτερα προβληματικός δρόμος, όπως φαίνεται στους ακόλουθους Χάρτες, είναι η οδός Εθν. Αντιστάσεως. Παράλληλα, οι τρεις επόμενοι κόμβοι: Παλαιολόγου/Παπανικολή – Παπανδρέου – Εθν. Αντιστάσεως (κόμβος Α),



## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

Εθν. Αντιστάσεως – Τζαβέλα (κόμβος Β) και Παλαιολόγου – Αριστοτέλους (κόμβος Γ) χαρακτηρίζονται ως ιδιαίτερα επικίνδυνοι.

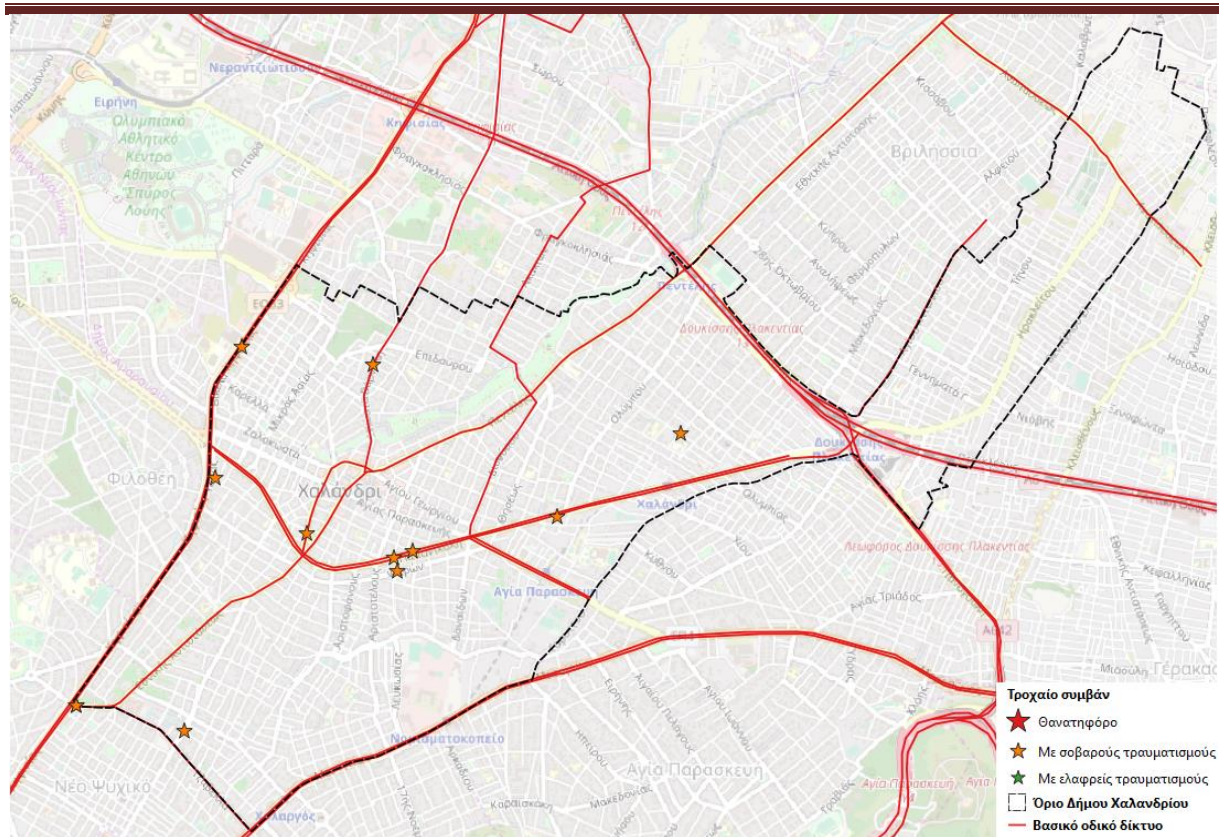
Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι μόνο τα 319 από τα 740 (51%) τροχαία συμβάντα ήταν δυνατό να χαρτογραφηθούν, καθώς υπήρχε αναλυτική περιγραφή της θέσης του στα αρχικά δεδομένα. Τα υπόλοιπα δεν λήφθηκαν υπόψη από τη χωρική ανάλυση αλλά συμπεριλαμβάνονται στη στατιστική ανάλυση, όπως αυτοί παρουσιάζεται στους παρακάτω Πίνακες.



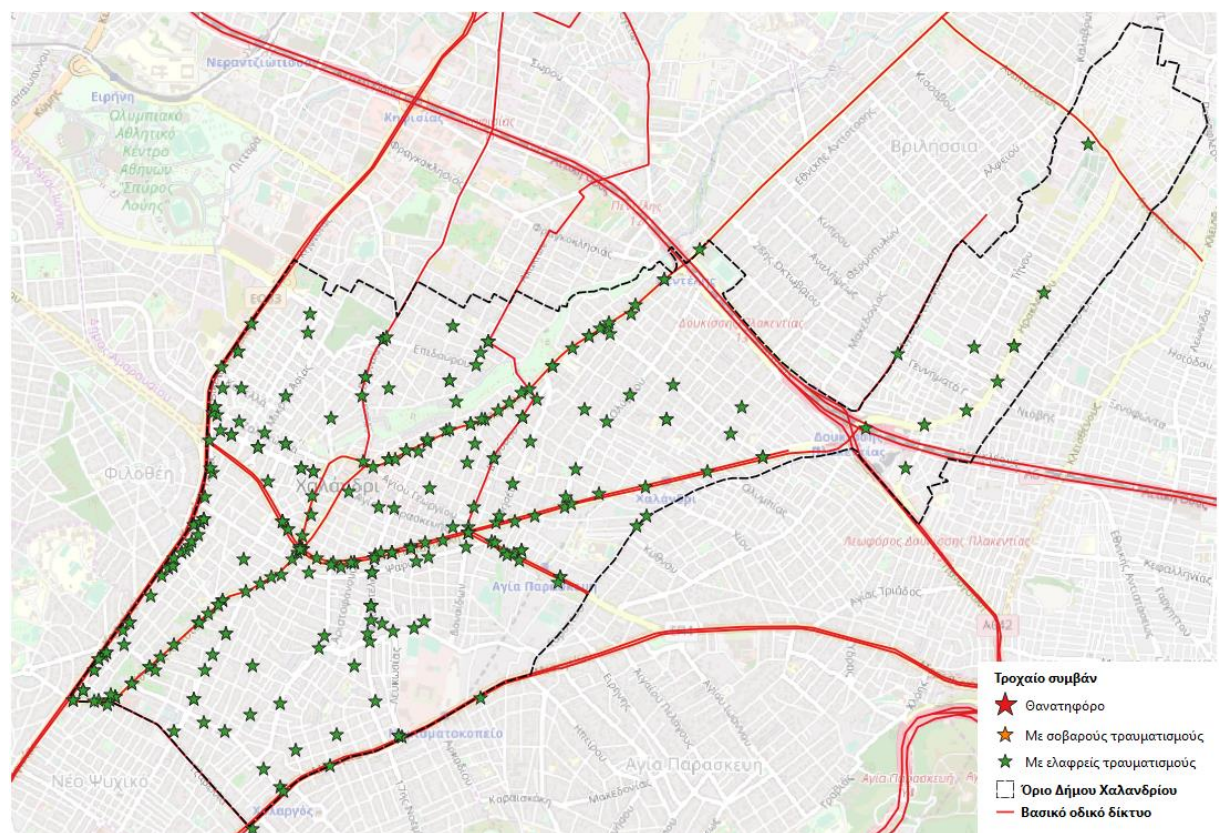
**Εικόνα 3-13:** Θέσεις θανατηφόρων τροχαίων συμβάντων  
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 3-14:** Θέσεις τροχαίων συμβάντων με σοβαρούς τραυματισμούς  
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης



**Εικόνα 3-15:** Θέσεις τροχαίων συμβάντων με ελαφρείς τραυματισμούς  
Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης

**Πίνακας 3-7:** Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά μέσο μετακίνησης (1)

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

Μέσο μεταφοράς	Θάνατοι (άτομα)		Σοβαροί τραυματισμοί (άτομα)		Ελαφρείς τραυματισμοί (άτομα)	
	Σύνολο	Μ.Ο. ανά έτος	Σύνολο	Μ.Ο. ανά έτος	Σύνολο	Μ.Ο. ανά έτος
Αυτοκίνητο	13	2,17	25	4,17	691	115,17
Φορτηγό	2	0,33	0	0,00	42	7,00
Λεωφορείο-τρόλεϊ	0	0,00	1	0,17	20	3,33
Μηχανήματα έργων και γεωργικά μηχανήματα	0	0,00	1	0,17	20	3,33
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	19	3,17	22	3,67	540	90,00
Ποδήλατο	0	0,00	1	0,17	11	1,83
Πεζός	6	1,00	4	0,67	168	28,00
Άγνωστο όχημα	1	0,17	1	0,17	11	1,83

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης

Αν τώρα κατανεμηθούν τα τροχαία συμβάντα ανά μέσο μετακίνησης που ενεπλάκη σε αυτά, τότε παρατηρείται ότι από τα συνολικά 740 συμβάντα υπήρχαν 723 τραυματισμοί ή/και θάνατοι ατόμων, όπου το αυτοκίνητο ήταν εμπλεκόμενο όχημα. Επίσης, οι 581 τραυματισμοί ή/και θάνατοι ατόμων (στα 740 τροχαία συμβάντα), εντοπίζονται όταν ένα από τα δυο εμπλεκόμενα μέσα ήταν μηχανοκίνητο δίκυκλο. Ο μέσος όρος των συγκρούσεων ανά έτος στα μηχανοκίνητα δίκυκλα είναι ιδιαίτερα υψηλός, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψη ότι αυτά αποτελούν κάτι λιγότερο από το 15% του κυκλοφοριακού φόρτου (σε οχήματα).

Η πιθανότητα ύπαρξης νεκρού αυξάνεται στην περίπτωση εμπλοκής φορτηγού στο τροχαίο συμβάν. Ακόμα υψηλά ποσοστά θανατηφόρων συμβάντων εμφανίζονται όταν ένας από τους δυο εμπλεκόμενους είναι πεζός ή αναβάτης δικύκλου. Κάθε χρόνο, περίπου 1,67 πεζοί τραυματίζονται σοβαρά ή χάνουν τη ζωή τους από σύγκρουση με μηχανοκίνητο όχημα. Ο ίδιος δείκτης για τους ποδηλάτες είναι ίσος με 0,34. Αυτό δεν αποδεικνύει ότι το Χαλάνδρι είναι μια ασφαλής πόλη για το ποδήλατο, καθώς θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι ποδηλάτες αποτελούν κάτι λιγότερο από το 1% των συνολικών μετακινούμενων.

**Πίνακας 3-8: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά μέσο μετακίνησης (2)**

Μέσο μεταφοράς	Σύνολο τραυματισμών- θανάτων στη χρονική περίοδο 2012-2017	Μ.Ο. ανά έτος τραυματισμών- θανάτων	Ποσοστό θανάτων επί του συνόλου τραυματισμών- θανάτων
Αυτοκίνητο	729	121,5	1,78%
Φορτηγό	44	7,3	4,55%
Λεωφορείο-τρόλεϊ	21	3,5	0,00%
Μηχανήματα έργων και γεωργικά μηχανήματα	21	3,5	0,00%
Μηχανοκίνητο δίκυκλο	581	96,8	3,27%
Ποδήλατο	12	2,0	0,00%
Πεζός	178	29,7	3,37%
Άγνωστο όχημα	13	2,2	7,69%

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης

Στο Χαλάνδρι, εμφανίζονται περισσότερα τροχαία συμβάντα κατά τους μήνες της Άνοιξης. Από τα 740 συμβάντα μόνο τα 155 εμφανίστηκαν κατά τους θερινούς μήνες. Πιθανότατα τα νούμερα αυτά να είναι ανάλογα και με την κινητικότητα που υπάρχει στο Χαλάνδρι ανά εποχή και ανά μήνα. Το καλοκαίρι, οι περισσότεροι κάτοικοι αφήνουν τις οικίες τους για άλλους θερινούς προορισμούς, με συνέπεια οι φόρτοι κυκλοφορίας να είναι σαφώς

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

μειωμένοι. Περισσότεροι θάνατοι κατά τα έτη 2012-2017 εμφανίστηκαν τους φθινοπωρινούς μήνες και περισσότεροι σοβαροί τραυματισμοί κατά τους χειμερινούς μήνες.

**Πίνακας 3-9: Κατανομή τροχαίων συμβάντων ανά εποχή**

Εποχή	Συνολικός αριθμός συμβάντων	Συμβάντα ανά μήνα	Θάνατοι (άτομα)	Σοβαροί τραυματισμοί (άτομα)	Ελαφροί τραυματισμοί (άτομα)
Χειμώνας	171	9,5	7	8	187
Άνοιξη	215	11,9	4	8	246
Καλοκαίρι	155	8,6	4	10	183
Φθινόπωρο	199	11,1	9	7	232
Σύνολο	740	41,1	24	33	848

Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., 2012-2017, Επεξεργασία: Ομάδα Μελέτης



### 3.8 Βαδισιμότητα - Walkability

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση της βαδισιμότητας (walkability), όπως περιλαμβάνεται στη Μελέτη ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου.

#### Ανάλυση δικτύου πεζοδρομίων και εφαρμογή δείκτη walkability

Το δίκτυο κίνησης πεζών στον Δήμο Χαλανδρίου ανέρχεται σε περίπου 350χλμ.. Αναλυτικά παρουσιάζονται τα κυριότερα στοιχεία μετά την επεξεργασία των δεδομένων που συλλέχθηκαν.

#### Πλάτος Πεζοδρομίων

Από την επεξεργασία των δεδομένων προέκυψαν αρχικά κάποια χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά στην υποδομή του δικτύου. Όπως έχει προαναφερθεί, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος για πεζοδρόμια ορίζεται το 1,5 μέτρο (ΦΕΚ 285/Δ 2004).

Στην πόλη του Χαλανδρίου το μέσο πλάτος των πεζοδρομίων είναι 1,14 μέτρα. Το πλάτος αυτό πολλές φορές δεν είναι αρκετό, καθώς σε συνδυασμό με την πιθανή ύπαρξη εμποδίων, η διέλευση των πεζών δυσχεραίνεται ή καθίσταται ακόμα και αδύνατη. Παράλληλα, μόλις το 52,6% των πεζοδρομίων έχουν πλάτος μεγαλύτερο από 1,5 μέτρο, ενώ τα πεζοδρόμια με πλάτος μεγαλύτερο ή ίσο από 2m αποτελούν μόλις το 17,9% του δικτύου. Αξίζει τέλος να αναφερθεί, ότι το ποσοστό του δικτύου κίνησης των πεζών στο οποίο παρατηρείται παντελή έλλειψη πεζοδρομίου, ανέρχεται στο 22,3%, με συνέπεια σε σημαντικό τμήμα του αστικού ιστού οι πεζοί να εξαναγκάζονται να «συνυπάρχουν» στο οδικό δίκτυο με τα οχήματα με προφανή κίνδυνο δημιουργίας κάποιου τροχαίου ατυχήματος.

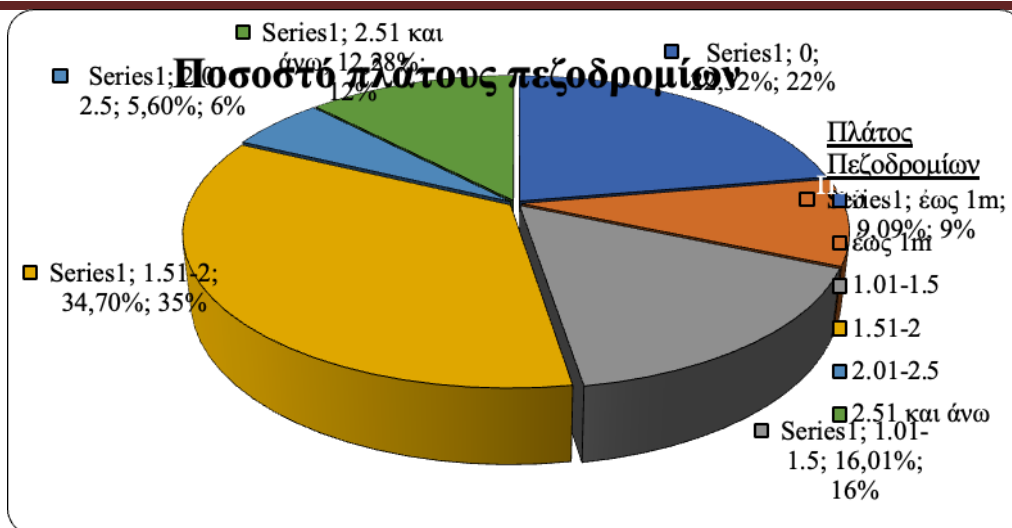
Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται τα συνολικά μήκη και το ποσοστό των πεζοδρομίων για κάθε κατηγορία πλάτους.

**Πίνακας 3-10: Μήκη πεζοδρομίων και ποσοστό επί του συνολικού**

Πλάτος Πεζοδρομίου (m)	0	έως 1	1,01-1,5	1,51-2	2,01-2,5	2,51 και άνω
Συνολικό Μήκος Πεζοδρομίων (m)	90.606,57	36.903,70	64.997,41	140.848,46	22.724,64	49.844,18
Ποσοστό	22,32%	9,09%	16,01%	34,70%	5,60%	12,28%

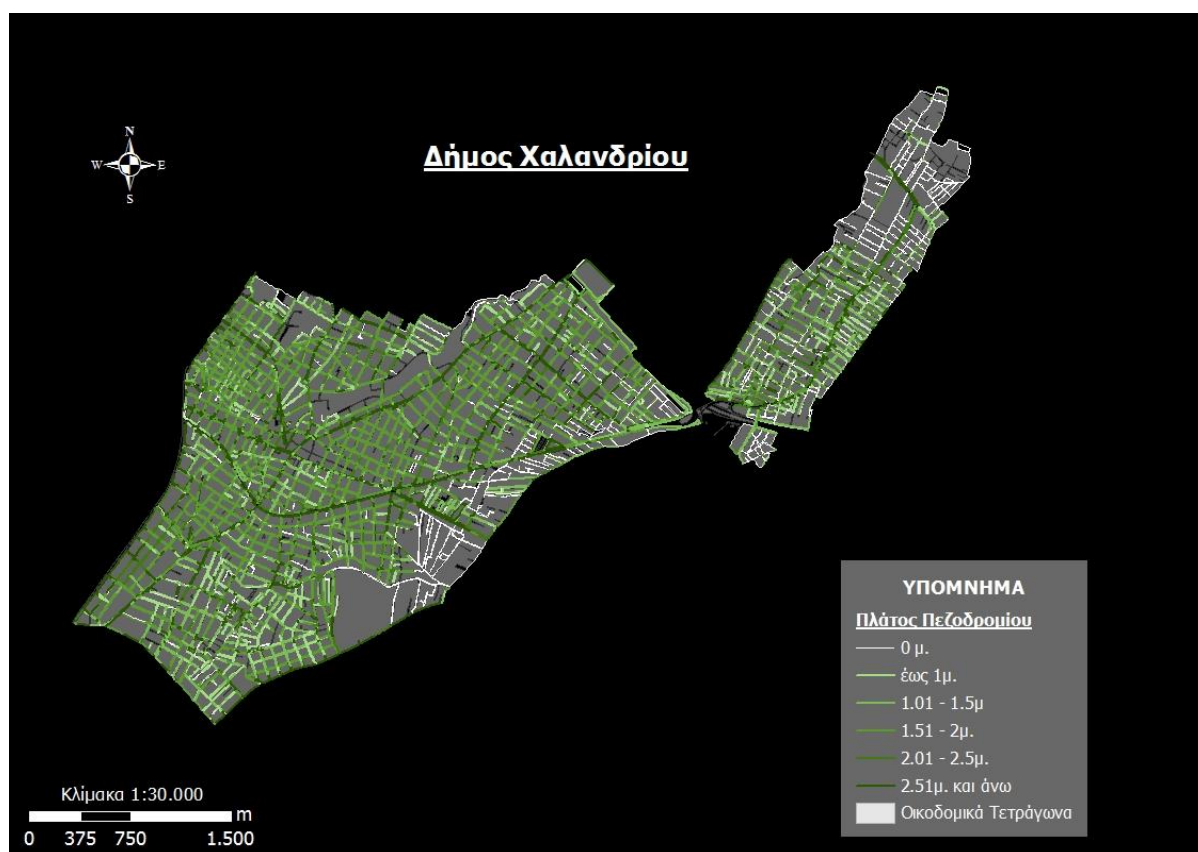
Αναλυτικά παρουσιάζεται το ποσοστό των πεζοδρομίων ανάλογα το πλάτος τους και στο παρακάτω διάγραμμα.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Διάγραμμα 3-1: Ποσοστό πλάτους πεζοδρομίων**

Η χαρτογραφική απόδοση των δεδομένων και των αποτελεσμάτων εμφανίζεται στην παρακάτω εικόνα.

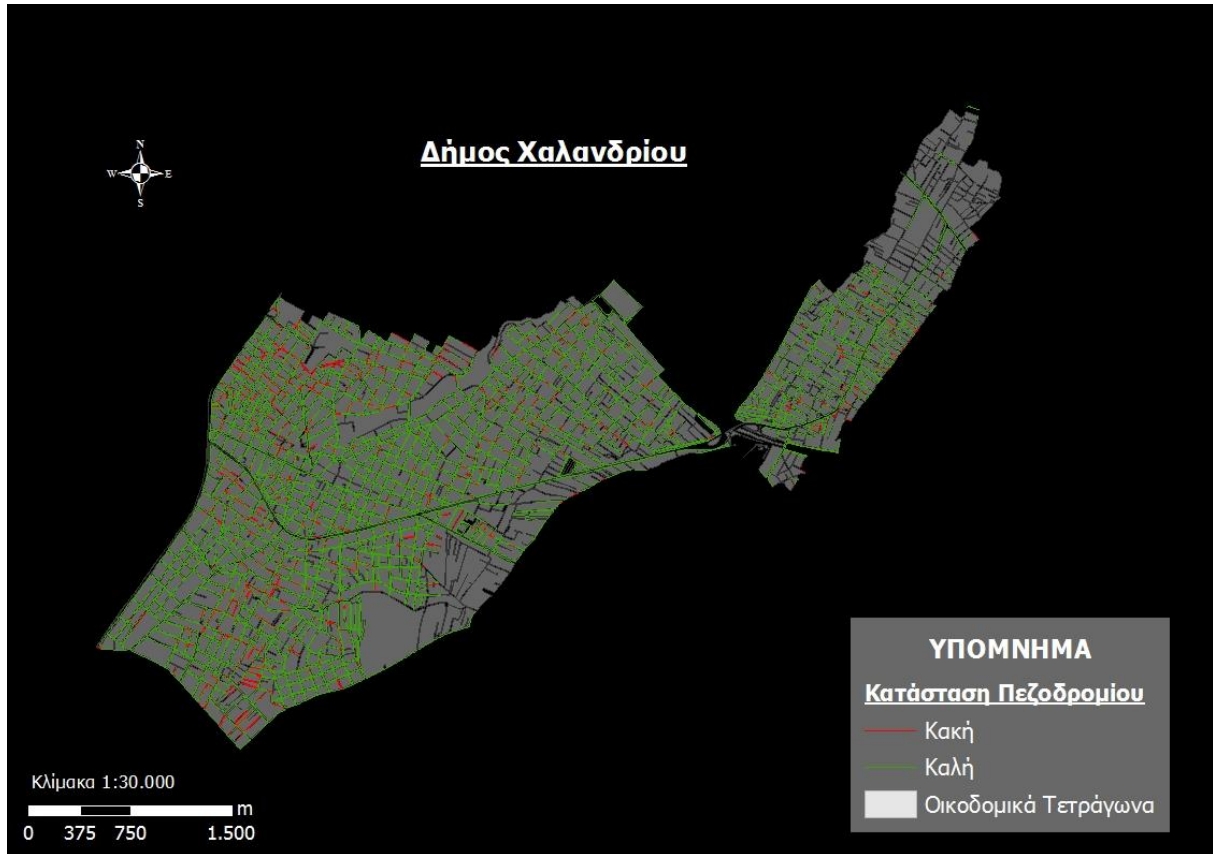


**Εικόνα 3-16: Πλάτη πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου**

Είναι φανερό και από την εικόνα, πως τα πεζοδρόμια στο Χαλάνδρι εμφανίζουν ομοιόμορφη χωρική κατανομή ως προς το πλάτος τους, αν εξαιρεθούν τα πεζοδρόμια μηδενικού πλάτους που φαίνεται πως συγκεντρώνονται στα ανατολικά του Δήμου και στην περιοχή «Πάτημα». Το συγκεκριμένο γεγονός πιθανά συνδυάζεται με, χωρίς όμως να δικαιολογείται από, την πρόσφατη ένταξη - ανάπτυξη καθώς και την αραιή δόμηση της περιοχής.

### Ποιοτική κατάσταση Πεζοδρομίων

Από την επεξεργασία των στοιχείων όσον αφορά στην ποιοτική πληροφορία της κατάστασης των πεζοδρομίων προέκυψε ότι το 87% των πεζοδρομίων είναι σε καλή κατάσταση. Αντίστοιχα μόλις το 13% των πεζοδρομίων βρίσκεται σε κακή κατάσταση παρουσιάζοντας έλλειψη συντήρησης, φθορές, ή ακόμα και έλλειψη πλακόστρωσης. Παρακάτω παρατίθεται η εικόνα με τη γενικότερη κατάσταση των πεζοδρομίων.



