ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ

«ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ (Σ.Α.Π.) ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ»

Παραδοτέο 1 (Π1) – Ανάλυση της Υφιστάμενης Κατάστασης

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Ανάδοχος

«ΜΣΜ - ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ Ι.Κ.Ε. με δ.τ. ΜΣΜ Consulting / LEVER ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Α.Ε.»

Ιανουάριος 2024

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΕΩΝ

ΕΚΔΟΣΗ	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ - ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
Έκδοση 1	**Ιανουάριος 2024**	**Αρχική Έκδοση**

ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΕΡ. ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ
ΔΙΠΛ. ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Ε.Μ.Π.
M.Sc. (Eng.), M.Sc. (Fin.)
ΜΕΛΟΣ Τ.Ε.Ε. ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ 54882
ΑΣΚΛΗΠΙΟΥ 26 - 28 - ΑΘΗΝΑ 106 80
ΤΗΛ. 210 3306742 - ΑΦΜ: 043771537 - ΔΟΥ: Δ' ΑΘΗΝΩΝ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ 1
1.1 Συμβατικά 1
1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας 1
1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη 6
1.4 Εργασίες συλλογής στοιχείων 7
1.5 Καθορισμός ομάδας εργασίας και αρμοδιότητες 8
1.6 Ομάδα Έργου του Αναδόχου 9
2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ 10
3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ 11
3.1 Τι σημαίνει προσβάσιμο περιβάλλον 11
3.2 Ισχύον Εθνικό θεσμικό πλαίσιο 12
4. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 18
4.1 Γεωγραφικά στοιχεία και Χωροταξική ένταξη περιοχής μελέτης 18
4.1.1 *Γενικά* 18
4.1.2 *Περιοχή Παρέμβασης* 19
4.2 Δημογραφικά Στοιχεία 20
4.3 Χρήσεις Γης 22
4.3.1 *Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης (βάσει ΓΠΣ)* 22
4.3.2 *Υφιστάμενες Χρήσεις Γης* 23
4.4 Χαρακτηρισμός Ρεματιάς Χαλανδρίου ως Προστατευόμενη Περιοχή βάσει ΠΔ (ΦΕΚ 659/Δ/95) 26
5. ΣΥΛΛΟΓΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ 31
5.1 Γενικά 31
5.2 Μελέτες 33
5.2.1 Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) 33
5.2.2 Αστική Ανάπλαση και συνακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου/ Φάσεις: Ι έως IV, Ιούνιος 2005 35
5.2.3 Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή του Χαλανδρίου που περιβάλλεται από τις οδούς Λ. Μεσογείων – Τζαβέλλα – Αποστολοπούλου – Χίου – Κνωσού – Ακαρνανίας, Δεκέμβριος 2013 36
5.2.4 Καταγραφή και ανάλυση του υπάρχοντος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Χαλανδρίου, Ιούλιος 2013 37
5.2.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χαλανδρίου 2011-2014, Νοέμβριος 2014 38
5.2.6 Μελέτη οδικής ασφάλειας στην οδό Ηρακλείτου από την οδό Μπακογιάννη έως την οδό Ζαΐμη (έως και τεύχη δημοπράτησης), Νοέμβριος 2015 40
5.2.7 Μελέτη κυκλοφοριακών αλλαγών σε επιλεγμένες περιοχές του Δήμου βάσει εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης, Μάρτιος 2016 41
5.2.8 Μελέτη Διαμόρφωσης εισόδων σχολείων, Αύγουστος 2016 43
5.2.9 Μελέτη κυκλοφορίας – στάθμευσης και αναδιάρθρωσης γραμμών δημοτικής γραμμών συγκοινωνίας, Οκτώβριος 2016 44
5.2.10 Επικαιροποίηση Β2 Σταδίου της «Μελέτης αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Χαλανδρίου» 46
5.2.11 Νέο Σύμφωνο Δημάρχων για το κλίμα και την ενέργεια, Μάϊος 2017 50
5.2.12 Αναπλάσεις 51

5.2.13 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Χαλανδρίου, Δεκέμβριος 2018 52
5.2.14 Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Χαλανδρίου 2017-2019 71
5.2.15 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 12/2020 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Χαλανδρίου, Νοέμβριος 2020 73
5.2.16 Έγκριση της μελέτης του έργου ανάπλασης που αφορά στο πρόγραμμα UIA - Cultural Hidrant και της διεκπεραίωσης όλων των ενεργειών για την έκδοση των απαραίτητων αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του έργου, Φεβρουάριος 2021 74
5.2.17 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 175/ 2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου, Σεπτέμβριος 2021 79
5.2.18 Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Χαλανδρίου, Σεπτέμβριος 2021 80
5.2.19 Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεση / βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση σεισμών του Δήμου Χαλανδρίου, Οκτώβριος 2021 82
5.2.20 Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεση / βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων του Δήμου Χαλανδρίου, Οκτώβριος 2021..... 84
5.2.21 Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου, Φεβρουάριος 2022..... 86
5.2.22 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 33/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου, Αύγουστος 2022..... 90
5.2.23 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 32/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Χαλανδρίου, Νοέμβριος 2022..... 91
5.3 Υλοποιημένα έργα του Δήμου Χαλανδρίου σχετικά με κυκλοφοριακά ζητήματα και μετακινήσεις 93
6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ 94
6.1 Οδικό Δίκτυο 94
6.1.1 *Βασικό Οδικό Δίκτυο* 94
6.1.2 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου..... 95
6.2 Υφιστάμενο Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς 97
6.2.1 Γενικά Στοιχεία 97
6.2.2 Λεωφορειακές γραμμές 97
6.2.3 Δημοτική Συγκοινωνία..... 99
6.2.4 Μέσα Σταθερής Τροχιάς..... 100
6.3 Ποιοτική αξιολόγηση πλάτους & κατάστασης πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου 101
6.3.1 Πλάτος πεζοδρομίων 101
6.3.2 Κατάσταση πεζοδρομίων 102
6.4 Καθεστώς στάθμευσης 103
6.4.1 Ποιοτική αξιολόγηση καθεστώτος στάθμευσης στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο 103
6.4.2 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού..... 106
6.4.3 Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων 106
6.4.4 Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/ εγκαταστάσεις 106
7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ..... 107
8. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΗΜΕΙΩΝ & ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ..... 120
8.1 Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Δημόσιων Χώρων και Σημαντικών Κτηρίων 120
8.1.1 Παιδικές Χαρές..... 120
8.1.2 Πάρκα, πλατείες και χώροι αστικού πρασίνου 140
8.1.3 Χώροι Αθλητισμού και πολιτισμού 155
8.1.4 Υποδομές Εκπαίδευσης..... 165
8.1.5 Κτήρια Διοίκησης - Δημόσιες Υπηρεσίες..... 189

8.1.6 Υποδομές Υγείας και Πρόνοιας 203
8.2 Αξιολόγηση προσβασιμότητας στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας 214
8.3 Χώροι Καταφυγής 225
8.4 Αξιολόγηση Διαδρομών Πεζή Μετακίνησης 231
8.4.1 Επιλογές διαδρομών πεζή μετακίνησης (Desire Lines) 231
8.4.2 Ανάλυση των Επιμέρους Διαδρομών 234
9. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ – ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ 291
10. Π1β ΧΑΡΤΕΣ 304

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 3-1: Ισχύον Θεσμικό πλαίσιο ... 15
Πίνακας 4-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Χαλανδρίου (ΕΛ.ΣΤΑΤ 1991, 2001, 2011, 2021) ... 20
Πίνακας 4-2: Πίνακας Οδικών Τμημάτων εντός της προστατευόμενης βάσει ΠΔ περιοχής της Ρεματιάς Χαλανδρίου ... 28
Πίνακας 5-1: Στρατηγικοί Στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος ... 38
Πίνακας 5-2: Μεταβολές στις κατηγορίες των χρήσεων γης ... 47
Πίνακας 5-3: Έργα του Δήμου Χαλανδρίου ... 93
Πίνακας 6-1: Γραμμές ΟΑΣΑ (λεωφορεία & τρόλεϊ) διερχόμενες εντός του Δήμου Χαλανδρίου ... 97
Πίνακας 6-2: Γραμμές ΟΑΣΑ (λεωφορεία & τρόλεϊ) διερχόμενες περιφερειακά (στα όρια) του Δήμου Χαλανδρίου ... 98
Πίνακας 6-3: Οδικά τμήματα περιγραφής της στάθμευσης ... 103
Πίνακας 6-4: Συγκεντρωτικά Αποτελέσματα Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης ... 105
Πίνακας 8-1: Αξιολόγηση χώρων παιδικής χαράς ως προς την προσβασιμότητα ... 121
Πίνακας 8-2: Αξιολόγηση χώρων αστικού πρασίνου, πάρκων και πλατειών ως προς την προσβασιμότητα ... 141
Πίνακας 8-3: Αξιολόγηση χώρων αθλητισμού – πολιτισμού ως προς την προσβασιμότητα ... 156
Πίνακας 8-4: Αξιολόγηση υποδομών εκπαίδευσης ως προς την προσβασιμότητα ... 166
Πίνακας 8-5: Αξιολόγηση κτηρίων διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών ως προς την προσβασιμότητα .. 190
Πίνακας 8-6: Αξιολόγηση υποδομών υγείας και πρόνοιας ως προς την προσβασιμότητα ... 204
Πίνακας 8-7: Αξιολόγηση προσβασιμότητας στάσεων λεωφορείων στον Δήμου Χαλανδρίου (ΟΑΣΑ και Δημοτικής Συγκοινωνίας) ... 216
Πίνακας 8-8: Αξιολόγηση χώρων καταφυγής – καταυλισμού ως προς την προσβασιμότητα ... 227
Πίνακας 8-9: Διαδρομές πεζή μετακίνησης ... 232

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 4-1: Χάρτης Δήμου Χαλανδρίου ... 18
Εικόνα 4-2: Πληθυσμιακή πυκνότητα ... 21
Εικόνα 4-3: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Χαλανδρίου ... 22
Εικόνα 4-4: Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Χαλανδρίου ... 25
Εικόνα 4-5: Πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις των οδικών τμημάτων που βρίσκονται εντός της προστατευόμενης περιοχής της Ρεματιάς Χαλανδρίου (Ζώνες Α & Β, ΦΕΚ 659/Δ/1995) ... 30
Εικόνα 5-1: Χάρτης αναθεώρησης ΓΠΣ Χαλανδρίου ... 34
Εικόνα 5-2: Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας ... 56
Εικόνα 5-3: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας, 10ετίας, 15+ετίας ... 66
Εικόνα 5-4: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών ανά είδος διαμόρφωσης – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας, 10ετίας, 15+ετίας ... 67
Εικόνα 5-5: Στρατηγικοί στόχοι του Επιχειρησιακού Σχεδίου ... 71
Εικόνα 5-6: Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας ... 81
Εικόνα 5-7: Κοινόχρηστοι Χώροι – Χώροι Καταφυγής – Χώροι Καταυλισμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης Δήμου Χαλανδρίου ... 83
Εικόνα 5-8: Προτεινόμενη σήμανση στην οδό Αγίας Παρασκευής, Σ1-Ν ... 87
Εικόνα 5-9: Προτεινόμενη σήμανση στην οδό Αγίας Παρασκευής, Σ2-Ν ... 88
Εικόνα 5-10: Αποτύπωση Υφιστάμενης Κατάστασης – Υφιστάμενη Σήμανση, Οδοί Σοφ. Βενιζέλου & Αγίας Παρασκευής ... 89
Εικόνα 6-1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει πραγματικής λειτουργίας ... 96
Εικόνα 6-2: Πλάτος πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου ... 101
Εικόνα 6-3: Πλάτος πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου ... 102
Εικόνα 8-1: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων παιδικής χαράς ... 120
Εικόνα 8-2: Παιδική Χαρά επί των οδών Αργυροκάστρου & Μελιγαλά ... 125
Εικόνα 8-3: Παιδική Χαρά επί των οδών Ολύμπου – Πέλλης - Μεταμορφώσεως ... 125
Εικόνα 8-4: Παιδική χαρά στην οδό Τυμφρηστού ... 126
Εικόνα 8-5: Παιδική Χαρά επί των οδών Ολύμπου - Εδέσσης - Ηρακλειδών 32Α ... 126
Εικόνα 8-6: Παιδική Χαρά επί των οδών Προφ. Ηλία & Ανδρούτσου ... 127
Εικόνα 8-7: Παιδική Χαρά στην οδό Ροδοδάφνης ... 127
Εικόνα 8-8: Παιδική χαρά στην οδό Γραβιάς ... 128
Εικόνα 8-9: Παιδική Χαρά επί των οδών Ακακιών – Ρόδου - Κρίνων ... 128
Εικόνα 8-10: Παιδική Χαρά επί των οδών Κοραή & Γιασεμιών ... 129
Εικόνα 8-11: Παιδική Χαρά επί των οδών Κομοτηνής – Αρτεμισίου - Σιδηροκάστρου ... 129
Εικόνα 8-12: Παιδική Χαρά (Ζήνωνος – Διονύσου) ... 130

Εικόνα 8-13: Παιδική Χαρά επί των οδών Ποταμού Καλαμά – Επιδαύρου - Σολωμού 130
Εικόνα 8-14: Παιδική Χαρά επί των οδών Ρούμελης – Πλαταιών – Μυκηνών - Μακεδονίας 131
Εικόνα 8-15: Παιδική Χαρά στην Πλατεία Ηρώων 131
Εικόνα 8-16: Παιδική Χαρά επί των οδών Ιθώμης – Τριφυλλίας - Άλσους 132
Εικόνα 8-17: Παιδική Χαρά επί των οδών Βοιωτίας & Ηπείρου 132
Εικόνα 8-18: Παιδική Χαρά επί των οδών Παρνασσίδος & Δυοβουνιώτη 133
Εικόνα 8-19: Παιδική Χαρά επί των οδών Εσπερίδων - Χαραυγής - Εριφύλλης 133
Εικόνα 8-20: Παιδική Χαρά επί των οδών Πανδώρας – Τερψιχόρης - Νεφέλης 134
Εικόνα 8-21: Παιδική Χαρά επί των οδών Φιλύρας & Ψαρών 134
Εικόνα 8-22: Παιδική Χαρά επί των οδών Κόδρου & Τομπατζή 135
Εικόνα 8-23: Παιδική Χαρά επί των οδών Αργοναυτών & Τομπατζή 135
Εικόνα 8-24: Παιδική Χαρά επί των οδών Αγρινίου & Αγ. Λαύρας 136
Εικόνα 8-25: Παιδική Χαρά επί των οδών Δροσιάς & Γορτυνίας 136
Εικόνα 8-26: Παιδική Χαρά στην Πλατεία Μαραθώνος 137
Εικόνα 8-27: Παιδική Χαρά επί των οδών Καρόλου Κουν – Παν. Λυτρώτριας 137
Εικόνα 8-28: Παιδική Χαρά επί των οδών Γεννηματά - Κλεισούρας 138
Εικόνα 8-29: Παιδική Χαρά επί των οδών Ηρακλείτου - Αράμπελης – Κυβέλης - Ντάλια 138
Εικόνα 8-30: Παιδική χαρά υπό κατασκευή 139
Εικόνα 8-31: Αξιολόγηση προσβασιμότητας πάρκων, πλατειών και χώρων αστικού πρασίνου 140
Εικόνα 8-32: Παιδική Βιβλιοθήκη 145
Εικόνα 8-33: Κοινόχρηστος χώρος επί των οδών Παρνασσού & Θεοδοσίου 145
Εικόνα 8-34: Χώρος πρασίνου – Παιδική χαρά στην οδό Γραβιάς 146
Εικόνα 8-35: Κοινόχρηστο πράσινο στην οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης 146
Εικόνα 8-36: Χώρος Ι. Ναού 147
Εικόνα 8-37: Παιδική Χαρά/ Χώρος Πρασίνου (Σόλωνος 3) 147
Εικόνα 8-38: Κοινόχρηστος Χώρος (Σόλωνος 4) 148
Εικόνα 8-39: Ι. Ν. Αγίας Βαρβάρας 148
Εικόνα 8-40: ΧΕΥ 9 149
Εικόνα 8-41: Μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας 149
Εικόνα 8-42: Μετρό Χαλάνδρι 150
Εικόνα 8-43: Μετρό Χαλάνδρι 150
Εικόνα 8-44: Μετρό Αγίας Παρασκευής 151
Εικόνα 8-45: Μετρό Χολαργός 151
Εικόνα 8-46: ΧΕΥ 9 152
Εικόνα 8-47: ΚΧ (Αιγαίου & Βαλαωρίτου) 152
Εικόνα 8-48: Νομισματοκοπείο 153
Εικόνα 8-49: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής 153
Εικόνα 8-50: Πάρκο Αγίων Αναργύρων 154
Εικόνα 8-51: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων αθλητισμού και πολιτισμού 155
Εικόνα 8-52: Χώρος άθλησης (Αλκιβιάδου 33) 158
Εικόνα 8-53: Γήπεδο Μπάσκετ (Μεταμορφώσεως 17) 158
Εικόνα 8-54: Γήπεδο Μπάσκετ – Παιδική Χαρά 159
Εικόνα 8-55: Πρότυπο Αθλητικό Κέντρο Χαλανδρίου 159
Εικόνα 8-56: Χώρος Άθλησης 160
Εικόνα 8-57: Αθλητικός Χώρος (Εριφύλης 9) 160
Εικόνα 8-58: Αθλητικό Κέντρο «Νικόλαος Περκίζας» 161
Εικόνα 8-59: Αθλητικό Κέντρο «Μάρκος Παπαδάκης» 161
Εικόνα 8-60: Γήπεδο Απόλλωνα Χαλανδρίου 162
Εικόνα 8-61: Κέντρο Νεότητας 162
Εικόνα 8-62: Χοροδιδασκαλείο 163
Εικόνα 8-63: Ευριπίδειο Θέατρο Ρεματιάς 163
Εικόνα 8-64: Αετοπούλειο Πολιτιστικό Κέντρο 164
Εικόνα 8-65: Αξιολόγηση προσβασιμότητας υποδομών εκπαίδευσης 165
Εικόνα 8-66: 16ο Δημοτικό Σχολείο 171
Εικόνα 8-67: Αμερικάνικο Κολλέγιο 171
Εικόνα 8-68: 1ο Δημοτικό & 1ο Νηπιαγωγείο 172
Εικόνα 8-69: 2ο Νηπιαγωγείο 172
Εικόνα 8-70: 2ο Δημοτικό 173
Εικόνα 8-71: 3ο Νηπιαγωγείο 173
Εικόνα 8-72: 4ο Νηπιαγωγείο - 10ο Νηπιαγωγείο - 4ο Δημοτικό - 5ο Ενιαίο Λύκειο 174
Εικόνα 8-73: 3ο Νηπιαγωγείο 174

Εικόνα 8-74: 6ο Νηπιαγωγείο 175
Εικόνα 8-75: 7ο Νηπιαγωγείο & 9ο Νηπιαγωγείο & 7ο Δημοτικό & 10ο Δημοτικό 175
Εικόνα 8-76: 8ο Νηπιαγωγείο 176
Εικόνα 8-77: 6ο Δημοτικό 176
Εικόνα 8-78: 9ο Δημοτικό 177
Εικόνα 8-79: 12ο Δημοτικό & 13ο Νηπιαγωγείο & 15ο Νηπιαγωγείο 177
Εικόνα 8-80: 14ο Νηπιαγωγείο 178
Εικόνα 8-81: 11ο Δημοτικό 178
Εικόνα 8-82: 13ο Δημοτικό 179
Εικόνα 8-83: 1ο ΕΠΑΛ 179
Εικόνα 8-84: 2ο Ενιαίο Λύκειο & 2ο Γυμνάσιο 180
Εικόνα 8-85: 3ο Λύκειο & 3ο Γυμνάσιο 180
Εικόνα 8-86: 4ο Γυμνάσιο & ΙΕΚ 181
Εικόνα 8-87: 5ο Γυμνάσιο 181
Εικόνα 8-88: 6ο Γυμνάσιο 182
Εικόνα 8-89: 7ο Γυμνάσιο 182
Εικόνα 8-90: 8ο Γυμνάσιο 183
Εικόνα 8-91: 3ο ΕΠΑΛ & 7ο ΕΣΠΕΡΙΝΟ ΕΠΑΛ & ΣΕΚ 183
Εικόνα 8-92: 14ο Δημοτικό & 11ο Νηπιαγωγείο 184
Εικόνα 8-93: 2ο ΕΠΑΛ 184
Εικόνα 8-94: 16ο Νηπιαγωγείο 185
Εικόνα 8-95: 1ο Γυμνάσιο 185
Εικόνα 8-96: 1ο Ενιαίο Λύκειο 186
Εικόνα 8-97: 4ο Λύκειο 186
Εικόνα 8-98: 12ο Νηπιαγωγείο 187
Εικόνα 8-99: 5ο Δημοτικό Σχολείο 187
Εικόνα 8-100: Ίδρυμα Χατζηκώτσα 188
Εικόνα 8-101: Ριζάρειος Εκκλησιαστική Σχολή 188
Εικόνα 8-102: Αξιολόγηση προσβασιμότητας κτηρίων διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών 189
Εικόνα 8-103: ΕΛΤΑ 193
Εικόνα 8-104: ΚΕΠ Κεντρικό Πλατείας 193
Εικόνα 8-105: Γραφείο Ενημέρωσης Καταναλωτών και Επιχειρήσεων 194
Εικόνα 8-106: Τεχνική Υπηρεσία Δήμου 194
Εικόνα 8-107: Κτηματολογικό Γραφείο - Υποθηκοφυλάκειο 195
Εικόνα 8-108: Δημαρχείο 195
Εικόνα 8-109: Διεύθυνση Πυροσβεστικής 196
Εικόνα 8-110: Ειρηνοδικείο 196
Εικόνα 8-111: ΚΕΠ Κάτω Χαλανδρίου 197
Εικόνα 8-112: Δημοτικό Νεκροταφείο 197
Εικόνα 8-113: ΔΥΟ (ΕΦΟΡΙΑ) 198
Εικόνα 8-114: Αστυνομικό Τμήμα 198
Εικόνα 8-115: ΚΕΠ Μετρό Χαλάνδρι 199
Εικόνα 8-116: ΚΕΠ Πατήματος Χαλάνδρι 199
Εικόνα 8-117: Νέο κτήριο κοινωνικής υπηρεσίας 200
Εικόνα 8-118: Δημοτικό Κατάστημα 200
Εικόνα 8-119: Δημοτικό κτήριο πολλαπλών χρήσεων 201
Εικόνα 8-120: Χώρος στάθμευσης 201
Εικόνα 8-121: Αμαξοστάσιο 202
Εικόνα 8-122: Αξιολόγηση προσβασιμότητας υποδομών υγείας και πρόνοιας 203
Εικόνα 8-123: Συμβουλευτικό κέντρο προληπτικής ιατρικής 207
Εικόνα 8-124: Τοπικό Υποκατάστημα ΙΚΑ-ΕΤΑΜ 207
Εικόνα 8-125: ΚΑΠΗ Κάτω Χαλανδρίου 208
Εικόνα 8-126: ΙΚΑ Κάτω Χαλανδρίου 208
Εικόνα 8-127: ΚΑΠΗ Κεντρικού Χαλανδρίου 209
Εικόνα 8-128: ΚΑΠΗ Τούφας 209
Εικόνα 8-129: ΙΚΑ Ιατρεία 210
Εικόνα 8-130: Α' Παιδικός Σταθμός 210
Εικόνα 8-131: Β' Παιδικός Σταθμός 211
Εικόνα 8-132: Ε' & Θ' & Ζ' Βρεφονηπιακός Σταθμός 211
Εικόνα 8-133: ΣΤ' Βρεφονηπιακός Σταθμός 212
Εικόνα 8-134: Παιδικός Σταθμός- Νηπιαγωγείο 212

Εικόνα 8-135: Χώρος Παιδικού Σταθμού 213
Εικόνα 8-136: Στάσεις και Γραμμές Λεωφορείων ΟΑΣΑ εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου 214
Εικόνα 8-137: Στάσεις και γραμμές λεωφορείων Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Χαλανδρίου 215
Εικόνα 8-138: Φωτογραφικές λήψεις στάσεων δημοτικής συγκοινωνίας: Στάση που περιλαμβάνει μόνο ιστό σήμανσης (πάνω αριστερά), στάση με παλιάς μορφής δημοτική πινακίδα (πάνω δεξιά), δημοτική στάση στην οδό Κολοκοτρώνη με χάρτη διαδρομών (κάτω αριστερά) και νέας μορφής δημοτική στάση με στέγαστρο, παγκάκι και ηλεκτρονικό πίνακα (κάτω δεξιά) 223
Εικόνα 8-139: Φωτογραφικές λήψεις στάσεων ΟΑΣΑ: Στάση με τηλεματική στο κέντρο του Χαλανδρίου (πάνω αριστερά), στάση με πλατφόρμα προεξοχής πεζοδρομίου (πάνω δεξιά), στάση με βανδαλισμένο τον πίνακα δρομολογίων και μη τήρηση στάθμευσης >12μ. (κάτω αριστερά), και τυπική μορφή στάσης ΟΑΣΑ με ιστό ονομασίας, διερχόμενα δρομολόγια, παγκάκι και στέγαστρο (κάτω δεξιά) 224
Εικόνα 8-140: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων καταφυγής 225
Εικόνα 8-141: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων καταυλισμού 226
Εικόνα 8-142: Διαδρομές πεζή μετακίνησης Δήμου Χαλανδρίου (desire lines) 231
Εικόνα 8-143: Πεζοδρόμιο κατά το ήμισυ πλακοστρωμένο 235
Εικόνα 8-144: Καλής κατάστασης πεζοδρόμιο σε τμήμα της Εθνικής Αντιστάσεως 237
Εικόνα 8-145: Η στάση ΜΜΜ αφήνει μηδενικό ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου 238
Εικόνα 8-146: Εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης στην Ηρώων Πολυτεχνείου 239
Εικόνα 8-147: Σπασίματα στα πεζοδρόμια της Ηρώων Πολυτεχνείου 240
Εικόνα 8-148: Εμπόδια στο πεζοδρόμιο και θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ στην Ηρώων Πολυτεχνείου 241
Εικόνα 8-149: Μη προσπελάσιμο πεζοδρόμιο στην Ηρώων Πολυτεχνείου 242
Εικόνα 8-150: Παράνομη στάθμευση επί της οδού Αγησιλάου 243
Εικόνα 8-151: Πεζοδρόμιο στην νότια (αριστερά) και βόρεια (δεξιά) παρειά της οδού Κόδρου 244
Εικόνα 8-152: Σκαλιά εισόδου σε ιδιοκτησία ως εμπόδιο στην ελεύθερη όδευση πεζού και ρίζες δέντρων επί της Ζαν Μωρεάς 245
Εικόνα 8-153: Κακής ποιότητας πεζοδρόμιο με παράνομη στάθμευση επί αυτού (αριστερά) και διαπλάτυνση πεζοδρομίου προ της συμβολής με Παπανικολή (δεξιά) στην οδό Κ. Παλαμά 248
Εικόνα 8-154: Στάθμευση επί του πεζοδρομίου (αριστερά) και εμπόδια (δεξιά) επί της Λ. Παπανικολή . 249
Εικόνα 8-155: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου (αριστερά) και περιορισμένο πλάτος πεζοδρομίου επί των ΚΧ της οδού Παπανικολή 250
Εικόνα 8-156: Πεζοδρόμιο με προεξοχές επί της Α. Παπανδρέου 251
Εικόνα 8-157: Όδευση τυφλών και εμπόδια σε πεζοδρόμιο της Α. Παπανδρέου, έναντι Ι. Ναού 252
Εικόνα 8-158: Πεζοδρόμιο επί της 25ης Μαρτίου, έναντι νέου Δημαρχείου 253
Εικόνα 8-159: Εμπόδια επί πεζοδρομίου της οδού 25ης Μαρτίου 254
Εικόνα 8-160: Εμπόδια και τραπεζοκαθίσματα επί της Κολοκοτρώνη 255
Εικόνα 8-161: Εμπόδια επί πεζοδρομίου της οδού Σολωμού 256
Εικόνα 8-162: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου και στάθμευση επί του πεζοδρομίου της οδού Βασιλέως Γεωργίου Β' 257
Εικόνα 8-163: Πεζοδρόμιο επί της Βασιλέως Γεωργίου Β έμπροσθεν Ιερού Ναού (αριστερά) και έμπροσθεν ΚΧ (δεξιά) 257
Εικόνα 8-164: Περιορισμένο πλάτος πεζοδρομίου και εμπόδια επί των πεζοδρομίων της οδού Σοφ. Βενιζέλου 258
Εικόνα 8-165: Κατεστραμένο πεζοδρόμιο επί της οδού Αριστοφάνους 259
Εικόνα 8-166: Όδευση τυφλών πλησίον της ρυμοτομικής γραμμής και δενδροδόχου, στην οδό Αριστοφάνους 260
Εικόνα 8-167: Εμπόδια επί των πεζοδρομίων της οδού Αριστοφάνους 260
Εικόνα 8-168: Περιπτώσεις πεζοδρομίων στην οδό Σαρανταπόρου 261
Εικόνα 8-169: Απουσία πεζοδρομίου στην οδό Σαρανταπόρου 262
Εικόνα 8-170: Απουσία πεζοδρομίου στην οδό Σαρανταπόρου 262
Εικόνα 8-171: Πεζοδρόμια επί της οδού Σαρανταπόρου 263
Εικόνα 8-172: Κακής και καλής ποιότητας πεζοδρόμια επί της οδού Χαραυγής 264
Εικόνα 8-173: Μη πλακοστρωμένο πεζοδρόμιο (αριστερά) και εμπόδια επί του πεζοδρομίου (δεξιά) στην οδό Θησέως 265
Εικόνα 8-174: Πεζοδρόμια επί της οδού Αγ. Παρασκευής 266
Εικόνα 8-175: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου στην οδό Θεσσαλονίκης 267
Εικόνα 8-176: Πεζοδρόμιο στην οδό Παπάγου 268
Εικόνα 8-177: Μη προσπελάσιμο πεζοδρόμιο (αριστερά) και πεζοδρόμιο με εμπόδια (δεξιά) στην οδό Θησέως 269
Εικόνα 8-178: Ποδηλατόδρομος (αριστερά) στη συμβολή με Αγ. Παντελεήμωνος 270
Εικόνα 8-179: Μέτριας ποιότητας πεζοδρόμιο και πεζοδρόμιο χωρίς πλακόστρωση στην οδό Ροδόπης 271

Εικόνα 8-180: Πεζοδρόμιο σε τμήμα της οδού μορφής S (αριστερά) και πεζοδρόμιο με εμπόδιο (δεξιά) στην οδό Ροδόπης 272
Εικόνα 8-181: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου (αριστερά), ποδηλατόδρομος (δεξιά) στην οδό Μεταμορφώσεως 273
Εικόνα 8-182: Κατάργηση πεζοδρομίου λόγω κατασκευής εκτός ρυμοτομικής γραμμής (αριστερά) και πλήρης κατάληψη πεζοδρομίου από ιδιωτικές φυτεύσεις (δεξιά) στην οδό Τρίτση 274
Εικόνα 8-183: Πεζοδρόμιο έμπροσθεν σχολείου στην οδό Μικράς Ασίας 275
Εικόνα 8-184: Πεζοδρόμιο στη συμβολή με οδό Μαραθώνος, οδός Μικράς Ασίας 276
Εικόνα 8-185: Καλής και κακής ποιότητας πεζοδρόμια στην οδό Μικράς Ασίας 277
Εικόνα 8-186: Εμπόδια στα πεζοδρόμια (αριστερά) και καλής ποιότητας πεζοδρόμιο έμπροσθεν του σχολείου (δεξιά) στην οδό Μαραθώνος 278
Εικόνα 8-187: Πεζοδρόμιο στην οδό Ιθάκης 279
Εικόνα 8-188: Πεζοδρόμιο στην οδό Επίκουρου 280
Εικόνα 8-189: Εμπόδια σε πεζοδρόμια της οδού Επιδαύρου 281
Εικόνα 8-190: Πεζοδρόμια επί της οδού Γιασεμιών πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την οδό Ακακιών ... 282
Εικόνα 8-191: Πεζοδρόμια κακής και καλής ποιότητας στην οδό Πολυδρόσου 283
Εικόνα 8-192: Βόρειο (αριστερά) και νότιο (δεξιά) πεζοδρόμιο στην οδό Πλούτωνος 283
Εικόνα 8-193: Πλάτος πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ 285
Εικόνα 8-194: Ποιότητα πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ 286
Εικόνα 8-195: Όδευση τυφλών επί των πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ 287
Εικόνα 8-196: Επίστρωση δαπέδου πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ 288

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 8-1: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας σε παιδικές χαρές 124
Διάγραμμα 8-2: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας για πάρκα, πλατείες και χώρους αστικού πρασίνου 144
Διάγραμμα 8-3: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας για χώρους αθλητισμού – πολιτισμού 157
Διάγραμμα 8-4: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας για υποδομές εκπαίδευσης 170
Διάγραμμα 8-5: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας κτηρίων διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών 192
Διάγραμμα 8-6: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας υποδομών υγείας και πρόνοιας 206
Διάγραμμα 8-7: Αξιολόγηση προσβασιμότητας στάσεων λεωφορείων στον Δήμο Χαλανδρίου 222
Διάγραμμα 8-8: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας χώρων καταφυγής - καταυλισμού 230
Διάγραμμα 8-9: Πλάτος πεζοδρομίων στο υπό εξέταση δίκτυο ΣΑΠ 284
Διάγραμμα 8-10: Ποιότητα πεζοδρομίων στο υπό εξέταση δίκτυο ΣΑΠ 286
Διάγραμμα 8-11: Ύπαρξη εμποδίων στην ελεύθερη όδευση πεζού των πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ 289
Διάγραμμα 8-12: Πλήθος εμποδίων και υποδομών επί των πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ, ανά κατηγορία υποδομής 289

1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1.1 Συμβατικά

Σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 34239/18.09.2023 υπογεγραμμένη σύμβαση (ΑΔΑΜ: 23SYMV013425802 2023-09-18), ανατέθηκε από τον Δήμαρχο Χαλανδρίου **κ. Συμεών Ρούσσο** -που εκπροσωπεί νόμιμα τον Δήμο- στην ένωση εταιρειών «ΜΣΜ – ΜΑΥΡΟΓΕΩΡΓΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΙΚΕ με δ.τ. ΜΣΜ Consulting/ LEVER ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ με δ.τ. LEVER ΑΕ», η υπηρεσία με τίτλο **«Εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) στον Δήμο Χαλανδρίου»**.

Το παρόν τεύχος αποτελεί **τμήμα της εν λόγω υπηρεσίας και αφορά στο Παραδοτέο Π.1 «Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης».**

1.2 Αντικείμενο της υπηρεσίας

Αντικείμενο της παροχής υπηρεσίας είναι η εκπόνηση ενός σύγχρονου, βιώσιμου, λειτουργικού και αποτελεσματικού στρατηγικού Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις στα λειτουργικά όρια του Δήμου Χαλανδρίου.

Με τις διατάξεις της παρ. 10 του άρθρου 121 του ν. 4819/2021 (Α' 129) οι Δήμοι Πρωτεύουσες Περιφερειακών Ενοτήτων εκπονούν υποχρεωτικά έως και την 31η.12.2022 πρόγραμμα καθορισμού απαραίτητων παρεμβάσεων εξασφάλισης της προσβασιμότητας, των υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων συμπεριλαμβανομένων των δικτύων πεζή μετακίνησης, των οδεύσεων διαφυγής, χώρων εκτόνωσης, σημείων προσωρινής περίθαλψης και σημείων καταφυγής των πολιτών εντός των διοικητικών τους ορίων, δηλαδή «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)».

Για την εκπόνηση του Σ.Α.Π. θα ληφθούν υπόψη οι αντικειμενικές ανάγκες του Δήμου, ενώ το τελικό σχέδιο, που θα εγκριθεί από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Δήμου, θα παραδοθεί στη Διεύθυνση Μελετών και Έργων Αστικών Αναπλάσεων του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, το οποίο παρακολουθεί την εφαρμογή του Σ.Α.Π, θα είναι πλήρως σύμφωνο με τις διατάξεις της ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/19.11.2021 απόφασης (ΦΕΚ Β' 5553/30.11.2021) "«Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»".

Τυχόν νέες οδηγίες, διατάξεις, εγκύκλιοι και κάθε είδους σχετική με την παρούσα Εθνική και Ευρωπαϊκή οδηγία/ πρότυπο/ νομοθετική διάταξη που θα εκδοθεί μετά την προκήρυξη της παρούσης και κατά τον συμβατικό χρόνο εκτέλεσης της σύμβασης θα ληφθεί υποχρεωτικά υπόψη από τον ανάδοχο και θα προσαρμόσει τα παραδοτέα στα νέα δεδομένα πριν την υποβολή των παραδοτέων στην Υπηρεσία.

Όπως αναφέρεται και στην ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/19.11.2021 Απόφαση (ΦΕΚ 5553/30.11.2021) "«Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)»", η εκπόνηση του Σ.Α.Π. περιλαμβάνει δύο (2) φάσεις με τα αντίστοιχα παραδοτέα, όπως παρατίθενται στη συνέχεια.

Φάση 1

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 1 (Π1): ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

Αφορά στη δημιουργία τεύχους, στο οποίο συμπεριλαμβάνονται η παρουσίαση της περιοχής από την οποία θα προκύψει η αναγκαία βάση και η απαιτούμενη πληροφορία ώστε να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση, και να παρακολουθείται στη συνέχεια η πρόοδος για την υλοποίηση του Σ.Α.Π.

Το σύνολο των δεδομένων για την εν λόγω ανάλυση, αντλούνται από υφιστάμενες μελέτες που άπτονται του αντικειμένου ενός Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.), όπως πολεοδομικές, συγκοινωνιακές/ κυκλοφοριακές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κ.λπ. και στρατηγικά σχέδια, όπως Γ.Π.Σ., Τ.Π.Σ., Ε.Π.Σ., Σ.Β.Α.Κ., κ.λπ.

Στην περίπτωση που ο Δήμος δεν διαθέτει πρόσφατες μελέτες και στρατηγικά σχέδια με επικαιροποιημένα δεδομένα, τότε ο εκάστοτε ανάδοχος θα πρέπει να συλλέξει σχετικά στοιχεία από άλλες αρμόδιες υπηρεσίες (π.χ. ΕΛ.ΣΤΑΤ) και από σχετικές έρευνες, όπως ενδεικτικά:

- Τον πληθυσμό και τις ηλικιακές ομάδες της περιοχής μελέτης σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) ή πολεοδομικής ενότητας
- Την ιχνηλάτηση σημαντικών χρήσεων γης και σημείων ενδιαφέροντος που αποτελούν πόλους έλξης/ γένεσης μετακινήσεων,
- Την αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών σε κατάλληλες κλίσεις σε επιλεγμένα σημεία χωροθέτησης σημείου παρέμβασης για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ (π.χ. ανυπαρξία πεζοδρομίου, <1,50μ, 1,50 – 2,10μ., 2,10-3,00μ., >3,00μ.),

Στο Π1 συμπεριλαμβάνονται:

- **Τεχνική Έκθεση περιγραφής/ ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του Δήμου και (β) ως προς τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα. Στην Τεχνική Έκθεση συμπεριλαμβάνονται τα κάτωθι:**

- Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων και εντοπισμός τυχόν εμποδίων για την ανάπτυξη προσβάσιμης αλυσίδας, με συμπληρωματικά συμπεράσματα και παρατηρήσεις. Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

  (α) κείμενο με μικρή περιγραφή του κάθε ενός από αυτά και

  (β) Πίνακα δεδομένων (αρχείο.xls) με τις παρακάτω στήλες: Στρατηγικό Κείμενο - Επίπεδο θεσμοθέτησης - Επισπεύδον Υπουργείο - ΦΕΚ - Βασικές κατευθύνσεις - Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, πληθυσμιακά και δημογραφικά στοιχεία, γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, πυκνότητα δόμησης κ.λπ.).

  Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

  (i) ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την περιοχή παρέμβασης: όροι δόμησης, αναπτυξιακό πλαίσιο κ.λπ.,

(ii) πληθυσμό εξυπηρέτησης: δημογραφικά και πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής παρέμβασης. Τα εν λόγω στοιχεία μπορεί να προέρχονται από την τελευταία απογραφή και μπορούν να συσχετισθούν με τα πληθυσμιακά μεγέθη της εγκεκριμένης πολεοδομικής μελέτης της περιοχής καθώς και άλλων πληθυσμιακών δεδομένων που διατηρεί ο Φορέας Εκπόνησης και με βάση το πληθυσμιακό σταθερότυπο. Πλέον αυτών λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής,

(iii) σημεία ενδιαφέροντος/χρήσεις γης: εντοπίζονται ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα, κ.ο.κ.) καθώς και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο Π1.α του Παραδοτέου Π1.

- **Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών.**

Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

(α) ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των υπαίθριων δημόσιων Κ.Χ.).

(β) αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

(γ) διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

(δ) καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

(ε) διαβάσεις πεζών, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

(στ) οι συνήθεις διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρήσεων (γραμμικά).

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο Π1.α του Παραδοτέου Π1.

- **Χαρτογράφηση της περιοχής του Δήμου, σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile, με βάση τα διοικητικά του όρια, όπου θα σημειώνονται τα στοιχεία της ανάλυσης.**

Πιο αναλυτικά, θα περιλαμβάνονται:

(α) οι υπό διαμόρφωση υπαίθριοι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους έχει ολοκληρωθεί η Μελέτη Προσβασιμότητας ή το σχετικό έργο, καθώς και οι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους εκπονείται η ανωτέρω,

(β) τα λοιπά σημεία στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας (ενδεικτικά: οδικό δίκτυο, πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών κ.λπ.),

(γ) τα τυχόν ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(δ) οι τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(ε) οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ/ οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ για Η/Ο,

(στ) οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης

(ζ) οι υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατόδρομοι,

(η) οι τερματικοί σταθμοί και οι στάσεις των ΜΜΜ σε συνάρτηση με τον Κ.Χ. που μελετάται,

(θ) οι χωροθετημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας,

(ι) τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, καθώς και ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται σε υποκεφάλαιο Π1.β του Παραδοτέου Π1.

Φάση 2

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ 2 (Π2): ΠΡΟΤΑΣΗ

Το δεύτερο παραδοτέο (Π2) αφορά στη δημιουργία τεύχους, στο οποίο περιλαμβάνονται τα κάτωθι:

- **Τεχνική Έκθεση περιγραφής των προτεινόμενων παρεμβάσεων ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του Δήμου και (β) ως προς την πρόσβαση στα δημόσια κτίρια ή στα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας.**

  Η ανωτέρω τεχνική έκθεση θα καταγράφεται σε υποκεφάλαιο Π2.α του Παραδοτέου Π2.

- **Χαρτογράφηση της περιοχής του Δήμου, σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile, με βάση τα διοικητικά του όρια, όπου θα σημειώνονται οι προτεινόμενες παρεμβάσεις.**

  Πιο αναλυτικά, θα παρουσιάζονται:

  (α) τα σημεία και οι γραμμικές παρεμβάσεις (π.χ. οδηγοί όδευσης τυφλών, οδεύσεις κ.λπ.) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της

  προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας με διαφορετικό σύμβολο και χρώμα ανάλογα με το είδος της παρέμβασης, όπως περιγράφεται στο άρθρο 8 της παρούσας,

  (β) οι προτεινόμενες διαδρομές (γραμμικά) προς τις σημαντικότερες κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις (π.χ. δημόσιες υπηρεσίες, πλατείες, πάρκα, δομές υγείας, σχολικές δομές, σταθμούς μετρό, δημοτικούς χώρους στάθμευσης κ.α.) οι οποίες απαιτείται να γίνουν προσβασιμες,

(γ) τα σημεία εισόδων των δημοσίων κτιρίων ή των κτιρίων που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα,

(δ) τα προτεινόμενα ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα,

(ε) οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι,

(στ) οι προτεινόμενοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι που μπορούν να λειτουργήσουν ως σημεία προσωρινής περίθαλψης σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης οι οποίοι απαιτούνται να γίνουν προσβάσιμοι.

Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται σε υποκεφάλαιο Π2.β του Παραδοτέου Π2.

- **Καταγραφή των προτεινόμενων στοιχείων αστικού εξοπλισμού, μηχανισμών και ειδικών κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας.**

  Στο κεφάλαιο αυτό θα περιλαμβάνονται τα εξής:

  - Χρονοδιάγραμμα, προγραμματισμός υλοποίησης των οριζόμενων από το Σ.Α.Π. απαιτούμενων διαμορφώσεων και κατασκευών, μέσω (α) σύνταξης Αρχιτεκτονικής Μελέτης και Μελέτης Προσβασιμότητας και τυχόν άλλων υποστηρικτικών μελετών μετά την παράδοση και έγκριση του Σ.Α.Π. και (β) ανάθεση και υλοποίηση έργου μετά την παράδοση και έγκριση του Σ.Α.Π. Ο χρόνος υλοποίησης δε θα πρέπει να ξεπερνά τα 2 έτη από την παράδοση/παραλαβή και έγκριση του Σ.Α.Π.

  Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται σε υποκεφάλαιο Π2.β του Παραδοτέου Π2.

Επιπρόσθετα, **το Παραδοτέο 2**, σύμφωνα με το Άρθρο 10 του ΦΕΚ 5553/2021, **θα περιέχει ξεχωριστό κεφάλαιο (Π2.γ) με τίτλο «Διαβούλευση Σ.Α.Π.».**, το οποίο θα παρουσιάζει τα αποτελέσματα της διαδικασίας διαβούλευσης του Σ.Α.Π., η οποία θα πραγματοποιηθεί μετά το πέρας της ολοκλήρωσης του Φακέλου με ενδιαφερόμενους και εμπλεκόμενους φορείς και ιδίως με την ΕΣΑμεΑ, αλλά και με τη δημιουργία ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου για ανάρτηση στην ιστοσελίδα του Δήμου καθώς και σε λοιπά μέσα κοινωνικής δικτύωσης, και με τυχόν συμπλήρωσή ή διόρθωσή του με νέα στοιχεία, πριν την τελική του έγκριση από την Επιτροπή Ποιότητας Ζωής του Φορέα Εκπόνησης.

1.3 Στοιχεία που λήφθηκαν υπόψη

Για την εκπόνηση της μελέτης ελήφθησαν στοιχεία από τις παρακάτω πηγές:

- Προεδρικό Διάταγμα με ΦΕΚ 659/Δ/1995 «Χαρακτηρισμός του χειμαρρικού ρέματος Πεντέλης – Χαλανδρίου, ως προστατευόμενου τοπίου, καθορισμός των ορίων και ζωνών προστασίας αυτού επιβολή όρων, απαγορεύσεων και περιορισμών εντός αυτών»
- Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΦΕΚ 419/Δ/16.06.1989, ΦΕΚ 1266/Δ/05.10.1993, ΦΕΚ 376/Δ/07.04.1995, ΦΕΚ 838/Δ/08.10.2001, ΦΕΚ 897/Δ/06.10.2004, ΦΕΚ 259/Δ/14.05.2021)
- «Αστική ανάπλαση και συνακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου/ Φάσεις Ι έως IV», 2005
- «Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην Περιοχή του Χαλανδρίου Που Περιβάλλεται από τις Οδούς Λ. Μεσογείων – Τζαβέλλα – Αποστολοπούλου – Χίου – Κνωσού – Ακαρνανίας», 2013
- «Καταγραφή και ανάλυση του υπάρχοντος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Χαλανδρίου», 2013
- «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χαλανδρίου 2011-2014», 2014
- «Μελέτη οδικής ασφάλειας στην οδό Ηρακλείτου από την οδό Μπακογιάννη έως την οδό Ζαΐμη (έως και τεύχη δημοπράτησης)», 2015
- «Μελέτη κυκλοφοριακών αλλαγών σε επιλεγμένες περιοχές του δήμου βάσει εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης», 2016
- «Μελέτη διαμορφώσεων εισόδων σχολείων», 2016
- «Μελέτη κυκλοφορίας - στάθμευσης και αναδιάρθρωσης γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας», 2016
- Επικαιροποίηση Β2 Σταδίου της «Μελέτης αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Χαλανδρίου
- «Νέο Σύμφωνο Δημάρχων για το κλίμα και την ενέργεια», 2017
- «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χαλανδρίου», 2018
- «Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Χαλανδρίου 2017-2019», 2019
- «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 12/2020 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Χαλανδρίου» (ΦΕΚ 5174/Β/23.11.2020)
- «Έγκριση της μελέτης του έργου ανάπλασης που αφορά στο πρόγραμμα UIA - Cultural Hidrant και της διεκπεραίωσης όλων των ενεργειών για την έκδοση των απαραίτητων αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του έργου», 2021
- «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 175/ 2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου» (ΦΕΚ 4430/Β/25.09.2021)
- «Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεση/ βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση σεισμών του Δήμου Χαλανδρίου», 2021
- «Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεσης/ βραχείας διαχείρισης συνεπειών από την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων του Δήμου Χαλανδρίου», 2021

- «Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου», 2022
- «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 33/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου» (ΦΕΚ 4140/Β/03.08.2022)
- «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 32/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Χαλανδρίου» (ΦΕΚ 5710/Β/08.11.2022)

1.4 Εργασίες συλλογής στοιχείων

Στο πλαίσιο της παρούσας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε συλλογή και αξιολόγηση όλων των σχετικών μελετών που έχουν εκπονηθεί για τον Δήμο Χαλανδρίου, καθώς και συλλογή και αξιολόγηση στοιχείων που αφορούν στο δίκτυο των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ).

Επίσης, πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες σε επιμέρους περιοχές, για την απογραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την ενημέρωση των διαθέσιμων χαρτογραφικών υποβάθρων. Συγκεκριμένα, η ομάδα εργασίας διεξήγαγε απογραφές λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου, απογραφές σήμανσης, καθώς και απογραφές για την ποιότητα της υποδομής κίνησης των πεζών σε επιμέρους περιοχές του Δήμου Χαλανδρίου.

Οι αυτοψίες και οι μετρήσεις πραγματοποιήθηκαν τους μήνες Δεκέμβριο 2023 και Ιανουάριο 2024.

1.5 Καθορισμός ομάδας εργασίας και αρμοδιότητες

Με βάση το Άρθρο 6 της Υπουργικής Απόφασης οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 - ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021, για την Ομάδα Εργασίας ισχύουν τα εξής:

1. *Ο Φορέας Εκπόνησης συστήνει Ομάδα Εργασίας με αντικείμενο την προετοιμασία, την εκπόνηση και την παρακολούθηση του Σ.Α.Π.*
2. *Η Ομάδα Εργασίας συγκροτείται με απόφαση του αρμόδιου Φορέα Εκπόνησης και αποτελείται από υπηρεσιακά στελέχη (μηχανικούς, διοικητικά στελέχη κ.λπ.), και τυχόν εξωτερικούς συνεργάτες, κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης και ανάλογα με τις ανάγκες του υπό κατάρτιση Σ.Α.Π.*
3. *Η γραμματειακή υποστήριξη της Ομάδας Εργασίας πραγματοποιείται με μέριμνα του Φορέα Εκπόνησης.*
4. *Η Ομάδα Εργασίας μεριμνά ιδίως για τα παρακάτω:*

   (α) Την κατάρτιση του Σ.Α.Π. για την περιοχή παρέμβασης που ορίζεται από το Φορέα Εκπόνησης και όλες τις επιμέρους ενέργειες που απαιτούνται.

   (β) Τη συλλογή των διαθέσιμων κειμένων, μελετών και στοιχείων που απαιτούνται για την κατάρτιση του Σ.Α.Π. και ιδίως των αναγραφόμενων στην παρ. 2 του άρθρου 8 της Υπουργικής Απόφασης οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/2021 - ΦΕΚ 5553/Β/30-11-2021.

   (γ) Τη συνεργασία με τρίτα μέρη για την εκτέλεση συμβάσεων παροχής γενικών υπηρεσιών για την κατάρτιση του Σ.Α.Π., όπου αυτές απαιτούνται.

   (δ) Την πρόσκληση των εκπροσώπων φορέων και συλλόγων που σχετίζονται με θέματα προσβασιμότητας κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης, για παροχή γνώμης και ιδίως εκπροσώπων της ΕΣΑμεΑ.

   (ε) Την ορθή παρακολούθηση, αξιολόγηση και αναθεώρηση του Σ.Α.Π.
5. *Κατά την κρίση του Φορέα Εκπόνησης η υπηρεσία για τη σύνταξη/κατάρτιση του Σ.Α.Π. μπορεί να ανατίθεται εξ ολοκλήρου σε εξωτερικό Ανάδοχο μέσω των νόμιμων διαδικασιών εκτέλεσης Συμβάσεων Γενικών Υπηρεσιών.*

Σύμφωνα με την Απόφαση Δημάρχου (αριθμ. πρωτ. 38827/19.10.2023), η ομάδα εργασίας για την εκπόνηση Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου Χαλανδρίου, απαρτίζεται από τους παρακάτω:

1. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΔΑΚΗΣ, ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ – ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΣ ΠΕ
2. ΦΛΩΡΑ ΛΙΒΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΤΕ
3. ΜΑΝΟΣ ΣΑΛΛΑΣ, ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΠΕ

1.6 Ομάδα Έργου του Αναδόχου

Η ομάδα εκπόνησης της παρούσας συγκροτήθηκε από το παρακάτω επιστημονικό προσωπικό:

Θεόδωρος Μαυρογεώργης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος MSc (Eng), MSc (Fin), **Υπεύθυνος Υπηρεσίας**
Χρήστος Καρολεμέας,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng) σε GIS, Υποψήφιος Διδάκτορας
Καρκαβίτσας Πολύκαρπος,	Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας Και Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc (Eng)
Χάγιου Αικατερίνη,	Αρχιτέκτον Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng) στην Πολεοδομία - Χωροταξία
Άννα Μαυρογεώργη,	Πολιτικός Μηχανικός, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Μεταξία Σμαΐλη,	Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Πυλαρινού,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος
Κωνσταντίνα Λυμπεράκη,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, MSc (Eng), Συγκοινωνιολόγος
Γεωργία Προμπονά,	Πολιτικός Μηχανικός Πανεπιστημίου Πατρών, Συγκοινωνιολόγος
Στέργιος - Ζήκος Πασχαλίδης,	Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ, Συγκοινωνιολόγος, MSc (Eng)
Αλεξάνδρα Βάσιλα,	Περιβαλλοντολόγος Παν. Αιγαίου, MSc στη Πολεοδομία και Χωροταξία ΕΜΠ

2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Σύμφωνα με το Φ.Ε.Κ. 5553/Β/30.11.2021 «*Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση "Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)"*» ως **«Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας»** ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τους Δήμους για την περιοχή εντός των διοικητικών τους ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του Ν. 4819/2021.

Στόχος του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.) είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών, ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο Δήμου ένα δίκτυο πρασβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Στην απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021, στο άρθρο 5 αναφέρει ότι:

> *«4. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης.*
>
> *5. Οι προτάσεις του Σ.Α.Π. ενσωματώνονται σε άλλα στρατηγικά σχέδια και προγράμματα του Φορέα Εκπόνησης.»*

3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 Τι σημαίνει προσβάσιμο περιβάλλον

Ο ορισμός για το προσβάσιμο περιβάλλον δίνεται από το EUROPEAN CONCEPT OF ACCESSIBILITY. Βάσει αυτού ένα περιβάλλον για να χαρακτηριστεί προσβάσιμο πρέπει να:

1. σέβεται την ποικιλομορφία των χρηστών. Κανείς δεν πρέπει να αισθάνεται περιθωριοποιημένος και όλοι θα πρέπει να είναι σε θέση να συμμετέχουν σε αυτό.
2. είναι ασφαλές, δηλαδή να είναι απαλλαγμένο από τους κινδύνους και για όλους τους χρήστες. Ως εκ τούτου, όλα τα στοιχεία τα οποία αποτελούν μέρη ενός περιβάλλοντος πρέπει να είναι σχεδιασμένα με την ασφάλεια κατά νου (ολισθηρά πατώματα, τα μέρη που προεξέχουν, διαστάσεις, κ.λπ.)
3. είναι υγιεινό, δηλαδή να μην συνιστά κίνδυνο για την υγεία ή να προκαλεί προβλήματα σε εκείνους που πάσχουν από χρόνιες ασθένειες ή αλλεργίες και συγχρόνως να προωθεί την υγιή χρήση των χώρων και προϊόντων.
4. είναι λειτουργικό, δηλαδή να είναι σχεδιασμένο με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί τη λειτουργία για την οποία προορίζεται χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα ή δυσκολίες
5. είναι κατανοητό και αναγνώσιμο, ώστε όλοι οι χρήστες να είναι σε θέση να προσανατολιστούν χωρίς δυσκολίες μέσα σε κάθε συγκεκριμένο χώρο. Ειδικότερα:
    i. να είναι σαφές, με χρήση κοινών εικονιδίων για τις διάφορες χώρες και γλώσσες, αποφεύγοντας τη χρήση λέξεων ή συντομογραφιών από τοπικές γλώσσες, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε σύγχυση.
    ii. να έχει καλή χωρική κατανομή, δηλαδή να είναι συνεκτικό και λειτουργικό, ώστε να μην προκαλεί αποπροσανατολισμό και σύγχυση
6. είναι καλαίσθητο, δηλαδή υψηλής αισθητικής ποιότητας, γεγονός που το καθιστά ευχάριστο και ευρύτερα αποδεκτό.

3.2 Ισχύον Εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Το **ισχύον θεσμικό – κανονιστικό πλαίσιο** που σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με την προσβασιμότητα στο δομημένο περιβάλλον, προέρχεται - απορρέει από μια σειρά από Νόμους, Υπουργικές Αποφάσεις, Εγκυκλίους και Τεύχη Οδηγιών και Τεχνικών Προδιαγραφών, με αρχή το **Σύνταγμα** το οποίο αναφέρεται στον σεβασμό και την προστασία της αξίας του ανθρώπου ως πρωταρχικό μέλημα της Πολιτείας (άρθρο 2), στην ισονομία και ισοτιμία των Ελλήνων πολιτών (άρθρο 4, παρ.1 και 2), στο δικαίωμα χρήσης των κοινών, που ανήκει σε όλους τους πολίτες (άρθρο 5), στο δικαίωμα στην πληροφορία (άρθρο 5^{A}, παρ.1 και 2), στη μέριμνα για όλους τους ευάλωτους πολίτες (άρθρο 21, παρ.2 και παρ. 6 της αναθεώρησης του 2001) και στην άρση των ανισοτήτων (άρθρο 116, παρ.2).

Οι βασικότεροι από τους σχετικούς νόμους/ ΠΔ/ΥΑ κ.α. είναι οι παρακάτω:

- Υπουργική Απόφαση Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 – ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022: Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)
- Νόμος 4495/2017, «Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 167/Α/03.11,2017
- Νόμος 4447/2016, «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 241/Α/23.12.2016 – Βασικές έννοιες και διάρθρωση συστήματος χωρικού σχεδιασμού
- Νόμος 4277/2014 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 156/Α/01.08.2014
- Νόμος 1561/1985 «Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» ΦΕΚ 148/Α/06.09.1985
- Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 79Α/09.04.2012, άρθρα 26 και 27. Εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της προστασίας ατόμων με αναπηρία ως χρηστών κτιρίων, επιβάλλοντας τη δημιουργία προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο του κτιρίου (Άρθρο 26 , παράγραφος 2): «Η δυνατότητα αυτόνομης και ασφαλούς προσπέλασης όλων των κτιρίων από άτομα με αναπηρία ή εμποδιζόμενα άτομα και η εξυπηρέτηση αυτών εξασφαλίζεται με προσβάσιμες οριζόντιες και κατακόρυφες οδεύσεις που αρχίζουν από τη στάθμη του πεζοδρομίου και φτάνουν μέχρι την πόρτα του ανελκυστήρα και τους εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους των κτιρίων αυτών και αποτελούνται από στοιχεία κατάλληλων προδιαγραφών, όπως ράμπες, αναβατόρια, ανελκυστήρες, με την πρόβλεψη προστατευμένων προσβάσιμων χώρων αναμονής σε περίπτωση έκτακτων αναγκών σε κάθε όροφο σε αναλογία ένας χώρος με μία θέση αμαξιδίου, όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μικρότερος από 200 άτομα, ή 1 χώρος με δύο θέσεις αμαξιδίου όταν ο πληθυσμός του ορόφου είναι μεγαλύτερος από 200 άτομα.»
- Νόμος 4074/2012 «Κύρωση της Σύμβασης για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες και του Προαιρετικού Πρωτοκόλλου στη Σύμβαση για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρίες», (ΦΕΚ 88Α/11.04.2012) άρθρο 9 της Σύμβασης 'Προσβασιμότητα'
- Νόμος 4030/2011 «Νέος τρόπος έκδοσης αδειών δόμησης, ελέγχου κατασκευών και λοιπές διατάξεις», (ΦΕΚ 249Α/25.11.2011), άρθρο 3 'Δικαιολογητικά στοιχεία και μελέτες', (Άρθρο 3, παρ.2β)

- Νόμος 3996/2011, «Αναμόρφωση του Σώματος Επιθεωρητών Εργασίας, ρυθμίσεις θεμάτων Κοινωνικής Ασφάλισης και άλλες διατάξεις», άρθρο 2, παρ.2εε και 2η, ΦΕΚ 170/Α/05.08.2011
- Νόμος 3304/2005 «Εφαρμογή της αρχής της ίσης μεταχείρισης», ΦΕΚ 16Α/27.01.2005, άρθρο 10 'εύλογες προσαρμογές', σύμφωνα με τις Οδηγίες 2000/43/ΕΚ του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 2000 και 2000/78/ΕΚ του Συμβουλίου της 27ης Νοεμβρίου 2000.
- Ν. 3057/2002 «Τροποποίηση και συμπλήρωση του Ν. 2725/1999, ρύθμιση θεμάτων Υπουργείου Πολιτισμού και άλλες διατάξεις», άρθρο 82 «Θέματα Ολυμπιακής Προετοιμασίας και άλλες διατάξεις», παρ 5.
- ΠΔ 59/2018 «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης», ΦΕΚ 114/Α/29.06.2018
- Π.Δ. 60/2007 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005», (ΦΕΚ 64/Α/16.3.2007)
- Π.Δ. 84/2001 «Όροι, προϋποθέσεις, διαδικασία και προδιαγραφές για την Ίδρυση και Λειτουργία Ιδιωτικών Φορέων Παροχής Υπηρεσιών Πρωτοβάθμιας Υγείας (Π.Φ.Υ.)» ΦΕΚ 70/Α/10.04.2001
- Π.Δ. 27/1999 «Κώδικας βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας», ΦΕΚ 580Δ/27.07.1999, άρθρα 246, 260, 346, 357, 359, 362, 364, 367, 369, 372, 375 εφόσον δεν έρχονται σε αντίθεση με νεότερη νομοθεσία (π.χ. ΝΟΚ)
- Π.Δ. 16/1996 «Ελάχιστες προδιαγραφές ασφάλειας και υγείας στους χώρους εργασίας σε συμμόρφωση με την οδηγία 89/654/ΕΟΚ», ΦΕΚ 10Α/ 18.1.1996
- Π.Δ.71/1988 «Κανονισμός πυροπροστασίας των κτιρίων», ΦΕΚ 32Α/17.02.1988
- Κ.Υ.Α. των Υπουργών ΠΕΚΑ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ αριθμ. 6952/ 2011 «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών», ΦΕΚ420/16.03.2011
- Κ.Υ.Α. Γ4α 201/1791/20-5-1998 Β΄ Υπουργών Οικονομικών, Εργασίας και Κοινωνικών Ασφαλίσεως και Υγείας και Πρόνοιας. «Προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας άστεγης αυτόνομης διαβίωσης ατόμων με ειδικές ανάγκες», ΦΕΚ 517/1998
- **Υπουργική Απόφαση Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 – ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022: Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)**
- **Απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887 Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021**
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/99709/796 «Τεχνικές Προδιαγραφές Μελέτης Προσβασιμότητας», ΦΕΚ 5045/Β/01.11.2021
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΝ αριθ. ΥΠΕΝ/ΔΕΣΕΔΠ/65826/699 «Τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία», ΦΕΚ 2998/Β/20.07.2020

- Απόφαση Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ. Δ13/ο/1372/2018 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών», ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018
- Απόφαση Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΟΥ/ΟΙΚ.1920/2016 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για υποδομές ποδηλάτων», ΦΕΚ 1053/Β/14.04.2016
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΚΑ αριθ. οικ. 55174/2013 «Διαδικασία έγκρισης και απαιτούμενα δικαιολογητικά για εργασίες για τις οποίες απαιτείται Έγκριση Εργασιών Μικρής Κλίμακας», ΦΕΚ 2605/15.10.2013
- Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/2013 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας», ΦΕΚ 2302/Β/16.09.2013
- Απόφαση 63234/19.12.2012 Αν. Υπουργού ΠΕ.ΚΑ. «Έγκριση Τεύχους Τεχνικών Οδηγιών Εφαρμογής του Ν. 4067/12 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός)»
- Απόφαση Υπουργού ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «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
- Απόφαση Υπουργού ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ αριθμ. 28492/2009 «Καθορισμός των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και τη λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και των Κοινοτήτων, τα όργανα και η διαδικασία αδειοδότησης και ελέγχου τους, τη διαδικασία συντήρησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια», ΦΕΚ 931Β/18.05.2009
- Απόφαση Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ αρ. οικ. 52487/16-11-2001 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ σε υφιστάμενα κτίρια», ΦΕΚ. 18/Β΄/2002
- Απόφαση Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης αριθμ. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 94643 «Συμπλήρωση και τροποποίηση της υπ' αριθμ. Α1β/8577/1983 (Φ.Ε.Κ. 526, τ.Β΄/24.9.1983) Υγειονομικής Διάταξης, «Περί Υγειονομικού ελέγχου και αδειών ιδρύσεως και λειτουργίας των εγκαταστάσεων επιχειρήσεων υγειονομικού ενδιαφέροντος, καθώς και των γενικών και ειδικών όρων ιδρύσεως και λειτουργίας των εργαστηρίων και καταστημάτων τροφίμων ή / και ποτών», ΦΕΚ 1384Β/03.08.2007 όπως έχει τροποποιηθεί μεταγενέστερα, άρθρο 1, παρ.4
- Απόφαση Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 3046/304/89 «Κτιριοδομικός Κανονισμός», ΦΕΚ 59/Δ/3-02-89
- Απόφαση 530992/28.9.87 της Γενικής Γραμματείας ΕΟΤ, «Τεχνικές Προδιαγραφές Τουριστικών Εγκαταστάσεων», ΦΕΚ 557/Β/87
- Εγκύκλιος 7/2010, Υ.ΠΕ.Κ.Α. Γεν. Δ.νση Προγραμματισμού & Έργων, Δ/νση Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών, «Δημοσίευση απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ για ειδικές ρυθμίσεις εξυπηρέτησης ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»
- Εγκύκλιος 3/2011 ΥΠΕΚΑ με Α.Π. οικ. 13612 «Διευκρινίσεις για την εφαρμογή των ρυθμίσεων της με αρ. 52907/28.12.2009 απόφασης Υπουργού ΠΕΚΑ 'Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών»
- Εγκύκλιος 9/2012 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 29467/13.06.2012, «Διευκρινήσεις για την υποβολή μελέτης προσβασιμότητας η οποία απαιτείται να εμπεριέχεται στις μελέτες

που θα υποβάλλονται κατά την εφαρμογή του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012)»

- Εγκύκλιος ΑΜΕΑ/2013 Υ.ΠΕ.Κ.Α. με Α.Π. 42382/16.07.2013, «Διευκρινήσεις για την εφαρμογή του Άρθρου 26 του Νέου Οικοδομικού Κανονισμού (Ν.4067/2012), που αφορά στις ειδικές ρυθμίσεις για την προσβασιμότητα ΑμεΑ / εμποδιζόμενων Ατόμων»
- Εγκύκλιος 55 Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. ΔΤΕ/δ/43511/161/1998 «Οδηγίες και Προδιαγραφές για Τροποποιήσεις, Επεκτάσεις Ρυμοτομικών Σχεδίων»
- Εγκύκλιος 6/2008 ΥΠ.ΕΣ. με Α. Π. 8303/08.02.2008 «Δίκτυο προσβασιμότητας ΑμεΑ - Αφαίρεση εμποδίων από κοινόχρηστους χώρους που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών και ΑμεΑ»
- Υγειονομική Διάταξη Αριθμ. Υ1γ/Γ.Π/οικ. 94643, «Χώροι Υγιεινής ΑμεΑ» ΦΕΚ 1384/Β΄/3-8-2007
- **Οδηγίες Σχεδιασμού του Γραφείου ΑμεΑ/Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Σχεδιάζοντας για όλους», 1998**

Για τη σύνταξη «Σχεδίων Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)», και όσον αφορά τις Τεχνικές Οδηγίες, τις απαιτήσεις σχεδιασμού και τα ανθρωπομετρικά μεγέθη, λαμβάνονται υπόψη και εφαρμόζονται τα νομοθετικά κείμενα που ορίζει το αρ. 3 του ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021.

Πίνακας 3-1: Ισχύον Θεσμικό πλαίσιο

ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ	ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
Υπουργική Απόφαση Αριθμ. οικ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/124964/1561/2022 – ΦΕΚ 6213/Β/7-12-2022: Αντικατάσταση της υπ' αρ. 52907/2009 υπουργικής απόφασης «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» (Β' 2621)	Με τις διατάξεις της παρούσας θεσπίζονται Τεχνικές Προδιαγραφές σε σχέση με τις ειδικές ρυθμίσεις, επεμβάσεις και κατασκευές για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους (Κ.Χ.) των οικισμών που προορίζονται για την κίνηση, στάση και δραστηριότητα πεζών.	Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους
Νόμος 4067/2012 «Νέος Οικοδομικός Κανονισμός» ΦΕΚ79Α/09.04.2012	Κατά τη διαμόρφωση ή ανακατασκευή των κοινόχρηστων χώρων των οικισμών (όπως ιδίως χώρων που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως των πλατειών/ πεζοδρόμων/ πεζοδρομίων/ νησίδων, χώρων πρασίνου/ άλσεων, στάσεων/αποβαθρών κ.λπ.) εφόσον το επιτρέπει η μορφολογία του εδάφους, επιβάλλεται να εξασφαλίζεται η δυνατότητα πρόσβασης ατόμων με αναπηρία ή εμποδιζόμενων ατόμων.	Σε όλους τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους

ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ	ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
Κ.Υ.Α. των Υπουργών ΠΕΚΑ και ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ αριθμ. 6952/ 2011 «Υποχρεώσεις και μέτρα για την ασφαλή διέλευση των πεζών κατά την εκτέλεση εργασιών σε κοινόχρηστους χώρους πόλεων και οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ 420/Β/16.03.2011	Ασφαλείς διάδρομοι κίνησης πεζών. Ασφάλιση εργοταξίου. Σήμανση − φωτισμός – πληροφόρηση. Αποκατάσταση κοινοχρήστου χώρου μετά το πέρας των εργασιών.	Σε όλους τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους
Απόφαση Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30.11.2021 «Προδιαγραφές, όροι και τεχνικές οδηγίες για την εκπόνηση «Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (Σ.Α.Π.)».	Πρόβλεψη ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών και όδευσης τυφλών Δημιουργία επιφανειών ισόπεδων, συνεχών, σταθερών, αντιολισθηρών, με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνουν τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ. Πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης Κατάλληλη τοποθέτηση σχαρών και φυτεύσεων. Κατάλληλη τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού. Πρόβλεψη ραμπών. Προσβάσιμες νησίδες.	Πεζοδρόμια, πεζόδρομοι, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πράσινοι χώροι, πλατείες, χώροι στάθμευσης
Απόφαση Υπουργού ΥΠΟ.ΜΕ. Δ13/ο/1372/2018 «Έγκριση της Τεχνικής Οδηγίας για τη χρήση αναλάμποντος φωτεινού σηματοδότη ενός πεδίου σε διαβάσεις πεζών» ΦΕΚ 85/Β/23.01.2018	Τοποθέτηση φωτεινού αναλάμποντος σηματοδότη (πεζοφάναρο) ασφαλή κίνηση ατόμων με προβλήματα όρασης. Τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης. Τοπική κεντρική νησίδα – καταφύγιο πεζών. Οριοθέτηση της διάβασης σε σχέση με καθέτους οδούς.	Σε όλες τις διαβάσεις που απαιτείται πεζοφάναρο
Απόφαση Υπ. ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. ΔΜΕΟ/Ο/3050/2013 «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» ΦΕΚ2302/Β/16.09.2013	Ανυψωμένες διαβάσεις. Οδικό παιχνίδι – οδηγός στο πεζοδρόμιο. Ράμπες ΑμεΑ.	Σε όλα τα πεζοδρόμια γύρω από σχολικά συγκροτήματα

ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΕΙΜΕΝΟ	ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
Απόφαση Υπουργού ΠΕ.Κ.Α. 52907/28.12.2009 «Ειδικές ρυθμίσεις για την εξυπηρέτηση ατόμων με αναπηρία σε κοινόχρηστους χώρους των οικισμών που προορίζονται για την κυκλοφορία πεζών» ΦΕΚ2621/Β/31.12.2009	Προσβασιμότητα Κ.Χ. Ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών – Ελεύθερο ύψος Οδηγός όδευσης τυφλών Κεκλιμένα επίπεδα Επιστρώσεις δαπέδων Αστικός Εξοπλισμός Χώροι στάθμευσης Οχημάτων ΑμεΑ Τελικές διατάξεις - υποχρεώσεις των ΟΤΑ	Σε όλους τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους
Απόφαση Υπουργού ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ αρ. 28492/2009 «Καθορισμός των προϋποθέσεων και των τεχνικών προδιαγραφών για την κατασκευή και τη λειτουργία των παιδικών χαρών των Δήμων και των Κοινοτήτων, τα όργανα και η διαδικασία αδειοδότησης και ελέγχου τους, τη διαδικασία συντήρησης αυτών, καθώς και κάθε άλλη αναγκαία λεπτομέρεια»	Σχεδίαση και οργάνωση του χώρου. Ζώνη όδευσης στο εσωτερικό της, πλάτους 1,50μ. Εξωτερικές και εσωτερικές προσβάσεις για ΑμεΑ. Καταλληλότητα των προσβάσεων στον εξοπλισμό (σκάλες, ράμπες κ.λπ.). Φωτισμός. Πρόβλεψη για μία θέση τουλάχιστον χρήστη ΑμεΑ ανά 10 τουλάχιστον θέσεις χρηστών, με τις κατάλληλες προσβάσεις και διατάξεις ασφαλούς χρήσης κάθε οργάνου σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στις ευρωπαϊκές και διεθνείς προδιαγραφές (ASTM κ.λπ.)	Στις παιδικές χαρές.
ΦΕΚ931Β/18.05.2009	Πρόβλεψη για θέσεις ΑμεΑ στο σύνολο των θέσεων χρηστών όλων των παιδικών χαρών της περιφέρειας του Δήμου ή κοινότητας. Απαιτήσεις Ασφάλειας, Πρότυπα και Πιστοποίηση. Συντήρηση παιδικής χαράς.	

4. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

4.1 Γεωγραφικά στοιχεία και Χωροταξική ένταξη περιοχής μελέτης

4.1.1 *Γενικά*

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.Β αυτού. Είναι ένας από τους 66 Δήμους της Περιφέρειας Αττικής με έκταση 10,805 τ.χλμ., και πληθυσμό 77.102 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2021 (ΕΛ.ΣΤΑΤ).

Η περιοχή του Δήμου οριοθετείται:

- βόρεια και βορειοδυτικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Αμαρουσίου
- βορειοανατολικά από τα διοικητικά όρια του Δήμου Βριλησσίων
- 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 4-1: Χάρτης 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 σαν 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.

4.1.2 *Περιοχή Παρέμβασης*

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 (ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021) ως περιοχή παρέμβασης, ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα περιεχόμενα του Σ.Α.Π. και πάντως, εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης. Εντός της Περιοχής Παρέμβασης μπορεί να υπάρχουν σημεία και χώροι αρμοδιότητας άλλων φορέων (όπως π.χ. της Περιφέρειας, συγκοινωνιακών φορέων, οργανισμοί λιμένων, αεροδρομίων κ.λπ.). Σε αυτήν την περίπτωση ο Φορέας Εκπόνησης οφείλει να συνεργαστεί με τους υπόλοιπους αρμόδιους φορείς, με σκοπό την οριοθέτηση και υλοποίηση των απαραίτητων παρεμβάσεων για την εξασφάλιση δικτύων προσβάσιμων αλυσίδων κινητικότητας στο σύνολο του Δήμου.

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις για την υλοποίηση του Σ.Α.Π. χαρακτηρίζονται ως σημειακές και δεν απαιτούν αλλαγή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου της περιοχής παρέμβασης (Παρ. 4 αρ. 5). Οι προτάσεις του Σ.Α.Π. ενσωματώνονται σε άλλα στρατηγικά σχέδια και προγράμματα του Φορέα Εκπόνησης. (Παρ. 5 αρ.5)

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

4.2 Δημογραφικά Στοιχεία

Ο συνολικός πληθυσμός του Δήμου Χαλανδρίου ανέρχεται σε 77.102 κατοίκους, με βάση την απογραφή της ΕΛ.ΣΤΑΤ. για το 2021, σημειώνοντας μικρή αύξηση, της τάξης του 3,92% σε σχέση με την απογραφή του 2011.

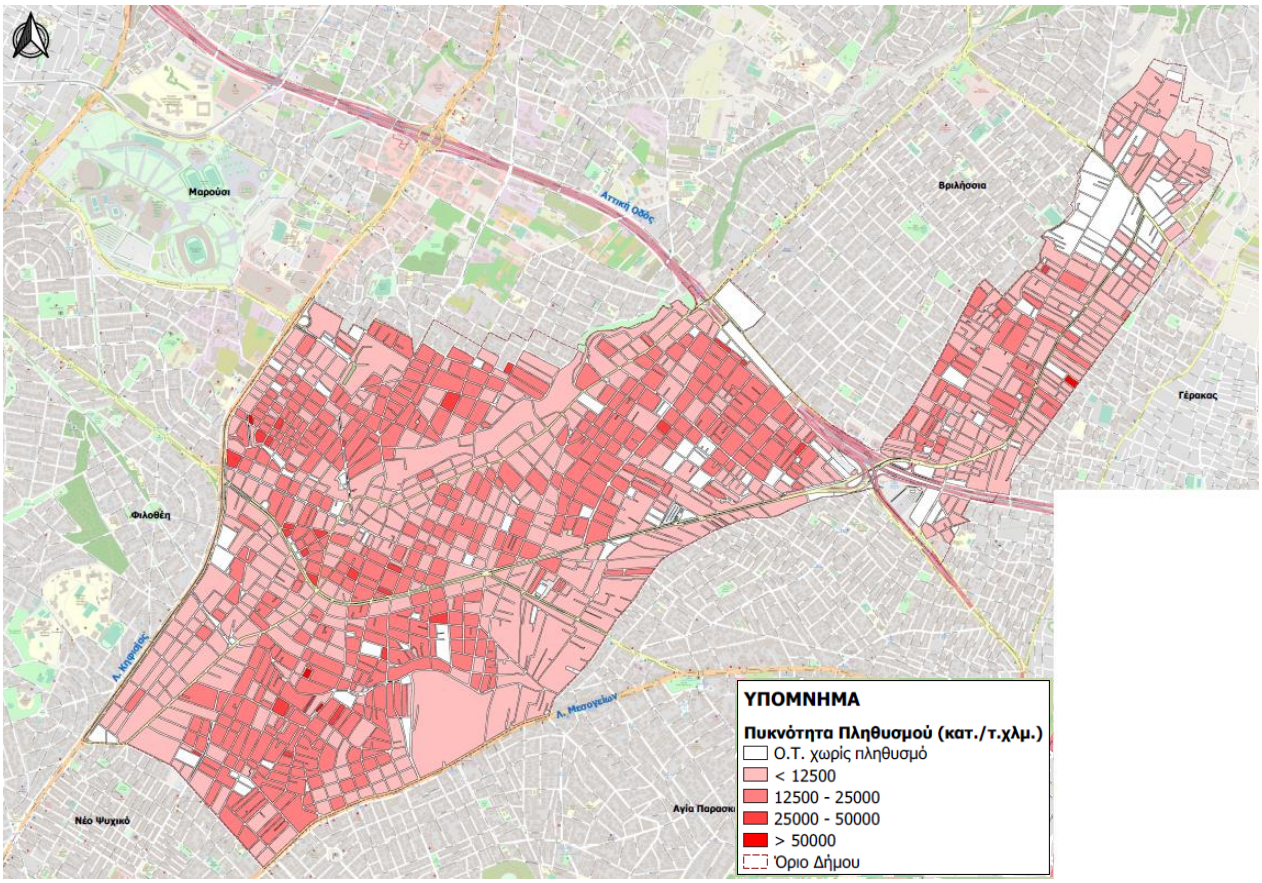
Πίνακας 4-1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Χαλανδρίου (ΕΛ.ΣΤΑΤ 1991, 2001, 2011, 2021)

	Έτος	Μόνιμος Πληθυσμός	% Μεταβολή 1991-2001	% Μεταβολή 2001-2011	% Μεταβολή 2011-2021
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ (Έδρα: Αθήναι,αι)	1991	3.594.817	8,34%		
	2001	3.894.573		-1,70%	
	2011	3.828.434			-0,38%
	2021	3.814.064			
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ	1991	505.489	15,51%		
	2001	583.900		1,47%	
	2011	592.490			1,46%
	2021	601.163			
ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ (Έδρα: Χαλάνδριον,το)	1991	67.724	11,23%		
	2001	75.327		-1,51%	
	2011	74.192			3,92%
	2021	77.102			

(Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ., ιδία επεξεργασία)

Ο Δήμος Χαλανδρίου χαρακτηρίζεται από αναπτυξιακές τάσεις, καθώς αποτελεί πόλο έλξης για το σύνολο των Βόρειων Προαστίων και έγινε τόπος μόνιμης κατοικίας για μια σημαντική μερίδα πληθυσμού.

Για την εκτίμηση της πληθυσμιακής εξέλιξης του Χαλανδρίου λήφθηκαν υπόψη στοιχεία των απογραφών πληθυσμού, καθώς και εκτιμήσεις σχετικά με το οικιστικό απόθεμα και τις τάσεις εξέλιξης της οικοδομικής δραστηριότητας στον Δήμο. Τα στοιχεία δείχνουν ότι βραχυπρόθεσμα ο Δήμος θα βρίσκεται σε συνθήκες πληθυσμιακής σταθεροποίησης, αλλά μεσομακροπρόθεσμα αναμένεται πληθυσμιακή αύξηση και βελτίωση της πληθυσμιακής πυραμίδας. Η πληθυσμιακή αύξηση αυτή αφορά, κατά το μεγαλύτερο τμήμα της, σε περιοχές νέων εντάξεων (Πεύκο Πολίτη, Πάτημα ΙΙ), των οποίων η έκταση των οικιστικών υποδομών προσεγγίζει συνολικά τα 1.017 στρέμματα. Σχετικά με την αύξηση αυτή του πληθυσμού, σημαντικό ρόλο θα έχει ο χρόνος ένταξης αλλά και ανοικοδόμησης των περιοχών αυτών.



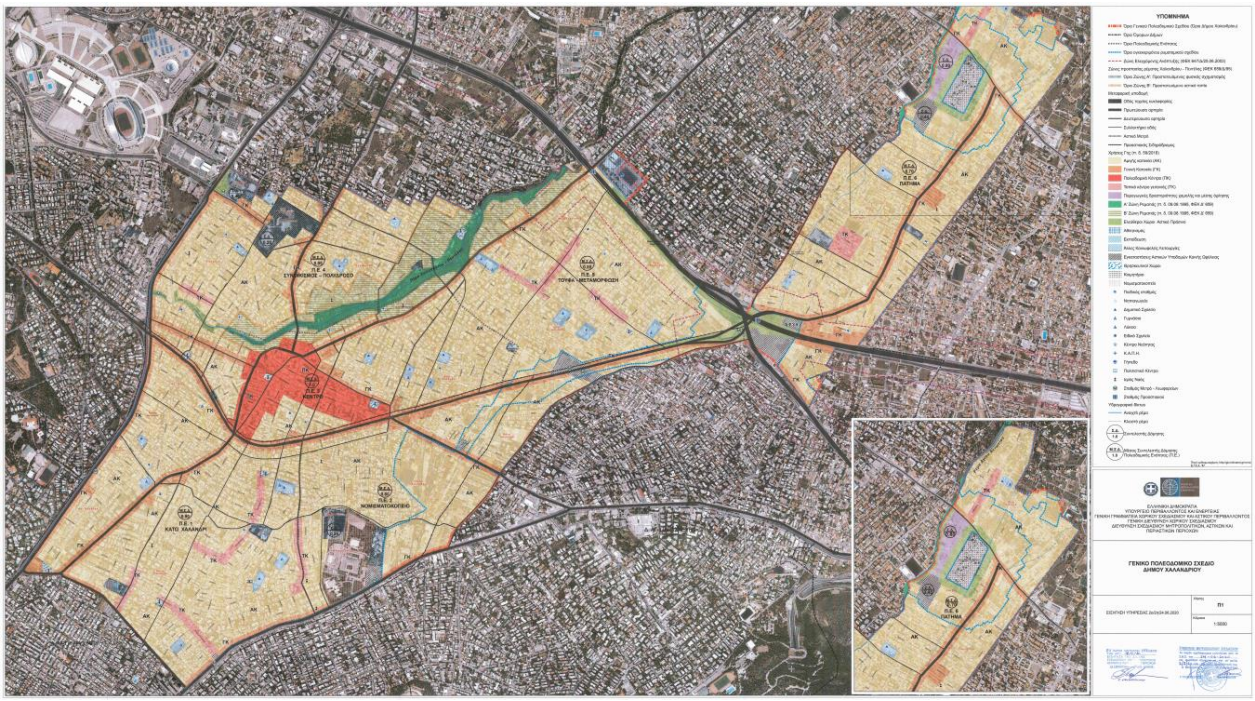
Εικόνα 4-2: Πληθυσμιακή πυκνότητα
(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου)

4.3 Χρήσεις Γης

4.3.1 *Θεσμοθετημένες Χρήσεις Γης (βάσει ΓΠΣ)*

Το ισχύον ΓΠΣ του Δήμου Χαλανδρίου εγκρίθηκε με ΦΕΚ 419Δ/16.06.1989 (τροποποιήθηκε ΦΕΚ 1266Δ/05.10.1993, ΦΕΚ 376/Δ/7.4.95, ΦΕΚ 897/Δ/6.10.2004) και αναθεωρήθηκε με το ΦΕΚ 259Δ/14.5.2021.