Εικόνα 3-17: Κατάσταση πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου

### Εμπόδια επί των Πεζοδρομίων

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο που αξίζει να αναφερθεί είναι τα ευρισκόμενα επί των πεζοδρομίων εμπόδια που δυσχεραίνουν τη διέλευση των πεζών. Στην περιοχή του Χαλανδρίου, τα εμπόδια που παρατηρούνται πιο συχνά κατά μήκος του πεζοδρομίου είναι τα δέντρα και ακολουθούν τα «κολωνάκια», που τις περισσότερες φορές, χρησιμοποιούνται για την προστασία του πεζοδρομίου από την επ' αυτού στάθμευση των οχημάτων. Έτσι, καταγράφεται ένα δέντρο κάθε δώδεκα (12) μέτρα κι ένα «κολωνάκι» κάθε τριάντα επτά (37).

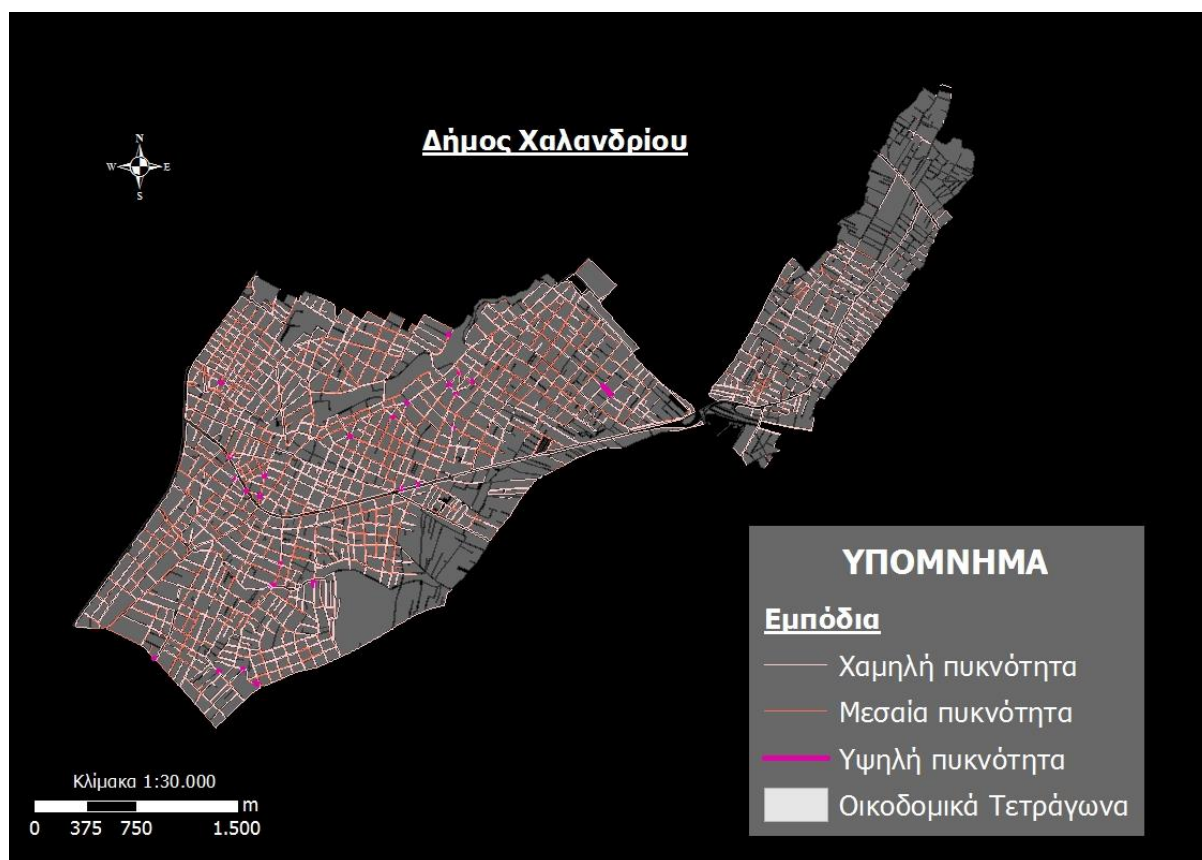
Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζεται η μέση απόσταση εμφάνισης εμποδίου για κάθε κατηγορία πλάτους και στην επόμενη εικόνα : εμφανίζεται η πυκνότητα των εμποδίων στα πεζοδρόμια του Δήμου Χαλανδρίου.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

**Πίνακας 3-11: Μέση απόσταση εμφάνισης εμποδίου**

Εμπόδια	Μέσος Όρος	Πλάτος Πεζοδρομίων (m)				
		έως 1	1,01-1,5	1,51-2	2,01-2,5	2,51 και άνω
<b>Δένδρα</b>	12	20	16	10	11	15
<b>Γλάστρες</b>	224	286	323	221	281	139
<b>Κολώνες ΔΕΗ/ΟΤΕ</b>	52	60	58	54	48	40
<b>Κολωνάκια</b>	37	110	43	36	27	27
<b>Αυτοκίνητα</b>	165	249	305	200	205	68
<b>Άλλα</b>	1.065	2.306	1.161	1.601	710	479

Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό να αναφερθεί και να αξιολογηθεί η μέση απόσταση εμφάνισης του αυτοκινήτου ως εμπόδιο κατά μήκος του πεζοδρομίου. Παρατηρείται λοιπόν από τον πίνακα, πως ενώ η μέση απόστασης εμφάνισης του είναι τα 165 μέτρα, στα πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους (2,51μ. και άνω) το εν λόγω εμπόδιο εμφανίζεται ανά 68 μέτρα. Το γεγονός αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα πως οι Έλληνες οδηγοί χρησιμοποιούν τα μεγάλα πλάτους πεζοδρόμια, όχι για τη διευκόλυνση της πεζή μετακίνησής τους αλλά για την εύρεση θέσης παρκινγκ.



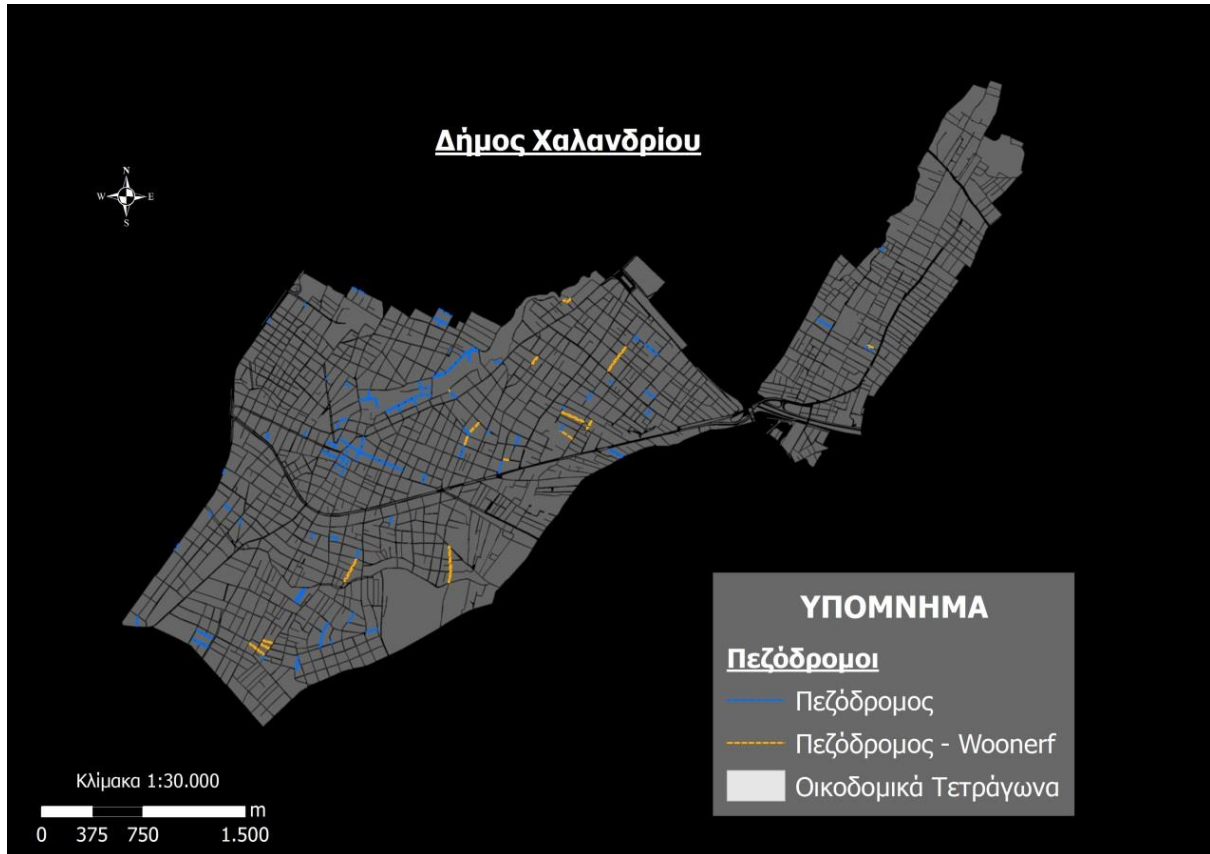
**Εικόνα 3-18: Πυκνότητα εμποδίων Δήμου Χαλανδρίου**

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι ελάχιστο ποσοστό του δικτύου των πεζοδρομίων παρουσιάζει υψηλή πυκνότητα εμποδίων, συγκεκριμένα κάτω από 1%. Το 31,4% παρουσιάζει μεσαία πυκνότητα εμποδίων και το υπόλοιπο 68,5% χαμηλή πυκνότητα εμποδίων.



### Πεζόδρομοι

Το βασικό ζητούμενο όσον αφορά στους πεζόδρομους είναι να μπορεί ο πεζός να κινείται άνετα και ευχάριστα στο σύνολο της αστικής επιφάνειας. Στον Δήμο Χαλανδρίου υπάρχουν 8 χλμ πεζοδρόμων, εκ των οποίων τα 6,3χλμ αφορούν στην αποκλειστική χρήση για τους πεζούς, ενώ στα υπόλοιπα 1,7χλμ επιτρέπεται η ήπια διέλευση τροχοφόρων οχημάτων, έχοντας προτεραιότητα οι πεζοί. Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζονται οι πεζόδρομοι του Δήμου Χαλανδρίου.



Εικόνα 3-19: Πεζόδρομοι Δήμου Χαλανδρίου

Είναι σαφές πως το μεγαλύτερο μήκος των πεζόδρομων παρατηρείται κυρίως στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου και στην περιοχή κοντά στο ρέμα Χαλανδρίου.

### Διαβάσεις Πεζών

Οι διαβάσεις αποτελούν πολύ σημαντικό παράγοντα σε ένα δίκτυο πεζοδρομίων τόσο για την ασφάλεια που προσφέρουν στους πεζούς κατά τη διάρκεια διάσχισης των δρόμων, αλλά και για την επαρκή σύνδεση των πεζών διαδρομών. Στον Δήμο Χαλανδρίου παρατηρήθηκε μικρός αριθμός διαβάσεων, γεγονός που δυσχεραίνει την πεζή μετακίνηση.

Συγκεκριμένα παρουσιάζονται 92 απλές διαβάσεις, 120 διαβάσεις με φωτεινό σηματοδότη κυρίως στις διασταυρώσεις του οδικού δικτύου που ελέγχονται με φωτεινούς σηματοδότες και μόλις 1 πεζογέφυρα στο σταθμό «Χαλάνδρι» του Μετρό. Επομένως είναι εύκολο να συμπεράνει κανείς, πως δεν υπάρχει επαρκής σχεδιασμός για την ασφάλεια των κατοίκων κατά την πεζή μετακίνηση καθώς υπάρχουν μόνο 213 διαβάσεις, που οι περισσότερες εξ' αυτών παρατηρούνται στις κύριες οδικές αρτηρίες.

Η έλλειψη διαβάσεων γίνεται αντιληπτή σε μεγαλύτερο βαθμό αν σκεφτεί κανείς πως ο Δήμος Χαλανδρίου αποτελείται από 1.346 οικοδομικά τετράγωνα, στα οποία όπως αναφέρθηκε δεν υπάρχει η απαραίτητη υποδομή σύνδεσης των πεζοδρομίων τους.

### Αξιολόγηση υποδομής δικτύου κίνησης πεζών

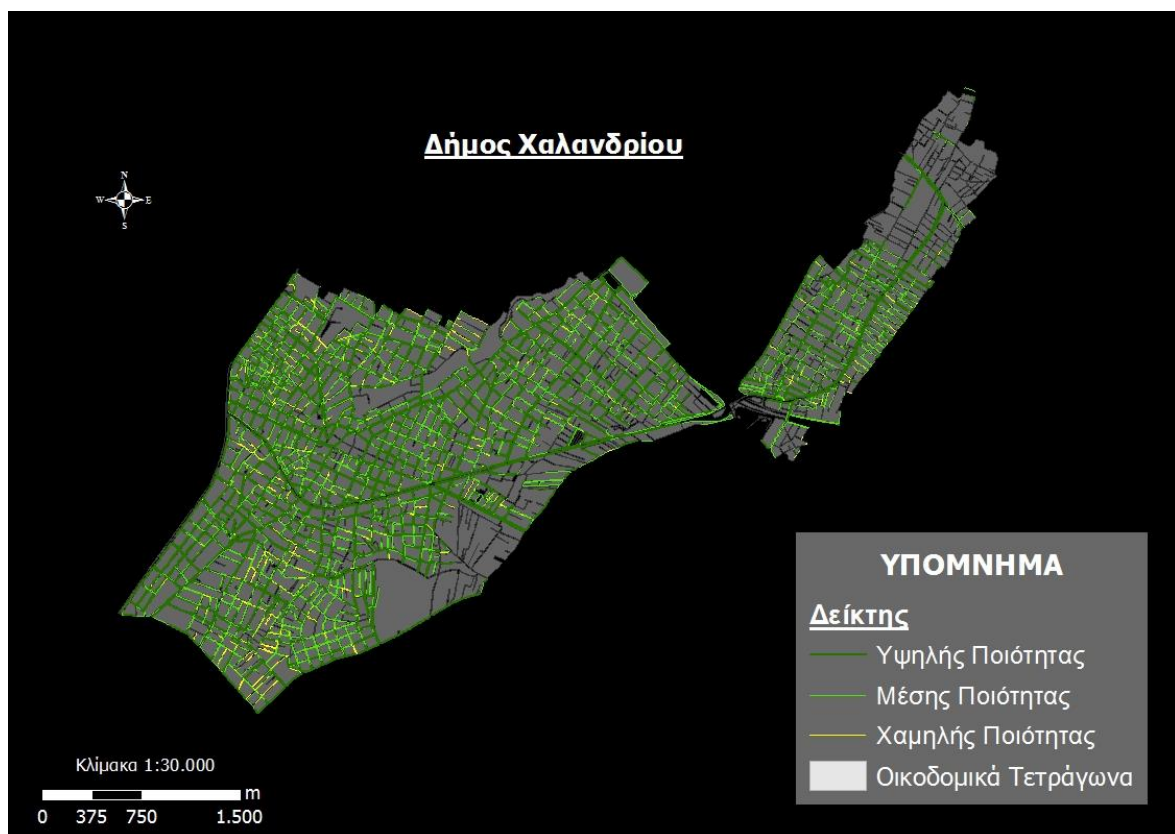
Στο πλαίσιο της συνολικής αξιολόγησης της υποδομής του δικτύου κίνησης πεζών στην περιοχή μελέτης βάση των δεδομένων που συλλέχθηκαν, δηλαδή το πλάτος, την κατάσταση και τα εμπόδια των πεζοδρομίων δημιουργήθηκε και υπολογίστηκε για κάθε τμήμα του δικτύου ένας δείκτης αξιολόγησης.

Ο δείκτης λαμβάνει τιμές από 0 έως 9, με επιμέρους κατηγοριοποίηση 0, [1-3], [4-6], [7-9] και προέκυψε από την άθροιση επιμέρους βαθμών που αποδόθηκαν ως ακολούθως. Όσον αναφορά στα πλάτη δόθηκαν οι τιμές 0, 1, 3 ως εξής:

- 0 για τα πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο από ενάμιση μέτρο,
- 1 για τα πεζοδρόμια από ενάμιση έως δύο μέτρα και
- 3 για τα πεζοδρόμια πλάτους άνω των δύο μέτρων.

Αντίστοιχα, δόθηκε η τιμή 0 για τα πεζοδρόμια που βρίσκονται σε κακή κατάσταση και η τιμή 3 για τα πεζοδρόμια καλής κατάστασης. Τέλος, δόθηκαν τιμές 0, 1, 3 στα πεζοδρόμια με υψηλή, μεσαία, χαμηλή πυκνότητα εμποδίων αντίστοιχα.

Επομένως, δημιουργήθηκε μια κλίμακα αξιολόγησης των πεζοδρομίων βάση των χαρακτηριστικών τους που έχουν άμεση επίδραση στη χρησιμοποίησή τους από τους πεζούς. Είναι σημαντικό να αναφερθεί, πως κανένα πεζοδρόμιο δε λαμβάνει μηδενική βαθμολογία. Στην παρακάτω εικόνα εμφανίζονται τα πεζοδρόμια σύμφωνα με τη βαθμολογία τους σε χαμηλής, μέσης και υψηλής ποιότητας πεζοδρόμια.



Εικόνα 3-20: Δείκτης ποιότητας υποδομής πεζοδρομίων

## 4. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΡΓΟΥ

### 4.1 Γενικά στοιχεία - Σύνοψη υφιστάμενης κατάστασης

Το κέντρο του Χαλανδρίου έχει υπερτοπικό χαρακτήρα, εξυπηρετώντας ανάγκες των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Βόρειας Αθήνας. Το Χαλάνδρι βρίσκεται σε μια κομβική θέση του οδικού δικτύου της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας.

Περιβάλλεται από τις δύο πιο βασικές λεωφόρους, που συνδέουν το κέντρο της Αθήνας με το Βόρειο και τον Ανατολικό τομέα της πρωτεύουσας, δηλαδή τις λεωφόρους Κηφισίας και Μεσογείων. Επίσης, από το Κέντρο του Δήμου ξεκινάει και η βασική διαδρομή προς το Πεντελικό όρος (Λ. Πεντέλης), η οποία συνδέει το Χαλάνδρι -και όχι μόνο- με άλλες περιοχές των βορείων προαστίων (Βριλήσσια, Μελίσσια, Πεντέλη, Κηφισιά).

Με τις σχετικά πρόσφατες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που έγιναν, το Κέντρο του Δήμου αποσυμφορήθηκε αρκετά, αλλά δεν παύει λόγω της θέσης και των χρήσεων του να εξακολουθεί να δέχεται σημαντικό κυκλοφοριακό υπερτοπικό φορτίο

Οι μεγάλοι οδικοί άξονες και οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που αυτοί εξυπηρετούν κατακερματίζουν τον αστικό ιστό, δυσχεραίνοντας τη σύνδεση επιμέρους περιοχών του Δήμου για τους πεζούς, τους ποδηλάτες, τις ευπαθείς κοινωνικές ομάδες, αλλά και τους μετακινούμενους με όχημα.

Το κύριο οδικό δίκτυο έχει κορεστεί από πολλά έτη, η ζήτηση αυξάνει με γρήγορο ρυθμό (αύξηση αριθμού οχημάτων, αύξηση πληθυσμού, μείωση χρήσης ΜΜΜ, κλπ), η προσφορά παραμένει κατά κανόνα σταθερή ή μειώνεται λόγω της παράνομης στάθμευσης, η οποία μειώνει την κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού, με αποτέλεσμα περισσότερα τμήματα οδών να φθάνουν τα επίπεδα κορεσμού και οι περίοδοι κορεσμού να αυξάνονται συνεχώς.

Η υφιστάμενη κατάσταση λειτουργίας του οδικού δικτύου είναι μη βιώσιμη, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανάγκη ενίσχυσης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο

Στο Χαλάνδρι σήμερα διαπιστώνεται έλλειψη χώρων κίνησης πεζών. Τα πεζοδρόμια καταλαμβάνονται κατά το μεγαλύτερο μέρος τους από μόνιμα εμπόδια (στύλοι, δένδρα, κλπ) ή από προσωρινά εμπόδια (παράνομα σταθμευμένα οχήματα). Έτσι οι μετακινούμενοι αποθαρρύνονται να κινηθούν πεζή και επιπλέον αυξάνεται ο αριθμός των ατυχημάτων. Επιπλέον είναι ενδεικτική η έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου εξυπηρέτησης των ήπιων μορφών μετακίνησης που να συνδέει τις γειτονιές με το Κέντρο (και το Ρέμα ως πόλο αναψυχής). Το γεγονός ότι εντοπίζεται πλήθος οδικών τμημάτων με ανεπαρκή πεζοδρόμια και πτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, δημιουργεί συχνά συνθήκες μειωμένης οδικής ασφάλειας για τους πεζούς και τα οχήματα. Στο κέντρο του Δήμου παρατηρούνται γενικά υψηλές ροές πεζών, καθώς πρόκειται για περιοχή με εμπορικά καταστήματα και χρήσεις αναψυχής, τα οποία μάλιστα αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών από γειτονικούς και όχι μόνο Δήμους

Ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει δίκτυο πεζοδρόμων (κυρίως στην κεντρική περιοχή όπως οι οδοί Θουκυδίδου, Ηρακλείου, Ιφικράτους, Πλάτωνος, Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη, κ.α.) και ποδηλατόδρομο. Ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος συνδέει το κέντρο του Χαλανδρίου με την περιοχή της Φραγκοκκλησιάς. Πολύ πρόσφατα προστέθηκε το τμήμα επί της ανάπτυξης της οδού Αγίας Παρασκευής. Ο Δήμος έχει την πρόθεση να ενισχύσει τη χρήση του ποδηλάτου, με τη δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, όπου ο ποδηλάτης θα μπορεί με άνεση και ασφάλεια να μετακινείται σε όλη την έκταση του Δήμου.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

Ο Δήμος Χαλανδρίου διαθέτει μη εγκεκριμένη μελέτη με τίτλο «Ένταξη ποδηλάτου στον Δήμο Χαλανδρίου» που έχει εκπονηθεί το 2009 από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο/ Σχολή Αγρ. Τοπογράφων Μηχανικών/ Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού Σχεδιασμού/ Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας. Η μελέτη προτείνει σε προκαταρκτικό επίπεδο πληθώρα ποδηλατικών διαδρομών και ο Δήμος έχει την πρόθεση χάραξης πολιτικής ενίσχυσης της χρήσης του ποδηλάτου, με τη δημιουργία δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, όπου ο ποδηλάτης θα μπορεί με άνεση και ασφάλεια να μετακινείται σε όλη την έκταση του Δήμου.



**Φωτογραφία 1:** Παράνομη στάθμευση στην οδό Αριστοφάνους



**Φωτογραφία 2:** Εμπόδια επί του πεζοδρομίου στην οδό Καραολή Δημητρίου

Η στάθμευση αποτελεί, αναμφισβήτητα, ένα από τα πιο βασικά ζητήματα στην κυκλοφοριακή οργάνωση του Χαλανδρίου, με κεντρικής σημασίας το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης (παράνομη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζόδρομων, διπλοπαρκάρισμα, παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, κλπ).

Η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων στο κέντρο του Δήμου δημιουργεί αυξημένη ζήτηση για στάθμευση. Η έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων στάθμευσης αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα, ιδιαίτερα της κεντρικής περιοχής και είναι αποτέλεσμα της ραγδαίας εμπορικής ανάπτυξης χωρίς την αναγκαία πρόβλεψη για την εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων.

Στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου λειτουργούσε έως το 2013 Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης με 545 θέσεις για επισκέπτες, 975 θέσεις για κατοίκους (συνολικά 1.520 θέσεις ΣΕΣ).

Στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου λειτουργούσε από τον Σεπτέμβριο 2012 έως τον Σεπτέμβριο 2013 (όπου καταργήθηκε στο σύνολο της χώρας η Δημοτική Αστυνομία) Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης με 545 θέσεις για επισκέπτες, 975 θέσεις για κατοίκους (συνολικά 1.520 θέσεις ΣΕΣ).

Τα οδικά τμήματα στο εμπορικό κέντρο του Δήμου Χαλανδρίου, στα οποία προτείνονται αναπλάσεις είναι τα εξής:

- Αγ. Παρασκευής (από Αισχύλου έως πλατεία Χαλανδρίου)
- Σοφοκλή Βενιζέλου (από Αγ. Παρασκευής έως Ομήρου)
- Αριστοφάνους (από Σόλωνος έως Αφροδίτης)
- Αριστείδου (από Αγ. Παρασκευής έως Σωκράτους)

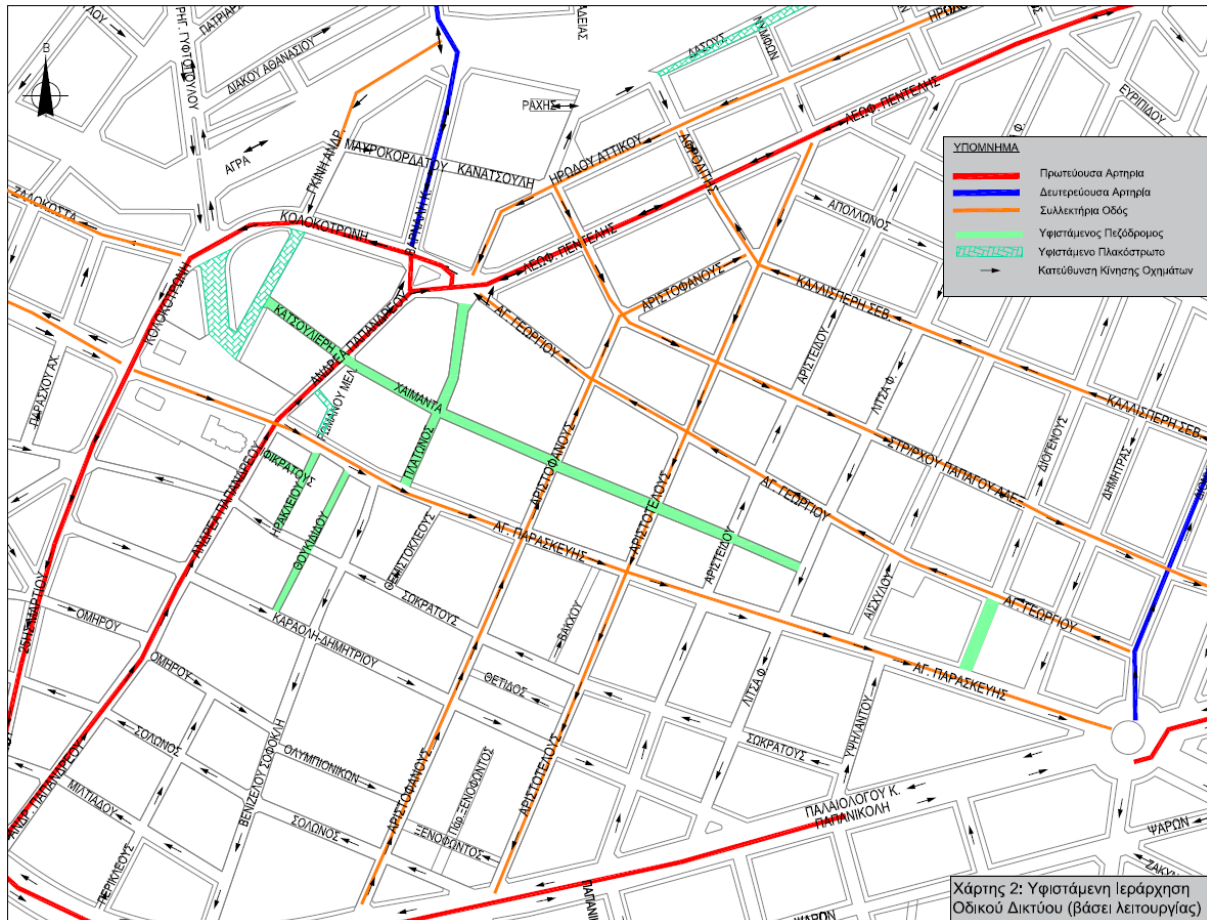


---



## «ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

Η υφιστάμενη ιεράρχηση βάσει λειτουργίας του οδικού δικτύου στην άμεση περιοχή των προτεινόμενων αναπλάσεων παρουσιάζεται στην επόμενη εικόνα:



**Εικόνα 4-2: Υφιστάμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου στο Κέντρο του Χαλανδρίου**

#### **4.2 Βασικές αρχές έργου - Βασικές αρχές αστικών βιώσιμων αναπλάσεων**

Οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίζεται η αστική ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου έχουν ως στόχο την:

- Αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος του κέντρου του Δήμου.
- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του δημόσιου χώρου.
- Ενίσχυση των ήπιων μορφών μετακίνησης.
- Ενίσχυση της ταυτότητας και της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης.
- Προστασία των περιοχών κατοικίας από οχλήσεις.
- Μείωση της κατανάλωσης ενέργειας για μετακινήσεις και η μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Αύξηση του ποσοστού χρήσης ποδηλάτου και πεζή μετακίνησης.
- Μείωση της χρήσης των ΙΧ οχημάτων.
- Μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων στο κέντρο του Δήμου.
- Κατάργηση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης.
- Διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς μετακίνησης όλων των ατόμων χωρίς διακρίσεις.
- Έμφαση στα ζητήματα κινητικότητας Ατόμων με Αναπηρία (ΑΜΕΑ) και Ατόμων με Μειωμένη Κινητικότητα (ΑΜΚ).
- Μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας οχημάτων με κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
- Ανάπτυξη της πόλης με βάση της αρχές της αειφορίας και της βιώσιμης κινητικότητας.

Το παρόν έργο στοχεύει στην αντιμετώπιση των ζητημάτων της αστικής κινητικότητας σε συνάρτηση με τις χρήσεις γης, το αστικό πράσινο, την οργάνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, τις αστικές υποδομές, την καθημερινότητα και τις ανάγκες των κατοίκων, των εργαζομένων και των επισκεπτών, την ενεργειακή απόδοση της πόλης.

Η αειφόρα και βιώσιμη διαχείριση των οδικών μεταφορών, περιλαμβάνει σε επίπεδο τελικών χρηστών την αλλαγή των συνηθειών στον τρόπο μετακίνησης και την προώθηση της χρήσης των ενεργειακά και περιβαλλοντικά αποδοτικών τύπων οδικών μεταφορών (πχ περπάτημα, μέσα μαζικής μεταφοράς, οικονομικότερα οχήματα, car-sharing, ποδήλατο κλπ.), ενώ σε επίπεδο διαχειριστών μεταφορικού έργου (πχ λεωφορεία, οχήματα διανομής αγαθών, κλπ.) περιλαμβάνει εφαρμογές διαχείρισης στόλου με αποδοτικά επιχειρησιακά σχέδια, χρήση οικονομικότερων και «καθαρότερων» οχημάτων.

#### **4.3 Περιγραφή παρεμβάσεων ανά οδικό τμήμα**

Στο πλαίσιο όσων προαναφέρθηκαν ακολουθούν προτάσεις παρέμβασης σε οδικά τμήματα «κλειδιά» του κέντρου του Χαλανδρίου, με γνώμονα τις βασικές αρχές του έργου.

Για τον σχεδιασμό των παρεμβάσεων λήφθηκαν υπόψη:

- Το άρθρο 52 του Ν.2696/1999 (ΦΕΚ 57/Α/23.03.1999) που αφορά στην κύρωση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, (ΚΟΚ), όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 48, παρ. 9 του Ν. 4313/2014 (ΦΕΚ 261/Α/17.12.2014)
- Η Υπουργική Απόφαση με αρ. 52907 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών.» (ΦΕΚ 2621/Β/31.12.2009)
- Οι Τεχνικές Οδηγίες για Υποδομές Ποδηλάτων – Αριθμ. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920 (ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016)

Ιδιαίτερα για τον σχεδιασμό των πεζοδρομίων, εξασφαλίζεται σε όλα τα προς ανάπλαση σημεία, ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών με ελάχιστο πλάτος 1,5μ. Για την τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού, της σήμανσης και της φύτευσης, όπου αυτή απαιτείται, δημιουργείται επιπρόσθετη ζώνη πλάτους τουλάχιστον 0,6μ. Για την ασφαλή διακίνηση των ατόμων με προβλήματα όρασης προβλέπεται η κατασκευή οδηγού όδευσης τυφλών στο σύνολο των πεζοδρομίων. Οι υψομετρικές διαφορές καλύπτονται με κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) κίνησης πεζών, τα οποία είναι συνεχή, χωρίς αναβαθμό στην απόληξη, με κλίση μέχρι 5% και πλάτους τουλάχιστον 1,50μ. Στις περιπτώσεις πεζοδρομίων μικρού πλάτους προτείνονται κεκλιμένα επίπεδα παράλληλα προς τον άξονα της κίνησης, που θα καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων και θα καταλήγουν σε υποβιβασμό της γωνίας στη διασταύρωση των δύο οδών.

##### **4.3.1 Αγ. Παρασκευής (από Αισχύλου έως πλατεία Χαλανδρίου)**

Η Αγίας Παρασκευής είναι ένας δρόμος με ιδιαίτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, αφού το πλάτος της οδού εκτείνεται από 9,50 - 18,00μ. και αυτό γιατί υπάρχουν πολλά ρυμοτομούμενα κτίρια που βρίσκονται εντός εγκεκριμένων κοινόχρηστων χώρων του ρυμοτομικού σχεδίου.

Όλες οι παρεμβάσεις που προτείνονται βασίζονται στη λογική εξυπηρέτησης και προώθησης των βιώσιμης μορφής μετακινήσεων του πεζού και του ποδηλάτη, με παράλληλο περιορισμό του χώρου που διατίθεται για τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, τόσο σε επίπεδο κυκλοφορίας, όσο και σε επίπεδο στάσης και στάθμευσης, ακολουθώντας πάντα τις Τεχνικές Προδιαγραφές.

Σε αυτή την κατεύθυνση προτείνεται σταθερή λωρίδα κίνησης των οχημάτων πλάτους 3,50 μ., δίνοντας τον απαραίτητο χώρο στο αυτοκίνητο, αλλά και στο αστικό λεωφορείο που περνάει από την οδό, να κινηθεί χωρίς εμπόδια.

Παράλληλα προτείνεται και η δημιουργία διαδρόμου ποδηλάτων [cycle track] διπλής κατεύθυνσης στο επίπεδο του οδοστρώματος πλάτους 2,50μ., καθώς ο ωριαίος φόρτος αιχμής δύο κατευθύνσεων εκτιμάται ότι θα είναι χαμηλότερος από 50 ποδήλατα/ώρα. Ο διάδρομος διαθέτει στοιχείο φυσικού διαχωρισμού από την κίνηση των οχημάτων, μη υπερβατό κράσπεδο πλάτους 0,30μ. και ύψους 0,15μ., όπως ορίζεται από τις προδιαγραφές.



Επίσης, περιορίζεται και οργανώνεται η παρόδια στάθμευση, χωρίς όμως την καθολική απαγόρευσή της, αλλά διατηρείται εκεί που είναι εφικτό από το πλάτος του οδοστρώματος. Τέλος γίνεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, όπου τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της οδού το επιτρέπουν, διατηρώντας το ελάχιστο που ορίζεται από τις προδιαγραφές, το οποίο είναι 1,50μ. και εξασφαλίζοντας στις περισσότερες περιπτώσεις ακόμα μεγαλύτερα πλάτη.

#### **4.3.2 Σοφοκλή Βενιζέλου (από Αγ. Παρασκευής έως Ομήρου)**

##### Από Αγίας Παρασκευής έως Σωκράτους:

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,00μ., με κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης, αφού το πλάτος της οδού δεν το επιτρέπει. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

##### Από Σωκράτους έως Καραολή Δημητρίου:

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,50μ., με κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης, αφού το πλάτος της οδού δεν το επιτρέπει. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

##### Από Καραολή Δημητρίου έως Ομήρου:

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,20μ. και διατήρηση μιας λωρίδας παρόδιας στάθμευσης, αριστερά της κίνησης του αυτοκινήτου, πλάτους 2,20μ. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

#### **4.3.3 Αριστοφάνους (από Σόλωνος έως Αφροδίτης)**

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,20μ. και διατήρηση μιας λωρίδας παρόδιας στάθμευσης, δεξιά της κίνησης του αυτοκινήτου, πλάτους 2,20μ. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

#### **4.3.4 Αριστείδου (από Αγ. Παρασκευής έως Σωκράτους)**

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,20μ. και διατήρηση μιας λωρίδας παρόδιας στάθμευσης, αριστερά της κίνησης του αυτοκινήτου, πλάτους 2,20μ. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

#### **4.3.5 Αριστοτέλους (από Αγ. Γεωργίου έως Καλλισπέρη)**

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,20μ. και διατήρηση μιας λωρίδας παρόδιας στάθμευσης, δεξιά της κίνησης του αυτοκινήτου, πλάτους 2,20μ. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

#### **4.3.6 Παπάγου (από Ηρώδου Αττικού έως Λίτσα)**

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,20μ. και διατήρηση μιας λωρίδας παρόδιας στάθμευσης, δεξιά της κίνησης του αυτοκινήτου, πλάτους 2,20μ. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

#### **4.3.7 Καρσολή Δημητρίου (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Λίτσα)**

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,50μ. και διατήρηση μιας λωρίδας παρόδιας στάθμευσης, δεξιά της κίνησης του αυτοκινήτου, πλάτους 2,20μ. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

#### **4.3.8 Ολυμπιονικών (από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Αριστοφάνους)**

Προτείνεται λωρίδα κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων πλάτους 3,20μ., με κατάργηση της παρόδιας στάθμευσης, αφού το πλάτος της οδού δεν το επιτρέπει. Το υπόλοιπο πλάτος της οδού δίνεται στα πεζοδρόμια με ελάχιστο πλάτος 1,50μ. και σε πολλά σημεία ακόμη μεγαλύτερο.

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 4-3: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδικού χώρου - Τμήμα 1 περιοχής μελέτης**

[illegible]

98



**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 4-5: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδικού χώρου - Τμήμα 3 περιοχής μελέτης**

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**



**Εικόνα 4-6: Προτεινόμενη διαμόρφωση οδικού χώρου - Τμήμα 4 περιοχής μελέτης**

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

**Διαχείριση στάθμευσης ανά οδικό τμήμα παρέμβασης**

Οι παρεμβάσεις που περιγράφονται παραπάνω επιφέρουν αλλαγές στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδικών τμημάτων, όπου εφαρμόζονται. Προκύπτουν έτσι, καινούρια δεδομένα για την παρόδια στάθμευση στο κέντρο του Δήμου Χαλανδρίου, η οποία μειώνεται στο σύνολό της.

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ			ΝΟΜΙΜΑ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ		
			ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΔΕΞΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ
<b>ΣΥΝΟΛΑ ΑΝΑ ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ</b>	<b>Αγ. Παρασκευής</b>	<b>Ανδρέα Παπανδρέου - Αισχύλου</b>	0	18	18
	<b>Καραολή Δημητρίου</b>	<b>Ανδρέα Παπανδρέου - Λίτσα Φ.</b>	0	48	48
	<b>Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.</b>	<b>Ηρώδου Αττικού - Λίτσα Φ.</b>	0	32	32
	<b>Σοφοκλή Βενιζέλου</b>	<b>Αγ. Παρασκευής - Ολυμπιονικών</b>	9	0	9
	<b>Αριστοφάνους</b>	<b>Σόλωνος - Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.</b>	0	66	66
	<b>Αριστοτέλους</b>	<b>Καλλισπέρη Σεβ. - Αγ. Γεωργίου</b>	0	14	14
	<b>Αριστείδου</b>	<b>Σωκράτους - Αγ. Παρασκευής</b>	12	0	12
	<b>Ολυμπιονικών</b>	<b>Σοφοκλή Βενιζέλου - Αριστοφάνους</b>	0	0	0
<b>Σύνολο οδικών τμημάτων παρέμβασης</b>			<b>21</b>	<b>178</b>	<b>199</b>

Συνεπώς, συνολικά από τις 366 υφιστάμενες νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων (Ε.Ι.Χ.) στην περιοχή παρέμβασης (βλ. παραπάνω Κεφ. 3.5.3) θα **καταργηθούν 167 θέσεις** και **οι υπόλοιπες 199 θέσεις θα εγκιβωτιστούν σύμφωνα με τα σχέδια των προτεινόμενων αναπλάσεων.**

Πιο συγκεκριμένα στην οδό **Αγ. Παρασκευής** στο τμήμα από Ανδρέα Παπανδρέου έως Αισχύλου το νέο πλάτος της οδού είναι 3,50 μέτρα και από τις 105 νόμιμες θέσεις στάθμευσης παραμένουν οι 18. Στην **Καραολή Δημητρίου** στο οδικό τμήμα από Ανδρέα Παπανδρέου έως Φιλίππου Λίτσα το πλάτος της οδού μετά τις παρεμβάσεις γίνεται 3,50 μέτρα και από τις 69 υφιστάμενες θέσεις διατηρούνται οι 48. Στην οδό **Στρ/χου Παπάγου** στο τμήμα από Ηρώδου Αττικού έως Φιλίππου Λίτσα το νέο πλάτος της οδού μεταβάλλεται στα 3,20 μέτρα και από τις 42 νόμιμες θέσεις παραμένουν οι 32. Στη **Σοφοκλή Βενιζέλου** στο τμήμα από Αγ. Παρασκευής έως Σωκράτους το νέο πλάτος της οδού ανέρχεται στα 3,00 μέτρα, στο τμήμα Σωκράτους - Καραολή Δημητρίου στα 3,50 μέτρα και στο οδικό τμήμα Καραολή Δημητρίου – Ολυμπιονικών το νέο πλάτος οδού είναι 3,50 μέτρα. Συνολικά στην Σοφοκλή Βενιζέλου από τις 31 νόμιμες θέσεις διατηρούνται οι 9. Στην οδό **Αριστοφάνους** στο οδικό τμήμα Σόλωνος έως Παπάγου Αλεξ το νέο πλάτος οδού είναι στα 3,20 μέτρα και από τις 78 θέσεις στάθμευσης παραμένουν οι 66. Στην οδό **Αριστοτέλους** στο οδικό τμήμα από Καλλισπέρη Σεβαστής έως Αγ. Γεωργίου το νέο πλάτος της οδού ανέρχεται στα 3,20 μέτρα και από τις 16 νόμιμες θέσεις διατηρούνται οι 14. Στην **Αριστείδου** στο τμήμα από Σωκράτους έως Αγ. Παρασκευής η οδός έχει νέο πλάτος τα 3,20 μέτρα και οι 12 θέσεις στάθμευσης παραμένουν ως έχουν. Τέλος η οδός **Ολυμπιονικών** στο τμήμα από Σοφοκλή

Βενιζέλου έως Αριστοφάνους έχει νέο πλάτος τα 3,20 μέτρα και από τις 13 νόμιμες θέσεις στάθμευσης δεν διατηρείται καμία.

Τα παραπάνω παρουσιάζονται αναλυτικότερα και στο **Παράρτημα Ι.2** που συνοδεύει το παρόν παραδοτέο.

Η **μείωση** των 167 προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης θα καλυφθεί από τους νέους χώρους στάθμευσης εκτός οδού, ήτοι από το υπό κατασκευή Νέο κτίριο του Δημαρχείου (υπόγειο parking 150 θέσεων) και από τον προβλεπόμενο χώρο στάθμευσης εκτός οδού στο ακίνητο Μαμόπουλου (υπόγειο parking), ενώ βάσει των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας, η προσφορά της παρόδιας στάθμευσης μειώνεται προς όφελος της προσβασιμότητας (όταν δεν υπάρχει διαθέσιμο εύρος) και με στόχο τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. οχήματος για την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης.



## 5. Συμπεράσματα – Αιτιολόγηση προτεινόμενων παρεμβάσεων

Είναι προφανές ότι δεν υπάρχουν μαγικές λύσεις που θα επέτρεπαν να εξυπηρετηθεί η τεράστια ζήτηση μετακινήσεων. Ήδη βρισκόμαστε στο σημείο να μην επαρκεί ο οδικός χώρος των κεντρικών περιοχών ούτε για τη στάθμευση των οχημάτων των κατοίκων τους.

Στο συνολικό ανάπτυσμα του οδικού δικτύου του κέντρου Χαλανδρίου καταγράφεται συνεχής στάθμευση και κατά κανόνα και στις δυο πλευρές. Συχνά η απαγόρευση της στάθμευσης παρά την οδό δεν τηρείται σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλά προβλήματα, τόσο στην κίνηση των οχημάτων, όσο και στην κίνηση των πεζών.

Ο οδικός χώρος με τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση –ιδιαίτερα στο κέντρο του Χαλανδρίου– είναι ήδη ανεπαρκής για να εξυπηρετήσει την υφιστάμενη ζήτηση.

Εφόσον αυτό γίνει παραδεκτό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός απελευθερώνεται από τη μάταιη προσπάθεια εξυπηρέτησης του όλο και μεγαλύτερου αριθμού οχημάτων που τον διέκρινε τις τελευταίες δεκαετίες, μια προσπάθεια που τον οδήγησε τις πιο πολλές φορές στην υποτίμηση των υπόλοιπων λειτουργιών του δρόμου και στη βάνανυση εκτόπιση από τον οδικό χώρο όλων των άλλων χρηστών και μέσων πλην του αυτοκινήτου. Αυτή η στρατηγική αφού έδωσε προσωρινές λύσεις, έφτασε στα όριά της, αφού ούτε το κυκλοφοριακό επιλύει, έστω και με αντίτιμο τη ριζική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, ούτε τα ίδια τα χαρακτηριστικά της ιδιωτικής μετακίνησης προστατεύει, αφαιρώντας τις περισσότερες από τις παραδοσιακές της ελευθερίες.

Είναι λοιπόν απαραίτητο ο σχεδιασμός του οδικού χώρου να ακολουθεί τις αντοχές και τις ανάγκες όλων των χρηστών. Αρχή της μεθοδολογίας αυτής είναι η απόδοση προτεραιότητας στη διαφύλαξη της σημασίας του κοινωνικού και περιβαλλοντικού ρόλου του δρόμου που είναι ορισμένη και μετρήσιμη και όχι στην εξυπηρέτηση μιας ακαθόριστης και εκρηκτικά διογκούμενης ζήτησης μετακινήσεων με αυτοκίνητο, δυσανάλογα μεγαλύτερης από τις αντοχές του χώρου. Το αυτοκίνητο δεν αποκλείεται αλλά υποτάσσεται. Η υπερβάλλουσα ζήτηση εκ των πραγμάτων θα εξυπηρετείται από τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα πετυχαίνοντας:

- τη σημασία του δημόσιου χώρου του δρόμου ως κλειστού συστήματος με αρχιτεκτονική αξία καθ' εαυτή (από διασταύρωση σε διασταύρωση),
- την επί ίσοις όροις παρουσία του πεζού, του ποδηλάτη, των επιβατών αυτοκινήτου, των χρηστών δημόσιων μέσων μεταφοράς,
- την ικανότητα του δρόμου να ανταποκριθεί στο σύνολο των λειτουργιών για τις οποίες είναι προορισμένος.

Από αυτές τις λειτουργίες η πιο σημαντική είναι η κοινωνική. Η πόλη υπάρχει για να φέρνει τους ανθρώπους σε επαφή και ίσως από τους καταλληλότερους χώρους για αυτό είναι ο δημόσιος χώρος του δρόμου. Εκεί δικαιούσαι να μπορείς να αναπνέεις, να περπατάς, να κουβεντιάσεις, να μετακινείσαι απολαμβάνοντας τη διαδρομή.

Τα παραπάνω εντάσσονται στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής κινητικότητας του Δήμου, η οποία βρίσκεται σε πλήρη συμφωνία με τον στόχο του παρόντος έργου και αποτελεί παράλληλα στρατηγικό στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά στον σχεδιασμό και στη διαχείριση των αστικών συστημάτων μεταφορών και στην αντιμετώπιση των ποικίλων αστικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων, που προκαλεί η συνεχής αύξηση των αναγκών μετακίνησης και η εξάρτηση από το Ι.Χ. αυτοκίνητο.

Οι πολιτικές αυτές είναι εναρμονισμένες με τη γενικότερη ευρωπαϊκή περιβαλλοντική πολιτική, στις προτεραιότητες της οποίας περιλαμβάνονται η μείωση των εκπομπών αέριων ρύπων, με έμφαση στις εκπομπές σωματιδίων και ρύπων του θερμοκηπίου, η βελτίωση των

συνθηκών περιβαλλοντικού θορύβου, η προστασία γενικότερα της υγείας και της ποιότητας ζωής.

**Ο ρόλος του πεζού στην πόλη πρέπει να αναβαθμιστεί και να προηγείται της εξυπηρέτησης του οχήματος.**

Η υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων του παρόντος έργου θα βοηθήσει στη δημιουργία ενός δικτύου οδών ήπιας κυκλοφορίας οχημάτων και προσβασιμότητας για όλους (οδοί ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, πράσινες διαδρομές, κλπ), βελτιώνοντας ουσιαστικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων και την προσβασιμότητα του κέντρου της πόλης.

Η αρχιτεκτονική ανάπλαση των πεζοδρόμων και των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) καθώς και η φύτευση, η κατασκευή παρτεριών και η χρήση ψυχρών υλικών, θα μειώσουν τις ταχύτητες των οχημάτων και θα αναβαθμίσουν την αισθητική και το περιβάλλον της πόλης.

Ωστόσο η εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων στάθμευσης γύρω από τον πεζοδρομημένο πυρήνα καθώς και της ύπαρξης προσβάσεων προς τους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης των κατοίκων είναι απαραίτητη.