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



Εικόνα 4-3: Θεσμοθετημένες χρήσεις γης Δήμου Χαλανδρίου

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 259Δ/14.5.2021 στον Δήμο Χαλανδρίου καθορίζονται περιοχές Γενικής Κατοικίας και Αμιγούς Κατοικίας, με επιτρεπόμενες τις ειδικές κατηγορίες χρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 3 του Π.Δ. 59/2018, χωρίς εξαιρέσεις. Οι περιοχές Αμιγούς Κατοικίας περιλαμβάνουν το σύνολο των περιοχών που έχουν οριστεί ως περιοχές αμιγούς κατοικίας με τις διοικητικές πράξεις ένταξης, επέκτασης ή αναθεώρησης του σχεδίου πόλης (Π.Ε. Πάτημα, Περιοχή Έθνος, Ζώνη Β Ρεματιάς), καθώς και το σύνολο των υπόλοιπων περιοχών κατοικίας του Δήμου. Επίσης, περιλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα της επέκτασης του σχεδίου πόλης, στην περιμετρική ζώνη του νεκροταφείου και εκτός της ζώνης προστασίας «Ελεύθεροι Χώροι - Αστικό Πράσινο» των 50μ. Επιπλέον, καθορίζονται Τοπικά Κέντρα Συνοικίας - Γειτονιάς στις περιοχές αμιγούς κατοικίας των Π.Ε.1, Π.Ε.2, Π.Ε.4, Π.Ε.5, Π.Ε.6, με επιτρεπόμενες τις ειδικές κατηγορίες χρήσεων.

Με βάση το ισχύον ΓΠΣ, περιλαμβάνονται Εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας, όπως Χώρος Εγκαταστάσεων Υποστήριξης (Χ.Ε.Υ. 9) Δήμου, που βρίσκεται στον κόμβο Αττικής οδού και Ηρακλείτου, στην είσοδο της περιοχής Πάτημα, Αστικές Υποδομές στην Π.Ε. 6 και Σταθμοί Μετρό.

Επιπρόσθετα, Καθορίζεται γενική κατηγορία χρήσεων Παραγωγικές Δραστηριότητες χαμηλής και μέσης όχλησης, στην Π.Ε.6 - Πάτημα, στην περιοχή δυτικά του νεκροταφείου και μέχρι την παραρεμάτια ζώνη του ρέματος Αγ. Αντωνίου, νότια της Λεωφόρου Αναπαύσεως και μέχρι το όριο της περιοχής Αστικών Υποδομών, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Π.Δ. 59/2018.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στο ρέμα Βριλησσού (Αγ. Αντωνίου), για τον καθορισμό ζώνης προστασίας (πρασίνου) πλάτους τουλάχιστον 10μ., στην οποία να περιλαμβάνεται παραρεμάτια ζώνη περιπάτου και υπαίθριας αναψυχής, πλάτους τουλάχιστον 4μ., και στην περιοχή με ειδικό διάταγμα «Ρέμα Χαλανδρίου», η οποία χαρακτηρίζεται από το ΦΕΚ 419Δ/1989 ως τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλους.

4.3.2 *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 προσελκύονται 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 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 αλλά 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
- 1 Δημόσιο ΙΕΚ

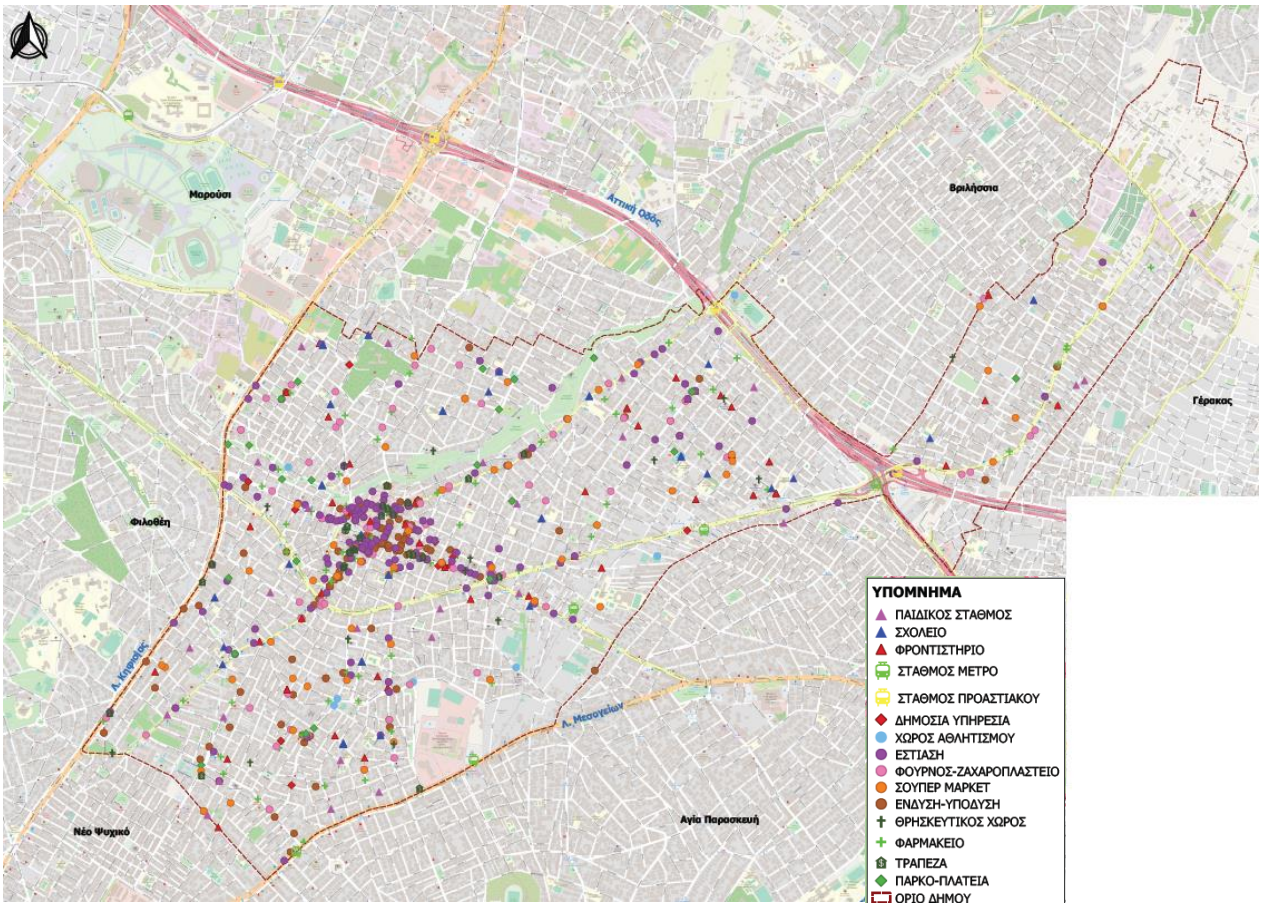
Ως προς τις υπηρεσίες στον τομέα **Υγείας και Πρόνοιας**, λειτουργούν 15 Νηπιαγωγεία, 6 βρεφονηπιακοί σταθμοί, 3 Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων (ΚΑΠΗ), Τμήμα Προληπτικής Ιατρικής, Κοινωνικό Φαρμακείο, Κοινωνικό Ιατρείο Αλληλεγγύης, Κοινωνικό Παντοπωλείο, Συμβουλευτικό Κέντρο Γυναικών, Κέντρο 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.

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.



Εικόνα 4-4: Υφιστάμενες χρήσεις γης Δήμου Χαλανδρίου

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου)

4.4 Χαρακτηρισμός Ρεματιάς Χαλανδρίου ως Προστατευόμενη Περιοχή βάσει ΠΔ (ΦΕΚ 659/Δ/95)

Σύμφωνα με το Ν. 1650/86, το ρέμα Πολυδρόσου (ρέμα Πεντέλης – Χαλανδρίου) και η παραρεμάτια περιοχή του βρίσκονται υπό καθεστώς προστασίας. Με την έκδοση του Προεδρικού Διατάγματος 9-8-1995 (ΠΔ «Χαρακτηρισμός του χειμαρρικού ρέματος Πεντέλης – Χαλανδρίου, ως προστατευόμενου τοπίου, καθορισμός των ορίων και ζωνών προστασίας αυτού, επιβολή όρων, απαγορεύσεων και περιορισμών εντός αυτών», ΦΕΚ 659/Δ/1995), χαρακτηρίστηκε το χειμαρρικό ρέμα Πεντέλης-Χαλανδρίου ως προστατευόμενη περιοχή και τοπίο, η κοίτη και τα πρανή αυτού κι οι παραρεμάτιες εκτάσεις που βρίσκονται σε εντός και εκτός σχεδίου περιοχές των Δήμων Χαλανδρίου, Αμαρουσίου, Βριλησσίων, Μελισσίων, και των κοινοτήτων Παλαιάς και Νέας Πεντέλης, ενώ μέσα στα όρια της περιοχής προστασίας καθορίζονται, κατά ζώνες, χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης και λοιποί γενικοί όροι, απαγορεύσεις και περιορισμοί.

Καθορισμός ορίων Ζωνών Α και Β:

Η ζώνη Α χαρακτηρίζεται ως προστατευόμενος φυσικός σχηματισμός και περιλαμβάνει αφενός μεν εκτάσεις που βρίσκονται εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου και περικλείονται κυρίως από την τεθλασμένη γραμμή που αποτελούν οι απέναντι του ρέματος ρυμοτομικές γραμμές των παραρεμάτιων οικοδομικών τετραγώνων εκτός των χώρων κοινοχρήστου πρασίνου και περιέρχονται εξ ολοκλήρου στη ζώνη αυτή, και αφετέρου εκτάσεις που βρίσκονται εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου εκατέρωθεν του άξονα της κοίτης του ρέματος.

Η ζώνη Β χαρακτηρίζεται ως προστατευόμενο αστικό τοπίο και περιλαμβάνει εκτάσεις που περικλείονται από το όριο της ζώνης Α και της τεθλασμένης γραμμής που σχηματίζεται από τους άξονες των παρακάτω οδών (στον Δήμο Χαλανδρίου):

- στη δεξιά όχθη η Ζώνη Β' ακολουθεί τις οδούς Σολωμού, Π. Μελά, Μεσολογγίου, Αθ. Διάκου, Μ. Μπότσαρη, Καποδιστρίου, Οδ. Ανδρούτσου, Κανάρη, Κοραή, Ζαλόγγου, Λ. Κατσώνη, Ακακιών, μέχρι την οδό Χρυσανθέμων (όριο με τον Δήμο Αμαρουσίου)
- στην αριστερή όχθη Σολωμού, Ζαλοκώστα, Κολοκοτρώνη, Α. Γκίνη, Μαυροκορδά του, Ηρ. Αττικού, Πανός, Λ. Πεντέλης, μέχρι το όριο με τον Δήμο Βριλλησίων)

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 4, **εντός της ζώνης Α** *επιτρέπονται επίσης έργα διαμόρφωσης και ανάπλασης εφόσον δεν έρχονται σε έρχονται σε αντίθεση με τις διατάξεις του Ν. 998/1979*, ενώ σύμφωνα με την παράγραφο 5α του ίδιου άρθρου ***επιβάλλεται*** *η διαμόρφωση των υφισταμένων οδών πλην αυτών που εντάσσονται στο βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας (Woonerf) ή πεζοδρόμους εφαπτόμενους στις ρυμοτομικές γραμμές των οικοδομικών τετραγώνων, για την αποκλειστική εξυπηρέτηση των παραρεμάτιων ιδιοκτησιών.*

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 5, **εντός της ζώνης Β** *οι οδοί που περιβάλλουν τα* οικοδομικά *τετράγωνα που εμπίπτουν στη ζώνη Β΄, εκτός από αυτές που ανήκουν στο βασικό οδικό δίκτυο,* ***καθορίζονται*** *ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας (woonerf) και πεζόδρομοι. Ο επί μέρους ιδιαίτερος χαρακτηρισμός τους γίνεται μετά από κυκλοφοριακή μελέτη της κάθε περιοχής, από την αρμόδια Δ/νση Πολεοδομικού Σχεδιασμού.*

Εφαρμογή ΠΔ - Υλοποίηση προτάσεων

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει ήδη ξεκινήσει διαδικασίες για την εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος.

Στην παρούσα φάση εκπονείται μελέτη με τίτλο «Αποτύπωση, Κτηματογράφηση, Εφαρμογή Ρυμοτομικού Σχεδίου στη Ρεματιά Χαλανδρίου», για την οποία έχει ολοκληρωθεί το α' στάδιο της αποτύπωσης.

Παράλληλα, στο πλαίσιο ανάπλασης και ανάδειξης της Ρεματιάς, έχει εκπονηθεί η μελέτη «Διαμόρφωση παραρεμάτιας ζώνης περιοχής οδού Γρίβα & συμμετοχική ανάπλαση περιοχής Συνοικισμού», η οποία αφορά στη διαμόρφωση και ανάπλαση τμήματος της ιστορικής κοίτης του ρέματος Χαλανδρίου, εντός της ζώνης Α (οδικά τμήματα από την οδό Παπαρρηγόπουλου έως την οδό Σολωμού), καθώς και στη διαμόρφωση μιας διαδρομής περιπάτου, στην περιοχή Συνοικισμός του Δήμου Χαλανδρίου, που εκτείνεται από τα κατάντη της οδού Σολωμού έως την οδό Βαλαωρίτου εντός των τριών ΚΧ που υφίστανται στο κλειστό – σκεπασμένο τμήμα της Ρεματιάς Χαλανδρίου.

Τέλος, σημειώνεται ότι θα πρέπει να εξασφαλίζεται η διέλευση στα διάφορα σημεία της Ρεματιάς για όλους και στο πλαίσιο αυτό προτείνε ται η κατασκευή πεζογέφυρας/ πεζοδιάβασης προσβάσιμη και κατάλληλη για ΑΜΕΑ.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, παρουσιάζονται στον επόμενο Πίνακα οι προτεινόμενες πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις των οδικών τμημάτων που βρίσκονται εντός της προστα τευόμενης περιοχής της Ρεματιάς Χαλανδρίου (Ζώνες Α & Β).

Γενικά προτείνονται κυρίως πεζοδρομήσεις εντός της ζώνης Α και κυρίως ήπιες αναπλάσεις έναντι πεζοδρομήσεων για τη Ζώνη Β. Οι άξονες Πολυδρόσου – Γιασεμιών – Ακακιών και Κ. Βάρναλη, οι οποίοι ανήκουν στο Βασικό Οδικό Δίκτυο Ν. Αττικής, παραμένουν ως έχουν, ήτοι διπλής κατεύθυνσης κυκλοφορίας οχημάτων, και εξετάζεται η διαμόρφωση/ διαπλάτυνση των πεζοδρομίων τους. Το ίδιο ισχύει και για την οδό Δάφνιδος, λόγω της σημαντικότητας της ως προς την κυκλοφοριακή λειτουργία του οδικού δικτύου.

Στις οδούς όπου το εύρος του οδοστρώματος επαρκεί, προτείνεται να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης, με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των κατοίκων.

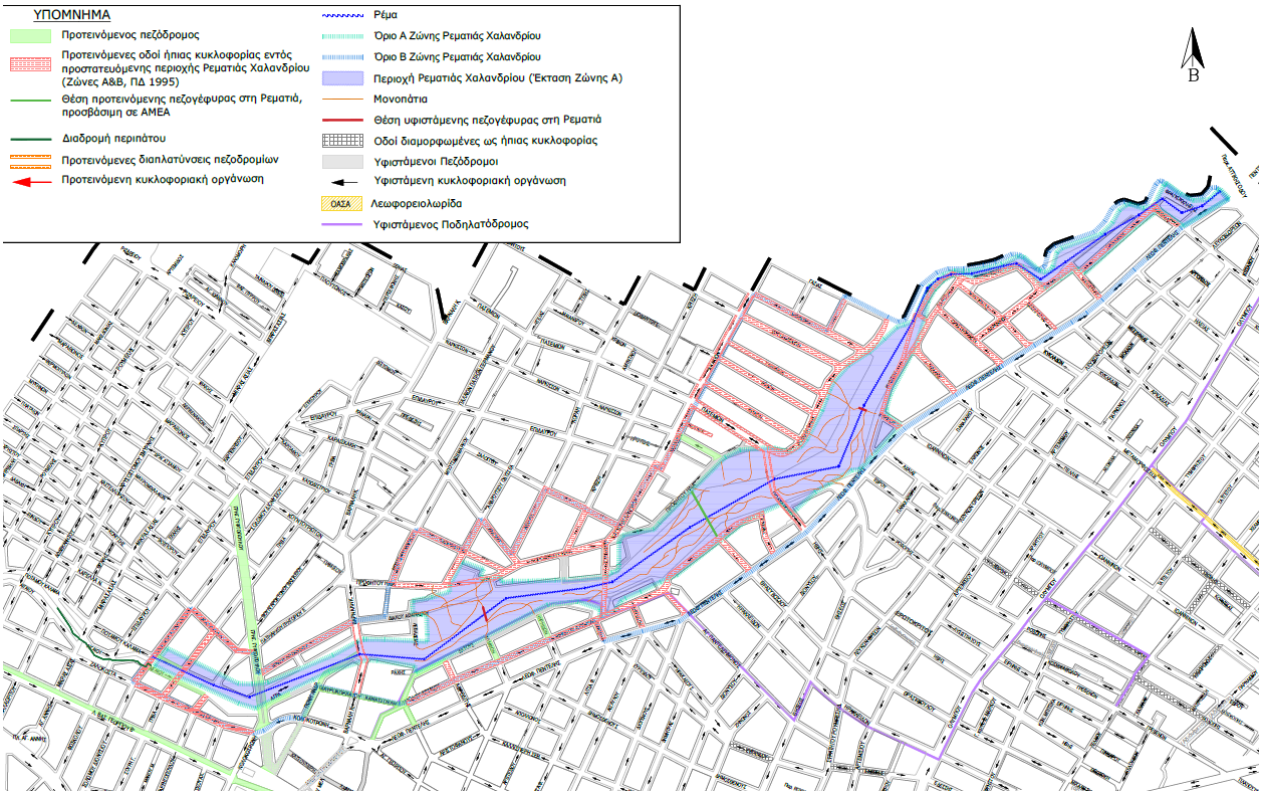
Τέλος, τονίζεται ότι τα όποια μέτρα μελετηθούν και εφαρμοστούν στην περιοχή θα πρέπει να συμμορφώνονται στις διατάξεις του ΠΔ «Χαρακτηρισμός του χειμαρρικού ρέματος Πεντέλης – Χαλανδρίου, ως προστατευόμενου τοπίου, καθορισμός των ορίων και ζωνών προστασίας αυτού, επιβολή όρων, απαγορεύσεων και περιορισμών εντός αυτών» (ΦΕΚ 659/Δ/1995) και να υλοποιούνται πάντα με κριτήριο την εναρμόνιση στο προστατευόμενο φυσικό τοπίο της Ρεματιάς.

Πίνακας 4-2: Πίνακας Οδικών Τμημάτων εντός της προστατευόμενης βάσει ΠΔ περιοχής της Ρεματιάς Χαλανδρίου

Α/Α	Ζώνη			Οδικό τμήμα			Προτεινόμενη Διαμόρφωση
	Α	Β	Όριο Α & Β	Οδός	Από	Έως	
1	✓		✓	**Ροδοδάφνης**	Γιασεμιών	Γαζίας	**Ήπιας**
2		✓		**Καμέλιας**	Ανθέων	Γαζίας	**Ήπιας**
3		✓		**Ανθέων**	Ροδοδάφνης	Ακακιών	**Ήπιας**
4		✓		**Χρυσανθέμων**	Ακακιών	Ροδοδάφνης	**Ήπιας**
5		✓		**Υακίνθων**	Ροδοδάφνης	Ακακιών	**Ήπιας**
6		✓		**Ρόδων**	Ακακιών	Ροδοδάφνης	**Ήπιας**
7		✓		**Κρίνων**	Ροδοδάφνης	Ακακιών	**Ήπιας**
8		✓		**Γιασεμιών**	Ροδοδάφνης	Ακακιών	**Ανακατασκευή ή/και Διαπλάτυνση πεζοδρομίων**
9	✓			**Πολυδρόσου**	Λ. Πεντέλης	Ροδοδάφνης	**Ανακατασκευή ή/και Διαπλάτυνση πεζοδρομίων**
10		✓		**Ακακιών**	Γιασεμιών	Ανθέων	**Ανακατασκευή ή/και Διαπλάτυνση πεζοδρομίων**
11		✓		**Ακακιών**	Επιδαύρου	Γιασεμιών	**Ήπιας**
12		✓		**Λ. Κατσώνη**	Προφ. Ηλία	Επιδαύρου	**Ήπιας**
13		✓		**Προφ. Ηλία**	Μπότσαρη Μ.	Λ. Κατσώνη/ Δάφνιδος	**Ήπιας**
14	✓		✓	**Προφ. Ηλία**	Λ. Κατσώνη/ Δάφνιδος	Γιασεμιών/ Πολυδρόσου	**Πεζόδρομος**
15		✓		**Νοταρά**	Ακακιών	αδιέξοδο	**Ήπιας**
16		✓		**Ναρκισσών**	Προφ. Ηλία	Ακακιών	**Πεζόδρομος**
17	✓			**Δάφνιδος**	Προφ. Ηλία	Ηρ. Αττικού	**Ήπιας**
18	✓	✓	✓	**Ακροπόλεως**	Δάφνιδος	Προφ. Ηλία	**Πεζόδρομος**
19		✓		**Ζαλόγγου**	Λ. Κατσώνη	Κοραή	**Ήπιας**
20		✓		**Κριεζή**	Ζαλόγγου	Προφ. Ηλία	**Ήπιας**
21		✓		**Κοραή**	Κανάρη	Ζαλόγγου	**Ήπιας**
22		✓		**Κανάρη**	Ανδρούτσου Ο.	Προφ. Ηλία	**Ήπιας**
23		✓		**Καποδιστρίου**	Προφ. Ηλία	Μπότσαρη Μ.	**Ήπιας**
24		✓		**Ανδρούτσου Ο.**	Προφ. Ηλία	Κανάρη	**Ήπιας**
25		✓		**Μπότσαρη Μ.**	Καποδιστρίου	Προφ. Ηλία	**Ήπιας**
26		✓			Προφ. Ηλία	αδιέξοδο (προς Αθ. Διάκου)	**Πεζόδρομος**
27	✓			**Αθ. Διάκου**	Βάρναλη Κ.	Λεβαδείας	**Πεζόδρομος**
28	✓			**Λεβαδείας**	Αθ. Διάκου	(αδιέξοδο)	**Πεζόδρομος**
29	✓	✓		**Βάρναλη Κ.**	Μαυροκορδάτου	Αθ. Διάκου	**Ανακατασκευή ή/και Διαπλάτυνση πεζοδρομίων**
30		✓		**Αθ. Διάκου**	Γυφτόπουλου	Βάρναλη Κ.	**Ήπιας**
31	✓	✓		**Γυφτόπουλου (πρώην Μεσολογγίου)**	Κολοκοτρώνη	Βουλγαροκτόνου Βασιλείου	**Πεζόδρομος**
32		✓		**Μελά Παύλου**	Σολωμού Δ.	Γυφτόπουλου	**Ήπιας**
33		✓		**Σολωμού Δ.**	Ζαλοκώστα	Μελά Παύλου	**Ήπιας**
34	✓	✓		**Γρίβα**	Μελά Παύλου	Ζαλοκώστα	**Ήπιας**
35		✓		**Ζαλοκώστα**	Κολοκοτρώνη	Σολωμού Δ.	**Ήπιας**
36	✓			**Ποταμού Καλαμά**	Γρίβα	Σολωμού Δ.	**Πεζόδρομος**
37	✓			**Αιγαίου**	Σολωμού Δ.	Παπαρρηγόπουλου	**Πεζόδρομος**
38		✓		**Παπαρρηγόπουλου**	Ζαλοκώστα	Αιγαίου	**Ήπιας**
39	✓			**Άγρα**	Γυφτόπουλου	Γκίνη	**Πεζόδρομος**
40		✓		**Κολοκοτρώνη**	Γκίνη Α.	Ζαλοκώστα	**Ήπιας**
41	✓	✓		**Γκίνη Α.**	Βάρναλη Κ.	Κολοκοτρώνη	**Πεζόδρομος**
42		✓		**Μαυροκορδάτου**	Γκίνη Α.	Ηρ. Αττικού	**Πεζόδρομος**
43		✓		**Κανατσούλη**	Γκίνη Α.	Ηρ. Αττικού	**Πεζόδρομος**
44	✓		✓	**Δάσους**	Ηρ. Αττικού	Αφροδίτης	**Πεζόδρομος**
					Αφροδίτης	Δάφνιδος	**Πεζόδρομος**
45	✓		✓	**Ράχης**	Δάσους	(αδιέξοδο)	**Πεζόδρομος**
46		✓		**Αφροδίτης**	Δάσους	Ηρ. Αττικού	**Ήπιας**

Α/Α	Ζώνη			Οδικό τμήμα			Προτεινόμενη Διαμόρφωση
	Α	Β	Όριο Α & Β	Οδός	Από	Έως	
47		✓		**Νυμφών**	Δάσους	Ηρ. Αττικού	**Πεζόδρομος**
48		✓		**Νηρηίδων**	Δάσους	Ηρ. Αττικού	**Πεζόδρομος**
49		✓		**Ηρ. Αττικού**	Δάφνιδος	Στρ. Παπάγου	**Ήπιας**
50	✓		✓	**Ηρ. Αττικού**	Γραβιάς	Δάφνιδος	**Ήπιας**
51		✓		**Γραβιάς**	Λ. Πεντέλης	Ηρ. Αττικού	**Ήπιας**
52		✓		**Θρασυβούλου**	Ηρ. Αττικού	Λ. Πεντέλης	**Ήπιας**
53		✓		**Αγ. Παντελεήμονος**	Ηρ. Αττικού	Λ. Πεντέλης	**Ήπιας**
54		✓		**Δρυάδων**	Λ. Πεντέλης	Ηρ. Αττικού	**Ήπιας**
55		✓		**Πανός**	Ηρ. Αττικού	Λ. Πεντέλης	**Ήπιας**
56		✓		**Λ. Πεντέλης**	Πανός	Παρ. Αττικής Οδού	**Ανακατασκευή ή/και Διαπλάτυνση πεζοδρομίων**
57		✓		**Ευρίπου**	Λ. Πεντέλης	Κηφισού	**Ήπιας**
58	✓		✓	**Κηφισού**	Ευρίπου	Πάρνηθος	**Ήπιας**
59		✓		**Πέλλης**	Λ. Πεντέλης	Κηφισού	**Ήπιας**
60		✓		**Ορέστη Μακρή**	Λ. Πεντέλης	Ελάτειας	**Ήπιας**
61		✓		**Ελάτειας**	Ορέστη Μακρή	Κηφισού	**Ήπιας**
62		✓		**Μαντινείας**	Ελάτειας/ Κηφισού	Λ. Πεντέλης	**Ήπιας**
63		✓		**Θεσπρωτίας**	Λ. Πεντέλης	Πάρνηθος	**Ήπιας**
64		✓		**Μεσσηνίας**	Λ. Πεντέλης	Πάρνηθος	**Ήπιας**
65	✓			**Λακωνίας**	Λ. Πεντέλης	Πάρνηθος	**Ήπιας**
66	✓		✓	**Πάρνηθος**	Λακωνίας	Θεσπρωτίας	**Ήπιας**
					Θεσπρωτίας	Ορέστη Μακρή	**Ήπιας**

Τα παραπάνω αποτυπώνονται στην εικόνα που ακολουθεί, όπου παρουσιάζεται και η προστατευόμενη περιοχή της Ρεματιάς εντός του Δήμου Χαλανδρίου, καθώς και τα όρια των Ζωνών Α & Β. Επίσης, αποτυπώνονται οι θέσεις των δύο υφιστάμενων πεζογέφυρων που βρίσκονται στη Ρεματιά για τη διέλευση του ρέματος, οι οποίες ωστόσο δεν είναι προσβάσιμες σε ΑμεΑ.



Εικόνα 4-5: Πεζοδρομήσεις και ηπιοποιήσεις των οδικών τμημάτων που βρίσκονται εντός της προστατευόμενης περιοχής της Ρεματιάς Χαλανδρίου (Ζώνες Α & Β, ΦΕΚ 659/Δ/1995)

(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου)

5. ΣΥΛΛΟΓΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ

5.1 Γενικά

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται με συνοπτικό τρόπο τα βασικά σημεία των εγγραφών/ μελετών που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή παρέμβασης. Ενδεικτικά, και όχι περιοριστικά, αναφέρονται οι ακόλουθες μελέτες:

1. **Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια:**
   - Με την Υπ. Απ. 48658/2860/89 πραγματοποιείται η Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Χαλανδρίου → **ΦΕΚ 419/Δ/16.06.1989**
   - Τροποποίηση του εν λόγω ΓΠΣ → **ΦΕΚ 1266/Δ/05.10.1993**
   - Με την Υπ. Απ. 58038/2370/95 αναδημοσιεύεται το ισχύον ΓΠΣ του 1989 (κείμενο και διαγράμματα) → **ΦΕΚ 376/Δ/07.04.1995**
   - Με το Π.Δ. 24.9.2001 τροποποιούνται οι χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων του ρυμοτομικού σχεδίου Χαλανδρίου που βρίσκονται στα ΟΤ επί του βασικού οδικού δικτύου στην περιοχή του τριγώνου που περικλείεται από τις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως – Παπανικολή – Κηφισίας και στη Λεωφ. Κηφισίας και στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως → **ΦΕΚ 838/Δ/08.10.2001**
   - Με την Υ.Α. 11934/04 τροποποιείται το Γ.Π.Σ. του 1995 ως προς τον κοινωνικό εξοπλισμό στις Π.Ε. 5, 9, 12, 15 και 17 → **ΦΕΚ 897/Δ/06.10.2004**
   - Αναθεώρηση ΓΠΣ → **ΦΕΚ 259/Δ/14.05.2021**
2. **2005**, «Αστική ανάπλαση και συνακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου/ Φάσεις Ι έως IV»
3. **2013**, «Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην Περιοχή του Χαλανδρίου Που Περιβάλλεται από τις Οδούς Λ. Μεσογείων – Τζαβέλλα – Αποστολοπούλου – Χίου – Κνωσού – Ακαρνανίας»
4. **2013**, «Καταγραφή και ανάλυση του υπάρχοντος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Χαλανδρίου»
5. **2014**, «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χαλανδρίου 2011-2014»
6. **2015**, «Μελέτη οδικής ασφάλειας στην οδό Ηρακλείτου από την οδό Μπακογιάννη έως την οδό Ζαΐμη (έως και τεύχη δημοπράτησης)»
7. **2016**, «Μελέτη κυκλοφοριακών αλλαγών σε επιλεγμένες περιοχές του δήμου βάσει εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης»
8. **2016**, «Μελέτη διαμορφώσεων εισόδων σχολείων»
9. **2016**, «Μελέτη κυκλοφορίας - στάθμευσης και αναδιάρθρωσης γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας»
10. Επικαιροποίηση Β2 Σταδίου της «Μελέτης αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Χαλανδρίου
11. **2017**, «Νέο Σύμφωνο Δημάρχων για το κλίμα και την ενέργεια»
12. **2018**, «Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Χαλανδρίου»
13. **2019**, «Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Χαλανδρίου 2017-2019»

14. **2020**, «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 12/2020 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Χαλανδρίου» → **ΦΕΚ 5174/Β/23.11.2020**
15. **2021**, «Έγκριση της μελέτης του έργου ανάπλασης που αφορά στο πρόγραμμα UIA - Cultural Hidrant και της διεκπεραίωσης όλων των ενεργειών για την έκδοση των απαραίτητων αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του έργου»
16. **2021**, «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 175/ 2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου» → **ΦΕΚ 4430/Β/25.09.2021**
17. **2021**, «Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) Δήμου Χαλανδρίου»
18. **2021**, «Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεση / βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση σεισμών του Δήμου Χαλανδρίου»
19. **2021**, «Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεσης / βραχείας διαχείρισης συνεπειών από την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων του Δήμου Χαλανδρίου»
20. **2022**, «Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου»
21. **2022**, «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 33/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου» → **ΦΕΚ 4140/Β/03.08.2022**
22. **2022**, «Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 32/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Χαλανδρίου» → **ΦΕΚ 5710/Β/08.11.2022**

Ακολουθεί η αναλυτική παρουσίαση των παραπάνω μελετών και η αξιολόγηση τους σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση –όπου είναι εφικτό.

5.2 Μελέτες

5.2.1 Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ)

Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Χαλανδρίου εγκρίθηκε το 1989 (Υπ. Απ. 48658/2860/89, ΦΕΚ 419/Δ/16.06.1989) και αντιμετωπίζει τον Δήμο Χαλανδρίου ως ενιαία προς πολεοδόμηση περιοχή. Καθορίζει δεκαεπτά (17) πολεοδομικές ενότητες, τις πυκνότητες και το μέσο Σ.Δ. για κάθε ενότητα, καθώς και τις θέσεις του κοινωνικού εξοπλισμού. Σύμφωνα με το εν λόγω Γ.Π.Σ, στο μεγαλύτερο τμήμα του Δήμου θεσμοθετείται η αμιγής κατοικία, σε μικρότερο τμήμα η γενική κατοικία, στην Π.Ε. «Κέντρο Χαλανδρίου» και στα οικόπεδα με πρόσωπο στη Λ. Κηφισίας θεσμοθετείται «Πολεοδομικό Κέντρο».

Το 1993, με Υ.Α. (ΦΕΚ 1266/Δ/5.10.93) δημοσιεύτηκε η τροποποίηση του εν λόγω Γ.Π.Σ., σύμφωνα με την οποία στους άξονες του βασικού οδικού δικτύου επεκτείνονται οι χρήσεις γενικής κατοικίας, με εξαίρεση τις οδούς Διονύσου, Ήβης, Πολυδρόσου, Ακακιών και Αγ. Αντωνίου, και προβλέπεται μια σειρά ρυθμίσεων για το οδικό δίκτυο και το μετρό. Το 1995 με την Υπουργική Απόφαση 58038/2370/95 (ΦΕΚ 376/Δ/07.04.95) «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Χαλανδρίου (Ν. Αττικής)» αναδημοσιεύεται το ισχύον Γ.Π.Σ. του 1989 (κείμενο και διαγράμματα). Το 2001 με το Π.Δ. 24.9.2001 (ΦΕΚ 838/Δ/08.10.2001) τροποποιούνται οι χρήσεις γης, όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων του ρυμοτομικού σχεδίου Χαλανδρίου που βρίσκονται στα ΟΤ επί του βασικού οδικού δικτύου στην περιοχή του τριγώνου που περικλείεται από τις οδούς Εθνικής Αντιστάσεως - Παπανικολή - Κηφισίας και στη Λεωφ. Κηφισίας και στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως. Με την Υ.Α. 11934/04 (ΦΕΚ 897/Δ/06.10.2004) τροποποιείται το Γ.Π.Σ. του 1995 ως προς τον κοινωνικό εξοπλισμό στις Π.Ε. 5, 9, 12, 15 και 17.

Τέλος, το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Χαλανδρίου, πήρε την έγκριση του υπουργείου Περιβάλλοντος & Ενέργειας, στις 21 Απριλίου 2021 και οι κατευθύνσεις του αναμένεται να βελτιώσουν δραστικά τη ζωή των πολιτών τις επόμενες δεκαετίες. Το αναθεωρημένο ΓΠΣ επιλύει εξαιρετικά σημαντικά θέματα της πόλης και πρωτίστως ανοίγει τον δρόμο για την ένταξη στο Σχέδιο Πόλης των ξεχασμένων περιοχών του «Πεύκο Πολίτη» αλλά και της ζώνης των 250 μέτρων γύρω από το κοιμητήριο.

Πιο συγκεκριμένα, το ΓΠΣ Χαλανδρίου:

- Θωρακίζει τις περιοχές κατοικίας από οχλούσες χρήσεις. Ειδικά για την περιοχή του κέντρου προστίθεται στη μελέτη του 2014 η απαγόρευση των μεγάλων κέντρων διασκέδασης και αναψυχής ενώ προβλέπονται αλλαγές στις χρήσεις γης σε διάσπαρτα οικοδομικά τετράγωνα στην κατεύθυνση της προστασίας του οικιστικού χαρακτήρα της πόλης.
- Αλλάζει τις χρήσεις γης σε συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα στην περιοχή του κέντρου του Χαλανδρίου, όπου έχουν παγιωθεί χρήσεις διαφορετικές από αυτές που προτείνονταν στη μελέτη του 2014, με στόχο τη συρρίκνωση του Πολεοδομικού Κέντρου στις σημερινές του διαστάσεις και την προστασία υφιστάμενων περιοχών κατοικίας.
- Ενισχύει την προστασία της Ρεματιάς, καθώς ενσωματώνει πλήρως το ειδικό πολεοδομικό καθεστώς που προέβλεψε το Προεδρικό Διάταγμα του 1995 και του ρέματος Βριλησσού στο οποίο προβλέπεται πλέον και ζώνη περιπάτου και υπαίθριας αναψυχής.
- Ενσωματώνει τις νέες θεσμικές ρυθμίσεις που έχουν προκύψει τα τελευταία χρόνια (Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής, χρήσεις γης στα οικόπεδα ΧΕΥ8 και ΧΕΥ9, χρήσεις

γης στη δημόσια έκταση 30 στρεμμάτων στο Νομισματοκοπείο που εκχωρήθηκε στο Δήμο το 2016 από το υπουργείο Οικονομικών, κατοχυρώνοντας τον περαιτέρω ως χώρο αθλητισμού και πρασίνου.

- Αποκλείει κερδοσκοπικές πιέσεις στα 64 στρέμματα της Ριζαρείου και στα 27 στρέμματα του Ιδρύματος Χατζηκώνστα, καθώς η περιοχή της Ριζαρείου λαμβάνει χρήσεις αποκλειστικά εκπαίδευσης και καθορίζεται μικρός συντελεστής δόμησης προκειμένου να προστατευτεί το υψηλό πράσινο της έκτασης ενώ το ίδρυμα Χατζηκώνστα λαμβάνει χρήσεις αποκλειστικά εκπαίδευσης – κοινωνικής πρόνοιας και πολιτιστικών εγκαταστάσεων.
- Περιορίζει τη χρήσης της Γενικής Κατοικίας στα μέτωπα των οικοδομικών τετραγώνων επί των βασικών οδικών αξόνων (Κηφισίας, Μεσογείων, Δουκίσσης Πλακεντίας, Αγίας Παρασκευής, Πεντέλης, Εθνικής Αντιστάσεως, Παλαιολόγου/Παπανικολή, Βάρναλη) αντί για το σύνολο των οικοδομικών τετραγώνων – όπως συνέβαινε σε αρκετές περιπτώσεις στην πρόταση του 2014 – με σκοπό την προστασία των περιοχών κατοικίας.
- Προσδιορίζει αλλαγές στην περιοχή του Κοιμητηρίου (καθορισμός ζώνης παραγωγικών δραστηριοτήτων, ζώνης αστικών υποδομών δήμου δυτικά του νεκροταφείου και ζώνης πρασίνου σε απόσταση 50 μέτρων από το Κοιμητήριο)

Εικόνα 5-1: Χάρτης αναθεώρησης ΓΠΣ Χαλανδρίου
(Πηγή: Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών Χαλανδρίου)

5.2.2 Αστική Ανάπλαση και συνακόλουθες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου/ Φάσεις: I έως IV, Ιούνιος 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 ανάπλασης 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:

- την 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.
- τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας στης γειτονιές 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)
- την αναβάθμιση και την αναδιάρθρωση των Δημόσιων Συγκοινωνιών (δίκτυο ΟΑΣΑ και δίκτυο Δημοτικής συγκοινωνίας)
- την οργάνωση της στάθμευσης με εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης στο Κέντρο αλλά και με δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού

5.2.3 *Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων στην περιοχή του Χαλανδρίου που περιβάλλεται από τις οδούς Λ. Μεσογείων – Τζαβέλλα – Αποστολοπούλου – Χίου – Κνωσού – Ακαρνανίας, Δεκέμβριος 2013*

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ο εντοπισμός των κυκλοφοριακών προβλημάτων και των προβλημάτων που σχετίζονται με την οδική ασφάλεια, η διερεύνηση εναλλακτικών λύσεων παρέμβασης/βελτίωσης και η διατύπωση των τελικών προτάσεων για τις κατάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στην περιοχή του Χαλανδρίου που περιβάλλεται από τις οδούς Λ. Μεσογείων – Τζαβέλλα – Αποστολοπούλου Ι. – Χίου – Κνωσού – Ακαρνανίας.

Για τις ανάγκες της μελέτης έγινε ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας της περιοχής μελέτης και ειδικότερα πραγματοποιήθηκε καταγραφή της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, της κυκλοφοριακής οργάνωσης, των σηματοδοτούμενων κόμβων, της κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης, της σηματοδότησης, των χρήσεων γης, της στάθμευσης και των ροών των πεζών καθώς και του δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς. Τέλος, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων σε διατομές και μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας και στρεφουσών κινήσεων.

Αφού εξήχθησαν συμπεράσματα για την περιοχή μελέτης από την παραπάνω καταγραφή και ανάλυση των συλλεγόμενων στοιχείων, η μελέτη πρότεινε βελτιώσεις στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της περιοχής μελέτης. Αναλυτικότερα, διατυπώθηκε ένα σενάριο άμεσης και ένα σενάριο μακροπρόθεσμης εφαρμογής σχετικά με τα ακόλουθα:

- Μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων
- Έργα στο οδικό δίκτυο της περιοχής (π.χ. κατασκευή ραμπών ΑΜΕΑ, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και κατάλληλη διαμόρφωση κ.ά)
- Υιοθέτηση ολοκληρωμένου καθεστώτος σήμανσης
- Υιοθέτηση καθεστώτος στάθμευσης
- Ρύθμιση φωτεινής σηματοδότησης

5.2.4 Καταγραφή και ανάλυση του υπάρχοντος συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο Δήμο Χαλανδρίου, Ιούλιος 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 περιλάμβαναν 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 στάθμευση
- 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

5.2.5 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χαλανδρίου 2011-2014, Νοέμβριος 2014

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Χαλανδρίου (2011-2014) διατυπώνεται το ακόλουθο όραμα για τον Δήμο. «Η δημοτική αρχή οραματίζεται Χαλάνδρι ως:

«ένα Δήμο που θα παρέχει, άμεσα, ποιοτικές υπηρεσίες, ένα Δήμο ο οποίος θα είναι ο καθρέπτης μιας διαρκώς αναπτυσσόμενης περιοχής, ένα Χαλάνδρι με ολοκληρωμένες πολιτικές χωροταξικής οργάνωσης, κυκλοφοριακής ρύθμισης και περιβαλλοντικής προστασίας, ένα Χαλάνδρι πρωτοπόρο στη χρήση των νέων τεχνολογιών, με ένα ευρύτατο δίχτυ κοινωνικής αλληλεγγύης και προστασίας»

Διαπιστώνεται δηλαδή ότι στο όραμα του Δήμου όπως προκύπτει από τα θεσμοθετημένα και κατά συνέπεια κοινωνικά επεξεργασμένα σχέδια για τον Δήμο περιλαμβάνονται τα εξής σημεία:

- Η αντικειμενικότητα στην εξυπηρέτηση του πολίτη μέσα από καθαρές, μετρήσιμες, δημόσιες δεσμεύσεις και διαδικασίες
- Η κατοχύρωση της συμμετοχής του πολίτη
- Η καλλιέργεια κοινωνικής και περιβαλλοντικής συνείδησης και λειτουργίας
- Η διαφάνεια στην λήψη των αποφάσεων
- Η καθιέρωση κανόνων χρηστής διαχείρισης των τοπικών υποθέσεων

Πίνακας 5-1: Στρατηγικοί Στόχοι του Επιχειρησιακού Προγράμματος

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 1:	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 2:	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 3:	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 4:	ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ 5:
Δήμος σύγχρονος αποτελεσματικός και δημιουργικός	Δήμος για τον Δημότη, κοινωνικής πρόνοιας, στήριξης και αλληλεγγύης	Δήμος παρών στη καθημερι-νότητα, περιβάλλον, ποιότητα ζωής	Δήμος τοπικής ανάπτυξης	Δήμος της μόρφωσης, της Πολιτιστικής δημιουργίας και της αθλητικής δράσης

(Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χαλανδρίου 2011-2014, Νοέμβριος 2011)

Εστιάζοντας στους στρατηγικούς στόχους του επιχειρησιακού σχεδίου της περιοχής διαπιστώνεται ότι πολλά από τα μέτρα εφαρμογής και τις γενικές δράσεις που προτείνονται πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την Εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου. Τα σχετικά μέτρα αυτά είναι:

<u>Στρατηγικός Στόχος 2: Δήμος για τον Δημότη, κοινωνικής πρόνοιας, στήριξης και αλληλεγγύης</u>

ΜΕΤΡΟ 2.1. Ενίσχυση δομών κοινωνικής προστασίας

2.1.2 Εκπόνηση μελετών για κατασκευή κοινωφελών χώρων

2.1.3 Εκπόνηση μελετών για κατασκευή σχολικών κτιρίων

ΜΕΤΡΟ 2.2. Δημιουργία νέων δομών κοινωνικής στήριξης και υγείας

2.2.1 Απόκτηση δεσμευμένων κοινωφελών χώρων για κατασκευή παιδικών σταθμών

2.2.2 Κατασκευή βρεφονηπιακών και παιδικών σταθμών

2.2.3 Κατασκευή σχολικών κτιρίων

ΜΕΤΡΟ 2.3. Δράσεις ενίσχυσης της κοινωνικής οικονομίας

2.3.3 Δέσμευση της Δημοτικής Αρχής για την ενίσχυση της ένταξης των ΑμεΑ – Χαλάνδρι – Πόλη φιλική για ΑμεΑ

Στρατηγικός Στόχος 3: Δήμος παρόν στην καθημερινότητα, στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής

ΜΕΤΡΟ 3.2. Πολεοδομικός σχεδιασμός και οργάνωση του χώρου , Έργα – Αστικές Αναπλάσεις

3.2.4 Αξιοποίηση του χώρου του Νομισματοκοπείου σε χώρο αστικού πρασίνου και άθλησης

3.2.5 Αξιοποίηση του σκεπαστού της Αττικής Οδού σε χώρο αστικού πρασίνου

3.2.12 Έργα ανάπλασης – ενεργειακής αναβάθμισης οδών – χώρων πρασίνου – παιδικών χαρών – πάρκων στο σύνολο του Δήμου

3.2.13 Έργα πεζοδρομίων, πεζοδρομήσεων, ποδηλατοδρόμων

3.2.15 Έργα αστικού πρασίνου – αναπλάσεις

3.2.16 Έργα οδοποιίας στο σύνολο του Δήμου

3.2.17 Έργα συντήρησης – επέκτασης αθλητικών εγκαταστάσεων – παιδικών χαρών και αύλειων χώρων σχολείων στο σύνολο του Δήμου

3.2.18 Έργα αποκατάστασης και στέγασης πολιτιστικών υποδομών

3.2.19 Έργα συντήρησης σχολείων και κοινωφελών χώρων

ΜΕΤΡΟ 3.3. Οριστικές ρυθμίσεις στην κυκλοφορία και τη στάθμευση

3.3.1 Επικαιροποίηση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής μελέτης και εφαρμογή της σε άλλες περιοχές της πόλης

3.3.2 Διαδικασίες εφαρμογής ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο και σε άλλες περιοχές της πόλης

ΜΕΤΡΟ 3.5. Ενίσχυση της περιβαλλοντικής Συνείδησης, Εναλλακτικές μορφές μετακινήσεις, δημοτική συγκοινωνία , ποδήλατο, πεζοί

3.5.2 Οργάνωση στόλου ποδηλάτων δημόσιας χρήσης

3.5.4 Ανασχεδιασμός και βελτίωση της Δημοτικής Συγκοινωνίας

Στρατηγικός Στόχος 4: Δήμος τοπικής ανάπτυξης

ΜΕΤΡΟ 4.3. Έργα μεγάλης πνοής, άμεσης απόδοσης και κοινωνικής ωφέλειας

4.3.1 Κατασκευή Δημαρχείου και υπόγειου χώρου στάθμευσης

4.3.2 Κατασκευή πολιτιστικού πολύκεντρου και υπόγειου χώρου στάθμευσης

4.3.5 Κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης

ΜΕΤΡΟ 4.4. Τηλεματικές υπηρεσίες – κάρτα του Δημότη

4.4.2 Ηλεκτρονικά συστήματα πληροφόρησης ανά πολεοδομική ενότητα

5.2.6 Μελέτη οδικής ασφάλειας στην οδό Ηρακλείτου από την οδό Μπακογιάννη έως την οδό Ζαΐμη (έως και τεύχη δημοπράτησης), Νοέμβριος 2015

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης ήταν η συλλογή και χαρτογράφηση των τροχαίων ατυχημάτων, η απογραφή των λειτουργικών χαρακτηριστικών (όπως κυκλοφοριακή οργάνωση, στάθμευση, στάσεις ΜΜΜ, είσοδοι/ έξοδοι ιδιωτικών χώρων στάθμευσης, σηματοδοτούμενοι κόμβοι, ροές πεζών, κλπ), καθώς και των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του υπό μελέτη οδικού δικτύου, ο σχεδιασμός μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με βάσει τις ισχύουσες προδιαγραφές, η σύνταξη προμέτρησης-προϋπολογισμού για τα προτεινόμενα μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, καθώς και η σύνταξη των σχετικών Τευχών Δημοπράτησης.

Η σκοπιμότητα εκπόνησης της συγκεκριμένης μελέτης έγκειται στην αναγκαιότητα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας της οδού Ηρακλείτου, από την οδό Μπακογιάννη έως την οδό Ζαΐμη, του Δήμου Χαλανδρίου, καθώς και άλλων οδών/ διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια πεζών και οχημάτων, εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου. Η αναγκαιότητα της εν λόγω βελτίωσης της οδικής ασφάλειας υποδεικνυόταν από το πλήθος των τροχαίων ατυχημάτων λόγω ακατάλληλης ή/και ελλιπής κατακόρυφης & οριζόντιας σήμανσης, έλλειψης μέτρων ασφάλισης, πτωχών λειτουργικών και γεωμετρικών χαρακτηριστικών, υψηλών ταχυτήτων οχημάτων, ροές πεζών μέσω επικίνδυνων διαδρομών, κλπ στις υπό μελέτη περιοχές.

Ως άμεση περιοχή μελέτης ορίζονται δυο οδικά τμήματα της οδού Ηρακλείτου:

- οδικό τμήμα μεταξύ των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου (περί τη χ.θ. 0+690) και Μ. Μερκούρη (περί τη χ.θ. 0+940) και
- οδικό τμήμα μεταξύ των οδών Ζαΐμη (περί τη χ.θ. 1+285) και Αγράμπελης (περί τη χ.θ. 1+610), στο Πάτημα Χαλανδρίου.

Συγκεκριμένα, κατά την ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας της περιοχής μελέτης, έγινε καταγραφή της υφιστάμενης ιεράρχησης του οδικού δικτύου, της υφιστάμενης κυκλοφοριακής οργάνωσης, της υφιστάμενης σηματοδότησης και σήμανσης, της υφιστάμενης στάθμευσης και των ροών πεζών, του υφιστάμενου δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκαν μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων και μετρήσεις στρεφουσών κινήσεων και σύνθεσης κυκλοφορίας καθώς και ανάλυση τους, όπως επίσης, και συλλογή και αξιολόγηση στοιχείων ατυχημάτων και στοιχείων για τα προβλήματα στην κυκλοφοριακή λειτουργία. Τέλος, έγινε καταγραφή των υφιστάμενων γεωμετρικών χαρακτηριστικών της οδού σε σύγκριση με τα σχέδια as build που ήταν διαθέσιμα.

Σαν αποτέλεσμα, βασιζόμενη στο πλαίσιο πολιτικής σχετικά με την οδική ασφάλεια που εφαρμόζεται σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, η μελέτη πρότεινε μέτρα βελτίωσης της οδικής ασφάλειας προς άμεση και μακροπρόθεσμη εφαρμογή που αφορούσαν:

- την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση
- την εφαρμογή ηλεκτρονικού εξοπλισμού
- την τροποποίηση των προγραμμάτων των φωτεινών σηματοδοτών
- την κατασκευή εγκάρσιων υπερυψωμένων λωρίδων στο οδόστρωμα (woonerf)
- τη βελτίωση της οδοποιίας

5.2.7 Μελέτη κυκλοφοριακών αλλαγών σε επιλεγμένες περιοχές του Δήμου βάσει εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης, Μάρτιος 2016

Το κύριο αντικείμενο της συνολικής μελέτης με τίτλο «Μελέτη Κυκλοφοριακών Αλλαγών σε επιλεγμένες περιοχές του Δήμου Χαλανδρίου βάσει εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης» είναι:

- η αναλυτική μελέτη των προτάσεων της αρχικής εγκεκριμένης μελέτης (Νέλλας, 2005)
- η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης -και μέσω των απαραίτητων απογραφών και μετρήσεων- σε σχέση με την αντίστοιχη της αρχικής εγκεκριμένης μελέτης
- ο εντοπισμός πρόσθετων/ νέων κυκλοφοριακών προβλημάτων
- η διερεύνηση πρόσθετων/ νέων λύσεων παρέμβασης
- η διατύπωση των τελικών προτάσεων και
- η μελέτη εφαρμογής των εγκεκριμένων και πρόσθετων/νέων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, κλπ).

Η συνολική μελέτη αφορά στις περιοχές άμεσης προτεραιότητας όπως αυτή είχε καθοριστεί στα πλαίσια της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης (Νέλλας, 2005):

- το Πάτημα
- το Πολύδροσο
- το Κάτω Χαλάνδρι

Συγκεκριμένα, κατά την εκπόνηση της μελέτης και την ανάλυση της υφιστάμενης κυκλοφοριακής λειτουργίας έγινε καταγραφή των κυκλοφοριακών προβλημάτων που διαπιστώθηκαν στην περιοχή του Πατήματος, της ιεράρχησης του οδικού δικτύου, της κυκλοφοριακής οργάνωσης, της σήμανσης και της σηματοδότησης, των ροών πεζών, της στάθμευσης και του δικτύου ΜΜΜ, για κάθε περιοχή του Δήμου που μελετήθηκε. Επιπλέον, έγινε επεξεργασία παλαιότερων και πρόσφατων μετρήσεων και στοιχείων ατυχημάτων.

<u>Πάτημα</u>

Το Πάτημα Χαλανδρίου είναι μία επιμήκης περιοχή μεταξύ των δήμων Βριλησσίων και Γέρακα. Είναι μια νέα περιοχή του δήμου που χαρακτηρίζεται από ραγδαία ανοικοδόμηση και κατοίκηση και καταλαμβάνει περισσότερο από το 15% της συνολικής έκτασης του Δήμου.

Σαν αποτέλεσμα, η μελέτη πρότεινε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για το σύνολο της περιοχής του Πατήματος που αφορούσαν:

- Μονοδρομήσεις οδικών τμημάτων: τμημάτων των οδών Τήνου, Τρίτση, Π. Μπακογιάννη
- Βελτίωση οδοστρωσίας, διάνοιξη οδών, πεζοδρόμηση οδικών τμημάτων
- Ολοκληρωμένο καθεστώς σήμανσης
- Καθορισμένο καθεστώς στάθμευσης
- Διαμόρφωση πεζοδρομίων σε όλες τις οδούς και βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων πεζοδρομίων
- Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης/ συμπλήρωσης της υφιστάμενης σήμανσης, πέριξ των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων

Πολύδροσο

Το Πολύδροσο του Χαλανδρίου βρίσκεται δίπλα στο κέντρο του Χαλανδρίου και συνορεύει βόρεια με τον Δήμο Αμαρουσίου. Σε αυτήν την περιοχή ανήκει το Ρέμα Χαλανδρίου και καταλαμβάνει το 9,3% της συνολικής έκτασης του Δήμου.

Σαν αποτέλεσμα, η μελέτη πρότεινε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για το σύνολο της περιοχής του Πολύδροσου που αφορούσαν:

- Μονοδρόμηση του οδικού τμήματος της οδού Γιασεμιών, από Ροδοδάφνης/ Πολυδρόσου έως Ακακιών, με κατεύθυνση προς Ακακιών(Νέλλας 2005)
- Κατασκευή νησίδων για τη διασταύρωση Γιασεμιών – Ροδοδάφνης – Πολυδρόσου – Προφ. Ηλία
- Ολοκληρωμένο καθεστώτος κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- Καθορισμένο καθεστώς στάθμευσης
- Διαμόρφωση πεζοδρομίων σε όλες τις οδούς και βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων πεζοδρομίων
- Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης/ συμπλήρωσης της υφιστάμενης σήμανσης, πέριξ των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων
- Τοποθέτηση πινακίδων ονομασίας οδών οπού δεν υπάρχει ονομασία οδού

Κάτω Χαλάνδρι

Η περιοχή του Κάτω Χαλανδρίου βρίσκεται δίπλα στο κέντρο του Χαλανδρίου. Αποτελεί το νότιο όριο του Δήμου και συνορεύει με τη Φιλοθέη, το Ψυχικό, το Νέο Ψυχικό και το Χολαργό. Καταλαμβάνει το 30,7% της συνολικής έκτασης του Δήμου.

Σαν αποτέλεσμα, η μελέτη πρότεινε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για το σύνολο της περιοχής του Κάτω Χαλανδρίου που αφορούσαν:

- Μονοδρόμηση της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, των οδικών τμημάτων πέριξ της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου και της οδού Ευβοίας με κατεύθυνση προς Λ. Μεσογείων.
- Κατασκευή νησίδας επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου, στο οδικό τμήμα μεταξύ Ιθώμης και Περικλέους
- Ολοκληρωμένο καθεστώτος κατακόρυφης και οριζόντιας σήμανσης
- Καθορισμένο καθεστώς στάθμευσης
- Διαμορφώσεις διαβάσεων πεζών σε σημεία που είναι απαραίτητο
- Διαμόρφωση στένωσης διατομής (διαπλάτυνση πεζοδρομίου) επί της οδού Κωστή Παλαμά στη συμβολή της με την οδό Ύδρας
- Διαμόρφωση πεζοδρομίων σε όλες τις οδούς και βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υφιστάμενων πεζοδρομίων
- Εφαρμογή μέτρων βελτίωσης/ συμπλήρωσης της υφιστάμενης σήμανσης, πέριξ των εκπαιδευτικών συγκροτημάτων
- Τοποθέτηση πινακίδων ονομασίας οδών οπού δεν υπάρχει ονομασία οδού

5.2.8 Μελέτη Διαμόρφωσης εισόδων σχολείων, Αύγουστος 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 Ταϋγέτου

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, για τις ανάγκες της συγκεκριμένης μελέτης πραγματοποιήθηκε αυτοψία στην περιοχή για 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 πέριξ 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 πέριξ των συγκεκριμένων συγκροτημάτων. Αναλυτικότερα, η μελέτη πρότεινε νέα διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου των εισόδων των σχολείων και συγκεκριμένα όσον αφορά την κατακόρυφη και οριζόντια σήμανσης συμπεριλήφθηκαν στις προτάσεις τα εξής:

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

5.2.9 Μελέτη κυκλοφορίας – στάθμευσης και αναδιάρθρωσης γραμμών δημοτικής γραμμών συγκοινωνίας, Οκτώβριος 2016

Η μελέτη με τίτλο «Μελέτη κυκλοφορίας-στάθμευσης και αναδιάρθρωσης γραμμών δημοτικής συγκοινωνίας» περιλάμβανε τα εξής:

i. Μελέτη αναδιάρθρωσης γραμμών Δημοτικής συγκοινωνίας
ii. Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πέριξ της οδού Αναπαύσεως στο Πάτημα ΙΙ
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 τη 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 το 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.ά.

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

Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων πέριξ της οδού Αναπαύσεως στο Πάτημα ΙΙ

Το αντικείμενο της συγκεκριμένης μελέτης αφορά στις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ της οδού Αναπαύσεως στο ΠΑΤΗΜΑ ΙΙ, 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 ΙΙ, 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, 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 του υφιστάμενου δικτύου ΜΜΜ που εξυπηρετεί την περιοχή του Πατήματος ΙΙ. Επίσης, καταγράφηκαν τα προβλήματα που διαπιστώθηκαν στη 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

5.2.10 Επικαιροποίηση Β2 Σταδίου της «Μελέτης αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Χαλανδρίου»

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 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.

Πίνακας 5-2: Μεταβολές στις κατηγορίες των χρήσεων γης

Κατηγορίες χρήσεων Β2 Σταδίου που υποβλήθηκε το 2014	**Επικαιροποίηση Β2 Σταδίου: Προτεινόμενες κατηγορίες χρήσεων γης**
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 εξαιρέσεις)*	Τοπικό Πολεοδομικό Κέντρο (ΤΚ) *(άρθρο 4 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 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 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 Κατοικία Ρεματιά (ΓΚρ) *(άρθρο 3 ΠΔ ΦΕΚ/166Δ/1987 με εξαιρέσεις)*	Ειδική περιοχή Γενικής Κατοικία 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)*	

(Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Χαλανδρίου – Α΄ Στάδιο, Δεκέμβριος 2018)

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 κατάργησε 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 στη 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 ότι αφορά στα 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

5.2.11 Νέο Σύμφωνο Δημάρχων για το κλίμα και την ενέργεια, Μάϊος 2017

Το Σύμφωνο των Δημάρχων είναι η κυριότερη ευρωπαϊκή κίνηση στην οποία συμμετέχουν τοπικές και περιφερειακές αρχές, οι οποίες δεσμεύονται εθελοντικά να αυξήσουν την Ενεργειακή Απόδοση και τη χρήση των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ) στις περιοχές τους. Οι υπογράφοντες το Σύμφωνο σκοπεύουν να μειώσουν τις εκπομπές του CO_2 στην έκταση των δήμων τους κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030.

Με τη συμμετοχή του ο Δήμος, πέραν του βασικού οφέλους της μείωσης των εκπομπών του CO_2 και της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, δύναται επίσης να αποκτήσει:

- Αυξημένη διεθνής αναγνώριση και προβολή για τη δράση της τοπικής αρχής για το κλίμα και την ενέργεια.
- Δυνατότητα συμβολής στη διαμόρφωση της πολιτικής της ΕΕ για το κλίμα και την ενέργεια.
- Αξιόπιστες δεσμεύσεις μέσω του ελέγχου και της παρακολούθησης της προόδου.
- Καλύτερες ευκαιρίες χρηματοδότησης των τοπικών τους έργων για το κλίμα και την ενέργεια
- Καινοτόμοι τρόποι δικτύωσης, ανταλλαγής εμπειριών και δημιουργίας ικανοτήτων μέσω τακτικών εκδηλώσεων, αδελφοποιήσεων, διαδικτυακών σεμιναρίων ή συζητήσεων
- Πρακτική υποστήριξη (γραφείο υποστήριξης), υλικό και εργαλεία καθοδήγησης
- Γρήγορη πρόσβαση σε «τεχνογνωσία αριστείας» και ενθαρρυντικές περιπτωσιολογικές μελέτες
- Διευκόλυνση της αυτό-αξιολόγησης και της ανταλλαγής μεταξύ ομότιμων μέσω ενός κοινού πρότυπου παρακολούθησης και σύνταξης αναφορών
- Ευέλικτο πλαίσιο αναφοράς δράσεων, προσαρμόσιμο στις τοπικές ανάγκες
- Ενισχυμένη συνεργασία και υποστήριξη από εθνικές και υποεθνικές αρχές

Το νέο Σύμφωνο των Δημάρχων διατυπώνεται ως εξής:

«Εμείς, οι δήμαρχοι που υπογράφουμε το παρόν Σύμφωνο, συμμεριζόμαστε ένα κοινό όραμα για βιώσιμο μέλλον — ανεξάρτητα από το μέγεθος του δήμου ή της θέσης του στον παγκόσμιο χάρτη. Αυτό το κοινό όραμα είναι η κινητήρια δύναμη της δράσης μας για την αντιμετώπιση των ακόλουθων αλληλένδετων προκλήσεων: μετριασμός της κλιματικής αλλαγής, προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή και αειφόρος ενέργεια. Όλοι μαζί είμαστε έτοιμοι να δρομολογήσουμε συγκεκριμένα, μακροπρόθεσμα μέτρα που προσφέρουν περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά σταθερό περιβάλλον στις σημερινές και τις μελλοντικές γενιές. Αποτελεί συλλογική μας ευθύνη η δημιουργία περισσότερο αειφόρων, ελκυστικών, βιώσιμων, ευέλικτων και ενεργειακά αποδοτικών περιοχών»

Με την έγκριση προσχώρησης του Δήμου Χαλανδρίου στο ανωτέρω Σύμφωνο, η τοπική αρχή κυρίως δεσμεύεται:

- να μειώσει τις εκπομπές CO_2 (και ενδεχομένως άλλων αερίων που συμβάλλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου) στην έκταση των δήμων μας κατά τουλάχιστον 40% έως το 2030, συγκεκριμένα μέσω της βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης και της ευρύτερης χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- να αυξήσουμε την ανθεκτικότητα μέσω της προσαρμογής στις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής

- να συμμεριζόμαστε το όραμα, τα αποτελέσματα, την πείρα και την τεχνογνωσία μας με άλλες τοπικές και περιφερειακές αρχές εντός και εκτός της ΕΕ, μέσω άμεσης συνεργασίας και ανταλλαγών μεταξύ ομότιμων, ιδίως στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Συμφώνου των Δημάρχων

Για τη μετουσίωση αυτών των δεσμεύσεων σε δράση, η τοπική αρχή δεσμεύεται να ακολουθήσει την ακόλουθη σταδιακή προσέγγιση:

- να εκπονήσει **Απογραφή Εκπομπών Αναφοράς** και **Εκτίμηση των Κινδύνων και της Τρωτότητας από την Κλιματική Αλλαγή**
- να υποβάλλει Σχέδιο Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος εντός δύο (2) ετών μετά την ημερομηνία λήψης της ανωτέρω απόφασης από το διοικητικό συμβούλιο
- να υποβάλλει **Έκθεση προόδου**, τουλάχιστον ανά διετία μετά την υποβολή του Σχεδίου Δράσης Αειφόρου Ενέργειας και Κλίματος, για σκοπούς αξιολόγησης, παρακολούθησης και επαλήθευσης.

*5.2.12 **Αναπλάσεις***

Έχουν εκπονηθεί μελέτες για την ανάπλαση των ακόλουθων οδών:

- Αγίου Γεωργίου
- Σωκράτους, από την οδό Αριστείδου έως την οδό Ανδρέα Παπανδρέου
- Αριστοφάνους
- Αριστείδου
- Ομήρου
- Στρατηγού Αλέξανδρου Παπάγου
- Ζαλοκώστα

Η ανάπλαση της οδού Ζαλοκώστα έχει ήδη υλοποιηθεί, ενώ οι εργασίες για τη βελτίωση των πεζοδρομίων των υπόλοιπων οδικών τμημάτων αναμένεται να ξεκινήσουν εντός του 2024.

5.2.13 Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Χαλανδρίου, Δεκέμβριος 2018

Σκοπός της μελέτης είναι η καλύτερη αξιοποίηση των υφιστάμενων οδικών υποδομών για τη βελτιστοποίηση της ποιότητας ζωής των πολιτών του Δήμου, στο πλαίσιο της βιώσιμης κινητικότητας. Ο στόχος επιτυγχάνεται με την αναζήτηση του βέλτιστου σημείου ισορροπίας μεταξύ της αύξησης της κυκλοφοριακής ικανότητας του οδικού συστήματος, της βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και στάθμευσης, της μείωσης των καθυστερήσεων, της μείωσης της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης και της βελτίωσης της ασφάλειας πεζών και οχημάτων και τελικά της διαμόρφωσης ενός ήπιου και ευχάριστου οδικού περιβάλλοντος με έντονη παρουσία κατοίκων και επισκεπτών στον δημόσιο χώρο.

Ο όρος «Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα» δηλαδή βιώσιμες συνθήκες μεταφορών και μετακινήσεων στις πόλεις βασισμένες στο τρίπτυχο:

- οικονομικής βιωσιμότητας (βέλτιστες οικονομικά λύσεις)
- περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (βελτίωση της ποιότητας ζωής)
- κοινωνικής βιωσιμότητας (εξασφάλιση ασφαλούς και άνετης μετακίνησης για όλους καθώς και ενός συνεκτικού κοινωνικά περιβάλλοντος, χάρις κυρίως στη συνδυασμένη λειτουργία διαδρόμων κίνησης και σημείων στάσης σε υψηλής ποιότητας δημόσιους χώρους που προσφέρουν ευκαιρίες κοινωνικοποίησης)

Η Μελέτη του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Χαλανδρίου αποτελείται από τρία (3) στάδια:

1. **<u>Α΄ Στάδιο (καταγραφή /ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης, διατύπωση και διαβούλευση αρχών ΣΒΑΚ)</u>**

Στο στάδιο αυτό υλοποιείται:

- η καταγραφή και ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, με τη συλλογή δεδομένων και τον προσδιορισμό των προβλημάτων του συστήματος των Μεταφορών στην πόλη και
- η δημιουργία κοινού οράματος για την κινητικότητα στο Χαλάνδρι

2. **<u>Β΄ Στάδιο (Καθορισμός και αξιολόγηση εναλλακτικών σεναρίων)</u>**

Στο Στάδιο αυτό ο Ανάδοχος θα διαμορφώσει και θα μελετήσει εναλλακτικά σενάρια μέτρων για την επίτευξη των (μετρήσιμων και μη) στόχων που καθορίστηκαν στο Α΄ Στάδιο.

Θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο εναλλακτικά σενάρια με έμφαση:

- στην αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ και της Δημοτικής Συγκοινωνίας,
- στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό διαδρομών εξυπηρέτησης ήπιων μορφών μετακίνησης,
- στον προσδιορισμό/ σχεδιασμό μέτρων βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, με προτεραιότητα σε ευαίσθητες περιοχές (πχ περιοχές σχολικών συγκροτημάτων όπου θα ληφθεί υπόψη και η Υπουργική Απόφαση «Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών κυκλοφοριακών παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον για την εφαρμογή τους σε περιοχές σχολικών συγκροτημάτων και περιοχές με αυξημένη κίνηση στα πλαίσια βελτίωσης της οδικής ασφάλειας» (ΔΜΕΟ/Ο/3050, ΦΕΚ 2302/16-09-2013)) και με έμφαση σε μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων τόσο στο τοπικό, όσο και στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο της πόλης,
- στη διαχείριση της στάθμευσης και στα συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης. Εναλλακτικά σενάρια θα μελετηθούν από τον Ανάδοχο και για τους λοιπούς τομείς που συνθέτουν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. Τέλος, μέσω και της διαδικασίας της δημόσιας διαβούλευσης, θα επιλεγεί το βέλτιστο σενάριο και θα καθοριστούν ομάδες μέτρων

(παρεμβάσεων). Το βέλτιστο σενάριο θα οδηγήσει στη σύνταξη του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

3. **Γ΄ Στάδιο (χρονοδιάγραμμα υλοποίησης βέλτιστου σεναρίου, προϋπολογισμός, διαδικασία παρακολούθησης, οριστικοποίηση και έγκριση ΣΒΑΚ)**

Το Γ' Στάδιο θα εξειδικεύσει περαιτέρω το βέλτιστο σενάριο, θα προσδιορίσει το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής των παρεμβάσεων και μέτρων λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες και τις αλληλοσυσχετίσεις τους και θα εκτιμήσει ενδεικτικό κόστος τους, αξιοποιώντας την εμπειρία και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Χαλανδρίου από την υλοποίηση μελετών και έργων.

Επιπλέον, θα προτείνει τη διαδικασία για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του βέλτιστου σεναρίου και τη συνεπακόλουθη επίτευξη των σχετικών στόχων.

Επίσης, στο παρόν στάδιο θα καθοριστεί σύστημα παρακολούθησης και εφαρμογής ΣΒΑΚ σε βραχυπρόθεσμο στάδιο, με υλοποίηση του σχεδίου δράσης, ενημέρωση και εμπλοκή πολιτών και τελική αξιολόγηση των επιπτώσεων.

Στο πέρας του Γ' Σταδίου, αξιοποιώντας όλα τα ευρήματα των Σταδίων Α', Β' και Γ', ο Ανάδοχος θα συντάξει το τελικό ΣΒΑΚ. Το τελικό ΣΒΑΚ θα τεθεί σε Δημόσια Διαβούλευση και στη συνέχεια το ΣΒΑΚ, όπως θα αναμορφωθεί μετά την τελική διαβούλευση, θα οδηγηθεί προς έγκριση στο Δημοτικό Συμβούλιο.

Στη συνέχεια περιγράφεται το Τελικό Σενάριο του ΣΒΑΚ Χαλανδρίου.

Για το Τελικό Σενάριο, λήφθηκαν υπόψη και λαμβάνονται είτε ως παραδοχές (θεωρείται ότι ισχύουν ή θα ισχύσουν στο μέλλον) είτε ως τάσεις, τα εξής:

- το ΓΠΣ του Δήμου Χαλανδρίου (ισχύον & και προς έγκριση αναθεωρημένο),
- ο χαρακτηρισμός της Ρεματιάς ως Προστατευόμενη Περιοχή βάσει ΠΔ (ΦΕΚ 659/Δ/1995)
- οι προτάσεις της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης του Δήμου του 2005
- οι νέες χρήσεις στην πόλη που θα γεννούν και θα έλκουν μετακινήσεις
- η πληθυσμιακή εξέλιξη,
- οι οικονομικές εξελίξεις (ρυθμός μεταβολής του ΑΕΠ, κατά κεφαλήν εισόδημα),
- ο Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ,
- τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (υφιστάμενο δίκτυο και μελλοντικές επεκτάσεις),
- το Δίκτυο Ποδηλατόδρομων,
- η Κατανάλωση Ενέργειας,
- ο Θόρυβος,
- οι Τεχνολογικές εξελίξεις &
- τα Ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Γενικές Αρχές - Κατευθύνσεις Τελικού Σεναρίου

Οι Γενικές Αρχές που ακολουθούνται στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου έχουν ως εξής:

- *Ισχύουν όλα όσα παρουσιάζονται προηγουμένως σχετικά με τις τάσεις εξέλιξης (ΓΠΣ Χαλανδρίου, εγκεκριμένη κυκλοφοριακή μελέτη (2005), νέες χρήσεις γένεσης μετακινήσεων, πληθυσμιακή εξέλιξη, οικονομικές εξελίξεις, Δείκτης Ιδιοκτησίας ΙΧ, μελλοντικές επεκτάσεις ΜΜΜ, το Δίκτυο ποδηλατόδρομων, Κατανάλωση Ενέργειας, Θόρυβος, Τεχνολογικές εξελίξεις & Ηλεκτρικά αυτοκίνητα).*
- *Άμεση εφαρμογή των πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων στις ζώνες Α και Β της Ρεματιάς Χαλανδρίου, κατ' εφαρμογήν 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).*
- *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. πέριξ 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 ΤΡΑΜ.*
- *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 και λαμβάνεται υπόψη στις προτάσεις του παρόντος σεναρίου.*

- *Οι Παράδρομοι της Αττικής Οδού αναλαμβάνουν τον κυκλοφοριακό φόρτο που θα διέρχεται περιφερειακά της πόλης αντί να διέρχεται διαμπερώς εντός του Δήμου. Θα πρέπει να λειτουργούν -και στις δύο κατευθύνσεις- χωρίς ασυνέχειες σε όλο το μήκος τους από Λ. Κηφισίας έως Δουκ. Πλακεντίας και να έχουν πλήρη σύνδεση με όλα τα ρεύματα των Λ. Κηφισίας, Λ. Πεντέλης, Δουκ. Πλακεντίας και Ηρακλείτου.*
- ***Στόχος είναι να επιτευχθούν οι «έξυπνοι» στόχοι που προτείνονται μετά τον καθορισμό των βασικών προτεραιοτήτων για τον Δήμο.***

Οι προτάσεις της ομάδας εργασίας και της ομάδας μελέτης εκπόνησης του ΣΒΑΚ Χαλανδρίου, για την επίτευξη των στόχων του ΣΒΑΚ, παρουσιάζονται στη συνέχεια ανά θεματική κατηγορία για τους Ορίζοντες 5ετίας, 10ετίας & 15+ετίας.

➢ ***Κυκλοφοριακή Οργάνωση***

❖ ***<u>Ορίζοντας 5ετίας</u>***

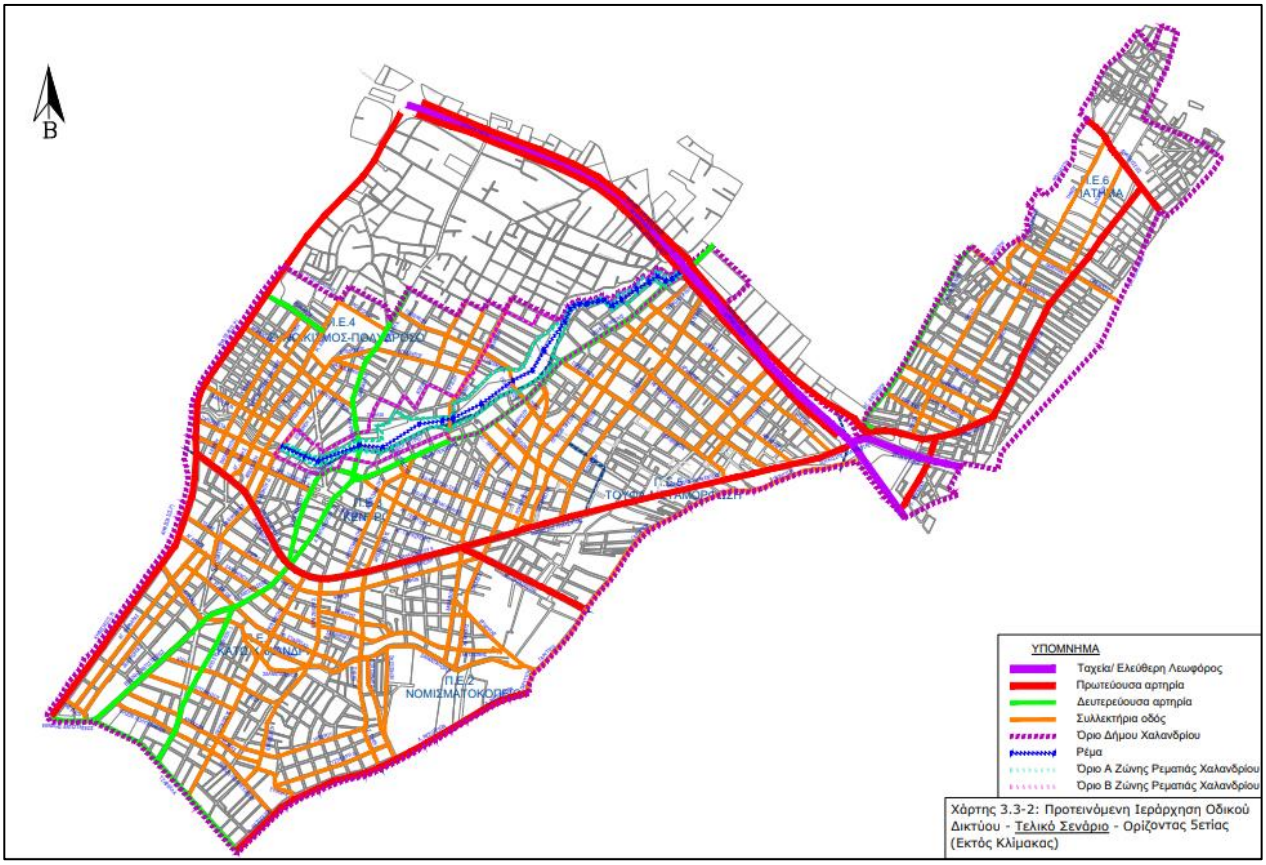
Η προτεινόμενη λειτουργία του οδικού δικτύου -ιδιαίτερα του ιεραρχημένου- στόχο έχει την εξασφάλιση της συνέχειας των Παράδρομων της Αττικής Οδού, την απομάκρυνση της παρόδιας στάθμευσης, τη δημιουργία χώρου για πεζούς και ποδηλάτες, καθώς και την αποτροπή της διαμπερούς κίνησης οχημάτων από τις περιοχές κατοικίας.

Πιο συγκεκριμένα προτείνονται τα εξής:

- *Άμεση εφαρμογή των πεζοδρομήσεων και ηπιοποιήσεων στις ζώνες Α και Β της Ρεματιάς Χαλανδρίου, κατ' εφαρμογή του ΠΔ του 1995.*
- *Οι Παράδρομοι της Αττικής Οδού θα πρέπει να λειτουργούν -και στις δύο κατευθύνσεις- χωρίς ασυνέχειες σε όλο το μήκος τους από Λ. Κηφισίας έως Δουκ. Πλακεντίας και να έχουν σύνδεση με τις Λ. Κηφισίας, Λ. Πεντέλης, Δουκ. Πλακεντίας και Ηρακλείτου. Θα πρέπει να διανοιχθούν τα κλειστά τμήματα που εμποδίζουν την ολοκληρωμένη λειτουργία των Παράδρομων, όπως για παράδειγμα στο τμήμα από Λ. Κηφισίας έως Αμαρουσίου-Χαλανδρίου και στο τμήμα από Ευζώνων έως Λ. Πεντέλης.*
- *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.).*

  Το προτεινόμενο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο περιλαμβάνει τις ακόλουθες οδούς:

  - *Ελεύθερη/ Ταχεία Λεωφόρος: Αττική Οδός*
  - *Πρωτεύουσες αρτηρίες: Παράδρομοι Αττικής Οδού, Λ. Κηφισίας, Λ. Μεσογείων, Παλαιολόγου/ Παπανικολή, Δουκ. Πλακεντίας, Ηρακλείτου, Εμ. Μπενάκη, Αναπαύσεως, Αγ. Παρασκευής (από Δουκ. Πλακεντίας έως Λ. Μεσογείων).*
  - *Δευτερεύουσες αρτηρίες: Τζαβέλλα, Εθν. Αντιστάσεως, Αποστολόπουλου Ι., Βάρναλη, Κολοκοτρώνη, 25ης Μαρτίου, Λ. Πεντέλης, Ριζαρείου, Αγ. Αντωνίου.*



Εικόνα 5-2: Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας
(Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Γ΄ Στάδιο, Οκτώβριος 2019)

- *Η οδός Εθν. Αντιστάσεως θα λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης με μία (1) λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας, χωρίς παρόδια στάθμευση. Το πλάτος της οδού (βάσει ρυμοτομικού σχεδιασμού) επαρκεί για δημιουργία διακριτού ποδηλατόδρομου.*
- *Για το οδικό τμήμα της Λ. Πεντέλης από Αφροδίτης έως Πλατεία Δούρου προτείνεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων ώστε να μην υπάρχει η δυνατότητα παρόδιας στάθμευσης (κατάργηση υφιστάμενης παράνομης παρόδιας στάθμευσης). Στο υπόλοιπο μήκος της Λ. Πεντέλης προτείνεται αναδιαμόρφωση των πεζοδρομίων, έτσι ώστε να μην υπάρχει δυνατότητα παράνομης στάθμευσης πάνω σε αυτά.*
- *Για τις οδούς Κολοκοτρώνη και 25ης 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).*
- *Η οδός Διονύσου παραμένει μονόδρομος προς βορρά (προς Λ. Πεντέλης), ωστόσο υλοποιούνται αναπλάσεις ηπιοποίησης, με οφιοειδή διαμόρφωση, ώστε να μειωθούν οι ταχύτητες των -διερχόμενων από περιοχές γειτονιάς- οχημάτων.*
- *Για τα οχήματα η οδός Μεταμορφώσεως λειτουργεί ως μονόδρομος από Ολύμπου έως/ προς Θεοδοσίου και ως διπλής κατεύθυνσης με μία (1) λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας από Θεοδοσίου έως Δουκ. Πλακεντίας (με σκοπό την εξυπηρέτηση των κατοίκων και του σχολικού συγκροτήματος επί των Μεταμορφώσεως και Αργυροκάστρου). Λειτουργεί ως μονόδρομος από Ολύμπου έως/ προς Λ. Πεντέλης. Στην οδό Μεταμορφώσεως παραμένει*

–με διακριτό εύρος– η λεωφορειολωρίδα (αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων ΟΑΣΑ και Δημοτικής Συγκοινωνίας) από Δουκ. Πλακεντίας έως/ προς Ολύμπου. Για την αποτροπή της παράνομης κυκλοφορίας οχημάτων επί της λεωφορειολωρίδας προτείνεται η εφαρμογή σύγχρονου smart system, όπως για παράδειγμα αυτοματοποιημένα αναδυόμενα κολωνάκια ή μπάρες. Η οδός Μεταμορφώσεως διαμορφώνεται σε όλο το μήκος με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας (οφιοειδή χάραξη, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, διατήρηση και επέκταση του ποδηλατοδρόμου), ώστε να μειωθούν οι ταχύτητες κίνησης των οχημάτων, ενώ δεν επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.

- *Η οδός Ολύμπου διαμορφώνεται με χαρακτηριστικά ήπιας κυκλοφορίας και μειώνονται οι λωρίδες κυκλοφορίας σε μία (1). Ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωση λειτουργεί ως μονόδρομος από Δουκ. Πλακεντίας έως/ προς Μεταμορφώσεως (όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση), ενώ για το βόρειο τμήμα της από Μεταμορφώσεως έως τον Παρ. Αττικής Οδού προτείνονται δύο (2) εναλλακτικές:*

  ***Α)** μονόδρομος από Μεταμορφώσεως έως/ προς Παρ. Αττικής Οδού (αντιδρόμηση σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση),*

  ***Β)** μονόδρομος από Ηλείας έως/ προς Παρ. Αττικής Οδού (αντιδρόμηση μόνο για το εν λόγω οδικό τμήμα σε σχέση με την υφιστάμενη κατάσταση) και μονόδρομος από Ηλείας έως/ προς Μεταμορφώσεως (όπως και στην υφιστάμενη κατάσταση).*

  Οι ως άνω εναλλακτικές λύσεις προτείνονται λόγω του υπερτοπικού φόρτου που παρατηρήθηκε ότι παραλαμβάνει η οδός Ολύμπου στο βόρειο τμήμα της, καθώς λειτουργεί ως είσοδος για το Χαλάνδρι από την περιοχή των Βριλλησίων (μέσω και της διαδημοτικής οδού Λεωνίδου). Ο εν λόγω φόρτος επιβαρύνει περιοχές γειτονιάς, με αυξημένες ταχύτητες, ενώ μέσω του τοπικού οδικού δικτύου (π.χ. μέσω των οδών Ελικώνος και Θησέως) φτάνει έως τη Δουκ. Πλακεντίας. Τέλος, ως προς την παρόδια στάθμευση, στο οδικό τμήμα της Ολύμπου από τον Παράδρομο της Αττικής Οδού έως τη Μεταμορφώσεως επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση με κατάλληλη αρχιτεκτονική διαμόρφωση (εγκιβωτισμός), έτσι ώστε να εξυπηρετηθούν οι εμπορικές χρήσεις της οδού. Το ίδιο ισχύει και για το οδικό τμήμα της Ολύμπου από Ιωαννίνων έως Μεταμορφώσεως. Στο οδικό τμήμα της Ολύμπου από Δουκ. Πλακεντίας έως Ιωαννίνων δεν επιτρέπεται η παρόδια στάθμευση.