Συνοψίζοντας λοιπόν, **εντοπίζονται πλήθος θετικών επιδράσεων**, ενώ η μόνη «αρνητική» βασική επίπτωση των προτεινόμενων παρεμβάσεων είναι η κατάργηση 167 παρόδων νομίμων θέσεων στάθμευσης επιβατικών Ι.Χ. Είναι σημαντικό να σημειωθεί πως με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις δεν αλλάζει η κυκλοφοριακή οργάνωση του οδικού δικτύου όπου εφαρμόζονται και συνεπώς **η κυκλοφοριακή κατάσταση και η πρόσβαση στην κεντρική περιοχή του Δήμου παραμένει ως έχει**. Όσον αφορά στις νόμιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης που καταργούνται προκειμένου να εξασφαλιστεί ο απαιτούμενος χώρος για την προσβασιμότητα της πεζή μετακίνησης και όχι μόνο (π.χ. πεζοδρόμια με ελεύθερο πλάτος όδευσης 1,5μ. κατ' ελάχιστον βάσει νομοθεσίας), η ζήτηση για στάθμευση στο κέντρο του Δήμου θα καλυφθεί επαρκώς καθώς:

- Είναι υπό κατασκευή το **Νέο Δημαρχείο** στη διασταύρωση των οδών 25ης Μαρτίου και Λ. Βασ. Γεωργίου. Η μελέτη προβλέπει υπόγειο **parking 150 θέσεων**, για την εξυπηρέτηση των αναγκών του Νέου Δημαρχείου. Το υπόγειο parking θα αποσυμφορήσει σημαντικά την περιοχή του κέντρου καθώς θα αναλάβει τον φόρτο που προκαλούν οι δραστηριότητες στο Δημαρχείο κατά τις ώρες λειτουργίας, εργαζομένων και επισκεπτών.
- Επιπλέον προγραμματίζεται η **κατασκευή μεγάλου υπόγειου parking στο ακίνητο Μαμόπουλου** (3 στρέμματα, στην περιοχή της παλαιάς Πλατείας Κέννεντυ, μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Παλαιολόγου/ Παπανικολή).
- Το έργο της παρούσης κινείται στην ίδια κατεύθυνση με το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)** που έχει εκπονηθεί ήδη για τον Δήμο Χαλανδρίου. Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η κατασκευή ποδηλατόδρομων ενισχύει την **προσβασιμότητα** στο κέντρο του Δήμου και οδηγεί σε **μείωση των ταχυτήτων** των οχημάτων. Το κέντρο γίνεται βιώσιμο και πιο ασφαλές για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.
- Αποτελεί πρόθεση του Δήμου η επαναλειτουργία και η επέκταση του **Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην κεντρική περιοχή της πόλης**, σε συνδυασμό με την αναβαθμισμένη λειτουργία της Δημοτικής Συγκοινωνίας και των ΜΜΜ. Η δημιουργία εγκιβωτισμένων θέσεων στάθμευσης, η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και

**«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»**

---

η βελτιωμένη λειτουργία των ΜΜΜ έρχονται να ολοκληρώσουν την αστική ανάπτυξη του εμπορικού κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου.

Με δεδομένη την κατασκευή του νέου Δημαρχείου με το υπόγειο parking, καθώς και τη μείωση των νόμιμα προσφερόμενων παρόδων θέσεων στάθμευσης λόγω των προτεινόμενων αναπλάσεων, ο κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Παρασκευής και των οδικών τμημάτων πέριξ αυτής θα μειωθεί σημαντικά. Η μείωση θα επέλθει λόγω των μειωμένων περιπορειών αναζήτησης στάθμευσης και θα επιφέρει σημαντικά περιβαλλοντικά οφέλη (μείωση ρύπων και θορύβου).

Τέλος, το σύνολο των προτεινόμενων παρεμβάσεων θα βελτιώσει ουσιαστικά το επίπεδο της οδικής ασφάλειας, με τη βελτίωση των κόμβων, της ορατότητας, των διαβάσεων πεζών, με τη μείωση των τροχαίων συμβάντων κλπ.

Αθήνα, 22/02/2022

Αθήνα, 22/02/2022

Συντάχθηκε

Θεωρήθηκε

ΧΡΗΣΤΟΣ Ν. ΚΑΡΟΛΕΜΕΑΣ  
Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π.

Ο Δ/της Τεχνικών Έργων  
ΚΩΝ/ΝΟΣ ΦΛΩΡΟΣ  
Τοπογράφος Μηχανικός



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ



**Παράρτημα Ι:     Απογραφές Στάθμευσης**

***Παράρτημα Ι.1: Απογραφές Στάθμευσης και Ωριαίες Νυχτερινές Απογραφές***

## **ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΓΡΑΦΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΒΑΚ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**

### **1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**

Γενικότερα, από τις απογραφές προέκυψε ότι το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης παρουσιάζεται έντονο στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου. Συγκεκριμένα, παρατηρήθηκε κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρόμων από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, παράνομη στάθμευση στις διασταυρώσεις οδών, σε θέσεις εισόδου χώρων στάθμευσης κλπ, καθώς επίσης πολλές ήταν οι περιπτώσεις όπου καταγράφηκε "διπλοπαρκάρισμα" από παράνομα σταθμευμένα οχήματα.

Το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης αποτελεί ιδιαίτερης σημασίας πρόβλημα για την κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου. Η απαγόρευση της στάθμευσης παρά το κράσπεδο δεν τηρείται σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλά προβλήματα, τόσο στην κίνηση των οχημάτων, όσο και στην κίνηση των πεζών. Επιπλέον, στο κέντρο του Χαλανδρίου παρατηρείται υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων, γεγονός που προκαλεί αυξημένη ζήτηση για στάθμευση. Η έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων στάθμευσης της κεντρικής περιοχής είναι αποτέλεσμα της ραγδαίας εμπορικής ανάπτυξης χωρίς την αναγκαία πρόβλεψη για την εξασφάλιση των απαραίτητων θέσεων.

Αναλυτικά, τα συμπεράσματα της απογραφής στάθμευσης για κάθε οδικό τμήμα της κεντρικής περιοχής του Χαλανδρίου παρουσιάζονται στη συνέχεια.

### 1.1 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ

Η απογραφή στάθμευσης στην οδό Αγ. Παρασκευής έγινε τόσο για μια τυπική καθημερινή όσο και για ένα Σάββατο. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές την Πέμπτη 29/11/2018 (13:00-14:00) και το Σάββατο 01/12/2018 (14:00-15:00). Στον παρακάτω πίνακα 1 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για κάθε ημέρα απογραφής.

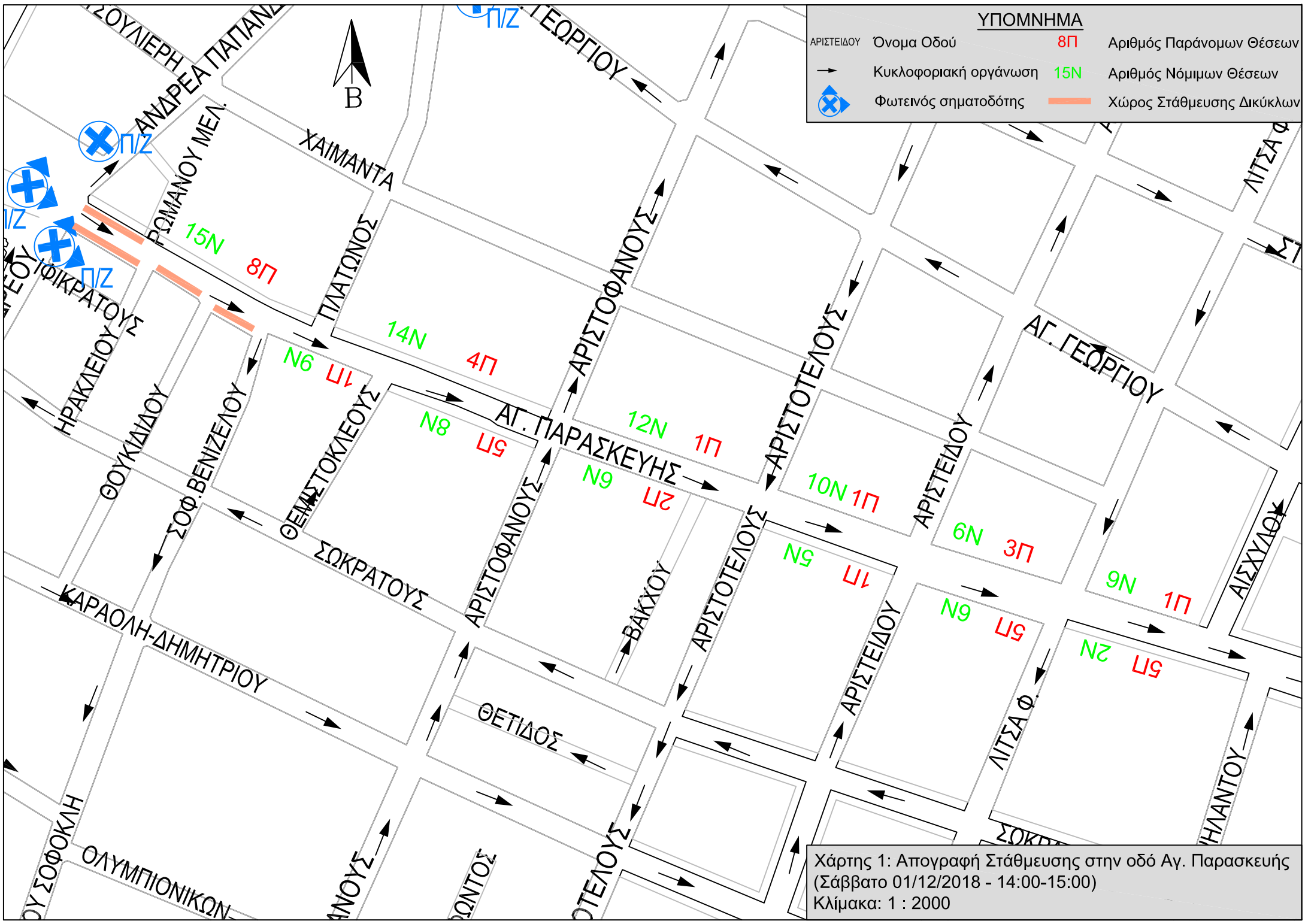
**Πίνακας 1:** Ωριαία απογραφή στάθμευσης στην οδό Αγ. Παρασκευής

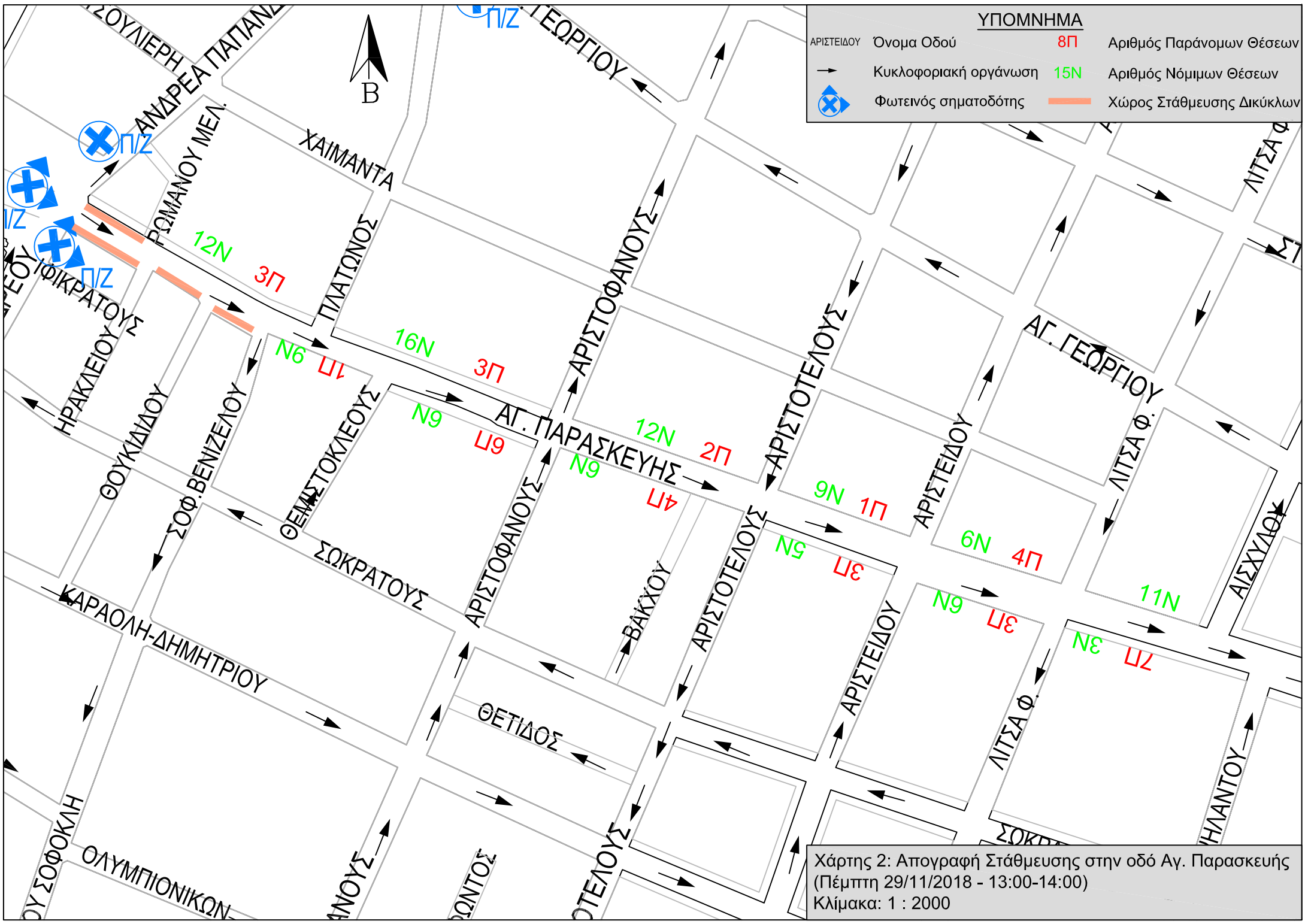
	ΣΥΝΟΛΑ	
	ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΩΙ	ΣΑΒΒΑΤΟ
<b>Νόμιμες Διαθέσιμες Θέσεις:</b>	<b>107</b>	<b>107</b>
<b>Σύνολο Σταθμευμένων σε νόμιμες θέσεις:</b>	<b>101</b>	<b>102</b>
<b>Παράνομες Θέσεις (Parking):</b>	<b>8</b>	<b>8</b>
<b>Παράνομες Θέσεις (Γωνίες, κλπ):</b>	<b>35</b>	<b>33</b>
<b>Παράνομα σταθμευμένα βάσει ΚΟΚ:</b>	<b>37</b>	<b>37</b>
<b>Παράνομα σταθμευμένα σε θέση ΑΜΕΑ (χωρίς Κάρτα ΑΜΕΑ):</b>	<b>-</b>	<b>2</b>

Με βάση τις απογραφές σταθμευμένων οχημάτων στην οδό Αγ. Παρασκευής (από Α. Παπανδρέου έως Αισχύλου), η οποία σημειώνεται ότι κατά την περίοδο λειτουργίας του ΣΕΣ αποτελούσε ζώνη στάθμευσης επισκεπτών, συμπεραίνονται τα παρακάτω:

- Ο συνολικός αριθμός νόμιμων διαθέσιμων θέσεων ανέρχεται σε 107 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό.
- Το μεσημέρι της Πέμπτης καταγράφηκαν 138 οχήματα, εκ των οποίων τα 37 ήταν παράνομα σταθμευμένα. Ο αριθμός αυτός κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα και το μεσημέρι του Σαββάτου όπου το σύνολο των καταγραφέντων οχημάτων τη χρονική διάρκεια της απογραφής ήταν 139 οχήματα (37 παράνομα σταθμευμένα).
- Στην οδό Αγ. Παρασκευής παρουσιάζεται έντονη παράνομη στάθμευση (βάσει ΚΟΚ).
- Η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά κατά 31 οχήματα το μεσημέρι της Πέμπτης και κατά 32 οχήματα το μεσημέρι του Σαββάτου.
- Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα με τη συνολική ανάλυση εναλλαγής στάθμευσης που έγινε στην οδό Αγ. Παρασκευής, παρατηρείται ότι τις μεσημεριανές ώρες το έλλειμμα στάθμευσης που παρατηρείται είναι μεγαλύτερο σε σχέση με τις πρωινές ή και τις βραδινές ώρες στην περίπτωση της απογραφής του Σαββάτου. Συνεπώς, η οδός Αγ. Παρασκευής επιβαρύνεται σημαντικά, πιθανότητα κυρίως από επισκέπτες, και η εύρεση θέσης στάθμευσης στην περιοχή καθίσταται αρκετά δύσκολη.







## 1.2 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ

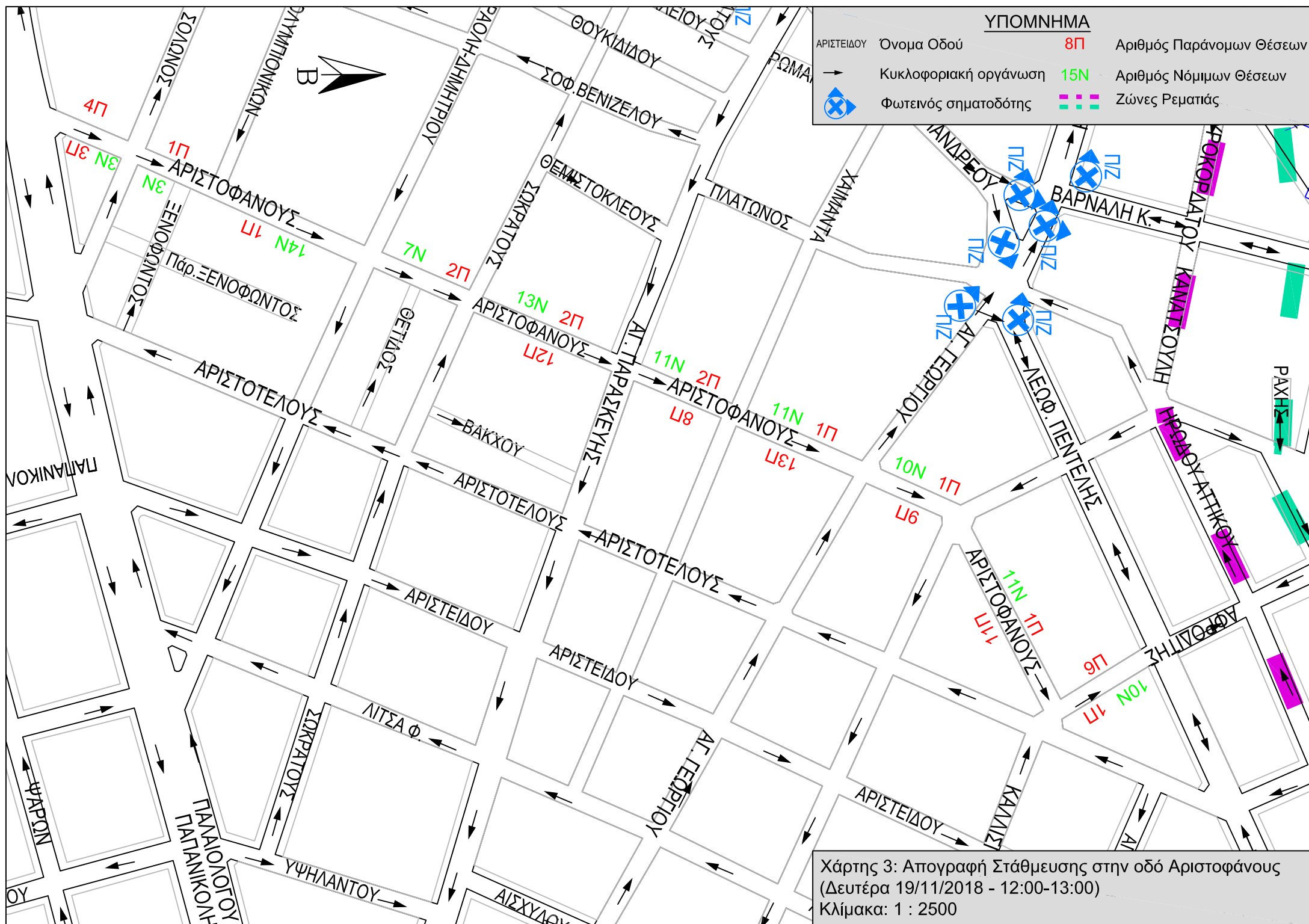
Στην οδό Αριστοφάνους πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης για μια τυπική καθημερινή. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές τη Δευτέρα 19/11/2018 (12:00-13:00). Στον παρακάτω πίνακα 2 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της απογραφής.

**Πίνακας 2:** Ωριαία απογραφή στάθμευσης στην οδό Αριστοφάνους

	ΣΥΝΟΛΑ
	ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΩΙ
Νόμιμες Διαθέσιμες Θέσεις:	98
Σύνολο Σταθμευμένων σε νόμιμες θέσεις:	93
Παράνομες Θέσεις (Parking):	6
Παράνομες Θέσεις (Γωνίες, κλπ):	67
Παράνομα σταθμευμένα βάσει ΚΟΚ:	81
Παράνομα σταθμευμένα σε θέση ΑΜΕΑ (χωρίς Κάρτα ΑΜΕΑ):	0

Με βάση τις απογραφές σταθμευμένων οχημάτων στην οδό Αριστοφάνους (από Παπανικολή έως Λεωφ. Πεντέλης μέσω Αφροδίτης), προκύπτει ότι:

- Ο συνολικός αριθμός νόμιμων διαθέσιμων θέσεων ανέρχεται σε 98 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό.
- Συνολικά καταγράφηκαν 174 οχήματα, εκ των οποίων τα 81 ήταν σταθμευμένα παράνομα. Συνεπώς, παρουσιάζεται έντονη παράνομη στάθμευση (βάσει ΚΟΚ). Συγκεκριμένα, η παράνομη στάθμευση κατά τη χρονική διάρκεια της απογραφής αποτελούσε σχεδόν το 47% της συνολικής ζήτησης.
- Το έλλειμμα στάθμευσης στο σύνολο της οδού Αριστοφάνους ανέρχεται σε 76 οχήματα.





### 1.3 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ

Στην οδό 25ης Μαρτίου πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης για μια τυπική καθημερινή. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές τη Δευτέρα 19/11/2018 (12:00-13:00). Σημειώνεται ότι στην εν λόγω περιοχή απαγορεύεται η στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Στον παρακάτω πίνακα 3, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της απογραφής.

**Πίνακας 3:** Ωριαία απογραφή στάθμευσης στην οδό 25ης Μαρτίου

	ΣΥΝΟΛΑ
	ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΩΙ
Σύνολο Σταθμευμένων σε νόμιμες θέσεις:	0
Παράνομα σταθμευμένα βάσει ΚΟΚ	17
Παράνομα σταθμευμένα σε θέση ΑΜΕΑ (χωρίς Κάρτα ΑΜΕΑ):	0

Με βάση τις απογραφές σταθμευμένων οχημάτων στην οδό Αριστοφάνους (από Παπανικολή έως Λεωφ. Πεντέλης), συμπεραίνεται ότι:

- Η στάθμευση απαγορεύεται εκατέρωθεν της οδού με σήμανση Ρ-40.
- Συνολικά καταγράφηκαν 17 παράνομα σταθμευμένα οχήματα.



#### 1.4 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

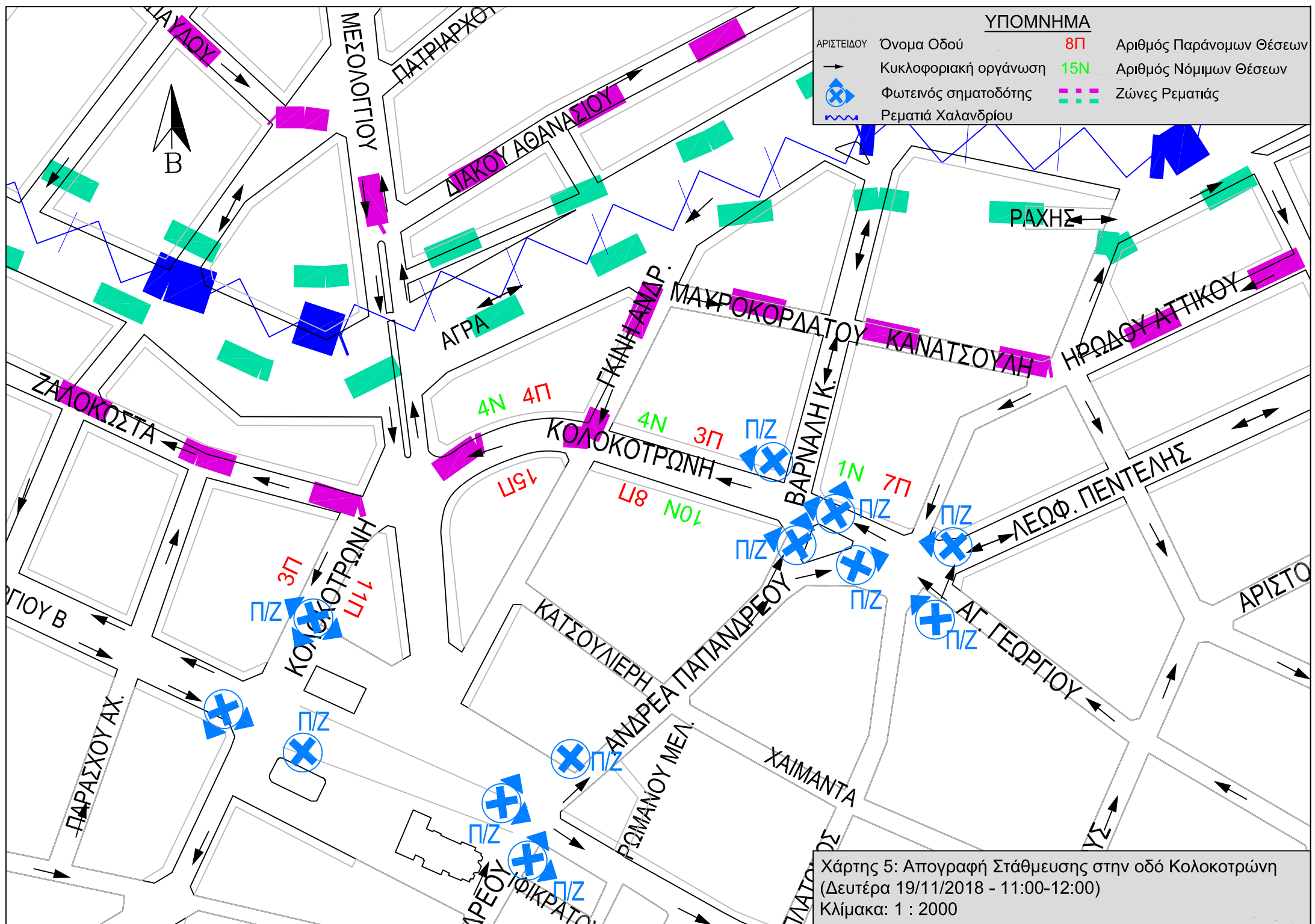
Στην οδό Κολοκοτρώνη πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης για μια τυπική καθημερινή. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές τη Δευτέρα 19/11/2018 (11:00-12:00). Στον παρακάτω πίνακα 4 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της απογραφής.