- *Η οδός Μικράς Ασίας θα συνεχίσει να λειτουργεί με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση, ωστόσο προτείνεται να μειωθεί -σε 1 λωρίδα κυκλοφορίας- το τμήμα της διατομής της που εξυπηρετεί οχήματα και να κατασκευαστεί πεζόδρομος/ ποδηλατόδρομος.*

- *Η οδός Κώστα Βάρναλη παραμένει διπλής κατεύθυνσης με μία (1) λωρίδα ανά ρεύμα κυκλοφορίας, χωρίς παρόδια στάθμευση. Προτείνεται να παραμείνει ως έχει, με ανάπλαση των πεζοδρομίων για την ευχερέστερη διέλευση των χρηστών/ πεζών, όπως προτείνεται για το σύνολο των πεζοδρομίων του Δήμου.*

- *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.*

- *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.

- *Για τις οδούς Ανδρ. Γκίνη και Γρηγ. Γυφτοπούλου (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. Γυφτοπούλου αντίστοιχα, για την ασφαλή διέλευση των πεζών.*
- *Επίσης, πεζοδρομούνται οι οδοί Μαυροκορδάτου και Κανατσούλη, καθώς και το οδικό τμήμα της Στρ. Αλεξ. Παπάγου από Ηρώδου Αττικού έως Λ. Πεντέλης. Επίσης, ολοκληρώνεται η πεζοδρόμηση της οδού Δάσους (έως την Πλ. Δούρου).*
- *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.*
- *Η οδός Δημοσθένους παραμένει μονόδρομος από τη Λ. Πεντέλης έως/ προς Φιλίππου Λίτσα και στη συνέχεια αντιδρομείται μεταξύ Φιλίππου Λίτσα και Αρτεμισίου, με κατεύθυνση προς Φιλίππου Λίτσα.*
- *Η οδός Σεβ. Καλλισπέρη αντιδρομείται μεταξύ Δουκ. Πλακεντίας και Ρουμπέση, με κατεύθυνση προς Δουκ. Πλακεντίας. Στη συνέχεια παραμένει μονόδρομος έως/ προς Λ. Πεντέλης.*
- *Η οδός Θεσσαλονίκης, παραμένει μονόδρομος προς Δουκ. Πλακεντίας, ωστόσο προτείνεται ανάπλαση με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων για την αποτροπή της παράνομης παρόδιας στάθμευσης. Σήμερα, λόγω του σταθμού Μετρό «Αγία Παρασκευή», είναι αυξημένη η ζήτηση από επισκέπτες (και όχι από κατοίκους). Προτείνεται ζώνη στάθμευσης κατοίκων και μικρή ζώνη στάθμευσης επισκεπτών (βλ. παρακάτω σχετικά με τη στάθμευση).*
- *Οι οδοί Ζαν Μωρεάς και Αγ. Βαρβάρας παραμένουν μονόδρομοι με την υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση. Προτείνονται αναπλάσεις ηπιοποίησης με διαπλάτυνση πεζοδρομίων για αποτροπή της παρόδιας στάθμευσης.*
- *Τέλος, για το σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου, για όσες οδούς υπάγονται στις Πράσινες Διαδρομές, ισχύουν όσα περιγράφονται στη σχετική παράγραφο.*

❖ ***<u>Ορίζοντας 10ετίας</u>***

- *Μονοδρόμηση της Εθν. Αντιστάσεως από Ιωάννου Αποστολόπουλου έως/ προς Τζαβέλλα (με κατεύθυνση προς Λ. Κηφισίας).*
- *Μονοδρόμηση της Ιωάννου Αποστολόπουλου από Τζαβέλλα έως/ προς Εθν. Αντιστάσεως.*
- *Πεζοδρόμηση της οδού Αγ. Παρασκευής από την οδό Ανδρ. Παπανδρέου έως την οδό Αριστοφάνους.*
- *Η οδός Ανδρ. Παπανδρέου προτείνεται να λειτουργεί ως οδός αποκλειστικής διέλευσης λεωφορείων και τρόλεϊ.*
- *Μείωση των ορίων ταχύτητας στο ιεραρχημένο δίκτυο στα 40km/h.*

❖ ***Ορίζοντας 15+ετίας***

- *Πεζοδρόμηση του υπόλοιπου τμήματος της οδού Αγ. Παρασκευής, ήτοι από Αριστοφάνους έως Πλ. Κέννεντυ.*
- *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.*
- *Στο πλαίσιο του Τελικού Σεναρίου 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 – Ηρακλείτου – Δουκ. Πλακεντίας – Παλαιολόγου/ Παπανικολή.*
- *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.*
- *Επέκταση πεζοδρομήσεων (στόχος 5 τ.μ. ανά κάτοικο) και ηπιοποιήσεων οδών (στόχος 20 τ.μ. ανά κάτοικο) στο σύνολο του οδικού δικτύου του Δήμου.*
- *Μείωση των ορίων ταχύτητας στο ιεραρχημένο δίκτυο στα 30km/h.*

➢ ***Διαχείριση Στάθμευσης***

❖ ***Ορίζοντας 5ετίας***

- *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.*
- *Επαναλειτουργία του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στο Κέντρο της πόλης και Επέκταση στις φορτισμένες όμορες περιοχές.*
- *Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) πέριξ των υφιστάμενων Σταθμών του Μετρό, που έχουν φορτιστεί από παράνομη στάθμευση λόγω μετεπιβίβασης στο Μετρό (π.χ. Σταθμοί Χολαργός, Αγ. Παρασκευή, Χαλάνδρι).*
- *Ιδιαίτερη πρόβλεψη για στάθμευση ΑΜΕΑ. Προτείνεται διακριτή χωροθέτηση θέσεων στάθμευση για ΑΜΕΑ σε περιοχές με μεγάλη ζήτηση (π.χ. εμπορίου και αναψυχής, όπως στην Κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου), είτε εφαρμόζεται ΣΕΣ είτε όχι.*
- *Χωροθέτηση «πιάτσας» ταξί επί της Λ. Βασ. Γεωργίου Β', στο ρεύμα προς Κολοκοτρώνη/ 25^{ης} Μαρτίου (σε ικανή απόσταση από το φωτεινό σηματοδότη, βάσει ΚΟΚ) και απομάκρυνση/ κατάργηση της «πιάτσας» ταξί επί της Κολοκοτρώνη.*
- *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 25ης Μαρτίου και Λ. Βασ. Γεωργίου Β'.

- *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).*
- *Εκπόνηση Μελέτης για την κατασκευή και λειτουργία οργανωμένου χώρου στάθμευσης βάσει της εγκεκριμένης Πολεοδομικής Μελέτης για το Πάτημα Ι (αλλά και της προτεινόμενης Αναθεώρησης του ΓΠΣ) στο Ο.Τ. 1164, σε απόσταση 150 μέτρων από το Ο.Τ. Χ9 στην οδό Ηρακλείτου, επιφάνειας περίπου 2 στρεμμάτων. Το Ο.Τ. 1164 περικλείεται από τις οδούς Ηρακλείτου, Ιόλης, Λητούς και Φαίδρας.*
- *Υλοποίηση όλων των προτεινόμενων χώρων στάθμευσης. Βάσει της εγκεκριμένης Πολεοδομικής Μελέτης για το Πάτημα Ι, αλλά και της προτεινόμενης Αναθεώρησης του ΓΠΣ, ορίζονται ως χώροι στάθμευσης επιπλέον οι εξής:*
    - *Ο.Τ 1167α στη διασταύρωση των οδών Ηρακλείτου και Γ. Γεννηματά.*
    - *Ο.Τ 1193α στη διασταύρωση των οδών Μελ. Μερκούρη και Αγ. Αντωνίου. Έχει διαμορφωθεί κατάλληλα με περίπου 14 θέσεις στάθμευσης.*
    - *Έναντι Ο.Τ 655, δυτικά της οδού Ιωάννου Αποστολόπουλου μεταξύ των οδών Σποράδων και Αμυκλών. Στην υφιστάμενη κατάσταση εξυπηρετεί στάθμευση παρά την οδό*
- *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.*
- *Απαγόρευση στάθμευσης βαρέων οχημάτων στους δημόσιους χώρους, σε περιοχές μικτών χρήσεων.*
- *Συνεχής και εντατική αστυνόμευση της παράνομης στάσης και στάθμευσης των οχημάτων.*
- *Συστηματικοί έλεγχοι για τη διασφάλιση της κατασκευής και λειτουργίας των προβλεπόμενων υποχρεωτικών ιδιωτικών θέσεων στάθμευσης σε κτίρια και εγκαταστάσεις/ εμπορικές χρήσεις.*
- *Ανάπτυξη σχεδίου για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε προσβάσιμους δημόσιους χώρους, κατά μήκος του αστικού οδικού δικτύου.*
- *Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 10% του συνόλου των θέσεων*

❖ ***<u>Ορίζοντας 10ετίας</u>***

- *Κατασκευή και λειτουργία των οργανωμένων χώρων στάθμευσης εκτός οδού στο Κτήμα Μαμόπουλου (Κέντρο Χαλανδρίου) και στο Ο.Τ. 1164 (Πάτημα).*
- *Κατασκευή και λειτουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού στις παρυφές κεντρικών περιοχών, όπου θα διασφαλίζεται η ταχεία μετεπιβίβαση στα μαζικά μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, Μετρό).*
- *Εφαρμογή Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ)*

- *σε περιοχές με μεγάλα ποσοστά εμπορικών χρήσεων, π.χ. πέριξ της Εθν. Αντιστάσεως στο νοτιοδυτικό άκρο της, πέριξ της Λ. Κηφισίας, πέριξ της Λ. Μεσογείων.*
- *στις περιοχές που προβλέπονται οι μελλοντικοί σταθμοί Μετρό της νέας Γραμμής 4, πλησίον της Λ. Κηφισίας.*

- *Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 20% του συνόλου των θέσεων.*

❖ ***<u>Ορίζοντας 15+ετίας</u>***

- *Επέκταση του Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στις περιοχές που προβλέπονται οι μελλοντικοί σταθμοί Μετρό της νέας Γραμμής 4.*
- *Οι δημοτικοί χώροι στάθμευσης θα πρέπει να διαθέτουν θέσεις για ηλεκτρικά οχήματα, καθώς και σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε ποσοστό 40% του συνόλου των θέσεων.*

➢ ***Διαμορφώσεις Ισόπεδων Κόμβων***

❖ ***<u>Ορίζοντας 5ετίας</u>***

- *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.*
- *Ανασχεδιασμός του σηματοδοτούμενου κόμβου 25ης Μαρτίου – Ανδρ. Παπανδρέου – Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Εθν. Αντιστάσεως, έτσι ώστε να επιτρέπεται και η αριστερή στρέφουσα κίνηση από 25ης Μαρτίου προς Παλαιολόγου (στο ρεύμα προς Δουκ. Πλακεντίας). Προτείνεται αναδιαμόρφωση του κόμβου με αρχιτεκτονική ανάπλαση, με διατήρηση της σηματοδότησης, στον κόμβο 25ης Μαρτίου – Ανδρ. Παπανδρέου – Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Εθν. Αντιστάσεως.*
- *Λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία ατυχημάτων, τα οποία καταδεικνύουν τις διασταυρώσεις μειωμένης οδικής ασφάλειας, προτείνονται μέτρα βελτίωσής τους, ανάλογα με τη γεωμετρία τους, π.χ. διαπλάτυνση του πεζοδρομίων, τουλάχιστον στα πρώτα 5μ., του κάθε οδικού τμήματος με εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης εξασφαλίζοντας καταρχάς την απαιτούμενη ορατότητα των οδηγών, κλπ. Προτεραιότητα δίνεται στην κατασκευή υποδομής για την προσβασιμότητα ευπαθών ομάδων, όπως ράμπες ΑΜΕΑ, οδεύσεις τυφλών, ηχητικά συστήματα για τυφλούς στα φανάρια. Το εν λόγω μέτρο να υλοποιηθεί, καταρχάς, στο 35% των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια.*

❖ ***<u>Ορίζοντας 10ετίας</u>***

- *Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 70%.*

❖ ***<u>Ορίζοντας 15+ετίας</u>***

- *Βελτίωση των διασταυρώσεων με μειωμένη οδική ασφάλεια, κατά 100%.*

- ***Σηματοδότηση***

❖ ***<u>Ορίζοντας 5ετίας</u>***

- *Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών, οι οποίοι διοχετεύουν κυκλοφοριακό φόρτο στο κέντρο της πόλης, π.χ. επί της Λ. Πεντέλης, κατεύθυνση προς Πλ. 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.*
- *Ρύθμιση σηματοδότησης στον κόμβο 25ης Μαρτίου – Ανδρέα Παπανδρέου – Παλαιολόγου/ Παπανικολή – Εθν. Αντιστάσεως, έτσι ώστε να επιτρέπεται η αριστερή στρέφουσα κίνηση από 25ης Μαρτίου προς Παλαιολόγου (στο ρεύμα προς Δουκ. Πλακεντίας).*
- *Ρύθμιση σηματοδότησης στους κόμβους Κολοκοτρώνη – 25ης Μαρτίου & Λ. Βασ. Γεωργίου Β' και Ανδρέα Παπανδρέου & Αγ. Παρασκευής, με διατήρηση των πεζοφάναρων, εφόσον πλέον έχει πεζοδρομηθεί το τμήμα της Λ. Βασ. Γεωργίου Β' που καταλήγει στις εν λόγω διασταυρώσεις.*
- *Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδοτών ή/και πεζοφάναρων σε οδικά τμήματα με αυξημένες ταχύτητες κυκλοφορίας με στόχο οι ταχύτητες να μην ξεπερνούν το όριο των 50km/h. Π.χ. επί της Δουκ. Πλακεντίας στις συμβολές ή πλησίον αυτών με τις οδούς Θησέως, Καλλισπέρη/ Κέας, Τυμφρηστού, Θρασύβουλου, κλπ.*
- *Τοποθέτηση πεζοφάναρου επί της οδού Αγ. Παρασκευής, στο οδικό τμήμα από Αλ. Παπαναστασίου έως την είσοδο του Parking Σκλαβενίτη, στο ύψος της στάσης ΟΑΣΑ «Κολλέγιο», όπου σήμερα υπάρχει διάβαση πεζών, με κατακόρυφη και οριζόντια διαγράμμιση. Σημειώνεται ότι, στην υφιστάμενη κατάσταση, επί της οδού Αγ. Παρασκευής μεταξύ της τέως Πλ. Κέννεντυ και του Στ. Μετρό «Αγ. Παρασκευή» (απόσταση περίπου 600μ.), δεν υπάρχει δυνατότητα ασφαλούς πεζή διέλευσης.*
- *Τοποθέτηση πεζοφάναρου επί της οδού Κολοκοτρώνη στη διασταύρωση της με τις οδούς Γκίνη & Μεσολογγίου.*
- *Τοποθέτηση πεζοφάναρου επί της οδού Κ. Βάρναλη στη διασταύρωσή της με την οδό Γκίνη. 8. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, προτεραιότητα δίνεται στην προσβασιμότητα ευάλωτων ομάδων. Συνεπώς, προτείνεται να εφαρμοστούν ηχητικά συστήματα για διέλευση τυφλών σε όλα τα φανάρια.*

❖ ***<u>Ορίζοντας 10ετίας & 15+ετίας</u>***

- *Ρύθμιση των φωτεινών σηματοδοτών λόγω των προτεινόμενων κυκλοφοριακών αλλαγών.*
- *Τοποθέτηση πεζοφάναρων στο πέρας των πεζοδρομημένων οδών -όπου απαιτείται-για την ασφαλή διέλευση των χρηστών. Προτείνεται τα πεζοφάναρα 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***

ΤΡΑΜ

- *Προτείνεται να μελετηθεί η χάραξη γραμμής Τραμ εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου, με δυνατότητα μετεπιβίβασης σε σταθμούς Μετρό. Προφανώς, η γραμμή Τραμ εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου μπορεί να υλοποιηθεί μόνο ως τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου Τραμ που θα εξυπηρετεί τον βόρειο τομέα.*
  - *Προτείνεται η χάραξη γραμμής Τραμ επί των αξόνων Εθν. Αντιστάσεως – Παπανδρέου // Κολοκοτρώνη – Λ. Πεντέλης – Αναπαύσεως – Ηρακλείτου – Δουκ. Πλακεντίας – Παλαιολόγου/ Παπανικολή.*
  - *Η προτεινόμενη χάραξη επί της οδού Παλαιολόγου/ Παπανικολή μπορεί ενδεχομένως να επεκταθεί και σε γειτονικούς Δήμους (π.χ. μέσω της οδού Καποδιστρίου). Ο άξονας της Παλαιολόγου/ Παπανικολή ανήκει στην ιστορική χάραξη, που πλέον έχει εγκαταλειφθεί, της σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου.*
  - *Το πλάτος των οδών (από ρυμοτομική σε ρυμοτομική γραμμή) επαρκεί για τη διέλευση Τραμ. Πλεονέκτημα του Τραμ είναι και η δυνατότητα να διέρχεται εντός πεζοδρομημένης ζώνης.*
  - *Στην παρούσα φάση δεν δύναται να προσδιορισθεί ποια οδικά τμήματα θα εξυπηρετήσουν μία ή δύο κατευθύνσεις του Τραμ ή αν ο διάδρομος του Τραμ θα είναι αποκλειστικής ή μικτής κυκλοφορίας (αν θα επιτρέπεται και η κίνηση οχημάτων, κλπ.).*

Δημοτική Συγκοινωνία

- *Λειτουργία Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής Express «Κέντρο Χαλανδρίου – Στ. Μετρό Αγ. Παρασκευής»*
- *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.*
- *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.*
- *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

- *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 30% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.*
- *Βελτίωση τόσο της αξιοπιστίας όσο και της συχνότητας των δρομολογίων λεωφορειακών γραμμών, όπως π.χ. 407 «Σταθμός Νομισματοκοπείου - Νέα Ζωή - Στ. Δουκ. Πλακεντίας» και 402 «Κατεχάκη – Πολύδροσο».*
- *Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 50% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.*

- *Ακρίβεια στην πληροφορία της τηλεματικής.*
- *Ανανέωση στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμιση του, σε ποσοστό 40%.*
- *Δράσεις για τη σύνδεση του ποδηλάτου με σημεία επιβίβασης στα λεωφορεία.*

ΜΕΤΡΟ

- *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

- *Βελτίωση συχνότητας δρομολογίων*
- *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.*

❖ ***Ορίζοντας 10ετίας***

ΤΡΑΜ

- *Κατασκευή και πιλοτική λειτουργία της προτεινόμενης γραμμής Τραμ.*

Δημοτική Συγκοινωνία

- *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.*
- *Διεύρυνση ωραρίου λειτουργίας Δημοτικής Λεωφορειακής Γραμμής Express «Κέντρο Χαλανδρίου – Στ. Μετρό Αγ. Παρασκευής»:*
  - *από Δευτέρα έως Πέμπτη/ 7:30 – 24:00*
  - *Παρασκευή και Σάββατο/7:30 –02:00*
  - *Κυριακή/ 10:00-24:00*

ΟΑΣΑ

- *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.*
- *Εφαρμογή τηλεματικής στις στάσεις του ΟΑΣΑ, σε ποσοστό 70% του συνόλου των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου.*
- *Ανανέωση του στόλου οχημάτων με σκοπό την περιβαλλοντική αναβάθμισή του, σε ποσοστό 80%.*

❖ ***Ορίζοντας 15+ετίας***

ΤΡΑΜ

- *Πλήρης λειτουργία της προτεινόμενης γραμμής Τραμ.*

Δημοτική Συγκοινωνία

- *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.*
- *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.*
- *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

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

ΜΕΤΡΟ

- *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 πέριξ αυτών, ώστε να μην επιβαρυνθεί το τοπικό οδικό δίκτυο και οι γειτονιές.*

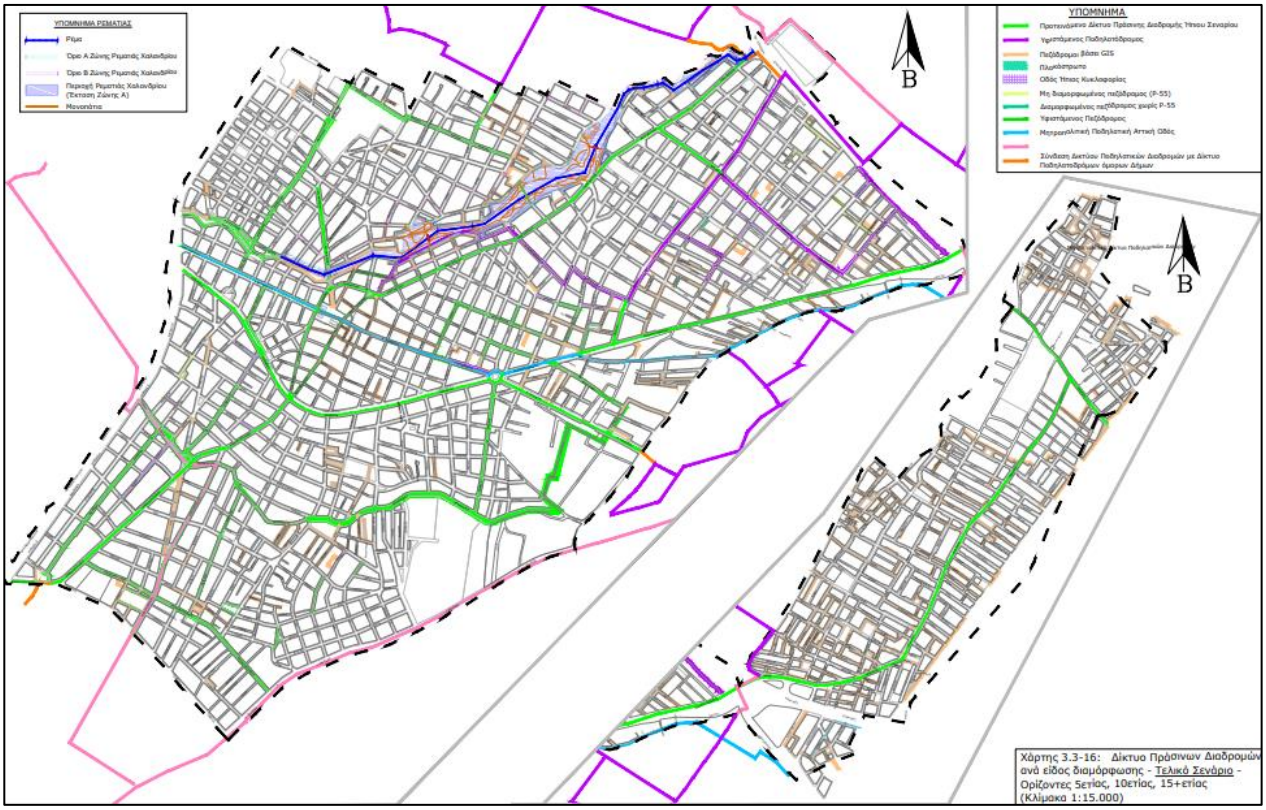
➢ ***Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών (ποδηλατόδρομοι, πεζόδρομοι, ήπιας, διαπλάτυνση πεζοδρομίων)***

Υλοποίηση πράσινης διαδρομής, η οποία θα συνδέει σχολικά συγκροτήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, Κέντρο Δήμου, τις πεζοπορικές διαδρομές της Ρεματιάς, γειτονιές, κλπ., μέσω οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομων, ποδηλατόδρομων και σημαντικών διαπλατύνσεων πεζοδρομίων.

Υπενθυμίζεται ότι στον Δήμο έχουν ήδη υλοποιηθεί πεζοδρομήσεις και υπάρχει δίκτυο ποδηλατόδρομων. Στόχος του προτεινόμενου Δικτύου Πράσινων Διαδρομών είναι η επέκταση αυτών στο σύνολο του Δήμου και η σύνδεση των υφιστάμενων διαδρομών σε ένα ενιαίο δίκτυο.

Το προτεινόμενο Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών περιλαμβάνει (ενδεικτικά κατά προτεραιότητα) τις εξής οδούς: Ηρώων Πολυτεχνείου, Κεφαλληνίας, Δαναΐδων, Σαρανταπόρου, Ζαν Μωρεάς, Κόδρου, Κωστή Παλαμά, οδικό τμήμα της Παλαιολόγου/ Παπανικολή από Αβέρωφ έως Διον. Σολωμού (βόρειο τμήμα), Διον. Σολωμού, Λ. Βασ. Γεωργίου Β', Αγ. Παρασκευής, Μικράς Ασίας, Πλούτωνος, Ναρκισσών. 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).

Εικόνα 5-3: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας, 10ετίας, 15+ετίας
(Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Γ΄ Στάδιο, Οκτώβριος 2019)



Εικόνα 5-4: Δίκτυο Πράσινων Διαδρομών ανά είδος διαμόρφωσης – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας, 10ετίας, 15+ετίας

(Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Γ΄ Στάδιο, Οκτώβριος 2019)

❖ ***<u>Ορίζοντας 5ετίας</u>***

- *Υλοποίηση του 30% των πράσινων διαδρομών του προτεινόμενου δικτύου.*
- *Σύνδεση του Δικτύου με τα μονοπάτια της Ρεματιάς Χαλανδρίου, με στόχο την ενίσχυση των πεζοπορικών της διαδρομών και την ανάδειξη του φυσικού της τοπίου.*
- *Διαμόρφωση πεζόδρομων στην παραρεμάτια ζώνη. Πεζοδρόμηση Ανδρ. Γκίνη από Κ. Βάρναλη έως Κολοκοτρώνη, πεζοδρόμηση Γρηγ. Γυφτοπούλου από Επιδαύρου έως Ανδρ. Γκίνη.*
- *Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 50% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).*
- *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 30% του οδικού δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το μέτρο των διαπλατύνσεων (προς αποτροπή της παράνομης στάθμευσης) προτείνεται να εφαρμοστεί και επί του ιεραρχημένου οδικού δικτύου, π.χ. Λ. Πεντέλης, Εθν. Αντιστάσεως, κλπ. 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.*
- *Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ. πέριξ σχολικών συγκροτημάτων, σε ποσοστό 50%.*

- *Τακτοποίηση εκκρεμοτήτων που αφορούν σε εν λειτουργία πεζόδρομους (π.χ. Χαϊμαντά) ή ακόμη και στην κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου. Ήτοι, οδικά τμήματα που σήμερα λειτουργούν ως πεζόδρομοι πρέπει να ενσωματωθούν ως τέτοια και στα θεσμικά εργαλεία της πόλης (ΓΠΣ, Ρυμοτομικό, κλπ.)*
- *Αρχιτεκτονική ανάπλαση των οδών Κολοκοτρώνη και 25ης Μαρτίου με διαπλάτυνση πεζοδρομίων και εγκιβωτισμό θέσεων στάθμευσης.*
- *Ενοποίηση της Κεντρικής Πλατείας του Χαλανδρίου, με πεζοδρόμηση του τμήματος της Λ. Βασ. Γεωργίου Β' μεταξύ Κολοκοτρώνη και Ανδρ. Παπανδρέου.*
- *Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων στο Κέντρο του Χαλανδρίου και στους σταθμούς Μετρό & Προαστιακού.*
- *Έργα αναβάθμισης στο υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατόδρομων, όπως:*
    - *ανύψωση της ερυθράς του ποδηλατόδρομου στο ύψος του πεζοδρομίου*
    - *εφαρμογή νέας εγκεκριμένης (βάσει Κ.Ο.Κ.) κατακόρυφης σήμανσης (νέες πινακίδες)*
    - *εφαρμογή οριζόντιας διαγράμμισης.*
- *Επέκταση του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατόδρομων, σύμφωνα και με τις προτάσεις Πράσινων Διαδρομών.*
    - *Κατασκευή διακριτού ποδηλατοδρόμου 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.*
- *Κατασκευή πεζόδρομων βάσει Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σε ποσοστό 30%.*
- *Λειτουργία συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων κυρίως στο Κέντρο του Δήμου, στους σταθμούς του Μετρό, στα σχολικά συγκροτήματα, στις αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ.*
- *Κατασκευή πεζογεφυρών σε επικίνδυνα τμήματα των Λ. Κηφισίας (π.χ. στο ύψος του Νοσοκομείου Υγεία) και Λ. Μεσογείων.*

❖ ***<u>Ορίζοντας 10ετίας</u>***

- *Υλοποίηση του 60% των πράσινων διαδρομών του προτεινόμενου δικτύου.*
- *Διαμόρφωση/ διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ώστε το 100% των υφιστάμενων πεζοδρομίων με πλάτος < 1,5μ., να αποκτήσουν πλάτος τουλάχιστον 1,5μ. ή 2,25μ. (εφόσον περιλαμβάνουν οδικό εξοπλισμό).*
- *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 70% του οδικού δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου.*
- *Δημιουργία δικτύων ήπιων μορφών μετακίνησης (μετατροπή οδών σε πεζόδρομους ή ήπιας κυκλοφορίας) σε ακτίνα 300μ πέριξ σχολικών συγκροτημάτων, σε ποσοστό 100%.*
- *Κατασκευή πεζόδρομων βάσει Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σε ποσοστό 70%. 6*
- *Πεζοδρόμηση της οδού Αγ. Παρασκευής από την Ανδρέα Παπανδρέου έως την οδό Αριστοφάνους.*

- *Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων σε κεντρικά σημεία όλου του Δήμου.*

❖ ***Ορίζοντας 15+ετίας***

- *Υλοποίηση πράσινης διαδρομής σε ποσοστό 100% του προτεινόμενου δικτύου.*
- *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 100% του οδικού δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου.*
- *Συντήρηση όλων των υλοποιημένων έως τότε υποδομών (οδόστρωμα πεζόδρομων, σήμανση, διαγράμμιση, κλπ.)*
- *Το δίκτυο της πράσινης διαδρομής να συνδεθεί με τους τρεις (3) νέους Σταθμούς του Μετρό «Φιλοθέη», «Σίδερα», «Ολυμπιακό Στάδιο» επί της Λ. Κηφισίας.*
- *Κατασκευή πεζόδρομων βάσει Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου σε ποσοστό 100%.*
- *Πεζοδρόμηση του υπόλοιπου τμήματος της οδού Αγ. Παρασκευής, ήτοι από Αριστοφάνους έως Πλ. Κέννεντυ.*
- *Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων στους νέους σταθμούς Μετρό.*
- *Εφαρμογή συστήματος κοινής χρήσης ποδηλάτων σε όλα τα σχολικά συγκροτήματα, θεωρώντας τα ως κεντρικά σημεία σε επίπεδο γειτονιάς.*

➢ ***Χώροι Πρασίνου***

❖ ***Ορίζοντας 5ετίας***

- *Κατασκευή των νέων πλατειών στο Πάτημα Χαλανδρίου.*
- *Εκπόνηση και ολοκλήρωση Μελετών για τα εξής έργα:*
  - *Αναπλάσεις της 1ης Ζώνης της Ρεματιάς σύμφωνα με το σχετικό Π.Δ. του 1995. Απόδοση σε κοινή χρήση των προβλεπόμενων κοινής χρήσης χώρων στην περιοχή της Ρεματιάς Χαλανδρίου, με παράλληλη διευκρίνιση του πολεοδομικού καθεστώτος των εκτάσεων εντός των εγκεκριμένων οριογραμμών του ρέματος (εντός ή εκτός σχεδίου).*
  - *Ανάπλαση του Σκεπαστού της Αττικής Οδού (~30 στρέμματα), σε συνέργεια με το Ο.Τ. Χ8, το αθλητικό κέντρο Ν. Πέρκιζας (Δημοτικό Γυμναστήριο & Κολυμβητήριο) και τον Σταθμό του Προαστιακού.*
  - *Αξιοποίηση των 30 στρεμμάτων του Νομισματοκοπείου με διαμόρφωση Πάρκου/ Χώρου Πρασίνου, αθλητικών εγκαταστάσεων, κλπ.*

❖ ***Ορίζοντας 10ετίας***

- *Κατασκευή και ολοκλήρωση των αναπλάσεων για τα παραπάνω έργα, ήτοι:*
  - *Αναπλάσεις της 1ης Ζώνης της Ρεματιάς*
  - *Ανάπλαση του Σκεπαστού της Αττικής Οδού, το αθλητικό κέντρο Ν. Πέρκιζας (Δημοτικό Γυμναστήριο & Κολυμβητήριο) και τον Σταθμό του Προαστιακού.*
  - *Αξιοποίηση των 30 στρεμμάτων του Νομισματοκοπείου.*

❖ ***Ορίζοντας 15+ετίας***

- *Αύξηση πρασίνου σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, νησίδες και κοινόχρηστους χώρους.*

➢ ***Εμπορικές Μεταφορές***

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

- *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.*
- *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.*
- *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.*
- *Διαμόρφωση αστικών κέντρων διανομής εμπορευμάτων. Λαμβάνοντας υπόψη την έκταση και τον πληθυσμό του Δήμου, προτείνονται 2 κέντρα διανομής εμπορευμάτων.*
- *Αξιοποίηση σύγχρονων Ευφυών Συστημάτων Μεταφορών (Intelligent Transportation Systems).*
- *Να διερευνηθεί η δυνατότητα επιβράβευσης (bonus) σε επιχειρήσεις με περιβαλλοντικά φιλικά συστήματα μεταφορών, π.χ. μείωση/ απαλλαγή δημοτικών τελών.*

➢ ***Πρόσθετα Μέτρα***

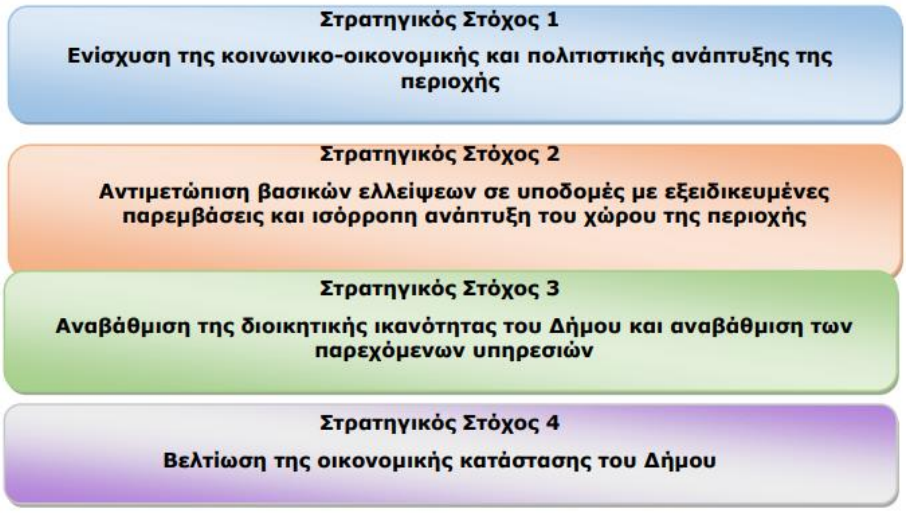
❖ ***Ορίζοντας 5ετίας/10ετίας/15+ετίας***

- *Εκσυγχρονισμός οχημάτων δημοτικού στόλου και αντικατάσταση με νέα, χαμηλής κατανάλωσης (ηλεκτρικά, υβριδικά, φυσικό αέριο).*
- *Εφαρμογή συστήματος κοινόχρηστων επιβατικών οχημάτων (car sharing).*
- *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.*

5.2.14 Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Χαλανδρίου 2017-2019

Στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Χαλανδρίου (2017-2019) διατυπώνεται η αποστολή του δήμου, η οποία είναι η εξής:

«Η διακυβέρνηση των τοπικών υποθέσεων και η παροχή δημόσιων αγαθών και υπηρεσιών για την ικανοποίηση αναγκών των κατοίκων και των τοπικών φορέων, με απώτερο σκοπό τη βιώσιμη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της περιοχής του»



Εικόνα 5-5: Στρατηγικοί στόχοι του Επιχειρησιακού Σχεδίου
(Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Χαλανδρίου, 2017 - 2019)

Εστιάζοντας στους στρατηγικούς στόχους του επιχειρησιακού σχεδίου της περιοχής διαπιστώνεται ότι πολλά από τα μέτρα εφαρμογής και τις γενικές δράσεις που προτείνονται πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την Εκπόνηση του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας του Δήμου. Τα σχετικά μέτρα αυτά είναι:

<u>Στρατηγικός Στόχος 1: Ενίσχυση της κοινωνικό – οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης της περιοχής</u>

Μέτρο 1.3. Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων – Προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

1.3.1. Ανάπλαση και παρέμβαση στους κοινόχρηστους και δημόσιους χώρους της πόλης (πεζοδρόμια, πλατείες, παιδικές χαρές, κτίρια) για την απρόσκοπτη κυκλοφορία όλων των πολιτών και ειδικά για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας των ατόμων με αναπηρία

1.3.2 Εφαρμογή της πραγματοποιθείσας μελέτης ανάπλασης των διαδρομών γύρω από τα σχολεία ή στις εισόδους τους με σκοπό την προστασία των μαθητών

1.3.3 Εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης για τον έλεγχο ή τη μείωση της διαμπερούς κυκλοφορίας

1.3.4 Διερεύνηση χρηματοδότησης για τη δημιουργία υπόγειων Δημοτικών Χώρων Στάθμευσης στα δύο υπάρχοντα ιδιόκτητα ακίνητα του Δήμου

1.3.5 Εφαρμογή της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής μελέτης για την πεζοδρόμηση του ιστορικού – εμπορικού κέντρου της πόλης

1.3.6 Δια πλάτυνση των πεζοδρομίων στο κέντρο για την απρόσκοπτη κίνηση πεζών και τον περιορισμό της παράνομης στάθμευσης

1.3.7 Ανάπλαση της οδού Γυφτοπούλου και ολοκλήρωση των εργασιών ανάπλασης τμήματος της οδού Αγίας Παρασκευής

1.3.8 Εφαρμογή της εγκεκριμένης μελέτης για την αναβάθμιση της Δημοτικής Συγκοινωνίας σε συνδυασμό με την ένταξη σε κυκλοφορία των νέων λεωφορείων που έχει προμηθευτεί ο δήμος

1.3.9 Κατασκευή της πλατείας στα οικοδομικά τετράγωνα 1265 και 1170 στο Πάτημα

1.3.10 Μελέτη εφαρμογής και υλοποίηση της μελέτης ανάπλασης του Σκεπαστού της Αττικής Οδού

1.3.11 Ανάπλαση του Πάρκου Κυκλοφοριακής Αγωγής

Μέτρο 1.5. Βελτίωση/Αναβάθμιση/Δημιουργία υποδομών για τον πολιτισμό, τον αθλητισμό και την παιδεία

1.5.3 Ολοκλήρωση της εργολαβίας για την ανάπλαση των μικρών υπαίθριων αθλητικών χώρων της πόλης

1.5.5 Δημιουργία νέων σχολικών κτιριακών υποδομών και βελτίωση των υπαρχουσών υποδομών.

1.5.6 Αναβάθμιση των αύλειων χώρων των σχολείων.

Μέτρο 1.6. Βελτίωση/Αναβάθμιση/Δημιουργία κοινωφελών υποδομών

11.6.2 Αναβάθμιση των υποδομών για τα ΑΜΕΑ ώστε να έχουν άνετη πρόσβαση στους χώρους αθλητισμού και στα δημοτικά κτήρια

1.6.3 Ολοκλήρωση των εργασιών αναβάθμισης των υπολειπόμενων παιδικών χαρών ώστε όλες να αποκτήσουν τη νόμιμη άδεια λειτουργίας.

5.2.15 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 12/2020 απόφαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής του Δήμου Χαλανδρίου, Νοέμβριος 2020

Το αντικείμενο της εν λόγω Απόφασης αφορά την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της Μελέτης με τίτλο «Νέα διατομή οδοστρώματος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου από την οδό Σοφοκλή Βενιζέλου έως την οδό Ιωαν. Αποστολοπούλου, καθώς και όλης της διαμόρφωσης», στον Δήμο Χαλανδρίου.

Ωστόσο, η ανωτέρω έγκριση χορηγείται υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- Να λαμβάνεται μέριμνα έτσι ώστε με την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων να μην επηρεάζονται οι υπηρεσίες των μέσων οδικής μαζικής μεταφοράς.
- Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να υποστηρίζουν και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Τα μέτρα που λαμβάνονται με τη παρούσα απόφαση να ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός αν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από στελέχη της αρμόδιας Αστυνομικής Αρχής.
- Μη νομιμοποίησης τυχόν παράνομων ενεργειών.
- Παρακολούθησης της ακριβούς εκτέλεσης των όρων που έχουν τεθεί με αυτή, από τις Αρχές προς τις οποίες αποστέλλεται, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους.
- Να τηρούνται απαρέγκλιτα τα όσα απεικονίζονται στο συνημμένο σχέδιο.
- Η τοποθέτηση άλλων, πλην ρυθμιστικών πινακίδων, (πληροφοριακών, αναγγελίας κινδύνου ή πινακίδων που διευκολύνουν και βελτιώνουν τη ρύθμιση ή την ασφάλεια της κυκλοφορίας, κ.λπ.), μπορεί να γίνει με ευθύνη του Δήμου.
- Η τοποθέτηση των ρυθμιστικών πινακίδων, θα γίνεται σε κατάλληλες θέσεις ώστε να εξασφαλίζεται η ορατότητα των συμβαλλόμενων κινήσεων, με μέριμνα των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου.

5.2.16 Έγκριση της μελέτης του έργου ανάπλασης που αφορά στο πρόγραμμα UIA - Cultural Hidrant και της διεκπεραίωσης όλων των ενεργειών για την έκδοση των απαραίτητων αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του έργου, Φεβρουάριος 2021

Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτης αφορά αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις στο Χαλάνδρι και συγκεκριμένα σε τμήματα από τα οποία διέρχεται το Αδριάνειο Υδραγωγείο, καθώς και σε περιοχές της πόλης που βρίσκονται σε εγγύτητα με τα συγκεκριμένα τμήματα. Παράλληλα έχουν επιλεγεί και περιοχές/σημεία και στο υπόλοιπο Χαλάνδρι στη προσπάθεια διάχυσης των αποτελεσμάτων και δράσεων του έργου.

Έτσι, βάσει των στόχων του προγράμματος, διακρίθηκαν πέντε (5) σημεία /περιοχές ανάπλασης, που αντιστοιχούν σε συνολική έκταση 20,0 στρεμμάτων περίπου και είναι οι εξής:

- Ελ Αλαμέιν (Π1)
- Γυφτοπούλου - Ρεματιά (Π2 - Π3)
- Κόδρου (Π4)
- Επτανήσου (Π5)

Ακολουθεί η περιγραφή των προτάσεων για κάθε περιοχή παρέμβασης.

<u>Ελ Αλαμέιν (Π1)</u>

Από την πλευρά των τεχνικών έργων οι παρεμβάσεις αφορούν σε μια έκταση περίπου 6,5 στρεμμάτων στην άμεση περιοχή της Αδριανείου Δεξαμενής (εξάμμωση νερού) και των πηγαδιών του υδραγωγείου επί της Ελ Αλαμέιν στην περιοχή του «Συνοικισμού». Συγκεκριμένα η έκταση αυτή οριοθετείται μεταξύ του σημείου συνάντησης των οδών Καρελλά και Ελ Αλαμέιν όπου βρίσκεται και το φρεάτιο 104, διατρέχει προς νότο, τη νησίδα και στα δύο ρεύματα των παράδρομων της Ελ Αλαμέιν μέχρι τον κοινόχρηστο χώρο της Ρεματιάς. Στη διαδρομή αυτή συναντάμε τα φρεάτια 103Α, 103, 102 και 102Α (Δεξαμενή) και προτείνεται η ενοποίηση με το Πάρκο ανατολικά, μέχρι την οδό Κύπρου. Στόχος είναι να υπάρξει μια ενιαία αντιμετώπιση στο χειρισμό, με διαμορφώσεις είτε με κατασκευαστικά/αρχιτεκτονικά στοιχεία, είτε με διαφοροποίηση υλικών κάλυψης επιφανειών, είτε με φυτεύσεις, είτε και με τοπικές κυκλοφορικές ρυθμίσεις, ώστε να ορίζεται/ σηματοδοτείται ως η περιοχή του Αδριάνειου στη Ρεματιά. Δηλαδή μία από τις περιοχές /στάσεις που συναντάμε σε όλη τη διαδρομή της Ρεματιάς μέχρι τη Πεντέλη, με βάση το σχέδιο του Δήμου για τη συνολική ανάπλαση του ρέματος Χαλανδρίου, αλλά με έμφαση στην ταυτόχρονη ανάδειξη του μνημείου (Αδριάνειο υδραγωγείο) και ενός κομματιού της ιστορίας της πόλης που βρίσκεται θαμμένη μαζί με το υδραγωγείο. Σήμερα μοναδική μνεία συνιστούν οι επιγραφές στη στέψη των φρεατίων.

<u>Όσο αναφορά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ισχύουν τα κάτωθι:</u>

Συνολικά, στην εξεταζόμενη περιοχή παρέμβασης υπάρχουν 79 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης. Πιο συγκεκριμένα, στο τμήμα της οδού Ελ Αλαμέιν ανάμεσα στις οδούς Καρελλά και Αιγαίου υπάρχουν 58 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης που εξυπηρετούν τους πολίτες, οι οποίες είναι σε παράλληλη διάταξη με την νησίδα φύτευσης. Αντίστοιχα, στη δεξιά πλευρά του τμήματος της οδού Αιγαίου που βρίσκεται ανάμεσα στις οδούς Συγγρού και Κάλβου υπάρχουν 5 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης. Τέλος, στο εξεταζόμενο τμήμα της οδού Ποταμού Καλαμά υπάρχουν 5 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης και στην οδό Ρούμελης υπάρχουν 11 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης.

Εξαιτίας της γειτνίασης της εξεταζόμενης περιοχής με την λεωφόρο Κηφισίας, παρατηρείται έντονο πρόβλημα παράνομης και άναρχης στάθμευσης στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού Ελ

Αλαμέιν στην οδό Αιγαίου. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται παράνομη στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια, με αποτέλεσμα να μένει ελάχιστος χώρος για τη διέλευση των πεζών.

Πρόταση Μελέτης

Ένας από τους βασικούς στόχους της προτεινόμενης παρέμβασης είναι η προστασία και ανάδειξη σωζόμενων φρεατίων του Αδριάνειου Υδραγωγείου ως σημαντικού πολιτιστικού πόρου για τον Δήμο και τους πολίτες του. Στόχος είναι να υπάρξει μια ενιαία αντιμετώπιση στο χειρισμό, με διαμορφώσεις, με κατασκευαστικά/ αρχιτεκτονικά στοιχεία, με διαφοροποίηση υλικών κάλυψης επιφανειών, με φυτεύσεις, και με τοπικές κυκλοφορικές ρυθμίσεις, ώστε να ορίζεται/ σηματοδοτείται ως η περιοχή του Αδριάνειου στη Ρεματιά. Δηλαδή μία από τις περιοχές /στάσεις που συναντάμε σε όλη τη διαδρομή της Ρεματιάς μέχρι την Πεντέλη, με βάση το σχέδιο του Δήμου για τη συνολική ανάπλαση του ρέματος Χαλανδρίου, αλλά με έμφαση στην ταυτόχρονη ανάδειξη του μνημείου (Αδριάνειο υδραγωγείο, Αδριάνειος Δεξαμενή) και ενός κομματιού της ιστορίας της πόλης που βρίσκεται θαμμένη μαζί με το υδραγωγείο. Σήμερα τα παραπάνω, λειτουργούν περισσότερο ως “εμπόδια” στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων, παρά ως στοιχεία ιστορικής μνήμης. Εκατέρωθεν της νησίδας κάτωθεν της οποίας διέρχεται ο αγωγός του Αδριάνειου, οι δρόμοι χρησιμοποιούνται κυρίως για στάθμευση.

Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διαμορφώσεις του οδικού δικτύου που αφορούν στο τμήμα της οδού Ελ Αλαμέιν συνολικού μήκους περίπου 160μ. (από την οδό Καρελλά έως την οδό Αιγαίου), καθώς και στα τμήματα των οδών Αιγαίου, Κάλβου και Ποταμού Καλαμά. Η συνολική επιφάνεια παρέμβασης αφορά σε μια έκταση περίπου 6,5 στρεμμάτων στην άμεση περιοχή της Αδριανείου Δεξαμενής (εξάμμωση νερού) και των πηγαδιών του υδραγωγείου επί της Ελ Αλαμέιν στην περιοχή του «Συνοικισμού».

Συγκεκριμένα, η έκταση αυτή οριοθετείται μεταξύ του σημείου συνάντησης των οδών Καρελλά και Ελ Αλαμέιν όπου βρίσκεται και το φρεάτιο 104 του Αδριάνειου υδραγωγείου, διατρέχει προς νότο, τη νησίδα και στα δύο ρεύματα των δρόμων της Ελ Αλαμέιν μέχρι τον κοινόχρηστο χώρο της Ρεματιάς στην οδό Αιγαίου. Στη διαδρομή αυτή συναντάμε τα φρεάτια 103Α, 103, 102 και 102Α (Δεξαμενή) και προτείνεται η ενοποίηση με το Πάρκο ανατολικά, μέχρι την οδό Κύπρου.

Γυφτοπούλου - Ρεματιά (Π2 - Π3)

Οι περιοχές παρέμβασης 2 και 3 αφορούν στη διάνοιξη μονοπατιού και αντίστοιχη ανάπλαση της παραρεμάτιας περιοχής μεταξύ των οδών Δικάστρου (μη διανοιγμένης) έως την οδό Γυφτοπούλου (Π2), και στη διαμόρφωση πεζόδρομου/δρόμου ήπιας κυκλοφορίας στη Γυφτοπούλου που να τη συνδέει με την Κεντρική πλατεία (Π3). Η συνολική ανάπλαση αφορά έκταση περίπου 5,5 στρεμμάτων.

Στην κτηματογράφηση και τοπογράφηση της ρεματιάς από τη Σολωμού μέχρι τη Γυφτοπούλου, εκτιμούμε ότι η δυνατότητα διάνοιξης/διεύρυνσης στο Ο.Τ.215, του Σκλαβενίτη, προϋποθέτει την εφαρμογή του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου. Εξάλλου βρίσκεται εντός του ορίου της ζώνης Α προστασίας του ρέματος Χαλανδρίου η οποία ορίζεται σαφώς από τις ρυμοτομικές γραμμές των Ο.Τ.

Επισημαίνεται ότι στη συνολική πορεία της Ρεματιάς μεταξύ των σημείων Π1 και Π2 του προγράμματος, παρεμβάλλονται τμήματα που έχουν ήδη αναπλαστεί, είτε μελετηθεί και δημοπρατηθεί, από τον Δήμο Χαλανδρίου. Οι προτάσεις των περιοχών αυτών λαμβάνονται υπόψη στις προτάσεις της παρούσας μελέτης καθώς αποτελούν αναπόσπαστα τμήματα ενός συνόλου.

Ειδικότερα πέρα από τις προτάσεις για τη χρήση υλικών συναφών με το investment για λόγους ομογενοποίησης της περιπατητικής διαδρομής στη Ρεματιά, αντικείμενο του Προγράμματος είναι

η ανάπλαση στην αυλή του 6ου Γυμνασίου καθώς συμμετέχει στο πρόγραμμα με εγκατάσταση δεξαμενής στην αυλή του. Μπορεί να συνδυαστεί και με συμμετοχικό στη σχεδίαση/υπόμνηση τμήματος της παραρεμάτιας διαμόρφωσης (Π2). Για την παραρεμάτια ανάπλαση πρόθεση είναι η διατήρηση του φυσικού τοπίου με παρεμβάσεις που θα συμβάλλουν στην ανάταξη του περιβάλλοντος και την επαναπροσδιορισμό της σχέσης του ανθρώπου με τη φύση.

Όσο αναφορά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ισχύουν τα κάτωθι:

Συνολικά, σε αυτό το τμήμα της οδού Γρηγορίου Γυφτοπούλου υπάρχουν 38 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης που εξυπηρετούν τους πολίτες, εκ των οποίων οι 17 θέσεις είναι σε πλάγια διάταξη 60 μοιρών και οι υπόλοιπες 21 είναι σε παράλληλη διάταξη.

Από τις 38 θέσεις στάθμευσης οι 11 αφορούν θέσεις ελεγχόμενης στάθμευσης για κατοίκους, στο ρεύμα με κατεύθυνση προς την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου Ε.

Εξαιτίας της γειτνίασης της εξεταζόμενης περιοχής με το κέντρο του Χαλανδρίου και της λειτουργίας του σούπερ μάρκετ, παρατηρείται αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος και έντονο πρόβλημα παράνομης και άναρχης στάθμευσης στο συγκεκριμένο τμήμα της οδού Γρηγορίου Γυφτοπούλου ορισμένες ώρες της ημέρας, με αποτέλεσμα, το καθαρό πλάτος κυκλοφορίας που απομένει να είναι οριακό και η διέλευση των οχημάτων να παρεμποδίζεται. Επιπλέον, η λειτουργία του σούπερ μάρκετ έχει ως συνέπεια την κυκλοφορία σημαντικού αριθμού βαρέων οχημάτων που εξυπηρετούν την τροφοδοσία του καταστήματος κάποιες ώρες της ημέρας, ενώ δεν υπάρχει κάποια λεωφορειακή γραμμή που να διέρχεται από την οδό Γρηγορίου Γυφτοπούλου.

Τέλος, στην οδό Γρηγορίου Γυφτοπούλου λειτουργεί λαϊκή αγορά μία φορά την εβδομάδα και παραμένει στην περιοχή αυτή για 6 μήνες τον χρόνο. Ως εκ τούτου, λόγω των έκτακτων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων (απαγόρευση διέλευσης και στάθμευσης των οχημάτων) που εφαρμόζονται κατά την λειτουργία της, δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα τόσο στην οδό Γρηγορίου Γυφτοπούλου όσο και στο γειτονικό οδικό δίκτυο μία φορά την εβδομάδα.

Πρόταση Μελέτης

Ένας από τους κεντρικούς στόχους του Δ. Χαλανδρίου είναι η συνολική προστασία, ανάπλαση και ανάδειξη του ρέματος Χαλανδρίου ως σημαντικού περιβαλλοντικού και πολιτιστικού πόρου για τον Δήμο και τους πολίτες του. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνεται η διαμόρφωση του συγκεκριμένου τμήματος της οδού Γρηγορίου Γυφτοπούλου (από την οδό Πατριάρχου Γρηγορίου Ε έως την Κολοκοτρώνη), συνολικού μήκους περίπου 180μ., καθώς και η διάνοιξη μονοπατιού και αντίστοιχη ανάπλαση της παραρεμάτιας περιοχής μεταξύ των οδών Δικάστρου (μη διανοιγμένης) έως την οδό Γρηγορίου Γυφτοπούλου. Η συνολική επιφάνεια παρέμβασης υπολογίζεται στα 5,5 στρέμματα περίπου.

Κόδρου (Π4)

Η περιοχή βρίσκεται στην οδό Κόδρου, κοντά στο 7ο Γυμνάσιο που θα συμμετέχει στο παρόν πρόγραμμα. Στην περιοχή υπάρχουν δύο εμφανή φρεάτια (ν.85 και ν.86) σε δύο κοινόχρηστους χώρους (στον έναν υπάρχει σήμερα φυτώριο). Βασικός στόχος είναι η προστασία και ανάδειξη των δύο φρεάτων, ως ίχνη του Αδριάνειου υδραγωγείου και μέσω αυτών την επαναφορά του ιστορικού αυτού στοιχείου της πόλης στη συλλογική μνήμη των πολιτών.

Για τη συνολική ανάπλαση της περιοχής προϋπόθεση είναι η εφαρμογή κυκλοφορικών ρυθμίσεων που αφορούν στην υποβάθμιση του ρεύματος εξόδου προς την Εθνικής Αντιστάσεως με μέτωπο στην Ιαπωνική Πρεσβεία και η δυνατότητα διεύρυνσης του δημόσιου χώρου με ενοποίηση των νησίδων και του κοινόχρηστου Ο.Τ. 325α, μετά την απομάκρυνση του

φυτωρίου. Προτείνεται λόγω εύρους της οδού, η χρήση με διπλή κατεύθυνση εισόδου/εξόδου, του τμήματος της Κόδρου στο μέτωπο μεταξύ των Ο.Τ. 325 και του ΚΧ 325α.

Η πρόταση επανερμηνεύει μορφολογικά το δίκτυο νερού του υδραγωγείου μέσω ενός γραμμικού άξονα και ενός ορθοκανονικού καννάβου. Ένα δίκτυο από υπέργεια κανάλια που θα λειτουργεί και ως σύστημα άρδευσης, συνδέει τα δυο φρεάτια και εμφανίζει το ίχνος του υδραγωγείου στο επίπεδο της πόλης. Μια σειρά από φυλλοβόλα δέντρα τονίζει τον άξονα του νερού. Φτάνοντας στο φρεάτιο ν.86 σχηματίζεται ένα πλάτωμα όπου τα κανάλια ρέουν σε έναν κάνναβο από αειθαλή δέντρα. Τα δέντρα αυτά ξεχωρίζοντας από τα υπόλοιπα φυλλοβόλα δέντρα της πρότασης, σηματοδοτούν το χώρο του μνημείου.

Στη λοιπή επιφάνεια του κοινόχρηστου χώρου με «πλάτη» στη συμβολή των οδών Κόδρου και Εθνικής Αντιστάσεως, δημιουργείται πλάτωμα με στοιχεία νερού, σε επίπεδα που καλύπτουν τις υπάρχουσες υψομετρικές διαφορές.

Η γραμμική νησίδα επί της οδού Κόδρου παίρνει την μορφή αλέας συνεπίπεδης πλέον με το δρόμο προκειμένου να αξιοποιηθεί ως χώρος περιπάτου υπό τη σκιά μεγάλων δέντρων και συνδέεται με τον διευρυμένο κοινόχρηστο χώρο των δύο φρεάτων, Στη συμβολή των οδών Κόδρου και Αλκιβιάδου ο περίπατος καταλήγει σε ένα υπερυψωμένο πλάτωμα-χώρο στάσης για την προστασία και την ανάδειξη των δυο υφιστάμενων δέντρων (Λεύκες αργυρόφυλλες).

Η διατήρηση της υπάρχουσας βλάστησης κι ο εμπλουτισμός της στην κατεύθυνση αυτή των νησίδων προς την Εθνικής Αντιστάσεως, επαναφέρει στη μνήμη και το ίχνος του «ρέματος» - η οδός Σαρανταπόρου. Η πληροφορία αυτή όπως και ό,τι σχετικό με το Αδριάνειο υδραγωγείο θα υπάρχει στα σημεία που θα επιλεγούν για την παροχή πληροφοριακού υλικού, σχετικά με το παρόν Πρόγραμμα.

Η συνολική έκταση της ανάπλασης του σημείου Π4, είναι περίπου 7,0 στρέμματα και περιλαμβάνει διαμορφώσεις πεζοδρομίων, οδοστρώματος και χώρων στάθμευσης στις γύρω οδούς (Αργοναυτών, Κωστή Παλαμά).

<u>Όσο αναφορά τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ισχύουν τα κάτωθι:</u>

Συνολικά, στην εξεταζόμενη περιοχή παρέμβασης υπάρχουν 80 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης που εξυπηρετούν τους πολίτες, οι οποίες είναι σε παράλληλη διάταξη με το πεζοδρόμιο. Πιο συγκεκριμένα, στο τμήμα της οδού Κόδρου ανάμεσα στις οδού Αλκιβιάδη και Παλαμά υπάρχουν 15 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης στη δεξιά πλευρά του οδοστρώματος. Επίσης, υπάρχουν άλλες 6 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης επί της οδού Κόδρου απέναντι από το φυτώριο και άλλες 2 στην οδό Αλκιβιάδου. Γύρω από το Ο.Τ. 325α του φυτώριου υπάρχουν άλλες 4 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης, ενώ και άλλες 5 θέσεις βρίσκονται στη νησίδα/κοινόχρηστο χώρο, απέναντι από την Ιαπωνική πρεσβεία. Τέλος, στην οδό Αργοναυτών υπάρχουν συνολικά 24 νόμιμες κοινόχρηστες θέσεις στάθμευσης και στις δύο πλευρές της οδού, ενώ στην οδό Παλαμά υπάρχουν 16 θέσεις στην αριστερή πλευρά του οδοστρώματος.

Εξαιτίας της γειτνίασης της εξεταζόμενης περιοχής με την λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως, στην οποία υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα, καθώς και της ύπαρξης της Ιαπωνικής Πρεσβείας και του 7ου Γυμνασίου Χαλανδρίου, παρατηρείται αυξημένος κυκλοφοριακός φόρτος και έντονο πρόβλημα παράνομης και άναρχης στάθμευσης στην οδό Κόδρου, καθώς και στον κόμβο των οδών Αργοναυτών και Κωστή Παλαμά. Πιο συγκεκριμένα παρατηρείται παράνομη στάθμευση πάνω στα πεζοδρόμια και άναρχη στάθμευση στον αδιαμόρφωτο χώρο στον κόμβο των οδών Αργοναυτών και Κωστή Παλαμά, με αποτέλεσμα να μένει ελάχιστος χώρος για τη

διέλευση των πεζών και των παιδιών κατά την άφιξη και αναχώρησή τους από το σχολείο, γεγονός ιδιαίτερα προβληματικό.

Τέλος, στο Ο.Τ. 325α που περικλείεται από τις οδούς Κόδρου (ανατολικά), Εθνικής Αντιστάσεως, Αργοναυτών και Κόδρου (δυτικά), λειτουργεί ένα μεγάλο ιδιωτικό φυτώριο γύρω από το οποίο παρατηρείται ιδιαίτερο πρόβλημα κατάληψης των πεζοδρομίων από παράνομη στάθμευση των πελατών επί των πεζοδρομίων. Τέλος, η έκθεση του εμπορεύματος του φυτωρίου πάνω στα πεζοδρόμια όπως και η ύπαρξη μεγάλου όγκου απορριμμάτων που προκύπτουν από το φυτώριο, δυσχεραίνουν σημαντικά την κίνηση των πεζών. Στον εσωτερικό αύλιο χώρο του φυτωρίου βρίσκεται καλυμμένο το φρεάτιο του Αδριάνειου υδραγωγείου v.86.

Πρόταση Μελέτης

Ένας από τους κεντρικούς στόχους της προτεινόμενης παρέμβασης είναι η συνολική προστασία, ανάπλαση και ανάδειξη του Αδριάνειου Υδραγωγείου ως σημαντικού περιβαλλοντικού και πολιτιστικού πόρου για τον Δήμο και τους πολίτες του, μέσω της σήμανσης της πορείας του αγωγού, της σύνδεσης των δύο φρεατίων και της δημιουργίας ευρύ δημόσιου χώρου και απόδοσής του στους κατοίκους. Σε αυτό το πλαίσιο, προτείνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διαμορφώσεις του οδικού δικτύου που αφορούν στα τμήματα της οδού Κόδρου (από την οδό Αλκιβιάδου έως την Εθνικής Αντιστάσεως) συνολικού μήκους περίπου 150μ., καθώς και στα τμήματα των οδών Αργοναυτών και Κωστή Παλαμά που περιλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης. Η συνολική επιφάνεια παρέμβασης αφορά σε μια έκταση 7,0 στρεμμάτων περίπου.

Επτανήσου (Π5)

Επόμενο ΣΗΜΕΙΟ 5, είναι ο κοινόχρηστος χώρος νότια του σημερινού χώρου στάθμευσης στην οδό Επτανήσου και Αποστολοπούλου με εμφανές το φρεάτιο v.78, ο χώρος στάθμευσης και ανάντι κοινόχρηστος χώρος στο αδιέξοδο της οδού Χαράς με εμφανές το φρεάτιο v.79.

Η ανάπλαση αφορά διαμόρφωση για την ανάδειξη/προβολή των φρεάτων και του ίχνους του Αδριάνειου υδραγωγείου ενώ θα αξιοποιηθεί ο μικρός ελαιώνας και θα εμπλουτισθεί με οπωροφόρα δένδρα δημιουργώντας έναν οπωρώνα που θα αποδοθεί στη γειτονιά. Παράλληλα δημιουργείται πεζόδρομος με δυνατότητα διέλευσης αυτοκινήτου κατά μήκος του ορίου των ιδιοκτησιών δυτικά του οπωρώνα και στην προέκταση της οδού Χαράς. Επιπλέον προτείνεται διαμόρφωση πεζοδρομίων και οδοστρώματος εντός ορίου της ενότητας παρέμβασης.

Η παρέμβασή μας αφορά ανάπλαση συνολικής έκτασης περίπου 2,5 στρεμμάτων από τα οποία μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού και της αρχιτεκτονικής πρότασης, αποδίδεται επιπλέον δημόσιος χώρος περίπου 0,4 στρέμματα.

Τέλος, άλλο ένα σημείο (ΣΗΜΕΙΟ 8), αποτελεί το 12^{ο} Δημοτικό Σχολείο και 15^{ο} Νηπιαγωγείο στο οποίο επίσης υπάρχει πρόταση ανάπλασης με συμμετοχικές διαδικασίες για τη διαμόρφωση/ανάπλαση και εγκατάσταση δεξαμενής νερού για χρήση/διαχείριση από το σχολείο. Πιθανή σημείο παρέμβασης ο ΚΧ εκτός σχολείου.

5.2.17 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 175/ 2020 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου, Σεπτέμβριος 2021

Το αντικείμενο της εν λόγω Απόφασης αφορά την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων της Μελέτης με τίτλο «Δίκτυο παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις οδούς Ευριπίδου (από Ρουμπέση έως Θησέως), Στρ. Δ. Ρουμπέση (από Καλλισπέρη έως Ευρυπίδου), Σεβ. Καλλισπέρη (από Φιλ. Λίτσα έως Ρουμπέση) και Φιλ. Λίτσα (από Χαιμαντά έως Σεβ. Καλλισπέρη) του Δήμου Χαλανδρίου».

Ωστόσο, η ανωτέρω έγκριση χορηγείται υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- Να λαμβάνεται μέριμνα έτσι ώστε με την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων να μην επηρεάζονται οι υπηρεσίες των μέσων οδικής μαζικής μεταφοράς.
- Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να υποστηρίζουν και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ). Με ευθύνη της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου και υπό την επίβλεψή της, να υλοποιηθούν οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ έτσι ώστε να γίνεται σαφής και ασφαλής διαχωρισμός με την ελεύθερη ζώνη του πεζοδρομίου.
- Τα μέτρα που λαμβάνονται με τη παρούσα απόφαση να ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός αν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από στελέχη της αρμόδιας Αστυνομικής Αρχής.
- Μη νομιμοποίησης τυχόν παράνομων ενεργειών.
- Παρακολούθησης της ακριβούς εκτέλεσης των όρων που έχουν τεθεί με αυτή, από τις Αρχές προς τις οποίες αποστέλλεται, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους.
- Να τηρούνται απαρέγκλιτα τα όσα απεικονίζονται στα συνημμένα σχέδια.
- Η τοποθέτηση άλλων, πλην ρυθμιστικών πινακίδων, (πληροφοριακών, αναγγελίας κινδύνου ή πινακίδων που διευκολύνουν και βελτιώνουν τη ρύθμιση ή την ασφάλεια της κυκλοφορίας κ.λπ.), μπορεί να γίνει με ευθύνη του Δήμου.
- Η τοποθέτηση των ρυθμιστικών πινακίδων, θα γίνεται σε κατάλληλες θέσεις ώστε να εξασφαλίζεται η ορατότητα των συμβαλλόμενων κινήσεων, με μέριμνα των τεχνικών υπηρεσιών του Δήμου.
- Να τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ.
- Η παρούσα έγκριση κυκλοφοριακής μελέτης για τα προτεινόμενα μέτρα ρύθμισης οδικής κυκλοφορίας:
    - Δεν υποκαθιστά άλλες απαιτούμενες εγκρίσεις ή άδειες που πρέπει να ληφθούν για την εκτέλεση των σχετικών εργασιών.
    - Κατισχύει στην περίπτωση που οι υπόψη κυκλοφοριακές ρυθμίσεις διαφοροποιούνται ή έρχονται σε αντίθεση με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που αναγράφονται ή απεικονίζονται σε προγενέστερες αυτής εγκρίσεις ή αποφάσεις ή τεχνικές εκθέσεις ή σε προγενέστερες αυτής κυκλοφοριακές μελέτες που τη συνοδεύουν.

5.2.18 Σχέδιο Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (Σ.Φ.Η.Ο) Δήμου Χαλανδρίου, Σεπτέμβριος 2021

Στόχος/ σκοπός του εν λόγω Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων του Δήμου Χαλανδρίου, εφαρμόζοντας τις προδιαγραφές που περιλαμβάνονται στη σχετική νομοθεσία (Ν. 4710/2020) σε συνδυασμό με την εκτέλεση των απαραίτητων εργασιών, αυτοψιών είναι να δημιουργήσει ένα σύγχρονο, βιώσιμο, λειτουργικό και αποτελεσματικό σύστημα φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, εξασφαλίζοντας με αυτόν τον τρόπο την απαραίτητη συνθήκη για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης, ήτοι ένα δίκτυο υποδομών φόρτισης στα λειτουργικά όριά του.

Κατά την εκπόνηση του Σ.Φ.Η.Ο. αναπτύχθηκαν **δύο (2) Σενάρια**.

Το **Σενάριο Α** εστιάζει στην ισοκατανομή των σταθμών φόρτισης εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου με κριτήριο την εξυπηρέτηση και καλύπτει σε έκταση το 52% του συνόλου του Δήμου (Ακτίνα Επιρροής Φορτιστών R=250m)

Το **Σενάριο Β** δίνει μεγαλύτερη έμφαση στους πόλους έλξης του Δήμου Χαλανδρίου. Οι χώροι αυτοί περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τις δημόσιες υπηρεσίες, τα εμπορικά καταστήματα, τους χώρους άθλησης και αναψυχής, εγκαταστάσεις υγείας κλπ. Στο σενάριο αυτό υπολογίζεται ότι θα υπάρχει μεγαλύτερη εναλλαγή Η/Ο ανά θέση φόρτισης κατά τη διάρκεια της ημέρας, καθώς η μέση διάρκεια στάθμευσης των επισκεπτών δεν υπερβαίνει τις 2-3 ώρες. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα καλύτερα οικονομικά αποτελέσματα όσο αφορά την εμπορική εκμετάλλευση και την οικονομική βιωσιμότητα του δικτύου ηλεκτρικών φορτιστών.

Προκειμένου να αξιολογηθούν οι εναλλακτικές προσεγγίσεις για τη χωροθέτηση των σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων πραγματοποιήθηκε διαδικτυακή διαβούλευση των εμπλεκόμενων φορέων της πόλης προκειμένου να ενημερωθούν για τις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΦΗΟ και προκειμένου να αξιολογήσουν τις εναλλακτικές προσεγγίσεις (σενάρια) χωροθέτησης.

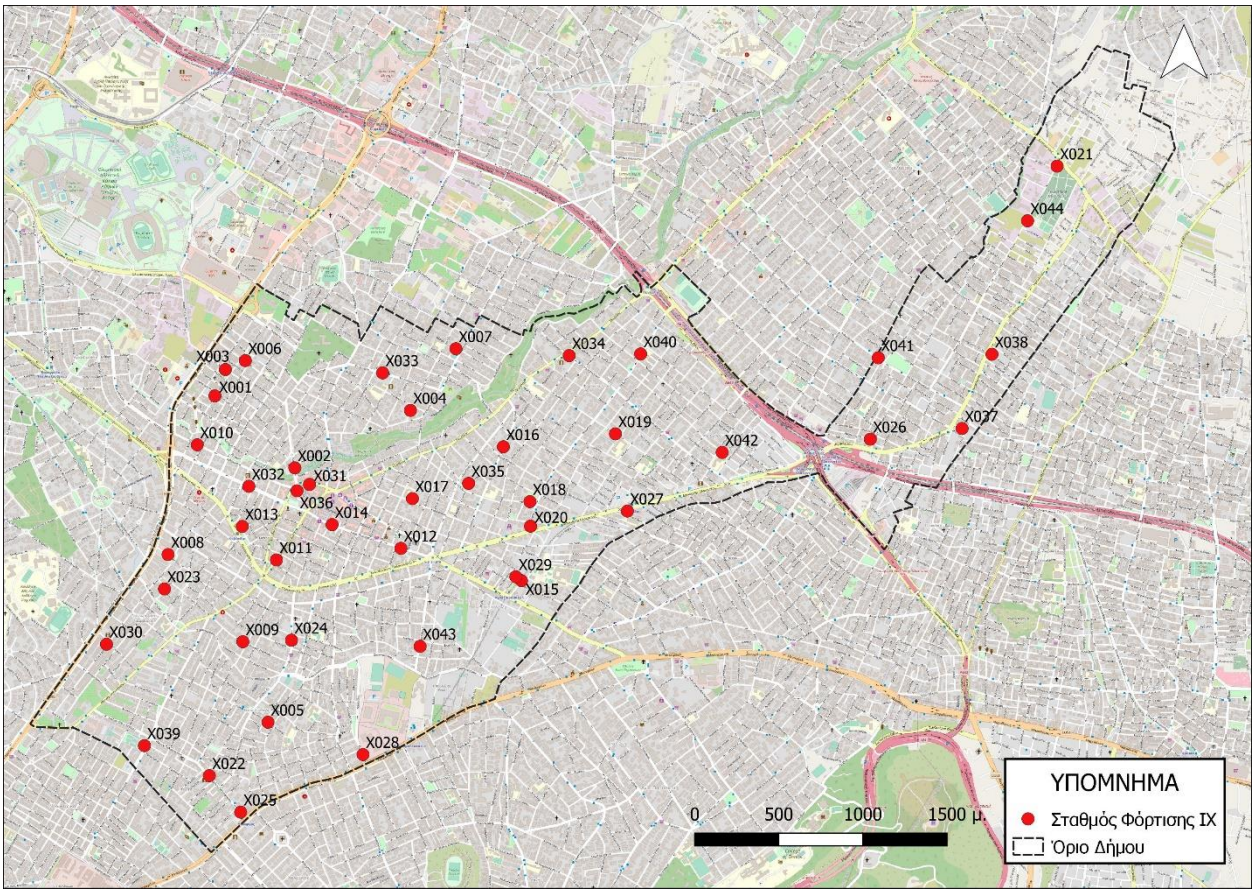
Η οριστική χωροθέτηση των σταθμών φόρτισης προέκυψε ως αποτέλεσμα της διαβούλευσης και της συνεργασίας με την τεχνική υπηρεσία.

Αξίζει να αναφερθεί ότι και στα δύο (2) σενάρια επιλέχθηκαν φορτιστές που εξυπηρετούν δύο οχήματα (δύο παροχές ανά φορτιστή) με σκοπό το χαμηλότερο κόστος υποδομής, καθώς και την εξοικονόμηση δημόσιου χώρου.

Όσον αφορά τις ειδικές θέσεις, χωροθετούνται οι παρακάτω:

- 1 θέση Ε.Δ.Χ.- ΤΑΞΙ
- 13 θέσεις ΑμεΑ
- 9 θέσεις μικροκινητικότητας,
- 2 θέσεις σε σημεία φορτοεκφόρτωσης,
- 2 θέσεις σε σημεία στάθμευσης λεωφορείων Δημόσιας Συγκοινωνίας
- 1 θέση σε σημεία στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων

Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται τα σημεία φόρτισης ΙΧ που επιλέχθηκαν βάσει του τελικού σεναρίου.



Εικόνα 5-6: Προτεινόμενη ιεράρχηση οδικού δικτύου – Τελικό Σενάριο – Ορίζοντας 5ετίας
(Πηγή: ΣΦΗΟ Δήμου Χαλανδρίου – Παραδοτέο Π1β, Δεκέμβριος 2021)

5.2.19 Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεση / βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση σεισμών του Δήμου Χαλανδρίου, Οκτώβριος 2021

Με το εν λόγω σχέδιο επιδιώκεται η άμεση και συντονισμένη απόκριση των εμπλεκόμενων Φορέων σε Τοπικό επίπεδο για την αποτελεσματική αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών από την εκδήλωση σεισμών και την άμεση διαχείριση των συνεπειών τους, δράσεις που αποβλέπουν στην προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών, καθώς και στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, των πλουτοπαραγωγικών πηγών και των υποδομών της χώρας. Προϋπόθεση για την επίτευξη του σκοπού αυτού είναι η συνέργεια, η συνεργασία και η διαλειτουργικότητα των εμπλεκόμενων Φορέων σε Τοπικό επίπεδο.

Ο Δήμος Χαλανδρίου ως φορέας πολιτικής προστασίας (άρθ. 3 του Ν.3013/2002 όπως ισχύει), μετά την εκδήλωση σεισμών κινητοποιεί και δρομολογεί δράσεις εντός της χωρικής αρμοδιότητάς του, που αποβλέπουν στην εκπλήρωση του σκοπού της πολιτικής προστασίας, ο οποίος συνδέεται κατά κύριο λόγο με την προστασία της ζωής και της περιουσίας των πολιτών από καταστροφές και στη διαχείριση των συνεπειών σε υποδομές αρμοδιότητάς του.

Οι δράσεις πολιτικής προστασίας του Δήμου Χαλανδρίου στην αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών και την άμεση/βραχεία διαχείριση των συνεπειών, θεσμικά απορρέουν κατά κύριο λόγο από το Ν.3013/2002 (όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει), καθώς και το νέο πλαίσιο της Αυτοδιοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν.3852/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), σύμφωνα με τα οποία έχουν αποδοθεί στους Δήμους σημαντικές αρμοδιότητες για την πρόληψη, ετοιμότητα, αντιμετώπιση και αποκατάσταση των καταστροφών.

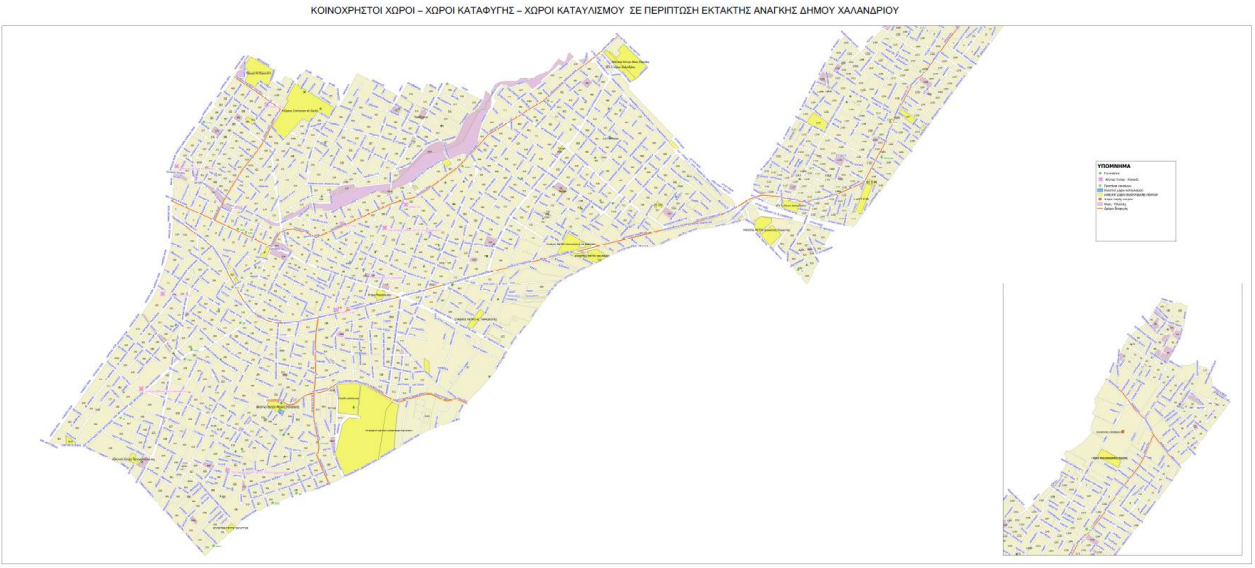
Στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου η άμεση/βραχεία διαχείριση συνεπειών από τον Δήμο Χαλανδρίου συνδέεται με δράσεις που αφορούν:

- την παροχή βοήθειας στους πληγέντες -προσωρινή διαμονή των πολιτών που λόγω καταστροφής η παραμονή στις κατοικίες τους έχει καταστεί αδύνατη- σε συνεργασία με την Περιφέρεια Αττικής
- την οργάνωση συνεργείων διανομής πόσιμου νερού στους πολίτες στους χώρους καταφυγής, εφόσον συντρέχουν λόγοι
- την αποκατάσταση βατότητας των αποκλεισμένων οδών αρμοδιότητας του Δήμου Χαλανδρίου με την απομάκρυνση μπάζων ή ερειπίων από το οδόστρωμα και αποκατάσταση της οδικής κυκλοφορίας,
- τη δρομολόγηση δράσεων για την αποκατάσταση βλαβών στο δίκτυο ύδρευσης και αποχέτευσης, εφόσον συντρέχουν λόγοι
- την υποστήριξη του έργου των συνεργείων αποκατάστασης βλαβών δικτύων παροχής κοινής ωφέλειας (ΔΕΔΔΗΕ, κλπ) με μέσα που διαθέτει ο Δήμος, εφόσον συντρέχουν λόγοι
- την ενεργοποίηση εθελοντικών οργανώσεων πολιτικής προστασίας που δραστηριοποιούνται στον Δήμο για υποστηρικτικές δράσεις στο έργο του Δήμου
- τις επεμβάσεις για την άρση των επικινδυνοτήτων, την κατεδάφιση των επικινδύνως ετοιμόρροπων κτιρίων και την απομάκρυνση των ερειπίων
- την επιλογή χώρων προσωρινής εναπόθεσης μπάζων από καταρρεύσεις κτιρίων, μετά από σεισμό
- τη συγκρότηση επιτροπών για την καταγραφή και εκτίμηση ζημιών σε κατοικίες, προκειμένου να χορηγηθούν οι προβλεπόμενες οικονομικές ενισχύσεις για την κάλυψη των πρώτων αναγκών των πληγέντων, για επισκευές κύριας οικίας ή αντικατάσταση οικοσκευής (ΚΥΑ 33862/6-05-2019 - ΦΕΚ 1669 Β),

- την υποστήριξη του έργου της Περιφέρειας στην οργάνωση χώρων για την υποδοχή και διαβίωση των πληγέντων μετά από σεισμό (χώροι καταυλισμών)
- τη δρομολόγηση δράσεων για οργάνωση χώρων για την υποδοχή και διαβίωση των πληγέντων μετά από σεισμό (χώροι καταυλισμών), εφόσον τούτο αποφασιστεί από τον Δήμαρχο, λόγω των πλεονεκτημάτων που μπορεί να διαθέτει ο Δήμος για την υλοποίηση της δράσης αυτής (παράγραφος 6.8.2 του παρόντος), σε συνεργασία με την οικεία Περιφέρεια. Έλεγχος λειτουργίας των βασικών δικτύων υποδομής και προετοιμασίας των προκαθορισμένων χώρων για την υποδοχή και διαβίωση των πληγέντων
- την υποβολή αιτήματος προς τον Γενικό Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας για την ενεργοποίηση του Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Αρχής Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ε.Α.Γ.Μ.Ε.) και της ΓΓΠΠ, σε περιπτώσεις συντελεσθέντος ή εν εξελίξει καταστροφικού φαινομένου γεωλογικής αιτιολογίας (κατολισθήσεις, εδαφικές υποχωρήσεις, καθιζήσεις), σύμφωνα με τα 4927/5-07- 2016 και 6044/25-08-2016 έγγραφα της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ
- την ενημέρωση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, στο πλαίσιο συντονισμού και ιεράρχησης δράσεων πολιτικής προστασίας στην αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών και την άμεση/βραχεία διαχείριση των συνεπειών
- ό,τι άλλο κρίνεται απαραίτητο για την άμεση/βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση σεισμών, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του

Αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι οι δράσεις του Δημάρχου Χαλανδρίου, που αφορούν τη λήψη απόφασης για την οργανωμένη προληπτική απομάκρυνση πολιτών, ξεκινούν αμέσως μετά τη σχετική εισήγηση προς τον Δήμαρχο από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες ή από τα κλιμάκια της Γ.Δ.Α.Ε.Φ.Κ. ή από τον εκάστοτε Επικεφαλής Αξιωματικού του Πυροσβεστικού Σώματος, ο οποίος ενεργεί σε τοπικό επίπεδο ως συντονιστής του έργου του Πυροσβεστικού Σώματος.

Τέλος, ακολουθεί ο χάρτης στον οποίο αποτυπώνονται οι χώροι καταφυγής αλλά και πάρκα, άλση κλπ. που μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως αρχικοί χώροι συγκέντρωσης του πληθυσμού.



Εικόνα 5-7: Κοινόχρηστοι Χώροι – Χώροι Καταφυγής – Χώροι Καταυλισμού σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης Δήμου Χαλανδρίου

(Πηγή: Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών και άμεση/βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση σεισμών του Δήμου Χαλανδρίου, Οκτώβριος 2021)

5.2.20 Σχέδιο αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών και άμεση / βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων του Δήμου Χαλανδρίου, Οκτώβριος 2021

Με το εν λόγω σχέδιο επιδιώκεται η άμεση και συντονισμένη απόκριση των εμπλεκόμενων Φορέων σε Τοπικό επίπεδο για την αποτελεσματική αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών από την εκδήλωση Πλημμυρικών Φαινομένων και την άμεση διαχείριση των συνεπειών τους, δράσεις που αποβλέπουν στην προστασία της ζωής, της υγείας και της περιουσίας των πολιτών, καθώς και στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, των πλουτοπαραγωγικών πηγών και των υποδομών της χώρας. Προϋπόθεση για την επίτευξη του σκοπού αυτού είναι η συνέργεια, η συνεργασία και η διαλειτουργικότητα των εμπλεκόμενων Φορέων σε Τοπικό επίπεδο.