**Πίνακας 4:** Ωριαία απογραφή στάθμευσης στην οδό Κολοκοτρώνη

	ΣΥΝΟΛΑ
	ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΩΙ
Νόμιμες Διαθέσιμες Θέσεις:	23
Σύνολο Σταθμευμένων σε νόμιμες θέσεις:	19
Παράνομες Θέσεις (Parking):	5
Παράνομες Θέσεις (Γωνίες, κλπ):	10
Παράνομα σταθμευμένα βάσει ΚΟΚ	51
Παράνομα σταθμευμένα σε θέση ΑΜΕΑ (χωρίς Κάρτα ΑΜΕΑ):	0

Με βάση τις απογραφές σταθμευμένων οχημάτων στην οδό Κολοκοτρώνη (από Λεωφ. Πεντέλης έως Βασ. Γεωργίου), προκύπτει ότι:

- Ο συνολικός αριθμός νόμιμων διαθέσιμων θέσεων ανέρχεται σε 23 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό.
- Συνολικά καταγράφηκαν 70 οχήματα, εκ των οποίων τα 51 ήταν σταθμευμένα παράνομα. Συνεπώς, παρουσιάζεται έντονη παράνομη στάθμευση (βάσει ΚΟΚ). Συγκεκριμένα, η παράνομη στάθμευση κατά τη χρονική διάρκεια της απογραφής αποτελούσε σχεδόν το 73% της συνολικής ζήτησης.
- Το έλλειμμα στάθμευσης στο σύνολο της οδού Κολοκοτρώνη ανέρχεται σε 47 οχήματα.





### 1.5 ΑΠΟΓΡΑΦΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ

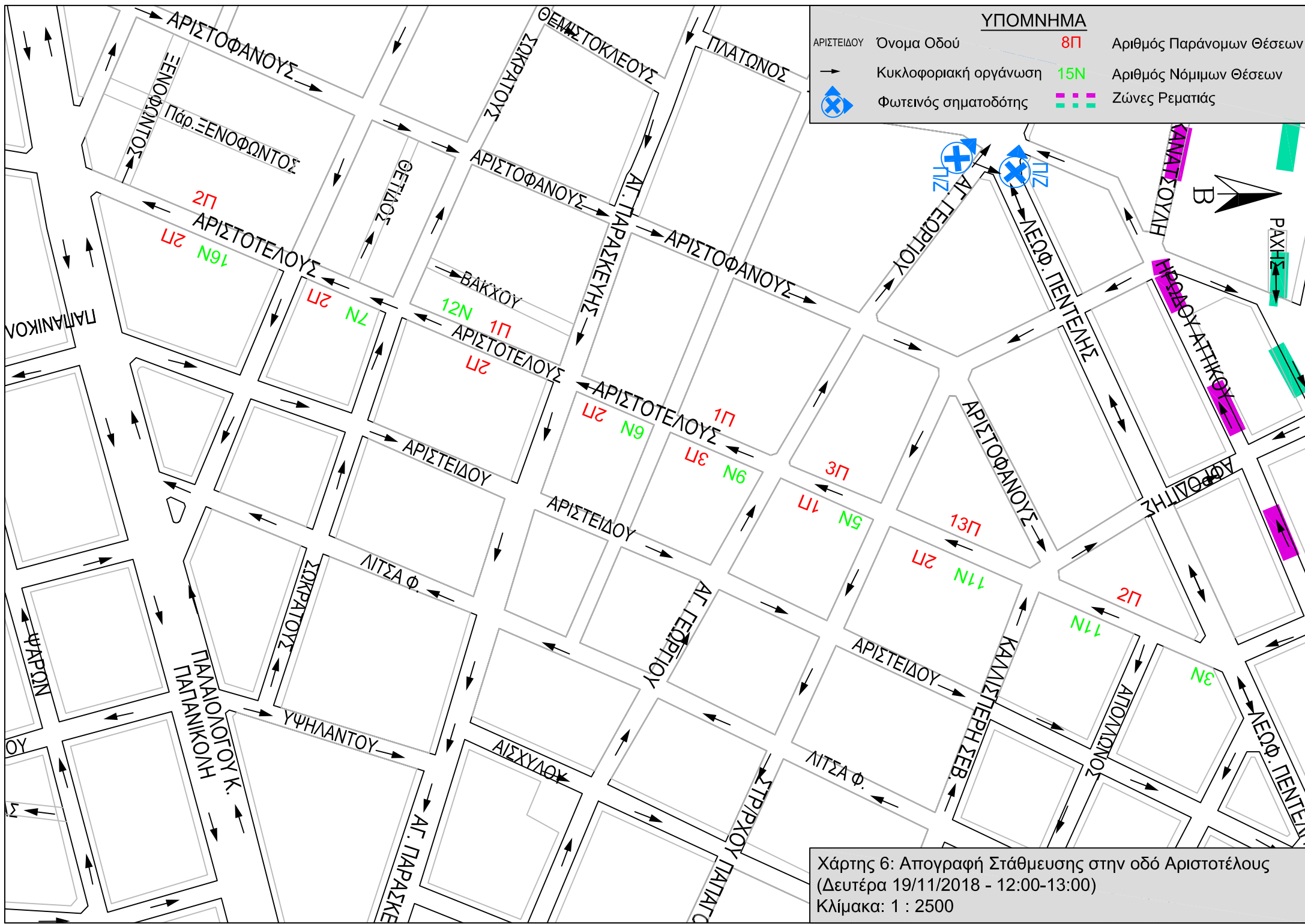
Στην οδό Αριστοτέλους πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης τη Δευτέρα 19/11/2018 (12:00-13:00). Στον παρακάτω πίνακα 5 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της απογραφής.

**Πίνακας 5:** Ωριαία απογραφή στάθμευσης στην οδό Αριστοτέλους

	ΣΥΝΟΛΑ
	ΤΥΠΙΚΗ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΩΙ
<b>Νόμιμες Διαθέσιμες Θέσεις:</b>	<b>82</b>
<b>Σύνολο Σταθμευμένων σε νόμιμες θέσεις:</b>	<b>80</b>
<b>Παράνομες Θέσεις (Parking):</b>	<b>4</b>
<b>Παράνομες Θέσεις (Γωνίες, κλπ):</b>	<b>17</b>
<b>Παράνομα σταθμευμένα βάσει ΚΟΚ:</b>	<b>36</b>
<b>Παράνομα σταθμευμένα σε θέση ΑΜΕΑ (χωρίς Κάρτα ΑΜΕΑ):</b>	<b>0</b>

Με βάση τις απογραφές σταθμευμένων οχημάτων στην οδό Αριστοτέλους (από Λεωφ. Πεντέλης έως Παπανικολή), συμπεραίνονται τα παρακάτω:

- Ο συνολικός αριθμός νόμιμων διαθέσιμων θέσεων ανέρχεται σε 82 θέσεις στάθμευσης παρά την οδό.
- Συνολικά καταγράφηκαν 116 οχήματα, εκ των οποίων τα 36 ήταν σταθμευμένα παράνομα. Συνεπώς, συναντάται σε σημαντικό βαθμό το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης (βάσει ΚΟΚ). Συγκεκριμένα, η παράνομη στάθμευση κατά τη χρονική διάρκεια της απογραφής αποτελούσε σχεδόν το 30% της συνολικής ζήτησης.
- Το έλλειμμα στάθμευσης στο σύνολο της οδού Αριστοτέλους ανέρχεται σε 34 οχήματα.



## 2. ΩΡΙΑΙΕΣ ΝΥΧΤΕΡΙΝΕΣ ΑΠΟΓΡΑΦΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ

Στην οδό Σωκράτους πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης για ένα Σάββατο καθώς και ωριαίες νυχτερινές απογραφές για ένα Σάββατο και μια τυπική καθημερινή. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκαν απογραφές το Σάββατο 24/11/2018 (13:00-14:00), την Κυριακή 25/11/2018 (03:00-04:00) και την Πέμπτη 29/11/2018 (04:00-05:00). Στον παρακάτω πίνακα 9 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα για κάθε ημέρα απογραφής.

**Πίνακας 9:** Ωριαία απογραφή στάθμευσης στην οδό Σωκράτους

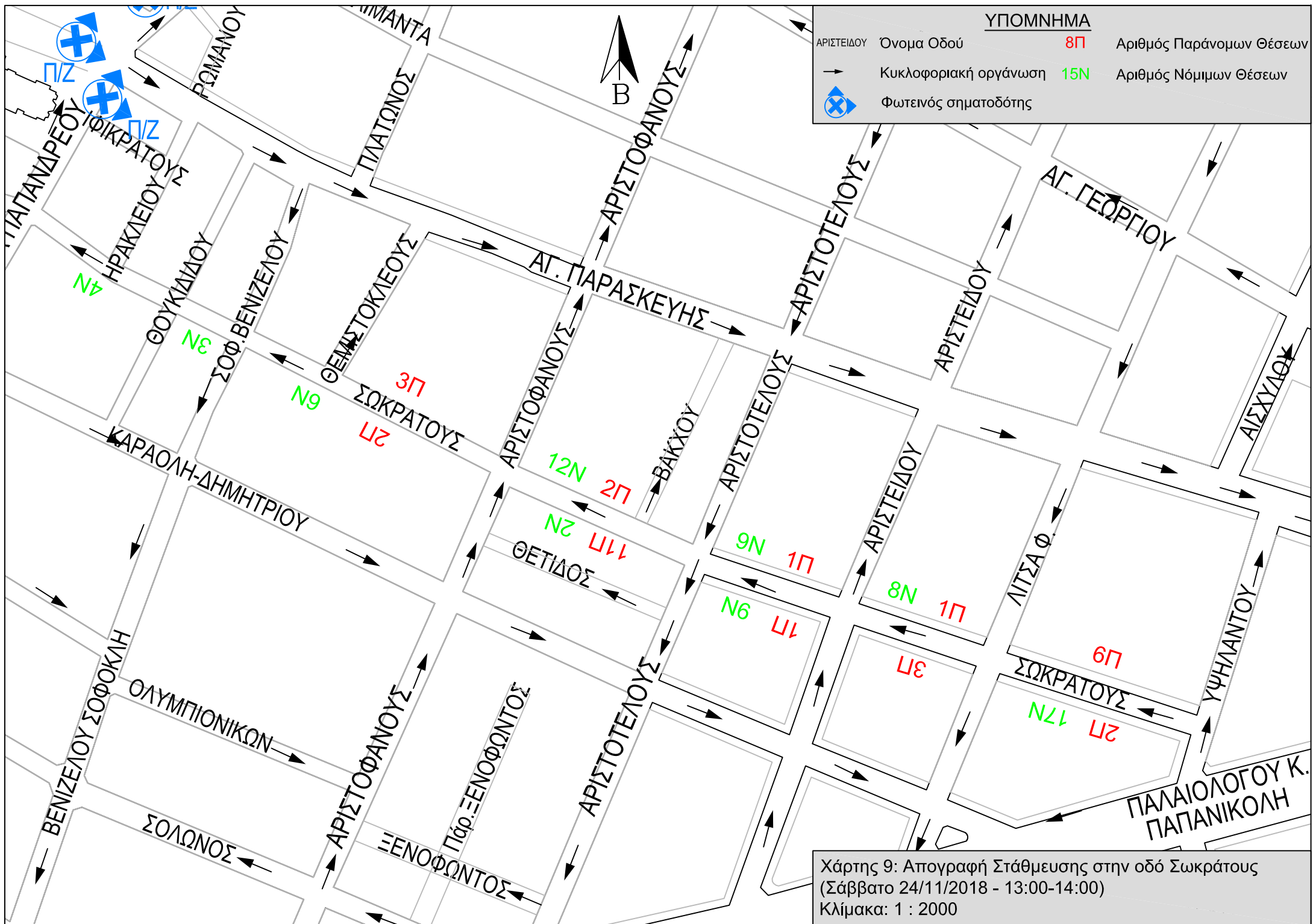
	ΣΥΝΟΛΑ		
	ΣΑΒΒΑΤΟ ΜΕΣΗΜΕΡΙ	ΚΥΡΙΑΚΗ ΞΗΜΕΡΩΜΑΤΑ	ΠΕΜΠΤΗ 4:30 ΠΡΩΙ
<b>Νόμιμες Διαθέσιμες Θέσεις:</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>70</b>
<b>Σύνολο Σταθμευμένων σε νόμιμες θέσεις:</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>35</b>
<b>Παράνομα σταθμευμένα βάσει ΚΟΚ</b>	<b>32</b>	<b>49</b>	<b>10</b>
<b>Παράνομα σταθμευμένα σε θέση ΑΜΕΑ (χωρίς Κάρτα ΑΜΕΑ):</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Με βάση τις απογραφές σταθμευμένων οχημάτων στην οδό Σωκράτους (από Υψηλάντου/ Αισχύλου έως Α. Παπανδρέου), η οποία κατά τη λειτουργία του ΣΕΣ αποτελούσε ζώνη στάθμευσης κατοίκων, προκύπτει ότι:

- Η συνολική προσφορά νόμιμων θέσεων παρά την οδό στην οδό Σωκράτους είναι 70 θέσεις.
- Το μεσημέρι του Σαββάτου καθώς και τα ξημερώματα της Κυριακής όλες οι νόμιμες διαθέσιμες θέσεις είχαν καλυφθεί από σταθμευμένα οχήματα σε αντίθεση με τα ξημερώματα της Πέμπτης όπου οι προσφερόμενες θέσεις δεν καλύπτονται στο σύνολο τους από τη ζήτηση. Τα οχήματα που βρέθηκαν σταθμευμένα κατά τη διάρκεια της νυχτερινής απογραφής τα ξημερώματα της Κυριακής αφορούσαν σε σημαντικό βαθμό οχήματα επισκεπτών λόγω της λειτουργίας των νυχτερινών καταστημάτων στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου.
- Στην οδό Σωκράτους παρουσιάζεται έντονη παράνομη στάθμευση (βάσει ΚΟΚ). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η νυχτερινή απογραφή της Πέμπτης όπου παρόλο που το ισοζύγιο είναι θετικό και υπάρχουν ελεύθερες διαθέσιμες νόμιμες θέσεις στάθμευσης, καταγράφηκαν 12 παράνομα σταθμευμένα οχήματα.
- Η ζήτηση υπερβαίνει την προσφορά κατά 32 οχήματα το μεσημέρι του Σαββάτου και κατά 49 οχήματα μετά τα μεσάνυχτα (Κυριακή ξημερώματα).

- Θεωρούμε ότι τα σταθμευμένα οχήματα που καταγράφηκαν τα ξημερώματα της Πέμπτης αφορούν οχήματα κατοίκων. Επομένως, τα σταθμευμένα οχήματα κατοίκων στη Σωκράτους ανέρχονται συνολικά σε 47 οχήματα, 35 νόμιμα και 12 παράνομα, βάσει νυχτερινής απογραφής (5:30 π.μ.). Η υπόλοιπη ζήτηση, κατά την ωριαία απογραφή στάθμευσης του Σαββάτου, το μεσημέρι και μετά τα μεσάνυχτα, αφορά σε επισκέπτες.
- Το έλλειμμα στάθμευσης στην οδό Σωκράτους, δηλαδή η επιπλέον ζήτηση που δεν καλύπτεται από την προσφορά, ανέρχεται σε 32 οχήματα για το Σάββατο το μεσημέρι και σε 49 οχήματα την Κυριακή τα ξημερώματα.
- Η οδός Σωκράτους, ζώνη κυρίως κατοικίας, επιβαρύνεται με παράνομη στάθμευση από τα οχήματα επισκεπτών του κέντρου του Χαλανδρίου, οι οποίοι δε βρίσκουν θέση στάθμευσης σε γειτονικές οδούς όπως η Αγ. Παρασκευής (όπως φαίνεται και από την ανάλυση της απογραφής του κεφαλαίου 2.1 της παρούσης), η οποία θεωρείται ζώνη κυρίως επισκεπτών, τόσο το Σάββατο το μεσημέρι, όσο και την Κυριακή τα ξημερώματα. Τα οχήματα αυτά σταθμεύουν παράνομα.









*Παράρτημα Ι.2: Απογραφές Στάθμευσης 2022*



«ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ - ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»																			
Παράρτημα Ι																			
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ			ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ														ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ		
ΟΔΟΣ	ΑΠΟ	ΕΩΣ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ Ε.Ι.Χ. ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ Ε.Ι.Χ. ΔΕΞΙΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ Ε.Ι.Χ. ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ Ε.Ι.Χ. ΔΕΞΙΑ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΔΙΚΥΚΛΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΝΟΜΙΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΔΙΚΥΚΛΑ ΔΕΞΙΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΔΙΚΥΚΛΑ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΠΑΡΑΝΟΜΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΔΙΚΥΚΛΑ ΔΕΞΙΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΔΕΞΙΑ	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΓΙΑ Ε.Ι.Χ.	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΕΞΙΑ ΓΙΑ Ε.Ι.Χ.	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑ ΓΙΑ ΔΙΚΥΚΛΑ	ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΝΟΜΙΜΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΔΕΞΙΑ ΓΙΑ ΔΙΚΥΚΛΑ	ΝΟΜΙΜΕΣ ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ Ε.Ι.Χ. ΑΡΙΣΤΕΡΗ ΠΛΕΥΡΑ	ΝΟΜΙΜΕΣ ΝΕΕΣ ΘΕΣΕΙΣ Ε.Ι.Χ. ΔΕΞΙΑ ΠΛΕΥΡΑ	ΝΕΟ ΠΛΑΤΟΣ ΟΔΟΥ (m)
Αγ. Παρασκευής	Ανδρέα Παπανδρέου	Ηρακλείου	0	0	1	0	12	11	1	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Στάθμευση Δικυκλων	0	0	21	24	0	0	3,50
	Ηρακλείου	Θουκυδίδου	5	0	3	0	0	11	1	0	2 Διπλοπαρκρισμένα	Στάθμευση Δικυκλων	5	0	0	27	0	0	3,50
	Θουκυδίδου	Σοφοκλή Βενιζέλου	7	0	1	0	0	17	0	0	1 Διπλοπαρκρισμένο	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	7	0	0	20	0	2	3,50
	Σοφοκλή Βενιζέλου	Θεμιστοκλέους	8	8	2	2	1	1	0	1		Στάθμευση επί πληρωμή	8	8	0	0	0	0	3,50
	Θεμιστοκλέους	Αριστοφάνους	9	7	2	4	0	0	1	2	1 Θέση ΑΜΕΑ	Στάθμευση επί πληρωμή	9	7	0	0	0	7	3,50
	Αριστοφάνους	Βάγκχου	11	8	1	3	0	0	0	1	Στάθμευση επί πληρωμή	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Στάθμευση επί πληρωμή	11	8	0	0	0	4	3,50
	Βάγκχου	Αριστοτέλους	0	0	0	1	0	0	0	2	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Κολωνάκια	0	0	0	0	0	0	3,50
	Αριστοτέλους	Αριστείδου	9	6	2	2	0	2	1	1		Απαγ. Στάση & Στάθμευση	9	8	0	0	0	0	3,50
	Αριστείδου	Λίτσα Φ.	7	6	2	3	0	1	3	1	Στάθμευση επί πήρωμή 15 λεπτών	Στάθμευση επί πληρωμή	7	6	0	0	0	0	3,50
	Λίτσα Φ.	Αισχύλου	8	4	2	4	1	0	2	0	Στάθμευση επί πήρωμή	2 θέσεις ΑΜΕΑ	8	4	0	0	0	5	3,50
Καραολή Δημητρίου	Ανδρέα Παπανδρέου	Θουκιδίδου	0	10	0	1	0	1	8	1	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια		0	10	0	0	0	10	3,50
	Θουκιδίδου	Σοφοκλή Βενιζέλου	0	6	0	0	0	0	0	1	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια		0	6	0	0	0	5	3,50
	Σοφοκλή Βενιζέλου	Αριστοφάνους	14	15	7	2	1	0	1	0	1 Θέση ΑΜΕΑ, 1 Απαγορευμένη θέση	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Στάθμευση επί πληρωμή	15	15	0	0	0	12	3,50
	Αριστοφάνους	Αριστοτέλους	8	0	3	8	0	0	2	6	Στάθμευση Κατοίκων	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	8	0	0	0	0	10	3,50
	Αριστοτέλους	Αριστείδου	7	0	1	7	0	0	0	0	Στάθμευση Κατοίκων		7	0	0	0	0	4	3,50
	Αριστείδου	Λίτσα Φ.	0	8	1	1	0	0	0	0	Κολωνάκια		0	8	0	0	0	7	3,50
Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Ηρώδου Αττικού	Λεωφ. Πεντέλης	0	7	1	1	0	1	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	Στάθμευση επί πληρωμή	0	7	0	0	0	5	3,20
	Λεωφ. Πεντέλης	Αριστοφάνους	0	7	0	2	0	2	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια		0	8	0	0	0	7	3,20
	Αριστοφάνους	Αριστοτέλους	0	12	10	2	0	0	2	1	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Στάθμευση επί πληρωμή	0	12	0	0	0	10	3,20
	Αριστοτέλους	Αριστείδου	0	8	6	1	0	0	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Στάθμευση επί πληρωμή	0	9	0	0	0	6	3,20
	Αριστείδου	Λίτσα Φ.	0	6	1	1	0	0	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	Θέσεις Κατοίκων	0	6	0	0	0	4	3,20
													0	9	0	0	0	0	3,00
Σοφοκλή Βενιζέλου	Αγ. Παρασκευής	Σωκράτους	0	8	0	4	0	2	0	1			0	11	0	0	0	0	3,50
	Σωκράτους	Καραολή Δημητρίου	0	10	3	2	0	1	0	0	Κολωνάκια		0		0	0	0	0	
	Καραολή Δημητρίου	Ολυμπιονικών	8	0	2	12	0	0	0	2	1 Θέση ΑΜΕΑ	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	11	0	0	0	9	0	3,20
Αριστοφάνους	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Αφροδίτης	14	0	2	0	0	0	0	0	1 Θέση ΑΜΕΑ, Στάθμευση επι πληρωμή	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	15	0	0	0	0	12	3,20
	Αγ. Γεωργίου	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	9	0	1	0	0	0	0	2		Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	9	0	0	0	0	5	3,20
	Χαϊμαντά	Αγ. Γεωργίου	9	0	2	12	0	0	2	2	1 Θέση ανεφοδιασμού	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	9	0	0	0	0	11	3,20
	Αγ. Παρασκευής	Χαϊμαντά	11	0	0	7	0	0	0	2	Στάθμευση επί πλήρωμή	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	11	0	0	0	0	7	3,20
	Σωκράτους	Αγ. Παρασκευής	10	0	1	1	0	0	0	0	Στάθμευση επί πλήρωμή	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	11	0	0	0	0	11	3,20
	Θέτιδος	Σωκράτους	2	0	1	0	0	0	0	0		Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	2	0	0	0	0	1	3,20
	Καραολή Δημητρίου	Θέτιδος	6	0	1	0	0	0	0	2		Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	6	0	0	0	0	3	3,20
	Ολυμπιονικών	Καραολή Δημητρίου	0	9	0	1	0	1	1	1	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	1 Θέση ΑΜΕΑ	0	10	0	0	0	12	3,20
	Ξενοφώντος	Ολυμπιονικών	0	2	0	1	0	0	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Θέσεις Κατοίκων	0	2	0	0	0	2	3,20
	Σόλωνος	Ξενοφώντος	0	3	2	2	0	0	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Θέσεις Κατοίκων	0	3	0	0	0	2	3,20
Αριστοτέλους	Καλλισπέρη Σεβ.	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	9	0	0	4	0	0	2	1	Θέσεις Κατοίκων	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	10	0	0	0	0	10	3,20
	Στρ/χου Παπάγου Αλέξ.	Αγ. Γεωργίου	6	0	1	3	0	0	1	2	Στάθμευση επί πληρωμή	Απαγ. Στάση & Στάθμευση, Κολωνάκια	6	0	0	0	0	4	3,20
Αριστείδου	Σωκράτους	Αγ. Παρασκευής	12	0	1	3	1	0	0	0	Θέσεις Κατοίκων	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	12	0	0	0	12	0	3,20
Ολυμπιονικών	Σοφοκλή Βενιζέλου	Αριστοφάνους	0	13	2	1	0	2	0	0	Απαγ. Στάση & Στάθμευση	Θέσεις Κατοίκων	0	13	0	0	0	0	3,20
ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΣΥΝΟΛΑ			189	163	65	98	16	53	28	32			196	170	21	71	21	178	
ΣΥΝΟΛΑ			352		163		69		60				366		92		199		

\*Ε.Ι.Χ. = Επιβατικά Ι.Χ.

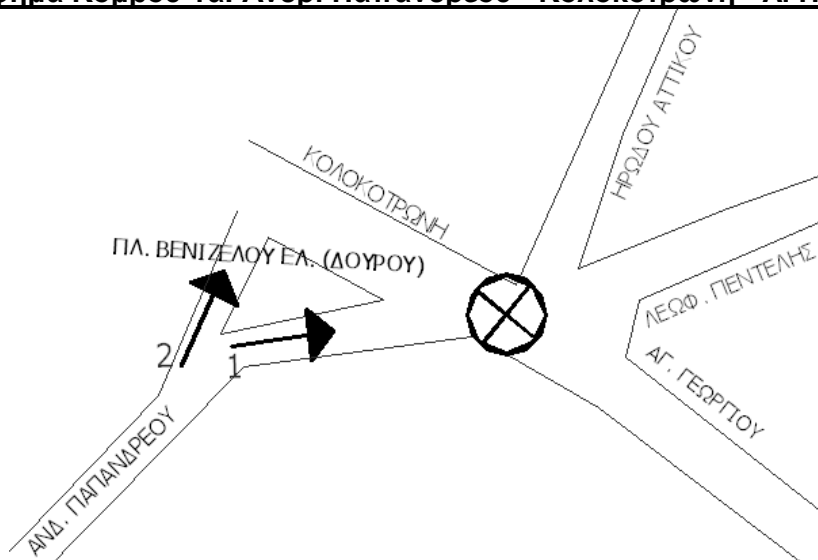
**Παράρτημα II:    Μετρήσεις Στρεφουσών Κινήσεων και  
Σύνθεσης Κυκλοφορίας**

**ΚΟΜΒΟΣ 1: Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Ηρ.  
Αττικού - Λ. Πεντέλης - Αγ. Γεωργίου  
(Πλατεία Δούρου)**

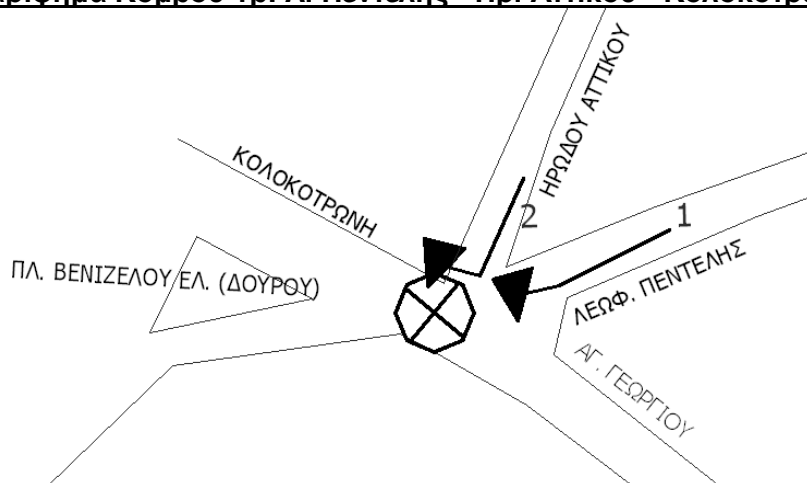
**Κόμβος 1: Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Ηρ. Αττικού - Λ. Πεντέλης - Αγ. Γεωργίου (Πλατεία Δούρου)**

Ημερομηνία: Παρασκευή, 9/11/2018, Ώρα: 9:30-10:30 & 18:30-19:30

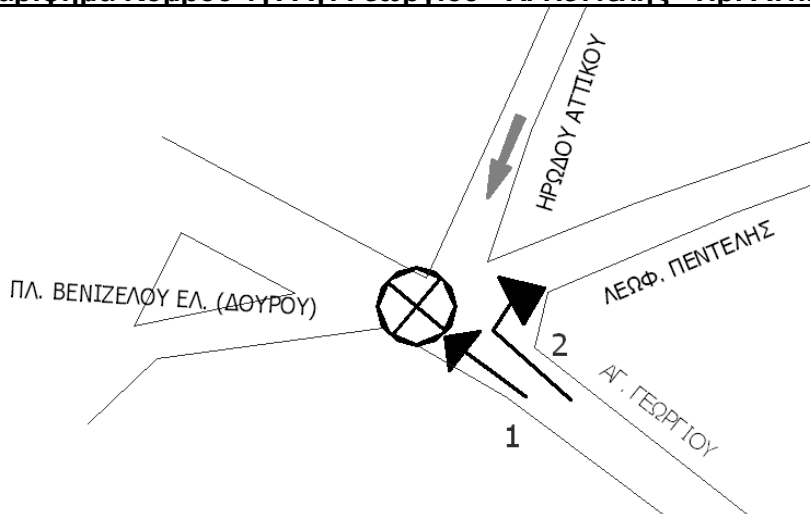
**Σκαρίφημα Κόμβου 1α: Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Λ. Πεντέλης**



**Σκαρίφημα Κόμβου 1β: Λ. Πεντέλης - Ηρ. Αττικού - Κολοκοτρώνη**



**Σκαρίφημα Κόμβου 1γ: Αγ. Γεωργίου - Λ. Πεντέλης - Ηρ. Αττικού**





Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 9:30-10:30 & 18:30-19:30) για το σηματοδοτούμενο κόμβο των οδών Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Ηρ. Αττικού - Λ. Πεντέλης - Αγ. Γεωργίου στην Πλατεία Δούρου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων:

**1α. Στη διασταύρωση των οδών Ανδρέα Παπανδρέου, Κολοκοτρώνη και Λ. Πεντέλης:**

- **επί της οδού Ανδρέα Παπανδρέου:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (9:30-10:30), ο κυκλοφοριακός φόρτος της Ανδρ. Παπανδρέου ανέρχεται σε 708 οχήματα/ 715 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 17,48%. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 400 ΜΕΑ από τα 715 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~56% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό τη Λ. Πεντέλης. Το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας στην εν λόγω κίνηση είναι 11,75%. Κατάτι μικρότερος είναι ο φόρτος με προέλευση την Ανδρ. Παπανδρέου και προορισμό την Κολοκοτρώνη, ίσος με 315 ΜΕΑ (που αντιστοιχούν στο ~44% του συνολικού φόρτου της Ανδρ. Παπανδρέου). Το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας στην εν λόγω κίνηση είναι σημαντικό και ίσο με 24,76%.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ο κυκλοφοριακός φόρτος της Ανδρ. Παπανδρέου ανέρχεται σε 722 οχήματα/ 687 ΜΕΑ. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 396 ΜΕΑ από τα 687 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~58% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό τη Λ. Πεντέλης. Το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας στην εν λόγω κίνηση είναι 5,56%. Κατάτι μικρότερος είναι ο φόρτος με προέλευση την Ανδρ. Παπανδρέου και προορισμό την Κολοκοτρώνη, ίσος με 292 ΜΕΑ (που αντιστοιχούν στο ~42% του συνολικού φόρτου της Ανδρ. Παπανδρέου). Το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας στην εν λόγω κίνηση είναι ίσο με 13,38%.

**1β. Στη διασταύρωση των οδών Ηρώδου Αττικού, Κολοκοτρώνη και Λ. Πεντέλης:**

- **ο κυκλοφοριακός φόρτος από Λ. Πεντέλης προς Κολοκοτρώνη:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (9:30-10:30), ανέρχεται σε 522 οχήματα/ 497 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 7,84%.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 481 οχήματα/ 461 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 6,07%.
- **ο κυκλοφοριακός φόρτος από Ηρ. Αττικού προς Κολοκοτρώνη:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (9:30-10:30), ανέρχεται σε 93 οχήματα/ 90 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 106 οχήματα/ 98 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.

#### **1γ. Στη διασταύρωση των οδών Αγ. Γεωργίου, Λ. Πεντέλης και Ηρώδου Αττικού:**

- **ο κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Γεωργίου προς Κολοκοτρώνη:**
  - κατά την πρωινή αιχμή (9:30-10:30), ανέρχεται σε 432 οχήματα/ 413 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 4,36%.
  - κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 401 οχήματα/ 376 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 2,4%.
- **ο κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Γεωργίου προς Λ. Πεντέλης:**
  - κατά την πρωινή αιχμή (9:30-10:30), ανέρχεται σε 44 οχήματα/ 42 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
  - κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 61 οχήματα/ 56 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Γεωργίου:**
  - κατά την πρωινή αιχμή (9:30-10:30), ανέρχεται σε 476 οχήματα/ 454 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με ~4%.
  - κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 462 οχήματα/ 432 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 2,1%.

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 9:30-10:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα προς Λ. Πεντέλης	208	208	68	68	91	46	31	31	7	14	11	33	416	400
Κίνηση: 2 Στρέφουσα προς Κολοκοτρώνη	130	130	62	62	51	25	20	20	9	18	20	60	292	315

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 9:30-10:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
Ανδρέα Παπανδρέου (προς Πλατεία Δούρου)	1+2	338	338	130	130	142	71	51	51	16	32	31	93	708	715	17,48%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα προς Λ. Πεντέλης	269	269	55	55	89	45	5	5	2	4	6	18	426	396
Κίνηση: 2 Στρέφουσα προς Κολοκοτρώνη	197	197	24	24	59	30	2	2	3	6	11	33	296	292

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
Ανδρέα Παπανδρέου (προς Πλατεία Δούρου)	1+2	466	466	79	79	148	74	7	7	5	10	17	51	722	687	8,88%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ															
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 9:30-10:30															
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Λ. Πεντέλης προς Κολοκοτρώνη	308	308	74	74	97	49	27	27	9	18	7	21	522	497	
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Ηρώδου Αττικού προς Κολοκοτρώνη	74	74	6	6	7	4	6	6	0	0	0	0	93	90	

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 9:30-10:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Λ. Πεντέλης έως Κώστα Βάρναλη)	1+2	382	382	80	80	104	52	33	33	9	18	7	21	615	586	6,66%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ															
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30															
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Λ. Πεντέλης προς Κολοκοτρώνη	339	339	47	47	76	38	9	9	2	4	8	24	481	461	
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Ηρώδου Αττικού προς Κολοκοτρώνη	86	86	2	2	16	8	2	2	0	0	0	0	106	98	

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Λ. Πεντέλης έως Κώστα Βάρναλη)	1+2	425	425	49	49	92	46	11	11	2	4	8	24	587	559	5,01%



1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 9:30-10:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Κολοκοτρώνη	319	319	35	35	61	31	10	10	3	6	4	12	432	413
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Λ. Πεντέλης	31	31	8	8	5	3	0	0	0	0	0	0	44	42

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 9:30-10:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Αγίου Γεωργίου (από Αριστοφάνους έως Λ. Πεντέλης/ προς Πλ. Δούρου)	1+2	350	350	43	43	66	33	10	10	3	6	4	12	476	454	3,96%

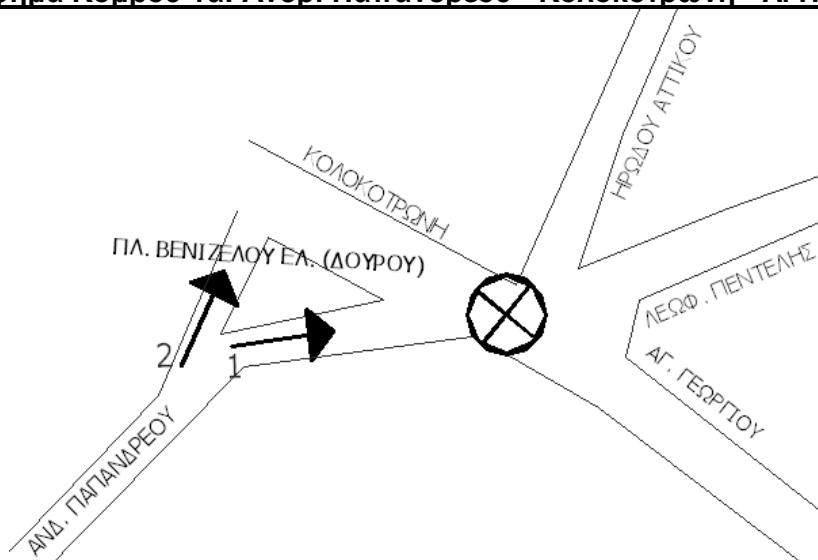
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Κολοκοτρώνη	295	295	37	37	63	32	3	3	0	0	3	9	401	376
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Λ. Πεντέλης	46	46	5	5	10	5	0	0	0	0	0	0	61	56

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Αγίου Γεωργίου (από Αριστοφάνους έως Λ. Πεντέλης/ προς Πλ. Δούρου)	1+2	341	341	42	42	73	37	3	3	0	0	3	9	462	432	2,09%

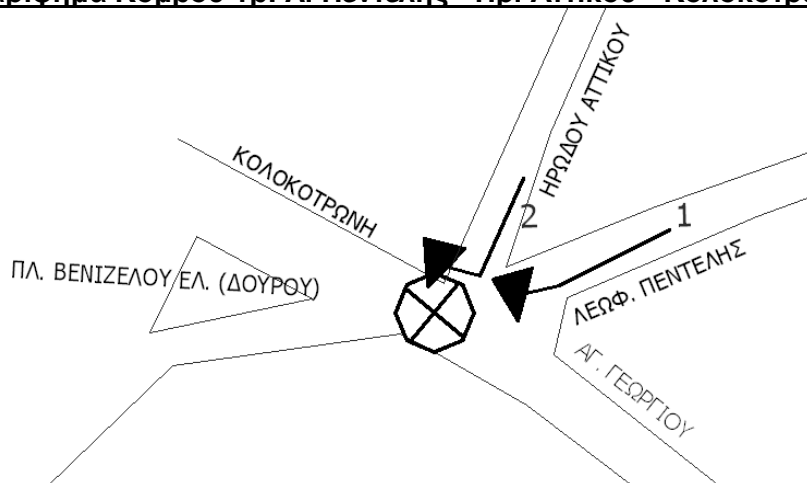
**Κόμβος 1: Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Ηρ. Αττικού - Λ. Πεντέλης - Αγ. Γεωργίου (Πλατεία Δούρου)**

Ημερομηνία: Σάββατο, 10/11/2018, Ώρα: 12:30-13:30 & 17:30-18:30

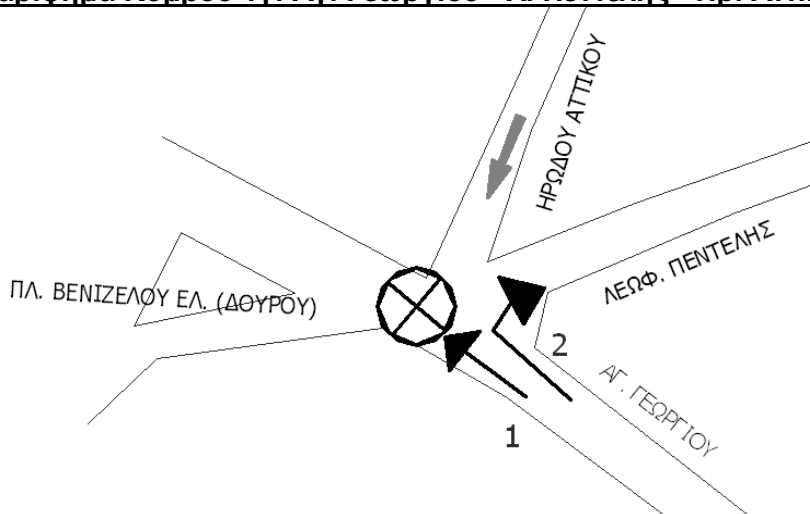
**Σκαρίφημα Κόμβου 1α: Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Λ. Πεντέλης**



**Σκαρίφημα Κόμβου 1β: Λ. Πεντέλης - Ηρ. Αττικού - Κολοκοτρώνη**



**Σκαρίφημα Κόμβου 1γ: Αγ. Γεωργίου - Λ. Πεντέλης - Ηρ. Αττικού**



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12:30-13:30 & 17:30-18:30) για το σηματοδοτούμενο κόμβο των οδών Ανδρ. Παπανδρέου - Κολοκοτρώνη - Ηρ. Αττικού - Λ. Πεντέλης - Αγ. Γεωργίου στην Πλατεία Δούρου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων:

#### **1α. Στη διασταύρωση των οδών Ανδρέα Παπανδρέου, Κολοκοτρώνη και Λ. Πεντέλης:**

- **επί της οδού Ανδρέα Παπανδρέου:**
  - ο πρωινός ωριαίος φόρτος (12:30-13:30) που εξέρχεται από την οδό Αν. Παπανδρέου είναι ίσος με 592 ΜΕΑ (632 οχήματα) και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στον εν λόγω φόρτο είναι 7,43%. Στην οδό Αν. Παπανδρέου, τα ΜΕΑ που μετρήθηκαν είναι μοιρασμένα σχεδόν εξίσου για τις δύο κινήσεις. Ο κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται προς τη Λ. Πεντέλης (κίνηση 1) ανέρχεται σε 293 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,51%, ενώ ο κυκλοφοριακός φόρτος που κατευθύνεται στην οδό Κολοκοτρώνη (κίνηση 2) είναι 299 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 7,36%.
  - κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), ο κυκλοφοριακός φόρτος της Ανδρ. Παπανδρέου ανέρχεται σε 446 οχήματα/ 417 ΜΕΑ. Το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας είναι 7,43%. Τα οχήματα (και τα ΜΕΑ) που μετρήθηκαν είναι μοιρασμένα εξίσου για τις δύο κινήσεις ήτοι με προορισμό την οδό Κολοκοτρώνη και τη Λ. Πεντέλης.

#### **1β. Στη διασταύρωση των οδών Ηρώδου Αττικού, Κολοκοτρώνη και Λ. Πεντέλης:**

- **ο κυκλοφοριακός φόρτος από Λ. Πεντέλης προς Κολοκοτρώνη:**
  - κατά την πρωινή αιχμή (12:30-13:30), ανέρχεται σε 418 οχήματα/ 390 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,08%.
  - κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), ανέρχεται σε 288 οχήματα/ 269 ΜΕΑ, με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας ίσο με 3,08%.
- **ο κυκλοφοριακός φόρτος από Ηρ. Αττικού προς Κολοκοτρώνη:**
  - κατά την πρωινή αιχμή (12:30-13:30), ανέρχεται σε 254 οχήματα/ 239 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
  - κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), ανέρχεται σε 173 οχήματα/ 163 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος επί της Κολοκοτρώνη (που εισέρχεται στην οδό Κολοκοτρώνη από τις οδούς Ηρ. Αττικού και Λ. Πεντέλης):**
  - κατά την πρωινή αιχμή (12:30-13:30) ανέρχεται σε 672 οχήματα/ 629 ΜΕΑ, με το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας να αντιστοιχεί σε 1,91%

- ο κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), είναι ίσος με 431 ΜΕΑ (461 οχημ.) με το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας να αντιστοιχεί σε 1,92%.

#### **1γ. Στη διασταύρωση των οδών Αγ. Γεωργίου, Λ. Πεντέλης και Ηρώδου Αττικού:**

- **ο κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Γεωργίου προς Κολοκοτρώνη** (που εισέρχεται στην οδό Κολοκοτρώνη προερχόμενος από την οδό Αγ. Γεωργίου):
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (12:30-13:30), είναι ίσος με 351 ΜΕΑ (374 οχήματα) με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας και αντιστοιχεί σε ποσοστό 79,5% επί του συνολικού φόρτου της Αγ. Γεωργίου.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), ανέρχεται σε 273 οχήματα/ 257 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
- **ο κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Γεωργίου προς Λ. Πεντέλης:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (12:30-13:30), είναι ίσος με 90 ΜΕΑ (94 οχήματα) με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας και αντιστοιχεί σε ποσοστό το 20,5% των ΜΕΑ που μετρήθηκαν επί του συνολικού φόρτου της Αγ. Γεωργίου.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), ανέρχεται σε 68 οχήματα/ 65 ΜΕΑ, με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος επί της Αγ. Γεωργίου:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (12:30-13:30) είναι ίσος με 341 οχήματα/ 322 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (17:30-18:30), ανέρχεται σε 341 οχήματα/ 322 ΜΕΑ με μηδενικό ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας.



1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:30-13:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα προς Λ. Πεντέλης	178	178	46	46	70	35	12	12	2	4	6	18	314	293
Κίνηση: 2 Στρέφουσα προς Κολοκοτρώνη	194	194	46	46	66	33	4	4	2	4	6	18	318	299

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:30-13:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
Ανδρέα Παπανδρέου (προς Πλατεία Δούρου)	1+2	372	372	92	92	136	68	16	16	4	8	12	36	632	592	7,43%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 17:30-18:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα προς Λ. Πεντέλης	126	126	33	33	50	25	9	9	1	3	4	13	223	208
Κίνηση: 2 Στρέφουσα προς Κολοκοτρώνη	136	136	32	32	46	23	3	3	1	3	4	13	223	209

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1α: ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 17:30-18:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
Ανδρέα Παπανδρέου (προς Πλατεία Δούρου)	1+2	262	262	65	65	96	48	11	11	3	6	8	25	446	417	7,43%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ															
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:30-13:30															
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Λ. Πεντέλης προς Κολοκοτρώνη	302	302	34	34	72	36	6	6	0	0	4	12	418	390	
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Ηρώδου Αττικού προς Κολοκοτρώνη	204	204	10	10	30	15	10	10	0	0	0	0	254	239	

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:30-13:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Λ. Πεντέλης έως Κώστα Βάρναλη)	1+2	506	506	44	44	102	51	16	16	0	0	4	12	672	629	1,91%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ															
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 17:30-18:30															
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)	
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ			
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Λ. Πεντέλης προς Κολοκοτρώνη	208	208	23	23	50	25	4	4	0	0	3	8	288	269	
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Ηρώδου Αττικού προς Κολοκοτρώνη	139	139	7	7	20	10	7	7	0	0	0	0	173	163	

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1β: Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 17:30-18:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Λ. Πεντέλης έως Κώστα Βάρναλη)	1+2	347	347	30	30	70	35	11	11	0	0	3	8	461	431	1,92%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:30-13:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Κολοκοτρώνη	294	294	24	24	46	23	10	10	0	0	0	0	374	351
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Λ. Πεντέλης	72	72	14	14	8	4	0	0	0	0	0	0	94	90

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:30-13:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Αγίου Γεωργίου (από Αριστοφάνους έως Λ. Πεντέλης/ προς Πλ. Δούρου)	1+2	366	366	38	38	54	27	10	10	0	0	0	0	468	441	0,00%

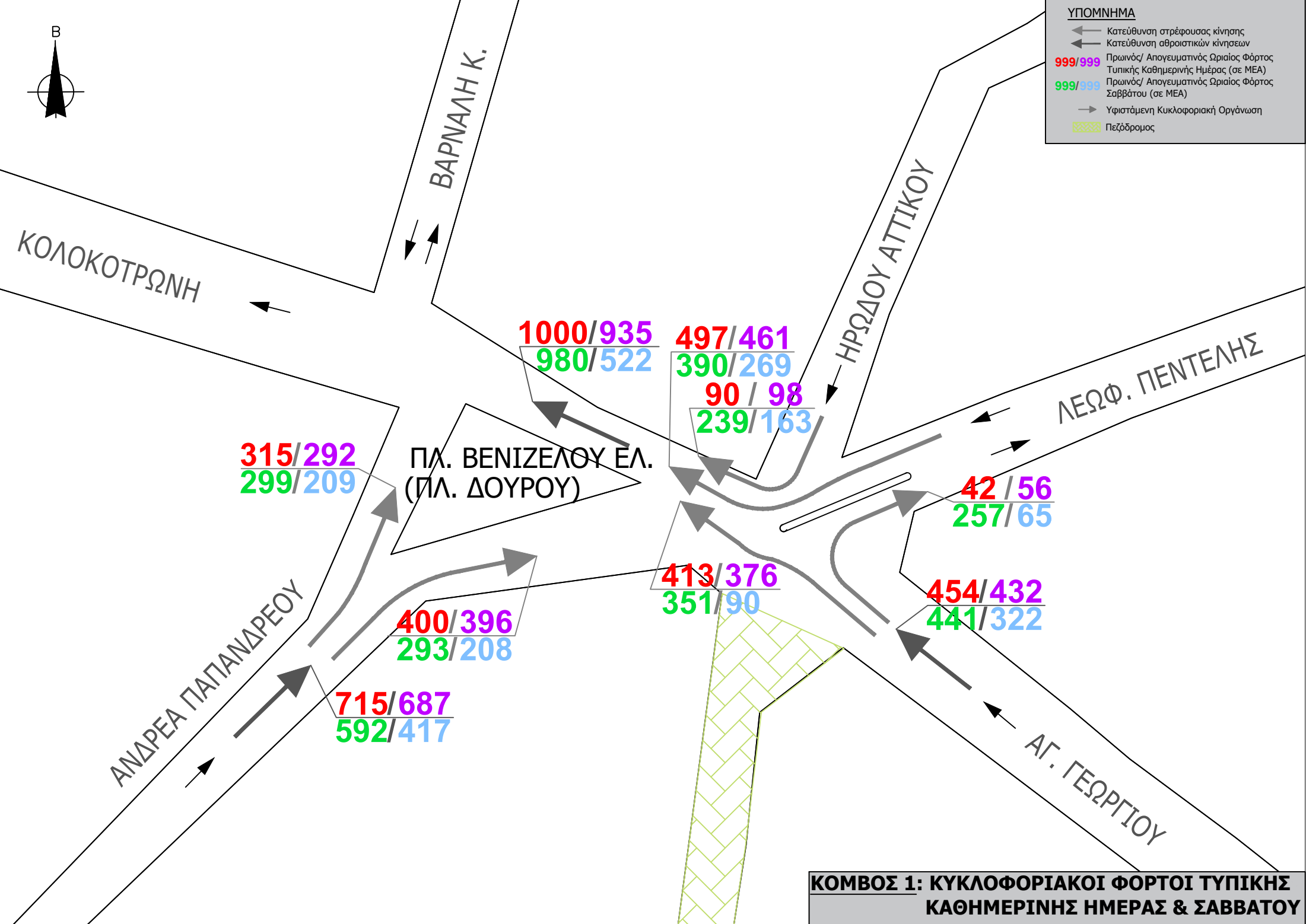
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 17:30-18:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Κολοκοτρώνη	215	215	18	18	34	17	7	7	0	0	0	0	273	257
Κίνηση: 2 Στρέφουσα από Αγ. Γεωργίου προς Λ. Πεντέλης	52	52	10	10	6	3	0	0	0	0	0	0	68	65