Ο Δήμος Χαλανδρίου ως φορέας πολιτικής προστασίας (άρθ. 3 του Ν.3013/2002 όπως ισχύει), μετά την εκδήλωση πλημμυρών κινητοποιεί και δρομολογεί δράσεις εντός της χωρικής αρμοδιότητάς του, που αποβλέπουν στην εκπλήρωση του σκοπού της πολιτικής προστασίας, ο οποίος συνδέεται κατά κύριο λόγο με την προστασία της ζωής και της περιουσίας των πολιτών από καταστροφές και στη διαχείριση των συνεπειών σε υποδομές αρμοδιότητάς του.

Οι δράσεις πολιτικής προστασίας του Δήμου Χαλανδρίου στην αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών και την άμεση/βραχεία διαχείριση των συνεπειών, θεσμικά απορρέουν κατά κύριο λόγο από το Ν.3013/2002 (όπως αυτός έχει τροποποιηθεί και ισχύει), καθώς και το νέο πλαίσιο της Αυτοδιοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης (Ν.3852/2010, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει), σύμφωνα με τα οποία έχουν αποδοθεί στους Δήμους σημαντικές αρμοδιότητες για την πρόληψη, ετοιμότητα, αντιμετώπιση και αποκατάσταση των καταστροφών.

Στο πλαίσιο του παρόντος Σχεδίου Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών και Άμεσης/Βραχείας Διαχείρισης των Συνεπειών από την Εκδήλωση Πλημμυρικών Φαινομένων του Δήμου Χαλανδρίου, η άμεση/βραχεία διαχείριση συνεπειών από τον Δήμο Χαλανδρίου συνδέεται με δράσεις που αφορούν:

- Την παροχή βοήθειας στους πληγέντες -προσωρινή διαμονή των πολιτών που λόγω καταστροφής η παραμονή στις κατοικίες τους έχει καταστεί αδύνατη- σε συνεργασία με την Περιφέρεια Αττικής
- Την αποκατάσταση βατότητας των αποκλεισμένων οδών αρμοδιότητας του Δήμου Χαλανδρίου με την απομάκρυνση φερτών υλικών, πλημμυρικών υδάτων και μπαζών από το οδόστρωμα και αποκατάσταση της οδικής κυκλοφορίας
- Τη μεταφορά των ανωτέρω φερτών υλικών στους χώρους που έχουν ήδη προσδιοριστεί για την προσωρινή εναπόθεση φερτών υλικών μετά την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων και τη δρομολόγηση δράσεων προσωρινής αποθήκευσης, μεταφόρτωσης, ανάκτησης και διάθεσής τους, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία διαχείρισης μη επικίνδυνων στερεών αποβλήτων
- Τον καθαρισμό εντός των πλημμυρισμένων περιοχών των εσχαρών των φρεατίων υδροσυλλογής στις οδούς αρμοδιότητάς τους και καθαρισμός λοιπών αντιπλημμυρικών έργων αρμοδιότητάς τους από φερτά υλικά λόγω των πλημμυρικών υδάτων, προς αποκατάσταση της λειτουργικότητάς τους
- Την υποστήριξη του έργου των συνεργείων αποκατάστασης βλαβών δικτύων παροχής κοινής ωφέλειας (ΔΕΔΔΗΕ, κλπ) με μέσα που διαθέτει ο Δήμος, εφόσον συντρέχουν λόγοι
- Την ενεργοποίηση εθελοντικών οργανώσεων πολιτικής προστασίας που δραστηριοποιούνται στον Δήμο για υποστηρικτικές δράσεις στο έργο του Δήμου

- Τις επεμβάσεις για την άρση των επικινδυνοτήτων, την κατεδάφιση των επικινδύνως ετοιμόρροπων κτιρίων και την απομάκρυνση των ερειπίων
- Τη συγκρότηση επιτροπών για την καταγραφή και εκτίμηση ζημιών σε κατοικίες, προκειμένου να χορηγηθούν οι προβλεπόμενες οικονομικές ενισχύσεις για την κάλυψη των πρώτων αναγκών των πληγέντων, για επισκευές κύριας οικίας ή αντικατάσταση οικοσκευής (ΚΥΑ 33862/6-05-2019 - ΦΕΚ 1669 Β)
- Την αποστολή στην Περιφέρεια καταλόγου των αυτοψιών των πληγέντων κτιρίων για την υποβολή αιτήματος οριοθέτησης της πληγείσας περιοχής και χορήγησης στεγαστικής συνδρομής
- Την υποβολή αιτήματος για κήρυξη των πληγέντων περιοχών από πλημμυρικά φαινόμενα του Δήμου σε Κατάσταση Έκτακτης Ανάγκης Πολιτικής Προστασίας, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες οδηγίες της ΓΓΠΠ (2300/29-03-2016 έγγραφο της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ - ΑΔΑ: ΩΜΣΚ465ΦΘΕ-7ΒΞ)
- Την υποβολή αιτήματος προς τον Γενικό Γραμματέα Πολιτικής Προστασίας για την ενεργοποίηση του Μνημονίου Συνεργασίας μεταξύ της Ελληνικής Αρχής Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών (Ε.Α.Γ.Μ.Ε.) και της ΓΓΠΠ, σε περιπτώσεις συντελεσθέντος ή εν εξελίξει καταστροφικού φαινομένου γεωλογικής αιτιολογίας (κατολισθήσεις, εδαφικές υποχωρήσεις, καθιζήσεις), σύμφωνα με τα 4927/5-07- 2016 και 6044/25-08-2016 έγγραφα της Δ/νσης Σχεδιασμού & Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών της ΓΓΠΠ
- Την ενημέρωση του Συντονιστή Αποκεντρωμένης Διοίκησης Αττικής, στο πλαίσιο συντονισμού και ιεράρχησης δράσεων πολιτικής προστασίας στην αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών και την άμεση/ βραχεία διαχείριση των συνεπειών
- Ό,τι άλλο κρίνεται απαραίτητο για την άμεση/βραχεία διαχείριση των συνεπειών από την εκδήλωση πλημμυρικών φαινομένων, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του

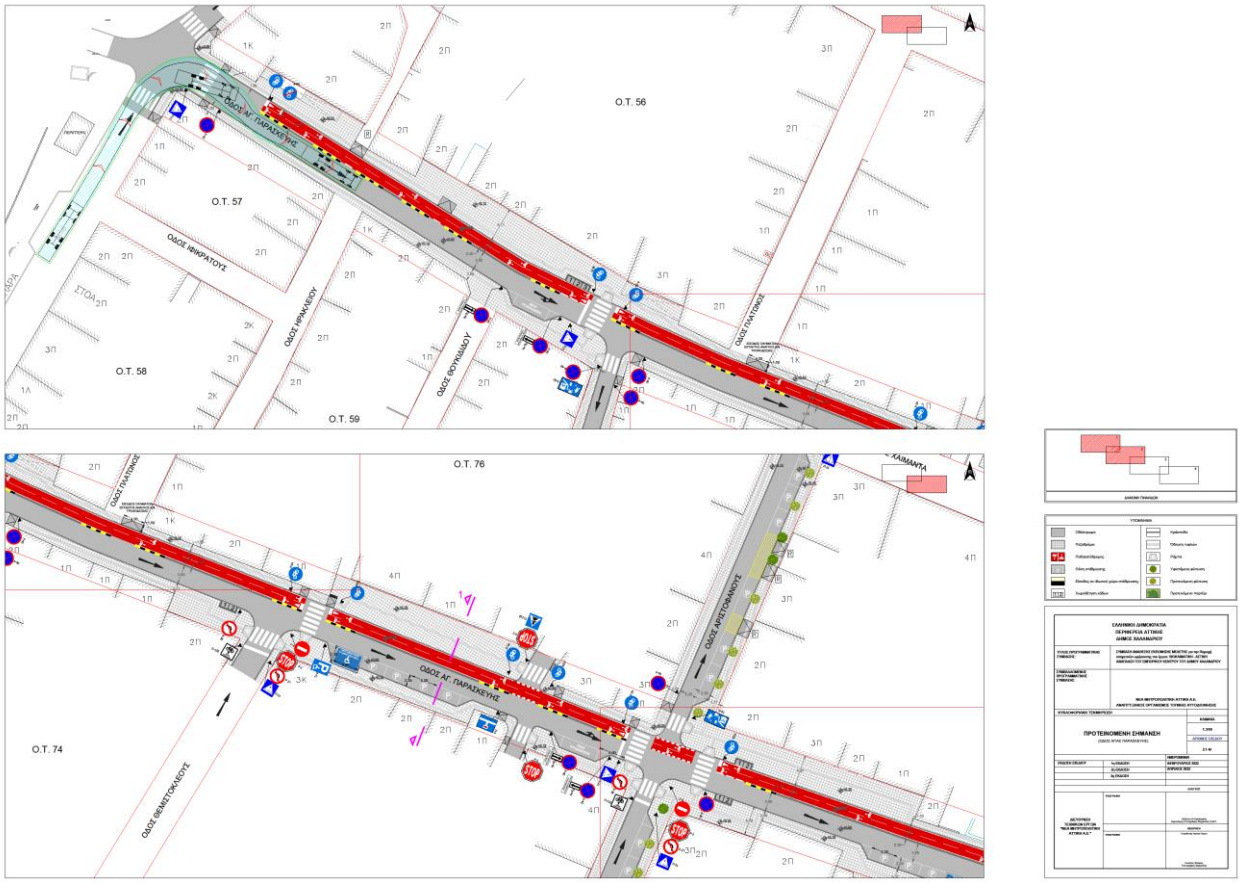
Αξίζει ακόμη να σημειωθεί ότι οι δράσεις του Δημάρχου Χαλανδρίου, που αφορούν τη λήψη απόφασης για την οργανωμένη προληπτική απομάκρυνση πολιτών, ξεκινούν αμέσως μετά τη σχετική εισήγηση προς τον Δήμαρχο από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες ή από τον αρμόδιο λειτουργίας αντιπλημμυρικών έργων ή από τον εκάστοτε Επικεφαλής Αξιωματικού του Πυροσβεστικού Σώματος, ο οποίος ενεργεί σε τοπικό επίπεδο ως συντονιστής του έργου του Πυροσβεστικού Σώματος.

5.2.21 Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου, Φεβρουάριος 2022

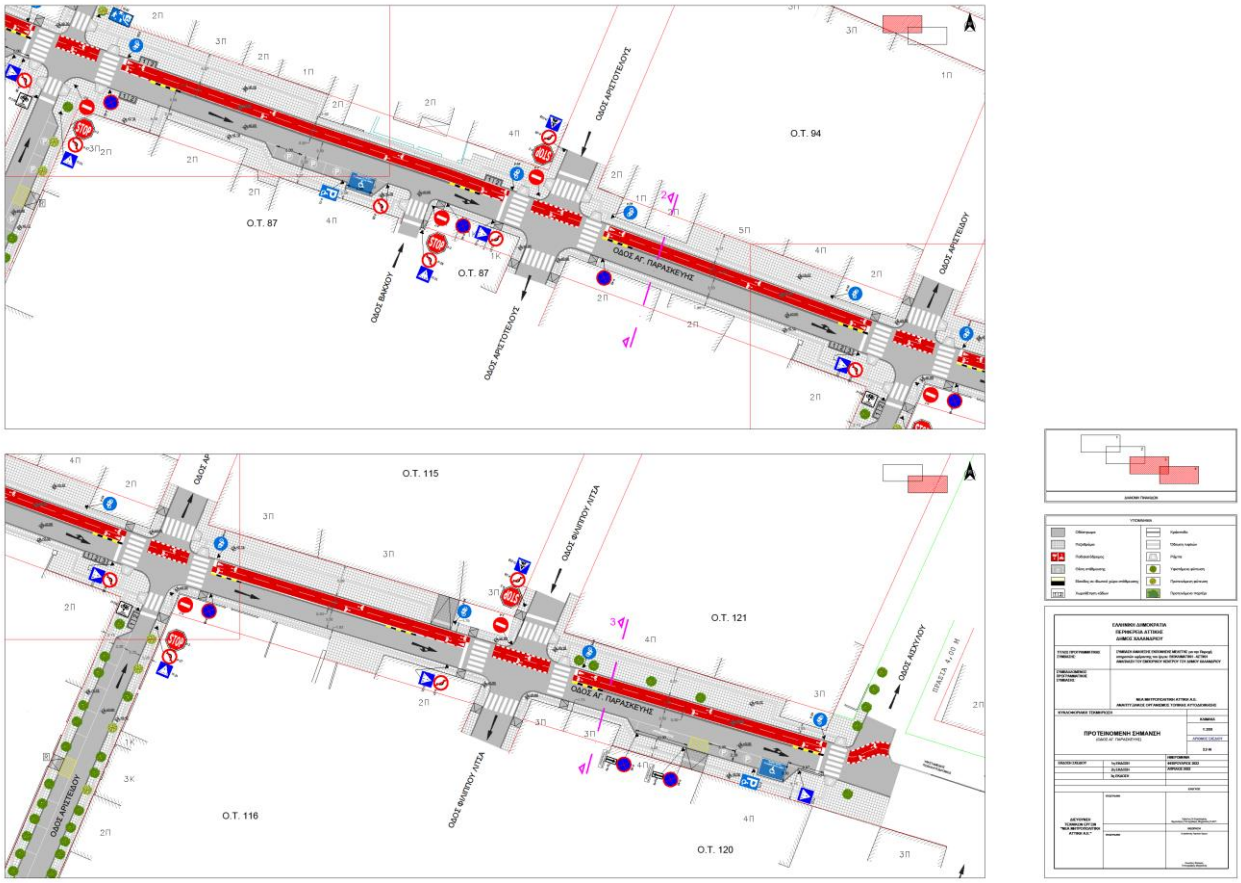
Το αντικείμενο της εν λόγω μελέτη είναι η αναβάθμιση του εσωτερικού περιβάλλοντος και η ποιοτική ανάδειξη της περιοχής παρέμβασης μέσω της βελτίωσης των υποδομών, της αποθάρρυνση εισροής μεγάλου αριθμού οχημάτων στο κέντρο, της ενίσχυσης της προσβασιμότητας, της αύξησης της φύτευσης και της προώθησης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Πιο συγκεκριμένα, στο έργο περιλαμβάνονται οι εξής παρεμβάσεις:

- Η διαμόρφωση λωρίδας κίνησης ποδηλάτων και πεζών στην οδό Αγ. Παρασκευής (από Αισχύλου έως Πλατεία Χαλανδρίου)
- Η ανακατασκευή πεζοδρομίων στις οδούς Αβέρωφ (από Παλαιολόγου έως 25ης Μαρτίου), Λ.Α. Παπανδρέου (από Παλαιολόγου έως Αγ. Γεωργίου), Αγ. Γεωργίου (από Λ.Α Παπανδρέου έως Διονύσου) και Κολοκοτρώνη
- Η ανάπλαση των υφιστάμενων, υλοποιημένων πεζοδρόμων στις οδούς Κατσουλιέρη (από Γκίνη έως Λ.Α. Παπανδρέου), Χαϊμαντά (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Φ. Λίτσα), Ιφικράτους (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Ηρακλείου), Ηρακλείου (από Σωκράτους έως Αγ Παρασκευής), Θουκυδίδου (από Καραολή και Δημητρίου έως Αγ .Παρασκευής) και Πλάτωνος (από Αγ. Παρασκευής έως Αγ. Γεωργίου)
- Η κατασκευή των εγκεκριμένων και μη υλοποιημένων πεζόδρομων στις οδούς Σωκράτους (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Αριστοφάνους), Ομήρου (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Σοφ. Βενιζέλου), Ξενοφώντος (από Αριστοτέλους έως Αριστοφάνους), Καλογρέζας (από Λ.Α. Παπανδρέου έως 25ης Μαρτίου).
- Η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις οδούς Σοφοκλή Βενιζέλου (από Αγ. Παρασκευής έως Ομήρου), Αριστοφάνους (από Σόλωνος έως Αφροδίτης), Αριστείδου (από Αγ. Παρασκευής έως Σωκράτους), Αριστοτέλους(από Αγ. Γεωργίου έως Καλλισπέρη), Παπάγου(από Ηρώδου Αττικού έως Λίτσα), Καραολή και Δημητρίου (από Λ.Α. Παπανδρέου έως Λίτσα), Ολυμπιονικών (από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Αριστοφάνους)



Εικόνα 5-8: Προτεινόμενη σήμανση στην οδό Αγίας Παρασκευής, Σ1-Ν
(Πηγή: Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου, Φεβρουάριος 2022)



Εικόνα 5-9: Προτεινόμενη σήμανση στην οδό Αγίας Παρασκευής, Σ2-Ν
(Πηγή: Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου, Φεβρουάριος 2022)

Εικόνα 5-10: Αποτύπωση Υφιστάμενης Κατάστασης – Υφιστάμενη Σήμανση, Οδοί Σοφ. Βενιζέλου & Αγίας Παρασκευής

(Πηγή: Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου, Φεβρουάριος 2022)

5.2.22 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 33/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Χαλανδρίου, Αύγουστος 2022

Το αντικείμενο της εν λόγω Απόφασης αφορά την έγκριση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που απορρέουν από την αστική ανάπλαση της οδού Σοφοκλή Βενιζέλου, από την οδό Παπανικολή έως την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, στην περιοχή του Κάτω Χαλανδρίου.

Ωστόσο, η ανωτέρω έγκριση χορηγείται υπό τις εξής προϋποθέσεις:

- Να λαμβάνεται μέριμνα έτσι ώστε με την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων να τηρούνται τα όσα αναγράφονται στο ανωτέρω (22) σχετικό έγγραφο με τη σύμφωνη γνώμη του ΟΑΣΑ σε συνδυασμό με τις διατάξεις της (9) σχετ. υπουργικής απόφασης.
- Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να υποστηρίζουν και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Τα μέτρα που λαμβάνονται με την παρούσα απόφαση να ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός αν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από στελέχη της αρμόδιας Αστυνομικής Αρχής.
- Μη νομιμοποίησης τυχόν παράνομων ενεργειών.
- Παρακολούθησης της ακριβούς εκτέλεσης των όρων που έχουν τεθεί με αυτή, από τις Αρχές προς τις οποίες αποστέλλεται, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων τους.
- Η τοποθέτηση άλλων, πλην ρυθμιστικών, σημάνσεων (πληροφοριακών, σημάνσεων που βελτιώνουν και διευκολύνουν τη ρύθμιση ή την ασφάλεια της κυκλοφορίας), μπορεί να γίνει με ευθύνη του Δήμου, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες προδιαγραφές. Ομοίως, και η ενίσχυση της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης οριζόντιας και κάθετης κρίνεται αναγκαία για την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή.
- Κατά την υλοποίηση της μελέτης, σε ό,τι αφορά τη χωροθέτηση και διαμόρφωση των διαβάσεων πεζών να ληφθούν υπόψη, για τα συγκεκριμένα τμήματα των οδών, τα πλάτη των πεζοδρομίων, τα πιθανά εμπόδια λόγω ύπαρξης αστικού εξοπλισμού, οι πιθανές είσοδοι - έξοδοι χώρων στάθμευσης κ.α. και να γίνουν οι κατάλληλες διαμορφώσεις των, εκατέρωθεν των διαβάσεων, πεζοδρομίων έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Να τηρούνται απαρέγκλιτα οι διατάξεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ, καθώς και οι διατάξεις της (9) σχετ. υπουργικής απόφασης.
- Να τηρούνται τα όσα απεικονίζονται στα υποβληθέντα, επικαιροποιημένα σχέδια του ανωτέρω (21) σχετικού.
- Το παρόν έγγραφο δεν υποκαθιστά απαιτούμενες άλλες εγκρίσεις ή άδειες που πρέπει να ληφθούν. Επίσης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που περιλαμβάνονται στα σχέδια του ανωτέρω (21) σχετικού, κατισχύουν στην περίπτωση κατά την οποία διαφοροποιούνται ή έρχονται σε αντίθεση με αντίστοιχες αναγραφόμενες ή εικονιζόμενες, σε εγκριτικές αποφάσεις ή σε τεχνικές εκθέσεις, μελέτες, σχέδια ή σκαριφήματα.

5.2.23 Έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σύμφωνα με την υπ' αρ. 32/2021 απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Χαλανδρίου, Νοέμβριος 2022

Το αντικείμενο της εν λόγω Απόφασης αφορά στις κυκλοφορικές ρυθμίσεις της οδού Α) Ολύμπου, από Δουκ. Πλακεντίας έως Παράδρομο Αττικής Οδού, Β) Μεταμορφώσεως, από Ολύμπου έως Λ. Πεντέλης

Πιο συγκεκριμένα ισχύουν τα κάτωθι:

Οδός Ολύμπου

- Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, μέσω διαπλάτυνσης-επέκτασης πεζοδρομίων και διαμόρφωσης προεξοχών στο οδόστρωμα, και καθορισμός του πλάτους της λωρίδας κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας από 3,50 έως 4,00 μέτρα.
- Καθορισμός ζωνών παρόδιας, παράλληλης και υπό γωνία 45 μοιρών, στάθμευσης εκατέρωθεν της οδού. Οι θέσεις στάθμευσης που διαμορφώνονται σε αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις εγκεκριμένες προδιαγραφές, περιλαμβάνουν επτά (7) ειδικές θέσεις στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (πινακίδα Ρ-71).
- Καθορισμός διαδρόμου ποδηλάτων αμφίδρομης κίνησης πλάτους 2,50 μ. στη στάθμη του πεζοδρομίου (στάθμη +0.12) στην πλευρά των μονών αριθμών της οδού από τη συμβολή της με τον παράδρομο της Αττικής οδού μέχρι τη συμβολή της με την οδό Ηρακλειδών. Εξαίρεση, μόνο ως προς τη στάθμη κίνησης των ποδηλάτων, αποτελεί το τμήμα του διαδρόμου ποδηλάτων μπροστά από το 13^{ο} Δημοτικό Σχολείο Χαλανδρίου (τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Ηλείας και Μεσσηνίας) όπου ο διάδρομος ποδηλάτων διαμορφώνεται στη στάθμη του οδοστρώματος (στάθμη αναφοράς 0.00).
- Καθορισμός του ορίου ταχύτητας των οχημάτων (πινακίδα Ρ-32) στην περιοχή του 13^{ου} Δημοτικού Σχολείου Χαλανδρίου (τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Ηλείας και Μεσσηνίας) στα 30 χλμ/ώρα.
- Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων στα σημεία συμβολής της οδού με τις οδούς Λακωνίας, Κορινθίας, Ηλείας, Μεσσηνίας, Αρκαδίας, Μεταμορφώσεως, Πέλλης, Ιωαννίνων, Έβρου, Ροδόπης, Λυσιστράτης, Ειρήνης, Ήβης, Θρασύβουλου και Ηρακλειδών, διαβάσεων πεζών στα σημεία συμβολής με τις οδούς Εδέσσης και Δημοσθένους, και μιας διάβασης πεζών επί της οδού πριν τη συμβολή της με την οδό Δουκίσσης Πλακεντίας.

Οδός Μεταμορφώσεως

- Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, μέσω διαπλάτυνσης-επέκτασης πεζοδρομίων και διαμόρφωσης προεξοχών στο οδόστρωμα, και καθορισμός του πλάτους της λωρίδας κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας μεταξύ της Λεωφόρου Πεντέλης και της οδού Ολύμπου από 3,50 έως 4,30 μ. Το υπόψη τμήμα της οδού είναι μονόδρομος με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς τη Λεωφόρο Πεντέλης.
- Μείωση του πλάτους του οδοστρώματος, μέσω διαπλάτυνσης-επέκτασης πεζοδρομίων και διαμόρφωσης προεξοχών στο οδόστρωμα, και καθορισμός του πλάτους επέκτασης εκ των δύο (2) λωρίδων κίνησης της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας μεταξύ των οδών Ολύμπου και Αργυροκάστρου στα 3,50 μ. Η λωρίδα με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Ολύμπου είναι αποκλειστική λωρίδα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) αντίθετης ροής με την υπόλοιπη κυκλοφορία. Στη λωρίδα με κατεύθυνση κυκλοφορίας προς την οδό Αργυροκάστρου επιτρέπεται η κίνηση σε όλα τα οχήματα.

- Καθορισμός ζωνών παρόδιας παράλληλης στάθμευσης εκατέρωθεν της οδού. Οι θέσεις στάθμευσης που διαμορφώνονται σε αυτές, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 34 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και τις εγκεκριμένες προδιαγραφές, περιλαμβάνουν μία (1) ειδική θέση στάθμευσης αποκλειστικά για οχήματα ατόμων με μειωμένη κινητικότητα (πινακίδα Ρ-71).
- Καθορισμός διαδρόμου ποδηλάτων αμφίδρομης κίνησης πλάτους 2,50 μ. στη στάθμη του πεζοδρομίου (στάθμη +0.12) στην πλευρά των ζυγών αριθμών της οδού από τη συμβολή της με την οδό Ελικώνος μέχρι τη συμβολή της με την οδό Θεοδοσίου.
- Καθορισμός του ορίου ταχύτητας των οχημάτων (πινακίδα Ρ-32) στην περιοχή του 5ου Δημοτικού Σχολείου Χαλανδρίου (τμήμα της οδού μεταξύ των οδών Βριλησσίων και Αργυροκάστρου) στα 30 χλμ/ώρα.
- Διαμόρφωση διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων στα σημεία συμβολής της οδού με τις οδούς Λευκών Ορέων, Αρτεμισίου, Λεωνίδα, Ολύμπου, Τυμφρηστού, Ταϋγέτου, Χελμού, Κιθαιρώνος, Παρνασσού και Λιλίκας Νάκου, διαβάσεων πεζών στα σημεία συμβολής με τις οδούς Ελικώνος, Πάρνωνος, Θεοδοσίου, Βόλου, Βριλησσίων και Αργυροκάστρου, και μιας διάβασης πεζών επί της οδού πριν τη συμβολή της με τη Λεωφόρο Πεντέλης.

Ωστόσο, η ανωτέρω έγκριση χορηγείται υπό τις εξής προϋποθέσεις

- Να λαμβάνεται μέριμνα έτσι ώστε με την εφαρμογή των προτεινόμενων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων να μην επηρεάζονται οι υπηρεσίες των μέσων οδικής μαζικής μεταφοράς. 2. Οι προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να υποστηρίζουν και τις ανάγκες των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Τα μέτρα που λαμβάνονται με την παρούσα απόφαση να ισχύουν από την τοποθέτηση των οικείων πινακίδων σήμανσης, των σηματοδοτών ή των διαγραμμίσεων στο οδόστρωμα, εκτός αν κατά το χρόνο ισχύος των μέτρων αυτών η κυκλοφορία ρυθμίζεται από στελέχη της αρμόδιας Αστυνομικής Αρχής.
- Μη νομιμοποίησης τυχόν παράνομων ενεργειών.
- Παρακολούθησης της ακριβούς εκτέλεσης των όρων που έχουν τεθεί με αυτή από τις Αρχές προς τις οποίες αυτή αποστέλλεται στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους.
- Να τηρούνται απαρέγκλιτα οι διατάξεις των (11), (12) και (13) σχετικών.
- Η τοποθέτηση άλλης, πλην ρυθμιστικής, σήμανσης (πληροφοριακή σήμανση ή σήμανση που διευκολύνει τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και βελτιώνει την οδική ασφάλεια) μπορεί να γίνει με ευθύνη του Δήμου σύμφωνα με τις εγκεκριμένες προδιαγραφές. Ομοίως, η βελτίωση της οδικής ασφάλειας στην περιοχή μπορεί να γίνει, όπου αυτό κρίνεται αναγκαίο, με την ενίσχυση της υφιστάμενης ρυθμιστικής σήμανσης (οριζόντιας και κάθετης).
- Να τηρούνται οι διατάξεις του άρθρου 34 του ΚΟΚ.

Κατά την εφαρμογή της μελέτης, σε ό,τι αφορά τη χωροθέτηση και διαμόρφωση των διαβάσεων πεζών και ποδηλάτων, να ληφθούν υπόψη, για τα υπόψη τμήματα των οδών, τα πλάτη των πεζοδρομίων, τα πιθανά εμπόδια λόγω ύπαρξης αστικού εξοπλισμού, οι πιθανές είσοδοι - έξοδοι χώρων στάθμευσης κ.α. και να γίνουν οι κατάλληλες διαμορφώσεις των εκατέρωθεν των διαβάσεων πεζοδρομίων έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η εξυπηρέτηση των Ατόμων με Αναπηρία (ΑμεΑ).

5.3 Υλοποιημένα έργα του Δήμου Χαλανδρίου σχετικά με κυκλοφοριακά ζητήματα και μετακινήσεις

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει υλοποιήσει αρκετά έργα μικρής ή μεγάλης εμβέλειας, τα οποία αφορούν σε έργα κατασκευών υποδομών και σε έργα ανάπλασης.

Στον επόμενο Πίνακα παρουσιάζονται τα έργα του Δήμου Χαλανδρίου που αναμένεται να υλοποιηθούν εντός του έτους.

Πίνακας 5-3: Έργα του Δήμου Χαλανδρίου

Έργο	Στάδιο υλοποίησης
«Νέα διατομή οδοστρώματος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου από την οδό Σοφοκλή Βενιζέλου έως την οδό Ιωαν. Αποστολοπούλου, καθώς και όλης της διαμόρφωσης»	Έχει κατασκευαστεί, αλλά δεν έχουν υλοποιηθεί οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πέριξ της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου
Μελέτη έργου ανάπλασης που αφορά στο πρόγραμμα UIA - Cultural Hidrant και της διεκπεραίωσης όλων των ενεργειών για την έκδοση των απαραίτητων αδειοδοτήσεων και εγκρίσεων για τη δημοπράτηση του έργου	Βρίσκεται σε Φάση κατασκευής
«Δίκτυο παρεμβάσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις οδούς Ευριπίδου (από Ρουμπέση έως Θησέως), Στρ. Δ. Ρουμπέση (από Καλλισπέρη έως Ευρυπίδου), Σεβ. Καλλισπέρη (από Φιλ. Λίτσα έως Ρουμπέση) και Φιλ. Λίτσα (από Χαιμαντά έως Σεβ. Καλλισπέρη) του Δήμου Χαλανδρίου»	Βρίσκεται σε Φάση Δημοπράτησης
Βιοκλιματική – Αστική Ανάπλαση του Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Χαλανδρίου	Εντός του 2024 θα ξεκινήσει η κατασκευή του έργου
Αστική ανάπλαση της οδού Σοφοκλή Βενιζέλου, από την οδό Παπανικολή έως την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, στην περιοχή του Κάτω Χαλανδρίου	Η υλοποίηση του έργου θα πραγματοποιηθεί εντός του 2024
Κυκλοφορικές ρυθμίσεις της οδού Α) Ολύμπου, από Δουκ. Πλακεντίας έως Παράδρομο Αττικής Οδού, Β) Μεταμορφώσεως, από Ολύμπου έως Λ. Πεντέλης	Βρίσκεται σε Φάση Δημοπράτησης και εντός του 2024 θα ξεκινήσει η υλοποίηση του έργου

6. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΗΜΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ

6.1 Οδικό Δίκτυο

6.1.1 *Βασικό Οδικό Δίκτυο*

Σύμφωνα με τον καθορισμό του Βασικού Οδικού Δικτύου Ν. Αττικής (ΦΕΚ 561/Δ/12-12-1990 & 701/Δ/13-12-1990), οι οδικοί άξονες που αποτελούν το βασικό οδικό δίκτυο του Ν. Αττικής και οι οποίοι ανήκουν στον Δήμο Χαλανδρίου είναι οι εξής:

α/α 5) ***Λ. Κηφισίας*** *– Ελ. Βενιζέλου – Θησέως – Παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών – Λαμίας (μέχρι Καπανδρίτι)*

α/α 6) ***Λ. Μεσογείων*** *(από Λεωφόρο Βασ. Σοφίας μέχρι Σταυρού) – Λ. Μαραθώνος μέχρι Ραφήνα*

α/α 33) *Αντισυνταγματάρχου Κικίδη, Καποδιστρίου,* ***Παλαιολόγου***, ***Αγίας Παρασκευής***

α/α 34) ***Οδός Δουκίσσης Πλακεντίας*** *(από Πλ. Κέννεντυ μέχρι Λ. Σταυρού – Ελευσίνας)*

α/α 34^{α}) ***Οδός Αγίου Αντωνίου*** *– Αθανάτων – Αγίου Γεωργίου - Παναγούλη*

α/α 35) ***Σύνδεση Λ. Μεσογείων με οδό Δουκίσσης Πλακεντίας*** *(Λ. Πεντέλης)* [μη κατασκευασμένη]

α/α 36) ***Οδός Εθνικής Αντιστάσεως*** *(από Λ. Κηφισίας),* ***Πεντέλης*** *μέχρι Ντράφτι*

α/α 36α) ***Οδός 25^{ης} Μαρτίου****/ Κολοκοτρώνη (από Λ. Παλαιολόγου μέχρι Πλατεία Δούρου – Χαλάνδρι)*

α/α 48) ***Λ. Σταυρού – Ελευσίνας*** *(Αττική Οδός)*

α/α 55) *Οδός Αμαρουσίου – Σταυρού (Πεντέλης – Δημοκρατίας – Χαλανδρίου –* ***Αναπαύσεως****, Κλεισθένους)*

α/α 139) ***Διονύσου – Ήβης – Πολυδρόσου – Ακακιών*** *– Καψαλά - Μεσογείων*

α/α 144) ***Τζαβέλλα***

6.1.2 Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου

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.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου Χαλανδρίου, το οποίο εγκρίθηκε με το ΦΕΚ 419Δ/16-06-1989, τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 1266Δ/05-10-1993 και αναθεωρήθηκε με το ΦΕΚ 259/Δ/14.5.2021, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου είναι η εξής:

Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι: Αττική Οδός (Ελευσίνος-Σταυρού-Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών)

Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες: Λ. Μεσογείων, Λ. Κηφισίας, Παπανικολή-Παλαιολόγου, Δουκίσσης Πλακεντίας, Αγίας Παρασκευής, Εθνικής Αντιστάσεως, Βασιλέως Κωνσταντίνου, Πεντέλης, 25ης Μαρτίου, Κολοκοτρώνη, Ηρακλείτου

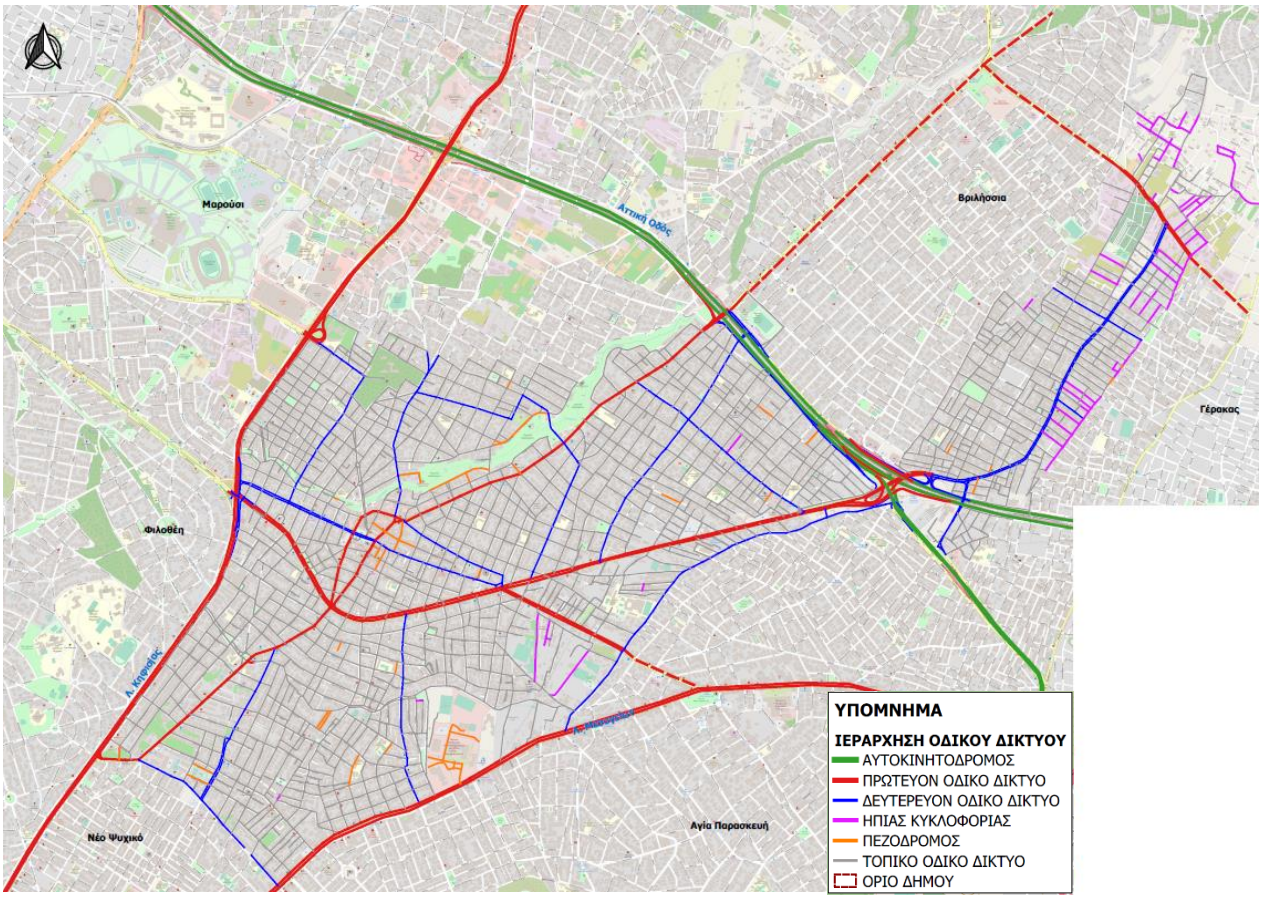
Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Τζαβέλλα, Αγ. Αντωνίου, Αναπαύσεως, Διονύσου-Ήβης-Πολυδρόσου-Ακακιών, Γιασεμιών, Βάρναλη, Αμαρουσίου-Χαλανδρίου, Αποστολοπούλου, Γαρυττού (νοτίως Αττικής Οδού)

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου του Δήμου Χαλανδρίου, βάσει της πραγματικής λειτουργίας του είναι η ακόλουθη:

Ελεύθερες Ταχείες Λεωφόροι: Αττική Οδός

Πρωτεύουσες (Κύριες) Αρτηρίες: Λεωφόρος Κηφισίας, Λεωφόρος Μεσογείων, Εθνικής Αντιστάσεως, Ανδρέα Παπανδρέου, Λ. Πεντέλης, Κολοκοτρώνη, 25ης Μαρτίου, Παλαιολόγου-Παπανικολή, Αγ. Παρασκευής-Χαλανδρίου (τμήμα νότιο-ανατολικά της Παλαιολόγου - Παπανικολή), Δουκίσσης Πλακεντίας, Ηρακλείτου και Αναπαύσεως

Δευτερεύουσες Αρτηρίες: Τζαβέλλα, Αποστολόπουλου, Ζωοδόχου Πηγής, Βασ. Γεωργίου, Αγ. Παρασκευής (τμήμα βόρεια της Παλαιολόγου - Παπανικολή), Αγ. Γεωργίου, Μικράς Ασίας, Ριζαρείου, Κ. Βάρναλη, Επιδαύρου, Ακακιών, Γιασεμιών, Πολυδρόσου, Ήβης, Θησέως, Γαρυττού, Ολύμπου, Μεταμορφώσεως, Παρ. Αττικής Οδού, Μπενάκη, Εστίας, Ολύμπου (Πάτημα) και Γρ. Λαμπράκη



Εικόνα 6-1: Ιεράρχηση οδικού δικτύου βάσει πραγματικής λειτουργίας
(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου)

6.2 Υφιστάμενο Δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

6.2.1 Γενικά Στοιχεία

Όσον αφορά στη δημόσια συγκοινωνία, ο Χαλανδρίου εξυπηρετείται από:

- 38 γραμμές του ΟΑΣΑ (λεωφορεία και τρόλεϊ)
- 4 γραμμές Δημοτικής Συγκοινωνίας
- Ο Δήμος εξυπηρετείται από Μέσα Σταθερής Τροχιάς (Μετρό/ Προαστιακός)

6.2.2 Λεωφορειακές γραμμές

Σχετικά με το επίπεδο εξυπηρέτησης από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), από τον Δήμο Χαλανδρίου διέρχονται 16 (λεωφορεία και τρόλεϊ) γραμμές του ΟΑΣΑ και επιπλέον 22 γραμμές του ΟΑΣΑ που διέρχονται περιφερειακά, στα όρια του Δήμου.

Πίνακας 6-1: 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)
19Β	ΜΟΥΣΕΙΟ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ
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
Χ93	ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ – ΣΤ. ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

Πίνακας 6-2: Γραμμές ΟΑΣΑ (λεωφορεία & τρόλεϊ) διερχόμενες περιφερειακά (στα όρια) του Δήμου Χαλανδρίου

ΑΡ. ΓΡΑΜΜΗΣ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΓΡΑΜΜΗΣ
301	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΑΝΘΟΥΣΑ - ΠΕΝΤΕΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
301Β	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΑΝΘΟΥΣΑ – ΠΕΝΤΕΛΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
302	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΓΕΡΑΚΑΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
304	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΡΤΕΜΙΣ (ΒΡΑΥΡΩΝΑ)
305	ΣΤ. ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ - ΑΡΤΕΜΙΣ (ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ)
307	ΣΤ. ΔΟΥΚ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ – ΓΛΥΚΑ ΝΕΡΑ – ΣΤ. ΠΡΟΑΣΤ. ΚΟΡΩΠΙ
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
416	ΣΤ. ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ – ΧΟΛΑΡΓΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)
550	ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ - ΚΗΦΙΣΙΑ (ΠΛ.ΠΛΑΤΑΝΟΥ)
602	Ν. ΙΩΝΙΑ - ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ - ΣΤ. ΠΑΝΟΡΜΟΥ
610	ΦΙΛΟΘΕΗ - ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ
Α5	ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΑΝΘΟΥΣΑ
Α7	ΣΤΟΥΡΝΑΡΗ - ΚΗΦΙΣΙΑ (ΠΛ. ΠΛΑΤΑΝΟΥ)
Β5	ΣΤ. ΛΑΡΙΣΗΣ - Λ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ - ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
Ε14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ – ΟΑΚΑ - ΥΠ. ΠΑΙΔΕΙΑΣ (EXPRESS)
Χ14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΚΗΦΙΣΙΑ (ΝΥΧΤ.ΚΑΘ.- ΣΑΒ/ ΚΥΡ. 24ΩΡΟ)
Χ95	ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΑΕΡ/ΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ(EXPRESS)

6.2.3 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 Β1** «Πολύδροσο - Κοιμητήριο» και **Β2** «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.

Η **Γραμμή Β1: «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. Οι 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 Β2: «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. Αθανάσιου. 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 - Κολοκοτρωνη

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:

<u>Αναχώρηση από Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου:</u>

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

6.2.4 Μέσα Σταθερής Τροχιάς

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

Μετρό - Γραμμή 3: Αγία Μαρίνα - Δουκίσσης Πλακεντίας - Αεροδρόμιο

Συγκεκριμένα, οι κάτοικοι του Δήμου εξυπηρετούνται από τη Γραμμή 3: «Δημοτικό Θέατρο-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.

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 Βριλησσίων. 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).

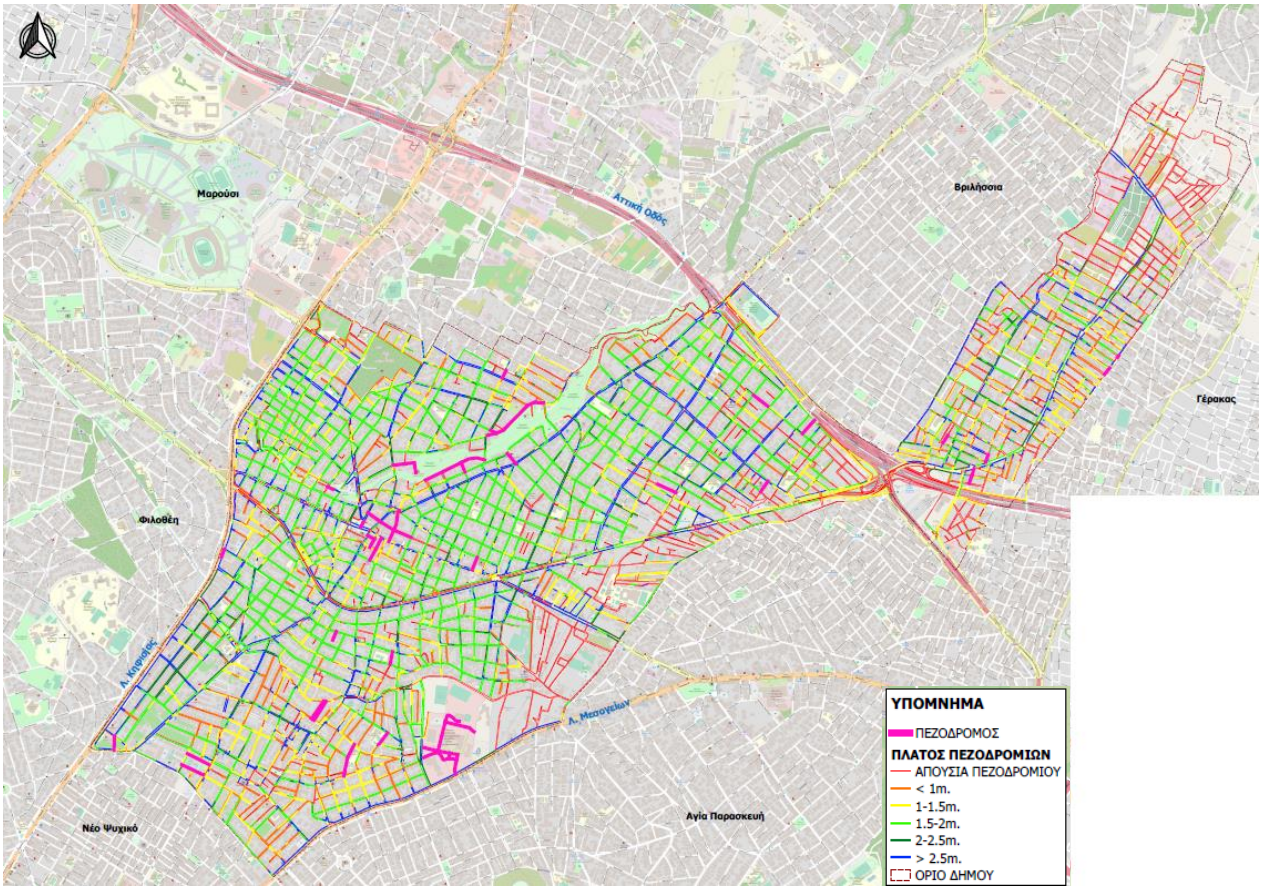
6.3 Ποιοτική αξιολόγηση πλάτους & κατάστασης πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου

6.3.1 Πλάτος πεζοδρομίων

Το πεζοδρόμιο αποτελεί απαραίτητη υποδομή για το οδικό περιβάλλον μιας πόλης σε περιπτώσεις οδών οι οποίες δεν είναι πεζόδρομοι ή οδοί ήπιας κυκλοφορίας (όπου επιτρέπεται η συνύπαρξη διαφόρων τύπων οχημάτων) και παρουσιάζουν σημαντικό όγκο κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων. Επομένως, το πλάτος της εν λόγω υποδομής διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ενθάρρυνση ή όχι του περπατήματος. Μεγάλα ή επαρκή πλάτη πεζοδρομίων συμβάλλουν στην αίσθηση ασφάλειας και άνεσης των μετακινούμενων με ιδιαίτερα οφέλη στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Από την άλλη πλευρά, μη επαρκή ή ακόμα και ανύπαρκτα πεζοδρόμια δυσχεραίνουν την απρόσκοπτη κίνηση του πεζού με αποτέλεσμα την αύξηση της πιθανότητας ατυχήματος.

Το μέσο πλάτος πεζοδρομίων στον Δήμο Χαλανδρίου είναι 1,14 μέτρα ενώ σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία ως ελάχιστο αποδεκτό πλάτος για πεζοδρόμια ορίζεται το 1,5 μέτρο. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την πιθανή ύπαρξη εμποδίων (παράνομη στάθμευση, πινακίδες, κάδοι κ.α.) καθιστά τη διέλευση των πεζών δυσχερή ή πολλές φορές και αδύνατη, ειδικότερα αν πρόκειται για κίνηση ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα (ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι κ.α.).

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.

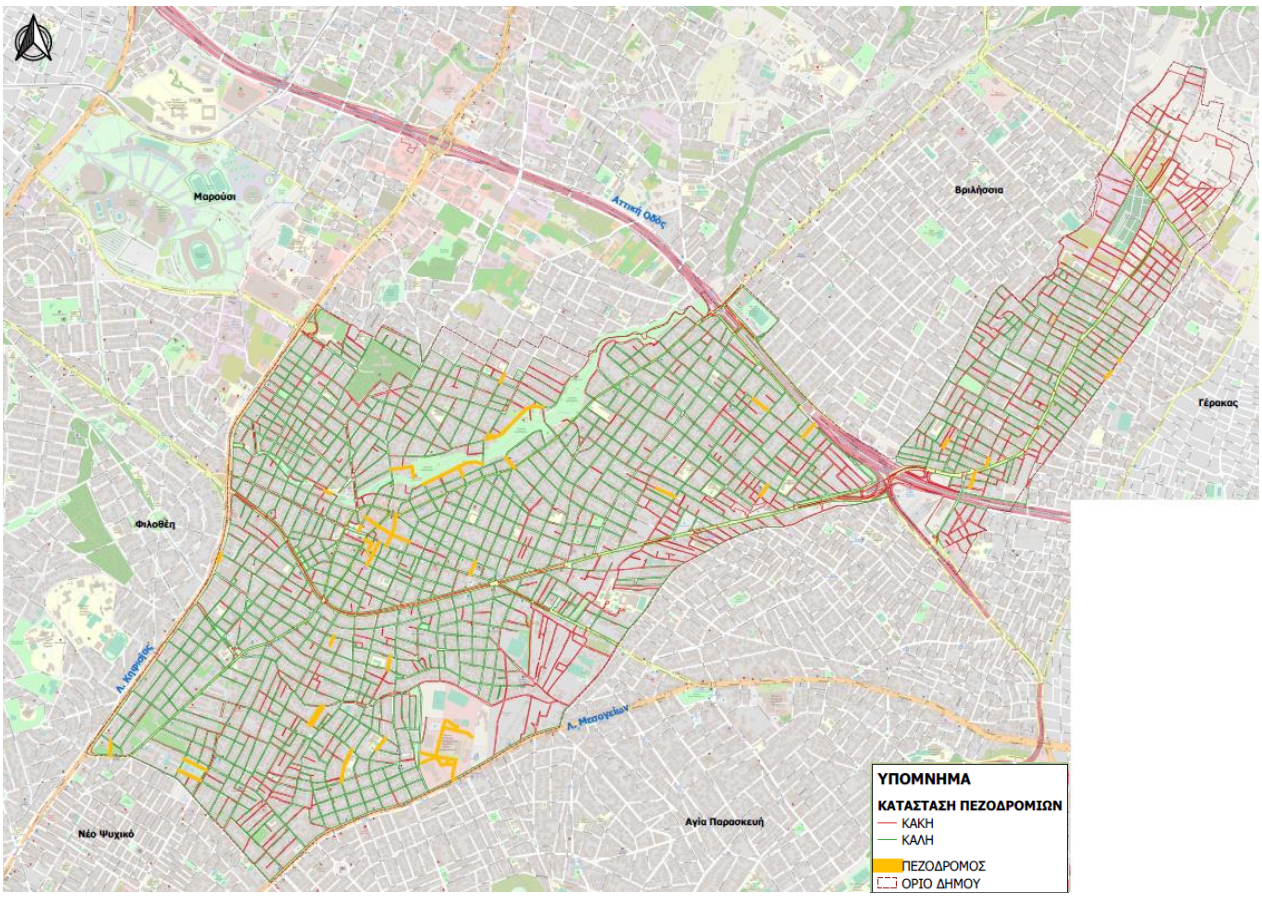


Εικόνα 6-2: Πλάτος πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου
(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου)

6.3.2 Κατάσταση πεζοδρομίων

Πέρα από το πλάτος των πεζοδρομίων, η ποιότητά τους αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την προσβασιμότητα και την προσπελασιμότητα της πόλης. Τα εμπόδια που συνήθως εντοπίζονται, όπως η δενδροφύτευση και αστικός εξοπλισμός, σε συνδυασμό με το πλάτος οδοστρώματος και την κατάσταση των πλακών του πεζοδρομίου επηρεάζουν το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια από όλες τις κοινωνικές ομάδες με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες ομάδες όπως είναι τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι τα ΑΜΕΑ. Έτσι, πραγματοποιήθηκε ποιοτική αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου των πεζοδρομίων του Δήμου Χαλανδρίου. 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.

Ο Δήμος Χαλαν δρίου διαθέτει, στο μεγαλύτερο μέρος του, πεζοδρόμια σε καλή κατάσταση, τα οποία εξασφαλίζουν την ασφαλή κίνηση του πεζού στην πόλη.



Εικόνα 6-3: Πλάτος πεζοδρομίων Δήμου Χαλανδρίου
(Πηγή: ΣΒΑΚ Δήμου Χαλανδρίου)

6.4 Καθεστώς στάθμευσης

6.4.1 Ποιοτική αξιολόγηση καθεστώτος στάθμευσης στο ιεραρχημένο οδικό δίκτυο

Στους περισσοτέρους δρόμους του Χαλανδρίου επιτρέπεται η αμφίπλευρη στάθμευση. Εξαιρέσεις σε αυτόν τον «κανόνα» αποτελούν οι Λεωφόροι της περιοχής μελέτης στους οποίους απαγορεύεται η στάθμευση με βάση τον Κ.Ο.Κ.

Επιπλέον, βάσει του Κ.Ο.Κ., σε σχέση με το καθεστώς στάθμευσης αναφέρεται ότι, η κατηγορία της απαγόρευσης της στάσης και της στάθμευσης αφορά πρωτίστως σε νησίδες και λεωφόρους για τις οποίες, ενώ ισχύει η απαγόρευση, αυτό δεν επιβεβαιώνεται με την παρουσία κατάλληλης σήμανσης. Η εν λόγω κατηγορία καλύπτει και άλλες περιπτώσεις για τις οποίες η στάση και η στάθμευση θεωρούνται παράνομες, όπως είναι οι πολύ στενοί αμφίδρομοι, το πλάτος των οποίων είναι τόσο περιορισμένο, ώστε η στάση ή η στάθμευση θα παρακώλυαν την απρόσκοπτη διέλευση των οχημάτων, κ.λπ.

Ωστόσο, από την έρευνα στο πεδίο, παρατηρήθηκε σε αρκετές περιπτώσεις παράνομης στάθμευση στα προαναφερθέντα σημεία και στις Λεωφόρους. Σε κάποιες οδούς σε περιοχές κατοικίας, παρατηρήθηκε ότι το ίδιο το πλάτος τους καθιστά αδύνατη την αμφίπλευρη στάθμευση ακόμα και αν αυτή επιτρέπεται από τη απουσία σηματοδότησης. Υπάρχουν ακόμη, τμήματα στις οδούς κατοικίας, στα οποία απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση λόγω ύπαρξης εξόδου/εισόδου γκαράζ.

Τέλος, στα πλαίσια του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στον Δήμο Χαλανδρίου», πραγματοποιήθηκαν απογραφές στάθμευσης και εναλλαγής στάθμευσης σε κεντρικά οδικά τμήματα του Δήμου.

Τα στοιχεία τα οποία καταγράφηκαν είναι τα ακόλουθα:

- 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)
- Απογραφή του καθεστώτος στάθμευσης: επιτρεπόμενη, ελεγχόμενη, εκ περιτροπής στάθμευση με το μήνα, ειδικές θέσεις (ΑμεΑ, τράπεζες, κλπ), απαγορευμένη στάθμευση, κλπ.
- 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)

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

Πίνακας 6-3: Οδικά τμήματα περιγραφής της στάθμευσης

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

(Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Α΄ Στάδιο, Οκτώβριος 2019)

Τα στοιχεία της απογραφής επεξεργάσθηκαν 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:

- Ο αριθμός οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης
- Η ποσοστιαία αναλογία των οχημάτων ανά κατηγορία στάθμευσης
  Η μέση διάρκεια στάθμευσης
- Η πιο συχνά εμφανιζόμενη διάρκεια στάθμευσης
- Η μέγιστη συσσώρευση
- Η χρονική περίοδος που καταγράφτηκε η μέγιστη συσσώρευση
- Ο δείκτης εναλλαγής (οχήματα/ θέση) με βάση τον αριθμό θέσεων και τη μέγιστη συσσώρευση
- Ο μέσος ρυθμός Προσέλευσης και Αναχώρησης ανά θέση και ανά ώρα

Στον επόμενο πίνακα 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 6-4: Συγκεντρωτικά Αποτελέσματα Έρευνας Χαρακτηριστικών Στάθμευσης

		ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ		ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	
		Πέμπτη 29/11/2018		Σάββατο 01/12/2018	
		Νόμιμη	Παράνομη	Νόμιμη	Παράνομη
Γενικά Στοιχεία					
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%
Διάρκεια Στάθμευσης					
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%
Συσσώρευση Οχημάτων					
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%
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τον Αριθμό Θέσεων					
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
Εναλλαγή Στάθμευσης με βάση τη Μέγιστη Συσσώρευση					
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
Ρυθμός Προσέλευσης - Αναχώρησης					
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

(Πηγή: Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας – Α΄ Στάδιο, Οκτώβριος 2019)

Επιπλέον, αξιολογήθηκαν οι μετρήσεις κυκλοφοριακών φόρτων του Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας (ΚΔΚ), τυπικής καθημερινής (Πέμπτη), Δευτέρας και Σαββάτου, σε επιλεγμένες θέσεις του Δήμου Χαλανδρίου.

6.4.2 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού

Στην υφιστάμενη κατάσταση, εντοπίζονται χώροι στάθμευσης στους σταθμούς Μετρό Χολαργό, Αγία Παρασκευή, Χαλάνδρι και Δουκίσσης Πλακεντίας. Χώροι στάθμευσης εντοπίζονται ακόμη και στις οδούς Βελεστίνου, Ιόλης, Δουκίσσης Πλακεντίας, Γυθείου, στη διασταύρωση των οδών Τομπάζη & Κόδρου καθώς και στη οδό Λευκωσίας, πλησίον του γηπέδου ποδοσφαίρου του Απόλλωνα Χαλανδρίου.

6.4.3 Θέσεις Στάθμευσης Τουριστικών Λεωφορείων

Δεν υπάρχουν ειδικές διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων

6.4.4 Στάθμευση σε δημοτικά κτίρια/ εγκαταστάσεις

Δεν έχουν εντοπιστεί ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης σε δημοτικά κτίρια και εγκαταστάσεις.

7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Ζητούμενο για μία πόλη είναι να παρέχει το **ίδιο** επίπεδο ασφάλειας και πρόσβασης σε **όλους** τους δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους για το **σύνολο** των μετακινούμενων. Τελικό ζητούμενο είναι να μπορεί να μετακινηθεί οπουδήποτε και να προσεγγίσει οποιαδήποτε χρήση, για οποιαδήποτε αιτία όλος ο πληθυσμός μίας περιοχής χωρίς αποκλεισμούς.

Με δεδομένο ωστόσο ότι η ελληνική πόλη είναι απροσπέλαστη στο σύνολό της με μεμονωμένες εξαιρέσεις και με δεδομένο ότι τα ΣΑΠ επιχειρούν σε **σύντομο** χρονικό διάστημα (υλοποίηση παρεμβάσεων εντός διετίας από την έγκρισή τους) να άρουν σημαντικούς αποκλεισμούς που πρωταγωνιστούν στο σύνολο των επιμέρους αστικών/ περιαστικών περιοχών ενός δήμου, η παρούσα μεθοδολογία καταγράφεται:

- Αφενός για να προσδιορίσει το πως η ομάδα μελέτης επέλεξε και αξιολόγησε διαδρομές στον Δήμο
- **Και αφετέρου για να βοηθήσει τον Δήμο στη μετέπειτα επεξεργασία ΚΑΙ άλλων διαδρομών με τελικό στόχο την κυκλοφορία χωρίς αποκλεισμούς όλων των μετακινούμενων στο σύνολο του Δήμου.**

Σύμφωνα με το Άρθρο 4 του ΦΕΚ 5553/Β/30.11.2021 ως περιοχή παρέμβασης ενός ΣΑΠ, ορίζεται η εδαφική περιοχή στην οποία θα εφαρμοσθούν τα προτεινόμενα περιεχόμενα του Σ.Α.Π. και πάντως, εκτείνεται στα διοικητικά όρια του Φορέα Εκπόνησης.

Στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο Δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Εξετάζεται λοιπόν το αστικό περιβάλλον και οι διαδρομές, που περιλαμβάνει υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. και την πρόσβαση σε δημόσια κτήρια ή κτήρια που φιλοξενούν κοινόχρηστες ή/και κοινωφελείς χρήσεις.

Α. Εντοπισμός κρίσιμων στοιχείων

Το πρώτο βήμα για την επιλογή των κρίσιμων διαδρομών που απαιτείται η ανάδειξη της προσβασιμότητας είναι **ο εντοπισμός και η χαρτογράφηση των παρακάτω κρίσιμων στοιχείων** της περιοχής παρέμβασης:

- ◊ Κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, παιδικές χαρές, άλση, χώροι καταφυγής πολιτικής προστασίας κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Κοινόχρηστα – δημόσια WC με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Χώροι άθλησης (στάδια, γυμναστήρια, αθλητικά κέντρα, γήπεδα, πισίνες, αθλητικοί σύλλογοι/ όμιλοι κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Σημαντικές υπηρεσίες εξυπηρέτησης κοινού- Κεντρικές Λειτουργίες (Κτήρια διοικητικών υπηρεσιών, ΚΕΠ, Δημαρχείο, Εφορεία, Δικαστήριο, Ταχυδρομεία, Κτήρια ΟΤΕ/ ΔΕΗ, Τράπεζες, κέντρα νεότητας, ΚΑΠΗ, σύλλογοι εργαζομένων, κοινοτικά κέντρα τοπικοί σύλλογοι κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Μονάδες υγείας (νοσοκομείο, κλινικές, αγροτικό ιατρείο, κέντρο υγείας, ΤΟΜΥ κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Σχολεία – σχολικές μονάδες (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια εκπαίδευση) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου - σημαντικό καθώς λειτουργούν και ως χώροι άσκησης εκλογικού δικαιώματος,

- ◊ Πανεπιστήμια - μονάδες τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Στάσεις - σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς (στάσεις, αίθουσες αναμονής επιβατών)
- ◊ Πιάτσες ταξί
- ◊ Σημεία ενοικίασης μέσων κοινής χρήσης (σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων, ηλεκτρικών ποδηλάτων, κοινόχρηστων πατινιών, κοινόχρηστων αυτοκινήτων κ.α.)

Εμπορική ζώνη πόλης (κεντρικοί δρόμοι πόλης, κεντρικοί πεζόδρομοι, δρόμοι εμπορίου με ήπια κυκλοφορία οχημάτων, δευτερεύουσες εμπορικές οδοί ή άλλες οδοί που έχουν αγορές-υπεραγορές, καταστήματα, φαρμακεία, κομμωτήρια, εστιατόρια, ζαχαροπλαστεία, καφέ - bar, κέντρα διασκέδασης κ.α.).

- ◊ Χώροι πολιτισμού, εγκαταστάσεις θεαμάτων, πολιτιστικοί χώροι και χώροι αναψυχής με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου (μουσεία, βιβλιοθήκες, χώροι εκθέσεων, θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συναυλιών, αρχαιολογικοί χώροι, αίθουσες χορού, αίθουσες πολλαπλών χρήσεων, αίθουσες συνεδρίων κ.α.),
- ◊ Χώροι λατρείας (εκκλησίες, ναοί κ.α.) με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Κτήρια στάθμευσης,
- ◊ Περιοχές - οικοδομικά τετράγωνα με υψηλή και μέση πυκνότητα κατοικίας,
- ◊ Οδοί που φιλοξενούν σημαντικές ιδιωτικές επιχειρήσεις με αυξημένη επισκεψιμότητα (υπεραγορές, εμπορικά κέντρα, ξενοδοχεία, ξενώνες κ.α.)
- ◊ Οδοί ή ΟΤ που εντοπίζονται υποδομές ΚΔΑΠ ΑΜΕΑ με επισήμανση βασικής εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Ιεράρχηση οδικού δικτύου,
- ◊ Οργανωμένοι χώροι στάθμευσης με επισήμανση ύπαρξης/ θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ και προσδιορισμό εισόδου/ εξόδου,
- ◊ Παρόδιες θέσεις στάθμευσης ΑΜΕΑ.

<u>Συμπληρωματικά των ανωτέρω εφόσον υπάρχουν προηγούμενοι συναφείς σχεδιασμοί</u> στον Δήμο είναι σημαντικό να εντοπίζονται και χαρτογραφούνται και τα παρακάτω στοιχεία:

- ◊ Δρόμοι με συχνή παρουσία πεζών
- ◊ Ανοικτοί κοινόχρηστοι χώροι με συχνή παρουσία πεζών και χώροι που οργανώνονται συχνά εκδηλώσεις – φεστιβάλ κ.α.
- ◊ Περιοχές- διαδρομές- χώροι που πραγματοποιείται λαϊκή αγορά
- ◊ **Δρόμοι με αυξημένη ζήτηση για σύντομη στάση- στάθμευση**
- ◊ Οδοί πεζόδρομοι ή ήπιας κυκλοφορίας με μη προσβάσιμη επιφάνεια κίνησης πεζών (ενδ. οδοί επιστρωμένοι με κυβόλιθο ή άλλο υλικό που δεν επιτρέπει την ομαλή κύλιση αμαξιδίων κ.α.)
- ◊ Δρόμοι και ΟΤ με υψηλή ανάμιξη χρήσεων γης (δρόμοι/ ΟΤ όπου εντοπίζονται φαρμακεία, ιατρεία, γραφεία κ.α.)
- ◊ **Προτεινόμενες πράσινες διαδρομές – διαδρομές προς ανάπλαση για βελτίωση βαδησιμότητας,**
- ◊ Προτεινόμενες διαδρομές για ενσωμάτωση υποδομών ποδηλάτου,
- ◊ **Προτεινόμενα σημεία αναβάθμισης ασφάλειας διέλευσης πεζών (ενδ. Διασταυρώσεις προς αναβάθμιση, νέες διαβάσεις πεζών κ.α.),**

- ◊ **Ολοκληρωμένες μελέτες- έργα αναβάθμισης δημόσιων χώρων (πλατειών, πάρκων κ.α.) με σαφή εντοπισμό θέσης παρέμβασης (ολοκληρωμένες μελέτες, χρηματοδοτούμενα- συγχρηματοδοτούμενα έργα, εν εξελίξει έργα, υπό δημοπράτηση κ.α.),**
- ◊ **Ολοκληρωμένες μελέτες- έργα αναβάθμισης οδών με σαφή εντοπισμό θέσης παρέμβασης (ολοκληρωμένες μελέτες, χρηματοδοτούμενα- συγχρηματοδοτούμενα έργα, εν εξελίξει έργα, υπό δημοπράτηση κ.α.).**

Είναι κρίσιμο για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ΚΑΙ ΠΡΙΝ την οριστική επιλογή σημείων και διαδρομών να συναξιολογηθούν οι μελέτες πολεοδομικές, συγκοινωνιακές/ κυκλοφοριακές, στάθμευσης, αστικών αναπλάσεων κ.λπ. και στρατηγικά σχέδια, όπως Γ.Π.Σ., Τ.Π.Σ., Ε.Π.Σ., Σ.Β.Α.Κ., κ.λπ.

Στην περίπτωση που ο Δήμος δεν διαθέτει πρόσφατες μελέτες και στρατηγικά σχέδια με επικαιροποιημένα δεδομένα, τότε αυτός ή ο εκάστοτε ανάδοχος θα πρέπει να συλλέξει σχετικά στοιχειά από άλλες αρμόδιες υπηρεσίες (π.χ. ΕΛ.ΣΤΑΤ.) και από σχετικές έρευνες, όπως ενδεικτικά:

- Τον πληθυσμό και τις ηλικιακές ομάδες της περιοχής μελέτης σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου (Ο.Τ.) ή πολεοδομικής ενότητας,
- Την ιχνηλάτηση σημαντικών χρήσεων γης και σημείων ενδιαφέροντος που αποτελούν πόλους έλξης/ γένεσης μετακινήσεων,
- Την αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών σε κατάλληλες κλίσεις σε επιλεγμένα σημεία χωροθέτησης σημείου παρέμβασης για την εξυπηρέτηση ΑμεΑ (π.χ. ανυπαρξία πεζοδρομίου, <1,50μ, 1,50 – 2,10μ., 2,10-3,00μ., >3,00μ.).

<u>Β. Δημιουργία και επικοινωνία διαδρομών και χώρων παρέμβασης</u>

Αφού συγκεντρωθούν τα ανωτέρω στοιχεία και χαρτογραφηθούν προκύπτουν σημειακά και γραμμικά στοιχεία.

Με αναλογικό τρόπο η ομάδα εργασίας του ΣΑΠ δημιουργεί τις βασικές διαδρομές και τους χώρους που θα επεξεργαστεί το παρόν ΣΑΠ και ορίζει συμπληρωματικά δευτερεύουσες συνδέσεις και σημεία προς μελλοντική επεξεργασία ή εναλλακτικές των κύριων διαδρομών και σημείων.

Στη συνέχεια οι διαδρομές και τα σημεία/ χώροι παρέμβασης καταγράφονται σε χάρτη και σε κείμενο προσβάσιμο προς όλους/ες.

Όλες οι διαδρομές παίρνουν μοναδική αρίθμηση- κωδικοποίηση που επιτρέπει τη διαίρεσή τους σε οδικά τμήματα (ενδ. Διαδρομή 1- Δ1, τμήματα διαδρομής Δ1α – Δ1β – Δ1γ κ.ο.κ.) .

Όλα τα σημεία – χώροι παρέμβασης παίρνουν μοναδική αρίθμηση κωδικοποίηση που επιτρέπει τη διαίρεσή τους σε επιμέρους οντότητας (ενδ. Σ1, Σ1α, Σ1β κ.ο.κ.)

Επιπρόσθετα αποστέλλεται διακριτά σε συλλογικότητες ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενων χρηστών.

<u>Μεθοδολογία καταγραφής υφιστάμενης κατάστασης προσβασιμότητας διαδρομών</u>

Σε αυτή την ενότητα καταγράφεται η βασική εκπαίδευση του αξιολογητή της προσβασιμότητας με στόχο αφενός να γίνει κατανοητό το πως επεξεργάστηκε η ομάδα την προσβασιμότητα στην περιοχή παρέμβασης που καθορίστηκε στον Δήμο και αφετέρου να μπορεί να γίνει η ανάλογη εργασία από το μόνιμο στελεχιακό δυναμικό του δήμου ή από μελλοντικούς συνεργάτες αυτού.

- Ο αξιολογητής προσβασιμότητας – ΑΦΟΥ ΕΧΟΥΝ επιλεγεί και κωδικοποιηθεί τα βασικά σημεία και οι βασικές διαδρομές προς αξιολόγηση- δημιουργεί ένα **πρόγραμμα αυτοψιών**.
- Στο πρόγραμμα αυτοψιών περιλαμβάνονται οπωσδήποτε υπαίθριοι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι των οικισμών (ιδίως χώροι που προορίζονται για την κυκλοφορία των πεζών, όπως πλατείες/ πεζόδρομοι/ πεζοδρόμια/ νησίδες, χώροι πρασίνου/άλση, στάσεις/αποβάθρες κ.λπ.) ή υπαίθριοι ιδιωτικών κοινόχρηστων χώρων
- Εξοικειώνεται με το εργαλείο αξιολόγησης – AUDIT TOOL
- Για τις αυτοψίες ο αξιολογητής χρησιμοποιεί εξοπλισμό:
    - φωτογραφική μηχανή,
    - κάμερα,
    - κλινόμετρο,
    - μετροταινία ή ξύλινο μέτρο με διαστασιολόγηση με δυνατότητα μέτρησης διαστάσεων κατ' ελάχιστον 7εκ, 10εκ, 15εκ, 1,50μ., 2,05μ., 2,20μ. κ.α.
    - χάρτες – διαγράμματα- αεροφωτογραφίες,
    - γραφική ύλη.
- Για τις αυτοψίες ο αξιολογητής μπορεί να συνοδεύεται από ΑΜΕΑ ή και άτομο με κινητική ή οπτική αδυναμία
- Ξεκινά την καταγραφή ανά χώρο και διαδρομή καταγράφοντας κατ' ελάχιστο τα παρακάτω.

<u>Αναγνωρίζοντας τα τυπικά εμπόδια σε μία διαδρομή - ένα δρόμο</u>

- **Έλεγχος** για προσβάσιμο ή μη πεζοδρόμιο σε δρόμο κανονικής κυκλοφορίας/ πεζόδρομο/ οδό ήπιας κυκλοφορίας
    - Έχει ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών 1,50μ. ΚΑΙ όδευσης τυφλών; (σύμφωνα με την ΥΑ 52907/31.12.2009 (Β' 2621)),
    - Είναι σε ικανοποιητική κατάσταση; (ισόπεδη, συνεχής, αντιολισθηρή, επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνει τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας),
    - Έχει εντός της ζώνης βάδισης σχάρες; (οι σχάρες τοποθετούνται εκτός της όδευσης τυφλών, ισόπεδα με το παρακείμενο δάπεδο και με κενά μεταξύ των ράβδων τους μικρότερα του ενός εκατοστού (0,01μ.) ώστε να δημιουργούν πυκνό πλέγμα),
    - Έχει εντός της ζώνης βάδισης δένδρα; (η φύτευση των δένδρων, πρέπει να γίνεται εκτός της ελεύθερης όδευσης πεζών, οι λάκκοι φύτευσης αυτών πρέπει να καλύπτονται υποχρεωτικά ισόπεδα με σχάρα, με τις ίδιες προδιαγραφές ως ανωτέρω. Εναλλακτικά εφόσον βρίσκονται εκτός ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών είναι δυνατό να οριοθετούνται με περίζωμα (σοβατεπί) ύψους τουλάχιστον δέκα εκατοστών (0,10)μ.),
    - Έχει εντός της ζώνης βάδισης αστικό εξοπλισμό; (η τοποθέτηση του αστικού εξοπλισμού (π.χ. παγκάκια, κάλαθοι αχρήστων, κάδοι απορριμμάτων, περίπτερα, πινακίδες πληροφόρησης, επίστυλα φωτιστικά, τηλέφωνα, στάσεις λεωφορείων, γραμματοκιβώτια, προστατευτικά εμπόδια, αυτόματα μηχανήματα ανάληψης χρημάτων κ.λπ.) γίνεται εκτός της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών.

Οι ακμές των στοιχείων πρέπει να είναι στρογγυλεμένες και θα πρέπει να εξυπηρετούν και άτομα με κάθε είδους αναπηρία),

- Υπάρχει ελεύθερο ύψος κίνησης 2,20μ.;
- Είναι το ύψος του πεζοδρομίου μεγαλύτερο των 7-10εκ; (Σε περιπτώσεις μόνο όπου δημιουργούνται προβλήματα λόγω της κλίσης του εδάφους σε συνδυασμό με τις κλίσεις απορροής των οβριών το ύψος του πεζοδρομίου δυνατόν να είναι μμεγαλύτερο, χωρίς όμως ποτέ να ξεπερνά τα 15εκ.)
- Υπάρχει εντός της ζώνης βάδισης άλλος εξοπλισμός (ΜΟΝΙΜΟΣ ή ΠΡΟΣΩΡΙΝΟΣ) που εμποδίζει; (η ύπαρξη στοιχείων εξοπλισμού που τοποθετούνται επί των κτιρίων, ή άλλων επιτρεπόμενων προεξεχόντων στοιχείων (π.χ. ανηρτημένοι τηλεφωνικοί θάλαμοι, γραμματοκιβώτια κ.λπ.), εφόσον βρίσκονται σε ύψος < 2,20μ, πρέπει να σημαίνεται επί του δαπέδου με τρόπο ανιχνεύσιμο από το λευκό μπαστούνι τυφλού ατόμου ΚΑΙ δεν επιτρέπεται η τοποθέτηση κιγκλιδωμάτων, στύλων και πάσης φύσεως εμποδίων κάθετα προς την πορεία κίνησης των πεζών. Κατ' εξαίρεση υφιστάμενες κλίμακες υπογείων οροθετούνται στα πλαϊνά τους όρια με κιγκλίδωμα με στρογγυλεμένες ακμές),
- Υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης; (σύμφωνα με το κεφάλαιο 6 «Σήμανση» των Οδηγιών «Σχεδιάζοντας για όλους» του ΥΠΕΝ),
- Η κατά μήκος ή αξονική κλίση του πεζοδρομίου κατά τη διεύθυνση της ελεύθερης ζώνης όδευσης πεζών υπερβαίνει το 12%;
- Για πεζόδρομο – υπάρχει το ελάχιστο πλάτος ελεύθερης ζώνης όδευσης των 3,00μ.;
- Για αρχή και τέλος πεζοδρομίου - υπάρχει ράμπα; Εφόσον ναι, υπάρχει χειρολισθήρας ύψους έως 0,90μ.; Απαιτείται;
- Για αρχή και τέλος πεζοδρομίου – υπάρχει λωρίδα επισήμανσης για άτομα με οπτική αναπηρία;

- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη διάβαση πεζών σε δρόμο κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών:
  - Στην ελεγχόμενη διάβαση υπάρχει πρόβλεψη ραμπών κατάλληλων προδιαγραφών στα σημεία που επιβάλλεται σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με τη στάθμη του οδοστρώματος; (κατασκευασμένες εγκαρσίως του πεζοδρομίου, με πλάτος τουλάχιστον 1,50μ. ή ίσο με το πλάτος της διάβασης πεζών)
  - Οι ράμπες αυτές εκατέρωθεν της διάβασης– εφόσον υπάρχουν - είναι κατασκευασμένες η μία απέναντι στην άλλη;
  - Οι ράμπες αυτές εκατέρωθεν της διάβασης– εφόσον υπάρχουν - είναι κατασκευασμένες με κλίση 5% (μέγιστο 8%);
  - Υπάρχουν ράμπες - Στο σημείο συνάντησης του κρασπέδου της ράμπας και του οδοστρώματος υπάρχει η ελάχιστη υψομετρική διαφορά που την καθιστά μη προσβάσιμη;
  - Για πεζοδρόμιο μικρότερου πλάτους- υπάρχει ράμπα παράλληλα προς τον άξονα κίνησης ή υποβιβασμός πεζοδρομίου ή υποβιβασμός διασταύρωσης οδών;
  - Υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης της διάβασης;

- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη νησίδα σε δρόμο κυκλοφορίας:
  - Είναι η νησίδα προσβάσιμη από άτομα με κινητικά προβλήματα ; έχει πλάτος >1.5μ.;
  - για νησίδα πλάτους > 3,00μ στα σημεία των διαβάσεων, διαμορφώνονται προσβάσιμες διαβάσεις;
  - Για νησίδες με πλάτος < 3,00μ. στα σημεία των διαβάσεων, δημιουργείται ισόπεδη με τη διάβαση διακοπή πλάτους ίσο με το πλάτος της διάβασης, και οπωσδήποτε όχι μικρότερο των 2,50 μ.;
  - Σημαίνεται η αρχή και το τέλος της νησίδας σε όλο το πλάτος της διάβασης με τις πλάκες, τύπου Β: "ΚΙΝΔΥΝΟΣ";
  - Υπάρχει πρόβλεψη άλλης προσβάσιμης σήμανσης της νησίδας;
- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη φωτεινή σηματοδότηση σε δρόμο κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών:
  - Υπάρχει πρόβλεψη για ηχητικό σηματοδότη;

  <u>Υπενθύμιση - Ελάχιστες διαστάσεις πεζοδρομίων ανάλογα με το πλάτος της οδού:</u>
  - για δρόμους πλάτους άνω των 12,00μ, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου 2,05μ.
  - για δρόμους πλάτους από 9,00-12,00μ, υποχρεωτικό πλάτος πεζοδρομίου 2,05μ.
  - για δρόμους πλάτους από 6,00-9,00μ, ελάχιστο πλάτος 1,50μ (όσο η ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών) και επιθυμητό κατά το δυνατόν 2,05μ
  - για δρόμους πλάτους μικρότερου των 6,00μ, πεζοδρόμηση.

  <u>Υπενθύμιση - για την κάλυψη υψομετρικών διαφορών:</u>
  - Φαλτσογωνιές, ράμπες, βαθμίδες ή μηχανικά μέσα (ανελκυστήρες, αναβατόρια κλπ.) χρησιμοποιούνται ανάλογα με την μμορφολογία του εδάφους για την κάλυψη των υψομετρικών διαφορών κατά μήκος του πεζοδρομίου.

  <u>Υπενθύμιση - σε περίπτωση ύπαρξης κλιμάκων:</u> εξετάζονται τα προβλεπόμενα κατά το Κεφ. 4 των Οδηγιών Σχεδιασμού- Σχεδιάζοντας για όλους.

<u>Αναγνωρίζοντας τα τυπικά εμπόδια σε ένα δημόσιο χώρο</u>

- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη πλατεία / χώρο πρασίνου/ άλσος και άλλο κοινόχρηστο χώρο
  - Υπάρχει ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών
  - Υπάρχει όδευση τυφλών ή σύστημα για καθοδήγηση κυκλοφορίας εντός του χώρου για άτομα με αισθητηριακές αναπηρίες;
  - Είναι σε ικανοποιητική κατάσταση οι διάδρομοι κυκλοφορίας εντός του χώρου; (ισόπεδοι, συνεχείς, αντιολισθηρές επιφάνειες με επιμελές αρμολόγημα, που δεν επιβαρύνει τη βάδιση και την κύλιση του αναπηρικού αμαξιδίου και των ατόμων μειωμένης κινητικότητας),
  - Υπάρχουν εντός των διαδρόμων κυκλοφορίας άλλα εμπόδια; (δέντρα, σχάρες, αστικός εξοπλισμός, τραπεζοκαθίσματα, φωτιστικά σώματα κ.α.)
  - Υπάρχει πρόβλεψη προσβάσιμης σήμανσης για καθοδήγηση εντός του χώρου;
  - Υπάρχει προσβάσιμος χώρος υγιεινής – εφόσον υπάρχει πρόβλεψη για χώρο υγιεινής κοινού;

- Υπάρχει πρόβλεψη για πρόσβαση στις κτιριακές υποδομές του χώρου ή σε άλλες υποδομές που προορίζονται για χρήση κοινού;
- Υπάρχει το σύνολο των προβλέψεων κατά την κείμενη νομοθεσία;

- **Έλεγχος** για προσβάσιμο ή μη χώρο στάθμευσης
  - Υπάρχει πρόβλεψη για ειδικές θέσεις για τα οχήματα των ατόμων με αναπηρία; (βάσει των διατάξεων της υπ' αρ. 52907/ 31.12.2009 υπουργικής απόφασης Υπουργείου ΠΕΚΑ),
  - Για παρόδια στάθμευση – υπάρχει πρόβλεψη κατάλληλης σύνδεσης με ράμπα κατάλληλων προδιαγραφών της στάθμης του χώρου στάθμευσης με τυχόν παρακείμενο πεζοδρόμιο;
  - Υπάρχει πρόβλεψη σήμανσης των ειδικών θέσεων στάθμευσης επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης;

<u>Αναγνωρίζοντας τα τυπικά εμπόδια στην είσοδο σημαντικής κοινόχρηστης / κοινωφελούς χρήσης</u>

- **Έλεγχος** για προσβάσιμη ή μη είσοδο σημαντικής χρήσης (έλεγχος κατά το Κεφ. 7 - των Οδηγιών Σχεδιασμού- Σχεδιάζοντας για όλους):
  - Υπάρχει προσβάσιμη είσοδος ή δευτερεύουσα είσοδος για άτομα με κινητική αναπηρία; Υπάρχει καθοδήγηση – σήμανση για αυτή; Υπάρχει χώρος ελιγμών; (εμποδίων χώρος ελιγμών 1,50Χ1,50μ.),
  - Υπάρχει προσβάσιμη είσοδος ή δευτερεύουσα είσοδος για άτομα με οπτική αναπηρία; Υπάρχει σχετική καθοδήγηση – σήμανση για αυτή;
  - Υπάρχει προσβάσιμος χώρος υγιεινής; (αν από την ισχύουσα δευτερεύουσα νομοθεσία επιβάλλεται η ύπαρξη έστω και 1 μόνο χώρου υγιεινής, αυτός θα πρέπει να είναι προσβάσιμος με κοινή χρήση ανδρών/ γυναικών)
  - Υπάρχει πρόσβαση σε υπόγειο χώρο στάθμευσης - αν υπάρχει τέτοιος;
  - Υπάρχει σχετική σήμανση για ενημέρωση προσβασιμότητας του χώρου;

<u>Καταγράφοντας περαιτέρω</u>

α1. Στο Π1 συμπεριλαμβάνονται:

- Τεχνική Έκθεση περιγραφής/ανάλυσης και αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης ως προς την εξασφάλιση προσβασιμότητας (α) στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. του δήμου και (β) ως προς τα δημόσια κτήρια ή τα κτήρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα. Στην Τεχνική Έκθεση συμπεριλαμβάνονται τα κάτωθι:
- Καταγραφή και αξιολόγηση στοιχείων των υφιστάμενων ή εκπονούμενων στρατηγικών σχεδίων του οικείου Δήμου με στόχο την παρακολούθηση της πολεοδομικής εξέλιξης της περιοχής παρέμβασης, καταγραφή των υφιστάμενων δεδομένων και εντοπισμός τυχόν εμποδίων για την ανάπτυξη προσβάσιμης αλυσίδας, με συμπληρωματικά συμπεράσματα και παρατηρήσεις. Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

  (α) Κείμενο με μικρή περιγραφή του κάθε ενός από αυτά και

  (β) Πίνακα δεδομένων (αρχείο.xls) με τις παρακάτω στήλες: Στρατηγικό Κείμενο - Επίπεδο θεσμοθέτησης - Επισπεύδον Υπουργείο - ΦΕΚ - Βασικές κατευθύνσεις
- Καταγραφή και αποτίμηση των σχετικών στοιχείων των πολεοδομικών και πληθυσμιακών χαρακτηριστικών της περιοχής (ισχύον θεσμικό πλαίσιο, πληθυσμιακά και δημογραφικά

στοιχεία, γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, πυκνότητα δόμησης κ.λπ.). Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

(α) ισχύον θεσμικό πλαίσιο για την περιοχή παρέμβασης: όροι δόμησης, αναπτυξιακό πλαίσιο κ.λπ.,

(β) πληθυσμός εξυπηρέτησης: δημογραφικά και πληθυσμιακά στοιχεία της περιοχής παρέμβασης. Τα εν λόγω στοιχεία μπορεί να προέρχονται από την τελευταία απογραφή και μπορούν να συσχετισθούν με τα πληθυσμιακά μεγέθη της εγκεκριμένης πολεοδομικής μελέτης της περιοχής καθώς και άλλων πληθυσμιακών δεδομένων που διατηρεί ο Φορέας Εκπόνησης και με βάση το πληθυσμιακό σταθερότυπο. Πλέον αυτών λαμβάνονται υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής,

(γ) σημεία ενδιαφέροντος/χρήσεις γης: εντοπίζονται ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτήρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) καθώς και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

- <u>Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο Π.1α. του Παραδοτέου Π.1.</u>
- Καταγραφή και αποτίμηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης σε συνάρτηση με την κίνηση των πεζών. Ενδεικτικά, η καταγραφή των παραπάνω συμπεριλαμβάνει:

(α) ανάλυση/περιγραφή υφιστάμενου οδικού δικτύου, και αποτίμηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των υποδομών πεζών (συμπεριλαμβανομένων όλων των υπαίθριων δημόσιων Κ.Χ.).

(β) αποτίμηση των υφιστάμενων και μελλοντικών ποδηλατικών υποδομών.

(γ) διαθέσιμα στοιχεία/κατασκευές και εξυπηρετήσεις για ΑμεΑ.

(δ) καταγραφή και αποτίμηση της λειτουργίας των ΜΜΜ (διαδρομές, στάσεις και τερματικοί σταθμοί).

(ε) διαβάσεις πόζων, πεζοφάναρα, νησίδες, πληροφοριακές πινακίδες.

(στ) οι συνήθεις διαδρομές πεζής μετακίνησης (desire lines) μεταξύ των σημαντικότερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χρίσεων (γραμμικά).

- <u>Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται και καταγράφονται σε υποκεφάλαιο Π.1α. του Παραδοτέου Π.1.</u>
- Χάρτης/χάρτες της περιοχής του Δήμου σε μορφή διανυσματικών αρχείων τύπου shapefile με βάση τα διοικητικά του όρια, όπου θα σημειώνονται τα στοιχειά της ανάλυσης και συγκεκριμένα:

(α) οι υπό διαμόρφωση υπαίθριοι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους έχει ολοκληρωθεί η Μελέτη Προσβασιμότητας ή το σχετικό έργο, καθώς και οι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους εκπονείται η ανωτέρω,

(β) τα λοιπά σημεία στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας (ενδεικτικά: οδικό δίκτυο, πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών κ.λπ.),

(γ) τα τυχόν ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(δ) οι τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(ε) οι χωρομετρημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ/οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ για Η/Ο,

(στ) οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης

(ζ) οι υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατοδρόμοι,

(η) οι τερματικοί σταθμοί και οι στάσεις των ΜΜΜ σε συνάρτηση με τον Κ.Χ. που μελετάται,

(θ) οι χωρομετρημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας,

(ι) τα δημόσια κτήρια ή τα κτήρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, καθώς και ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτήρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βιώσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

- Όλα τα παραπάνω συγκεντρώνονται σε υποκεφάλαιο Π.1β. του Παραδοτέου Π.1.

Στις επιτόπιες καταγραφές χρησιμοποιήθηκε **έντυπο** με ερωτήσεις τύπου ΝΑΙ/ΟΧΙ και ανοιχτής συμπλήρωσης. Η δομή του παρουσιάζεται στις επόμενες σελίδες.

Χρήστες: Πεζός και ΑμεΑ

ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ

		Αριστερά	**Δεξιά**
Έχει το πεζοδρόμιο κατάλληλο πλάτος;	Για δρόμο>12μ: ελαχ. πλάτος 2,05μ Για δρόμο 9-12μ: υποχρεωτ. πλάτος 2,05μ Για δρόμο 6-9μ: ελαχ. πλάτος 1,50μ Για δρόμο <6μ: πεζοδρόμηση	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει 1,5μ ελεύθερη ζώνη όδευσης στο πεζοδρόμιο;		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει min ελεύθερο ύψος 2,20μ όδευσης στο πεζοδρόμιο;		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχουν εμπόδια εντός της ελεύθερης ζώνης όδευσης; Ιστός σήμανσης Ιστός οδοφωτισμού Ιδιωτικός Εξοπλισμός Περίπτερο Κάδος Εξοπλισμός ΟΚΩ Δέντρο Τραπεζοκαθίσματα Άλλο: ……		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Τηρούνται οι κανόνες ασφαλούς και νόμιμης στάθμευσης επί της οδού; (να μην υπάρχουν παρκαρισμένα οχήματα πάνω στο πεζοδρόμιο, παρκαρισμένα στη γωνία του ΟΤ)		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών στο πεζοδρόμιο;		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει ομοιομορφία στο δάπεδο του οδηγού όδευσης τυφλών; (να μην υπάρχουν ρωγμές, εσοχές, εξοχές, εσχάρες, κενά σε αρμούς)		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Τηρείται η αδιάκοπη συνοχή του οδηγού όδευσης τυφλών; (να μην καταλήγει σε αδιέξοδο, ή να έχει ασυνέχειες)		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Είναι ασφαλής η ειδική θέση στάθμευσης για ΑμεΑ; (εάν υφίσταται) Υπάρχει κατάλληλη σήμανση επί εδάφους και επί στύλου με το Διεθνές Σύμβολο Πρόσβασης που να υποδεικνύει σαφώς τον χώρο στάθμευσης ΑμεΑ Ο περιβάλλον χώρος είναι ελεύθερος από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια Ελάχιστες διαστάσεις: 3,30m x 6,00m		(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 33%, 66%, 100%)*	(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 33%, 66%, 100%)*
Υπάρχει διάβαση πεζών; (τουλάχιστον 1 στην έξοδο του τμήματος της οδού)		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ

		Αριστερά	**Δεξιά**
Είναι προσβάσιμη η διάβαση πεζών; (Για κάθε επιπρόσθετη διάβαση συμπλήρωσε στο τέλος): Ελάχιστο πλάτος διάβασης 2,5μ Σύνδεση με τη στάθμη του πεζοδρομίου με ράμπα πλάτους τουλάχιστον 1,50μ		(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 50%, 100%)*	(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 50%, 100%)*
Είναι ασφαλής η διάβαση πεζών; Ασφαλές δάπεδο, χωρίς ανωμαλίες ή βαθουλώματα Η διάβαση είναι ελεύθερη από μόνιμα ή προσωρινά εμπόδια (π.χ. κάδοι απορ., παράνομη στάθμευση)		(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 50%, 100%)*	(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 50%, 100%)*
Υπάρχει κατάλληλη σήμανση στη διάβαση πεζών; Λωρίδες επισήμανσης επί της οδού από την αρχή έως το τέλος της διάβασης: <u>Κατάσταση βαφής</u> ☐1 ☐2 ☐3 ☐4 ☐5 (20%) Ύπαρξη αναλάμπων σηματοδότη/ Ύπαρξη πινακίδας ένδειξης διάβασης πεζών τύπου Κ-15 ή Π-21 		(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ……/100 ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *Combo*	(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ……/100 ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *Combo*
Είναι η διάβαση προσβάσιμη σε ΑμεΑ; Ύπαρξη ηχητικής σήμανσης Κατάλληλο ύψος (0,90m-1,20m) κομβίου (μηχανισμό χειρισμού ενεργοποίησης του σηματοδότη (εάν υφίσταται). Κατάλληλο δάπεδο στη ράμπα πρόσβασης από το πεζοδρόμιο προς το οδόστρωμα (φολιδωτές πλάκες)		(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 33%, 66%, 100%)*	(προσδιορίζω) ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ *(0%, 33%, 66%, 100%)*
Υπάρχει ράμπα ΑμεΑ που πληροί τις απαιτούμενες προδιαγραφές στις ακμές του Ο.Τ. ή/ και έμπροσθεν της εισόδου του κτηρίου;		☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ

Χρήστες: Πεζός και ΑμεΑ

	Στάση #1	Στάση #2
Υφίσταται ράμπα (σκάφη) τουλάχιστον 1,50μ. στη στάση λεωφορείου για πρόσβαση από το πεζοδρόμιο στο οδόστρωμα; Ή δύναται το λεωφορείο να προσεγγίσει τη στάση/πεζοδρόμιο?	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει κατάλληλη επίστρωση του δαπέδου με ειδικές πλάκες που υποδεικνύουν τη στάση λεωφορείου;	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Τηρείται η απαγόρευση στάσης - στάθμευσης σε <12μ. από στάση ΜΜΜ; (Ν. 2696/1999 αρθ.34 παρ.2)	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει στέγαστρο στη στάση λεωφορείου; *(Σε πεζοδρόμια με πλάτος μικρότερο από 1,60μ. δεν είναι υποχρεωτικό το στέγαστρο)*	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Τι υπάρχει από τα παρακάτω στη στάση: Στατική σήμανση της στάσης (πινακίδα) με ονομασία της στάσης και αριθ. λεωφορείων Διαδρομή και στάσεις ανά λεωφορείο Τηλεματική Φωνητική αναγγελία	 ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	 ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ ☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ
Υπάρχει παγκάκι στη στάση λεωφορείου; *(Το παγκάκι απαγορεύεται για πεζοδρόμιο με πλάτος μικρότερο των 1,80μ.)*	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ	☐ΝΑΙ ☐ΟΧΙ

<u>Υποδομές</u>

Όνομα		Μονάδα	Σημείωση
Οι ράμπες ΑμεΑ		ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Οι θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Οι κάθε είδους προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης (εσοχή πεζοδρομίου)		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Τα στοιχεία φύτευσης		ΑΡΙΘΜΟΣ δέντρα	
Η/Μ εγκαταστάσεων ΟΚΩ και αστικού εξοπλισμού επί των πεζοδρομίων και των πλατειών		ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΑΦΑΟ	
Το εναπομείναν πλάτος χωρίς εμπόδια για την κίνηση των πεζών επί των πεζοδρομίων		ΑΡΙΘΜΟΣ πλακών που είναι ελευθέρα στο πλάτος	
Τυχόν ιδιαίτερα στοιχεία για τα πεζοδρόμια όπως π.χ. πολύ μεγάλες κλίσεις, πολύ ψηλό ρίχτι κρασπέδου		ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Είσοδοι / έξοδοι υπόγειων χώρων στάθμευσης		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Η ύπαρξη και η όδευση του οδηγού τυφλών		ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο
Τα μεμονωμένα πλακίδια τύπου «Β» που σημαίνουν τον κίνδυνο		ΝΑΙ-ΟΧΙ	πεζοδρόμιο

Όνομα		Μονάδα	Σημείωση
Τα υλικά επίστρωσης των πεζοδρομίων και των πλατειών (κύκλωσε)	Κυβόλιθος Απλή πλάκα Φυσικά πετρώματα (μάρμαρο, γρανίτες, Σχιστόλιθοι) Κεραμικά πλακίδια Σκυρόδεμα, Τσιμεντοκονία Διακοσμητική Άσφαλτος Σταμπωτά δάπεδα		
Τα περίπτερα που εμποδίζουν		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Τα παγκάκια, τα καθιστικά και κάθε σημείο στάσης και ξεκούρασης των πεζών (εκτός στάση ΜΜΜ)		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Οι σχάρες ομβρίων		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Οι εσοχές και τα σημεία τοποθέτησης των κάδων απορριμμάτων		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Το επίπεδο του αστικού φωτισμού		ΑΡΙΘΜΟΣ στύλων	
Οι κακοτεχνίες και τα «επικίνδυνα» σημεία		ΑΡΙΘΜΟΣ	φωτογραφία
Οι προεξοχές του πεζοδρομίου στις στάσεις ΜΜΜ		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Διαμορφώσεις για την κίνηση ΑμεΑ στις πλατείες		ΝΑΙ-ΟΧΙ	
Ο αστικός εξοπλισμός στις πλατείες τα στοιχεία σκίασης και δροσισμού		δέντρα	αριθμός
Ο αστικός εξοπλισμός στις πλατείες τα στοιχεία σκίασης και δροσισμού		υπόστεγα	αριθμός
Μεμονωμένες κλίμακες στον δημόσιο χώρο και χειρολισθήρες		ΝΑΙ-ΟΧΙ	
Κιγκλιδώματα, τύπου Π, κολωνάκια, στοιχεία αποτροπής της παράνομης στάθμευσης		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Χώροι που έχουν παραχωρηθεί ή καταληφθεί με τραπεζοκαθίσματα παρακείμενων επιχειρήσεων		ΝΑΙ-ΟΧΙ	
Τα σημεία εισόδων δημόσιων κτιρίων, κτιρίων ή χρήσεων που συγκεντρώνουν μεγάλη προσέλευση κοινού (π.χ. τράπεζες, πολυκαταστήματα, θέατρα κλπ.)		ΑΡΙΘΜΟΣ	
Στοιχεία οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης (οδική σήμανση, πληροφοριακές πινακίδες, διαφημιστικές πινακίδες κλπ.)		Καταγραφή πινακίδας	
Πυροσβεστικός κρουνός		ΑΡΙΘΜΟΣ	

8. ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΗΜΕΙΩΝ & ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ ΓΙΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

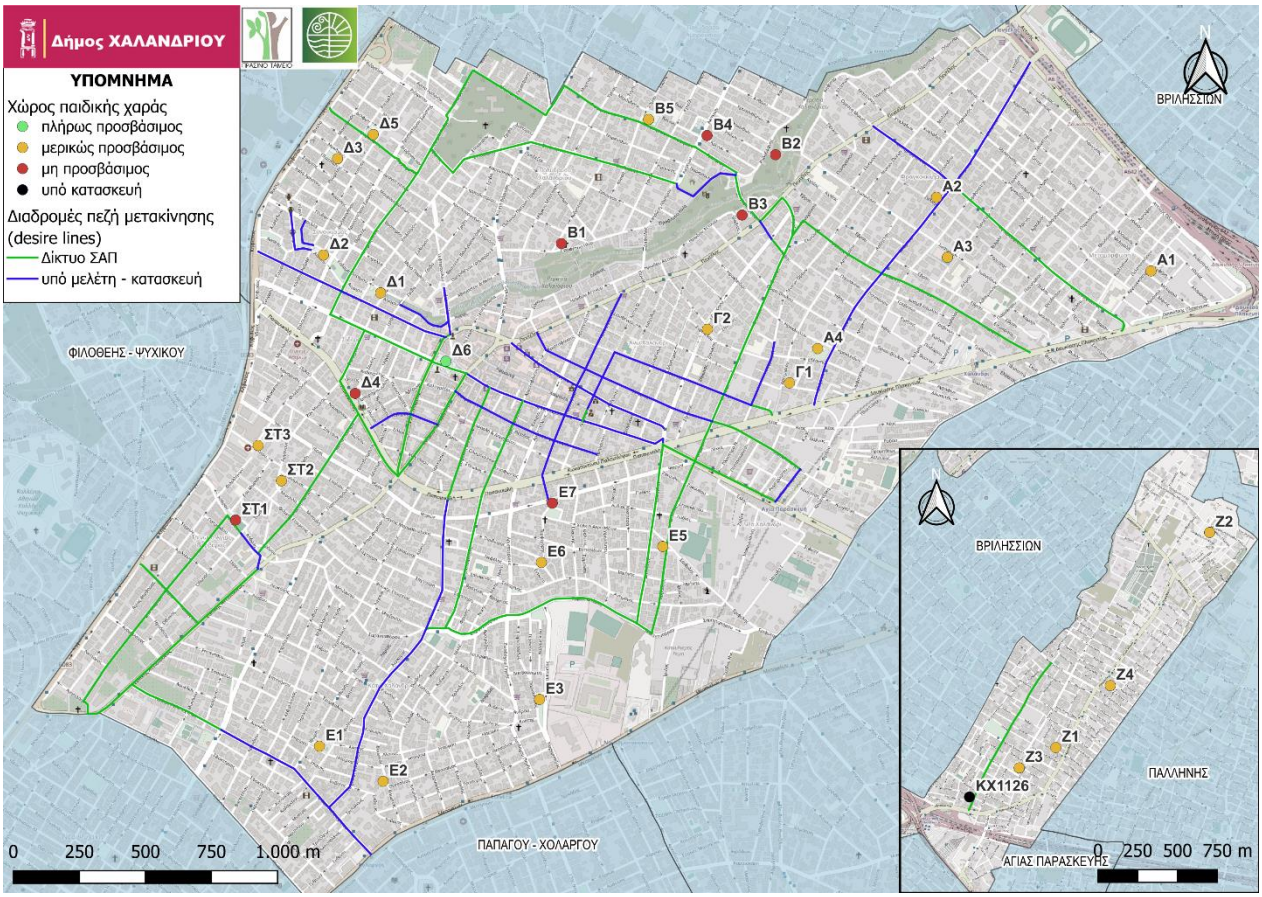
Προκειμένου να αξιολογηθεί η υφιστάμενη κατάσταση των υποδομών πεζή μετακίνησης (πεζοδρόμια, ράμπες, διαβάσεις, στάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς) και το επίπεδο προσβασιμότητας των δημόσιων χώρων και των σημαντικών δημοσίων – δημοτικών κτηρίων που συνιστούν σημεία ενδιαφέροντος στον Δήμο Χαλανδρίου, πραγματοποιήθηκαν επιτόπιες αυτοψίες από την ομάδα έργου του αναδόχου.

8.1 Αξιολόγηση Προσβασιμότητας Δημόσιων Χώρων και Σημαντικών Κτηρίων

Το εξειδικευμένο συνεργείο αξιολόγησε κρίσιμες σχεδιαστικές παραμέτρους που αφορούν το υφιστάμενο επίπεδο προσβασιμότητας των δημοσίων χώρων και των σημαντικών κτηρίων. Σημειώνεται ότι για τα κτήρια, η αξιολόγηση της προσβασιμότητάς τους γίνεται από τον κοινόχρηστο χώρο έως και τη ρυμοτομική τους γραμμή.

8.1.1 Παιδικές Χαρές

Λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια αξιολόγησης, ακολουθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης υποδομής προσβασιμότητας για τις παιδικές χαρές του Δήμου Χαλανδρίου, διακρίνοντας τους χώρους σε πλήρως προσβάσιμους, μερικώς προσβάσιμους ή μη προσβάσιμους. Η χωρική κατανομή και το επίπεδο προσβασιμότητας των χώρων απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 8-1: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων παιδικής χαράς

Από τον παραπάνω χάρτη, εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι περισσότεροι χώροι χαρακτηρίζονται ως μερικώς προσβάσιμοι και συνεπώς, χρήζουν παρεμβάσεων βελτίωσης. Αναλυτικότερα, για κάθε κριτήριο προσβασιμότητας, ακολουθεί η αξιολόγηση των παιδικών χαρών του Δήμου στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 8-1: Αξιολόγηση χώρων παιδικής χαράς ως προς την προσβασιμότητα

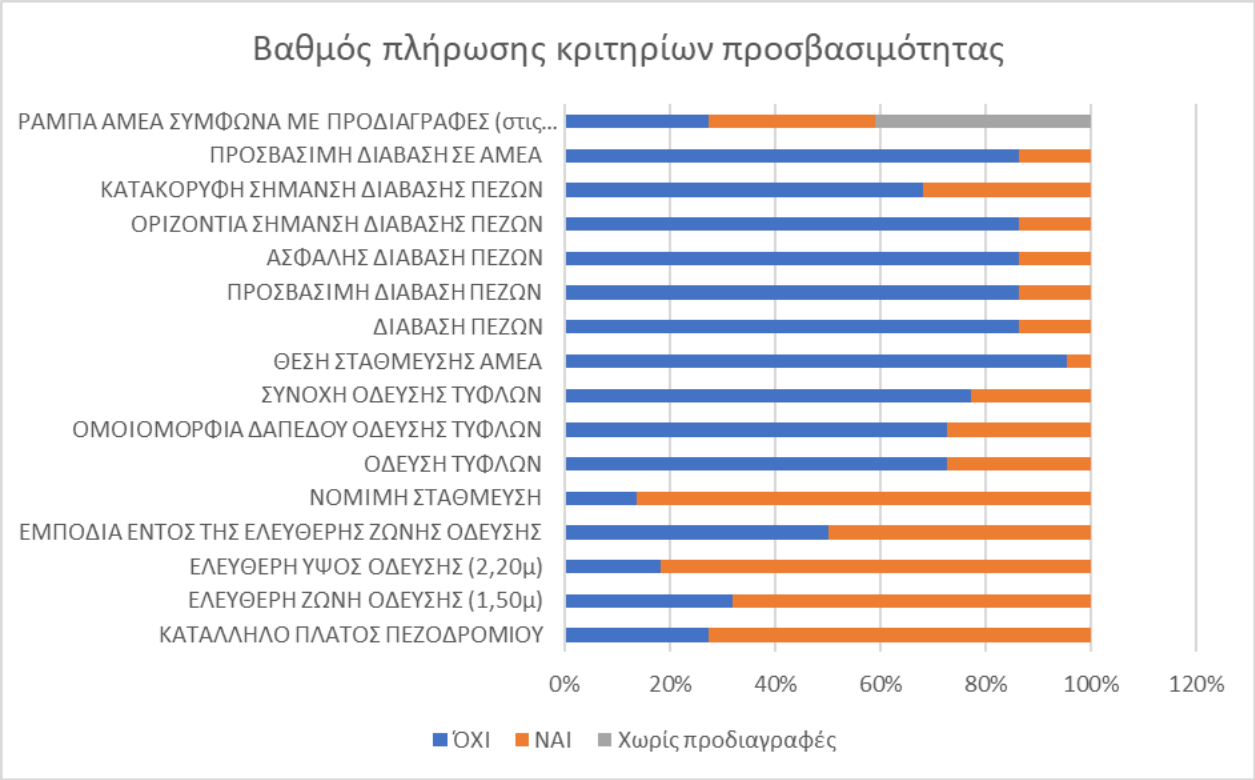
α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	Α1	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ & ΜΕΛΙΓΑΛΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	-	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
2	Α2	ΟΛΥΜΠΟΥ & ΠΕΛΛΗΣ & ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
3	Α3	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ & ΤΥΜΦΡΗΣΤΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
4	Α4	ΟΛΥΜΠΟΥ, ΕΔΕΣΣΗΣ & ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ 32Α	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΦΩΤΕΙΝΟΥ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	100	100	100	33	ΧΠ
5	Β1	ΠΡΟΦ. ΗΛΙΑ & ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
6	Β2	ΑΓΙΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ, ΟΔΟΣ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗΣ, ΡΕΜΑΤΙΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
7	Β3	ΗΡ. ΑΤΤΙΚΟΥ, ΠΛΟΥΤΑΡΧΟΥ, ΓΡΑΒΙΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
8	Β4	ΑΚΑΚΙΩΝ & ΡΟΔΟΥ& ΚΡΙΝΩΝ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
9	Β5	ΚΟΡΑΗ & ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ (ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΙΟΣΕ)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	50	100	33	33	ΝΑΙ
10	Γ1	ΚΟΜΟΤΗΝΗΣ-ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΥ-ΣΙΔΗΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	66	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΧΠ
11	Γ2	ΖΗΝΩΝΟΣ, ΔΙΟΝΥΣΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
12	Δ1	ΠΟΤΑΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑ-ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ- ΣΟΛΩΜΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
13	Δ2	ΠΟΤΑΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑ, ΚΑΛΒΟΥ, ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ, ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
14	Δ3	ΡΟΥΜΕΛΗΣ-ΠΛΑΤΑΙΩΝ-ΜΥΚΗΝΩΝ-ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
15	Δ4	ΠΑΠΑΡΗΓΟΠΟΥΛΟΥ, ΣΟΥΡΗ, ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΑΔΟΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
16	Δ6	ΠΛΑΤΕΙΑ ΗΡΩΩΝ (Β. ΓΕΩΡΓΙΟΥ & ΓΚΙΝΗ)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	100	66	ΝΑΙ
17	Ε1	ΙΘΩΜΗΣ- ΤΡΙΦΥΛΛΙΑΣ-ΑΛΣΟΥΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΧΠ
18	Ε2	ΒΟΙΩΤΙΑΣ & ΗΠΕΙΡΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
19	Ε3	ΠΑΡΝΑΣΣΙΔΟΣ & ΔΥΟΒΟΥΝΙΩΤΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΑΔΟΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
20	Ε5	ΕΣΠΕΡΙΔΩΝ- ΧΑΡΑΥΓΗΣ-ΕΡΙΦΥΛΛΗΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
21	Ε6	ΠΑΝΔΩΡΑΣ-ΤΕΡΨΙΧΩΡΗΣ-ΝΕΦΕΛΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
22	Ε7	ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ (ΦΙΛΥΡΑΣ & ΨΑΡΩΝ)	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
23	ΣΤ1	ΚΟΔΡΟΥ & ΤΟΜΠΑΖΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
24	ΣΤ2	ΑΡΓΟΝΑΥΤΩΝ & ΤΟΜΠΑΖΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΑΔΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
25	ΣΤ3	ΑΓΡΙΝΙΟΥ & ΑΓ. ΛΑΥΡΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΧΠ
26	Ζ1	ΔΡΟΣΙΑΣ & ΓΟΡΤΥΝΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
27	Δ5	ΠΛΑΤΕΙΑ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ (ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ & ΚΥΠΡΟΥ)	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
28	Ζ2	ΚΑΡΟΛΟΥ ΚΟΥΝ, ΠΑΝ. ΛΥΤΡΩΤΡΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
29	Ζ3	ΓΕΝΝΗΜΑΤΑ, ΚΛΕΙΣΟΥΡΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
30	Ζ4	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ, ΑΡΑΜΠΕΛΗΣ, ΚΥΒΕΛΗΣ, ΝΤΑΛΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
31	Κ.Χ. 1126	ΔΡΥΟΠΙΔΟΣ, ΑΝΑΤΟΛΗΣ, ΑΝΤ. ΤΡΙΤΣΗ	ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ															

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των χώρων παιδικής χαράς του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.



Διάγραμμα 8-1: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας σε παιδικές χαρές

Ως τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν η απουσία όδευσης τυφλών, θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ και διάβασης πεζών. Αντιθέτως, είναι ενθαρρυντικά τα αποτελέσματα ως προς την επίτευξη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου και νόμιμης στάθμευσης. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται επί της ελεύθερης όδευσης πεζών επί των πεζοδρομίων, είναι τα δέντρα, οι κάδοι και οι ιστοί σήμανσης και ΔΕΗ. Σε ότι αφορά τις ράμπες, αν και στις περισσότερες των περιπτώσεων καταγράφονται ράμπες πρόσβασης ΑΜΕΑ, σε αρκετές περιπτώσεις δεν πληρούνται οι προδιαγραφές.

Ακολουθούν, συγκεντρωτικά, πίνακες με όλους τους αξιολογημένους χώρους παιδικής χαράς του Δήμου Χαλανδρίου, στους οποίους αναφέρεται το όνομα του Κοινόχρηστου Χώρου, η Αξιολόγηση της Προσβασιμότητας και σχετικό φωτογραφικό υλικό που λήφθηκε κατά τη διάρκεια της αυτοψίας.

1	**Α1: Αργυροκάστρου & Μελιγαλά**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑμεΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-2: Παιδική Χαρά επί των οδών Αργυροκάστρου & Μελιγαλά

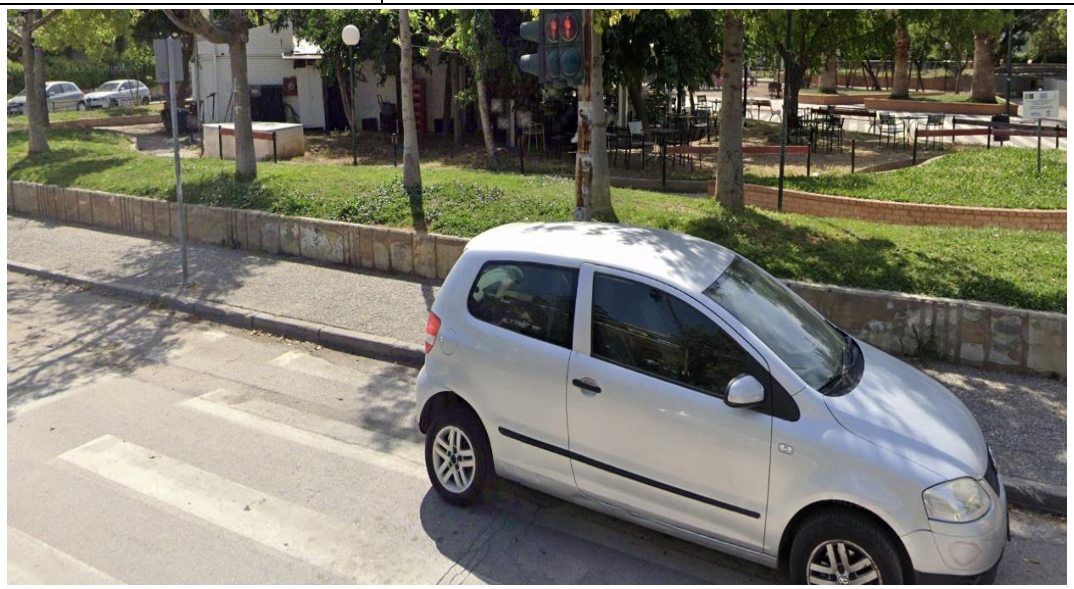
2	**Α2: Ολύμπου – Πέλλης - Μεταμορφώσεως**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-3: Παιδική Χαρά επί των οδών Ολύμπου – Πέλλης - Μεταμορφώσεως

3	**Α3: Ιωαννίνων & Τυμφρηστού**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-4: Παιδική χαρά στην οδό Τυμφρηστού

4	**Α4: Ολύμπου – Εδέσσης – Ηρακλειδών 32Α**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-5: Παιδική Χαρά επί των οδών Ολύμπου - Εδέσσης - Ηρακλειδών 32Α

5	**Β1: Προφ. Ηλία & Ανδρούτσου**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-6: Παιδική Χαρά επί των οδών Προφ. Ηλία & Ανδρούτσου

6	**Β2: Οδός Ροδοδάδνης (Ρεματιά)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-7: Παιδική Χαρά στην οδό Ροδοδάφνης

7	**Β3: Ηρ. Αττικού, Πλουτάρχου, Γραβιάς**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-8: Παιδική χαρά στην οδό Γραβιάς

8	**Β4: Ακακιών – Ρόδου - Κρίνων**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-9: Παιδική Χαρά επί των οδών Ακακιών – Ρόδου - Κρίνων

9	**Β5: Κοραή & Γιασεμιών (Πλατεία Κιοσέ)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-10: Παιδική Χαρά επί των οδών Κοραή & Γιασεμιών

10	**Γ1: Κομοτηνής – Αρτεμισίου - Σιδηροκάστρου**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-11: Παιδική Χαρά επί των οδών Κομοτηνής – Αρτεμισίου - Σιδηροκάστρου

11	**Γ2: Ζήνωνος - Διονύσου**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-12: Παιδική Χαρά (Ζήνωνος – Διονύσου)

12	**Δ1: Ποταμού Καλαμά – Επιδαύρου - Σολωμού**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-13: Παιδική Χαρά επί των οδών Ποταμού Καλαμά – Επιδαύρου - Σολωμού

13	**Δ2: Ποταμού Καλαμά – Κάλβου – Βαλαωρίτου - Αιγαίου**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο
-	
14	**Δ3: Ρούμελης – Πλαταιών – Μυκηνών - Μακεδονίας**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-14: Παιδική Χαρά επί των οδών Ρούμελης – Πλαταιών – Μυκηνών - Μακεδονίας

15	**Δ4: Παπαρηγοπούλου – Σουρή - Παλαιολόγου**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο
-	
16	**Δ6: Πλατεία Ηρώων**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-15: Παιδική Χαρά στην Πλατεία Ηρώων

17	**Ε1: Ιθώμης – Τριφυλλίας - Άλσους**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-16: Παιδική Χαρά επί των οδών Ιθώμης – Τριφυλλίας - Άλσους

18	**Ε2: Βοιωτίας & Ηπείρου**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-17: Παιδική Χαρά επί των οδών Βοιωτίας & Ηπείρου

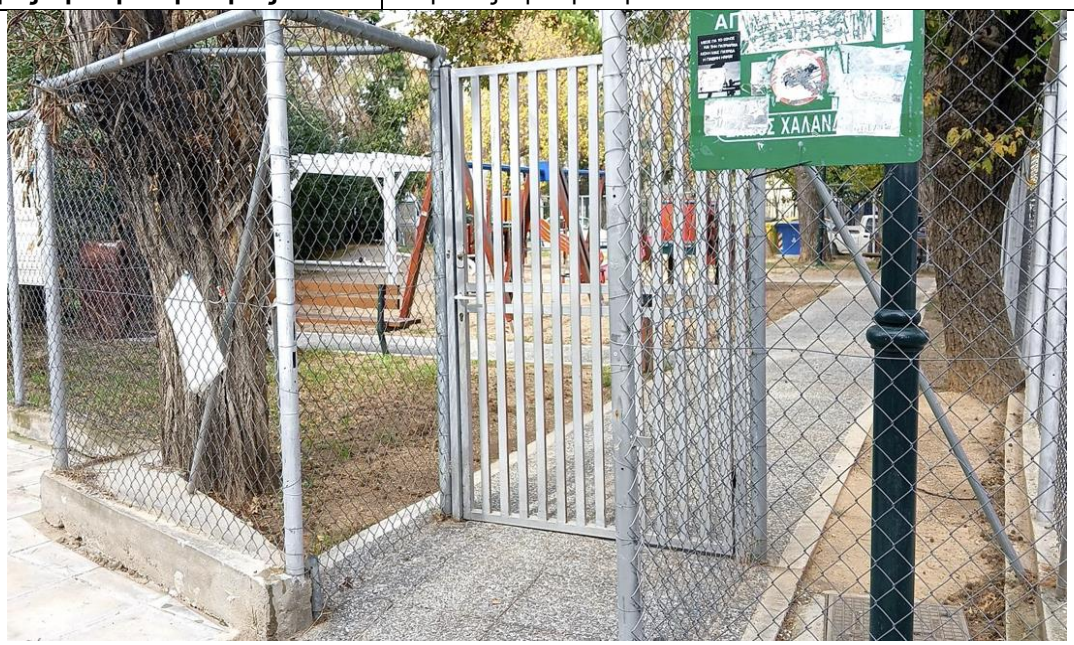
19	**Ε3: Παρνασσίδος & Δυοβουνιώτη**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-18: Παιδική Χαρά επί των οδών Παρνασσίδος & Δυοβουνιώτη

20	**Ε5: Εσπερίδων - Χαραυγής - Εριφύλλης**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-19: Παιδική Χαρά επί των οδών Εσπερίδων - Χαραυγής - Εριφύλλης

21	**Ε6: Πανδώρας – Τερψιχόρης - Νεφέλης**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-20: Παιδική Χαρά επί των οδών Πανδώρας – Τερψιχόρης - Νεφέλης

22	**Ε7: Φιλύρας & Ψαρών**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-21: Παιδική Χαρά επί των οδών Φιλύρας & Ψαρών

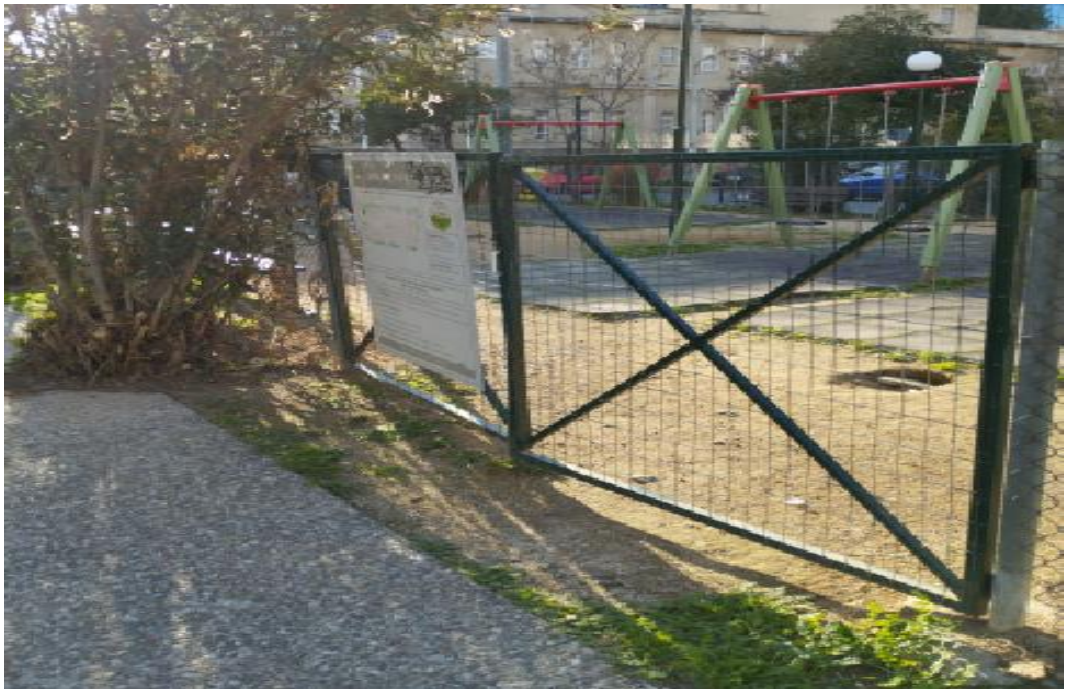
23	**ΣΤ1: Κόδρου & Τομπατζή**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-22: Παιδική Χαρά επί των οδών Κόδρου & Τομπατζή

24	**ΣΤ2: Αργοναυτών & Τομπατζή**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-23: Παιδική Χαρά επί των οδών Αργοναυτών & Τομπατζή

25	**ΣΤ3: Αγρινίου & Αγ. Λαύρας**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-24: Παιδική Χαρά επί των οδών Αγρινίου & Αγ. Λαύρας

26	**Ζ1: Δροσιάς & Γορτυνίας**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-25: Παιδική Χαρά επί των οδών Δροσιάς & Γορτυνίας

27	**Δ5: Πλατεία Μαραθώνος**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-26: Παιδική Χαρά στην Πλατεία Μαραθώνος

28	**Ζ4: Καρόλου Κουν – Παν. Λυτρώτριας**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-27: Παιδική Χαρά επί των οδών Καρόλου Κουν – Παν. Λυτρώτριας

29	**Ζ3: Γεννηματά - Κλεισούρας**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-28: Παιδική Χαρά επί των οδών Γεννηματά - Κλεισούρας

30	**Ζ4: Ηρακλείτου - Αράμπελης – Κυβέλης - Ντάλια**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-29: Παιδική Χαρά επί των οδών Ηρακλείτου - Αράμπελης – Κυβέλης - Ντάλια

31	**Κ.Χ. 1126 Δρυοπίδος – Ανατολής – Αντ. Τρίτση**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Υπό κατασκευη

Εικόνα 8-30: Παιδική χαρά υπό κατασκευή

8.1.2 Πάρκα, πλατείες και χώροι αστικού πρασίνου

Ακολουθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης υποδομής προσβασιμότητας για τα πάρκα, τις πλατείες και τους χώρους αστικού πρασίνου του Δήμου Χαλανδρίου, διακρίνοντας τους χώρους σε πλήρως προσβάσιμους, μερικώς προσβάσιμους ή μη προσβάσιμους. Η χωρική κατανομή και το επίπεδο προσβασιμότητας των χώρων απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.

Εικόνα 8-31: Αξιολόγηση προσβασιμότητας πάρκων, πλατειών και χώρων αστικού πρασίνου

Από τον παραπάνω χάρτη, εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι υπό εξέταση χώροι μοιράζονται μεταξύ των μερικώς προσβάσιμων και των μη προσβάσιμων, κρίνοντας την ανάγκη παρέμβασης ως αναγκαία. Αναλυτικότερα, για κάθε κριτήριο προσβασιμότητας, ακολουθεί η αξιολόγηση των χώρων πρασίνου, πάρκων και πλατειών του Δήμου στους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας 8-2: Αξιολόγηση χώρων αστικού πρασίνου, πάρκων και πλατειών ως προς την προσβασιμότητα

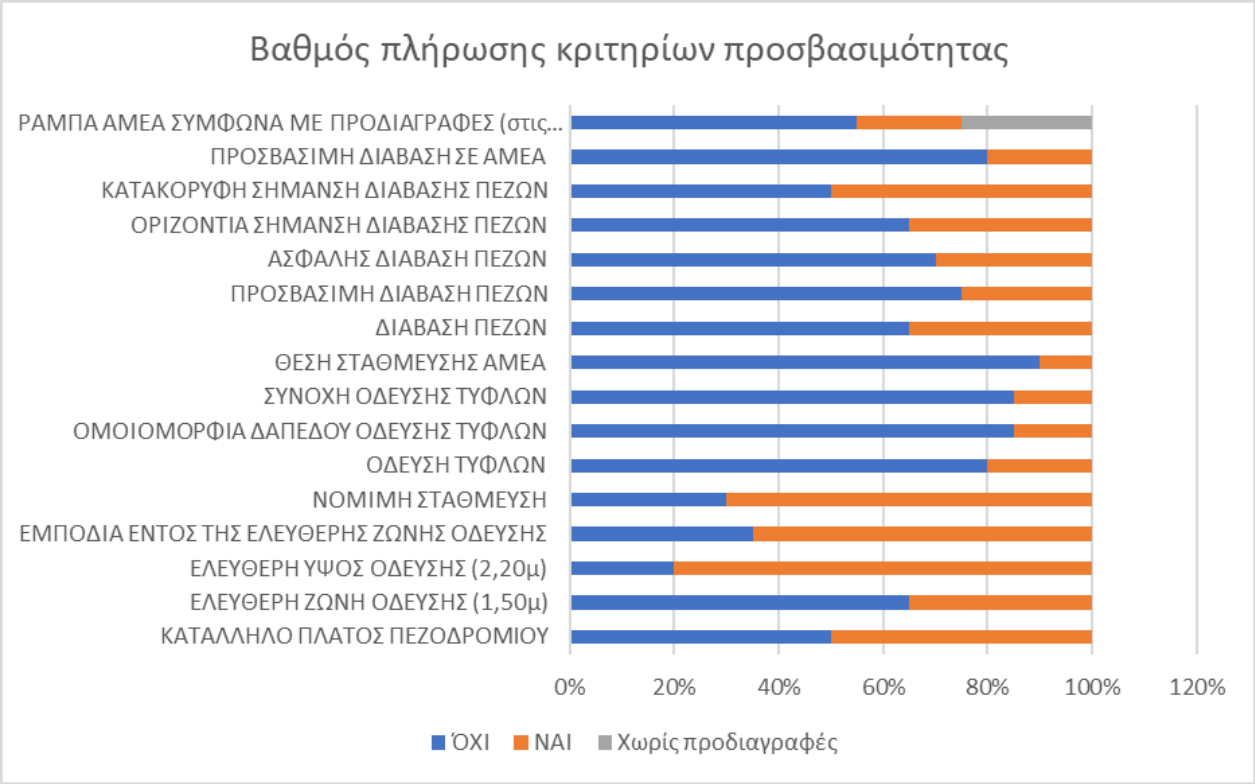
α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	ΠΡΑΣΙΝΟ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	ΣΟΛΩΝΟΣ 5	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
2	ΚΧ	ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ-ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	30	0	ΟΧΙ
3	ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΓΡΑΒΙΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
4	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
5	ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΤΥΜΦΡΗΣΤΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
6	ΧΩΡΟΣ Ι. ΝΑΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝΟΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΧΠ
7	ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΣΟΛΩΝΟΣ 3	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΑΔΟΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
8	ΚΧ	ΣΟΛΩΝΟΣ 2	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	0	0	33	50	0	ΟΧΙ
9	Ι.Ν. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 97	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ, ΣΤΥΛΟΙ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	33	0	ΟΧΙ
10	ΧΕΥ 9	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 196	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
11	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΝΑΙ	100	50	100	33	0	ΟΧΙ
12	ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ 76	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ, ΙΣΤΟΣ ΤΡΟΛΕΥ, ΚΛΩΒΟΣ ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	0	50	100	33	33	ΧΠ
13	ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ 71	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
14	ΜΕΤΡΟ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ 123	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
15	ΜΕΤΡΟ ΧΟΛΑΡΓΟΣ	ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 279	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
16	ΧΕΥ 9	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 98	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	100	0	0	33	ΝΑΙ
17	ΚΧ	ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
18	ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 341	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΑΣΗ ΜΜΜ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
19	ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ	ΗΣΙΟΔΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
20	ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ	ΦΙΛΥΡΑΣ - ΤΕΡΨΙΧΟΡΗΣ - ΧΑΛΚΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΣ ΘΑΛΑΜΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των χώρων αστικού πρασίνου, πάρκων και πλατειών του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.



Διάγραμμα 8-2: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας για πάρκα, πλατείες και χώρους αστικού πρασίνου

Ως τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν η απουσία όδευσης τυφλών, θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ, ραμπών ΑΜΕΑ και διάβασης πεζών. Η επίτευξη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου είναι μοιρασμένη σε επαρκή και μη επαρκή ενώ στο 65% των περιπτώσεων των πεζοδρομίων, δεν επιτυγχάνεται η ελεύθερη ζώνη όδευσης πλάτους 1,50μ. Θετικά είναι τα ποσοστά της νόμιμης στάθμευσης. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται επί της ελεύθερης όδευσης πεζών επί των πεζοδρομίων, είναι τα δέντρα, οι ιστοί σήμανσης, οδοφωτισμού και ΔΕΗ.

Ακολουθούν, συγκεντρωτικά, πίνακες με όλους τους αξιολογημένους χώρους πρασίνου, πάρκου και πλατειών του Δήμου Χαλανδρίου, στους οποίους αναφέρεται το όνομα του Κοινόχρηστου Χώρου, η Αξιολόγηση της Προσβασιμότητας και σχετικό φωτογραφικό υλικό που λήφθηκε κατά τη διάρκεια της αυτοψίας.

1	**ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-32: Παιδική Βιβλιοθήκη

2	**ΚΧ ΕΠΙ ΤΩΝ ΟΔΩΝ ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ & ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-33: Κοινόχρηστος χώρος επί των οδών Παρνασσού & Θεοδοσίου

3	**ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΓΡΑΒΙΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-34: Χώρος πρασίνου – Παιδική χαρά στην οδό Γραβιάς

4	**ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-35: Κοινόχρηστο πράσινο στην οδό Χρυσοστόμου Σμύρνης

5	**ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ/ ΚΧ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΤΥΜΦΡΗΣΤΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο
-	
6	**ΧΩΡΟΣ Ι. ΝΑΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-36: Χώρος Ι. Ναού

7	**ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ/ ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-37: Παιδική Χαρά/ Χώρος Πρασίνου (Σόλωνος 3)

8	**ΚΧ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-38: Κοινόχρηστος Χώρος (Σόλωνος 4)

9	**Ι.Ν. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-39: Ι. Ν. Αγίας Βαρβάρας

10	**ΧΕΥ 9**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-40: ΧΕΥ 9

11	**ΜΕΤΡΟ ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-41: Μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας

12	**ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-42: Μετρό Χαλάνδρι

13	**ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-43: Μετρό Χαλάνδρι

14	**ΜΕΤΡΟ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-44: Μετρό Αγίας Παρασκευής

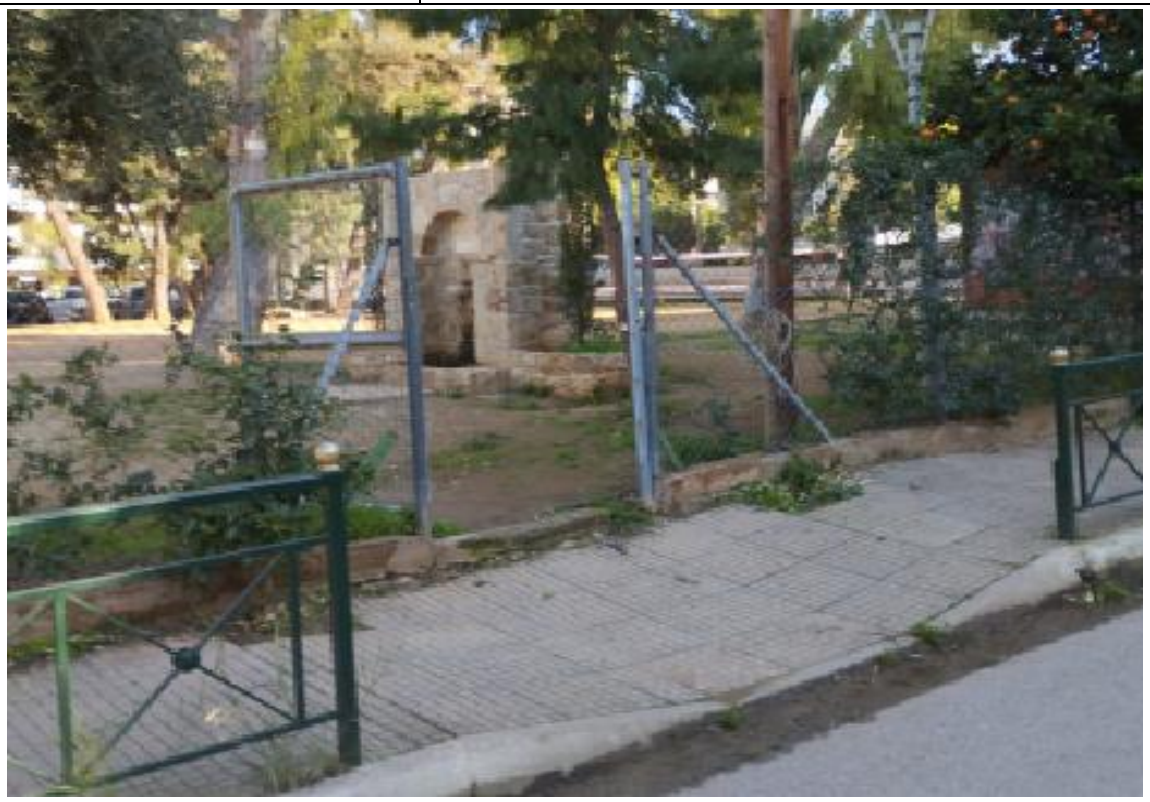
15	**ΜΕΤΡΟ ΧΟΛΑΡΓΟΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-45: Μετρό Χολαργός

16	**ΧΕΥ 9**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

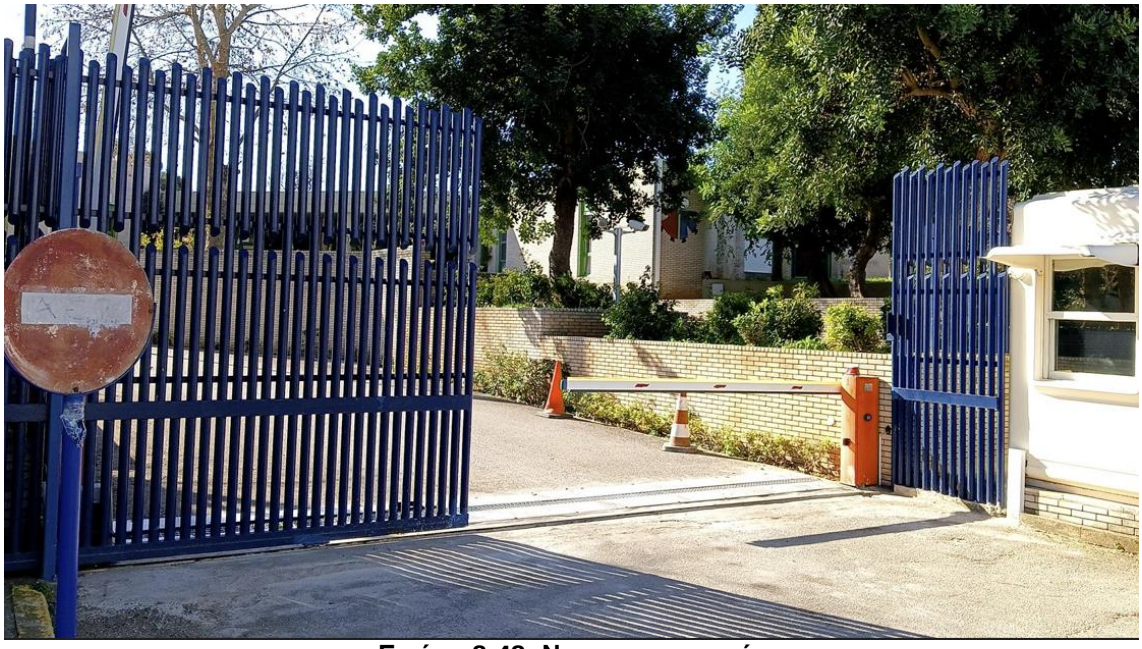
Εικόνα 8-46: ΧΕΥ 9

17	**ΚΧ (ΑΙΓΑΙΟΥ & ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



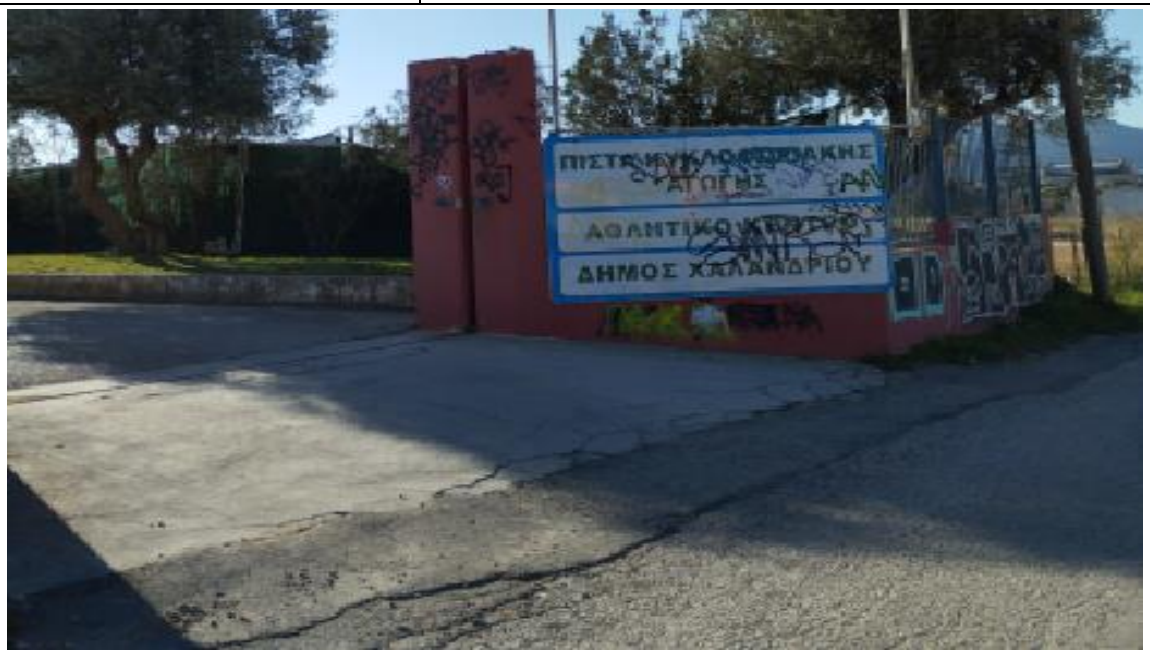
Εικόνα 8-47: ΚΧ (Αιγαίου & Βαλαωρίτου)

18	**ΧΕΥ 9**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο



Εικόνα 8-48: Νομισματοκοπείο

19	**ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



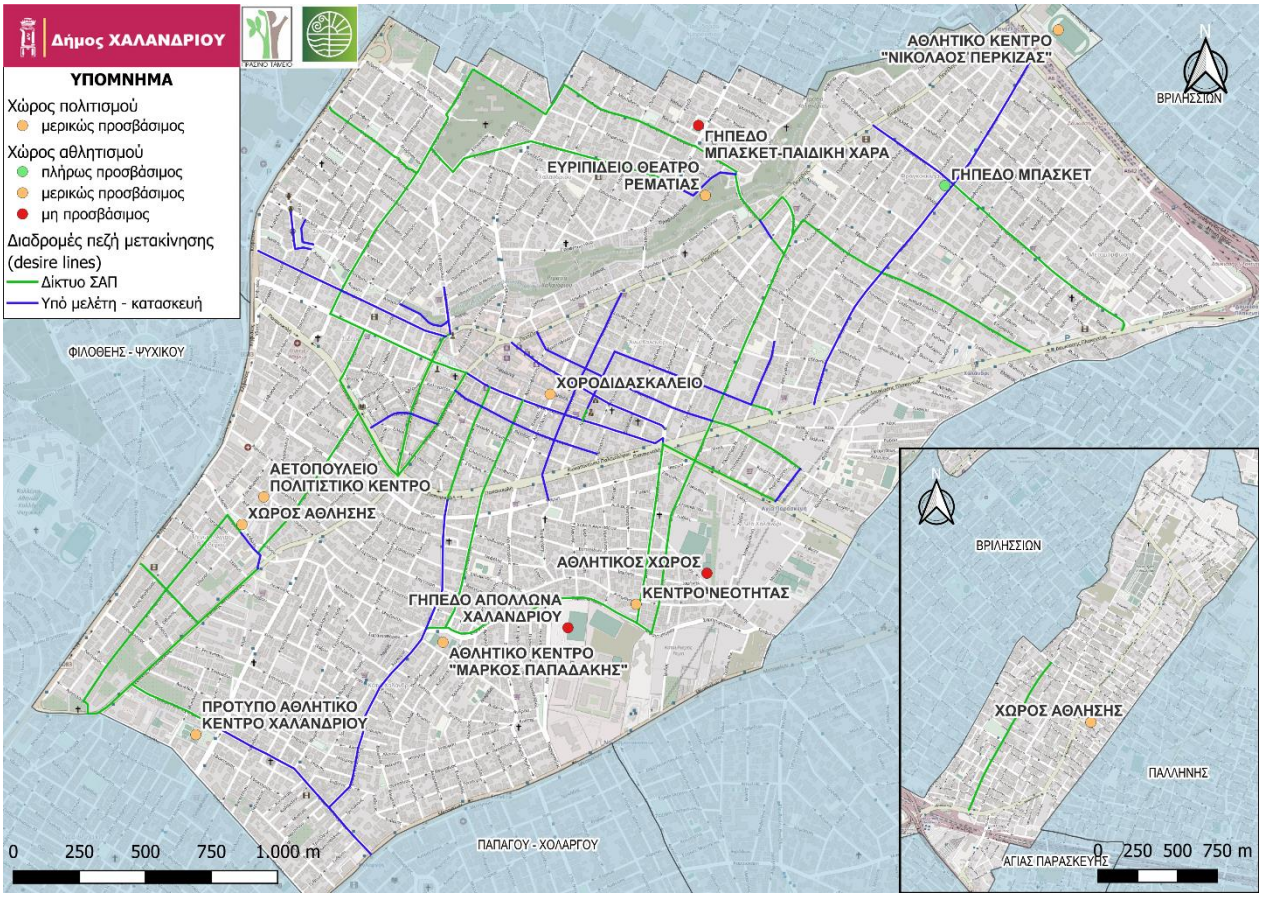
Εικόνα 8-49: Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής

20	**ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-50: Πάρκο Αγίων Αναργύρων

8.1.3 Χώροι Αθλητισμού και πολιτισμού

Ακολουθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης υποδομής προσβασιμότητας για τους χώρους αθλητισμού και πολιτισμού του Δήμου Χαλανδρίου, διακρίνοντας τους χώρους σε πλήρως προσβάσιμους, μερικώς προσβάσιμους ή μη προσβάσιμους. Η χωρική κατανομή και το επίπεδο προσβασιμότητας των χώρων απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 8-51: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων αθλητισμού και πολιτισμού

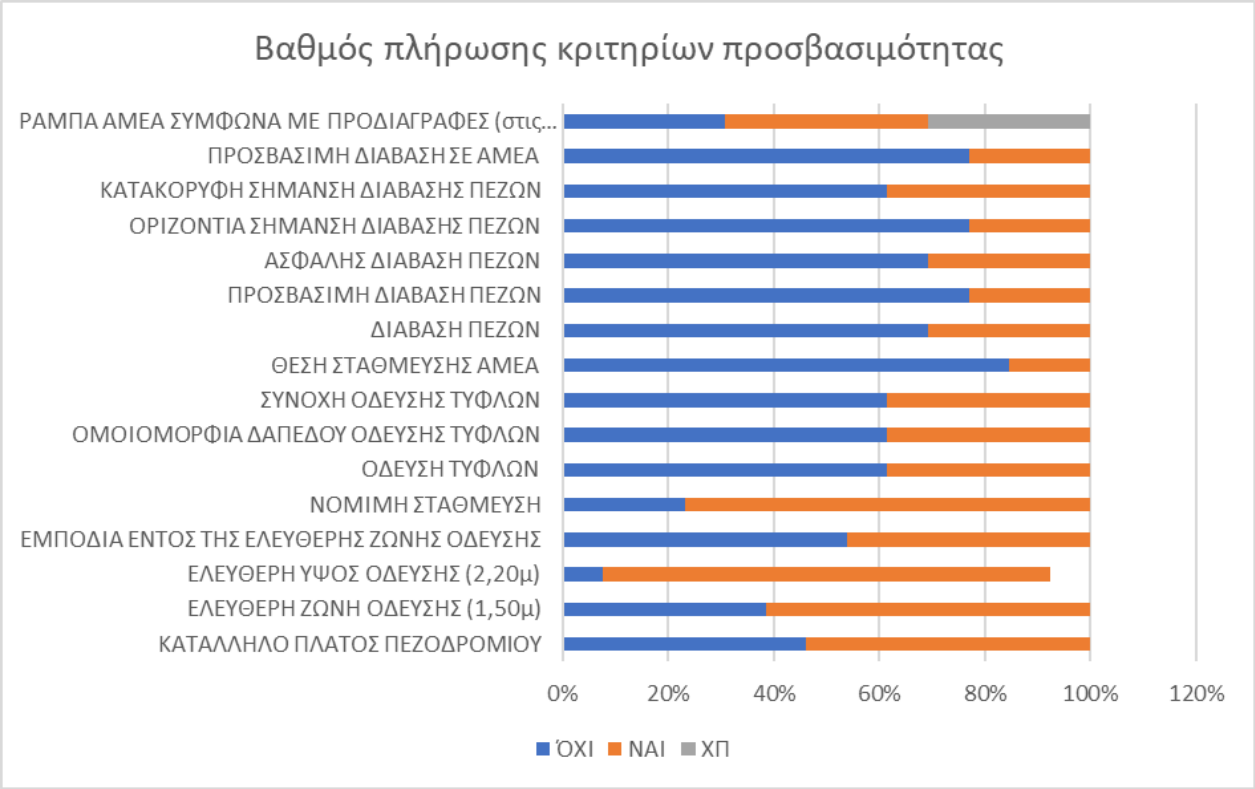
Από τον παραπάνω χάρτη, εξάγεται το συμπέρασμα ότι οι χώροι αθλητισμού και πολιτισμού κατανέμονται σε όλο τον Δήμο και αξιολογούνται κυρίως ως μερικώς προσβάσιμοι, έχοντας το περιθώριο βελτιώσεων. Αναλυτικότερα, για κάθε κριτήριο προσβασιμότητας, ακολουθεί η αξιολόγηση των χώρων αθλητισμού και πολιτισμού στους παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 8-3: Αξιολόγηση χώρων αθλητισμού – πολιτισμού ως προς την προσβασιμότητα

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 33	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
2	ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ 17	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	66	33	ΝΑΙ
3	ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΚΡΙΝΩΝ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΚΑΔΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
4	ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΠΑΡΟΔΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	50	0	33	0	ΧΠ
5	ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 78	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
6	ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	ΕΡΙΦΥΛΗΣ 9	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
7	ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΡΚΙΖΑΣ"	Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ 146	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	80	33	ΧΠ
8	ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ"	ΜΕΘΩΝΗΣ 8	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
9	ΓΗΠΕΔΟ ΑΠΟΛΛΩΝΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΛΕΥΚΩΣΙΑΣ 15	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
10	ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΟΤΗΤΑΣ	ΑΝΤΙΓΟΝΗΣ ΚΑΙ ΔΑΝΑΙΔΩΝ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
11	ΧΟΡΟΔΙΔΑΣΚΑΛΕΙΟ	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ 42 ΚΑΙ ΧΑΙΜΑΝΤΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΝΑΙ
12	ΕΥΡΙΠΙΔΕΙΟ ΘΕΑΤΡΟ ΡΕΜΑΤΙΑΣ	ΠΡΟΦΗΤΟΥ ΗΛΙΑ 65	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
13	ΑΕΤΟΠΟΥΛΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ 14	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των χώρων αθλητισμού - πολιτισμού του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.



Διάγραμμα 8-3: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας για χώρους αθλητισμού – πολιτισμού

Ως τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν η απουσία όδευσης τυφλών, θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ και διάβασης πεζών. Θετικό στοιχείο αποτελεί η κατά πλειοψηφία επίτευξη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου και ελεύθερης όδευσης πεζού, καθώς και τα ποσοστά της νόμιμης στάθμευσης. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται επί της ελεύθερης όδευσης πεζών επί των πεζοδρομίων, είναι τα δέντρα και οι στύλοι ΔΕΗ. Επίσης, στο 70% των πεζοδρομίων έμπροσθεν των χώρων αθλητισμού – πολιτισμού εντοπίζονται ράμπες ΑΜΕΑ, από τις οποίες όμως οι μισές δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

Ακολουθούν, συγκεντρωτικά, πίνακες με όλους τους αξιολογημένους χώρους αθλητισμού - πολιτισμού του Δήμου Χαλανδρίου, στους οποίους αναφέρεται το όνομα του Κοινόχρηστου Χώρου, η Αξιολόγηση της Προσβασιμότητας και σχετικό φωτογραφικό υλικό που λήφθηκε κατά τη διάρκεια της αυτοψίας.

1	**ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ (Αλκιβιάδου 33)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-52: Χώρος άθλησης (Αλκιβιάδου 33)

2	**ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ (ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ 17)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-53: Γήπεδο Μπάσκετ (Μεταμορφώσεως 17)

3	**ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ - ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-54: Γήπεδο Μπάσκετ – Παιδική Χαρά

4	**ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-55: Πρότυπο Αθλητικό Κέντρο Χαλανδρίου

5	**ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο (υπό διαμόρφωση)

Εικόνα 8-56: Χώρος Άθλησης

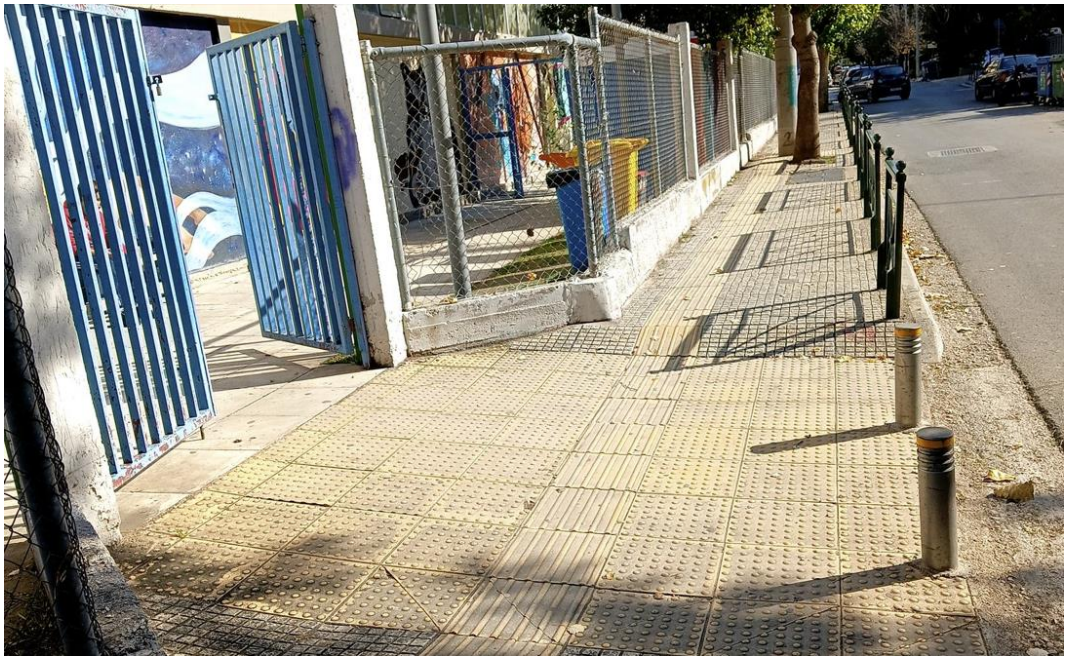
6	**ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ (ΕΡΙΦΥΛΗΣ 9)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-57: Αθλητικός Χώρος (Εριφύλης 9)

7	**ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΡΚΙΖΑΣ»**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-58: Αθλητικό Κέντρο «Νικόλαος Περκίζας»

8	**ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ «ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ»**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-59: Αθλητικό Κέντρο «Μάρκος Παπαδάκης»

9	**ΓΗΠΕΔΟ ΑΠΟΛΛΩΝΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-60: Γήπεδο Απόλλωνα Χαλανδρίου

10	**ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΟΤΗΤΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-61: Κέντρο Νεότητας

11	**ΧΟΡΟΔΙΔΑΣΚΑΛΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-62: Χοροδιδασκαλείο

12	**ΕΥΡΙΠΙΔΕΙΟ ΘΕΑΤΡΟ ΡΕΜΑΤΙΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-63: Ευριπίδειο Θέατρο Ρεματιάς

13	**ΑΕΤΟΠΟΥΛΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-64: Αετοπούλειο Πολιτιστικό Κέντρο

8.1.4 Υποδομές Εκπαίδευσης

Ακολουθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης υποδομής προσβασιμότητας για τις υποδομές εκπαίδευσης του Δήμου Χαλανδρίου, διακρίνοντας τους χώρους σε πλήρως προσβάσιμους, μερικώς προσβάσιμους ή μη προσβάσιμους. Η χωρική κατανομή και το επίπεδο προσβασιμότητας των υποδομών απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.

Εικόνα 8-65: Αξιολόγηση προσβασιμότητας υποδομών εκπαίδευσης

Από τον παραπάνω χάρτη, εξάγεται το συμπέρασμα ότι η μεγάλη πλειοψηφία των σχολικών μονάδων του Δήμου χαρακτηρίζονται ως μερικώς προσβάσιμες, έχοντας το περιθώριο παρεμβάσεων βελτίωσης. Λιγότερες είναι οι σχολικές μονάδες που είναι πλήρως προσβάσιμες και δεν χρειάζονται παρεμβάσεις, ενώ ορισμένες σχολικές μονάδες αξιολογούνται αυτή τη στιγμή ως μη προσβάσιμες. Αναλυτικότερα, για κάθε κριτήριο προσβασιμότητας, ακολουθεί η αξιολόγηση των υποδομών εκπαίδευσης στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 8-4: Αξιολόγηση υποδομών εκπαίδευσης ως προς την προσβασιμότητα

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	16ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ & ΑΝΤ. ΤΡΙΤΣΗ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	50	0	100	66	0	ΧΠ
2	ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ	ΓΡΑΒΙΑΣ 6	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
3	1ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	66	33	ΝΑΙ
4	1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ & ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ 42	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	66	33	ΝΑΙ
5	2ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΦΙΛ. ΛΙΤΣΑ & ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	66	0	ΟΧΙ
6	ΣΤ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΝΩΣΣΟΥ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	100	100	33	0	ΟΧΙ
7	2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΦΙΛ. ΛΙΤΣΑ & ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	100	66	0	ΝΑΙ
8	3ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΩΝ & Μ. ΑΣΙΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΠΑΡΤΕΡΙΑ, ΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	33	0	ΧΠ
9	4ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ & ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	66	33	33	ΝΑΙ
10	4ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ 76	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	100	0	0	ΝΑΙ
11	10ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ & ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	66	33	33	ΝΑΙ

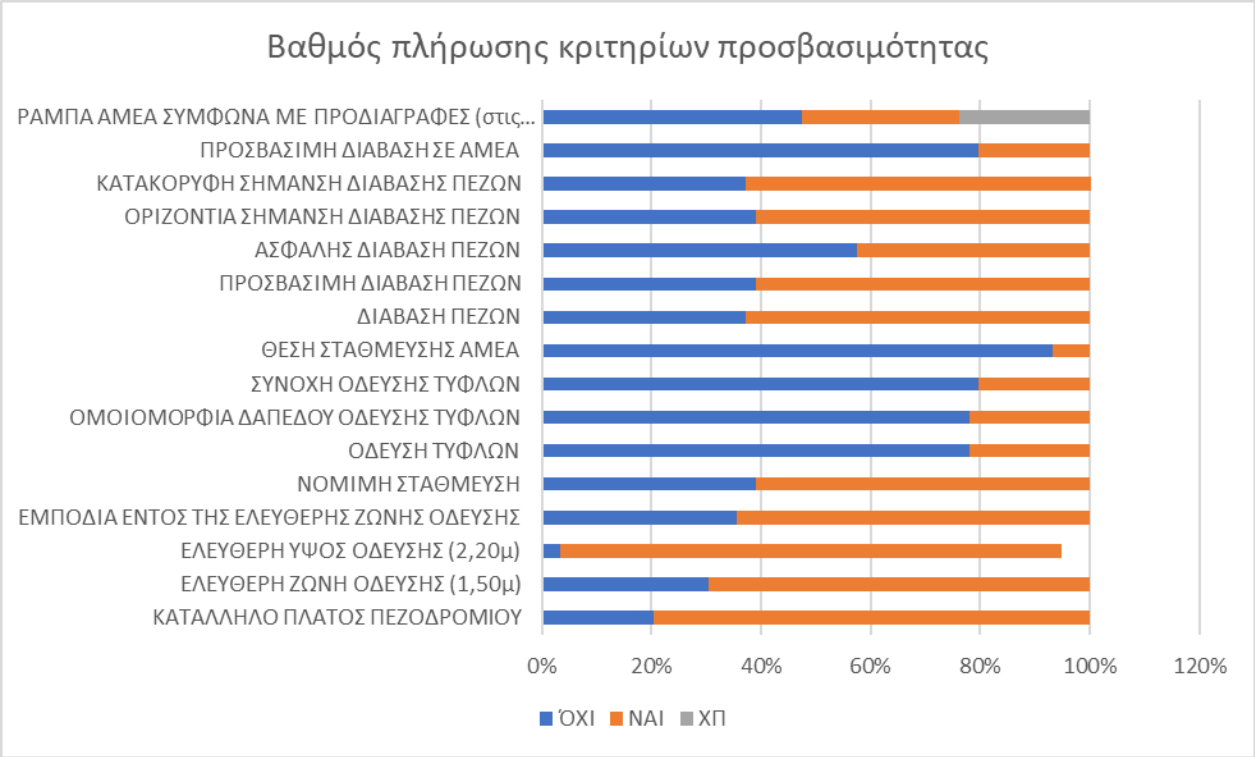
α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
12	3ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ & Μ. ΑΣΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΟ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	100	33	ΧΠ
13	5ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ	ΣΑΛΑΜΙΝΟΣ 76	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΟ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	0	0	ΟΧΙ
14	6ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΚΡΗΤΗΣ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	100	100	33	0	ΟΧΙ
15	7ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΚΡΗΤΗΣ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	33	0	ΟΧΙ
16	7ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΚΡΗΤΗΣ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	33	0	ΟΧΙ
17	10ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΚΡΗΤΗΣ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	33	0	ΟΧΙ
18	8ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	100	33	ΧΠ
19	6ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΦΙΛΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	100	33	ΧΠ
20	11ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΘΗΣΕΩΣ & ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	50	100	100	66	ΝΑΙ
21	9ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΖΑΛΟΓΓΟΥ & ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ 17	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΟ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΝΑΙ
22	13ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ & ΤΑΫΓΕΤΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
23	12ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ & ΤΑΫΓΕΤΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
24	9ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΚΡΗΤΗΣ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	33	0	ΟΧΙ
25	14ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΚΡΙΝΩΝ & ΚΡΙΕΖΗ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΑΔΟΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	50	100	0	0	ΧΠ
26	11ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΚΡΙΝΩΝ & ΚΡΙΕΖΗ 24	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
27	15ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ & ΤΑΫΓΕΤΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
28	13ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΟΛΥΜΠΟΥ & ΗΛΕΙΑΣ 13	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	33	0	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
29	1ο ΕΠΑΛ	ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ & Κ. ΠΑΛΑΜΑ 5	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	33	0	0	ΟΧΙ
30	2ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ	ΑΧΑΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	66	33	ΝΑΙ
31	2ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΑΧΑΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	66	33	ΝΑΙ
32	3ο ΛΥΚΕΙΟ	ΣΕΦΕΡΗ 19	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	66	66	0	ΧΠ
33	4ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΚΙΘΑΙΡΩΝΟΣ & ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
34	5ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΛΟΚΡΙΔΟΣ & ΜΕΘΩΝΗΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	50	0	0	ΟΧΙ
35	6ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΓΡΙΒΑ & ΠΟΤΑΜΟΥ ΚΑΛΑΜΑ 14	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
36	7ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΚΟΔΡΟΥ 24	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	0	50	0	0	0	ΟΧΙ
37	8ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	28ης ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ & ΑΓ. ΦΩΤΕΙΝΗΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	50	100	33	33	ΝΑΙ
38	3ο ΕΠΑΛ	ΡΙΖΑΡΕΙΟΥ 22	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	50	66	66	0	ΧΠ
39	7ο ΕΣΠΕΡΙΝΟ ΕΠΑΛ	ΡΙΖΑΡΕΙΟΥ 22	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	50	66	66	0	ΧΠ
40	ΣΕΚ	ΡΙΖΑΡΕΙΟΥ 22	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	50	66	66	0	ΧΠ
41	3ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΣΕΦΕΡΗ 19	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	66	66	0	ΧΠ
42	14ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ	ΘΗΣΕΩΣ & ΕΥΡΙΠΙΔΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	50	100	100	66	ΝΑΙ
43	2ο ΕΠΑΛ	ΕΛΛΗΣ 3	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
44	ΙΕΚ	ΕΛΛΗΣ 3	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
45	16ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ & ΑΝΤ. ΤΡΙΤΣΗ 2	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΟΤΕ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
46	1ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ & ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	100	66	0	ΟΧΙ
47	1ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ	ΔΙΟΝΥΣΟΥ & ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	66	ΝΑΙ	50	0	66	66	0	ΟΧΙ
48	4ο ΛΥΚΕΙΟ	ΕΘΝ. ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ & ΛΕΥΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	50	0	0	ΟΧΙ
49	12ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΖΑΛΟΓΓΟΥ & ΑΝΔΡΟΥΤΣΟΥ 17	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
50	ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ-ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΓΑΛΗΝΗΣ 55	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
51	5ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
1	ΧΩΡΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΜΙΝΩΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
2	ΙΔΡΥΜΑ ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 374	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
3	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ	ΡΙΖΑΡΕΙΟΥ 1	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΡΟΥΝΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των υποδομών εκπαίδευσης του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.



Διάγραμμα 8-4: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας για υποδομές εκπαίδευσης

Ως τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν η απουσία όδευσης τυφλών και θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ. Στο 63% των σχολικών μονάδων εντοπίζεται τουλάχιστον μια διάβαση πεζών, οι οποίες γενικά χαρακτηρίζονται ως ασφαλείς βάσει προδιαγραφών, με επαρκή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, αλλά και περιθώρια βελτίωσης ως προς την εξυπηρέτηση πρόσβασης ΑΜΕΑ. Ωστόσο, υπάρχουν περιορισμένες ράμπες ΑΜΕΑ στα πεζοδρόμια των σχολικών μονάδων, οι οποίες είναι αναγκαίο να επεκταθούν. Θετικό στοιχείο αποτελεί η -σε σημαντικό βαθμό- επίτευξη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου και ελεύθερης όδευσης πεζού. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται επί της ελεύθερης όδευσης πεζών επί των πεζοδρομίων είναι τα δέντρα, οι στύλοι ΔΕΗ και οι ιστοί σήμανσης, ενώ σε μεμονωμένες περιπτώσεις εμφανίζονται και αρκετά άλλα είδη εμποδίων, τα οποία καταγράφονται για κάθε σχολική μονάδα στον αντίστοιχο Πίνακα.

Ακολουθούν, συγκεντρωτικά, πίνακες με όλους τους αξιολογημένους χώρους εκπαίδευσης του Δήμου Χαλανδρίου, στους οποίους αναφέρεται το όνομα του Κοινόχρηστου Χώρου, η Αξιολόγηση της Προσβασιμότητας και σχετικό φωτογραφικό υλικό που λήφθηκε κατά τη διάρκεια της αυτοψίας.

1	**16ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-66: 16ο Δημοτικό Σχολείο

2	**ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-67: Αμερικάνικο Κολλέγιο

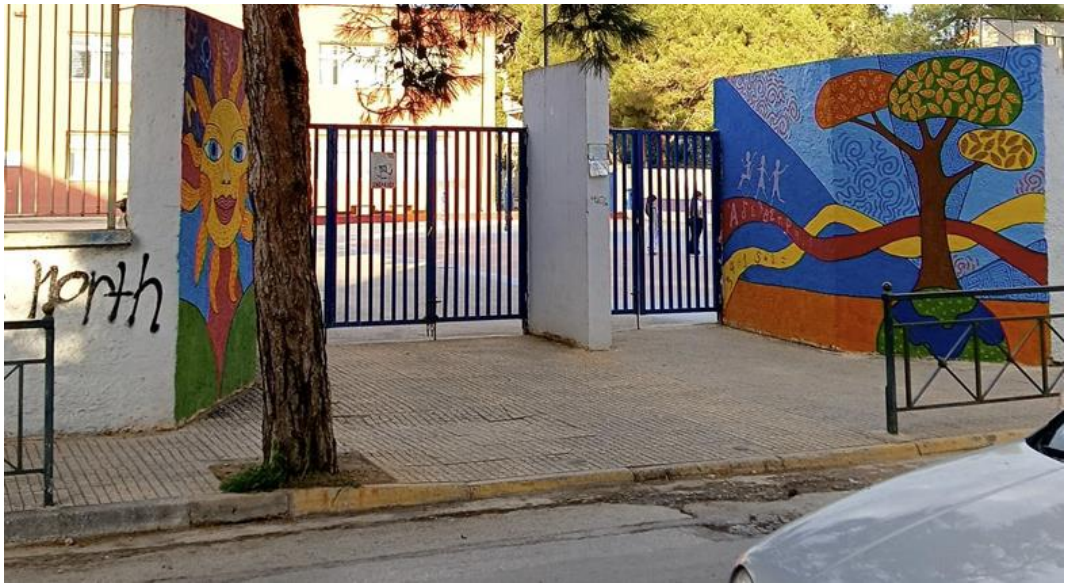
3	**1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ & 1ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-68: 1ο Δημοτικό & 1ο Νηπιαγωγείο

4	**2ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-69: 2ο Νηπιαγωγείο

5	**2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-70: 2ο Δημοτικό

6	**3ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-71: 3ο Νηπιαγωγείο

7	**4ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ - 10ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ - 4ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ - 5ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-72: 4ο Νηπιαγωγείο - 10ο Νηπιαγωγείο - 4ο Δημοτικό - 5ο Ενιαίο Λύκειο

8	**3ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-73: 3ο Νηπιαγωγείο

9	**6ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-74: 6ο Νηπιαγωγείο

10	**7ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ & 9ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ & 7ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ & 10ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-75: 7ο Νηπιαγωγείο & 9ο Νηπιαγωγείο & 7ο Δημοτικό & 10ο Δημοτικό

11	**8ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-76: 8ο Νηπιαγωγείο

12	**6ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-77: 6ο Δημοτικό

13	**9ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-78: 9ο Δημοτικό

14	**12ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ & 13ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ & 15ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-79: 12ο Δημοτικό & 13ο Νηπιαγωγείο & 15ο Νηπιαγωγείο

15	**14ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-80: 14ο Νηπιαγωγείο

16	**11ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-81: 11ο Δημοτικό

17	**13ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-82: 13ο Δημοτικό

18	**1ο ΕΠΑΛ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-83: 1ο ΕΠΑΛ

19	**2ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ & 2ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-84: 2ο Ενιαίο Λύκειο & 2ο Γυμνάσιο

20	**3ο ΛΥΚΕΙΟ & 3ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-85: 3ο Λύκειο & 3ο Γυμνάσιο

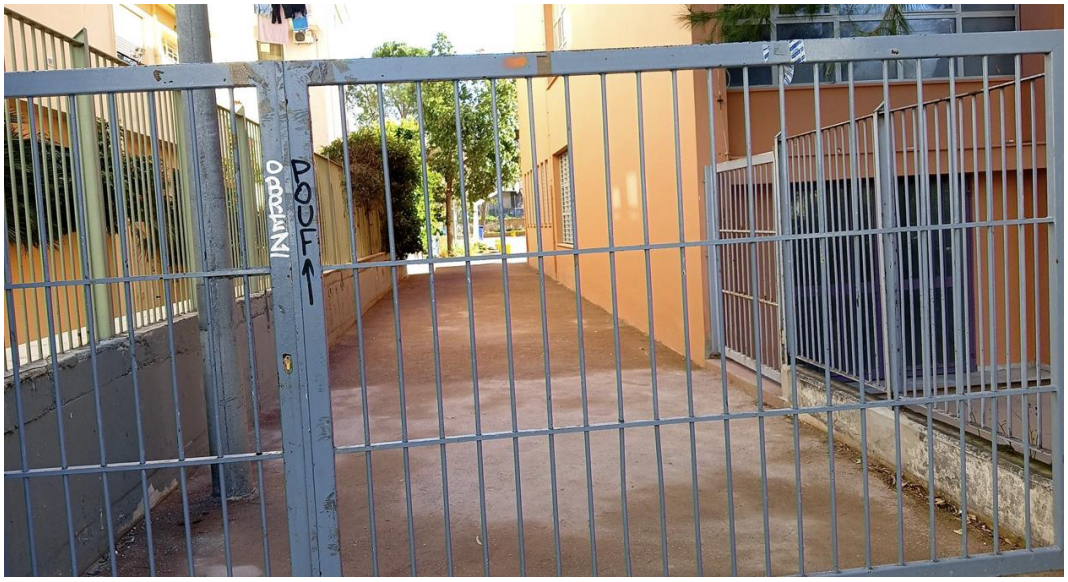
21	**5ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ & ΙΕΚ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-86: 4ο Γυμνάσιο & ΙΕΚ

22	**5ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-87: 5ο Γυμνάσιο

23	**6ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο



Εικόνα 8-88: 6ο Γυμνάσιο

24	**7ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-89: 7ο Γυμνάσιο

25	**8ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-90: 8ο Γυμνάσιο

26	**3ο ΕΠΑΛ & 7ο ΕΣΠΕΡΙΝΟ ΕΠΑΛ & ΣΕΚ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-91: 3ο ΕΠΑΛ & 7ο ΕΣΠΕΡΙΝΟ ΕΠΑΛ & ΣΕΚ

27	**14ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ & 11ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-92: 14ο Δημοτικό & 11ο Νηπιαγωγείο

28	**2ο ΕΠΑΛ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-93: 2ο ΕΠΑΛ

29	**16ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-94: 16ο Νηπιαγωγείο

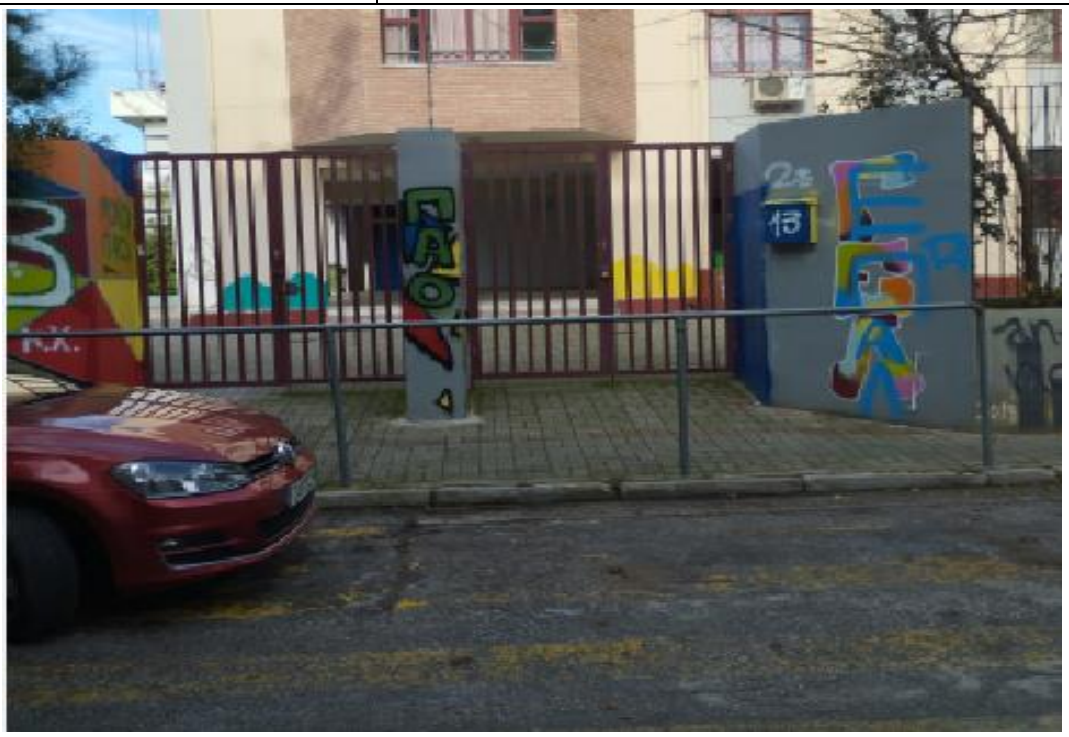
30	**1ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-95: 1ο Γυμνάσιο

31	**1ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-96: 1ο Ενιαίο Λύκειο

32	**4ο ΛΥΚΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-97: 4ο Λύκειο

33	**12ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-98: 12ο Νηπιαγωγείο

34	**5ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-99: 5ο Δημοτικό Σχολείο

35	**ΙΔΡΥΜΑ ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-100: Ίδρυμα Χατζηκώτσα

36	**ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-101: Ριζάρειος Εκκλησιαστική Σχολή

8.1.5 Κτήρια Διοίκησης - Δημόσιες Υπηρεσίες

Ακολουθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης υποδομής προσβασιμότητας για τα κτήρια διοίκησης και τις δημόσιες υπηρεσίες που εντοπίζονται εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου, διακρίνοντας τους χώρους σε πλήρως προσβάσιμους, μερικώς προσβάσιμους ή μη προσβάσιμους. Η χωρική κατανομή και το επίπεδο προσβασιμότητας των υποδομών απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.