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 1γ: ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ - Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ - ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 17:30-18:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Αγίου Γεωργίου (από Αριστοφάνους έως Λ. Πεντέλης/ προς Πλ. Δούρου)	1+2	267	267	28	28	39	20	7	7	0	0	0	0	341	322	0,00%



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ← Κατεύθυνση στρέφουσας κίνησης
- ← Κατεύθυνση αθροιστικών κινήσεων
- 999/999** Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Τυπικής Καθημερινής Ημέρας (σε ΜΕΑ)
- 999/999** Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Σαββάτου (σε ΜΕΑ)
- Υφιστάμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση
- Πεζόδρομος



**ΚΟΜΒΟΣ 1: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΤΥΠΙΚΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΗΜΕΡΑΣ & ΣΑΒΒΑΤΟΥ**

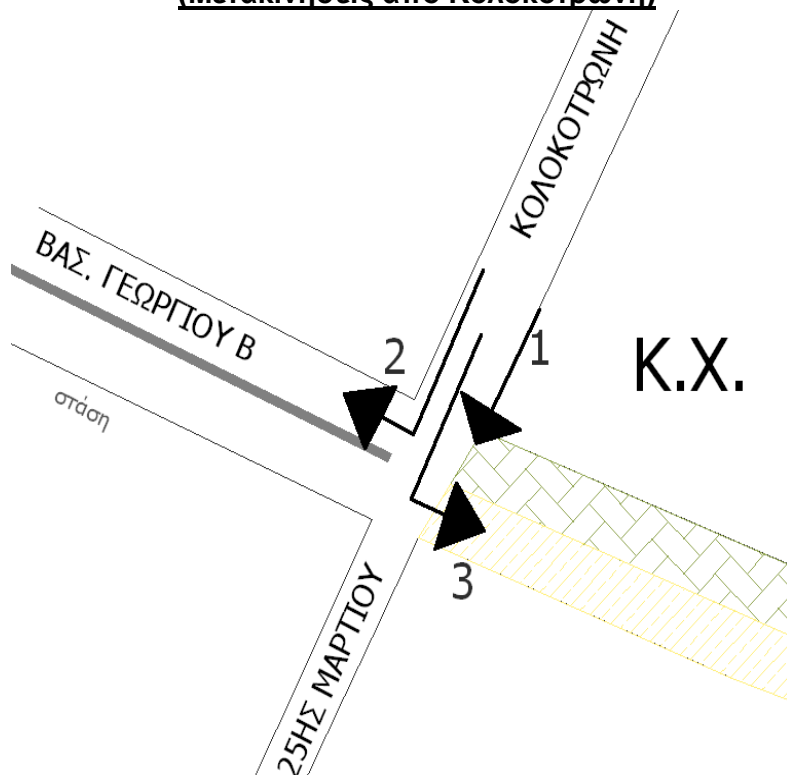


**ΚΟΜΒΟΣ 2: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη**  
**- 25ης Μαρτίου**

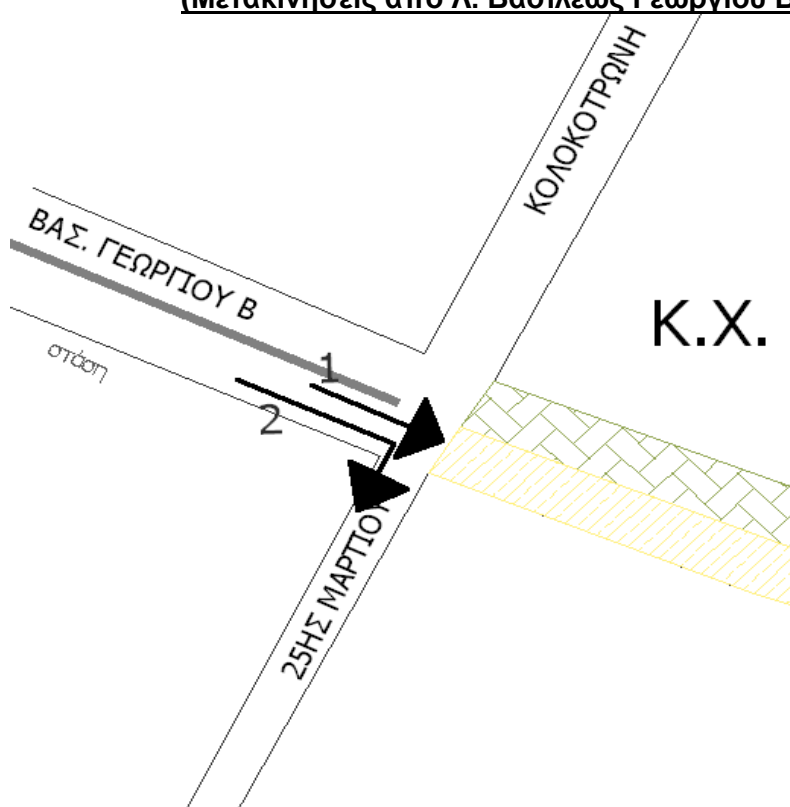
**Κόμβος 2: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου**

Ημερομηνία: Παρασκευή, 9/11/2018, Ώρα: 10:30-11:30 & 18:30-19:30

**Σκαρίφημα Κόμβου 2α: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου  
(Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)**



**Σκαρίφημα Κόμβου 2β: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου  
(Μετακινήσεις από Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β')**



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 10:30-11:30 & 18:30-19:30) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Κολοκοτρώνη (Κόμβου 2α):**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (10:30-11:30), ανέρχεται σε 1.136 οχήματα/ 1.121 ΜΕΑ. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 747 ΜΕΑ από τα 1.121 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~67% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Μικρότερος είναι ο φόρτος με προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου προς Ανδρ. Παπανδρέου, ίσος με 229 ΜΕΑ (που αντιστοιχούν στο ~20% του συνολικού φόρτου της Κολοκοτρώνη). Μικρός -σε σχέση με αυτόν στις 2 προηγούμενες στρέφουσες- είναι ο φόρτος με προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου προς Καποδιστρίου, ίσος με 145 ΜΕΑ.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 1.096 οχήματα/ 1.065 ΜΕΑ. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 662 ΜΕΑ από τα 1.065 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~62% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Μικρότερος είναι ο φόρτος με προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου προς Ανδρ. Παπανδρέου, ίσος με 236 ΜΕΑ (που αντιστοιχούν στο ~22% του συνολικού φόρτου της Κολοκοτρώνη). Μικρός -σε σχέση με αυτόν στις 2 προηγούμενες στρέφουσες- είναι ο φόρτος με προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου προς Καποδιστρίου, ίσος με 167 ΜΕΑ.
- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος της Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' (Κόμβου 2β), στο οδικό τμήμα από Παράσχου έως 25<sup>ης</sup> Μαρτίου/ Κολοκοτρώνη:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (10:30-11:30), ανέρχεται σε 702 οχήματα/ 655 ΜΕΑ. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 394 ΜΕΑ από τα 702 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~56% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου από 25<sup>ης</sup> Μαρτίου έως Ανδρ. Παπανδρέου. Μικρότερος είναι ο φόρτος με προορισμό την 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, ίσος με 261 ΜΕΑ.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:30-19:30), ανέρχεται σε 647 οχήματα/ 605 ΜΕΑ. Τα 323 ΜΕΑ από τα 605 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~53% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου από 25<sup>ης</sup> Μαρτίου έως Ανδρ. Παπανδρέου, ενώ ο φόρτος με προορισμό την 25<sup>ης</sup> Μαρτίου είναι ίσος με 282 ΜΕΑ.

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 10:30-11:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	447	447	115	115	130	65	14	14	20	40	22	66	748	747
Κίνηση: 2	86	86	29	29	35	18	6	6	3	6	0	0	159	145
Κίνηση: 3	109	109	53	53	42	21	10	10	9	18	6	18	229	229

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 10:30-11:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Ζαλοκώστα έως Λ. Βασ. Γεωργίου Β')	1+2+3	642	642	197	197	207	104	30	30	32	64	28	84	1.136	1.121	13,21%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. Βασ. Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	463	463	86	86	84	42	9	9	4	8	18	54	664	662
Κίνηση: 2	126	126	17	17	38	19	5	5	0	0	0	0	186	167
Κίνηση: 3	169	169	33	33	38	19	1	1	1	2	4	12	246	236

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Ζαλοκώστα έως Λ. Βασ. Γεωργίου Β')	1+2+3	758	758	136	136	160	80	15	15	5	10	22	66	1096	1065	758



1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β΄ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασ. Γεωργίου Β΄)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 10:30-11:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	258	258	52	52	104	52	16	16	8	16	0	0	438	394
Κίνηση: 2	169	169	30	30	43	22	11	11	4	8	7	21	264	261

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασ. Γεωργίου Β')																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 10:30-11:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Λ. Βασ. Γεωργίου Β' από Παράσχου έως 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (προς 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου)	1+2	427	427	82	82	147	74	27	27	12	24	7	21	702	655	6,88%

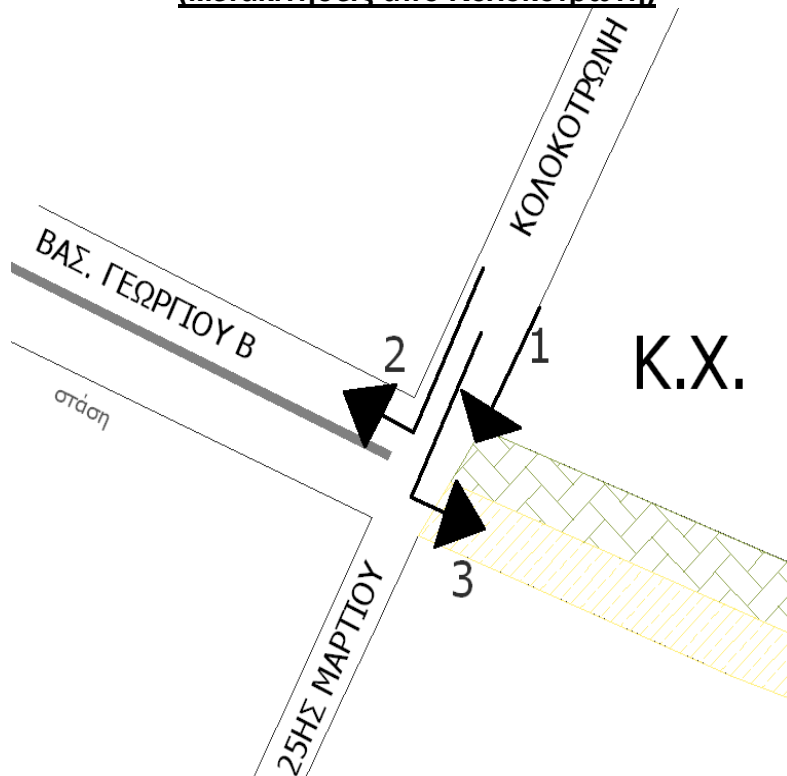
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β΄ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασ. Γεωργίου Β΄)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	243	243	25	25	85	43	7	7	1	2	1	3	362	323
Κίνηση: 2	236	236	21	21	20	10	3	3	3	6	2	6	285	282

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασ. Γεωργίου Β')																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 9.11.2018, 18:30-19:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Λ. Βασ. Γεωργίου Β' από Παράσχου έως 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (προς 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου)	1+2	479	479	46	46	105	53	10	10	4	8	3	9	647	605	2,81%

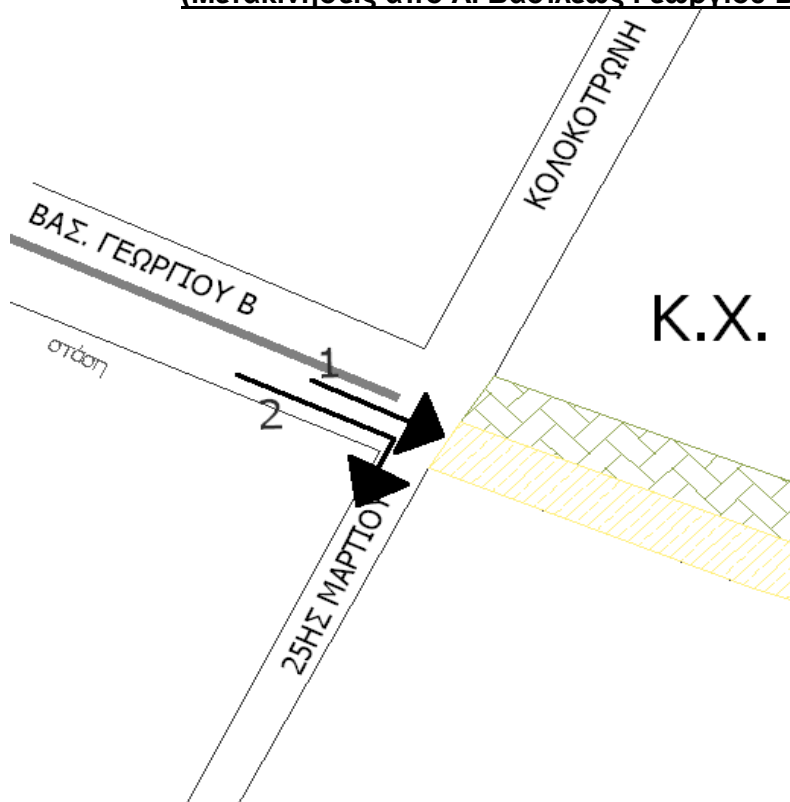
**Κόμβος 2: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου**

Ημερομηνία: Σάββατο, 10/11/2018, Ώρα: 12:00-13:00 & 18:00-19:00

**Σκαρίφημα Κόμβου 2α: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου  
(Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)**



**Σκαρίφημα Κόμβου 2β: Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου  
(Μετακινήσεις από Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β')**



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12:00-13:00 & 18:00-19:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Κολοκοτρώνη - 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος της οδού Κολοκοτρώνη (Κόμβου 2α):**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (12:00-13:00), ανέρχεται σε 1.136 οχήματα/ 1.105 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί στον εν λόγω φόρτο είναι 7,42%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{649 / 1.105\} * 100\% = 58,7\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προορισμό την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (κίνηση 1) και ακολουθούν οι μετακινήσεις προς τη Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' με το ( $\{238 / 1.105\} * 100\% =$ ) 21,5% των μετακινήσεων αυτών να έχουν προορισμό την οδό Παράσχου (στρέφουσα κίνηση 2), ενώ το υπόλοιπο ( $\{218 / 1.105\} * 100\% =$ ) 19,7% (στρέφουσα κίνηση 3) των μετακινήσεων κατευθύνεται προς την οδό Ανδρ. Παπανδρέου.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:00-19:00), ανέρχεται σε 826 οχήματα/ 807 ΜΕΑ. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 475 ΜΕΑ από τα 807 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~59% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Ο υπόλοιπος φόρτος ισομοιράζεται στις δύο κατευθύνσεις της Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β', ήτοι προς Παράσχου (167 ΜΕΑ) και προς Ανδρ. Παπανδρέου (165 ΜΕΑ).
- **ο συνολικός κυκλοφοριακός φόρτος της Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' (Κόμβου 2β), στο οδικό τμήμα από Παράσχου έως 25<sup>ης</sup> Μαρτίου/ Κολοκοτρώνη:**
  - ο κατά την πρωινή αιχμή (12:00-13:00), είναι ίσος με 570 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που εξέρχεται από το εν λόγω σημείο αντιστοιχεί σε 2,11%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{333 / 1.105\} * 100\% = 58,4\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν έχουν προορισμό την οδό Ανδρ. Παπανδρέου (κίνηση 1) και ακολουθούν οι μετακινήσεις προς την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (στρέφουσα κίνηση 2) με ποσοστό ( $\{237 / 1.105\} * 100\% =$ ) 41,6%.
  - ο κατά την απογευματινή αιχμή (18:00-19:00), ανέρχεται σε 434 οχήματα/ 393 ΜΕΑ. Η πλειοψηφία, δηλαδή τα 230 ΜΕΑ από τα 393 ΜΕΑ, που αντιστοιχούν στο ~58,5% του εν λόγω φόρτου, έχουν προορισμό τη Βασιλέως Γεωργίου από 25<sup>ης</sup> Μαρτίου έως Ανδρ. Παπανδρέου, ενώ ο φόρτος με προορισμό την 25<sup>ης</sup> Μαρτίου είναι ίσος με 162 ΜΕΑ.

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	442	442	80	80	98	49	12	12	0	0	22	66	654	649
Κίνηση: 2	164	164	32	32	32	16	10	10	2	4	4	12	244	238
Κίνηση: 3	170	170	26	26	28	14	8	8	0	0	0	0	232	218

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Ζαλοκώστα έως Λ. Βασ. Γεωργίου Β')	1+2+3	776	776	138	138	158	79	30	30	2	4	26	78	1.130	1.105	7,42%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	324	324	59	59	72	36	9	9	0	0	16	48	479	475
Κίνηση: 2	115	115	23	23	23	11	7	7	1	3	3	8	172	167
Κίνηση: 3	128	128	20	20	21	11	6	6	0	0	0	0	175	165

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2α: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Κολοκοτρώνη)																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Κολοκοτρώνη (από Ζαλοκώστα έως Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β')	1+2+3	567	567	101	101	115	58	22	22	1	3	19	57	826	807	7,38%

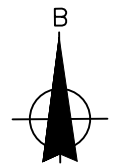
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β')														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	246	246	26	26	110	55	6	6	0	0	0	0	388	333
Κίνηση: 2	184	184	18	18	26	13	10	10	0	0	4	12	242	237

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β')																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' από Παράσχου έως 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (προς 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου)	1+2	430	430	44	44	136	68	16	16	0	0	4	12	630	570	2,11%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β΄ - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β΄)														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	170	170	18	18	76	38	4	4	0	0	0	0	268	230
Κίνηση: 2	126	126	12	12	18	9	7	7	0	0	3	8	166	162

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 2β: Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ - 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ (Μετακινήσεις από Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β')																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΜΕΑ
Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' από Παράσχου έως 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (προς 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου)	1+2	296	296	30	30	94	47	11	11	0	0	3	8	434	393	2,09%





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ← Κατεύθυνση στρέφουσας κίνησης
- ← Κατεύθυνση αθροιστικών κινήσεων
- 999/999 Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Τυπικής Καθημερινής Ημέρας (σε ΜΕΑ)
- 999/999 Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Σαββάτου (σε ΜΕΑ)
- Υφιστάμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση
- Πεζόδρομος

Λ. ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β'

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ

ΠΑΡΑΣΧΟΥ ΑΧ.

25ης ΜΑΡΤΙΟΥ

145/167  
238/167

1121/1065  
1105/807

655/605  
570/393

229/236  
218/165

261/282  
237/162

623/559  
551/395

747/662  
649/475

394/323  
333/230

1008/944  
886/637

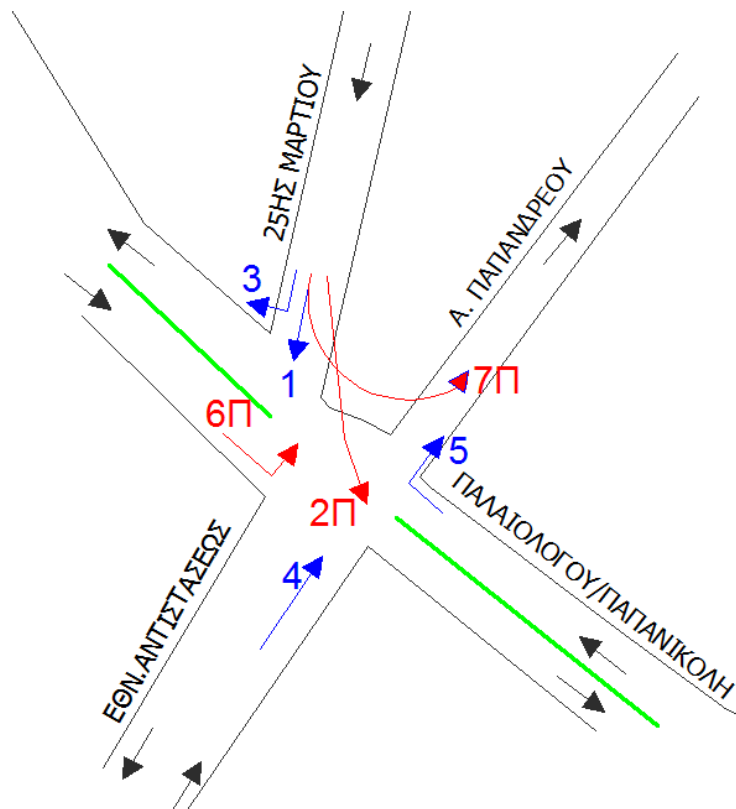
**ΚΟΜΒΟΣ 2: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΤΥΠΙΚΗΣ  
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΗΜΕΡΑΣ & ΣΑΒΒΑΤΟΥ**

**ΚΟΜΒΟΣ 3: 25<sup>ης</sup> Μαρτίου – Παλαιολόγου/  
Παπανικολή - Ανδρ. Παπανδρέου**

### Κόμβος 3: 25<sup>ης</sup> Μαρτίου - Παλαιολόγου/ Παπανικολή - Ανδρ. Παπανδρέου

Ημερομηνία: Πέμπτη, 8/11/2018, Ώρα: 8:30-9:30 & 16:00-17:00

#### Σκαρίφημα Κόμβου 3



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8:30-9:30 & 16:00-17:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών 25<sup>ης</sup> Μαρτίου - Παλαιολόγου/ Παπανικολή - Ανδρ. Παπανδρέου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στον πρωινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (8:30-9:30), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (8:30-9:30) που εισέρχεται στην οδό Αν. Παπανδρέου (κινήσεις 4+5+6Π+7Π) με προορισμό το Κέντρο του Χαλανδρίου είναι ίσος με 420 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 18,10%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{348/ 420\} * 100\% = 82,9\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο προέρχεται από την οδό Εθν. Αντιστάσεως (κίνηση 4).
- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (8:30-9:30) που εξέρχεται από την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (κινήσεις 1+2Π+3+7Π) είναι ίσος με 860 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 9,30%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{716/ 860\} * 100\% = 83,3\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Παπανικολή με κατεύθυνση τη Λ. Κηφισίας (στρέφουσα κίνηση 1).

Όσον αφορά στον απογευματινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (16:00-17:00), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος (16:00-17:00) που εισέρχεται στην οδό Αν. Παπανδρέου (κινήσεις 4+5+6Π+7Π) με προορισμό το Κέντρο του Χαλανδρίου είναι ίσος με 447 ΜΕΑ (450 οχήματα) και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 11,41%. Η πλειοψηφία των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο προέρχεται από την οδό Εθν. Αντιστάσεως με 386 ΜΕΑ (κίνηση 4).
- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος (16:00-17:00) που εξέρχεται από την 25<sup>η</sup> Μαρτίου (κινήσεις 1+2Π+3+7Π) είναι ίσος με 693 ΜΕΑ (699 οχήματα) και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 12,55%. Η πλειοψηφία των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Παπανικολή με κατεύθυνση τη Λ. Κηφισίας με 501 ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 1).

Αξίζει να σημειωθεί ότι, κατά τις ώρες αιχμής το οδικό τμήμα της Εθν. Αντιστάσεως από Παλαιολόγου/Παπανικολή έως/ προς Ύδρας (ρεύμα καθόδου) λειτουργεί με επίπεδο εξυπηρέτησης F, δηλαδή σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η μεγάλη πλειοψηφία του φόρτου της 25<sup>η</sup> Μαρτίου έχει προορισμό την Εθν. Αντιστάσεως, καθώς και το γεγονός ότι η οδός 25<sup>η</sup> Μαρτίου έχει δύο λωρίδες κυκλοφορίας ενώ η Εθν. Αντιστάσεως λειτουργεί στο εξεταζόμενο οδικό τμήμα με μία λωρίδα κυκλοφορίας, συμπεραίνουμε ότι κατά τις ώρες αιχμής η Εθν. Αντιστάσεως δεν μπορεί να εξυπηρετήσει τη ζήτηση των οχημάτων.