Εικόνα 8-102: Αξιολόγηση προσβασιμότητας κτηρίων διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών

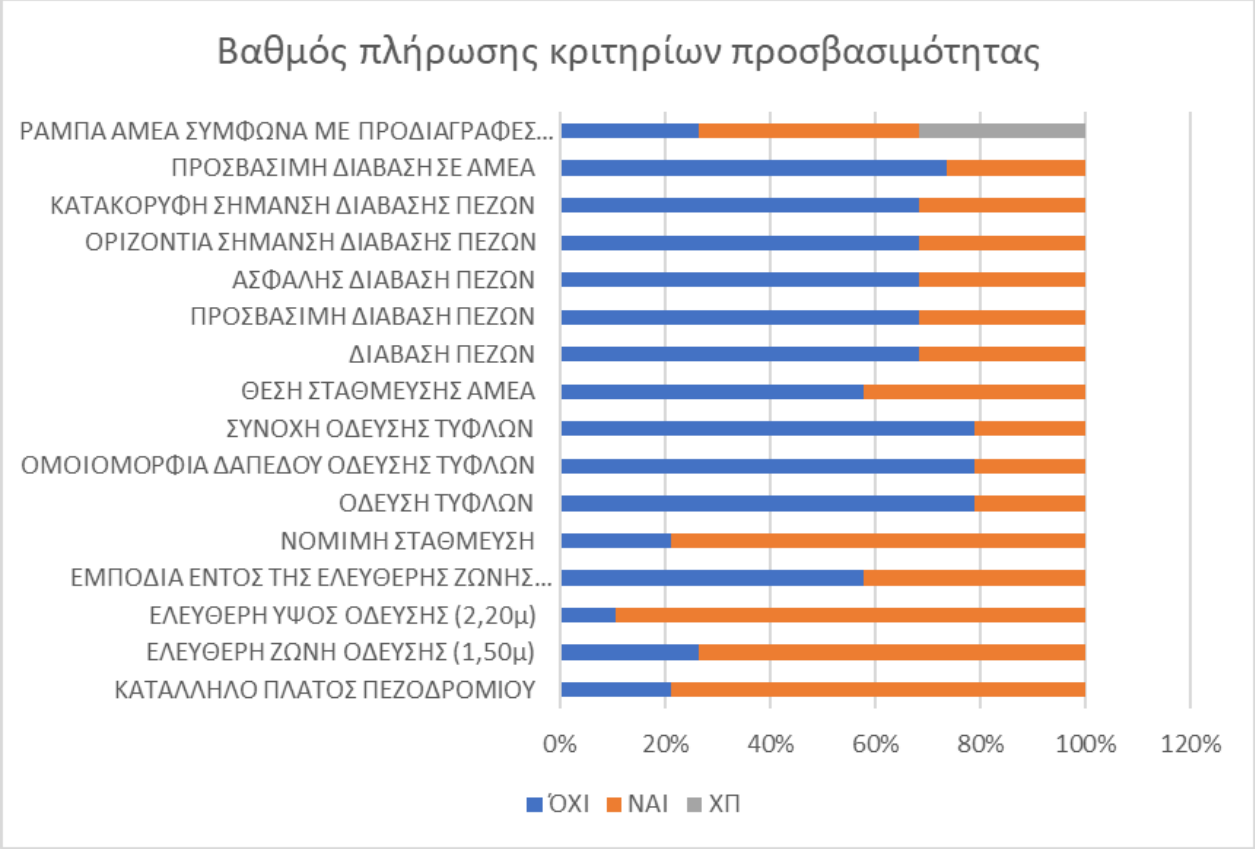
Πίνακας 8-5: Αξιολόγηση κτηρίων διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών ως προς την προσβασιμότητα

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	ΕΛΤΑ	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 7	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	100	0	ΝΑΙ
2	ΚΕΠ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΛΑΤΕΙΑΣ	ΓΡ. ΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΥ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
3	ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ	ΓΡ. ΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΥ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
4	ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ	ΦΙΛ.ΛΙΤΣΑ & ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ 29	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
5	ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ-ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΕΙΟ	ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ 70	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
6	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ & ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 30	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
7	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ	ΡΙΖΑΡΕΙΟΥ & Μ. ΑΣΙΑΣ 1	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΠΑΡΤΕΡΙΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
8	ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ	ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ & ΚΑΛΒΟΥ 44	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
9	ΚΕΠ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΙΘΩΜΗΣ 34	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
10	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ	ΑΝΑΠΑΥΣΕΩΣ & ΤΗΝΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	100	33	ΟΧΙ
11	ΔΟΥ (ΕΦΟΡΙΑ)	ΑΙΣΧΥΛΟΥ 27	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
12	ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΦΙΛ. ΛΙΤΣΑ 35	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΚΟΥΒΟΥΚΛΙΟ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
13	ΚΕΠ ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ	Δ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ-ΜΕΤΡΟ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	100	100	0	33	ΝΑΙ
14	ΚΕΠ ΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 141	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
15	ΝΕΟ ΚΤΙΡΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	ΣΟΛΩΜΟΥ 10	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
16	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ	25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΤΡΑΜ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	80	100	0	ΟΧΙ
17	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	ΣΚΟΥΦΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
18	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΙΟΛΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
19	ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ	ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ 86	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	33	33	ΝΑΙ

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των υποδομών εκπαίδευσης του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.

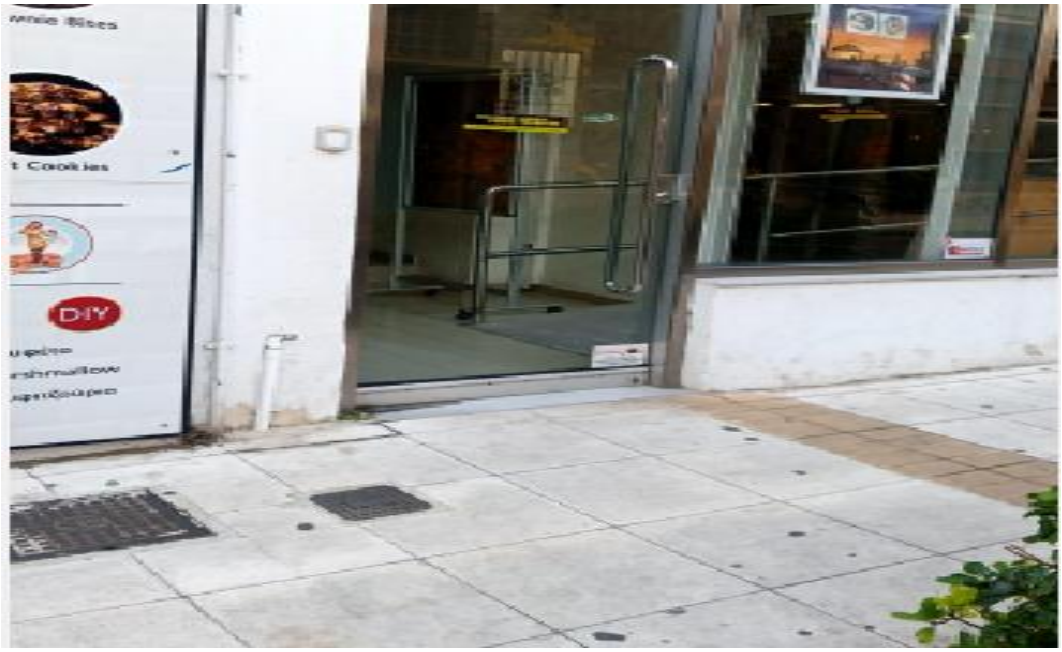


Διάγραμμα 8-5: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας κτηρίων διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών

Ως τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν η απουσία όδευσης τυφλών και διάβασης πεζών. Συνεχίζει να υπάρχει έλλειψη θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ, αν και εμφανίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τις υπόλοιπες χρήσεις γης. Θετικό στοιχείο αποτελεί η κατά πλειοψηφία επίτευξη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου και ελεύθερης όδευσης πεζού χωρίς εμπόδια, καθώς και τα ποσοστά της νόμιμης στάθμευσης. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται επί της ελεύθερης όδευσης πεζών επί των πεζοδρομίων, είναι τα δέντρα και οι στύλοι ΔΕΗ. Επίσης, στα ¾ των εξεταζόμενων χώρων καταγράφονται ράμπες ΑΜΕΑ στα έμπροσθεν της εισόδου πεζοδρόμια, εκ των οποίων, άνω του 50% είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες προδιαγραφές.

Ακολουθούν, συγκεντρωτικά, πίνακες με όλους τους αξιολογημένους χώρους διοίκησης και δημοσίων υπηρεσιών του Δήμου Χαλανδρίου, στους οποίους αναφέρεται το όνομα του χώρου, η Αξιολόγηση της Προσβασιμότητας και σχετικό φωτογραφικό υλικό που λήφθηκε κατά τη διάρκεια της αυτοψίας.

1	**ΕΛΤΑ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-103: ΕΛΤΑ

2	**ΚΕΠ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΛΑΤΕΙΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-104: ΚΕΠ Κεντρικό Πλατείας

3	**ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-105: Γραφείο Ενημέρωσης Καταναλωτών και Επιχειρήσεων

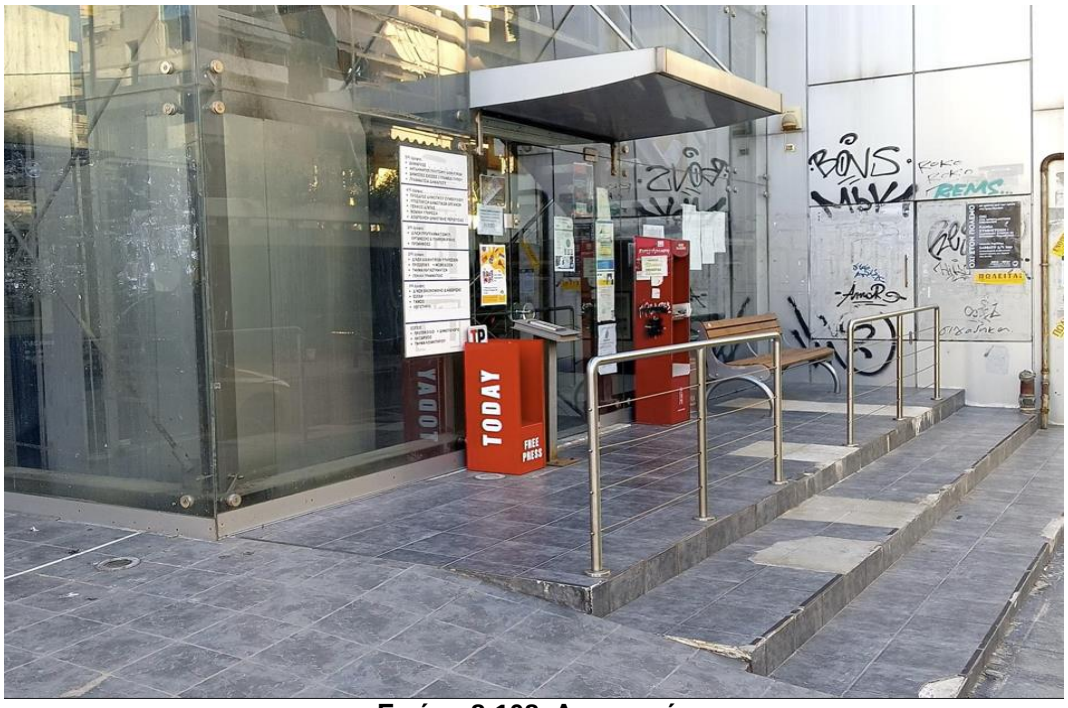
4	**ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-106: Τεχνική Υπηρεσία Δήμου

5	**ΚΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ - ΥΠΟΘΗΚΟΦΥΛΑΚΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-107: Κτηματολογικό Γραφείο - Υποθηκοφυλάκειο

6	**ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-108: Δημαρχείο

7	**ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-109: Διεύθυνση Πυροσβεστικής

8	**ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-110: Ειρηνοδικείο

9	**ΚΕΠ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-111: ΚΕΠ Κάτω Χαλανδρίου

10	**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-112: Δημοτικό Νεκροταφείο

11	**ΔΥΟ (ΕΦΟΡΙΑ)**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-113: ΔΥΟ (ΕΦΟΡΙΑ)

12	**ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-114: Αστυνομικό Τμήμα

13	**ΚΕΠ ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-115: ΚΕΠ Μετρό Χαλάνδρι

14	**ΚΕΠ ΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-116: ΚΕΠ Πατήματος Χαλάνδρι

15	**ΝΕΟ ΚΤΗΡΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-117: Νέο κτήριο κοινωνικής υπηρεσίας

16	**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο (εργοτάξιο)

Εικόνα 8-118: Δημοτικό Κατάστημα

17	**ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΤΗΡΙΟ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο (αδόμητος)

Εικόνα 8-119: Δημοτικό κτήριο πολλαπλών χρήσεων

18	**ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

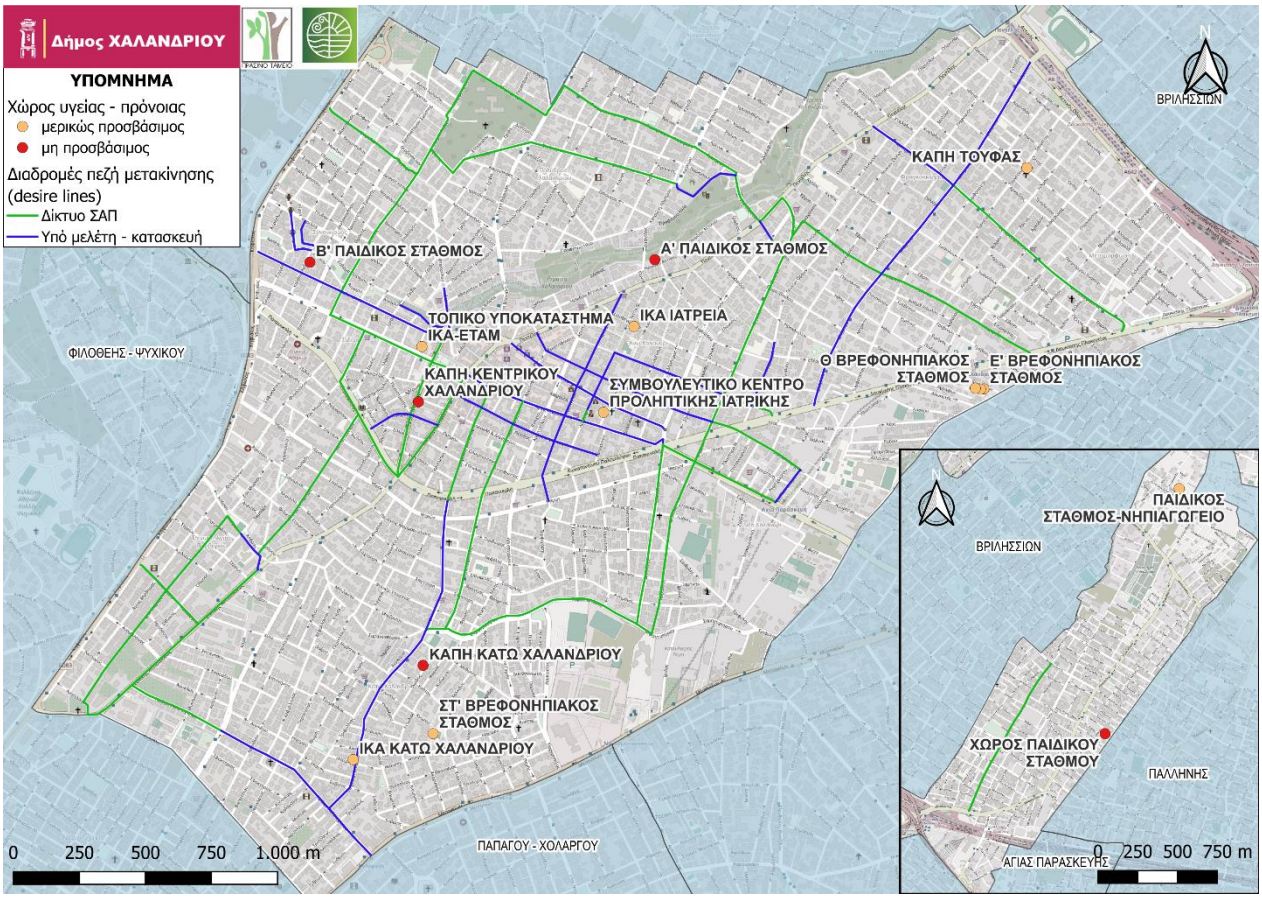
Εικόνα 8-120: Χώρος στάθμευσης

19	**ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Πλήρως Προσβάσιμο

Εικόνα 8-121: Αμαξοστάσιο

8.1.6 Υποδομές Υγείας και Πρόνοιας

Ακολουθεί η αξιολόγηση της υφιστάμενης υποδομής προσβασιμότητας για τις υποδομές υγείας και πρόνοιας που εντοπίζονται εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου, διακρίνοντας τους χώρους σε πλήρως προσβάσιμους, μερικώς προσβάσιμους ή μη προσβάσιμους. Η χωρική κατανομή και το επίπεδο προσβασιμότητας των υποδομών απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.



Εικόνα 8-122: Αξιολόγηση προσβασιμότητας υποδομών υγείας και πρόνοιας

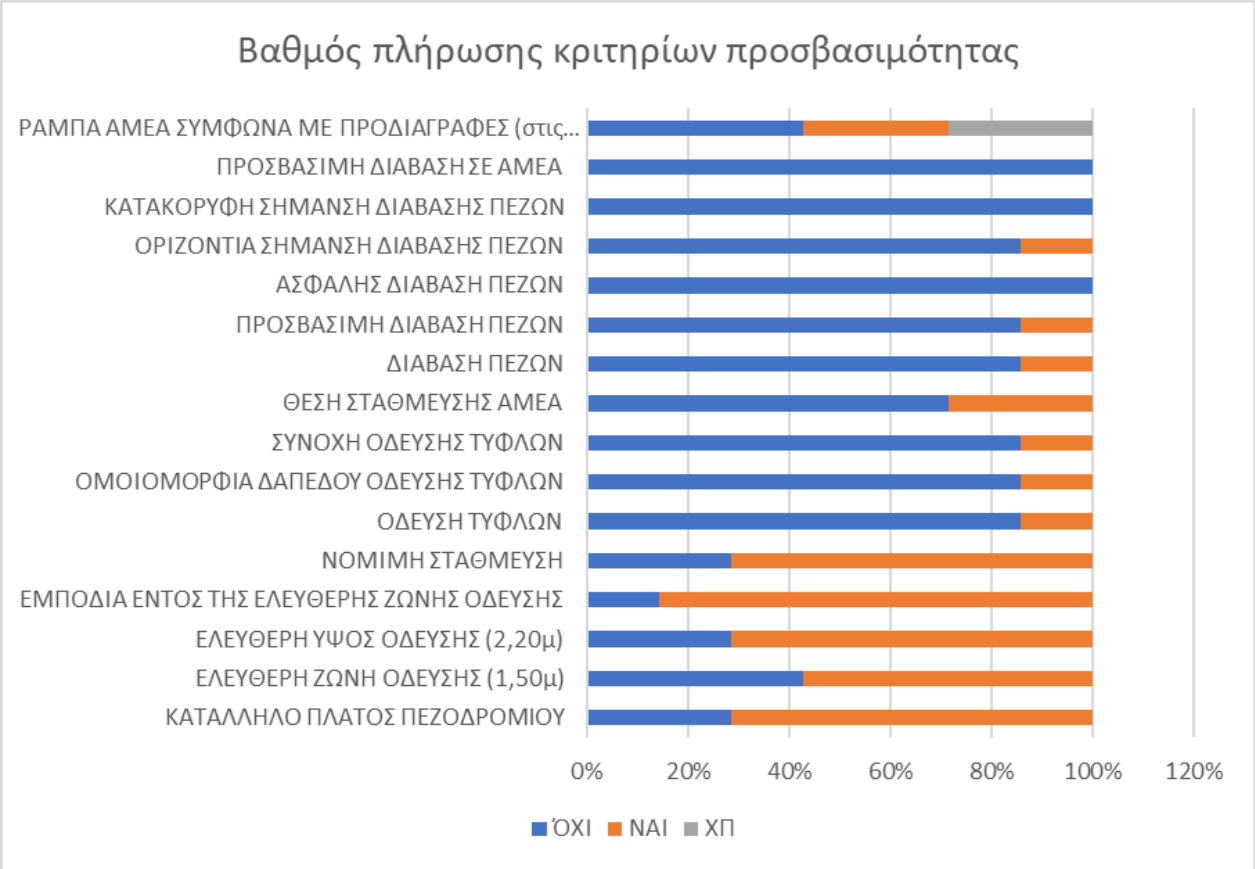
Πίνακας 8-6: Αξιολόγηση υποδομών υγείας και πρόνοιας ως προς την προσβασιμότητα

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ	ΑΙΣΧΥΛΟΥ 28	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
2	ΤΟΠΙΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΙΚΑ-ΕΤΑΜ	ΠΑΡΑΣΧΟΥ ΑΧ. 8	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	33	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
3	ΚΑΠΗ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΙΛΙΑΔΟΣ 23	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
4	ΙΚΑ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΣΟΦΟΚΛΗ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ & ΗΠΕΙΡΟΥ 126Α	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	50	0	0	ΟΧΙ
5	ΚΑΠΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΚΑΡΑΟΛΗ & ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ 2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΙΣΤΟΣ ΤΡΟΛΕΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
6	ΚΑΠΗ ΤΟΥΦΑΣ	ΤΑΥΓΕΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΚΑΔΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
7	ΙΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ 8	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΠΥΛΩΝΑΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
8	Α' ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΗΡΩΔΟΥ ΑΤΤΙΚΟΥ 39	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	66	0	ΝΑΙ
9	Β' ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΑΛΒΟΥ 16	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ, ΚΑΔΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	66	0	ΝΑΙ
10	Ε' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΦΑΡΣΑΛΩΝ & ΓΑΡΥΤΤΟΥ 1	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	66	0	ΝΑΙ
11	Ζ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΦΑΡΣΑΛΩΝ & ΓΑΡΥΤΤΟΥ 1	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	100	100	33	0	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
12	Θ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΦΑΡΣΑΛΩΝ & ΓΑΡΥΤΤΟΥ 1	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
13	ΣΤ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ	ΚΝΩΣΣΟΥ & ΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
14	ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ-ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ	ΓΑΛΗΝΗΣ 55	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	66	0	ΝΑΙ
15	ΧΩΡΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΜΙΝΩΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	66	0	ΝΑΙ

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των υποδομών εκπαίδευσης του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.

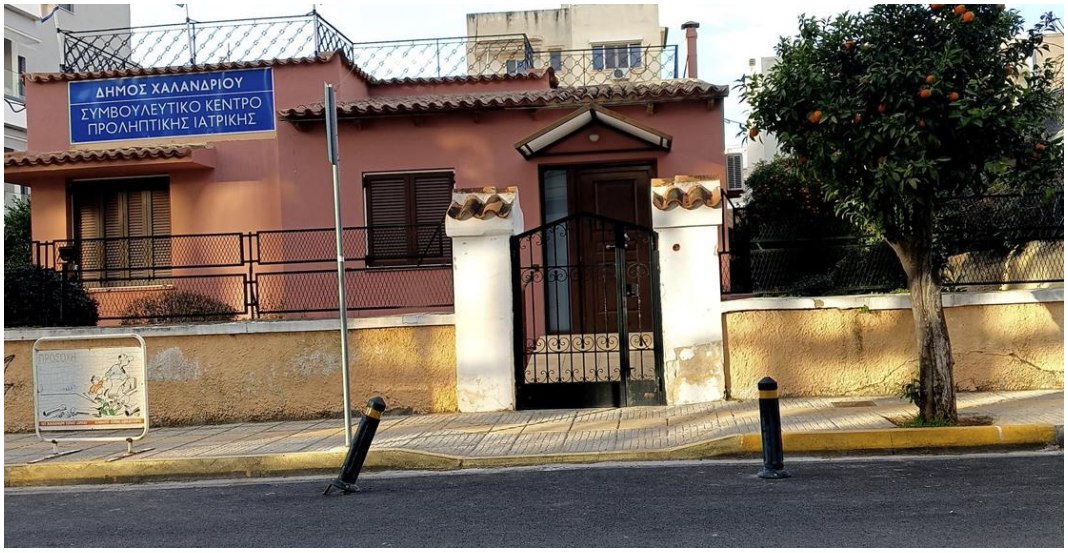


Διάγραμμα 8-6: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας υποδομών υγείας και πρόνοιας

Ως τα σημαντικότερα προβλήματα προκύπτουν η απουσία όδευσης τυφλών και ιδιαιτέρως διάβασης πεζών και θέσης στάθμευσης ΑΜΕΑ. Ειδικά για τις διαβάσεις πεζών, απουσιάζει η κατακόρυφη σήμανση. Θετικό στοιχείο αποτελεί η κατά πλειοψηφία επίτευξη κατάλληλου πλάτους πεζοδρομίου και ελεύθερης όδευσης πεζού, αν και συχνά καταγράφονται εμπόδια. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται οι στύλοι ΔΕΗ. Επίσης, στα ¾ των εξεταζόμενων χώρων καταγράφονται ράμπες ΑΜΕΑ στα έμπροσθεν της εισόδου πεζοδρόμια, εκ των οποίων, άνω του 50% είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες προδιαγραφές. Ως προς τις ράμπες ΑΜΕΑ, στο 58% των περιπτώσεων υπάρχει τουλάχιστον μία ράμπα, από τις οποίες όμως οι μισές δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

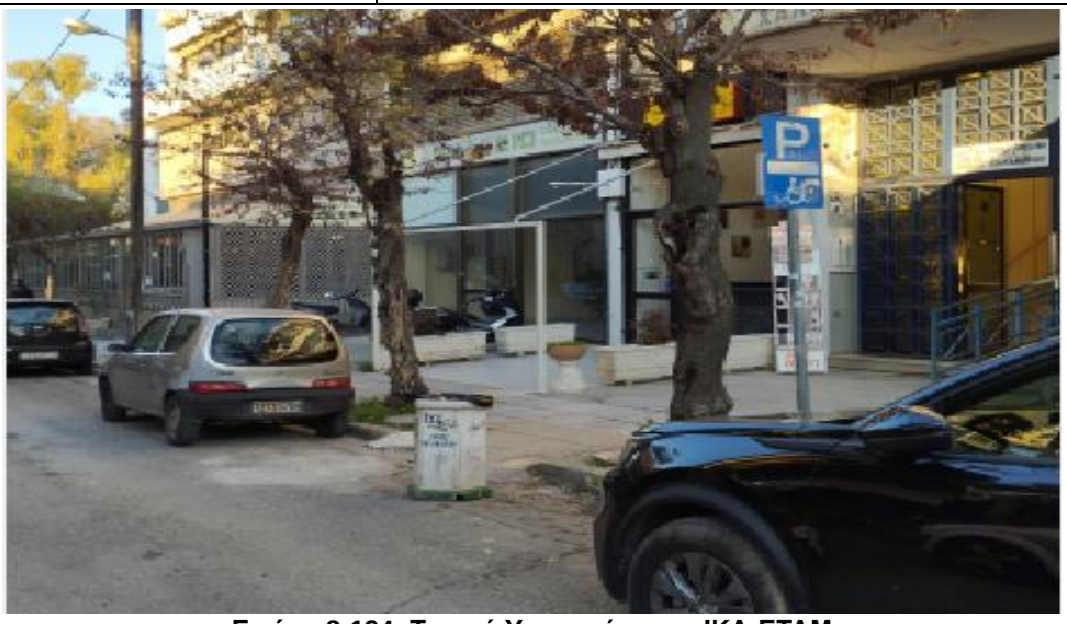
Ακολουθούν, συγκεντρωτικά, πίνακες με όλους τους αξιολογημένους χώρους υγείας και πρόνοιας του Δήμου Χαλανδρίου, στους οποίους αναφέρεται το όνομα του χώρου, η Αξιολόγηση της Προσβασιμότητας και σχετικό φωτογραφικό υλικό που λήφθηκε κατά τη διάρκεια της αυτοψίας.

1	**ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-123: Συμβουλευτικό κέντρο προληπτικής ιατρικής

2	**ΤΟΠΙΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΙΚΑ-ΕΤΑΜ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-124: Τοπικό Υποκατάστημα ΙΚΑ-ΕΤΑΜ

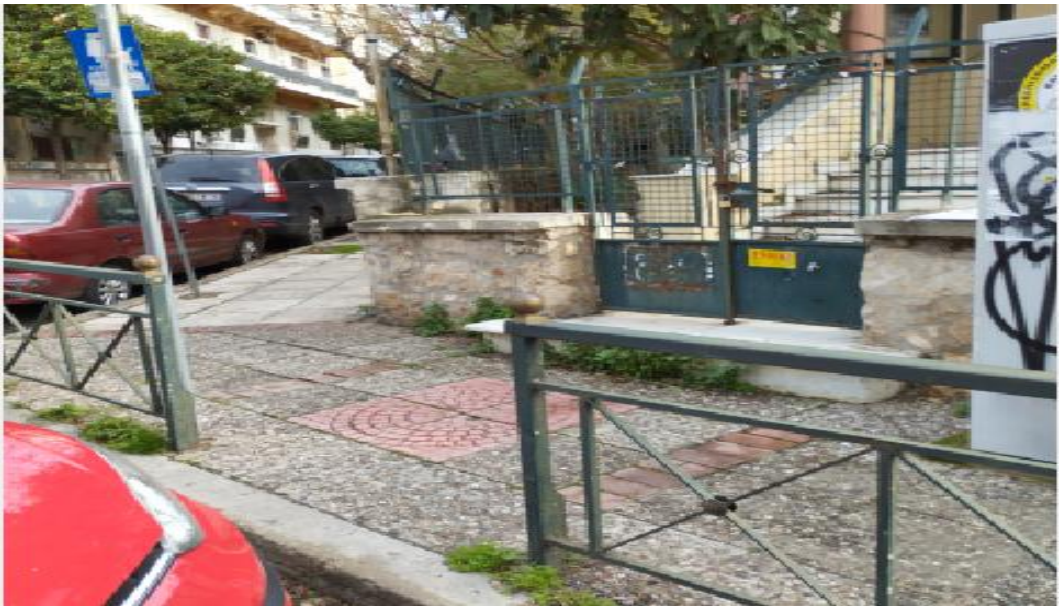
3	**ΚΑΠΗ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-125: ΚΑΠΗ Κάτω Χαλανδρίου

4	**ΙΚΑ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

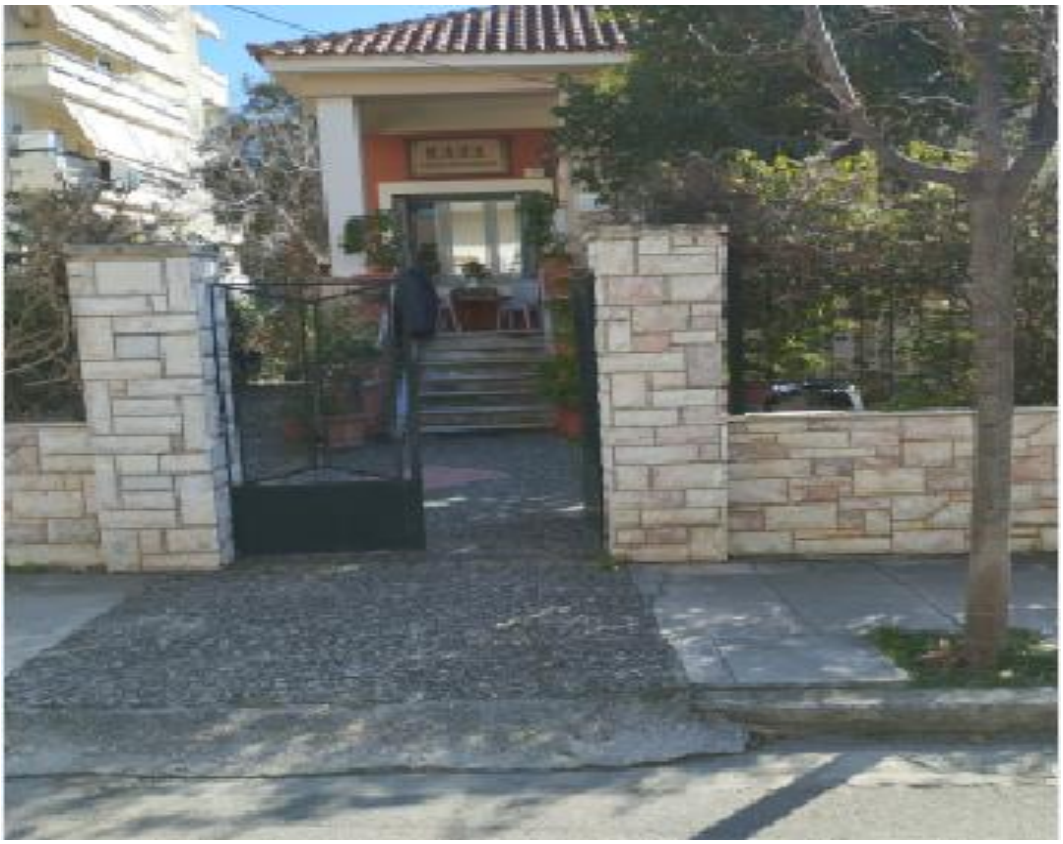
Εικόνα 8-126: ΙΚΑ Κάτω Χαλανδρίου

5	**ΚΑΠΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο



Εικόνα 8-127: ΚΑΠΗ Κεντρικού Χαλανδρίου

6	**ΚΑΠΗ ΤΟΥΦΑΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο



Εικόνα 8-128: ΚΑΠΗ Τούφας

7	**ΙΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-129: ΙΚΑ Ιατρεία

8	**Α' ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-130: Α' Παιδικός Σταθμός

9	**Β' ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο (εκτέλεση εργασιών)

Εικόνα 8-131: Β' Παιδικός Σταθμός

10	**Ε' & Θ' & Ζ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-132: Ε' & Θ' & Ζ' Βρεφονηπιακός Σταθμός

11	**ΣΤ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-133: ΣΤ' Βρεφονηπιακός Σταθμός

12	**ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ-ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μερικώς Προσβάσιμο

Εικόνα 8-134: Παιδικός Σταθμός- Νηπιαγωγείο

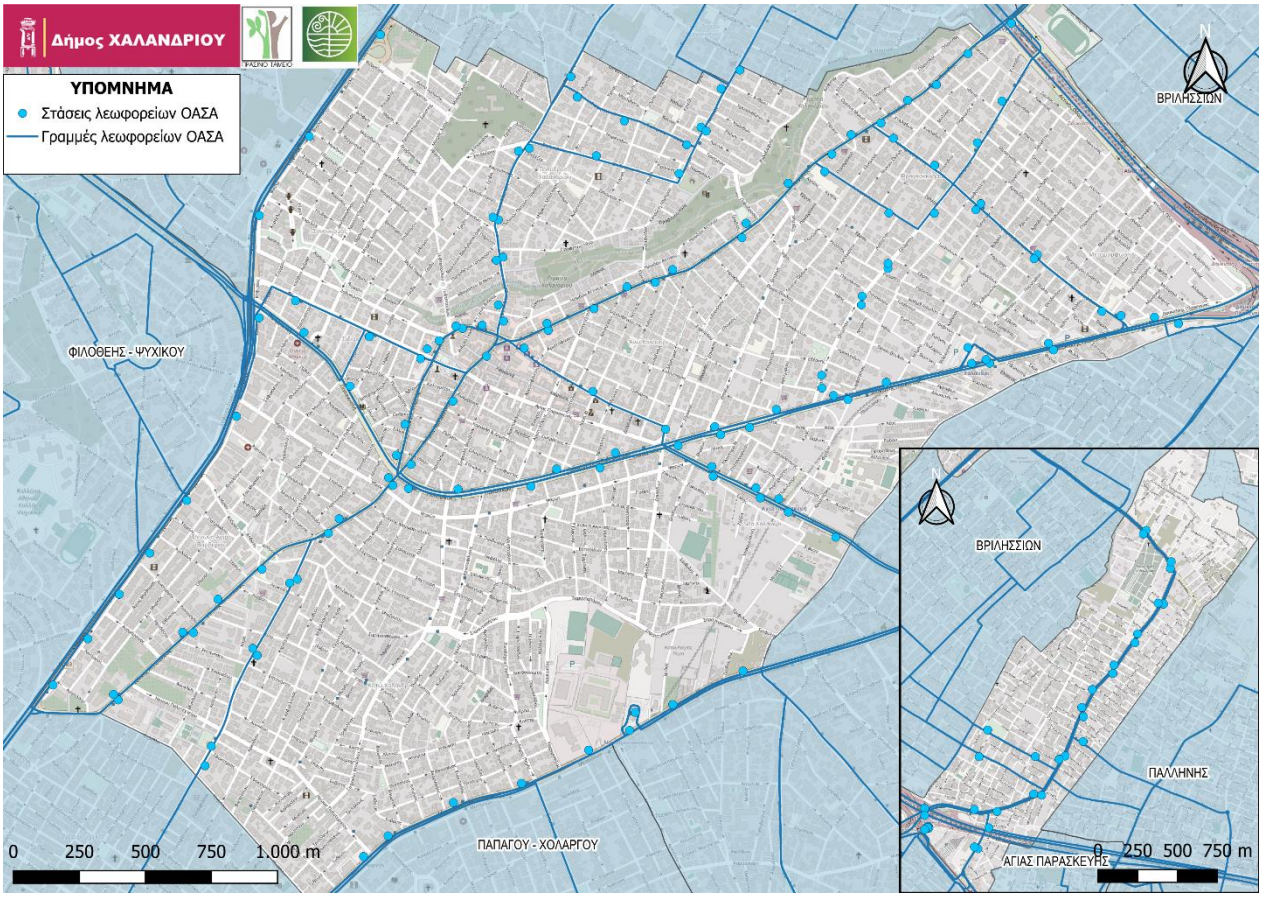
13	**ΧΩΡΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ**
Υποδομές Προσβασιμότητας ΑΜΕΑ	Μη Προσβάσιμο

Εικόνα 8-135: Χώρος Παιδικού Σταθμού

8.2 Αξιολόγηση προσβασιμότητας στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας

Το εξειδικευμένο συνεργείο αξιολόγησε κρίσιμες σχεδιαστικές παραμέτρους που αφορούν το υφιστάμενο επίπεδο προσβασιμότητας των στάσεων της δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετεί τον Δήμο Χαλανδρίου, δηλαδή της Δημοτικής Συγκοινωνίας και των γραμμών ΟΑΣΑ.

Αρχικά, στους παρακάτω χάρτες, απεικονίζονται οι γραμμές και οι στάσεις των λεωφορείων ΟΑΣΑ εντός των ορίων του Δήμου, καθώς και οι γραμμές και οι στάσεις της Δημοτικής Συγκοινωνίας του Δήμου Χαλανδρίου, αντίστοιχα.



Εικόνα 8-136: Στάσεις και Γραμμές Λεωφορείων ΟΑΣΑ εντός των ορίων του Δήμου Χαλανδρίου

Εικόνα 8-137: Στάσεις και γραμμές λεωφορείων Δημοτικής Συγκοινωνίας Δήμου Χαλανδρίου

Οι παραπάνω στάσεις, τόσο του ΟΑΣΑ όσο και της Δημοτικής Συγκοινωνίας, αξιολογήθηκαν βάση των κριτηρίων προσβασιμότητας. Η αξιολόγηση τους ακολουθεί στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 8-7: Αξιολόγηση προσβασιμότητας στάσεων λεωφορείων στον Δήμου Χαλανδρίου (ΟΑΣΑ και Δημοτικής Συγκοινωνίας)

α/α	ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Ράμπα ΑμεΑ πλησίον στάσης	Δάπεδο κατάλληλης επίστρωσης	Τήρηση απαγόρευσης στάσης-στάθμευσης <12μ.	Στέγαστρο στη στάση	Σήμανση στάσης με Πινακίδα	Πίνακας διαδρομών και στάσεων λεωφορείων	Τηλεματική	Φωνητική αναγγελία	Παγκάκι στη στάση
1	ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
2	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
3	ΔΗΜΟΤΙΚΗ. ΧΩΡΙΣ ΟΝΟΜΑ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
4	ΔΑΝΑΪΔΩΝ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
5	ΧΑΛΚΙΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
6	ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΟΤΗΤΑΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
7	ΓΛΑΥΚΗΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
8	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
9	ΙΚΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
10	ΧΑΙΜΑΝΤΑ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
11	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
12	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
13	ΤΑΥΓΕΤΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
14	ΠΑΡΝΩΝΟΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
15	ΈΒΡΟΥ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
16	ΠΛΑΤΕΊΑ ΦΛΥΑΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
17	ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
18	ΟΤΕ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
19	ΠΛΑΤΕΊΑ ΔΟΥΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
20	ΑΣΤΥΝΟΜΊΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
21	ΠΛΑΤΕΊΑ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
22	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
23	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
24	1 ΓΥΜΝΑΣΙΟ - ΛΥΚΕΙΟ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Ράμπα ΑμεΑ πλησίον στάσης	Δάπεδο κατάλληλης επίστρωσης	Τήρηση απαγόρευσης στάσης-στάθμευσης <12μ.	Στέγαστρο στη στάση	Σήμανση στάσης με Πινακίδα	Πίνακας διαδρομών και στάσεων λεωφορείων	Τηλεματική	Φωνητική αναγγελία	Παγκάκι στη στάση
25	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
26	ΗΒΗΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
27	ΕΒΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
28	ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
29	ΤΑΥΓΕΤΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
30	ΕΜΠ. ΚΕΝΤΡΟ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
31	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
32	ΓΚΙΝΗ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
33	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
34	ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
35	ΑΣΤΥΝΟΜΙΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
36	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
37	ΚΑΛΒΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
38	ΠΛ. ΦΛΥΑΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
39	ΚΟΛΛΕΓΙΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
40	ΚΟΛΛΕΓΙΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
41	ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
42	ΠΛ. ΔΟΥΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
43	ΙΚΑ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
44	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΑΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
45	ΦΑΡΙΝΤΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
46	ΠΕΥΚΟ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
47	ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
48	ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
49	ΠΕΥΚΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ

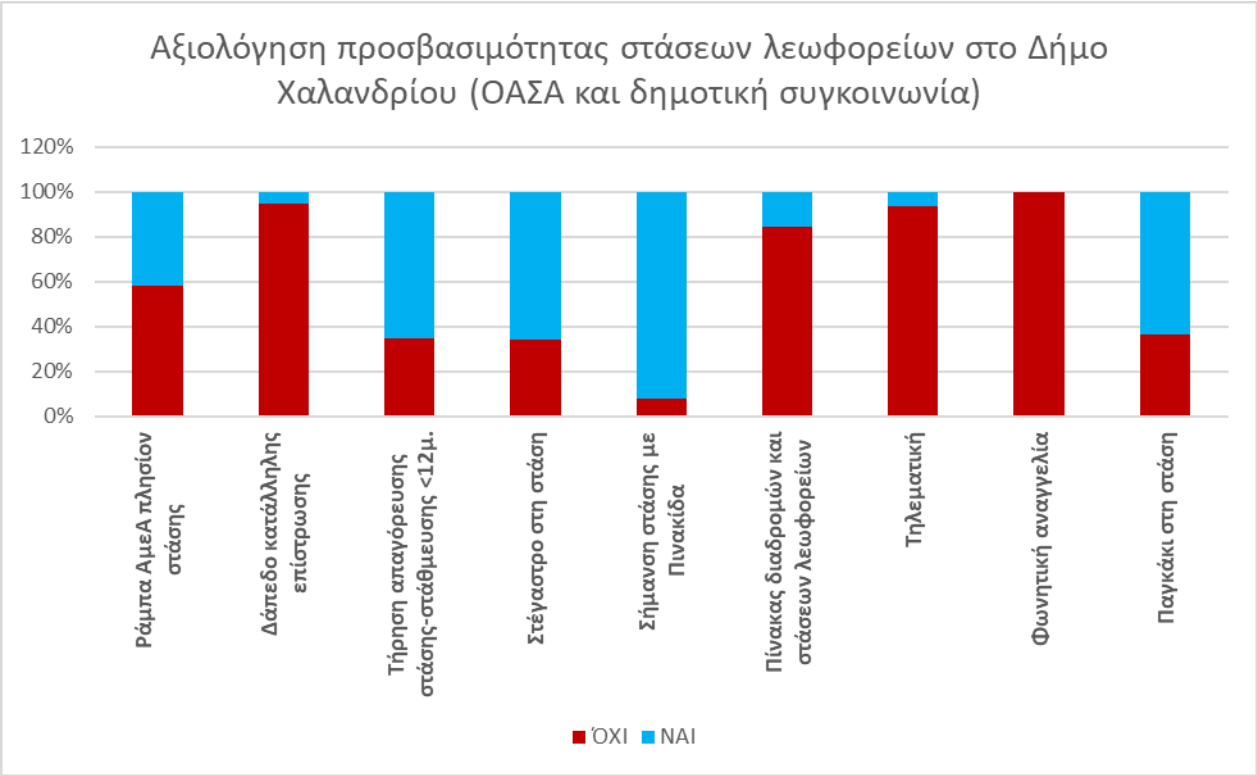
α/α	ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Ράμπα ΑμεΑ πλησίον στάσης	Δάπεδο κατάλληλης επίστρωσης	Τήρηση απαγόρευσης στάσης-στάθμευσης <12μ.	Στέγαστρο στη στάση	Σήμανση στάσης με Πινακίδα	Πίνακας διαδρομών και στάσεων λεωφορείων	Τηλεματική	Φωνητική αναγγελία	Παγκάκι στη στάση
50	ΦΑΡΙΝΤΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
51	ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
52	ΙΚΑ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
53	ΚΑΡΕΛΕΙΟΝ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
54	ΑΓ. ΑΝΝΗΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
55	ΕΔΕΣΣΗΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
56	ΣΧΟΛΕΙΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
57	ΑΡΔΗΤΤΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
58	ΕΒΡΟΥ (ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ)	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
59	ΕΛΙΚΩΝΟΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
60	ΜΕΤΡΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
61	ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
62	ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
63	ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
64	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
65	ΣΟΛΩΝΟΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
66	ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
67	ΕΛΙΚΩΝΟΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
68	ΗΡΑΚΛΕΙΔΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
69	ΔΗΜΟΣΘΕΝΟΥΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
70	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
71	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
72	1η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
73	2η ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
74	ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Ράμπα ΑμεΑ πλησίον στάσης	Δάπεδο κατάλληλης επίστρωσης	Τήρηση απαγόρευσης στάσης-στάθμευσης <12μ.	Στέγαστρο στη στάση	Σήμανση στάσης με Πινακίδα	Πίνακας διαδρομών και στάσεων λεωφορείων	Τηλεματική	Φωνητική αναγγελία	Παγκάκι στη στάση
75	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
76	ΚΡΙΝΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
77	ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
78	ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
79	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
80	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
81	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
82	ΠΟΤΌΠΟΙΙΑ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
83	ΑΙΓΑΙΟΥ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
84	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
85	ΒΕΝΖΙΝΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
86	ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
87	ΑΝΩΝΥΜΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
88	ΚΥΠΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
89	2η ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
90	ΜΑΡΟΥΔΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
91	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
92	ΣΙΔΕΡΑ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
93	ΠΛ. ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
94	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
95	ΟΜΗΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
96	ΣΙΔΕΡΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
97	ΣΕΡΡΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
98	ΜΑΡΟΥΔΑ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
99	2η ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ ΣΤΑΣΗΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Ράμπα ΑμεΑ πλησίον στάσης	Δάπεδο κατάλληλης επίστρωσης	Τήρηση απαγόρευσης στάσης-στάθμευσης <12μ.	Στέγαστρο στη στάση	Σήμανση στάσης με Πινακίδα	Πίνακας διαδρομών και στάσεων λεωφορείων	Τηλεματική	Φωνητική αναγγελία	Παγκάκι στη στάση
100	ΘΗΣΕΩΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
101	ΑΝΤ. ΤΡΙΤΣΗ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
102	ΡΟΥΜΠΕΣΗ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
103	ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
104	ΑΒΕΡΩΦ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
105	ΑΡΣΑΚΕΙΟ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
106	1η ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
107	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
108	ΜΙΛΤΙΑΔΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
109	ΚΡΙΝΩΝ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
110	ΑΝΩΝΥΜΗ (Κ. Βάρναλη 54)	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
111	ΚΥΠΡΟΥ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
112	ΠΛΑΤΕΙΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
113	ΤΕΡΜΑ	ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ
114	ΔΕΗ	ΔΗΜΟΤΙΚΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
115	ΘΗΣΕΩΣ	ΟΑΣΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ

Συνολικά, για τις 115 στάσεις εντός του Δήμου που αξιολογήθηκαν, προκύπτουν τα εξής στοιχεία.

- **Ράμπες ΑμεΑ:** Το 58% των στάσεων δεν διαθέτουν ράμπα ΑμεΑ σε εύλογη απόσταση στο πεζοδρόμιο, για σύνδεση πεζοδρομίου - οδοστρώματος. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται και στάσεις για τις οποίες μπορεί να υπάρχει ράμπα στο πεζοδρόμιο, αλλά είναι σε μεγάλη απόσταση με εμπόδια ανάμεσα, και συνεπώς δεν επιτυγχάνεται η πρόσβαση από και προς τη στάση.
- **Δάπεδο κατάλληλης επίστρωσης:** Σε μόλις το 5% των στάσεων το δάπεδο έχει διαφορετική επίστρωση ώστε να είναι εμφανής οπτικά η στάση.
- **Τήρηση απαγόρευσης στάσης – στάθμευσης <12μ.:** Στο 65% των στάσεων, τηρείται η μη στάση – στάθμευση πριν και μετά τη στάση σε απόσταση 12μ. Αυτό κυρίως επιτυγχάνεται λόγω του ότι πολλές στάσεις βρίσκονται σε μεγάλες αρτηρίες του Δήμου που η στάθμευση παρά την οδό απαγορεύεται συνολικά.
- **Στέγαστρο:** Το 66% των στάσεων διαθέτει στέγαστρο.
- **Σήμανση στάσης με Πινακίδα:** Το 92% των στάσεων διαθέτει σήμανση όπου αναφέρεται η ύπαρξη και το όνομα της στάσης. Στις περιπτώσεις που δεν υπάρχει σήμανση, πρόκειται για ορισμένες στάσεις Δημοτικής συγκοινωνίας.
- **Πίνακας διαδρομών και στάσεων λεωφορείων:** Το 84% των στάσεων δεν διαθέτει πίνακα με τη διαδρομή και τις στάσεις των διερχόμενων λεωφορείων. Επισημαίνεται ότι σε πολλές από τις στάσεις του ΟΑΣΑ, αν και είχε τοποθετηθεί ο σχετικός πίνακας στάσεων, λόγω βανδαλισμών ή μη συντήρησης, πλέον δεν είναι λειτουργικός και είναι αδύνατη η ανάγνωσή του. Αυτές οι περιπτώσεις συγκαταλέγονται στην κατηγορία απουσίας πίνακα καθώς πρέπει να τοποθετηθεί εκ νέου.
- **Τηλεματική:** Μόλις το 6% των στάσεων διαθέτει πίνακα τηλεματικής.
- **Φωνητική αναγγελία:** Καμία στάση εντός του Δήμου δεν διαθέτει φωνητική αναγγελία.
- **Παγκάκι:** Το 63% των στάσεων διαθέτουν παγκάκι.

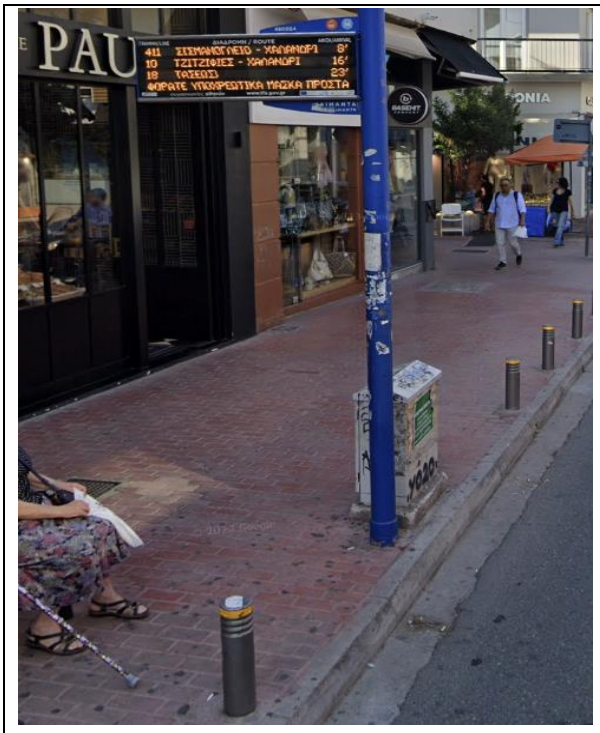


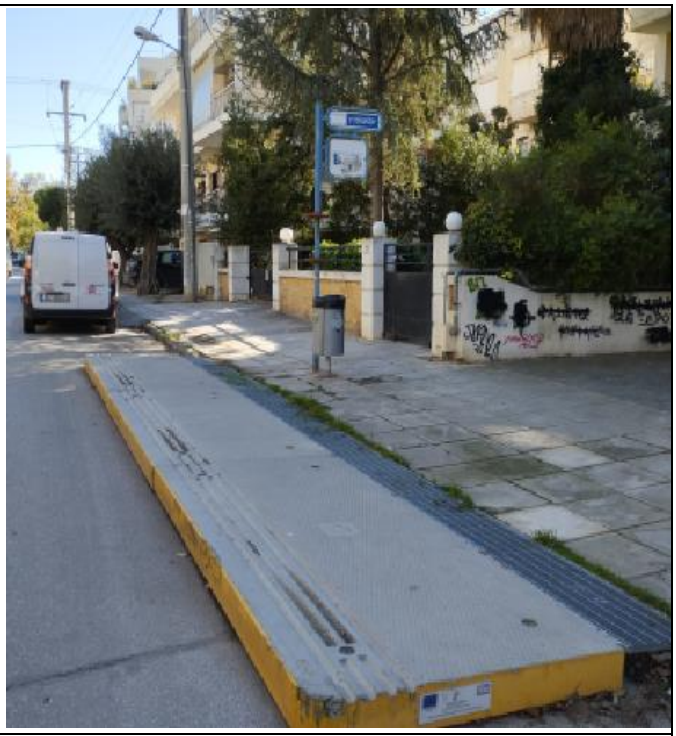
Διάγραμμα 8-7: Αξιολόγηση προσβασιμότητας στάσεων λεωφορείων στον Δήμο Χαλανδρίου

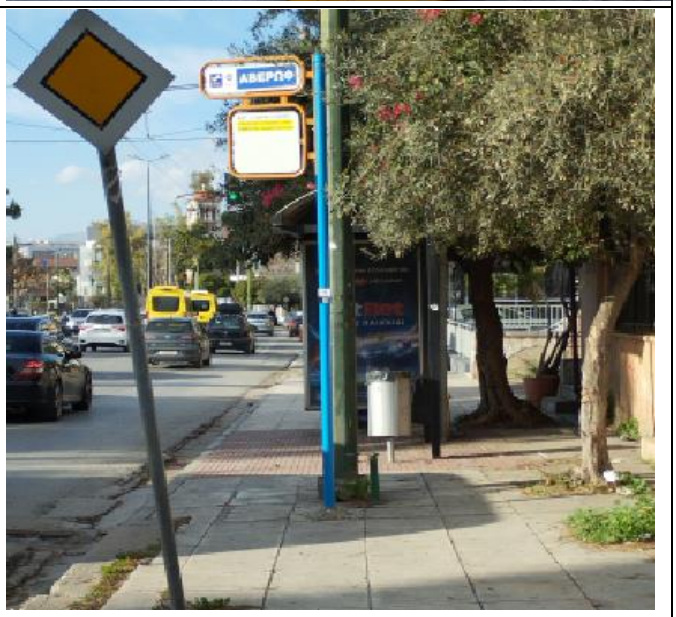
Συνοπτικά, η τυπική μορφή των στάσεων εντός του Δήμου Χαλανδρίου περιλαμβάνει ιστό σήμανσης – στέγαστρο και παγκάκι. Όπως αναφέρθηκε, ο πίνακας διαδρομών και στάσεων, ακόμη και αν υπάρχει, συνήθως είναι βανδαλισμένος. Ράμπες ΑΜΕΑ υπάρχουν σε λιγότερες από τις μισές στάσεις. Η τηλεματική εφαρμόζεται σε ορισμένες μόνο στάσεις, κυρίως στις μεγάλες αρτηρίες του Δήμου (Μεσογείων, Κηφισίας) και στο εμπορικό κέντρο. Η φωνητική αναγγελία δεν εφαρμόζεται.

Ακολουθούν ορισμένα φωτογραφικά στιγμιότυπα τυπικών μορφών στάσεων που λήφθηκαν κατά τη διάρκεια των αυτοψιών στο πλαίσιο του ΣΑΠ Δήμου Χαλανδρίου. Ο φωτογραφικές λήψεις του πρώτου πίνακα αφορούν στάσεις της δημοτικής συγκοινωνίας, ενώ του δεύτερου, στάσεις ΟΑΣΑ. Σημειώνεται ότι η δημοτική συγκοινωνία δύναται να χρησιμοποιεί ως στάσεις και τις στάσεις ΟΑΣΑ.

Εικόνα 8-138: Φωτογραφικές λήψεις στάσεων δημοτικής συγκοινωνίας: Στάση που περιλαμβάνει μόνο ιστό σήμανσης (πάνω αριστερά), στάση με παλιάς μορφής δημοτική πινακίδα (πάνω δεξιά), δημοτική στάση στην οδό Κολοκοτρώνη με χάρτη διαδρομών (κάτω αριστερά) και νέας μορφής δημοτική στάση με στέγαστρο, παγκάκι και ηλεκτρονικό πίνακα (κάτω δεξιά)







Εικόνα 8-139: Φωτογραφικές λήψεις στάσεων ΟΑΣΑ: Στάση με τηλεματική στο κέντρο του Χαλανδρίου (πάνω αριστερά), στάση με πλατφόρμα προεξοχής πεζοδρομίου (πάνω δεξιά), στάση με βανδαλισμένο τον πίνακα δρομολογίων και μη τήρηση στάθμευσης >12μ. (κάτω αριστερά), και τυπική μορφή στάσης ΟΑΣΑ με ιστό ονομασίας, διερχόμενα δρομολόγια, παγκάκι και στέγαστρο (κάτω δεξιά)

Συμπερασματικά, ο Δήμος Χαλανδρίου περιλαμβάνει ένα εκτενές δίκτυο συγκοινωνίας λεωφορείων, είτε ΟΑΣΑ είτε Δημοτικής, και πλήθος στάσεων. Αρκετές από τις στάσεις διαθέτουν σήμανση, στέγαστρο και παγκάκι, ωστόσο είναι αναγκαίο να επεκταθεί περαιτέρω το δίκτυο τηλεματικής, να επιτευχθεί η πρόσβαση σε ράμπα ΑμεΑ (μέσω και των παρεμβάσεων που θα γίνουν στα πεζοδρόμια), να ανανεωθούν ή να προστεθούν οι πίνακες δρομολογίων και στάσεων και να ανανεωθεί η σήμανση και ο εξοπλισμός, κυρίως σε ότι αφορά τις στάσεις δημοτικής συγκοινωνίας, στο πρότυπο των νέων στάσεων που ήδη υλοποιούνται στον Δήμο.

8.3 Χώροι Καταφυγής

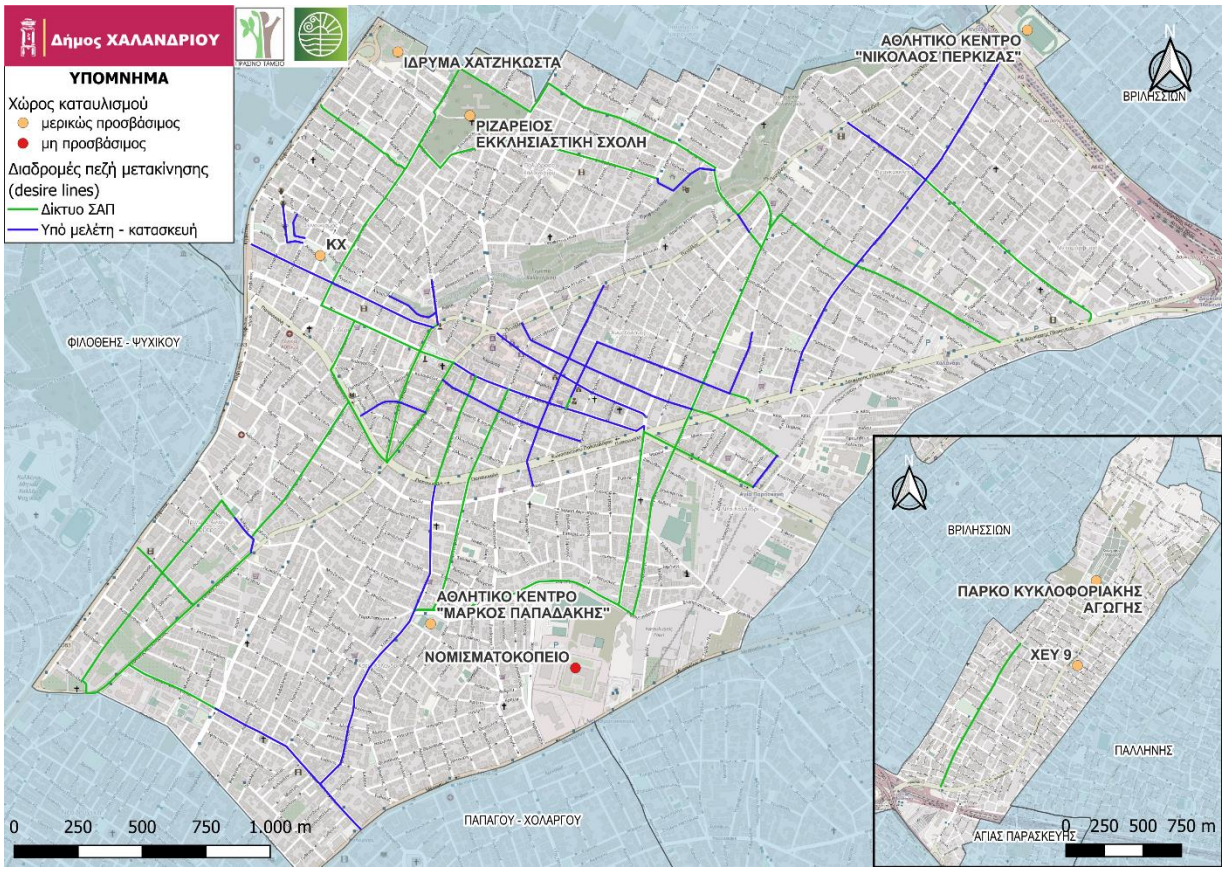
Σύμφωνα με τα στοιχεία που έχουν συλλεχθεί από τον Δήμο Χαλανδρίου, καθώς και το σχετικό υλικό της Πολιτικής Προστασίας Περιφέρειας Αττικής, για τον Δήμο Χαλανδρίου έχουν οριστεί 29 ανοικτοί χώροι συγκέντρωσης πολιτών ως χώροι καταφυγής, ενώ επιπρόσθετα, έχουν οριστεί οι εξής χώροι ως χώροι καταυλισμού:

1. Κ.Χ επί των οδών Αιγαίου και Βαλαωρίτου
2. Αθλητικό Κέντρο «Μάρκος Παπαδάκης»
3. Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής
4. Αθλητικό Κέντρο «Νίκος Πέρκιζας»
5. Ίδρυμα Χατζηκώστα
6. Ριζάρειος Εκκλησιαστική Σχολή
7. Νομισματοκοπείο
8. ΧΕΥ 9 επί της οδού Ηρακλείτου

Για τους χώρους αυτούς αξιολογήθηκαν κρίσιμες σχεδιαστικές παράμετροι που αφορούν το υφιστάμενο επίπεδο προσβασιμότητας τους μέσα από διενεργηθείσες αυτοψίες εξειδικευμένου συνεργείου.

Οι χώροι καταφυγής - καταυλισμού έχουν ήδη αξιολογηθεί βάσει των κατηγοριών χρήσεων γης και παρουσιάστηκαν σχετικά στο Κεφάλαιο 8.1. Ωστόσο, κρίνεται σκόπιμη η συγκεντρωτική αναφορά της αξιολόγησής τους ως προς το επίπεδο προσβασιμότητας και στην παρούσα παράγραφο, καθώς λόγω της ιδιότητας τους ως χώροι καταφυγής και καταυλισμού, κατέχουν ιδιαίτερη προτεραιότητα στο να καταστούν προσβάσιμοι από όλες τις πληθυσμιακές ομάδες.

Εικόνα 8-140: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων καταφυγής



Εικόνα 8-141: Αξιολόγηση προσβασιμότητας χώρων καταυλισμού

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω χάρτη, οι χώροι καταφυγής και καταυλισμού κατανέμονται σε όλη την έκταση του Δήμου Χαλανδρίου και περιλαμβάνουν χώρους αθλητισμού, μεγάλα εκπαιδευτικά ιδρύματα, κοινόχρηστους χώρους, δημοτικά κτήρια και μονάδες εκπαίδευσης. Μετά από τις αυτοψίες που πραγματοποιήθηκαν, ορισμένοι από τους χώρους καταφυγής χαρακτηρίστηκαν ως πλήρως προσβάσιμοι. Ωστόσο, οι περισσότεροι χαρακτηρίζονται ως μερικώς, ή και μη, προσβάσιμοι. Κατά συνέπεια, χρήζουν παρεμβάσεων βελτίωσης που θα εξασφαλίσουν τα αναγκαία επίπεδα προσβασιμότητας.

Αναλυτικότερα, για κάθε κριτήριο προσβασιμότητας, ακολουθεί η αξιολόγηση των χώρων καταφυγής και καταυλισμού του Δήμου Χαλανδρίου στον παρακάτω Πίνακα.

Πίνακας 8-8: Αξιολόγηση χώρων καταφυγής – καταυλισμού ως προς την προσβασιμότητα

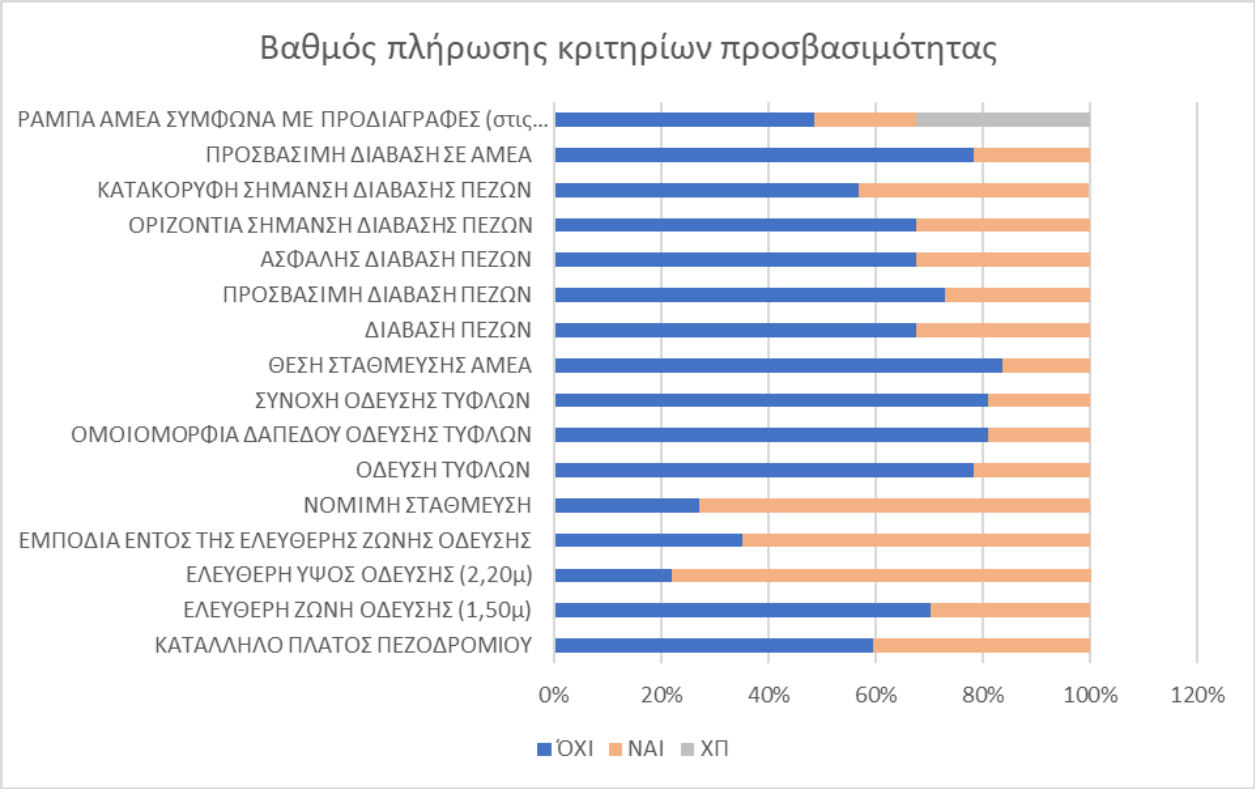
α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
1	ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΡΚΙΖΑΣ"	Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ 146	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	80	33	ΧΠ
2	ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ"	ΜΕΘΩΝΗΣ 8	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
3	ΙΔΡΥΜΑ ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑ	Λ. ΚΗΦΙΣΙΑΣ 374	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΥΛΟΣ ΔΕΗ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
4	ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ	ΡΙΖΑΡΕΙΟΥ 1	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΡΟΥΝΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
5	ΧΕΥ 9	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 98	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	100	0	0	33	ΝΑΙ
6	ΚΧ	ΑΙΓΑΙΟΥ ΚΑΙ ΒΑΛΑΩΡΙΤΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
7	ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ	Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 341	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΣΤΑΣΗ ΜΜΜ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
8	ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ	ΗΣΙΟΔΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
9	ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	ΑΛΚΙΒΙΑΔΟΥ 33	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
10	ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ 17	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	66	33	ΝΑΙ
11	ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΚΡΙΝΩΝ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΚΑΔΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
12	ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ	ΠΑΡΟΔΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	50	0	33	0	ΧΠ
13	ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 78	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
14	ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	ΕΡΙΦΥΛΗΣ 9	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
15	ΧΩΡΟΣ ΚΤΗΡΙΟΥ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ	ΟΔΥΣΣΕΩΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΑΔΙΑΜΟΡΦΩΤΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
16	5ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ	ΑΡΓΥΡΟΚΑΣΤΡΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
17	ΧΩΡΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ	ΜΙΝΩΟΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
18	ΧΩΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ	ΟΔΥΣΣΕΩΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΑΔΙΑΜΟΡΦΩΤΟΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
19	ΠΡΑΣΙΝΟ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ	ΣΟΛΩΝΟΣ 5	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
20	ΚΧ	ΠΑΡΝΑΣΣΟΥ-ΘΕΟΔΟΣΙΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	100	30	0	ΟΧΙ
21	ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΓΡΑΒΙΑΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
22	ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ	ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ ΣΜΥΡΝΗΣ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
23	ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΤΥΜΦΡΗΣΤΟΥ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΚΙΓΚΛΙΔΩΜΑ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΧΠ
24	ΧΩΡΟΣ Ι. ΝΑΟΥ	ΑΓΙΟΥ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝΟΣ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΧΠ
25	ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ	ΣΟΛΩΝΟΣ 3	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΚΑΔΟΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	33	0	ΟΧΙ
26	ΚΧ	ΣΟΛΩΝΟΣ 2	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	0	0	33	50	0	ΟΧΙ
27	Ι.Ν. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ	ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ 97	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ, ΣΤΥΛΟΙ ΔΕΗ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	0	66	33	0	ΟΧΙ
28	ΧΕΥ 9	ΗΡΑΚΛΕΙΤΟΥ 196	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ

α/α	ΟΝΟΜΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΠΛΑΤΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΖΩΝΗ ΟΔΕΥΣΗΣ (1,50μ)	ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΥΨΟΣ ΟΔΕΥΣΗΣ (2,20μ)	ΕΜΠΟΔΙΑ ΕΝΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΖΩΝΗΣ ΟΔΕΥΣΗΣ	ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ	ΟΔΕΥΣΗ ΤΥΦΛΩΝ	ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΙΑ ΔΑΠΕΔΟΥ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΣΥΝΟΧΗ ΟΔΕΥΣΗΣ ΤΥΦΛΩΝ	ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΜΕΑ	ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΑΣΦΑΛΗΣ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ	ΟΡΙΖΟΝΤΙΑ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΚΑΤΑΚΟΡΥΦΗ ΣΗΜΑΝΣΗ ΔΙΑΒΑΣΗΣ ΠΕΖΩΝ	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΣΕ ΑΜΕΑ	ΡΑΜΠΑ ΑΜΕΑ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ (στις ακμές ΟΤ ή/και στην είσοδο)
29	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	100	ΝΑΙ	100	50	100	33	0	ΟΧΙ
30	ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ 76	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΙΣΤΟΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ, ΙΣΤΟΣ ΟΔΟΦΩΤΙΣΜΟΥ, ΙΣΤΟΣ ΤΡΟΛΕΥ, ΚΛΩΒΟΣ ΟΑΣΑ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	0	50	100	33	33	ΧΠ
31	ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ	ΔΟΥΚΙΣΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ 71	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
32	ΜΕΤΡΟ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ	ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ 123	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΝΑΙ
33	ΜΕΤΡΟ ΧΟΛΑΡΓΟΣ	ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 279	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	100	33	ΝΑΙ
34	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ	25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ ΚΑΙ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΣΤΥΛΟΣ ΤΡΑΜ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΝΑΙ	50	50	80	100	0	ΟΧΙ
35	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	ΣΚΟΥΦΑ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	-	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	0	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
36	ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΙΟΛΗΣ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΔΕΝΤΡΑ, ΠΕΡΙΠΤΕΡΟ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΟΧΙ	0	0	0	0	0	ΟΧΙ
37	ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ	ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ 86	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	100	ΝΑΙ	100	100	100	33	33	ΝΑΙ

**ΧΠ: Χωρίς προδιαγραφές*

Από την παραπάνω αξιολόγηση των χώρων καταφυγής – καταυλισμού του Δήμου, προκύπτουν τα εξής στατιστικά στοιχεία.



Διάγραμμα 8-8: Βαθμός πλήρωσης κριτηρίων προσβασιμότητας χώρων καταφυγής - καταυλισμού

Από αρκετούς χώρους απουσιάζουν οι σημαντικότερες υποδομές προσβασιμότητας όπως η όδευση τυφλών, η διάβαση πεζών, η θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ, ενώ αρκετά από τα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν το κατάλληλο πλάτος, ή το απαιτούμενο ελεύθερο πλάτος όδευσης πεζών 1,50 μέτρου. Τα συνηθέστερα εμπόδια που εντοπίζονται είναι οι στύλοι ΔΕΗ, τα δέντρα και οι ιστοί σήμανσης. Επίσης, στο 50% των εξεταζόμενων χώρων δεν καταγράφονται ράμπες πρόσβασης ΑΜΕΑ.

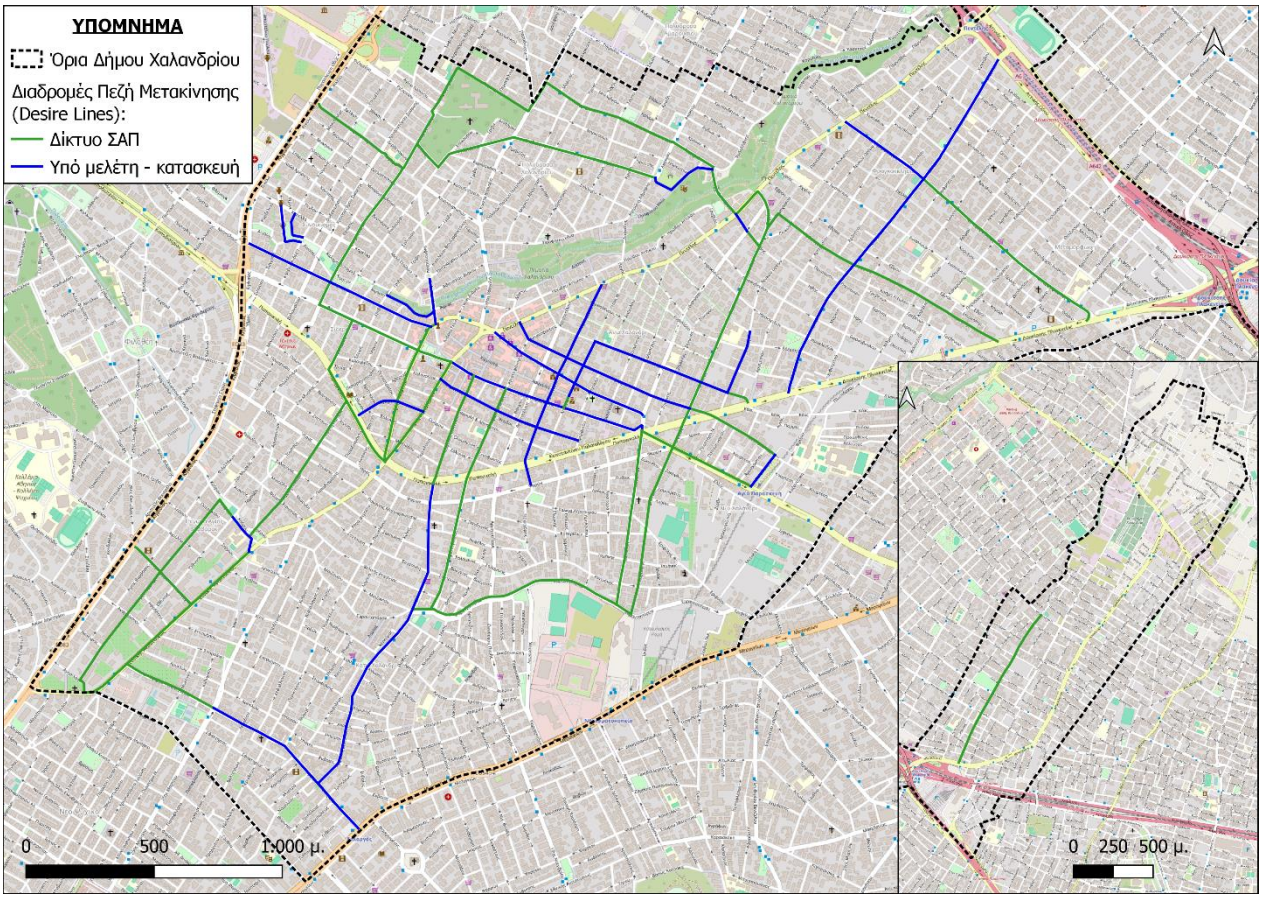
Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι δυο εκ των χώρων καταφυγής, είναι αδιαμόρφωτοι χώροι και συνεπώς, δεν διαθέτουν κάποια υποδομή προσβασιμότητας. Πρόκειται για τον χώρο Κτηρίου Ειδικής Εκπαίδευσης και τον χώρο Δημοτικού Σχολείου, επί της οδού Οδυσσέως στο Πάτημα Χαλανδρίου, που αυτή τη στιγμή αφορούν συνίστανται σε ανοικτούς αδιαμόρφωτους χώρους.

8.4 Αξιολόγηση Διαδρομών Πεζή Μετακίνησης

8.4.1 Επιλογές διαδρομών πεζή μετακίνησης (Desire Lines)

Η επιλογή των διαδρομών πεζή μετακίνησης του Δήμου Χαλανδρίου (desire lines), έγινε σε συνεργασία της Ομάδας Έργου του Αναδόχου με την Ομάδα Έργου του Δήμου Χαλανδρίου. Το δίκτυο προσβασιμότητας που προτάθηκε, συνίσταται σε διαδρομές στις οποίες ήδη εκπονείται σχετική μελέτη ή βρίσκονται στο τελικό στάδιο της κατασκευής, και συνεπώς, αναμένεται το επόμενο διάστημα να πληρούν τις προδιαγραφές προσβασιμότητας, καθώς και σε διαδρομές οι οποίες προτείνονται εξαρχής στο πλαίσιο εκπόνησης του ΣΑΠ, ως διαδρομές προσβασιμότητας και για τις οποίες θα διενεργηθούν οι σχετικές αυτοψίες, βάσει των κριτηρίων που τέθηκαν στους προηγούμενους Πίνακες.

Το δίκτυο προσβασιμότητας του Δήμου Χαλανδρίου απεικονίζεται στον παρακάτω χάρτη, ενώ στον παρακάτω Πίνακα αναφέρονται αναλυτικά τα οδικά τμήματα που το απαρτίζουν.



Εικόνα 8-142: Διαδρομές πεζή μετακίνησης Δήμου Χαλανδρίου (desire lines)

Πίνακας 8-9: Διαδρομές πεζή μετακίνησης

α/α	Διεύθυνση	Κατάσταση
1	ΟΔΟΣ ΠΛΟΥΤΩΝΟΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
2	ΟΔΟΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
3	ΟΔΟΣ ΡΟΔΟΠΗΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
4	ΟΔΟΣ ΘΗΣΕΩΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
5	ΟΔΟΣ ΠΟΛΥΔΡΟΣΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
6	ΟΔΟΣ ΓΙΑΣΕΜΙΩΝ	Δίκτυο ΣΑΠ
7	ΟΔΟΣ ΛΥΚΟΥΡΓΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
8	ΟΔΟΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
9	ΟΔΟΣ ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΕΩΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ)	Δίκτυο ΣΑΠ
10	ΟΔΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ ΕΩΣ ΑΙΣΧΥΛΟΥ)	Προς κατασκευή
	ΟΔΟΣ ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΑΙΣΧΥΛΟΥ ΕΩΣ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ)	Κατασκευασμένη
11	ΟΔΟΣ ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ	Δίκτυο ΣΑΠ
12	ΟΔΟΣ ΜΑΡΑΘΩΝΟΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
13	ΟΔΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΤΡΙΤΣΗ	Δίκτυο ΣΑΠ
14	ΟΔΟΣ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ	Δίκτυο ΣΑΠ
15	ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΟΥΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
16	ΟΔΟΣ ΚΩΣΤΗ ΠΑΛΑΜΑ	Δίκτυο ΣΑΠ
17	ΟΔΟΣ ΚΟΔΡΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
18	ΟΔΟΣ 25ΗΣ ΜΑΡΤΙΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
19	ΟΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Β	Δίκτυο ΣΑΠ
20	ΟΔΟΣ ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
21	ΟΔΟΣ ΖΑΝ ΜΩΡΕΑΣ	Δίκτυο ΣΑΠ
22	ΟΔΟΣ ΣΑΡΑΝΤΑΠΟΡΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
23	ΟΔΟΣ ΛΙΤΣΑ ΦΙΛΙΠΠΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
24	ΟΔΟΣ ΑΝΔΡΕΑ ΠΑΠΑΝΔΡΕΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
25	ΟΔΟΣ ΔΑΝΑΪΔΩΝ	Δίκτυο ΣΑΠ
26	ΟΔΟΣ ΟΛΥΜΠΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
27	ΟΔΟΣ ΣΟΛΩΜΟΥ	Δίκτυο ΣΑΠ
28	ΟΔΟΣ ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ Λ. ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ ΕΩΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ)	Κατασκευασμένη
	ΟΔΟΣ ΗΡΩΩΝ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΕΩΣ ΣΟΦ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ)	Προς κατασκευή
29	ΟΔΟΣ ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ ΕΩΣ ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝ.)	Προς κατασκευή
30	ΟΔΟΣ ΦΙΛ. ΛΙΤΣΑ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΧΑΙΜΑΝΤΑ ΕΩΣ ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ)	Προς κατασκευή
31	ΟΔΟΣ ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ (ΤΜΗΜΑ ΦΙΛ.ΛΙΤΣΑ ΕΩΣ ΡΟΥΜΠΕΣΗ)	Προς κατασκευή
32	ΟΔΟΣ ΟΛΥΜΠΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΕΩΣ Παρ. Α.Ο.)	Προς κατασκευή
33	ΟΔΟΣ ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΟΛΥΜΠΟΥ ΕΩΣ ΛΕΩΦ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ)	Προς κατασκευή
34	ΟΔΟΣ ΡΟΥΜΠΕΣΗ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΚΑΛΛΙΣΠΕΡΗ ΕΩΣ ΑΓ.ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΟΣ)	Προς κατασκευή
35	ΟΔΟΣ ΚΟΔΡΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΤΟΜΠΑΖΗ ΕΩΣ ΕΘΝ.ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ)	Προς κατασκευή
36	ΟΔΟΣ ΓΥΦΤΟΠΟΥΛΟΥ	Προς κατασκευή
37	ΟΔΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ (ΠΑΡΑΡΕΜΑΤΙΑ)	Προς κατασκευή
38	ΟΔΟΣ ΕΛ ΑΛΑΜΕΙΝ	Προς κατασκευή

α/α	Διεύθυνση	Κατάσταση
39	ΟΔΟΣ ΕΛ ΑΛΑΜΕΙΝ	Προς κατασκευή
40	ΟΔΟΣ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ Δ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΕΩΣ ΠΟΛΥΔΟΥΡΗ)	Δίκτυο ΣΑΠ
41	ΟΔΟΣ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΠΟΛΥΔΟΥΡΗ ΕΩΣ Δ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ)	Δίκτυο ΣΑΠ
42	ΟΔΟΣ ΠΑΠΑΓΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ Δ. ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ ΕΩΣ ΘΗΣΕΩΣ)	Δίκτυο ΣΑΠ
43	ΟΔΟΣ ΣΟΦ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ ΕΩΣ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ)	Δίκτυο ΣΑΠ
44	ΟΔΟΣ ΠΟΛΥΔΟΥΡΗ	Προς κατασκευή
45	ΟΔΟΣ ΗΒΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΘΗΣΕΩΣ ΕΩΣ ΔΙΟΝΥΣΟΥ)	Δίκτυο ΣΑΠ
46	ΟΔΟΣ ΗΒΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΔΙΟΝΥΣΟΥ ΕΩΣ Λ. ΠΕΝΤΕΛΗΣ)	Κατασκευασμένη
47	ΟΔΟΣ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΠΡΟΦ. ΗΛΙΑ ΕΩΣ ΙΘΑΚΗΣ)	Δίκτυο ΣΑΠ
48	ΟΔΟΣ ΙΘΑΚΗΣ (ΤΜΗΜΑ ΑΠΟ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ ΕΩΣ ΜΙΚΡΑΣ ΑΣΙΑΣ)	Δίκτυο ΣΑΠ
49	ΟΔΟΣ ΡΟΔΟΔΑΦΝΗΣ - ΠΡΟΦ. ΗΛΙΑ (ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ)	Προς κατασκευή
50	ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ	Προς κατασκευή
51	ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ	Προς κατασκευή
52	ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ	Προς κατασκευή
53	ΟΜΗΡΟΥ	Προς κατασκευή
54	ΖΑΛΟΚΩΣΤΑ	Κατασκευασμένη
55	ΣΤΡΑΤΗΓΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ	Προς κατασκευή

8.4.2 Ανάλυση των Επιμέρους Διαδρομών

Ακολουθεί η ανάλυση των επιμέρους διαδρομών, όπου παρατίθεται η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης προσβασιμότητας των πεζοδρομίων, των υποδομών επί αυτών και των χαρακτηριστικών στοιχείων επί του οδοστρώματος.

Για λόγους καλύτερης αντίληψης της αξιολόγησης του δικτύου προσβασιμότητας του Δήμου, η ανάλυση των επιμέρους διαδρομών δεν θα γίνει με αλφαβητική σειρά οδών, αλλά με χωρική αλληλουχία, ξεκινώντας από το νοτιοδυτικό άκρο του δικτύου προσβασιμότητας, όπως αυτό απεικονίζεται στον προηγούμενο χάρτη. Επίσης, κατά την περιγραφή των οδικών τμημάτων, ακολουθείται η νοητή κατεύθυνση των οχημάτων εάν η οδός ήταν (ή είναι) αμφίδρομη, ώστε να μπορεί να προσδιοριστεί με ακρίβεια το κάθε οδικό τμήμα, και από τις δυο παρειές. Στο τέλος κάθε οδού αναφέρεται συμπερασματικά η γενική εικόνα που παρουσιάζει.

Στο τέλος της παραγράφου, παρατίθεται η σχετική χαρτογραφική απόδοση της αξιολόγησης, για τα σημαντικότερα στοιχεία προσβασιμότητας, όπως το πλάτος πεζοδρομίων, η ποιότητα του δαπέδου πεζοδρομίου και το υλικό επίστρωσης, η ύπαρξη όδευσης τυφλών κ.λπ.

<u>Οδός Εθνικής Αντιστάσεως (από Αγησιλάου έως Κόδρου): ανατολική παρειά</u>

- <u>Από Τζαβέλλα έως Ηρώων Πολυτεχνείου:</u> Το πλάτος πεζοδρομίου κυμαίνεται στα ~7μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης και χωρίς μεγάλη κλίση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν πλήρως την μετακίνηση. Καταγράφονται 9 δέντρα, 11 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 στύλος φωτισμού, 3 ιστοί σήμανσης - πληροφόρησης, 20 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 5 κτίρια με μεγάλη προσέλευση κοινού, 1 υπόγειο πάρκινγκ. Καταγράφονται 3 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Υπάρχουν 2 διαβάσεις πεζών στην αρχή του οδικού τμήματος που διαθέτουν κατακόρυφη σήμανση και ράμπες εκατέρωθεν, ωστόσο η οριζόντια σήμανση χρήζει βελτίωσης. Επιπλέον, υπάρχει στάση επί του πεζοδρομίου χωρίς προεξοχή.
- <u>Από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Αμυκλών:</u> Το πλάτος πεζοδρομίου κυμαίνεται στα ~6μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης, ενώ μόνο κατά το ήμισυ είναι πλακοστρωμένο. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που αφήνουν ελεύθερο πλάτος μετακίνησης 1μ. Καταγράφονται 15 δέντρα, 9 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 25 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 8 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, καταγράφονται 2 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν εντοπίζεται όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-143: Πεζοδρόμιο κατά το ήμισυ πλακοστρωμένο

- Από Αμυκλών έως Σποράδων: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που αφήνουν ελεύθερο πλάτος μετακίνησης 0,5μ. Καταγράφονται 2 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 3 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 κτίριο με μεγάλη προσέλευση κοινού, 1 υπόγειο πάρκινγκ, 1 σχάρα ομβρίων. Επίσης, καταγράφονται 6 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

- Από Σποράδων έως Επτανήσου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που αφήνουν ελεύθερο πλάτος μετακίνησης 0,5μ. Καταγράφονται 2 δέντρα, 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 2 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 κάδοι σε εσοχές, 1 κτίριο με μεγάλη προσέλευση κοινού, 1 υπόγειο πάρκινγκ, 6 σχάρες ομβρίων. Επίσης, καταγράφονται 2 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν εντοπίζεται όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών. Επιπλέον, καταγράφονται εμπόδια λόγω κάθετης στάθμευσης πελατών παρόδιου καφέ.

- Από Επτανήσου έως Χίου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης που αφήνουν καθαρό πλάτος μετακίνησης 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 3 δέντρα, 3 ΚΑΦΑΟ, 8 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 ιστός σήμανσης ή πληροφόρησης, 8 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 5 κάδοι σε εσοχές, 1 περίπτερο που εμποδίζει, 4 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, καταγράφεται 1 ράμπα ΑΜΕΑ στο τέλος του τμήματος που δεν πληρεί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών. Τέλος, εντοπίζεται στάση ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου χωρίς προεξοχή.

- Από Χίου έως Ανώνυμη: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης που

περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,4μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 7 δέντρα, 7 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 15 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 κάδοι σε εσοχές, 1 κτίριο με μεγάλη προσέλευση κοινού, 1 υπόγειο πάρκινγκ, 8 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, Καταγράφονται 3 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

- Από Ανώνυμη έως Λέσβου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,5μ. και χαρακτηρίζεται ως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 7 δέντρα, 6 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 ιστός σήμανσης ή πληροφόρησης, 7 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 κάδος σε εσοχή, 4 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.
- Από Λέσβου έως Λευκάδας: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. και χαρακτηρίζεται ως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 1 δέντρο, 1 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 ιστός σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 κάδος σε εσοχή, 3 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.
- Από Λευκάδας έως Σαρανταπόρου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 1 δέντρο, 2 ΚΑΦΑΟ, 9 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 2 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 4 σχάρες ομβρίων. Επίσης, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Εντοπίζεται 1 διάβαση πεζών στην αρχή του οδικού τμήματος, με καλή οριζόντια σήμανση και κατακόρυφη σήμανση, αλλά χωρίς ράμπες ΑμεΑ εκατέρωθεν της. Τέλος, υπάρχει στάση ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου, χωρίς προεξοχή.

Οδός Εθνικής Αντιστάσεως (από Κόδρου έως Αγησιλάου): δυτική παρειά

- Από Κόδρου έως Σερρών: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται στα περίπου 2,5μ. και χαρακτηρίζεται ως καλής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης και χωρίς εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης των πεζών. Επί της υποδομής καταγράφονται 9 δέντρα, 4 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια. Επιπλέον, εντοπίζονται 6 ράμπες ΑΜΕΑ, άριστης κατάστασης, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Επίσης, υπάρχει 1 διάβαση πεζών στην μέση του οδικού τμήματος, η οποία διαθέτει οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, αλλά δεν υφίστανται ράμπες ΑμεΑ εκατέρωθεν.

Εικόνα 8-144: Καλής κατάστασης πεζοδρόμιο σε τμήμα της Εθνικής Αντιστάσεως

- Από Σερρών έως Λυκούργου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ., χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με σταμπωτό δάπεδο. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος όδευσης σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 10 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 19 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 25 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 3 κάδοι σε εσοχές, 1 κτίριο με μεγάλη προσέλευση κοινού, 1 υπόγειο πάρκινγκ, 15 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, καταγράφεται 1 ράμπα ΑΜΕΑ στο τέλος του τμήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών. Τέλος, υπάρχει στάση ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου, χωρίς προεξοχή.
- Από Λυκούργου έως Ηροδότου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ., χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος όδευσης σε 0,2μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 3 δέντρα, 10 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 9 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 κάδοι σε εσοχές, 8 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, εντοπίζονται 3 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Τέλος, καταγράφεται 1 διάβαση πεζών στην αρχή του τμήματος, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και υπάρχει στάση ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου, χωρίς προεξοχή.
- Από Ηροδότου έως Αγαμέμνωνος: Το πλάτος του πεζοδρομίου στην αρχή του οδικού τμήματος είναι 1,50μ., ενώ στο δεύτερο μισό του τμήματος φτάνει τα 2μ.. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος όδευσης σε 1μ. Επιπλέον, καταγράφονται 6 δέντρα, 2 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 στύλοι φωτισμού, 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 5 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑΜΕΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

- Από Αγαμέμνωνος έως Αγησιλάου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,50μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με σταμπωτό δάπεδο. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Επιπλέον, καταγράφονται 12 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 23 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 στύλοι φωτισμού, 7 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 44 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 6 κάδοι σε εσοχές, 4 σχάρες ομβρίων. Επίσης, καταγράφεται 1 ράμπα ΑΜΕΑ στην αρχή του τμήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Τέλος, εντοπίζεται 1 διάβαση πεζών στην μέση του τμήματος, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και υπάρχει στάση ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου, χωρίς προεξοχή.

Εικόνα 8-145: Η στάση ΜΜΜ αφήνει μηδενικό ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου

Συμπερασματικά, η οδός Εθνικής Αντιστάσεως (μέσο πλάτος οδού από 12 έως 16μ.), που αποτελεί σημαντική πρωτεύουσα αρτηρία εισόδου και εξόδου του Δήμου, διαθέτει πεζοδρόμια κυμαινόμενου πλάτους, περίπου 2μ., με αρκετά εμπόδια επί αυτών και συνήθως μέτριας κατάστασης. Δεν διαθέτει νόμιμη προσφορά θέσεων στάθμευσης. Διαθέτει σε αρκετά σημεία διαβάσεις πεζών και ράμπες ΑΜΕΑ, οι οποίες όμως δεν πληρούν τις προδιαγραφές και η όδευση τυφλών απουσιάζει σχεδόν από όλα τα οδικά τμήματα. Ακόμη, σε αρκετά σημεία υπάρχουν στάσεις ΜΜΜ, οι οποίες σε ορισμένες περιπτώσεις λειτουργούν ως εμπόδια περιορίζοντας περαιτέρω την ελεύθερη όδευση πεζού.

Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Αποστολοπούλου): νότια πλευρά

- Από Εθνικής Αντιστάσεως έως Μυκόνου: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται περίπου στο 1,5μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης και χωρίς μεγάλη κλίση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 15 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 4 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ) και 2 ιστοί σήμανσης – πληροφόρησης. Στο οδικό τμήμα εντοπίστηκε 1 θέση στάθμευσης ΑμεΑ και η προσφορά στάθμευσης ανέρχεται περίπου σε 35 θέσεις οχημάτων. Τέλος,, καταγράφεται 1 ράμπα ΑΜΕΑ στην αρχή του τμήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-146: Εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης στην Ηρώων Πολυτεχνείου

- Από Μυκόνου έως Αποστολοπούλου: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται περίπου στο 1,5μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας έως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης και αρκετά σπασίματα. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 8 δέντρα, 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 10 θέσεις οχημάτων στο τμήμα από Μυκόνου έως Καλύμνου και 9 από Καλύμνου έως Αποστολοπούλου. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-147: Σπασίματα στα πεζοδρόμια της Ηρώων Πολυτεχνείου

<u>Οδός Ηρώων Πολυτεχνείου (από Αποστολοπούλου έως Εθνικής Αντιστάσεως): βόρεια παρειά</u>

- <u>Από Αποστολοπούλου έως Μυκόνου:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται περίπου στο 1,5μ. και χαρακτηρίζεται ως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης στο δεύτερο τμήμα και σταμπωτό δάπεδο στο πρώτο. Υπάρχουν σπασίματα στο πεζοδρόμιο, ρίζες δέντρων και κακοτεχνίες σε ράμπες. Επί της υποδομής καταγράφονται 9 δέντρα, 4 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 7 ιστοί σήμανσης – πληροφόρησης, 2 κιγκλιδώματα στο δεύτερο τμήμα, 2 κάδοι σε εσοχές στο πρώτο τμήμα, 2 θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ στο πρώτο τμήμα. Η προσφορά στάθμευσης είναι 8 θέσεις οχημάτων στο πρώτο τμήμα και 10 στο δεύτερο. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-148: Εμπόδια στο πεζοδρόμιο και θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ στην Ηρώων Πολυτεχνείου

- Από Μυκόνου έως Εθνικής Αντιστάσεως: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται περίπου στο 1,5μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με σταμπωτό δάπεδο και χωρίς μεγάλη κλίση. Ωστόσο, στο μεγαλύτερο τμήμα του πεζοδρομίου, δεν υπάρχει πλακόστρωση και είναι **μη προσπελάσιμο**. Επί της υποδομής καταγράφονται 7 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 ιστός σήμανσης – πληροφόρησης, 1 σχάρα ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 34 θέσεις οχημάτων. Τέλος, εντοπίζεται 1 ράμπα ΑμεΑ στο τέλος του τμήματος που δεν πληροί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-149: Μη προσπελάσιμο πεζοδρόμιο στην Ηρώων Πολυτεχνείου

Συμπερασματικά, η οδός Ηρώων Πολυτεχνείου (μέσο πλάτος οδού από 10 έως 12μ., μονόδρομος), διαθέτει πεζοδρόμια πλάτους ~1,50μ., με αρκετά εμπόδια επί αυτών και συχνά κακής κατάστασης, ενώ σε ορισμένα σημεία το πεζοδρόμιο είναι μη προσπελάσιμο. Διαθέτει νόμιμη προσφορά στάθμευσης. Απουσιάζουν πλήρως η όδευση τυφλών, οι στάσεις ΜΜΜ και οι διαβάσεις, ενώ ράμπα ΑμεΑ υπάρχει μόνο στη συμβολή με Εθνικής Αντιστάσεως. Πρόκειται για σημαντική τοπική οδό που συνδέει την πρωτεύουσα αρτηρία της Εθνικής Αντιστάσεως με τη δευτερεύουσα αρτηρία της Αποστολοπούλου, καθώς και το Πρότυπο Αθλητικό Κέντρο Χαλανδρίου.

Οδός Αγησιλάου (από Εθνικής Αντιστάσεως έως Ζαν Μωρεάς)

- Η οδός Αγησιλάου αποτελεί τη σύνδεση μεταξύ του δικτύου προσβασιμότητας της Εθνικής Αντιστάσεως με τη Ζαν Μωρεάς. Υπάρχει περιορισμένο πλάτος οδού, περίπου στα 7μ. Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται περίπου στο 1μ. και από τις δυο πλευρές, χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης ή κυβόλιθο και χωρίς μεγάλη κλίση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 3 δέντρα, 2 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 ιστός σήμανσης – πληροφόρησης, 3 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 1 κάδος σε εσοχή. Η προσφορά στάθμευσης είναι 1 θέση οχήματος. Επιπλέον, εντοπίζεται 1 ράμπα ΑΜΕΑ στη συμβολή με την Εθνικής Αντιστάσεως από την πλευρά του Ιερού Ναού, που δεν πληροί τις προδιαγραφές. Στο ίδιο σημείο καταγράφηκε παράνομη στάθμευση ΙΧ επί του πεζοδρομίου. Τέλος, στο οδικό τμήμα δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών ή στάση ΜΜΜ.

Εικόνα 8-150: Παράνομη στάθμευση επί της οδού Αγησιλάου

Οδός Κόδρου (από Ζαν Μωρεάς έως Αλκιβιάδου - Τομπάζη)

- Η οδός Κόδρου αποτελεί τμήμα της σύνδεσης μεταξύ του δικτύου προσβασιμότητας της Ζαν Μωρεάς με την Κωστή Παλαμά και έχει πλάτος οδού 8μ. Στη βόρεια πλευρά υπάρχει χώρος άθλησης και παιδική χαρά. Το πλάτος του πεζοδρομίου, εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, είναι 1,50μ. και χαρακτηρίζεται ως καλής ποιότητας στη βόρεια πλευρά και μέτριας στην νότια, με απλή πλάκα επίστρωσης και χωρίς μεγάλη κλίση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. στη βόρεια πλευρά, ενώ στη νότια περιορίζουν πλήρως τη διέλευση των πεζών. Επί της υποδομής καταγράφονται 11 δέντρα (τα 9 στη νότια πλευρά), 2 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης – πληροφόρησης, 16 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (στη βόρεια πλευρά), 1 κάδος σε

εσοχή. Η προσφορά στάθμευσης είναι 11 θέσεις οχήματος στη νότια πλευρά, ενώ στην πλευρά των ΚΧ δεν επιτρέπεται η στάθμευση. Τέλος, στο οδικό τμήμα δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-151: Πεζοδρόμιο στην νότια (αριστερά) και βόρεια (δεξιά) παρειά της οδού Κόδρου

<u>Οδός Ζαν Μωρεάς (από Κόδρου έως Αγησιλάου)</u>

- <u>Από Κόδρου έως Πατρόκλου:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως καλής ποιότητας στο δυτικό τμήμα και μέτριας ποιότητας στο ανατολικό, με απλή πλάκα επίστρωσης. Το δυτικό τμήμα δεν έχει εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Στο ανατολικό τμήμα, υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 19 δέντρα (τα 13 στο δυτικό τμήμα), 1 ΚΑΦΑΟ, 4 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ) και 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης. Η προσφορά στάθμευσης είναι 5 θέσεις στο δυτικό τμήμα και 6 στο ανατολικό. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- <u>Από Πατρόκλου έως Σερρών:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης. Στο δυτικό τμήμα υπάρχουν σπασίματα στο τέλος του πεζοδρομίου, ενώ στο ανατολικό υπάρχουν εμπόδια λόγω σκαλιών εισόδου σε ιδιοκτησία. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ στο δυτικό και σε 1μ. στο ανατολικό. Επί της υποδομής καταγράφονται 29 δέντρα (τα 19 στο δυτικό τμήμα), 1 ΚΑΦΑΟ, 6 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 10 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια στο ανατολικό τμήμα και 2 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 9 θέσεις στο δυτικό τμήμα και 10 στο ανατολικό. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-152: Σκαλιά εισόδου σε ιδιοκτησία ως εμπόδιο στην ελεύθερη όδευση πεζού και ρίζες δέντρων επί της Ζαν Μωρεάς

- Από Σερρών έως Αχιλλέως: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως καλής ποιότητας στα δυτικά και μέτριας ποιότητας στα ανατολικά, με απλή πλάκα επίστρωσης. Στο ανατολικό τμήμα υπάρχουν κακοτεχνίες λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 23 δέντρα (τα 15 στο ανατολικό τμήμα), 2 ΚΑΦΑΟ, 6 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 1 σχάρα ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 8 θέσεις στο δυτικό τμήμα και 11 στο ανατολικό. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Αχιλλέως έως Λυκούργου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως καλής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Στο δυτικό τμήμα υπάρχουν κακοτεχνίες λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 35 δέντρα (τα 20 στο δυτικό τμήμα), 2 ΚΑΦΑΟ, 16 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 1 σχάρα ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 17 θέσεις στο δυτικό τμήμα και 17 στο ανατολικό. Επιπλέον, καταγράφεται μια ράμπα ΑΜΕΑ στο ανατολικό τμήμα, στην αρχή του πεζοδρομίου (συμβολή με Λυκούργου), η οποία δεν πληροί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Λυκούργου έως Αγαμέμνωνος (στο ανατολικό πεζοδρόμιο παρεμβάλλεται η οδός Ηροδότου): Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν κακοτεχνίες, λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 72 δέντρα (τα 30 στο δυτικό τμήμα), 2 ΚΑΦΑΟ, 13 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης. Η προσφορά στάθμευσης είναι 26 θέσεις στο δυτικό τμήμα, 18 στο ανατολικό τμήμα από Λυκούργου έως Ηροδότου και 13 στο ανατολικό τμήμα από Ηροδότου έως Αγαμέμνωνος. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Αγαμέμνωνος έως Αγησιλάου (στο δυτικό πεζοδρόμιο παρεμβάλλεται η οδός Νέστορος): Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης στο δυτικό

τμήμα, ενώ στο ανατολικό, αρχικά η επίστρωση είναι με κυβόλιθο, στη συνέχεια με απλή πλάκα και στα τελευταία 30 μέτρα με άσφαλτο. Υπάρχουν κακοτεχνίες στα πεζοδρόμια, λόγω ριζών δέντρων. Εντοπίζονται εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 69 δέντρα (τα 40 στο ανατολικό τμήμα), 2 ΚΑΦΑΟ, 15 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 1 κάδος σε εσοχή στο ανατολικό τμήμα. Η προσφορά στάθμευσης είναι 22 θέσεις στο δυτικό τμήμα από Αγαμέμνωνος έως Νέστορος, 28 θέσεις από Νέστορος έως Αγησιλάου και 50 θέσεις στο ανατολικό. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

Συμπερασματικά, η οδός Ζαν Μωρεάς (μέσο πλάτος οδού 12μ., μονόδρομος), διαθέτει πεζοδρόμια πλάτους 2μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, καλής ή μέτριας κατάστασης, με τα εμπόδια επί αυτών να είναι στην πλειοψηφία τους δέντρα. Διαθέτει νόμιμη προσφορά στάθμευσης και από τις δυο πλευρές. Απουσιάζουν πλήρως οι ράμπες ΑΜΕΑ, η όδευση τυφλών, και οι διαβάσεις πεζών. Πρόκειται για σημαντική τοπική οδό που συνδέει το τρίγωνο της Αγίας Βαρβάρας με την πρωτεύουσα αρτηρία της Εθνικής Αντιστάσεως. Επίσης, στα δυο άκρα της υπάρχουν κοινόχρηστοι χώροι.

Οδός Κωστή Παλαμά (από Κόδρου έως Παπανικολή)

- Από Κόδρου έως Φιλικής Εταιρείας: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. μέτριας ποιότητας στη δυτική πλευρά, και 1,60μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά, με απλή πλάκα επίστρωσης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Στο ανατολικό τμήμα, τα εμπόδια περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,7μ. και στο ανατολικό σε 0,6μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 31 δέντρα (τα 16 στο δυτικό τμήμα), 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 28 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τα 24 στο ανατολικό τμήμα). Η προσφορά στάθμευσης είναι 14 θέσεις στο δυτικό τμήμα. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑΜΕΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Φιλικής Εταιρείας έως Μιαούλη: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης και χωρίς μεγάλες κλίσεις. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 16 δέντρα (τα 9 στο δυτικό τμήμα), 1 στύλος (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ) στο ανατολικό και 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης. Η προσφορά στάθμευσης είναι 7 θέσεις στο ανατολικό τμήμα. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Μιαούλη έως Σαλαμίνας: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. στη δυτική πλευρά και 1,70 στην ανατολική και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης, χωρίς μεγάλες κλίσεις. Παρατηρούνται κακοτεχνίες που αφορούν το σπάσιμο πλακών, λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. στο δυτικό τμήμα και σε 0,25μ. στο ανατολικό. Επί της υποδομής καταγράφονται 11 δέντρα (τα 7 στο δυτικό τμήμα), 1 ΚΑΦΑΟ, 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 6 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια στο δυτικό πεζοδρόμιο, 1 είσοδος υπογείου πάρκινγκ στο δυτικό τμήμα και 4 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 8 θέσεις στο ανατολικό τμήμα. Δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών. Στο τελευταίο τμήμα του ανατολικού πεζοδρομίου, πριν τη συμβολή με την οδό Σαλαμίνας, το πεζοδρόμιο είναι καλής κατάστασης χωρίς εμπόδια.

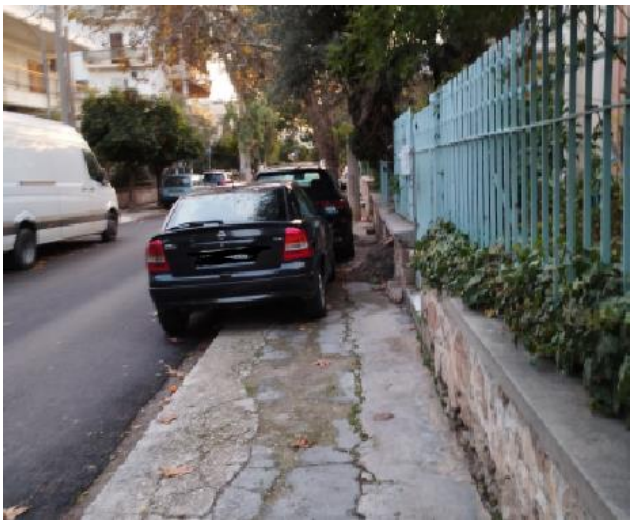
- Από Σαλαμίνας έως Σουλίου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. στη δυτική πλευρά και 1,70 στην ανατολική, ενώ χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης, χωρίς μεγάλες κλίσεις. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που

περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,7μ. στο δυτικό τμήμα και σε 0,5μ. στο ανατολικό. Επί της υποδομής καταγράφονται 20 δέντρα (τα 8 στο δυτικό τμήμα), 8 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 κάδος σε εσοχή και 4 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 7 θέσεις στο δυτικό τμήμα. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Σουλίου έως Ύδρας: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. στη δυτική πλευρά και 1,60 στην ανατολική και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης, χωρίς μεγάλες κλίσεις. Στο δυτικό πεζοδρόμιο υπάρχουν σπασμένες πλάκες που εμποδίζουν την απρόσκοπτη διέλευση των πεζών. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,7μ. στο δυτικό τμήμα και σε 0,6μ. στο ανατολικό. Επί της υποδομής καταγράφονται 19 δέντρα (τα 12 στο ανατολικό τμήμα), 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 6 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 5 θέσεις στο ανατολικό τμήμα. Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Ύδρας έως Σπετσών: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,60μ. στη δυτική πλευρά και 1,50 στην ανατολική. Χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με σκυρόδεμα στο δυτικό τμήμα και απλή πλάκα επίστρωσης στο ανατολικό, χωρίς μεγάλες κλίσεις. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. στο δυτικό τμήμα και σε 1μ. στο ανατολικό. Επί της υποδομής καταγράφονται 21 δέντρα (τα 12 στο ανατολικό τμήμα), 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ) στο ανατολικό τμήμα, 5 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 2 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 4 κάδοι σε εσοχές στο ανατολικό τμήμα και 4 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 7 θέσεις στο δυτικό τμήμα. Υπάρχει μια ράμπα ΑμεΑ στο τέλος του δυτικού πεζοδρομίου, στη συμβολή με Ύδρας, η οποία δεν πληροί τις προδιαγραφές. Τέλος, δεν εντοπίζεται όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Σπετσών έως Παπανικολή (στο δυτικό τμήμα παρεμβάλλεται η οδός Ναυαρίνου και στο ανατολικό η οδός Αιγίνης): Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50μ. έως 1,70μ. σε όλα τα τμήματα, εκτός από το ανατολικό πεζοδρόμιο από Σπετσών έως Αιγίνης που φτάνει τα 2μ. Χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης, χωρίς μεγάλες κλίσεις. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης σε 0,5μ. στο δυτικό τμήμα και σε 1μ. στο ανατολικό. Επί της υποδομής καταγράφονται 12 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 9 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 17 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια στο δυτικό πεζοδρόμιο από Ναυαρίνου έως Σπετσών, 2 κάδοι σε εσοχές και 4 σχάρες ομβρίων. Προσφορά στάθμευσης υπάρχει στο ανατολικό τμήμα, 3 θέσεις από Σπετσών έως Αιγίνης και 5 θέσεις από Αιγίνης έως Παπανικολή. Υπάρχει μια ράμπα ΑμεΑ και στα δυο πεζοδρόμια, στη συμβολή με την Παπανικολή, που πληροί τις προδιαγραφές. Από την πλευρά της ανόδου (ανατολικό τμήμα), στη συμβολή με Παπανικολή, εντοπίζεται διάβαση πεζών με οριζόντια σήμανση που χρήζει βελτίωσης, κατακόρυφη σήμανση και ράμπες εκατέρωθεν της διάβασης. Στο τέλος του ίδιου πεζοδρομίου, στη συμβολή με Παπανικολή, υπάρχει διαπλάτυνση πεζοδρομίου στα 3μ.



Εικόνα 8-153: Κακής ποιότητας πεζοδρόμιο με παράνομη στάθμευση επί αυτού (αριστερά) και διαπλάτυνση πεζοδρομίου προ της συμβολής με Παπανικολή (δεξιά) στην οδό Κ. Παλαμά

Συμπερασματικά, η οδός Κωστή Παλαμά (μέσο πλάτος οδού 10μ., μονόδρομος), διαθέτει πεζοδρόμια κυμαινόμενου πλάτους, συνήθως περίπου 1,60μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, μέτριας κατάστασης, με τα εμπόδια επί αυτών να είναι κυρίως δέντρα και στύλοι ΔΕΗ ή ΟΤΕ. Διαθέτει νόμιμη προσφορά στάθμευσης από την μία πλευρά του οδοστρώματος, η οποία μεταβάλλεται από πλευρά σε πλευρά. Απουσιάζουν πλήρως οι ράμπες ΑμεΑ (εκτός από τη συμβολή με Παπανικολή), η όδευση τυφλών και οι διαβάσεις πεζών. Πρόκειται για μια τοπική οδό που βρίσκεται σε εγγύτητα με αρκετούς κοινόχρηστους χώρους, χώρους πολιτισμού και εκπαιδευτικές μονάδες και καταλήγει στην πρωτεύουσα αρτηρία της Παπανικολή.

<u>Οδός Παπανικολή (από Ζαν Μωρεάς έως Εθνικής Αντιστάσεως): νότια παρειά</u>

- Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50μ. έως 2,00μ. στο υπό εξέταση τμήμα. Χαρακτηρίζεται από μέτριας έως καλής ποιότητας, με απλή πλάκα επίστρωσης και χωρίς μεγάλες κλίσεις. Γενικά εντοπίζονται εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,0-0,5μ., με εξαίρεση το τμήμα από Δροσίνη έως Εθν. Αντιστάσεως που δεν υπάρχουν εμπόδια. Επί της υποδομής καταγράφονται 5 δέντρα, 7 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 12 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης (οι 7 στο τμήμα από Ζαν Μωρεάς έως Κ. Παλαμά), 2 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 κάδοι σε εσοχές και 12 σχάρες ομβρίων. Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης. Επιπλέον, καταγράφονται 7 ράμπες ΑΜΕΑ, εκ των οποίων οι 3 είναι στο τμήμα από Κ. Παλαμά έως Παπαδιαμάντη, οι οποίες δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Στο υπό εξέταση τμήμα δεν υπάρχει όδευση τυφλών, ωστόσο εντοπίζονται 3 διαβάσεις πεζών, οι οποίες διαθέτουν οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση που χρήζει βελτίωησς. Εκατέρωθεν των διαβάσεων υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ.

  Πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω της έντονης εμπορικής κίνησης σε παρόδια καταστήματα, πολύ συχνά καταγράφηκε περιορισμός της ελεύθερης όδευσης πεζού λόγω στάθμευσης επί του πεζοδρομίου από οχήματα φορτοεκφορτώσεων ή/ και πελατών των καταστημάτων.

Εικόνα 8-154: Στάθμευση επί του πεζοδρομίου (αριστερά) και εμπόδια (δεξιά) επί της Λ. Παπανικολή

<u>Οδός Παπανικολή (από 25ης Μαρτίου έως Σολωμού): βόρεια παρειά</u>

- Το πλάτος του πεζοδρομίου στο υπό εξέταση τμήμα ξεκινά από 3μ., αλλά περιορίζεται στο 1μ. στο ύψος των κοινοχρήστων χώρων. Χαρακτηρίζεται από μέτριας έως κακής ποιότητας με απλή πλάκα επίστρωσης, ενώ στο τμήμα μεταξύ Βούτου και Ομήρου, υπάρχει πεζοδρόμιο χωρίς πλακόστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,5μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 13 δέντρα (τα 8 στο τμήμα από Βούτου έως Ομήρου), 1 ΚΑΦΑΟ, 28 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 15 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 12 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 2 σχάρες ομβρίων. Δεν εντοπίζεται προσφορά νόμιμης στάθμευσης. Επιπλέον, καταγράφονται 6 ράμπες ΑμεΑ, εκ των οποίων οι 4 είναι στο τμήμα από 25ης Μαρτίου έως Ομήρου και πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ οι υπόλοιπες που εντοπίζονται έμπροσθεν των ΚΧ δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Στο υπό εξέταση τμήμα δεν υπάρχει όδευση τυφλών, ωστόσο καταγράφονται 3 διαβάσεις πεζών, οι οποίες διαθέτουν οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση που χρήζει βελτίωσης. Εκατέρωθεν των διαβάσεων εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ. Τέλος, καταγράφεται μία στάση ΜΜΜ στο τμήμα από Σουρή έως Σολωμού.

  Πρέπει να σημειωθεί ότι και σε αυτήν την παρειά της Παπανικολή καταγράφηκε περιορισμός της ελεύθερης όδευσης πεζού λόγω στάθμευσης επί του πεζοδρομίου από ΙΧ.

Εικόνα 8-155: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου (αριστερά) και περιορισμένο πλάτος πεζοδρομίου επί των ΚΧ της οδού Παπανικολή

Συμπερασματικά, η οδός Παπανικολή αποτελεί μια εκ των πρωτευουσών αρτηριών του Δήμου, η οποία -για το τμήμα το οποίο εξετάζεται- στο νότιο τμήμα της διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, όχι όμως και στο βόρειο, ιδίως επί των ΚΧ (χώροι πρασίνου, παιδικής χαράς, παιδικής βιβλιοθήκης). Συχνά υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού, κάτι το οποίο εντείνεται από τη στάθμευση ΙΧ επί των πεζοδρομίων.

Οδός Ανδρέα Παπανδρέου (από Κων/νου Παλαιολόγου έως Βασιλέως Γεωργίου Β')

- Από Κωνσταντίνου Παλαιολόγου έως Μιλτιάδου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά και 3μ. άριστης ποιότητας στη δυτική πλευρά, με σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Στο ανατολικό τμήμα, υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,7μ., ενώ στο δυτικό δεν υπάρχουν εμπόδια. Επί της υποδομής καταγράφονται 7 δέντρα, 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 στύλοι φωτισμού στο ανατολικό τμήμα, 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 15 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (στο δυτικό τμήμα), 1 παγκάκι στο ανατολικό τμήμα και 7 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 3 θέσεις στο δυτικό τμήμα σε εσοχές. Επιπλέον, εντοπίζονται 5 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Επίσης, καταγράφεται 1 διάβαση πεζών στην αρχή του ανατολικού τμήματος, στη συμβολή με Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Επί του ανατολικού πεζοδρομίου υπάρχει στάση ΜΜΜ. Τέλος, στην αρχή και το τέλος του ανατολικού πεζοδρομίου υπάρχει τοπική διαπλάτυνση.

- Από Μιλτιάδου έως Σόλωνος: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,70μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά και 4μ. άριστης ποιότητας στη δυτική πλευρά, με σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Δεν εντοπίζονται εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Επί της υποδομής καταγράφονται 12 δέντρα, 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 στύλοι φωτισμού (στο δυτικό τμήμα), 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 40 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (από 20 εκατέρωθεν), 9 κάδοι σε εσοχές (στο ανατολικό τμήμα), 4 παγκάκια (στο δυτικό τμήμα), 1 είσοδος κτιρίου με μεγάλη προσέλευση (στο ανατολικό τμήμα) και 2 σχάρες ομβρίων. Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Επιπλέον, εντοπίζονται 4 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών και διάβαση πεζών. Τέλος, υπάρχει στάση ΜΜΜ επί του ανατολικού πεζοδρομίου με προεξοχή 3 μέτρων.

Εικόνα 8-156: Πεζοδρόμιο με προεξοχές επί της Α. Παπανδρέου

- Από Σόλωνος έως Ομήρου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 5μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά και 3μ. καλής ποιότητας στη δυτική πλευρά, με σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Δεν υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Επί της υποδομής καταγράφονται 9 δέντρα, 2 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 στύλοι φωτισμού, 1 ιστός σήμανσης ή πληροφόρησης, 17 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 κάδοι σε εσοχές (στο δυτικό τμήμα), 5 παγκάκια (στο ανατολικό τμήμα), 1 είσοδος κτιρίου με μεγάλη προσέλευση (στο ανατολικό τμήμα), 1 υπόγειο πάρκινγκ (στο δυτικό τμήμα) και 6 σχάρες ομβρίων. Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Τέλος, εντοπίζονται 5 ράμπες ΑμεΑ, που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν καταγράφεται οδηγός όδευσης τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Ομήρου έως Καραολή και Δημητρίου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά και 4μ. καλής ποιότητας στη δυτική πλευρά, με σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού στο δυτικό τμήμα, που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ.. Επί της υποδομής καταγράφονται 8 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 στύλοι φωτισμού (στο δυτικό τμήμα), 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 30 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (15 εκατέρωθεν), 2 παγκάκια (στο δυτικό τμήμα), 1 είσοδος κτιρίου με μεγάλη προσέλευση (στο ανατολικό τμήμα), 1 υπόγειο πάρκινγκ (στο δυτικό τμήμα) και 6 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά 2 νόμιμων θέσεων στάθμευσης στο ανατολικό τμήμα σε κατάλληλες διαμορφωμένες εσοχές. Τέλος, υπάρχουν 4 ράμπες ΑμεΑ, που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν εντοπίζεται οδηγός όδευσης τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Καραολή και Δημητρίου έως Σωκράτους/ Καλογρέζας: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,50μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά και 3μ. καλής ποιότητας στη δυτική πλευρά, με σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού

στο δυτικό τμήμα, που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ.. Επί της υποδομής καταγράφονται 7 δέντρα, 4 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 στύλοι φωτισμού (στο ανατολικό τμήμα), 7 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 20 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (10 εκατέρωθεν), 3 παγκάκια (στο ανατολικό τμήμα) και 2 σχάρες ομβρίων. Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Επίσης, υπάρχουν 5 ράμπες ΑμεΑ, που στο ανατολικό τμήμα πληρούν τις προδιαγραφές. Ακόμη, υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών με πλακίδια τύπου «Β» στο τέλος του ανατολικού πεζοδρομίου πριν τη συμβολή με την οδό Σωκράτους. Τέλος, στο οδικό τμήμα δεν εντοπίζεται υπάρχει διάβαση πεζών, ωστόσο υπάρχει στάση ΜΜΜ στο ανατολικό τμήμα.

- Από Σωκράτους/ Καλογρέζας έως Βασιλέως Γεωργίου Β': Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. καλής ποιότητας στην ανατολική πλευρά και 3μ. άριστης ποιότητας στη δυτική πλευρά, με σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού, που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ.. Επί της υποδομής καταγράφονται 5 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 7 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 7 στύλοι φωτισμού (στο ανατολικό τμήμα), 5 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 26 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (στο δυτικό τμήμα), 2 παγκάκια (στο δυτικό τμήμα) και 2 είσοδοι κτιρίων με μεγάλη προσέλευση στο δυτικό τμήμα. Υπάρχει προσφορά 2 νόμιμων θέσεων στάθμευσης στο ανατολικό τμήμα. Επιπλέον, εντοπίζονται 5 ράμπες ΑμεΑ που πληρούν τις προδιαγραφές. Ακόμη, υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών με πλακίδια τύπου «Β», η οποία όμως διακόπτεται στο δυτικό πεζοδρόμιο μετά τον Ι. Ναό. Τέλος, καταγράφεται διάβαση πεζών έμπροσθεν του Ι. Ναού με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και ράμπες εκατέρωθεν αυτής.

Εικόνα 8-157: Όδευση τυφλών και εμπόδια σε πεζοδρόμιο της Α. Παπανδρέου, έναντι Ι. Ναού

Συμπερασματικά, η οδός Α. Παπανδρέου (πλάτους 10μ., μονόδρομος) αποτελεί σημαντικό πρωτεύον οδικό δίκτυο του Δήμου που συνδέει την αρτηρία της Παπανικολή με το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου, με έντονη εμπορική κίνηση και στάσεις λεωφορείων ΟΑΣΑ και Δημοτικής Συγκοινωνίας. Διαθέτει καλής ποιότητας και επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία στο μεγαλύτερο τμήμα τους δεν διαθέτουν όδευση τυφλών, ωστόσο υφίστανται ράμπες ΑμεΑ, ορισμένες εκ των οποίων χρήζουν βελτίωσης.

Οδός 25ης Μαρτίου (από Βασιλέως Γεωργίου Β' έως Κων/νου Παλαιολόγου)

- Από Βασιλέως Γεωργίου Β' έως Καλογρέζας: Το δυτικό πεζοδρόμιο δεν μπορεί να αξιολογηθεί αυτή τη στιγμή καθώς είναι σε εξέλιξη το εργοτάξιο του νέου Δημαρχείου. Ως προς το ανατολικό πεζοδρόμιο το πλάτος του είναι 2μ. και μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα για επίστρωση δαπέδου. Δεν υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Επί της υποδομής καταγράφονται 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ). Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑΜΕΑ και οδηγός όδευσης τυφλών, ωστόσο υπάρχει 1 διάβαση πεζών στην μέση του οδικού τμήματος με καλή οριζόντια σήμανση, αλλά χωρίς κατακόρυφη σήμανση.

Εικόνα 8-158: Πεζοδρόμιο επί της 25ης Μαρτίου, έναντι νέου Δημαρχείου

- Από Καλογρέζας έως Ομήρου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,20μ. και μέτριας ποιότητας, ενώ στο ανατολικό τμήμα από Καραολή & Δημητρίου έως Ομήρου, το πλάτος πεζοδρομίου είναι 1,00μ. κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 5 δέντρα, 13 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 26 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 3 κάδοι σε εσοχές. Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Επιπλέον, εντοπίζονται 6 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Τέλος, καταγράφονται 3 διαβάσεις πεζών με καλή οριζόντια σήμανση αλλά χωρίς κατακόρυφη σήμανση, ενώ η μία δεν διαθέτει ράμπες εκατέρωθεν αυτής.

- Από Ομήρου έως Κωνσταντίνου Παλαιολόγου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,20μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. Επί της υποδομής καταγράφονται 11 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 29 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 13 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 42 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 8 κάδοι σε εσοχές. Δεν υπάρχει προσφορά νόμιμων θέσεων στάθμευσης. Επιπλέον, εντοπίζονται 9 ράμπες ΑμεΑ που στις περισσότερες περιπτώσεις δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών. Ακόμη, εντοπίζονται 5 διαβάσεις πεζών με καλή οριζόντια σήμανση, ορισμένες εκ των οποίων δεν

διαθέτουν κατακόρυφη σήμανση ή εκατέρωθεν ράμπες. Στο πρώτο και το τελευταίο τμήμα του δυτικού πεζοδρομίου, υπάρχει στάση ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου χωρίς προεξοχή. Στο τέλος του δυτικού πεζοδρομίου, στη συμβολή με την Παλαιολόγου, υπάρχει διαπλάτυνση πεζοδρομίου.

Εικόνα 8-159: Εμπόδια επί πεζοδρομίου της οδού 25ης Μαρτίου

Συμπερασματικά, η οδός 25ης Μαρτίου (πλάτους 8 έως 10μ., μονόδρομος) αποτελεί σημαντικό πρωτεύον οδικό δίκτυο του Δήμου που συνδέει το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου με την αρτηρία της Κων/νου Παλαιολόγου. Διαθέτει μέτριας ποιότητας και περιορισμένου πλάτους πεζοδρόμια, τα οποία δεν διαθέτουν όδευση τυφλών και οι ράμπες ΑμεΑ που υφίστανται χρήζουν βελτίωσης. Εντοπίζονται, επίσης, διαβάσεις πεζών και στάσεις ΜΜΜ. Η ανέγερση και λειτουργία του νέου Δημαρχείου στην αρχή της οδού, αναμένεται να προσδώσει αυξημένες ανάγκες στην κίνηση πεζών και την προσβασιμότητα που απαιτείται.

<u>Οδός Κολοκοτρώνη (από Ζαλοκώστα έως Βασιλέως Γεωργίου Β’)</u>

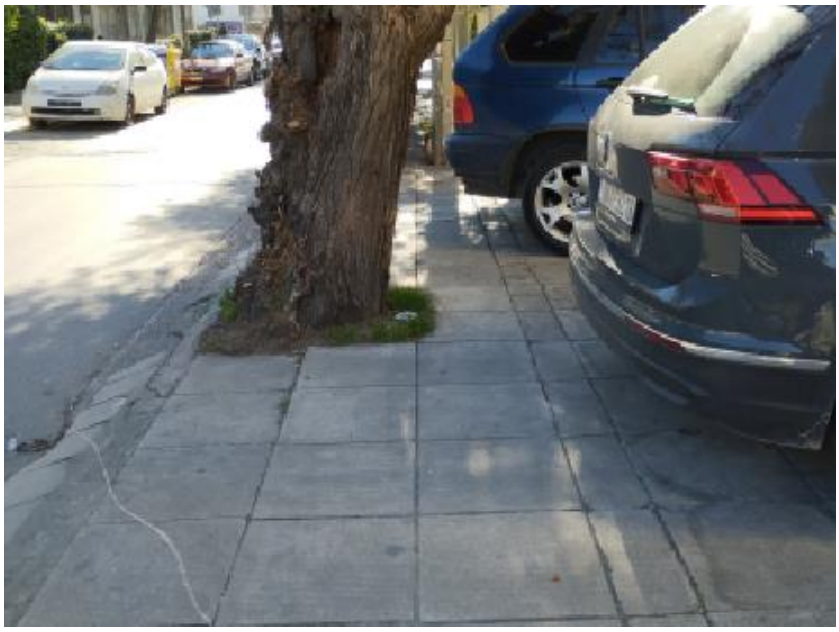
- Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2μ. μέτριας ποιότητας με απλή πλάκα για επίστρωση δαπέδου, ενώ επί της πλατείας, φτάνει τα 4μ. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος κίνησης από 0,50μ. έως 1μ. Υπάρχει στένωση του πεζοδρομίου λόγω χώρου στάθμευσης («πιάτσας») ΤΑΞΙ. Ένα τμήμα του ανατολικού πεζοδρομίου δεν διαθέτει πλακόστρωση. Επί της υποδομής καταγράφονται 14 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 1 περίπτερο που περιορίζει την ελεύθερη όδευση καθώς και τραπεζοκαθίσματα. Δεν υπάρχει προσφορά στάθμευσης. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ, στη συμβολή με την οδό Βασιλέως Γεωργίου Β’ και την οδό Ζαλοκώστα, οι οποίες πληρούν τις προδιαγραφές. Ακόμη, δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών, ωστόσο καταγράφονται 4 διαβάσεις πεζών με καλή κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση. Τέλος, στο ανατολικό πεζοδρόμιο υπάρχουν δύο στάσεις ΟΑΣΑ και μια δημοτικής συγκοινωνίας, χωρίς προεξοχές.

Εικόνα 8-160: Εμπόδια και τραπεζοκαθίσματα επί της Κολοκοτρώνη

<u>Οδός Σολωμού (από Κωνσταντίνου Παλαιολόγου έως Βασιλέως Γεωργίου Β')</u>

- Το πλάτος του δυτικού πεζοδρομίου είναι 2μ., ενώ των ανατολικών είναι 1,50μ. μέτριας έως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα για επίστρωση δαπέδου. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε μηδενικό έως 1μ. Καταγράφονται 30 δέντρα (τα 24 στο δυτικό πεζοδρόμιο), 7 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 19 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια στο δυτικό πεζοδρόμιο, 3 κάδοι σε εσοχές, 3 παγκάκια στο βόρειο ανατολικό πεζοδρόμιο, 2 είσοδοι κτηρίων με μεγάλη προσέλευση στο βόρειο-ανατολικό πεζοδρόμιο, 1 θέση στάθμευσης ΑμεΑ στο βόρειο-ανατολικό πεζοδρόμιο και 3 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά 10 νόμιμων θέσεων στάθμευσης, εκ των οποίων οι 9 είναι παρά το βόρειο-ανατολικό πεζοδρόμιο. Επιπλέον, υπάρχει 1 ράμπα ΑμεΑ στο τέλος του δυτικού πεζοδρομίου άριστης κατάστασης, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

  Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχει κάθετη στάθμευση από ΙΧ επί του πεζοδρομίου από επισκέπτες εμπορικών καταστημάτων, στη διασταύρωση της οδού με τη Βασιλέως Γεωργίου Β', και από τις δυο πλευρές.



Εικόνα 8-161: Εμπόδια επί πεζοδρομίου της οδού Σολωμού

Οδός Βασιλέως Γεωργίου Β' (από Μικράς Ασίας έως Α. Παπανδρέου)

- Από Μικράς Ασίας/ Αγίας Άννας έως Σολωμού: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,75μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ή/ και κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,50μ. έως 1μ.. Καταγράφονται 28 δέντρα (κυρίως στο τμήμα από Μικράς Ασίας/ Αγίας Άννας έως Φώσκολου), 4 ΚΑΦΑΟ, 12 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 8 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 8 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 3 κάδοι σε εσοχές και μία είσοδος κτηρίου με μεγάλη προσέλευση στο τμήμα από Φώσκολου έως Σολωμού. Υπάρχει προσφορά στάθμευσης 4 νόμιμων θέσεων στο τμήμα από Σολωμού έως Φώσκολου και 6 θέσεων στο τμήμα από Φώσκολου έως Μικράς Ασίας, ενώ στα νότια πεζοδρόμια η στάθμευση απαγορεύεται. Επιπλέον, καταγράφονται 6 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν εντοπίζεται όδευση τυφλών. Ακόμη, υπάρχουν 4 διαβάσεις πεζών στη συμβολή με τις οδούς Μικράς Ασίας, Αγίας Άννας και Φώσκολου, με οριζόντια σήμανση που χρήζει βελτίωσης, κατακόρυφη σήμανση και εκατέρωθεν ράμπες (απουσιάζει μία ράμπα). Επιπρόσθετα, υπάρχουν δυο στάσεις ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου χωρίς προεξοχή. Στο τέλος του νότιου πεζοδρομίου, στη συμβολή με τη Φώσκολου, υπάρχει στάθμευση και πινακίδες επί πεζοδρομίου από εμπορικό κατάστημα.
- Από Σολωμού έως 25ης Μαρτίου/ Κολοκοτρώνη: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50μ. έως 1,80μ., εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, με εξαίρεση τα πεζοδρόμια στα τμήματα Σουρή – Παπαρηγοπούλου και Παράσχου – Κολοκοτρώνη που φτάνει τα 2μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος πεζοδρομίου έως 1μ., με εξαίρεση το τμήμα Παράσχου – Παπαρηγοπούλου που δεν έχει εμπόδια. Καταγράφονται 26 δέντρα, 5 ΚΑΦΑΟ, 21 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 30 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 3 κάδοι σε εσοχές. Υπάρχει προσφορά στάθμευσης 18 θέσεων παρά τη βόρεια οριογραμμή, ενώ παρά τη νότια οριογραμμή απαγορεύεται η στάθμευση. Επιπλέον, εντοπίζεται 1 ράμπα ΑμεΑ στην αρχή του πεζοδρομίου στο τμήμα Σολωμού – Σουρή, που δεν πληροί τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Υπάρχουν 3 διαβάσεις πεζών σε πολλαπλά σημεία του πεζοδρομίου Κολοκοτρώνη - Παράσχου, με καλή οριζόντια

και κατακόρυφη σήμανση, καθώς και δυο στάσεις ΜΜΜ επί του πεζοδρομίου χωρίς προεξοχή. Σημειώνεται ότι στη συμβολή με την οδό Σολωμού, υπάρχει στάθμευση επί του πεζοδρομίου από επισκέπτες καταστήματος υπεραγοράς, ενώ τμήμα της Παπαρηγοπούλου – Γρίβα, η ελεύθερη όδευση διακόπτεται πλήρως λόγω εξοπλισμού πρατηρίου καυσίμων.

Εικόνα 8-162: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου και στάθμευση επί του πεζοδρομίου της οδού Βασιλέως Γεωργίου Β'

- <u>Από Κολοκοτρώνη/ 25ης Μαρτίου έως Α. Παπανδρέου:</u> Πρόκειται για το τμήμα που το πεζοδρόμιο έχει διαπλατυνθεί εκατέρωθεν, με μία μόνο λωρίδα οδοστρώματος για τα οχήματα, με κατεύθυνση προς το εμπορικό κέντρο. Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 4μ. στη νότια πλευρά, ενώ στη βόρεια πλευρά είναι από 8μ. έως 10μ.. Χαρακτηρίζεται ως άριστης ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου στο νότιο πεζοδρόμιο και σταμπωτό δάπεδο στο βόρειο. Δεν υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Καταγράφονται 18 δέντρα στο βόρειο πεζοδρόμιο, 6 στύλοι φωτισμού, 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 45 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τα 30 στο νότιο πεζοδρόμιο), 3 κάδοι σε εσοχές. Δεν υπάρχει προσφορά στάθμευσης. Επιπλέον, εντοπίζονται 6 ράμπες ΑμεΑ, εκ των οποίων η μία που είναι στη συμβολή του βόρειου πεζοδρομίου με την Α. Παπανδρέου είναι καλής κατάστασης, ενώ οι υπόλοιπες χρήζουν βελτίωσης. Τέλος, καταγράφεται οδηγός όδευσης τυφλών και 6 διαβάσεις πεζών με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και ράμπες εκατέρωθεν.

Εικόνα 8-163: Πεζοδρόμιο επί της Βασιλέως Γεωργίου Β έμπροσθεν Ιερού Ναού (αριστερά) και έμπροσθεν ΚΧ (δεξιά)

Συμπερασματικά, η οδός Βασιλέως Γεωργίου Β' (πλάτους 15μ., αμφίδρομος με νησίδα, ενώ στο τελευταίο τμήμα που εισέρχεται στο εμπορικό κέντρο έχει διαπλατυσμένα πεζοδρόμια με μια μονοδρομημένη λωρίδα οχημάτων) αποτελεί σημαντικό δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου. Με εξαίρεση το τελευταίο τμήμα που είναι κατάλληλα διαμορφωμένο και δεν χρήζει περαιτέρω

παρεμβάσεων (με εξαίρεση τη βελτίωση ορισμένων ραμπών), στο υπόλοιπο τμήμα της διαθέτει πεζοδρόμια που αν και είναι άνω του 1,50μ. πλάτους, συχνά είναι μέτριας ποιότητας και με εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης. Η ανέγερση και λειτουργία του νέου Δημαρχείου αναμένεται να προσδώσει και σε αυτήν την αρτηρία, αυξημένες ανάγκες στην κίνηση πεζών και την απαιτούμενη προσβασιμότητα.

Οδός Σοφοκλή Βενιζέλου (από Αγ. Παρασκευής έως Κων/νου Παλαιολόγου)

- Από Αγ. Παρασκευής έως Καραολή & Δημητρίου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι από 1μ. έως 1,20μ. και μέτριας έως κακής ποιότητας, εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Στο τμήμα από Σωκράτους έως Καραολή & Δημητρίου, η επίστρωση είναι με σκυρόδεμα. Στην αρχή του τμήματος από Καραολή & Δημητρίου έως Σωκράτους, το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,70μ. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,2μ. έως 0,8μ.. Καταγράφονται 1 ΚΑΦΑΟ, 4 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 35 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 είσοδοι υπογείων πάρκινγκ και 16 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 20 νόμιμες θέσεις παρά τη δυτική οριογραμμή (10 σε κάθε πλευρά ΟΤ). Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών και διάβαση πεζών.

- Από Καραολή & Δημητρίου έως Κωνσταντίνου Παλαιολόγου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι από 1,70μ. έως 2,20μ. και μέτριας έως κακής ποιότητας, εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση ή σκυρόδεμα. Στα τμήματα με σκυρόδεμα υπάρχουν έντονες κακοτεχνίες. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,2μ. έως 1,20μ.. Καταγράφονται 54 δέντρα (τα 16 από Ολυμπιονικών έως Καραολή και Δημητρίου), 3 ΚΑΦΑΟ, 18 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 17 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 27 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 είσοδος υπογείου πάρκινγκ και 14 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά στάθμευσης είναι 37 νόμιμες θέσεις παρά την ανατολική οριογραμμή (13 – 6 – 18 από νότο προς βορρά). Τέλος, εντοπίζεται μία ράμπα ΑμεΑ στο τέλος του δυτικού πεζοδρομίου, στη συμβολή με την οδό Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, η οποία πληροί τις προδιαγραφές, ωστόσο δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών και διαβάσεις πεζών.

Εικόνα 8-164: Περιορισμένο πλάτος πεζοδρομίου και εμπόδια επί των πεζοδρομίων της οδού Σοφ. Βενιζέλου

Συμπερασματικά, η οδός Σοφοκλή Βενιζέλου (πλάτους 8μ., μονόδρομος) αποτελεί τοπική οδό που συνδέει το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου με την αρτηρία της Κωνσταντίνου Παλαιολόγου. Διαθέτει μέτριας έως κακής ποιότητας και περιορισμένου πλάτους πεζοδρόμια, με

αρκετά εμπόδια επί αυτών, συνήθως δέντρα. Τα πεζοδρόμια δεν διαθέτουν όδευση τυφλών ή ράμπες ΑμεΑ. Διέρχεται πλησίον δημοσίων υπηρεσιών και εκπαιδευτικών μονάδων.

Οδός Αριστοφάνους (από Σαρανταπόρου έως Αγ. Παρασκευής)

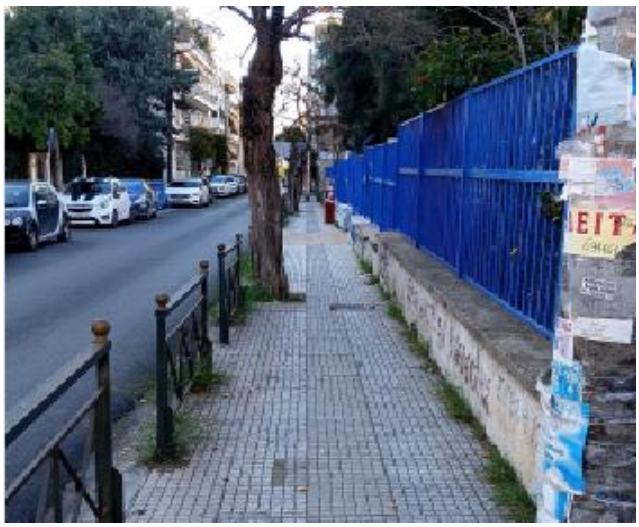
- Από Σαρανταπόρου έως Σαχτούρη: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,60μ. έως 2,00μ., μέτριας έως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση, εκτός από το τμήμα από Σαχτούρη έως Φιλικής Εταιρείας που έχει επίστρωση με σκυρόδεμα. Το τμήμα από Φιλικής Εταιρείας έως Σαχτούρη, ουσιαστικά είναι μη προσπελάσιμο για τον πεζό, ενώ υπάρχει και κατασκευή εκτός ρυμοτομικής γραμμής. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 0,8μ.. Καταγράφονται 36 δέντρα (τα 18 από Σαχτούρη έως Φιλικής Εταιρείας), 6 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 2 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 6 σχάρες ομβρίων. Η νόμιμη προσφορά στάθμευσης είναι 14 θέσεις, εκ των οποίων οι 11 στο τμήμα από Σαχτούρη έως Φιλικής Εταιρείας. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, οδηγός όδευσης τυφλών και διαβάσεις πεζών.

Εικόνα 8-165: Κατεστραμένο πεζοδρόμιο επί της οδού Αριστοφάνους

- Από Σαχτούρη έως Παπανικολή: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,70μ. έως 2,00μ., άριστης ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση, εκτός από το τμήμα από Σαχτούρη έως Σαλαμίνας που έχει σταμπωτό δάπεδο για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης από 0,3μ. έως 1μ. Καταγράφονται 83 δέντρα, 17 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 14 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 16 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τα 10 έμπροσθεν του σχολείου), 4 κάδοι σε εσοχές και 8 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά νόμιμης στάθμευσης είναι 39 θέσεις, εναλλασσόμενη εκατέρωθεν στα πεζοδρόμια. Επιπλέον, εντοπίζονται 16 ράμπες ΑΜΕΑ στις ακμές των πεζοδρομίων, ορισμένες εκ των οποίων πληρούν τις προδιαγραφές. Στα δυτικά πεζοδρόμια υπάρχει όδευση τυφλών με πλακίδια τύπου «Β», ωστόσο, ο οδηγός τυφλών έχει κακοτεχνία ως προς την τοποθέτησή του, καθώς έχει τοποθετηθεί πλησίον της ρυμοτομικής γραμμής και δίπλα σε δενδροδόχους. Τέλος, καταγράφεται μία διάβαση πεζών επί του σχολείου, η οποία διαθέτει καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Εικόνα 8-166: Όδευση τυφλών πλησίον της ρυμοτομικής γραμμής και δενδροδόχου, στην οδό Αριστοφάνους

- <u>Από Παπανικολή έως Αγ. Παρασκευής:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,90μ. έως 2,00μ., με εξαίρεση το τμήμα από Σόλωνος έως Παπανικολή και από Καραολή & Δημητρίου έως Σωκράτους που είναι 1,40μ. και 1,70μ. αντίστοιχα. Χαρακτηρίζεται μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,5μ. έως 1μ.. Καταγράφονται 57 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 18 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 22 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 29 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 κάδος σε εσοχή, μία είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ (η οποία δημιουργεί έντονη ανισοσταθμία στο πεζοοδρόμιο), 1 θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ στο τμήμα από Ξενοφώντος έως Καραολή & Δημητρίου και 43 σχάρες ομβρίων. Η προσφορά νόμιμης στάθμευσης είναι 43 θέσεις, σε εκατέρωθεν πεζοδρόμια. Εντοπίζονται 4 ράμπες ΑΜΕΑ, 2 που δεν πληρούν τις προδιαγραφές και 2 που τις πληρούν, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών ή διαβάσεις πεζών.



Εικόνα 8-167: Εμπόδια επί των πεζοδρομίων της οδού Αριστοφάνους

Συμπερασματικά, η οδός Αριστοφάνους (πλάτους 9μ., μονόδρομος) αποτελεί οδό που συνδέει το Κάτω με το Άνω Χαλάνδρι και διέρχεται από δυο μεγάλες εκπαιδευτικές μονάδες του Δήμου. Γενικά διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια (άνω του 1,60μ.) που ως επί το πλείστων όμως είναι μέτριας ή/ και κακής ποιότητας, με αρκετά εμπόδια επί αυτών, συνήθως δέντρα, και δεν διαθέτει όδευση τυφλών ή ράμπες ΑμεΑ ή διαβάσεις πεζών. Εξαίρεση αποτελεί το τμήμα από Σαχτούρη έως Παπανικολή που τα πεζοδρόμια είναι άριστης κατάστασης και διαθέτουν όδευση τυφλών, στην οποία όμως εντοπίζονται αστοχίες ως προς την τοποθέτησή της.

Οδός Σαρανταπόρου (από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Χαραυγής)

- Από Σοφοκλή Βενιζέλου έως Γερανίου: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,20μ. έως 2,60μ., μέτριας έως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση, ωστόσο σε αρκετά σημεία υπάρχει απουσία πλάκας ή αντικατάστασή της με σταμπωτό δάπεδο. Υπάρχουν αρκετές κακοτεχνίες στα πεζοδρόμια που αφορούν κυρίως σπασμένες πλάκες λόγω δέντρων, ή αυθαιρεσίες ως προς τις ιδιόκτητες κατασκευές που περιορίζουν το πλάτος του πεζοδρομίου, έως και το μηδενίζουν. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού, εκτός από ορισμένα πεζοδρόμια στο νότιο τμήμα, που αφήνουν ελεύθερο πλάτος όδευσης από 0,00μ. έως 1,2μ. Καταγράφονται 59 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 29 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 1 στύλος φωτισμού, 9 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 34 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 κάδος σε εσοχή, 2 είσοδοι σε υπόγεια πάρκινγκ και 30 σχάρες ομβρίων. Η νόμιμη προσφορά στάθμευσης είναι 56 θέσεις, στα περισσότερα πεζοδρόμια και από τις δυο πλευρές του δρόμου, ενώ ενδιάμεσα υπάρχει νησίδα. Επιπλέον, εντοπίζονται 3 ράμπες ΑμεΑ στη συμβολή με Σοφοκλή Βενιζέλου, από τις οποίες η μία στο βόρειο πεζοδρόμιο πληροί τις προδιαγραφές. Ακόμη, υπάρχει αποσπασματικά όδευση τυφλών στα νότια πεζοδρόμια καλής ποιότητας, καθώς και 6 διαβάσεις πεζών, χωρίς ράμπες, οι οποίες δεν διαθέτουν κατακόρυφη σήμανση, ενώ η οριζόντια χρήζει βελτίωσης.

Εικόνα 8-168: Περιπτώσεις πεζοδρομίων στην οδό Σαρανταπόρου

Εικόνα 8-169: Απουσία πεζοδρομίου στην οδό Σαρανταπόρου

- <u>Από Γερανίου έως Χαραυγής (όπισθεν Νομισματοκοπείου):</u> Δεν υπάρχει πεζοδρόμιο. Καταγράφονται 28 δέντρα, 22 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 9 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 14 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει στάθμευση οχημάτων στις άκρες του οδοστρώματος. Δεν υφίσταται καμία υποδομή προσβασιμότητας και η κίνηση πεζών γίνεται επί του οδοστρώματος.

Εικόνα 8-170: Απουσία πεζοδρομίου στην οδό Σαρανταπόρου

Συμπερασματικά, η οδός Σαρανταπόρου (πλάτους 10μ., αμφίδρομος) παρουσιάζει δυο διαφορετικές εικόνες. Από τη Σοφοκλή Βενιζέλου έως την οδό Γερανίου, υπάρχει νησίδα και στάθμευση παρά την οδό, με πεζοδρόμια συνήθως επαρκούς πλάτους αλλά μέτριας έως κακής ποιότητας, τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις διακόπτονται πλήρως λόγω υπέρβασης της ρυμοτομικής γραμμής από κατασκευές ιδιοκτησιών. Στη συνέχεια και μέχρι την οδό Χαραυγής, δεν υπάρχει νησίδα και τα πεζοδρόμια απουσιάζουν πλήρως, χωρίς καμία υποδομή προσβασιμότητας για τους πεζούς.

Οδός Δαναΐδων (από Σαρανταπόρου έως Παπανικολή)

- Από Σαρανταπόρου έως Χαλκιά Αεροπόρου/ Εριφύλης: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,70μ. έως 2,20μ., και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση, ενώ εντοπίζεται έντονη κλίση εδάφους από Σαρανταπόρου έως Αντιγόνης. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,3μ. έως 0,7μ.. Καταγράφονται 68 δέντρα, 3 ΚΑΦΑΟ, 18 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 13 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 8 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τμήμα Ισμήνης έως Αντιγόνης), 2 κάδοι σε εσοχή, 4 είσοδοι σε υπόγεια πάρκινγκ και 4 σχάρες ομβρίων. Δεν υπάρχει νόμιμη προσφορά στάθμευσης, λόγω αμφίδρομης οδού. Επιπλέον, εντοπίζονται 11 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών. Τέλος, καταγράφεται μία στάση ΜΜΜ στο τμήμα Αντιγόνης – Σαρανταπόρου χωρίς προεξοχή του πεζοδρομίου, πλησίον του Κέντρου Νεότητας Χαλανδρίου.

Εικόνα 8-171: Πεζοδρόμια επί της οδού Σαρανταπόρου

- Από Χαλκιά Αεροπόρου/ Εριφύλης έως Παπανικολή: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,20μ. έως 2,90μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Στο τμήμα Πυθίας – Λυδίας υπάρχουν κακοτεχνίες λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,4μ. έως 1μ.. Καταγράφονται 73 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 12 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 20 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 4 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 5 κάδοι σε εσοχή, 1 περίπτερο που εμποδίζει στο τμήμα Ψαρών – Αγ. Παρασκευής, 1 είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ, 2 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει νόμιμη προσφορά στάθμευσης 24 θέσεων, από τις οποίες οι 19 είναι στο τμήμα Ψαρών – Λυδίας, λόγω μονοδρόμησης. Επιπλέον, εντοπίζονται 10 ράμπες ΑμεΑ στις ακμές των πεζοδρομίων, από τις οποίες λίγες πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών ή διάβαση πεζών. Τέλος,

καταγράφεται στάση ΜΜΜ στο τμήμα Παπανικολή – Ψαρών και στο τμήμα Λυδίας – Χαλκιά Αεροπόρου, χωρίς προεξοχή του πεζοδρομίου.

Συμπερασματικά, η οδός Δαναΐδων (πλάτους 12μ.) παρουσιάζει δυο διαφορετικές εικόνες. Από τη Σαρανταπόρου έως την οδό Χαλκιά Αεροπόρου, είναι αμφίδρομος και κατά συνέπεια χωρίς προσφορά στάθμευσης. Τα πλάτη πεζοδρομίων είναι επαρκή, μέτριας ποιότητας και με περιορισμένες υποδομές προσβασιμότητας. Από την οδό Λυδίας έως την Παπανικολή, γίνεται μονοδρόμηση προς νότο. Τα πεζοδρόμια είναι ακόμη πιο μεγάλα, αλλά χειρότερης ποιότητας, ενώ πλέον υπάρχει νόμιμη προσφορά στάθμευσης.

Οδός Χαραυγής (από Σαρανταπόρου έως Εριφύλης)

- Από Σαρανταπόρου έως Ισμήνης: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,40μ. έως 1,70μ., κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Στο πρώτο τμήμα βόρεια της Σαρανταπόρου υπάρχει έντονη κλίση εδάφους. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που δεν αφήνουν καθόλου πλάτος ελεύθερης όδευσης. Καταγράφονται 36 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 10 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 9 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 10 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τμήμα Ισμήνης έως Αντιγόνης) και 2 είσοδοι σε υπόγεια πάρκινγκ. Υπάρχει νόμιμη προσφορά στάθμευσης 40 θέσεων (10 σε κάθε τμήμα). Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ στα ανατολικά πεζοδρόμια συμβολής με Αντιγόνης που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών ή διάβαση πεζών.

- Από Ισμήνης έως Εριφύλης: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,50μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, στο τμήμα έως Εσπερίδων, με το δυτικό πεζοδρόμιο να είναι άριστης ποιότητας και το ανατολικό κακής ποιότητας. Στη συνέχεια δυτικά και επί του χώρου της παιδικής χαράς το πεζοδρόμιο είναι πλάτους 1,70μ. μέτριας ποιότητας, ενώ στην ανατολική πλευρά απουσιάζει το πεζοδρόμιο. Η επίστρωση του πεζοδρομίου είναι με απλή πλάκα δαπέδου. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το πλάτος όδευσης κάτω του 1μ.. Καταγράφονται 27 δέντρα (τα 20 στο τμήμα Ισμήνης - Εσπερίδων), 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 4 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (επί της παιδικής χαράς), 2 κάδοι σε εσοχές και 4 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει νόμιμη προσφορά στάθμευσης 20 θέσεων (στο τμήμα Ισμήνης - Εσπερίδων). Τέλος, εντοπίζονται 3 ράμπες ΑμεΑ, ενώ στο προαναφερθέν τμήμα, υπάρχει και όδευση τυφλών με πλακίδια τύπου «Β».

Εικόνα 8-172: Κακής και καλής ποιότητας πεζοδρόμια επί της οδού Χαραυγής

Συμπερασματικά, η οδός Χαραυγής (πλάτους 11μ., μονόδρομος) παρουσιάζει ανά τμήματα, από κακής ποιότητας πεζοδρόμια που ουσιαστικά είναι μη προσβάσιμα έως άριστης ποιότητας, που διαθέτουν ράμπες και όδευση τυφλών, επαρκούς πλάτους. Πρόκειται για τοπική οδό που εκκινεί από την πίσω πλευρά του Νομισματοκοπείου και καταλήγει σε παιδική χαρά.

Οδός Θησέως (από Εριφύλης έως Δουκίσσης Πλακεντίας)

- Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,40μ. έως 2,70μ., μέτριας έως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση, ενώ το τμήμα Εριφύλης – Λυδίας είναι μη πλακοστρωμένο. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,40μ. έως 1,30μ.. Καταγράφονται 84 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 15 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 11 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τμήμα Λυδίας - Εριφύλης), 3 κάδοι σε εσοχές, 1 είσοδος υπογείου πάρκινγκ και 1 θέση στάθμευσης ΑΜΕΑ στο τμήμα Ζακύνθου – Αγ. Παρασκευής. Υπάρχει νόμιμη προσφορά στάθμευσης 63 θέσεων σε όλα τα πεζοδρόμια. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ στη συμβολή με Αγ. Παρασκευής, εκ των οποίων η δυτική δεν πληροί τις προδιαγραφές. Τέλος, δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-173: Μη πλακοστρωμένο πεζοδρόμιο (αριστερά) και εμπόδια επί του πεζοδρομίου (δεξιά) στην οδό Θησέως

Συμπερασματικά, η οδός Θησέως στο παραπάνω τμήμα (πλάτους 12μ., μονόδρομος) διαθέτει πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους που υστερούν σε ποιότητα και υποδομές προσβασιμότητας.

Οδός Αγίας Παρασκευής (από Παπανικολή έως Πολυδούρη)

- Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 3,20μ. έως 4,70μ., μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση, με εξαίρεση το τμήμα Πλαστήρα – Θησέως όπου το πεζοδρόμιο έχει πλάτος 1,20μ. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού στα νότια πεζοδρόμια, που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης από 0,50μ. έως 0,70μ., ενώ στα βόρεια πεζοδρόμια δεν υφίστανται εμπόδια. Καταγράφονται 2 δέντρα, 4 ΚΑΦΑΟ, 30 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 19 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 11 κάδοι σε εσοχές, 3 περίπτερα που εμποδίζουν και 26 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 5 θέσεων στο τμήμα Παπανικολή – Ψαρών. Επιπλέον, εντοπίζονται 17 ράμπες ΑμεΑ, σχεδόν σε όλες τις ακμές των πεζοδρομίων που πληρούν τις προδιαγραφές. Τέλος, δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών, αλλά εντοπίζονται 4 στάσεις ΜΜΜ (2 σε κάθε κατεύθυνση) με εσοχή πεζοδρομίου.

Εικόνα 8-174: Πεζοδρόμια επί της οδού Αγ. Παρασκευής

Συμπερασματικά, η οδός Αγίας Παρασκευής (πλάτους 13μ. ανά κατεύθυνση, με διαχωριστική νησίδα) αποτελεί σημαντική πρωτεύουσα αρτηρία εισόδου και εξόδου στον Δήμου, συνδετήρια μεταξύ Λ. Μεσογείων και Δουκίσσης Πλακεντίας/ Παπανικολή. Ειδικότερα, το υπό εξέταση τμήμα είναι σημαντικό και για την πεζή μετακίνηση, καθώς διέρχεται πλησίον εκπαιδευτικών μονάδων και του ομώνυμου σταθμού μετρό. Διαθέτει μεγάλα πεζοδρόμια με καλές ράμπες, η ποιότητά τους όμως είναι μέτρια, ενώ απουσιάζουν οι διαβάσεις.

Οδός Θεσσαλονίκης (από Πολυδούρη έως Δουκίσσης Πλακεντίας)

- Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50μ. έως 2,00μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Παρατηρούνται κακοτεχνίες, όπως σπασμένες πλάκες λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,50μ. έως 1,00μ.. Καταγράφονται 54 δέντρα, 3 ΚΑΦΑΟ, 13 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 7 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 26 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τα 23 στο τμήμα Παπαναστασίου - Πολυδούρη), 6 κάδοι σε εσοχές, 1 είσοδος υπογείου πάρκινγκ και 17 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 25 θέσεων (οι 17 στο τμήμα Παπαναστασίου - Πολυδούρη). Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών ή διαβάσεις πεζών.

  Πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν τμήματα που απουσιάζει το πεζοδρόμιο, ενώ σε αρκετά σημεία παρατηρείται παράνομη στάθμευση επί του πεζοδρομίου.

Εικόνα 8-175: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου στην οδό Θεσσαλονίκης

Συμπερασματικά, η οδός Θεσσαλονίκης (πλάτους 8μ., μονόδρομος) είναι μία τοπική οδός που διέρχεται όπισθεν του σταθμού μετρό «Αγία Παρασκευή» και του κοινοχρήστου χώρου που έχει διαμορφωθεί εκεί. Διαθέτει πεζοδρόμια επαρκούς πλάτους, τα οποία όμως διακόπτονται σε ορισμένα τμήματα, είναι μέτριας ποιότητας χωρίς υποδομές προσβασιμότητας, ενώ συχνά υπάρχει παράνομη στάθμευση επί αυτών.

<u>Οδός Παπάγου (από Θησέως έως Δουκίσσης Πλακεντίας)</u>

- Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων (πλάτος οδού 8μ., μονόδρομος) και χαρακτηρίζεται ως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. Καταγράφονται 8 δέντρα, 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 5 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 4 κάδοι σε εσοχές και 8 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά στάθμευσης 25 θέσεων (οι 17 στο τμήμα Παπαναστασίου - Πολυδούρη). Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ και οδηγός όδευσης τυφλών, ωστόσο εντοπίζεται 1 διάβαση πεζών στο νότιο πεζοδρόμιο, στη συμβολή με Αγ. Παρασκευής, η οποία διαθέτει οριζόντια σήμανση που χρήζει βελτίωσης και κατακόρυφη σήμανση.

Εικόνα 8-176: Πεζοδρόμιο στην οδό Παπάγου

Οδός Καλλισπέρη (από Δουκίσσης Πλακεντίας έως Ρουμπέση)

- Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων (πλάτος οδού 8μ., μονόδρομος) και χαρακτηρίζεται ως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν κακοτεχνίες που αφορούν σε σπασμένες πλάκες. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 0,50μ. Καταγράφονται 8 δέντρα, 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ) και 1 ιστός σήμανσης ή πληροφόρησης. Στο υπό εξέταση οδικό τμήμα δεν υπάρχει προσφορά στάθμευσης, όπως ούτε και υποδομές προσβασιμότητας. Στη συμβολή με την οδό Ρουμπέση, το πεζοδρόμιο από την μια πλευρά διακόπτεται, ενώ από την άλλη απουσιάζει λόγω μάντρας.

Οδός Ήβης (από Θησέως έως Διονύσου)

- Το πλάτος του πεζοδρομίου στη νότια παρειά είναι 1,50μ. και στη βόρεια 1,70μ. (πλάτος οδού 10μ., μονόδρομος), και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,50μ. έως 0,70μ. Καταγράφονται 11 δέντρα, 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης και 7 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια. Τέλος, υπάρχει προσφορά στάθμευσης 6 θέσεων (3 σε κάθε πεζοδρόμιο), ενώ δεν υπάρχουν υποδομές προσβασιμότητας.

Οδός Θησέως (από Λ. Πεντέλης έως Δουκίσσης Πλακεντίας)

- Από Λ. Πεντέλης έως Ήβης: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50μ. έως 2,50μ., και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Παρατηρούνται κακοτεχνίες όπως έλλειψη πλακών στη συμβολή με Λ. Πεντέλης ή/ και σπασμένες πλάκες λόγω ριζών δέντρων (στη διακλάδωση με οδό Παναχαϊκού, όπου το πεζοδρόμιο είναι μη προσπελάσιμο). Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,50μ. έως 1,00μ. Καταγράφονται 50 δέντρα, 10

στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 στύλοι φωτισμού, 14 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 6 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 3 είσοδοι υπογείων πάρκινγκ και 2 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά στάθμευσης 35 θέσεων. Τέλος, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ στη συμβολή με Λ. Πεντέλης που πληρούν τις προδιαγραφές, ωστόσο δεν υπάρχει όδευση τυφλών ή διάβαση πεζών.

- Από Ήβης έως Αγ. Παντελεήμωνος: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,00μ. έως 2,50μ. (1,50μ. στο τμήμα Αγ. Παντελεήμωνος - Ηρακλειδών), και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Παρατηρούνται κακοτεχνίες, όπως σπασμένες πλάκες λόγω ριζών που σε ορισμένα σημεία καθιστά τα πεζοδρόμια μη προσπελάσιμα. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 1,00μ. Καταγράφονται 65 δέντρα, 56 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 15 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 26 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 7 κάδοι σε εσοχές, 6 είσοδοι υπογείων πάρκινγκ και 4 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 18 θέσεων (13 στο τμήμα Ήβης – Θρασύβουλου και 5 στο τμήμα Ηρακλειδών - Θρασύβουλου). Επιπλέον, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ ή όδευση τυφλών, ωστόσο υπάρχει μία διάβαση πεζών στη συμβολή με οδό Αγ. Παντελεήμωνος, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, χωρίς ράμπες. Τέλος, καταγράφεται μία στάση ΜΜΜ στο τμήμα Θρασύβουλου – Ηρακλειδών χωρίς προεξοχή πεζοδρομίου.

  Σημειώνεται ότι στο υπό εξέταση τμήμα υπάρχει PILLAR ΔΕΗ που περιορίζει πλήρως το ελεύθερο πλάτος σε πεζοδρόμιο, υπάρχει παράνομη στάθμευση επί πεζοδρομίου και τέλος στη συμβολή με Αγ. Παντελεήμωνος, η οδός διασταυρώνεται κάθετα με ποδηλατόδρομο.

Εικόνα 8-177: Μη προσπελάσιμο πεζοδρόμιο (αριστερά) και πεζοδρόμιο με εμπόδια (δεξιά) στην οδό Θησέως

Εικόνα 8-178: Ποδηλατόδρομος (αριστερά) στη συμβολή με Αγ. Παντελεήμωνος

- Από Αγ. Παντελεήμωνος έως Δουκίσσης Πλακεντίας: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,00μ. (2,50μ. στο τμήμα Δημοσθένους - Καλλισπέρη), και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας (καλής ποιότητας έμπροσθεν σχολείου), με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια σε ορισμένα πεζοδρόμια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,50μ. έως 1,00μ. Καταγράφονται 125 δέντρα, 3 ΚΑΦΑΟ, 53 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 19 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 17 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 7 κάδοι σε εσοχές και 10 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά στάθμευσης 46 θέσεων από την μία πλευρά της οδού πάντα. Επιπλέον, εντοπίζονται 6 ράμπες ΑμεΑ άριστης ποιότητας και οδηγός όδευσης τυφλών έμπροσθεν του σχολείου, καθώς και στο τμήμα Καλλισπέρη – Δημοσθένους, με πλακίδια τύπου «Β». Ακόμη, καταγράφεται διάβαση πεζών στη συμβολή με οδό Ευριπίδου (πλησίον σχολείου), με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση και με ράμπες εκατέρωθεν. Τέλος, υπάρχει μία στάση ΜΜΜ στο τμήμα Ευρυπίδου – Δημοσθένους χωρίς προεξοχή πεζοδρομίου.