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 8:30-9:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	588	588	60	60	64	32	12	12	12	24	0	0	736	716
Κίνηση: 2Π	68	68	0	0	16	8	4	4	4	8	4	12	96	100
Κίνηση: 3	0	0	8	8	0	0	0	0	8	16	4	12	20	36
Κίνηση: 4	212	212	48	48	48	24	16	16	12	24	8	24	344	348
Κίνηση: 5	32	32	4	4	4	2	4	4	4	8	4	12	52	62
Κίνηση: 6Π	0	0	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	4	2
Κίνηση: 7Π	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8	0	0	4	8

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 8:30-9:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Εισερχόμενος φόρτος στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου	4+5+6Π+7Π	244	244	52	52	56	28	20	20	20	40	12	36	404	420	18,10%
Εξερχόμενος φόρτος από την οδό 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου	1+2Π+3+7Π	656	656	68	68	80	40	16	16	28	56	8	24	856	860	9,30%

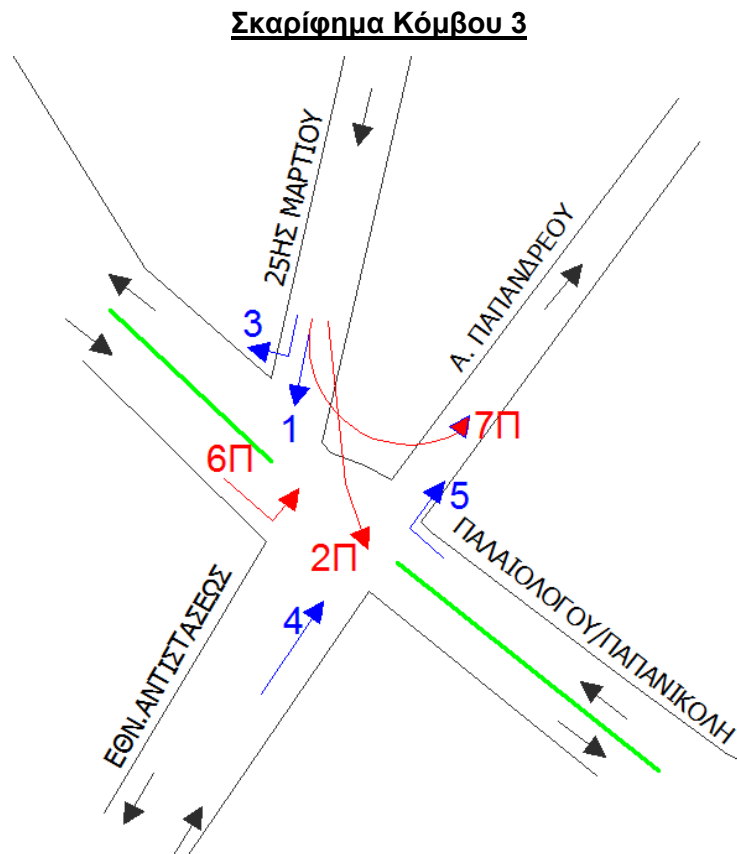


1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 16:00-17:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	393	393	33	33	84	42	3	3	6	12	6	18	525	501
Κίνηση: 2Π	81	81	3	3	33	17	3	3	0	0	9	27	129	131
Κίνηση: 3	21	21	3	3	0	0	6	6	6	12	6	18	42	60
Κίνηση: 4	267	267	30	30	57	29	27	27	3	6	9	27	393	386
Κίνηση: 5	27	27	6	6	9	5	0	0	0	0	6	18	48	56
Κίνηση: 6Π	3	3	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	6	5
Κίνηση: 7Π	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	3	2

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 16:00-17:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Εισερχόμενος φόρτος στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου	4+5+6Π+7Π	297	297	36	36	72	36	27	27	3	6	15	45	450	447	11,41%
Εξερχόμενος φόρτος από την οδό 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου	1+2Π+3+7Π	495	495	39	39	120	60	12	12	12	24	21	63	699	693	12,55%

### Κόμβος 3: 25<sup>ης</sup> Μαρτίου - Παλαιολόγου/ Παπανικολή - Ανδρ. Παπανδρέου

Ημερομηνία: Σάββατο, 10/11/2018, Ώρα: 12:00-13:00 & 18:00-19:00



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12:00-13:00 & 18:00-19:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών 25<sup>ης</sup> Μαρτίου - Παλαιολόγου/ Παπανικολή - Ανδρ. Παπανδρέου, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στον πρωινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (12:00-13:00), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (12:00-13:00) που εισέρχεται στην οδό Αν. Παπανδρέου (κινήσεις 4+5+6Π+7Π) με προορισμό το Κέντρο του Χαλανδρίου είναι ίσος με 559 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 8,94%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{445/ 559\} * 100\% = 79,6\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο προέρχεται από την οδό Εθν. Αντιστάσεως (κίνηση 4).
- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (12:00-13:00) που εξέρχεται από την οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (κινήσεις 1+2Π+3+7Π) είναι ίσος με 778 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 8,23%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{472/ 778\} * 100\% = 60,7\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Παπανικολή με κατεύθυνση τη Λ. Κηφισίας (στρέφουσα κίνηση 1).

Όσον αφορά στον απογευματινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (18:00-19:00), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος (18:00-19:00) που εισέρχεται στην οδό Αν. Παπανδρέου (κινήσεις 4+5+6Π+7Π) με προορισμό το Κέντρο του Χαλανδρίου είναι ίσος με 411 ΜΕΑ (426 οχήματα) και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 9%. Η πλειοψηφία των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο προέρχεται από την οδό Εθν. Αντιστάσεως με 327 ΜΕΑ (κίνηση 4).
- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος (18:00-19:00) που εξέρχεται από την 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (κινήσεις 1+2Π+3+7Π) είναι ίσος με 554 ΜΕΑ (564 οχήματα) και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 8,1%. Η πλειοψηφία των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Παπανικολή με κατεύθυνση τη Λ. Κηφισίας με 341 ΜΕΑ (στρέφουσα κίνηση 1).

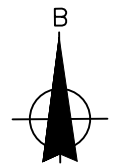
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	376	376	46	46	72	36	2	2	0	0	4	12	500	472
Κίνηση: 2Π	126	126	16	16	24	12	2	2	0	0	10	30	178	186
Κίνηση: 3	58	58	14	14	12	6	4	4	2	4	6	18	96	104
Κίνηση: 4	318	318	38	38	82	41	10	10	4	8	10	30	462	445
Κίνηση: 5	56	56	8	8	18	9	8	8	0	0	4	12	94	93
Κίνηση: 6Π	2	2	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	6	5
Κίνηση: 7Π	14	14	0	0	4	2	0	0	0	0	0	0	18	16

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Εισερχόμενος φόρτος στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου	4+5+6Π+7Π	390	390	48	48	106	53	18	18	4	8	14	42	580	559	8,94%
Εξερχόμενος φόρτος από την οδό 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου	1+2Π+3+7Π	574	574	76	76	112	56	8	8	2	4	20	60	792	778	8,23%

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	272	272	33	33	52	26	1	1	0	0	3	9	362	341
Κίνηση: 2Π	87	87	11	11	17	8	1	1	0	0	7	21	122	128
Κίνηση: 3	41	41	10	10	9	4	3	3	1	3	4	13	68	74
Κίνηση: 4	233	233	28	28	60	30	7	7	3	6	7	22	339	327
Κίνηση: 5	42	42	6	6	14	7	6	6	0	0	3	9	71	70
Κίνηση: 6Π	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	4	3
Κίνηση: 7Π	9	9	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	12	11

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ 25 <sup>ης</sup> ΜΑΡΤΙΟΥ - ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ/ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ - ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Εισερχόμενος φόρτος στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου	4+5+6Π+7Π	286	286	35	35	78	39	13	13	3	6	10	31	426	411	9,0%
Εξερχόμενος φόρτος από την οδό 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου	1+2Π+3+7Π	409	409	54	54	80	40	6	6	1	3	14	42	564	554	8,1%





ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Κατεύθυνση στρέφουσας κίνησης

Κατεύθυνση παράνομης στρέφουσας κίνησης

Κατεύθυνση αθροιστικών κινήσεων

999/999

Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Τυπικής Καθημερινής Ημέρας (σε ΜΕΑ)

999/999

Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Σαββάτου (σε ΜΕΑ)

Υφιστάμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση

ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ  
ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ

25ης ΜΑΡΤΙΟΥ

ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ

ΠΑΔΟΥ

ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ

ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ  
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ

36 / 60  
104 / 74

860 / 693  
778 / 554

8 / 2  
16 / 11

420 / 447  
559 / 411

348 / 386  
445 / 327

62 / 56  
93 / 70

2 / 5  
5 / 3

716 / 501  
472 / 341

12 / 27  
30 / 21

88 / 104  
156 / 107

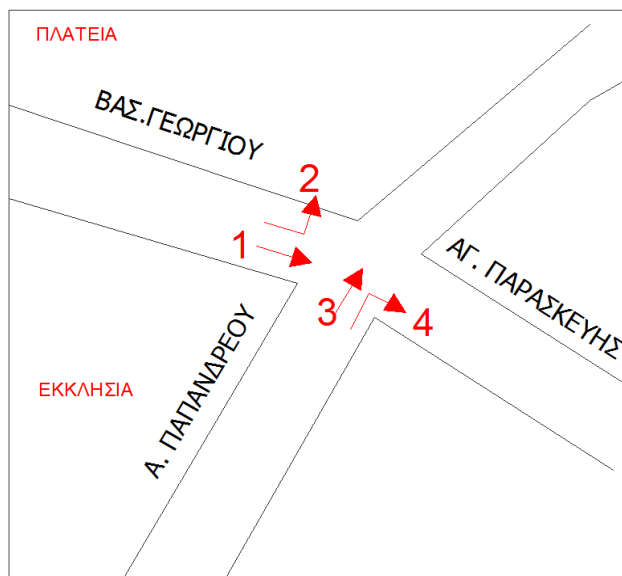
ΚΟΜΒΟΣ 3: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΤΥΠΙΚΗΣ  
ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΗΜΕΡΑΣ & ΣΑΒΒΑΤΟΥ

**ΚΟΜΒΟΣ 4: Ανδρ. Παπανδρέου - Λ. Βασ. Γεωργίου Β΄**  
**- Αγ. Παρασκευής**

#### **Κόμβος 4: Ανδρ. Παπανδρέου - Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής**

Ημερομηνία: Πέμπτη, 8/11/2018, Ώρα: 8:30-9:30 & 16:00-17:00

##### **Σκαρίφημα Κόμβου 4**



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 8:30-9:30 & 18:00-19:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ανδρ. Παπανδρέου - Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στον πρωινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (8:30-9:30), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος που εξέρχεται από τη Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' είναι ίσος με 506 ΜΕΑ (504 οχήματα) με το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας να αντιστοιχεί σε 15,81%. Ο εν λόγω φόρτος ισομοιράζεται στις δύο κινήσεις, καθώς το  $\{256/ 506\} * 100\% = 50,6\%$  των ΜΕΑ που μετρήθηκαν εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (κίνηση 1), ενώ το υπόλοιπο 46,4% εισέρχεται στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 2).
- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος που μετρήθηκε στο οδικό τμήμα της οδού Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Σωκράτους - Καλογρέζας και Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής είναι ίσος με 462 ΜΕΑ (468 οχήματα) και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 17,32%. Το μεγαλύτερο ποσοστό  $\{376/ 462\} * 100\% = 81,4\%$  των μετακινήσεων αυτών συνεχίζει στην Ανδρ. Παπανδρέου με κατεύθυνση τη Λ. Πεντέλης (κίνηση 3), ενώ το υπόλοιπο 18,6% εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (στρέφουσα κίνηση 4).
- Ο συνολικός πρωινός ωριαίος φόρτος που εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής, στο οδικό τμήμα μεταξύ Ανδρ. Παπανδρέου και Σοφ. Βενιζέλου, είναι 342 ΜΕΑ (348 οχήματα) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,7%.

- Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' και Πλατείας Δούρου είναι 626 ΜΕΑ (624 οχήματα) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 19,17%.

Όσον αφορά στον απογευματινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (16:00-17:00), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος που εξέρχεται από τη Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' είναι ίσος με 560 ΜΕΑ (608 οχήματα) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 3,57%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{326/ 560\} * 100\% = 58\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (κίνηση 1), ενώ το υπόλοιπο 42% εισέρχεται στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 2).
- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος που μετρήθηκε στο οδικό τμήμα της οδού Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Σωκράτους - Καλογρέζας και Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής είναι ίσος με 560 ΜΕΑ (580 οχήματα) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 17,14%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{436/ 560\} * 100\% = 77,9\%$ ) των μετακινήσεων αυτών συνεχίζει στην Ανδρ. Παπανδρέου με κατεύθυνση τη Λ. Πεντέλης (κίνηση 3), ενώ το υπόλοιπο 22,1% εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (στρέφουσα κίνηση 4).
- Ο συνολικός απογευματινός ωριαίος φόρτος που εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής, στο οδικό τμήμα μεταξύ Ανδρ. Παπανδρέου και Σοφ. Βενιζέλου, είναι 450 ΜΕΑ (500 οχήματα) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 1,78%.
- Ο συνολικός απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' και Πλατείας Δούρου είναι 670 ΜΕΑ (688 οχήματα) με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 16,12%.

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 8:30-9:30														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	176	176	12	12	40	20	24	24	12	24	0	0	264	256
Κίνηση: 2	136	136	16	16	44	22	20	20	16	32	8	24	240	250
Κίνηση: 3	220	220	12	12	88	44	36	36	20	40	8	24	384	376
Κίνηση: 4	52	52	12	12	12	6	0	0	8	16	0	0	84	86

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 8:30-9:30																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Χαϊμαντά	2+3	356	356	28	28	132	66	56	56	36	72	16	48	624	626	19,17%
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Σωκράτους	3+4	272	272	24	24	100	50	36	36	28	56	8	24	468	462	17,32%
Βασ. Γεωργίου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Κολοκοτρώνη	1+2	312	312	28	28	84	42	44	44	28	56	8	24	504	506	15,81%
Αγ. Παρασκευής μεταξύ Ανδρ.Παπανδρέου & Ηρακλείου	1+4	228	228	24	24	52	26	24	24	20	40	0	0	348	342	11,70%



1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 16:00-17:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	244	244	20	20	68	34	28	28	0	0	0	0	360	326
Κίνηση: 2	164	164	24	24	52	26	0	0	4	8	4	12	248	234
Κίνηση: 3	248	248	28	28	120	60	12	12	8	16	24	72	440	436
Κίνηση: 4	80	80	16	16	40	20	0	0	4	8	0	0	140	124

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 8.11.2018, 16:00-17:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ ΟΧ	ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΑ	% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΜΕΑ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ			
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Χαϊμαντά	2+3	412	412	52	52	172	86	12	12	12	24	28	84	688	670	16,12%
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Σωκράτους	3+4	328	328	44	44	160	80	12	12	12	24	24	72	580	560	17,14%
Βασ. Γεωργίου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Κολοκοτρώνη	1+2	408	408	44	44	120	60	28	28	4	8	4	12	608	560	3,57%
Αγ. Παρασκευής μεταξύ Ανδρ.Παπανδρέου & Ηρακλείου	1+4	324	324	36	36	108	54	28	28	4	8	0	0	500	450	1,78%

#### **Κόμβος 4: Ανδρ. Παπανδρέου - Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής**

**Ημερομηνία:** Σάββατο, 10/11/2018, Ώρα: 12:00-13:00 & 18:00-19:00

##### **Σκαρίφημα Κόμβου 4**



Τα αποτελέσματα των μετρήσεων των κυκλοφοριακών φόρτων (ώρες μέτρησης 12:00-13:00 & 18:00-19:00) για τη σηματοδοτούμενη διασταύρωση των οδών Ανδρ. Παπανδρέου - Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής, παρουσιάζονται στους ακόλουθους Πίνακες.

Όσον αφορά στον πρωινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (12:00-13:00), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (12:00-13:00) που εξέρχεται από τη Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' είναι ίσος με 535 ΜΕΑ με το ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας να αντιστοιχεί σε 3,74%. Η πλειοψηφία ( $\{303/ 535\} * 100\% = 56,6\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (κίνηση 1), ενώ το υπόλοιπο 43,4% εισέρχεται στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 2).
- Ο πρωινός ωριαίος φόρτος (12:00-13:00) που μετρήθηκε στο οδικό τμήμα της οδού Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Σωκράτους - Καλογρέζας και Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής είναι ίσος με 412 ΜΕΑ και το ποσοστό της βαριάς κυκλοφορίας που αντιστοιχεί σε αυτόν το φόρτο είναι 11,17%. Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{296/ 412\} * 100\% = 71,8\%$ ) των μετακινήσεων αυτών συνεχίζει στην Ανδρ. Παπανδρέου με κατεύθυνση τη Λ. Πεντέλης (κίνηση 3), ενώ το υπόλοιπο 28,2% εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (στρέφουσα κίνηση 4).
- Ο συνολικός πρωινός ωριαίος φόρτος που εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής, στο οδικό τμήμα μεταξύ Ανδρ. Παπανδρέου και Σοφ. Βενιζέλου, είναι 419 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 0,95%.
- Ο συνολικός πρωινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' και Πλατείας Δούρου είναι 528 ΜΕΑ με ποσοστό βαριάς κυκλοφορίας 11,74%.

Όσον αφορά στον απογευματινό ωριαίο κυκλοφοριακό φόρτο (18:00-19:00), σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών μετρήσεων, προκύπτουν τα εξής συμπεράσματα:

- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος που εξέρχεται από τη Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' είναι ίσος με 399 ΜΕΑ (430 οχήματα). Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{230/399\} * 100\% = \sim 58\%$ ) των ΜΕΑ που μετρήθηκαν στο εν λόγω σημείο εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (κίνηση 1), ενώ το υπόλοιπο 42% εισέρχεται στην οδό Ανδρ. Παπανδρέου (στρέφουσα κίνηση 2).
- Ο απογευματινός ωριαίος φόρτος που μετρήθηκε στο οδικό τμήμα της οδού Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Σωκράτους - Καλογρέζας και Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' - Αγ. Παρασκευής είναι ίσος με 287 ΜΕΑ (297 οχήματα). Το μεγαλύτερο ποσοστό ( $\{204/297\} * 100\% = 68,7\%$ ) των μετακινήσεων αυτών συνεχίζει στην Ανδρ. Παπανδρέου με κατεύθυνση τη Λ. Πεντέλης (κίνηση 3), ενώ το υπόλοιπο 31,3% εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής (στρέφουσα κίνηση 4).
- Ο συνολικός απογευματινός ωριαίος φόρτος που εισέρχεται στην οδό Αγ. Παρασκευής, στο οδικό τμήμα μεταξύ Ανδρ. Παπανδρέου και Σοφ. Βενιζέλου, είναι 313 ΜΕΑ (351 οχήματα).
- Ο συνολικός απογευματινός ωριαίος κυκλοφοριακός φόρτος που εισέρχεται στο οδικό τμήμα της Ανδρ. Παπανδρέου μεταξύ Λ. Βασιλέως Γεωργίου Β' και Πλατείας Δούρου είναι 373 ΜΕΑ (376 οχήματα).

1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	236	236	20	20	74	37	10	10	0	0	0	0	340	303
Κίνηση: 2	144	144	44	44	32	16	8	8	4	8	4	12	236	232
Κίνηση: 3	176	176	42	42	56	28	8	8	0	0	14	42	296	296
Κίνηση: 4	80	80	8	8	32	16	8	8	2	4	0	0	130	116

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 12:00-13:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Χαϊμαντά	2+3	320	320	86	86	88	44	16	16	4	8	18	54	532	528	11,74%
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Σωκράτους	3+4	256	256	50	50	88	44	16	16	2	4	14	42	426	412	11,17%
Βασ. Γεωργίου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Κολοκοτρώνη	1+2	380	380	64	64	106	53	18	18	4	8	4	12	576	535	3,74%
Αγ. Παρασκευής μεταξύ Ανδρ.Παπανδρέου & Ηρακλείου	1+4	316	316	28	28	106	53	18	18	2	4	0	0	470	419	0,95%

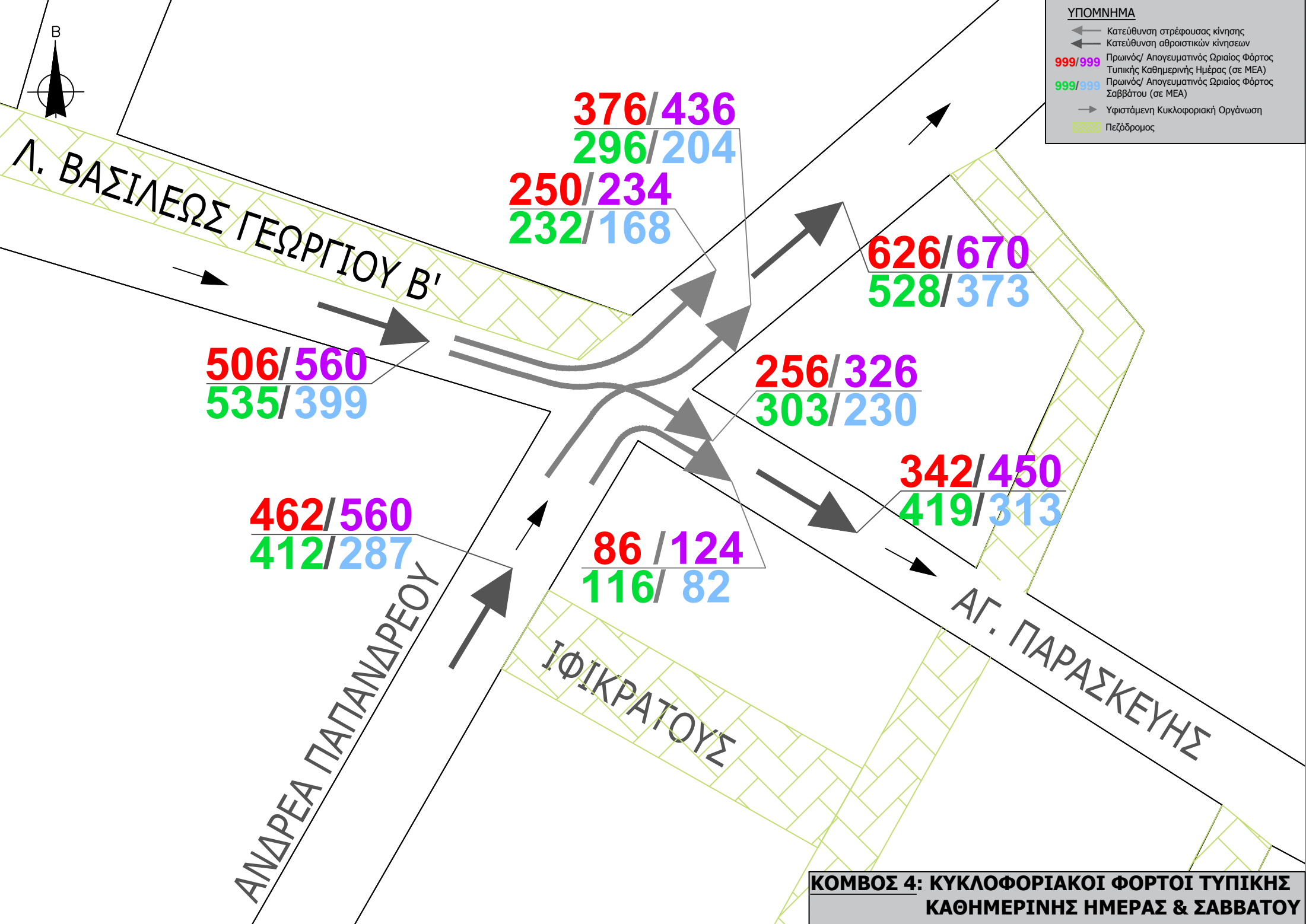
1ΩΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ & ΜΕΑ στη ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ														
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00														
	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ (ΟΧΗΜ.)	ΣΥΝΟΛΟ (ΜΕΑ)
	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ	ΟΧΗΜ	ΜΕΑ		
Κίνηση: 1	179	179	15	15	56	28	8	8	0	0	0	0	258	230
Κίνηση: 2	105	105	32	32	23	12	6	6	3	6	3	9	171	168
Κίνηση: 3	121	121	29	29	39	19	6	6	0	0	10	29	204	204
Κίνηση: 4	57	57	6	6	23	11	6	6	1	3	0	0	92	82

ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΑΝΔΡ. ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ - Λ. ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β' - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ																
ΗΜ/ΝΙΑ & ΩΡΑ ΜΕΤΡΗΣΗΣ: 10.11.2018, 18:00-19:00																
ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΚΙΝΗΣΕΙΣ	ΙΧ		ΤΑΞΙ		ΔΙΚΥΚΛΑ		ΗΜΙΦΟΡΤΗΓΑ		ΦΟΡΤΗΓΑ		ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ		% ΠΟΣΟΣΤΟ ΒΑΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
		ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	ΟΧ	ΜΕΑ	
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Χαϊμαντά	2+3	226	226	61	61	62	31	11	11	3	6	13	38	376	373	11,67%
Α.Παπανδρέου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Σωκράτους	3+4	178	178	35	35	61	31	11	11	1	3	10	29	297	287	11,10%
Βασ. Γεωργίου μεταξύ Αγ. Παρασκευής & Κολοκοτρώνη	1+2	284	284	47	47	79	40	13	13	3	6	3	9	430	399	3,64%
Αγ. Παρασκευής μεταξύ Ανδρ.Παπανδρέου & Ηρακλείου	1+4	236	236	21	21	79	39	13	13	1	3	0	0	351	313	0,91%



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ← Κατεύθυνση στρέφουσας κίνησης
- ← Κατεύθυνση αθροιστικών κινήσεων
- 999/999** Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Τυπικής Καθημερινής Ημέρας (σε ΜΕΑ)
- 999/999** Πρωινός/ Απογευματινός Ωριαίος Φόρτος  
Σαββάτου (σε ΜΕΑ)
- Υφιστάμενη Κυκλοφοριακή Οργάνωση
- Πεζόδρομος



**ΚΟΜΒΟΣ 4: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ ΤΥΠΙΚΗΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ ΗΜΕΡΑΣ & ΣΑΒΒΑΤΟΥ**