Συμπερασματικά, η οδός Θησέως (πλάτους 12μ. μονόδρομος) αποτελεί δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου που διασχίζει το Άνω Χαλάνδρι, από τη Λ. Πεντέλης μέχρι τη Λ. Δουκίσσης Πλακεντίας. Κατά μήκος της διέρχονται λεωφορειακές γραμμές, ενώ υπάρχουν και σχολικές μονάδες. Επίσης, τέμνεται κάθετα από ποδηλατόδρομο. Διαθέτει επαρκούς πλάτους πεζοδρόμια, με εμπόδια όμως επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Σε λίγα σημεία υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ και σε μεμονωμένα πεζοδρόμια οδηγό όδευσης τυφλών και διάβαση πεζών. Κατά τόπους, υπάρχουν σημαντικές κακοτεχνίες που αφορούν, κυρίως σπασμένες πλάκες λόγω ριζών δέντρων. Συνεπώς, είναι σημαντικό να καταστεί προσβάσιμη σε όλο το μήκος της.

Οδός Ροδόπης (από Παναχαϊκού έως Δουκίσσης Πλακεντίας)

- Από Παναχαϊκού έως Ολύμπου: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,50μ. έως 1,60μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Παρατηρούνται κακοτεχνίες, όπως σπασμένες πλάκες από ρίζες δέντρων, ή/ και απουσία πλακών. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 1,00μ. Καταγράφονται 65 δέντρα, 15 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 21 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 3 κάδοι σε εσοχές και 46 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης παρά τη νότια

οριογραμμή 38 θέσεων (οι 15 στο τμήμα Αρτεμισίου - Ολύμπου). Τέλος, δεν υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ, όδευση τυφλών ή διαβάσεις πεζών.

Εικόνα 8-179: Μέτριας ποιότητας πεζοδρόμιο και πεζοδρόμιο χωρίς πλακόστρωση στην οδό Ροδόπης

- Από Ολύμπου έως Τυμφρηστού: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,40μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Στο βόρειο πεζοδρόμιο υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που δεν αφήνουν ελεύθερο πλάτος όδευσης για τους πεζούς. Καταγράφονται 5 δέντρα, 2 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 είσοδος υπογείου πάρκινγκ και 6 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 11 θέσεων (οι 7 στο νότιο τμήμα). Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, οδηγός όδευσης τυφλών και διαβάσεις πεζών.

- Από Τυμφρηστού έως Χελμού: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,70μ. έως 1,80μ., και χαρακτηρίζεται ως κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση στο βόρειο και γρανίτη στο νότιο. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 0,30μ. Καταγράφονται 33 δέντρα, 10 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 5 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 2 κάδοι σε εσοχές, 5 είσοδοι σε υπόγεια πάρκινγκ και 4 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης παρά τη νότια οριογραμμή 23 θέσεων. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, οδηγός όδευσης τυφλών και διαβάσεις πεζών.

- Από Χελμού έως Δουκίσσης Πλακεντίας: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,20μ. έως 1,80μ., και χαρακτηρίζεται ως μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Στο τμήμα αυτό πρόκειται για διαμορφωμένη οδό «τύπου S», με παρτέρια που καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των πεζοδρομίων. Συνεπώς, τα εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 0,50μ. Καταγράφονται 67 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 30 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 15 στύλοι φωτισμού, 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 10 κάδοι σε εσοχές, 1 είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ και 29 σχάρες ομβρίων. Τέλος, υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 4 θέσεων, ωστόσο δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, οδηγός όδευσης τυφλών και διαβάσεις πεζών.

Εικόνα 8-180: Πεζοδρόμιο σε τμήμα της οδού μορφής S (αριστερά) και πεζοδρόμιο με εμπόδιο (δεξιά) στην οδό Ροδόπης

Συμπερασματικά, η οδός Ροδόπης (πλάτους 9 - 10μ. μονόδρομος) αποτελεί οδό που διασχίζει το Άνω Χαλάνδρι και διέρχεται πλησίον σχολικών μονάδων. Τα πεζοδρόμια της ποικίλουν ως προς το πλάτος, συνήθως είναι κοντά στο 1,50μ. και χαρακτηρίζονται ως μέτριας/ κακής ποιότητας με εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Κατά τόπους, υπάρχουν σημαντικές κακοτεχνίες που αφορούν κυρίως σπασμένες πλάκες. Σε τμήμα της, είναι διαμορφωμένη ως οδός «τύπου S», χωρίς να έχει προβλεφθεί πεζοδρόμιο. Τέλος, γενικά απουσιάζουν οι υποδομές προσβασιμότητας.

<u>Οδός Μεταμορφώσεως (από Ολύμπου έως Δουκίσσης Πλακεντίας)</u>

- <u>Από Ολύμπου έως Παρνασσού:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,20μ. έως 4,80μ. (εξαίρεση το τμήμα Άρεως – Χελμού που είναι 1,40μ.), ποικίλης ποιότητας (καλής, μέτριας, κακής), με απλή πλάκα δαπέδου ή σκυρόδεμα για επίστρωση. Στο τμήμα Παρνασσού – Κιθαιρώνος, υπάρχουν σπασμένες πλάκες από ρίζες δέντρων και στάθμευση επί του πεζοδρομίου. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 1,20μ., ενώ σε ορισμένα πεζοδρόμια δεν υπάρχουν εμπόδια. Καταγράφονται 114 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 24 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 33 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 63 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 8 κάδοι σε εσοχές και 16 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης παρά τη νότια οριογραμμή 45 θέσεων. Επιπλέον, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ ή οδηγός όδευσης τυφλών, ωστόσο καταγράφονται 3 διαβάσεις πεζών, χωρίς εκατέρωθεν ράμπες, με οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση, όπου σε ορισμένες είτε η οριζόντια σήμανση χρήζει βελτίωσης είτε απουσιάζει η κατακόρυφη. Τέλος, υπάρχουν 4 στάσεις ΜΜΜ χωρίς προεξοχή πεζοδρομίου.

- <u>Από Παρνασσού έως Δουκίσσης Πλακεντίας:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,80μ. έως 4,40μ. (εξαίρεση το νότιο πεζοδρόμιο πριν τη συμβολή με Δουκίσσης Πλακεντίας που είναι 1,20μ. και τελικά μηδενίζεται), ποιότητας καλής ή κακής, με απλή πλάκα δαπέδου ή σκυρόδεμα για επίστρωση. Υπάρχουν σπασμένες πλάκες λόγω ριζών δέντρων. Μετά τον Ιερό Ναό Μεταμόρφωσης του Σωτήρος, το πεζοδρόμιο διακόπτεται σε ένα τμήμα λόγω ιδιοκτησιών, (δεν υπάρχει σχετική σήμανση συνύπαρξης πεζών στον ποδηλατόδρομο). Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,00μ. έως 1,20μ., ενώ σε λίγα πεζοδρόμια δεν υπάρχουν εμπόδια. Καταγράφονται 33 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 10 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 39 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης,

82 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 14 κάδοι σε εσοχές, 1 περίπτερο που εμποδίζει προ του Ιερού Ναού, 1 είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ και 12 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης σε ορισμένα από τα νότια πεζοδρόμια 10 θέσεων. Επιπλέον, δεν εντοπίζονται υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ ή οδηγός όδευσης τυφλών, ωστόσο υπάρχουν 4 διαβάσεις πεζών, χωρίς εκατέρωθεν ράμπες, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Τέλος, καταγράφονται στάσεις ΜΜΜ στη συμβολή με Δουκίσσης Πλακεντίας, χωρίς προεξοχή πεζοδρομίου.

Εικόνα 8-181: Εμπόδια επί του πεζοδρομίου (αριστερά), ποδηλατόδρομος (δεξιά) στην οδό Μεταμορφώσεως

Συμπερασματικά, η οδός Μεταμορφώσεως (κυμαινόμενου πλάτους 15μ. αμφίδρομος) αποτελεί δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου που διασχίζει το Άνω Χαλάνδρι και διέρχεται πλησίον σχολικών μονάδων και ΚΧ. Τα πεζοδρόμια της ποικίλουν ως προς το πλάτος, αλλά σχεδόν πάντα είναι πάνω από 2μ.. Συνήθως, υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού. Κατά τόπους, εντοπίζονται διαβάσεις πεζών, χωρίς όμως ράμπες ΑμεΑ ή όδευση τυφλών. Σε τμήμα της οδού, παράλληλα με το νότιο πεζοδρόμιο, υπάρχει ποδηλατόδρομος, ο οποίος σε ορισμένα τμήματα συγχωνεύεται με το πεζοδρόμιο (μερικές φορές με σήμανση συνύπαρξης πεζών – ποδηλατών, και άλλες φορές όχι), κάτι το οποίο εμποδίζει την απρόσκοπτη κίνηση πεζών, ιδίως των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων.

<u>Οδός Αντώνη Τρίτση (από Π. Μπακογιάννη έως Ηρακλείτου)</u>

- <u>Από Μπακογιάννη έως Μελίνας Μερκούρη:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,20μ. (εξαίρεση το τμήμα Διαγόρα – Διομήδους που είναι 5,00μ.), ποικίλης ποιότητας (καλής, μέτριας, κακής), με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση (σε λίγες περιπτώσεις με άσφαλτο). Στο τμήμα Σκουφά – Μελίνας Μερκούρη, επί των ΚΧ, δεν είναι πλακοστρωμένο. Σε ορισμένα από τα πεζοδρόμια υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1,0μ. ή 0,50μ. Καταγράφονται 80 δέντρα, 3 ΚΑΦΑΟ, 30 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 10 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 21 κάδοι σε εσοχές και 12 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 50 θέσεων, συνήθως σε ένα από τα δυο πεζοδρόμια, λόγω της αμφίδρομης κίνησης οχημάτων. Επιπλέον, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ ή οδηγός όδευσης τυφλών, ωστόσο καταγράφονται 3 διαβάσεις πεζών στη συμβολή με Μπακογιάννη, χωρίς ράμπες εκατέρωθεν, με καλή οριζόντια σήμανση, ενώ στη μία διάβαση απουσιάζει η κατακόρυφη σήμανση.

- Από Μελίνας Μερκούρη έως Ηρακλείτου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,20μ. (εξαίρεση το τμήμα Γεννηματά – 28ης Οκτωβρίου που δεν υπάρχει πεζοδρόμιο και το τμήμα Ανατολής – Ηρακλείτου που είναι 1,50μ.), ποιότητας συνήθως καλής, και με ποικίλα υλικά επίστρωσης, λόγω των νέων ανεγερμένων ιδιωτικών κατοικιών. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού στα περισσότερα πεζοδρόμια, που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,50μ. έως 1,0μ. Καταγράφονται 93 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 25 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 12 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 25 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 11 κάδοι σε εσοχές, 3 είσοδοι σε υπόγεια πάρκινγκ και 41 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 35 θέσεων παρά την ανατολική οριογραμμή, λόγω της αμφίδρομης κίνησης οχημάτων. Επιπλέον, εντοπίζονται 3 ράμπες ΑμεΑ πριν τη συμβολή με Ηρακλείτου, που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ωστόσο δεν καταγράφεται οδηγός όδευσης τυφλών ή διαβάσεις πεζών.

  Σημειώνεται ότι στη συμβολή της οδού Τρίτση με την οδό Λυσικράτους (κάθοδος), υπάρχει μάντρα εκτός ρυμοτομικής γραμμής που δεν αφήνει ελεύθερο πεζοδρόμιο. Επίσης, σε ορισμένα πεζοδρόμια, η προσπέλαση είναι αδύνατη λόγω ιδιωτικών φυτεύσεων.

Εικόνα 8-182: Κατάργηση πεζοδρομίου λόγω κατασκευής εκτός ρυμοτομικής γραμμής (αριστερά) και πλήρης κατάληψη πεζοδρομίου από ιδιωτικές φυτεύσεις (δεξιά) στην οδό Τρίτση

Συμπερασματικά, η οδός Αντώνη Τρίτση (πλάτους 12μ. αμφίδρομος) αποτελεί δρόμο με σχεδόν σταθερό πλάτος πεζοδρομίου στα 2,20μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων. Ωστόσο, υπάρχουν ποικίλες επιστρώσεις και ποιότητες δαπέδων, λόγω των πολλών νέων οικοδομών. Συχνά, η ελεύθερη όδευση του πεζοδρομίου διακόπτεται, λόγω ιδιωτικών φυτεύσεων. Σε ορισμένες περιπτώσεις, τα υπόγεια πάρκινγκ δημιουργούν κάθετο ρίχτι στο πεζοδρόμιο. Διάβαση πεζών εντοπίζεται μόνο στη συμβολή με την οδό Μπακογιάννη, όπου υπάρχει και σχολική μονάδα. Απουσιάζουν οι ράμπες ΑμεΑ και η όδευση τυφλών. Επί του ΚΧ από τον οποίο διέρχεται η οδός Τρίτση, δεν υπάρχει πλακοστρωμένο πεζοδρόμιο.

Οδός Μικράς Ασίας (από Πλούτωνος έως Βασιλέως Γεωργίου Β')

- Από Πλούτωνος έως Ριζαρείου: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 2,00μ. στα δυτικά πεζοδρόμια (πλευρά σχολείου) και 1,60μ. στα ανατολικά (πλευρά Ριζαρείου), καλής και μέτριας ποιότητας αντίστοιχα, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Σε ορισμένα από τα πεζοδρόμια υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 1μ. έως 0,40μ.. Καταγράφονται 4 δέντρα, 6 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 54 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 6 κάδοι σε εσοχές και 8 σχάρες ομβρίων. Επιπλέον, εντοπίζονται 10 ράμπες ΑμεΑ, που συνήθως δεν πληρούν τις προδιαγραφές, και οδηγός όδευσης όδευση τυφλών με πλακίδια τύπου «Β». Τέλος, υπάρχουν διαβάσεις πεζών στο ύψος του σχολείου με καλή οριζόντια κα κατακόρυφη σήμανση.

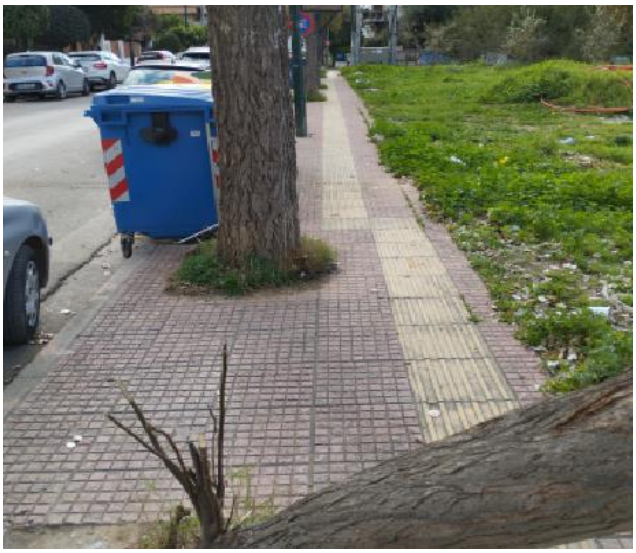
Εικόνα 8-183: Πεζοδρόμιο έμπροσθεν σχολείου στην οδό Μικράς Ασίας

- Από Ριζαρείου έως Μαραθώνος: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,50μ. έως 3,50μ., μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ.. Καταγράφονται 47 δέντρα, 6 ΚΑΦΑΟ, 48 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 11 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 πυροσβεστικός κρουνός, 59 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 11 κάδοι σε εσοχές. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 5 θέσεων στο τμήμα Μαραθώνος - Ιθάκης. Επιπλέον, εντοπίζονται 9 ράμπες ΑμεΑ στις ακμές των πεζοδρομίων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών. Τέλος, καταγράφεται διάβαση πεζών στη συμβολή με οδό Μαραθώνος, με καλή οριζόντια κα κατακόρυφη σήμανση, καθώς και στάση ΜΜΜ χωρίς προεξοχή του πεζοδρομίου.

Εικόνα 8-184: Πεζοδρόμιο στη συμβολή με οδό Μαραθώνος, οδός Μικράς Ασίας

- Από Μαραθώνος έως Καστελόριζου: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2,00μ. έως 2,70μ. (1,50μ. στο τμήμα Μαυρομιχαλαίων – Δραγατσανίου), μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης από 0,40μ. έως 1μ. Καταγράφονται 55 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 33 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 7 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 8 κάδοι σε εσοχές. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 25 θέσεων σε όλα τα πεζοδρόμια. Επιπλέον, εντοπίζονται 9 ράμπες ΑμεΑ, στις ακμές των πεζοδρομίων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, και οδηγός όδευσης τυφλών στο τμήμα Μαυρομιχαλαίων – Καστελορίζου, καλής ποιότητας με πλακίδια τύπου «Β». Στο ίδιο σημείο, υπάρχει στάση ΜΜΜ χωρίς προεξοχή του πεζοδρομίου. Τέλος, δεν καταγράφεται διάβαση πεζών στο υπό εξέταση οδικό τμήμα.

- Από Καστελόριζου έως Βασιλέως Γεωργίου Β’: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 1,00μ. έως 1,80μ., μέτριας/ κακής ποιότητας, με εξαίρεση το τμήμα Αιγαίου – Καλαμά Ποταμού που έχει πλάτος 3,50μ. που είναι καλής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος από 0,25μ έως 1μ.. Καταγράφονται 90 δέντρα, 2 ΚΑΦΑΟ, 75 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 19 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 22 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 8 κάδοι σε εσοχές και 12 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 46 θέσεων σε ορισμένα πεζοδρόμια. Επίσης, εντοπίζονται 16 ράμπες ΑμεΑ στις ακμές των πεζοδρομίων, που συνήθως δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Ακόμη, καταγράφεται διάβαση πεζών στη συμβολή με οδό Βασιλέως Γεωργίου Β με κατακόρυφη σήμανση και οριζόντια σήμανση που χρήζει βελτίωσης. Τέλος, υπάρχει στάση ΜΜΜ πριν την οδό Αιγαίου, χωρίς προεξοχή πεζοδρομίου.



Εικόνα 8-185: Καλής και κακής ποιότητας πεζοδρόμια στην οδό Μικράς Ασίας

Συμπερασματικά, η οδός Μικράς Ασίας (πλάτους 8 έως 10μ. μονόδρομος) αποτελεί δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου, από την οδό Μαραθώνος έως την οδό Βασιλέως Γεωργίου Β'. Επίσης, διέρχεται από πολλούς κοινόχρηστους χώρους και πλησίον εκπαιδευτικών μονάδων, ενώ διέρχονται και λεωφορειακές γραμμές με στάσεις λεωφορείων. Συνεπώς, αποτελεί οδό που είναι σημαντικό να έχει αναβαθμισμένα επίπεδα προσβασιμότητας. Ωστόσο, με εξαίρεση το τμήμα Πλούτωνος – Μαραθώνος που διαθέτει προσβάσιμα πεζοδρόμια, στο υπόλοιπο μήκος της τα πεζοδρόμια είναι μέτριας/ κακής ποιότητας με εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζών και χωρίς όδευση τυφλών (εκτός από μεμονωμένο πεζοδρόμιο). Γενικά, υπάρχουν ράμπες ΑμεΑ στις ακμές των πεζοδρομίων που σπανίως, όμως, πληρούν τις προδιαγραφές. Διάβαση πεζών υπάρχει μόνο στη συμβολή με την οδό Μαραθώνος και Βασιλέως Γεωργίου Β΄. Τέλος, ως προς τα πλάτη πεζοδρομίων, συνήθως είναι άνω του 1,50μ., με τα πλάτη όμως να μειώνονται και να γίνονται και κάτω του 1,50μ. προς τα νότια.

<u>Οδός Μαραθώνος (από Βικέλα έως Μικράς Ασίας)</u>

- <u>Από Βικέλα έως Χρυσοστόμου Σμύρνης:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 3,00μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας (καλής ποιότητας επί του ΚΧ παιδικής χαράς), με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Είναι συχνές οι κακοτεχνίες σπασμένων πλακών, λόγω ριζών δέντρων. Σε ορισμένα από τα πεζοδρόμια υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης σε 1μ. Καταγράφονται 65 δέντρα, 19 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 8 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 πυροσβεστικός κρουνός στη συμβολή με Βικέλα, 40 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια (τα 24 έμπροσθεν της παιδικής χαράς), 3 κάδοι σε εσοχές και 1 είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 51 θέσεων σε όλα τα πεζοδρόμια, εκτός από την παιδική χαρά. Επιπλέον, εντοπίζονται 8 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές και υπάρχει καλής ποιότητας όδευση τυφλών με πλακίδια τύπου «Β» στην παιδική χαρά. Τέλος, δεν καταγράφεται διάβαση πεζών στο υπό εξέταση οδικό τμήμα.

  Σημειώνεται ότι στο βόρειο πεζοδρόμιο της οδού Μαραθώνος, στη συμβολή με την οδό Βικέλα, υπάρχει πλήρης κατάληψη του πεζοδρομίου από αντιπροσωπεία αυτοκινήτων. Επίσης, στο βόρειο πεζοδρόμιο της οδού Μαραθώνος, στη συμβολή με την οδό Κύπρου, υπάρχει στάθμευση επί του πεζοδρομίου.

- <u>Από Χρυσοστόμου Σμύρνης έως Μικράς Ασίας:</u> Πρόκειται για διαμορφωμένη οδό «τύπου S». Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 3,00μ., καλής ποιότητας με απλή πλάκα δαπέδου για

επίστρωση. Στο νότιο πεζοδρόμιο υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Καταγράφονται 13 δέντρα (τα 12 στο νότιο πεζοδρόμιο), 3 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 5 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 30 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 1 κάδος σε εσοχή. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης κάθετα στο πεζοδρόμιο, έμπροσθεν του σχολείου. Επιπλέον, εντοπίζονται 4 ράμπες ΑμεΑ στις ακμές των πεζοδρομίων που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών. Τέλος, καταγράφεται διάβαση πεζών από την μεριά του σχολείου στη συμβολή με οδό Μικράς Ασίας, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Εικόνα 8-186: Εμπόδια στα πεζοδρόμια (αριστερά) και καλής ποιότητας πεζοδρόμιο έμπροσθεν του σχολείου (δεξιά) στην οδό Μαραθώνος

Συμπερασματικά, η οδός Μαραθώνος (πλάτους 15μ. αμφίδρομος, εκτός από το τμήμα Χρυσοστόμου Σμύρνης - Μικράς Ασίας που έχει διαμόρφωση τύπου S και γίνεται μονόδρομος) αποτελεί δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου. Διέρχεται ΚΧ παιδικής χαράς και σχολική μονάδα. Συνεπώς, αποτελεί οδό που είναι σημαντικό να έχει αναβαθμισμένα επίπεδα προσβασιμότητας. Διαθέτει πεζοδρόμια μεγάλου πλάτους, στα οποία όμως συχνά διακόπτεται η ελεύθερη όδευση λόγω εμποδίων, κυρίως μεγάλων δέντρων (πεύκα). Έμπροσθεν της παιδικής χαράς και της σχολικής μονάδας, τα πεζοδρόμια είναι προσβάσιμα. Υπάρχουν περιορισμένες ράμπες ΑμεΑ στις ακμές των πεζοδρομίων που πληρούν τις προδιαγραφές. Τέλος, υφίσταται διάβαση πεζών υπάρχει μόνο στη συμβολή με οδό Μικράς Ασίας.

<u>Οδός Ιθάκης (από Μικράς Ασίας έως Επίκουρου)</u>

- Η οδός Ιθάκης είναι μονόδρομος με πλάτος οδοστρώματος 7,00μ. Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,00μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης από 0,00μ. έως 0,40μ. Καταγράφονται 19 δέντρα, 5 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 4 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 5 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια και 4 κάδοι σε εσοχές. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 9 θέσεων. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ, οδηγός όδευσης τυφλών και διαβάσεις πεζών, ωστόσο υπάρχει μία στάση ΜΜΜ δημοτικής συγκοινωνίας.

Εικόνα 8-187: Πεζοδρόμιο στην οδό Ιθάκης

<u>Οδός Επίκουρου (από Ιθάκης έως Επιδαύρου)</u>

- Η οδός Επίκουρου είναι μονόδρομος με πλάτος οδοστρώματος 9,00μ. Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται 1,20μ. και 1,50μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. Καταγράφονται 13 δέντρα, 9 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 3 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 1 κάδος σε εσοχές και 4 σχάρες ομβρίων. Τέλος, εντοπίζονται 3 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών ή διάβαση πεζών.

Εικόνα 8-188: Πεζοδρόμιο στην οδό Επίκουρου

Οδός Επιδαύρου (από Επίκουρου έως Λάμπρου Κατσώνη)

- Από Επίκουρου έως Κώστα Βάρναλη: Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. (2μ. στο τμήμα Καραϊσκάκη – Γρίβα), μέτριας/ κακής ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. ή 1μ. Καταγράφονται 56 δέντρα, 13 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 11 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 4 κάδοι σε εσοχές και 8 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 18 θέσεων (10 + 8) εναλλάξ. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών. Τέλος, καταγράφεται διάβαση πεζών στη συμβολή με Κ. Βάρναλη, με οριζόντια σήμανση που χρήζει βελτίωσης και κατακόρυφη σήμανση, καθώς και μια στάση ΜΜΜ στο τμήμα Βάρναλη – Γρίβα χωρίς προεξοχή.

- Από Κώστα Βάρναλη έως Λάμπρου Κατσώνη: Το πλάτος του πεζοδρομίου κυμαίνεται από 2μ. έως 4μ. και χαρακτηρίζεται ως μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Παρατηρούνται κακοτεχνίες που αφορούν σπασμένες πλάκες λόγω ριζών δέντρων. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. ή 1μ. Καταγράφονται 114 δέντρα, 1 ΚΑΦΑΟ, 29 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 15 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 24 κάδοι σε εσοχές, 1 είσοδος κτιρίου με μεγάλη προσέλευση στο τμήμα και 1 είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ στο τμήμα Κοραή – Μπότσαρη και 21 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 41 θέσεων (εναλλάξ στα πεζοδρόμια). Επιπλέον, εντοπίζονται 3 ράμπες ΑμεΑ που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών. Ακόμη, καταγράφονται διαβάσεις πεζών σε πολλαπλά σημεία, με οριζόντια σήμανση που χρήζει βελτίωσης και κατακόρυφη σήμανση (σε ορισμένες διαβάσεις απουσιάζει η κατακόρυφη σήμανση) και χωρίς ράμπες εκατέρωθεν. Τέλος, υπάρχει στάση ΜΜΜ στο τμήμα Κοραή – Μπότσαρη χωρίς προεξοχή.

Εικόνα 8-189: Εμπόδια σε πεζοδρόμια της οδού Επιδαύρου

Συμπερασματικά, η οδός Επιδαύρου (πλάτους 9-10μ. μονόδρομος) παρουσιάζει δυο εικόνες. Στο τμήμα από Επίκουρου έως Κώστα Βάρναλη αποτελεί τοπικό οδικό δίκτυο με πεζοδρόμια πλάτους 1,50μ. και σχετικά κακής ποιότητας με αρκετά εμπόδια. Στο τμήμα από Κώστα Βάρναλη έως Λάμπρου Κατσώνη, αποτελεί δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου. Διέρχεται πλησίον ΚΧ, αλλά και σχολικής μονάδας. Στο οδικό τμήμα από Κώστα Βάρναλη έως Λάμπρου Κατσώνη τα πεζοδρόμια έχουν μεγαλύτερο πλάτος, από 2 έως 4μ., στα οποία όμως συχνά διακόπτεται η ελεύθερη όδευση λόγω εμποδίων. Τέλος, υπάρχουν διαβάσεις πεζών, ωστόσο οι ράμπες ΑμεΑ είναι λίγες και χρήζουν βελτίωσης και δεν υπάρχει οδηγός όδευσης τυφλών.

<u>Οδός Γιασεμιών (από Αμαρουσίου – Χαλανδρίου έως Πολυδρόσου)</u>

- <u>Από Αμαρουσίου – Χαλανδρίου έως Ακακιών:</u> Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι -κατά κύριο λόγο- 2,50μ. (1,50μ. στο τμήμα Ακακιών – Κριεζή). Η ποιότητα ποικίλει από καλή έως κακή, λόγω σπασμένων πλακών από ρίζες δέντρων, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού στα περισσότερα πεζοδρόμια, που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 1μ. Καταγράφονται 133 δέντρα, 13 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 2 ΚΑΦΑΟ, 24 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 38 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 4 κάδοι σε εσοχές και 24 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 91 θέσεων συνολικά, σε όλα τα πεζοδρόμια. Επιπλέον, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ, η μία έμπροσθεν της παιδικής χαράς, που δεν πληρούν τις προδιαγραφές, ενώ δεν υπάρχει όδευση τυφλών. Ακόμη, καταγράφεται διάβαση πεζών έμπροσθεν της παιδικής χαράς, με οριζόντια σήμανση που σε ορισμένα σημεία χρήζει βελτίωσης και κατακόρυφη σήμανση. Τέλος, υπάρχουν τρεις στάσεις ΜΜΜ, από τις οποίες, η στάση στο τμήμα Υγείας – Σάμου, διαθέτει προεξοχή στο πεζοδρόμιο. Στο τμήμα Σάμου – Κριεζή, έναντι της παιδικής χαράς, καταγράφεται στάθμευση επί του πεζοδρομίου.

- <u>Από Ακακιών έως Πολυδρόσου:</u> Στην αρχή το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,0μ. και στη συνέχεια ανέρχεται στα 0,70μ. εκατέρωθεν του άξονα κίνησης των οχημάτων, και χαρακτηρίζεται ως κακής και μέτριας ποιότητας αντίστοιχα, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης σε 0,50μ. αρχικά, ενώ στη συνέχεια τα εμπόδια δεν αφήνουν καθόλου ελεύθερο πλάτος. Καταγράφονται 4 δέντρα, 10 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ) και 9 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης. Τέλος, δεν εντοπίζονται ράμπες ΑμεΑ και οδηγός όδευσης τυφλών, ενώ υπάρχει διάβαση πεζών στη συμβολή με Ακακιών, με οριζόντια σήμανση που χρήζει ανανέωσης και χωρίς κατακόρυφη σήμανση και ράμπες.

Εικόνα 8-190: Πεζοδρόμια επί της οδού Γιασεμιών πριν (αριστερά) και μετά (δεξιά) την οδό Ακακιών

Συμπερασματικά, η οδός Γιασεμιών παρουσιάζει δυο εικόνες. Στο τμήμα από Αμαρουσίου – Χαλανδρίου έως Ακακιών είναι μονόδρομος με πλάτος οδοστρώματος 10μ., και πλάτος πεζοδρομίων 2,50μ. Στο τμήμα από Ακακιών έως Πολυδρόσου, αποτελεί δευτερεύον οδικό δίκτυο του Δήμου. Το πλάτος του οδοστρώματος παραμένει 10μ. αλλά εξυπηρετεί αμφίδρομη κίνηση οχημάτων. Το πλάτος των πεζοδρομίων ανέρχεται σε 1μ. ή και 0,70μ., επομένως η κίνηση των πεζών είναι αδύνατη.

Οδός Πολυδρόσου (από Γιασεμιών έως Λ. Πεντέλης)

- Πρόκειται για την οδό που διέρχεται από το ρέμα Χαλανδρίου και παρουσιάζει έντονη κλίση. Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,50μ. (0,50μ. στο ένα τμήμα). Η ποιότητα ποικίλει από καλή έως κακή, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος μετακίνησης από 0,00μ. έως 1μ. Καταγράφονται 1 δέντρο, 7 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 στύλοι φωτισμού, 6 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 36 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 είσοδος σε υπόγειο πάρκινγκ και 4 σχάρες ομβρίων. Τέλος, εντοπίζονται 2 ράμπες ΑμεΑ στη συμβολή με τη Λ. Πεντέλης που δεν πληρούν τις προδιαγραφές.

Εικόνα 8-191: Πεζοδρόμια κακής και καλής ποιότητας στην οδό Πολυδρόσου

<u>Οδός Πλούτωνος (από Κ. Βάρναλη έως Μικράς Ασίας)</u>

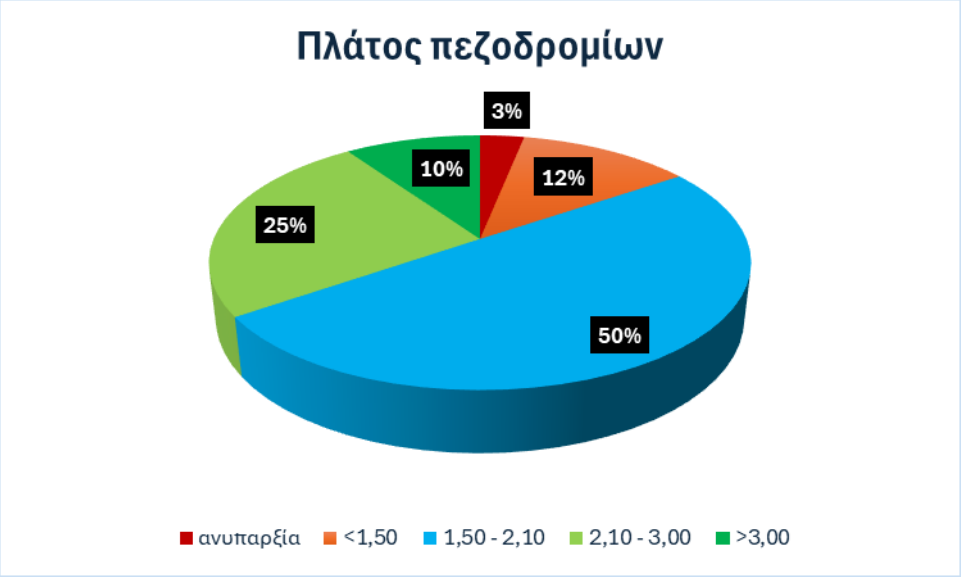
- Η οδός Πλούτωνος είναι μονόδρομος και διαθέτει πλάτος οδοστρώματος 8,00μ. Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι 1,20μ. στο βόρειο τμήμα και 1,60μ. στο νότιο επί της Ριζαρείου σχολής, ενώ χαρακτηρίζεται μέτριας ποιότητας, με απλή πλάκα δαπέδου για επίστρωση. Υπάρχουν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού (εκτός από το τμήμα Μετεώρων – Νικής), που περιορίζουν το ελεύθερο πλάτος σε 0,50μ. ή 1μ.. Καταγράφονται 27 δέντρα (τα 18 στο τμήμα Μετεώρων – Περσεφόνης), 1 ΚΑΦΑΟ, 16 στύλοι (ΔΕΗ ή ΟΤΕ ή Τρόλεϊ), 10 ιστοί σήμανσης ή πληροφόρησης, 30 κιγκλιδώματα ή κολωνάκια, 1 κάδος σε εσοχές και 30 σχάρες ομβρίων. Υπάρχει προσφορά νόμιμης στάθμευσης 28 θέσεων στο τμήμα Μικράς Ασίας – Βάρναλη και 16 θέσεων στο τμήμα Βάρναλη - Περσεφόνης. Επιπλέον, εντοπίζεται 1 ράμπα ΑμεΑ στο νότιο πεζοδρόμιο στη συμβολή με Μικράς Ασίας, που δεν πληροί τις προδιαγραφές καθώς και 1 διάβαση πεζών στο ίδιο σημείο, με καλή οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση. Τέλος, υπάρχει όδευση τυφλών στο νότιο τμήμα, με πλακίδια τύπου «Β», μέτριας ποιότητας.

Εικόνα 8-192: Βόρειο (αριστερά) και νότιο (δεξιά) πεζοδρόμιο στην οδό Πλούτωνος

Ακολουθούν τα συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία από τις αυτοψίες που παρουσιάστηκαν παραπάνω ως προς τα πεζοδρόμια και τις υποδομές προσβασιμότητας του δικτύου προσβασιμότητας του Δήμου Χαλανδρίου και τα τελικά συμπεράσματα που εξάγονται από αυτές.

- ***Πλάτος πεζοδρομίων***

Ως προς το πλάτος των υπό εξέταση πεζοδρομίων στο πλαίσιο του ΣΑΠ, προκύπτει ότι η κατάσταση είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική. Το 50% των υπό εξέταση πεζοδρομίων έχει πλάτος 1,50μ. έως 2,10μ., το 35% πλάτος άνω των 3μ., ενώ μόλις το 12% έχει πλάτος μικρότερο του ελάχιστα αποδεκτού 1,50μ. Τέλος, σε ένα 3% των υπό εξέταση διαδρομών, δεν υπάρχει πεζοδρόμιο.

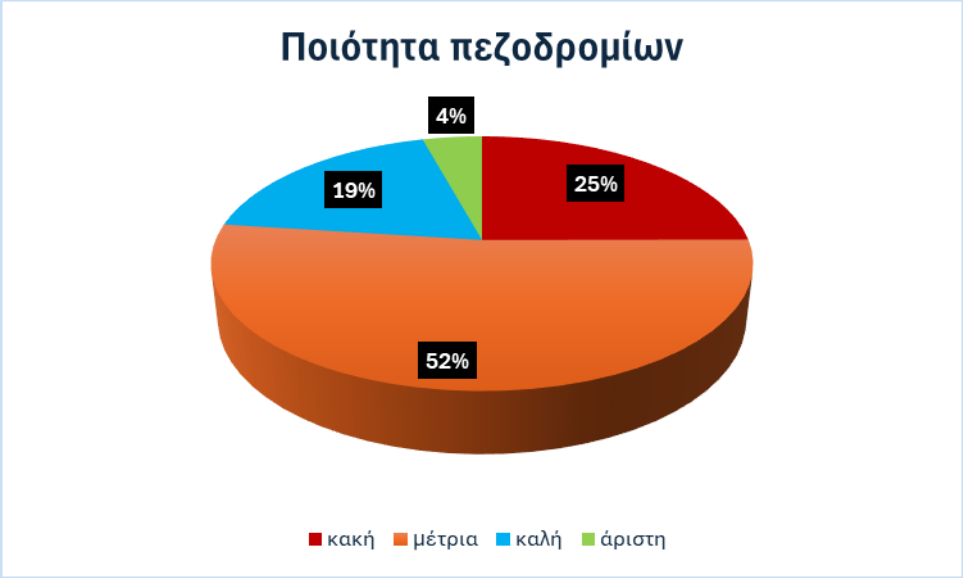


Διάγραμμα 8-9: Πλάτος πεζοδρομίων στο υπό εξέταση δίκτυο ΣΑΠ

Εικόνα 8-193: Πλάτος πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ

- ***Ποιότητα πεζοδρομίων***

Σε αντίθεση με το πλάτος πεζοδρομίων που η κατάσταση είναι ενθαρρυντική, ένα σημαντικό ζήτημα προς αντιμετώπιση για τον Δήμο Χαλανδρίου είναι η βελτίωση της ποιότητας των πεζοδρομίων. Για τα πεζοδρόμια στα οποία διενεργήθηκε αυτοψία στο πλαίσιο του ΣΑΠ, προέκυψε ότι η συντριπτική πλειοψηφία τους είναι μέτριας (52%) ή και κακής (25%) ποιότητας. Το 19% των πεζοδρομίων που αξιολογήθηκαν είναι καλής ποιότητας, ενώ μόνο το 4% χαρακτηρίστηκε άριστο.

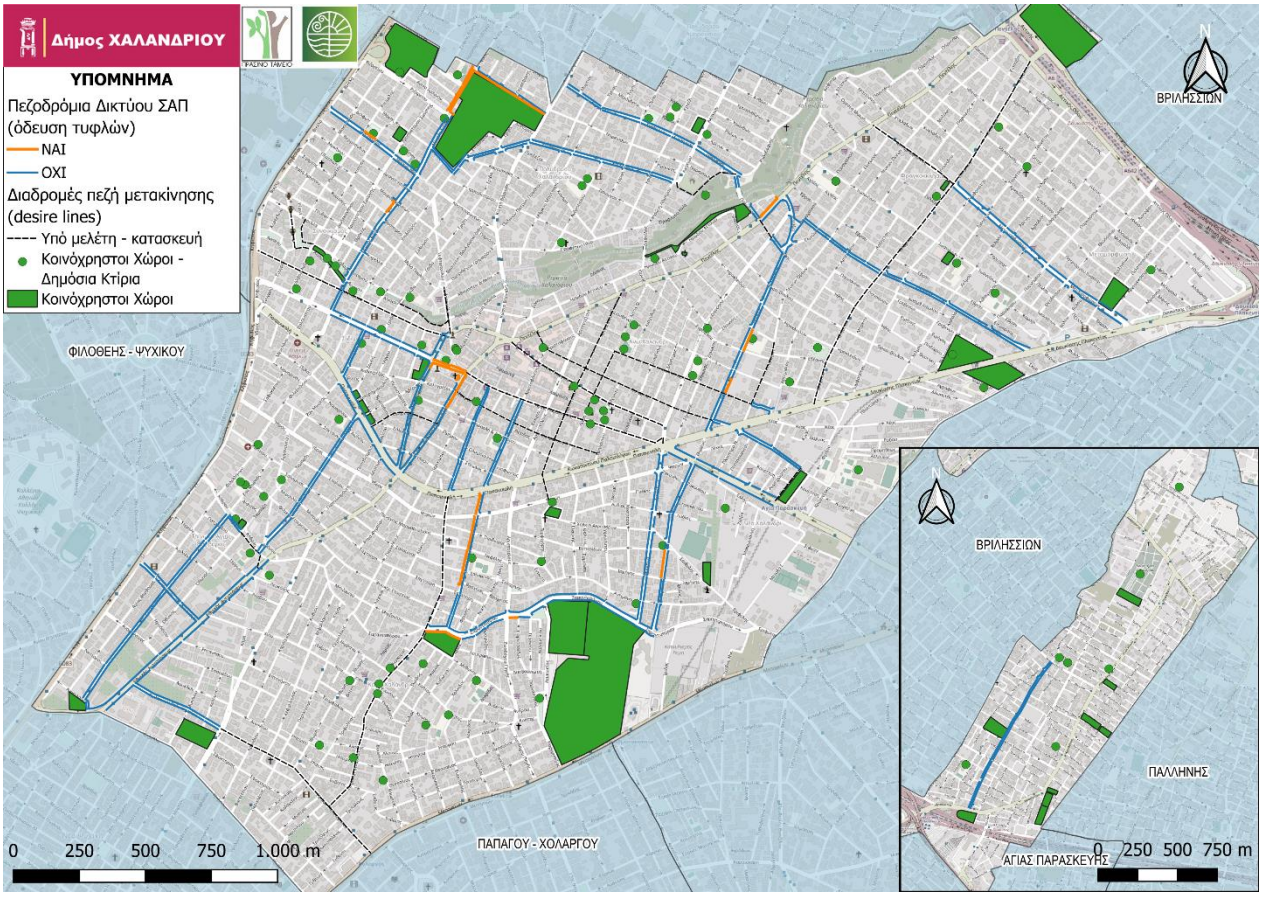


Διάγραμμα 8-10: Ποιότητα πεζοδρομίων στο υπό εξέταση δίκτυο ΣΑΠ

Εικόνα 8-194: Ποιότητα πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ

- ***Όδευση τυφλών επί των πεζοδρομίων***

Όπως γίνεται φανερό, σε ορισμένα μόνο τμήματα των υπό εξέταση πεζοδρομίων υπάρχει όδευση τυφλών, χωρίς να συγκροτείται ένα ενιαίο δίκτυο προσβασιμότητας.

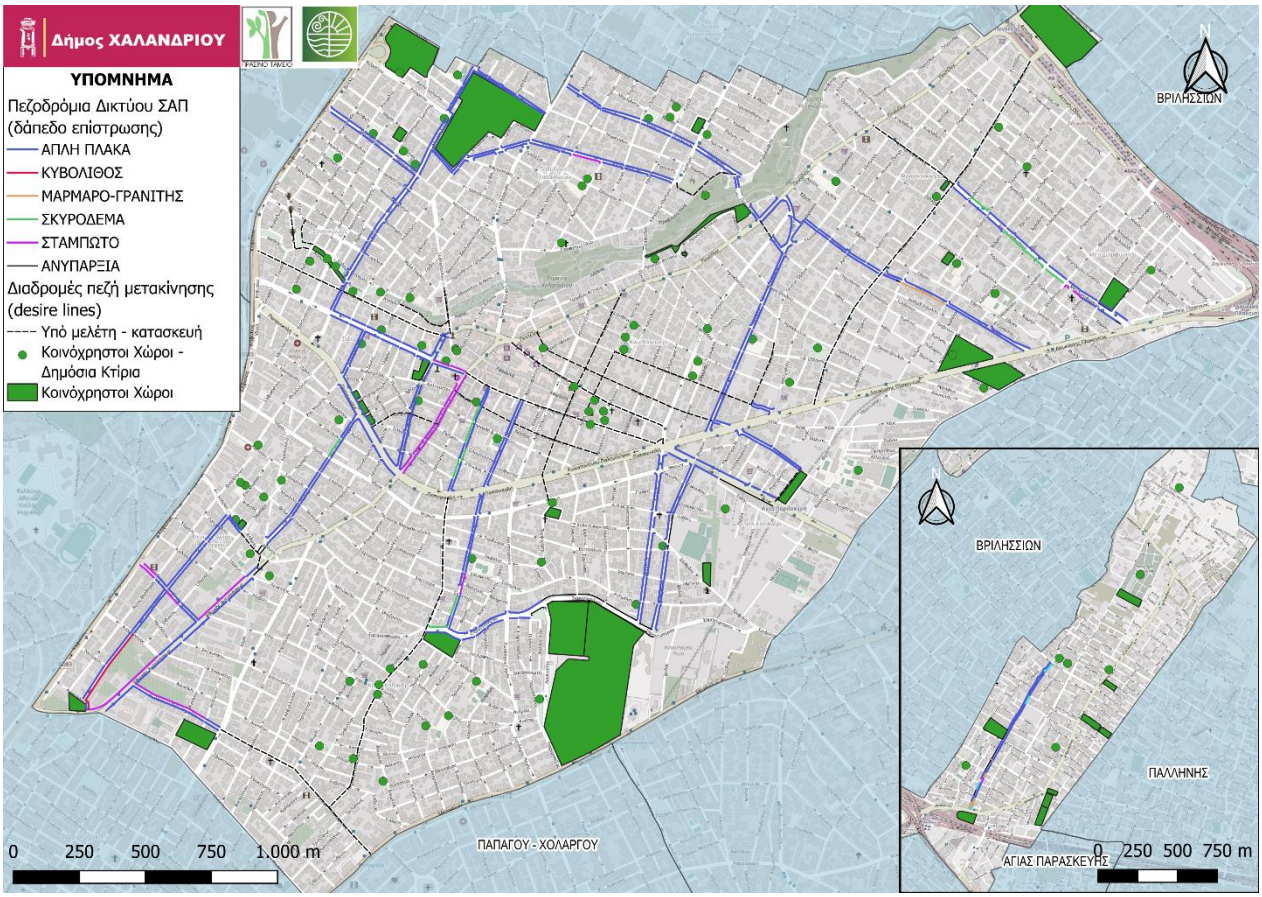


Εικόνα 8-195: Όδευση τυφλών επί των πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ

Τα κυριότερα τμήματα τα οποία διαθέτουν όδευση τυφλών είναι τμήμα της Α. Παπανδρέου, τμήμα της Βασιλέως Γεωργίου Β' στο εμπορικό κέντρο του Δήμου, τμήμα της Μικράς Ασίας, η οδός Πλούτωνος περιμετρικά της Ριζαρείου και τμήμα της οδού Αριστοφάνους. Όδευση τυφλών εμφανίζεται και σε άλλες οδούς για μικρό μήκος.

- ***Επίστρωση δαπέδου πεζοδρομίων***

Η μεγάλη πλειοψηφία των υπό εξέταση πεζοδρομίων διαθέτει απλή πλάκα για επίστρωση δαπέδου. Εξαιρέσεις αποτελεί η Α. Παπανδρέου και τμήματα των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου, Εθνικής Αντιστάσεως, Λυκούργου με σταμπωτό δάπεδο, το νότιο τμήμα της Ζαν Μωρεάς με κυβόλιθο, τμήματα των Σοφοκλή Βενιζέλου και Μεταμορφώσεως με σκυρόδεμα.

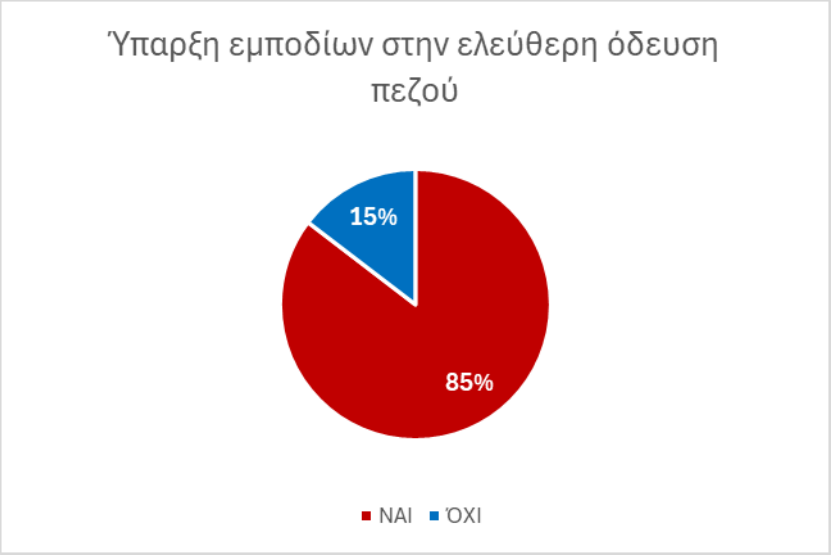


Εικόνα 8-196: Επίστρωση δαπέδου πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ

Σημειώνεται ότι σε μικρότερα τμήματα πεζοδρομίων υπάρχει μεγάλη ποικιλία υλικών επίστρωσης, τα οποία κυρίως διαφοροποιούνται από την κυρίαρχη απλή πλάκα, λόγω των νέων οικοδομών που επιστρώνουν το πεζοδρόμιο της ιδιοκτησίας με το πέρας των εργασιών. Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η οδός Α. Τρίτση, όπου λόγω των πολλών νέων οικοδομών υπάρχει μεγάλη ποικιλία επίστρωσης.

- ***Εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού και υποδομές επί των πεζοδρομίων***

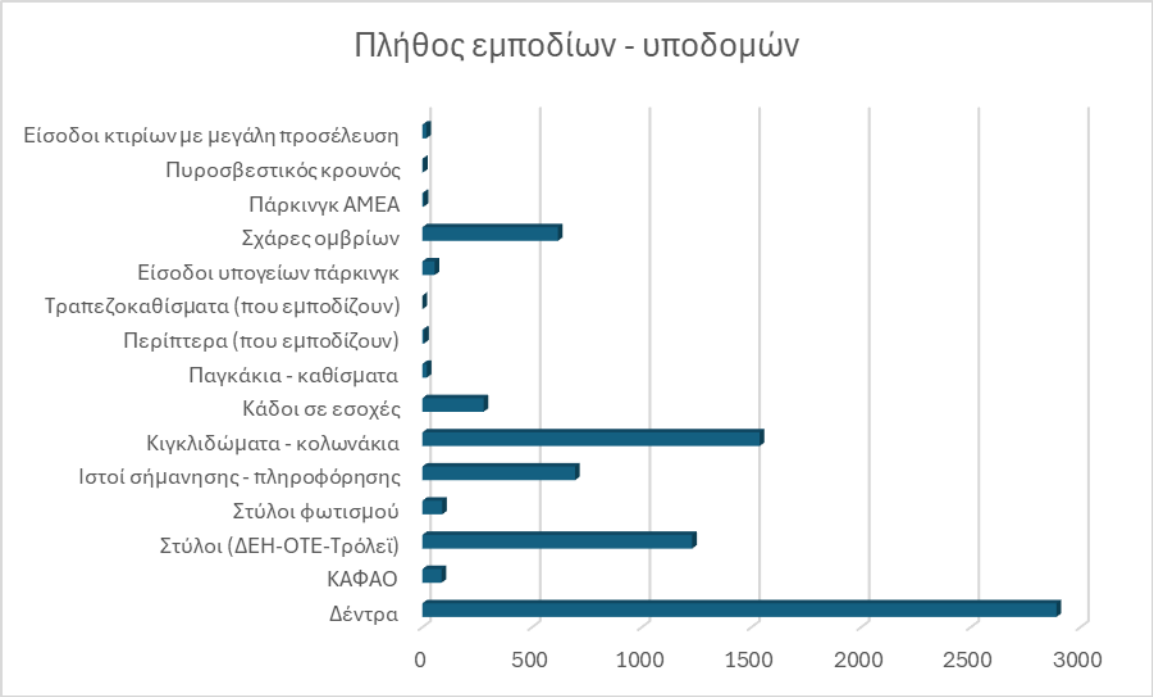
Όπως αναφέρθηκε, κατά τη διάρκεια των αυτοψιών καταγράφηκαν οι κατηγορίες και το πλήθος υποδομών που συναντώνται επί των πεζοδρομίων των διαδρομών προσβασιμότητας του ΣΑΠ, ενώ καταγράφηκε σε επίπεδο οδικού τμήματος και το αν ορισμένες από τις υποδομές συνιστούν εμπόδια επί της ελεύθερης όδευσης πεζού (1,50μ. από το διαθέσιμο πλάτος του πεζοδρομίου).



Διάγραμμα 8-11: Ύπαρξη εμποδίων στην ελεύθερη όδευση πεζού των πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ

Προέκυψε ότι στην μεγάλη πλειοψηφία των υπό εξέταση πεζοδρομίων, υπάρχουν εμπόδια που δεν επιτρέπουν την ύπαρξη ελεύθερου πλάτους όδευσης τουλάχιστον 1,50μ. Συγκεκριμένα, στο 85% των τμημάτων των πεζοδρομίων καταγράφηκε τουλάχιστον ένα εμπόδιο επί της ελεύθερης όδευσης πεζού.

Ως προς τις συνηθέστερες κατηγορίες εμποδίων και υποδομών επί των πεζοδρομίων που ανέδειξαν οι αυτοψίες στο δίκτυο ΣΑΠ, η κατάσταση αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα.



Διάγραμμα 8-12: Πλήθος εμποδίων και υποδομών επί των πεζοδρομίων δικτύου ΣΑΠ, ανά κατηγορία υποδομής

Το πλέον συνηθέστερο εμπόδιο είναι τα δέντρα και εν γένη οι φυτεύσεις επί των πεζοδρομίων, κάτι το οποίο αναδείχτηκε και στις εκτενείς αναλύσεις των αυτοψιών του δικτύου προσβασιμότητας που προηγήθηκαν. Καταγράφηκαν 2891 δέντρα. Ακολουθούν τα κιγκλιδώματα – κολωνάκια (1.538), οι στύλοι ΟΚΩ (ΔΕΗ, ΟΤΕ, Τρόλει) (1.230), οι ιστοί σήμανσης – πληροφόρησης (696) και οι σχάρες ομβρίων (618).

9. ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΠΟΛΙΤΩΝ – ΕΡΕΥΝΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Στο πλαίσιο του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας δημιουργήθηκε ερωτηματολόγιο για τα προβλήματα των μετακινήσεων που αντιμετωπίζουν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του Δήμου.

Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει έξι (6) ενότητες οι οποίες είναι οι εξής:

- Μετακινήσεις
- Δημόσια Συγκοινωνία
- Περπάτημα
- Ποδήλατο
- Δημόσιος Χώρος
- Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

Η δομή του ερωτηματολογίου παρουσιάζεται στην επόμενη σελίδα και είναι προσβάσιμο μέσω του συνδέσμου:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLScZpBqEMlxklrr7TQO7UUmAe1elhuwH-1hQH95rcwkIRReAlA/viewform

Η δομή του ερωτηματολογίου στηρίζεται στην αντίστοιχη έρευνα ερωτηματολογίου που είχε δημιουργηθεί στο πλαίσιο της υπηρεσίας με τίτλο: «Πιλοτική Συλλογή και Ανάλυση Δεδομένων προσβασιμότητας για την ολοκλήρωση του Εθνικού Σχεδίου Προσβασιμότητας με έμφαση στην Κλιματική Αλλαγή» (Λάμπρος Μητρόπουλος, 2021).

Ερωτηματολόγιο Προσβασιμότητας

Το παρόν ερωτηματολόγιο διενεργείται στο πλαίσιο εκπόνησης του Σχεδίου Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) του Δήμου Χαλανδρίου.

Η συμπλήρωση του ερωτηματολογίου διαρκεί 5 λεπτά και οι απαντήσεις θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για την εκπόνηση του ΣΑΠ.

Τι είναι το Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας;

Ως «Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας» ορίζεται το στρατηγικό σχέδιο των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών για την εξασφάλιση της προσβασιμότητας που εκπονείται από τον Δήμο Χαλανδρίου για την περιοχή εντός των διοικητικών του ορίων, κατά τα οριζόμενα στην παρ. 10 του άρθρου 121 του ν.4819/2021. Το περιεχόμενο του ΣΑΠ θα να είναι σύμφωνο με τα άρθρα 3-7 της υπ΄αριθμ. ΥΠΕΝ/ΔΜΕΑΑΠ/110088/887/30-11-2021 απόφασης Υφυπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΦΕΚ Β’ 5553).

Κύριος στόχος του Σ.Α.Π. είναι να προσδιορίσει τα σημεία των απαιτούμενων διαμορφώσεων, επεμβάσεων και κατασκευών και τις προσβάσιμες γραμμικές διαδρομές μεταξύ αυτών ώστε να δημιουργείται σε επίπεδο δήμου ένα δίκτυο προσβάσιμων μετακινήσεων στην αρχή της «προσβάσιμης αλυσίδας» προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις.

Προστασία Προσωπικών Δεδομένων (GDPR)

Η προστασία των προσωπικών δεδομένων σας έχει πρωταρχική σημασία. Για το λόγο αυτό λαμβάνουμε τα κατάλληλα μέτρα για να προστατέψουμε τα προσωπικά δεδομένα που επεξεργαζόμαστε και να διασφαλίσουμε ότι η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων πραγματοποιείται πάντοτε σύμφωνα με τις υποχρεώσεις που τίθενται από το νομικό πλαίσιο, δηλαδή τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία των Προσωπικών Δεδομένων (General Data Protection Regulation – GDPR). Υποβάλλοντας το ερωτηματολόγιο αποδέχεστε την επεξεργασία των δεδομένων αυτών.

Μετακινήσεις

1) Η ενίσχυση της πρόσβασης στο δημόσιο χώρο είναι βασικό ζητούμενο του Σ.Α.Π. **Πώς θα χαρακτηρίζατε τον τρόπο που μετακινείστε**;

☐ Έχω αρκετές δυσκολίες στη μετακίνησή μου λόγω προβλημάτων υγείας αλλά γενικά μετακινούμαι αυτόνομα ΧΩΡΙΣ βοήθεια

☐ Έχω οπτική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με ειδικό λευκό μπαστούνι, σκύλο οδηγό ή άλλο μέσο υποβοήθησης ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

☐ Έχω οπτική αναπηρία οπότε μετακινούμαι ΜΕ συνοδεία άλλου προσώπου (φίλου, συγγενή, φροντιστή κ.α.)

☐ Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με μπαστούνι, πατερίτσες ή άλλο μέσο υποβοήθησης ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

☐ Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με αναπηρικό καρότσι (ηλεκτρικό ή συμβατικό) ΧΩΡΙΣ βοήθεια άλλου προσώπου

☐ Έχω κινητική αναπηρία οπότε μετακινούμαι με μέσο υποβοήθησης (πχ μπαστούνι ή καρότσι) ΚΑΙ ΜΕ συνοδεία άλλου προσώπου (φίλου, συγγενή, φροντιστή κ.α.)

☐ Δεν έχω κάποια κινητική αναπηρία αλλά μετακινούμαι συχνά με παιδικό καρότσι και συναντώ πολλές δυσκολίες στη μετακίνησή μου

☐ Δεν εντοπίζω προβλήματα στη μετακίνησή μου, ούτε συνοδεύω ενήλικα ή παιδί που να χρειάζεται βοήθεια

☐ Άλλο (Συμπληρώστε:…….)

2) Ποιο είναι το κύριο μέσο μετακίνησής σας;

☐ Αυτοκίνητο (ΙΧ) ως οδηγός

☐ Αυτοκίνητο (ΙΧ) ως συνεπιβάτης

☐ Μοτοσυκλέτα

☐ Ποδήλατο ή πατίνι

☐ Δημόσια Συγκοινωνία (ΟΑΣΑ)

☐ Δημόσια Συγκοινωνία (Μετρό)

☐ Δημόσια Συγκοινωνία (Προαστιακός)

☐ Δημοτική Συγκοινωνία

☐ Πεζή μετακίνηση (περπάτημα)

3) Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5 όπου 1 σημαίνει Καθόλου ικανοποιημένος και 5 Πάρα πολύ ικανοποιημένος, ποιος είναι ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις μετακινήσεις;

☐ 1: Καθόλου Ικανοποιημένος

☐ 2: Λίγο ικανοποιημένος

☐ 3: Ικανοποιημένος

☐ 4: Αρκετά ικανοποιημένος

☐ 5: Πολύ ικανοποιημένος

4) Είστε κάτοχος ΙΧ αυτοκινήτου;

☐ Ναι

☐ Όχι

5) Πόσο χρόνο καταναλώνετε για μια συνήθη καθημερινή μετακίνησή σας με ΙΧ αυτοκίνητο (ως οδηγός ή επιβάτης); Π.χ. όταν πηγαίνετε στη δουλειά ή για καθημερινές αγορές

☐ Λιγότερο από 5 λεπτά

☐ 5 - 10 λεπτά

☐ 10 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ 30 – 45 λεπτά

☐ Περισσότερο από 45 λεπτά

Δημόσια Συγκοινωνία (ΟΑΣΑ)

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημόσιας Συγκοινωνίας (ΟΑΣΑ);

☐ Κάθε μέρα

☐ 3 – 5 φορές την εβδομάδα

☐ 1 – 2 φορές την εβδομάδα

☐ 3 – 5 φορές το μήνα

☐ Σπάνια

☐ Ποτέ

2) Πόσο χρόνο είστε διατεθειμένοι να περπατήσετε για την πλησιέστερη στάση λεωφορείου;

☐ Λιγότερο από 3 λεπτά

☐ 3 – 5 λεπτά

☐ 5 – 10 λεπτά

☐ 10 – 15 λεπτά

☐ 15 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ Περισσότερο από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία (ΟΑΣΑ) τις εξής χρήσεις;

	Έως 10 λεπτά	10 – 20 λεπτά	20 – 30 λεπτά	30 – 40 λεπτά	40 – 50 λεπτά	50 – 60 λεπτά	Άνω των 60 λεπτών
Δημόσιες Υπηρεσίες							
Εμπορικά Καταστήματα							
Χώροι Πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

4). Θα θέλατε να χρησιμοποιείται λεωφορεία (ΟΑΣΑ) για την καθημερινή σας μετακίνηση, ΑΛΛΑ αντιμετωπίζεται πρόβλημα πρόσβασης (π.χ. δεν μπορείτε να μπείτε και να βγείτε εύκολα ή η στάση δεν είναι προσβάσιμη); Αν ναι ποιο δρομολόγιο και ποια στάση σας εξυπηρετεί;

Η απάντησή σας

……
……

Δημόσια Συγκοινωνία (Μετρό)

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημόσιας Συγκοινωνίας (Μετρό);

☐ Κάθε μέρα

☐ 3 – 5 φορές την εβδομάδα

☐ 1 – 2 φορές την εβδομάδα

☐ 3 – 5 φορές το μήνα

☐ Σπάνια

☐ Ποτέ

2) Πόσο χρόνο είστε διατεθειμένοι να περπατήσετε για την πλησιέστερη στάση Μετρό;

☐ Λιγότερο από 3 λεπτά

☐ 3 – 5 λεπτά

☐ 5 – 10 λεπτά

☐ 10 – 15 λεπτά

☐ 15 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ Περισσότερο από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία (Μετρό) τις εξής χρήσεις;

	Έως 10 λεπτά	10 – 20 λεπτά	20 – 30 λεπτά	30 – 40 λεπτά	40 – 50 λεπτά	50 – 60 λεπτά	Άνω των 60 λεπτών
Δημόσιες Υπηρεσίες							
Εμπορικά Καταστήματα							
Χώροι Πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

4). Θα θέλατε να χρησιμοποιείται μέσο δημόσιας συγκοινωνίας (Μετρό) για την καθημερινή σας μετακίνηση, ΑΛΛΑ αντιμετωπίζεται πρόβλημα πρόσβασης (π.χ. δεν μπορείτε να μπείτε και να βγείτε εύκολα ή η στάση δεν είναι προσβάσιμη); Αν ναι ποιο δρομολόγιο και ποια στάση σας εξυπηρετεί;

Η απάντησή σας

……
……

Δημόσια Συγκοινωνία (Προαστιακός)

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημόσιας Συγκοινωνίας (Προαστιακός);

☐ Κάθε μέρα

☐ 3 – 5 φορές την εβδομάδα

☐ 1 – 2 φορές την εβδομάδα

☐ 3 – 5 φορές το μήνα

☐ Σπάνια

☐ Ποτέ

2) Πόσο χρόνο είστε διατεθειμένοι να περπατήσετε για την πλησιέστερη στάση Προαστιακού;

☐ Λιγότερο από 3 λεπτά

☐ 3 – 5 λεπτά

☐ 5 – 10 λεπτά

☐ 10 – 15 λεπτά

☐ 15 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ Περισσότερο από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με δημόσια συγκοινωνία (Προαστιακός) τις εξής χρήσεις;

	Έως 10 λεπτά	10 – 20 λεπτά	20 – 30 λεπτά	30 – 40 λεπτά	40 – 50 λεπτά	50 – 60 λεπτά	Άνω των 60 λεπτών
Δημόσιες Υπηρεσίες							
Εμπορικά Καταστήματα							
Χώροι Πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

4) Θα θέλατε να χρησιμοποιείται μέσο δημόσιας συγκοινωνίας (Προαστιακός) για την καθημερινή σας μετακίνηση, ΑΛΛΑ αντιμετωπίζεται πρόβλημα πρόσβασης (π.χ. δεν μπορείτε να μπείτε και να βγείτε εύκολα ή η στάση δεν είναι προσβάσιμη); Αν ναι ποιο δρομολόγιο και ποια στάση σας εξυπηρετεί;

Η απάντησή σας

……
……

Δημοτική Συγκοινωνία

1) Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε λεωφορείο της Δημοτικής Συγκοινωνίας;

☐ Κάθε μέρα

☐ 3 – 5 φορές την εβδομάδα

☐ 1 – 2 φορές την εβδομάδα

☐ 3 – 5 φορές το μήνα

☐ Σπάνια

☐ Ποτέ

2) Πόσο χρόνο είστε διατεθειμένοι να περπατήσετε για την πλησιέστερη στάση Δημοτικής Συγκοινωνίας;

☐ Λιγότερο από 3 λεπτά

☐ 3 – 5 λεπτά

☐ 5 – 10 λεπτά

☐ 10 – 15 λεπτά

☐ 15 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ Περισσότερο από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με Δημοτική Συγκοινωνία τις εξής χρήσεις;

	Έως 10 λεπτά	10 – 20 λεπτά	20 – 30 λεπτά	30 – 40 λεπτά	40 – 50 λεπτά	50 – 60 λεπτά	Άνω των 60 λεπτών
Δημόσιες Υπηρεσίες							
Εμπορικά Καταστήματα							
Χώροι Πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

4) Θα θέλατε να χρησιμοποιείται λεωφορεία Δημοτικής Συγκοινωνίας για την καθημερινή σας μετακίνηση, ΑΛΛΑ αντιμετωπίζεται πρόβλημα πρόσβασης (π.χ. δεν μπορείτε να μπείτε και να βγείτε εύκολα ή η στάση δεν είναι προσβάσιμη); Αν ναι ποιο δρομολόγιο και ποια στάση σας εξυπηρετεί;

Η απάντησή σας

……
……

Περπάτημα

1) Πόσο συχνά περπατάτε;

☐ Κάθε μέρα

☐ 3 – 5 φορές την εβδομάδα

☐ 1 – 2 φορές την εβδομάδα

☐ 3 – 5 φορές τον μήνα

☐ Σπάνια

☐ Ποτέ

2) Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης πεζή μετακίνηση σας;

☐ Έως 5 λεπτά

☐ 5 – 10 λεπτά

☐ 10 – 15 λεπτά

☐ 15 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ Περισσότερα από 30 λεπτά

3) Πόσο χρόνο θα διαθέτατε για να προσεγγίσετε με περπάτημα τις εξής χρήσεις;

	Έως 3 λεπτά	3-5 λεπτά	5-10 λεπτά	10-15 λεπτά	15-20 λεπτά	20-30 λεπτά	Άνω των 30 λεπτών
Δημόσιες υπηρεσίες							
Εμπορικά καταστήματα							
Χώροι πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

4) Αξιολογείστε τα παρακάτω ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ κατά τη μετακίνησή σας με περπάτημα (όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό)

	1	2	3	4	5
Το πλάτος του πεζοδρομίου δεν είναι επαρκές					
Η ύπαρξη εμποδίων στα πεζοδρόμια					
Η κατάσταση του πεζοδρομίου (υλικά, επίστρωση, κτλ)					
Οι διαβάσεις πεζών δεν είναι ασφαλείς					
Η συμπεριφορά των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου					
Η υψηλή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων					
Το αίσθημα ασφάλειας κατά τις νυκτερινές ώρες					
Οι καιρικές συνθήκες					

5) Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό, πως επηρεάζουν οι παρακάτω παράμετροι τη μετακίνησή σας με περπάτημα;

	1	2	3	4	5
Σκίαση					
Βιοκλιματικά υλικά οδοστρώματος					
Φύτευση					
Φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες					

6) Σε μία κλίμακα από το 1 έως το 7, όπου 1 σημαίνει «δεν με βρίσκει καθόλου σύμφωνο» και 7 «με βρίσκει τελείως σύμφωνο», αξιολογείστε τις παρακάτω προτάσεις

	1	2	3	4	5	6	7
Μου είναι εύκολο να πηγαίνω στις καθημερινές μου δραστηριότητες/δουλειές με τα πόδια							
Αν έπρεπε να μετακινούμαι μόνο περπατώντας, θα μπορούσα να συνεχίζω να ζω τη ζωή μου όπως θέλω							
Είναι εφικτό να πηγαίνω σε όλες τις αγαπημένες μου δραστηριότητες με τα πόδια							
Η πρόσβαση στις αγαπημένες μου δραστηριότητες είναι ικανοποιητική περπατώντας							

Κατοχή Ποδηλάτου

1) Είστε κάτοχος ποδηλάτου;

☐ Ναι

☐ Όχι

2) Πόσο συχνά κάνετε ποδήλατο;

☐ Κάθε μέρα

☐ 3 – 5 φορές την εβδομάδα

☐ 1 – 2 φορές την εβδομάδα

☐ 3 – 5 φορές τον μήνα

☐ Σπάνια

☐ Ποτέ

3) Πόσο χρόνο διαρκεί μια συνήθης μετακίνηση σας με ποδήλατο;

☐ Έως 5 λεπτά

☐ 5 – 10 λεπτά

☐ 10 – 15 λεπτά

☐ 15 – 20 λεπτά

☐ 20 – 30 λεπτά

☐ Περισσότερα από 30 λεπτά

4) Πόσο χρόνο θεωρείτε αποδεκτό να διαθέσετε για να προσεγγίσετε με ποδήλατο τις εξής χρήσεις;

	Έως 3 λεπτά	3-5 λεπτά	5-10 λεπτά	10-15 λεπτά	15-20 λεπτά	20-30 λεπτά	Άνω των 30λεπτών
Δημόσιες υπηρεσίες							
Εμπορικά καταστήματα							
Χώροι πρασίνου/Αθλητικοί χώροι							
Περίθαλψη/Υγεία							
Χώροι Εκπαίδευσης							
Χώροι αναψυχής/πολιτισμού							

5) Αξιολογείστε τα παρακάτω ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ κατά τη μετακίνησή σας με ποδήλατο (όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό)

	1	2	3	4	5
Η έλλειψη αποκλειστικών υποδομών για ποδήλατο					
Η κατάσταση των ποδηλατοδρόμων (υλικά, επίστρωση, κτλ)					
Οι διαβάσεις δεν είναι ασφαλείς					
Η συμπεριφορά των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου					
Η υψηλή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων					
Οι καιρικές συνθήκες					
Η έλλειψη χώρων στάθμευσης για ποδήλατο					
Η αδυναμία μεταφοράς του με τη δημόσια συγκοινωνία					

6) Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πάρα πολύ σημαντικό, πως επηρεάζουν οι παρακάτω παράμετροι τη μετακίνησή σας με ποδήλατο;

	1	2	3	4	5
Σκίαση					
Βιοκλιματικά υλικά οδοστρώματος					
Φύτευση					
Φωτισμός κατά τις νυχτερινές ώρες					

Δημόσιος Χώρος

1) Πόσο σημαντική θεωρείτε τη βελτίωση των παρακάτω στην περιοχή σας; Σε μια κλίμακα από το 1 έως το 5, όπου 1 σημαίνει Καθόλου σημαντικό και 5 Πολύ σημαντικό;

	1	2	3	4	5
Διαβάσεις πεζών					
Πεζοδρόμιο προσβάσιμο με ράμπες ΑΜΕΑ και όδευση τυφλών					
Στάσεις Δημόσιας Συγκοινωνίας					
Ποδηλατόδρομους					

2) Σε ΠΟΙΟΥΣ δημόσιους χώρους του δήμου σας θα θέλατε να πάτε, αλλά αντιμετωπίζετε πρόβλημα πρόσβασης;

Η απάντησή σας,

……
……

3) Σε ΠΟΙΟΥΣ δημόσιους κοινόχρηστους χώρους (πλατείες, πάρκα κ.λπ.) πρέπει να βελτιωθεί η πρόσβαση κατά προτεραιότητα;

Η απάντησή σας,

……
……

4) Τι θα έκανε ευκολότερη την καθημερινή σας μετακίνηση στους δημόσιους κοινόχρηστους χώρους του δήμου σας (πλατείες, πάρκα κ.α);

☐ Ηχητική αναγγελία και περιγραφή του χώρου που βρίσκεστε με πληροφορίες για τη μετακίνησή σας σε αυτόν

☐ Οπτική αναγγελία (αναγραφή σε πινακίδες πληροφοριών σχετικά με το χώρο)

☐ Προκαθορισμένη θέση στάσης αναπηρικού αμαξίδιου ΑΜΕΑ

☐ Ειδικές θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτου για ΑΜΕΑ

☐ Ειδικές θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτου για εμποδιζόμενα άτομα (μειωμένη κινητικότητα/που χρειάζονται βοήθεια)

☐ Ύπαρξη ράμπας (χειροκίνητη ή μη)

☐ Ύπαρξη αστικού εξοπλισμού για ΑΜΕΑ (πχ παγκάκι με ειδικό εξοπλισμό για άτομο με αναπηρία)

☐ Ύπαρξη προσβάσιμης τουαλέτας για ΑΜΕΑ

☐ Δεν γνωρίζω

☐ Άλλο:
(Συμπληρώστε……)

Δημογραφικά Χαρακτηριστικά

1) Φύλο

- ☐ Άνδρας
- ☐ Γυναίκα
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

2) Ηλικία

- ☐ 18 – 24 ετών
- ☐ 25 – 34 ετών
- ☐ 35 – 44 ετών
- ☐ 45 – 54 ετών
- ☐ 55 – 64 ετών
- ☐ > 65 ετών

3) Εκπαίδευση (συμπληρώστε το επίπεδο εκπαίδευσης που έχετε ολοκληρώσει)

- ☐ Απόφοιτος Γυμνασίου
- ☐ Απόφοιτος Λυκείου
- ☐ Απόφοιτος ΑΕΙ
- ☐ Μεταπτυχιακό
- ☐ Διδακτορικό
- ☐ Δεν επιθυμών να απαντήσω
- ☐ Άλλο

4) Κύρια Απασχόληση

- ☐ Δημόσιος/Δημοτικός Υπάλληλος
- ☐ Ιδιωτικός Υπάλληλος
- ☐ Ελεύθερος Επαγγελματίας
- ☐ Φοιτητής
- ☐ Συνταξιούχος
- ☐ Άνεργος
- ☐ Οικιακά
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

5) Οικογενειακό Εισόδημα

- ☐ Έως 10.000 ευρώ/έτος
- ☐ 10.001 – 20.000 ευρώ/έτος
- ☐ 20.001 – 30.000 ευρώ/έτος
- ☐ 30.001 – 40.000 ευρώ/έτος
- ☐ >40.000 ευρώ/έτος
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

6). Περιοχή Κατοικίας

- ☐ Κέντρο
- ☐ Άνω Χαλάνδρι
- ☐ Συνοικισμός Μικρασιατών
- ☐ Φραγκοκλησιά - Μεταμόρφωση
- ☐ Πάτημα
- ☐ Νέο Χαλάνδρι
- ☐ Κάτω Χαλάνδρι
- ☐ Αγία Βαρβάρα
- ☐ Σίδερα
- ☐ Άλλη συνοικία του Δήμου Χαλανδρίου
- ☐ Είμαι επισκέπτης του Δήμου Χαλανδρίου
- ☐ Είμαι εργαζόμενος, αλλά όχι κάτοικος του Δήμου Χαλανδρίου
- ☐ Ευρύτερη περιοχή Αττικής

Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή!!

10. Π1β ΧΑΡΤΕΣ

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 5553/Β/2021, η ενότητα Π1β αποτελείται από τους εξής χάρτες:

(α) οι υπό διαμόρφωση υπαίθριοι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους έχει ολοκληρωθεί η Μελέτη Προσβασιμότητας ή το σχετικό έργο, καθώς και οι δημόσιοι Κ.Χ. για τους οποίους εκπονείται η ανωτέρω,

(β) τα λοιπά σημεία στους υπαίθριους δημόσιους Κ.Χ. που χρειάζονται επεμβάσεις εξασφάλισης της προσβασιμότητας και προσβάσιμης αλυσίδας (ενδεικτικά: οδικό δίκτυο, πλατείες, χώροι πρασίνου, πεζοδρόμια, οδοί ήπιας κυκλοφορίας και πεζόδρομοι, διαβάσεις πεζών κ.λπ.),

(γ) τα τυχόν ορισμένα σημεία καταφυγής και οι οδεύσεις διαφυγής των πολιτών που κινούνται πεζή, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(δ) οι τυχόν ορισμένοι υπαίθριοι κοινόχρηστοι χώροι εκτόνωσης των ατόμων με αναπηρία, των εμποδιζόμενων ατόμων και κατ' επέκταση όλων των πολιτών σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης,

(ε) οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ/οι χωροθετημένες θέσεις στάθμευσης ΑμεΑ για Η/Ο,

(στ) οι υπαίθριοι και στεγασμένοι δημοτικοί χώροι στάθμευσης

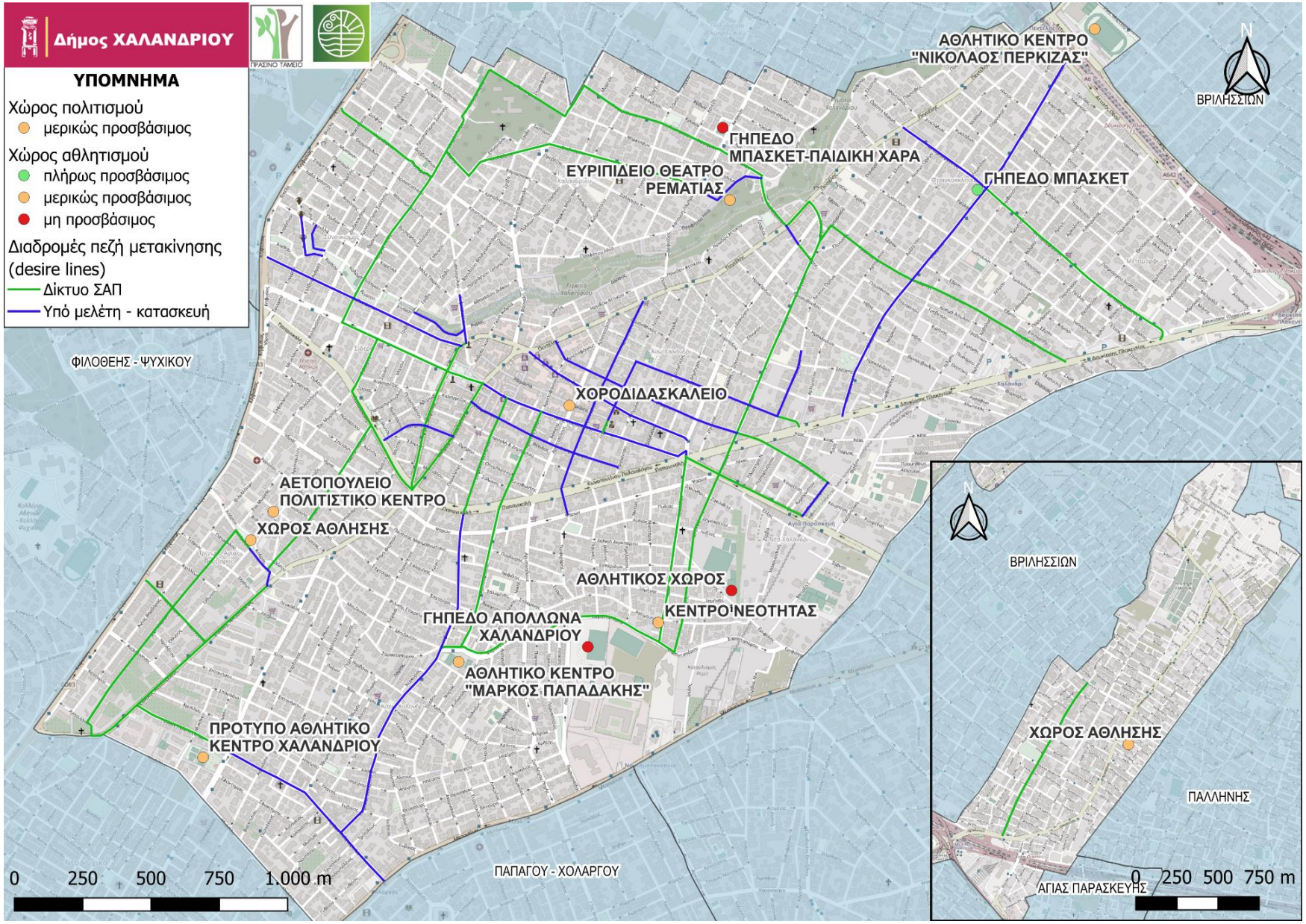
(ζ) οι υφιστάμενοι και υπό υλοποίηση ποδηλατόδρομοι,

(η) οι τερματικοί σταθμοί και οι στάσεις των ΜΜΜ σε συνάρτηση με τον Κ.Χ. που μελετάται,

(θ) οι χωροθετημένες μονάδες πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας υγείας,

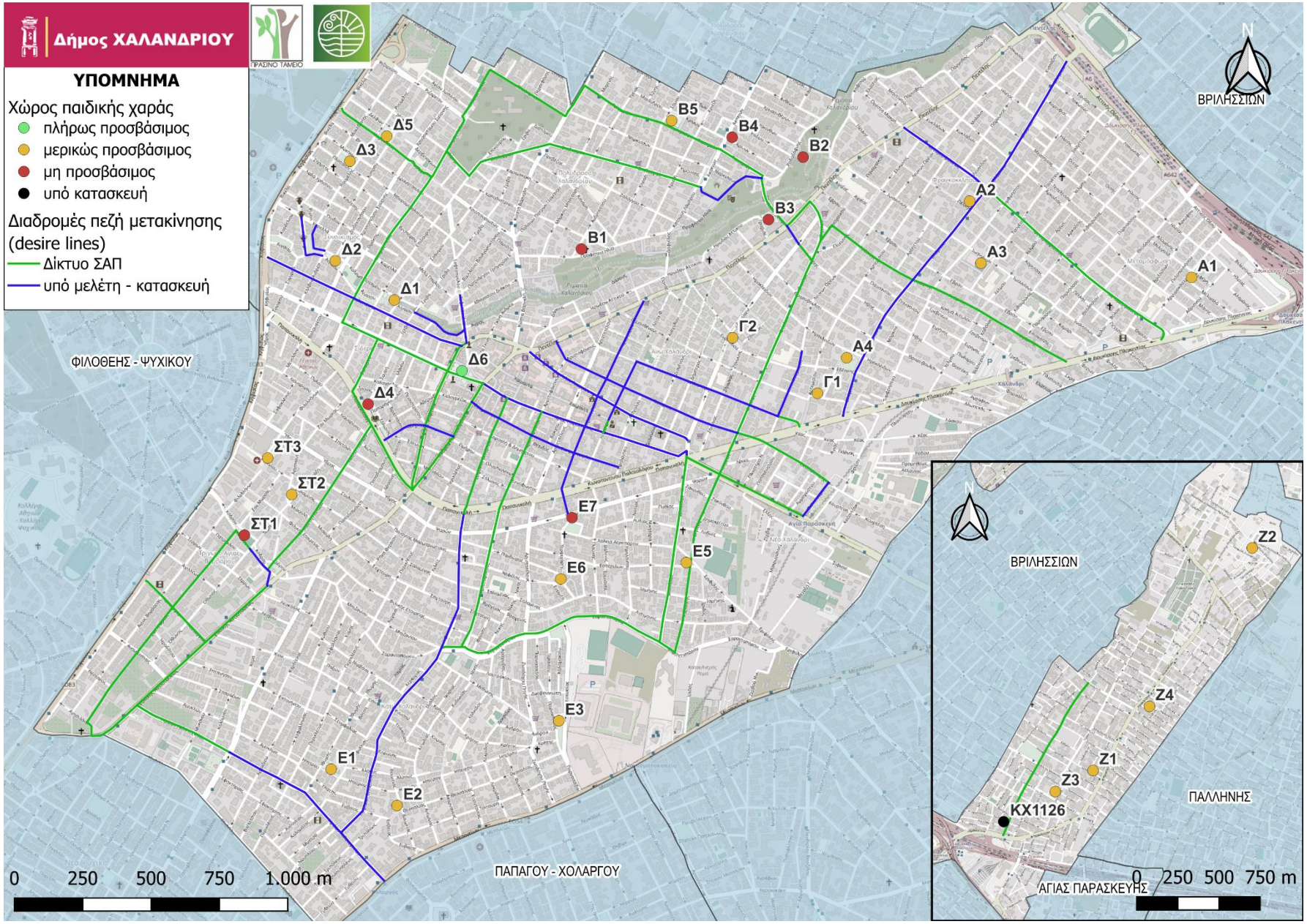
(ι) τα δημόσια κτίρια ή τα κτίρια που στεγάζουν δημόσιες υπηρεσίες και άλλες χρήσεις τα οποία απαιτείται να γίνουν προσβάσιμα, καθώς και ιδιαίτερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής παρέμβασης (π.χ. δημόσια κτίρια και υπηρεσίες, μεγάλα εμπορικά και επιχειρηματικά κέντρα κ.ο.κ.) και μελλοντικά αναπτυσσόμενα σημεία ενδιαφέροντος βάσει του προγραμματισμού του Φορέα Εκπόνησης, που συγκεντρώνουν κοινό.

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται χάρτες της περιοχής του Δήμου.

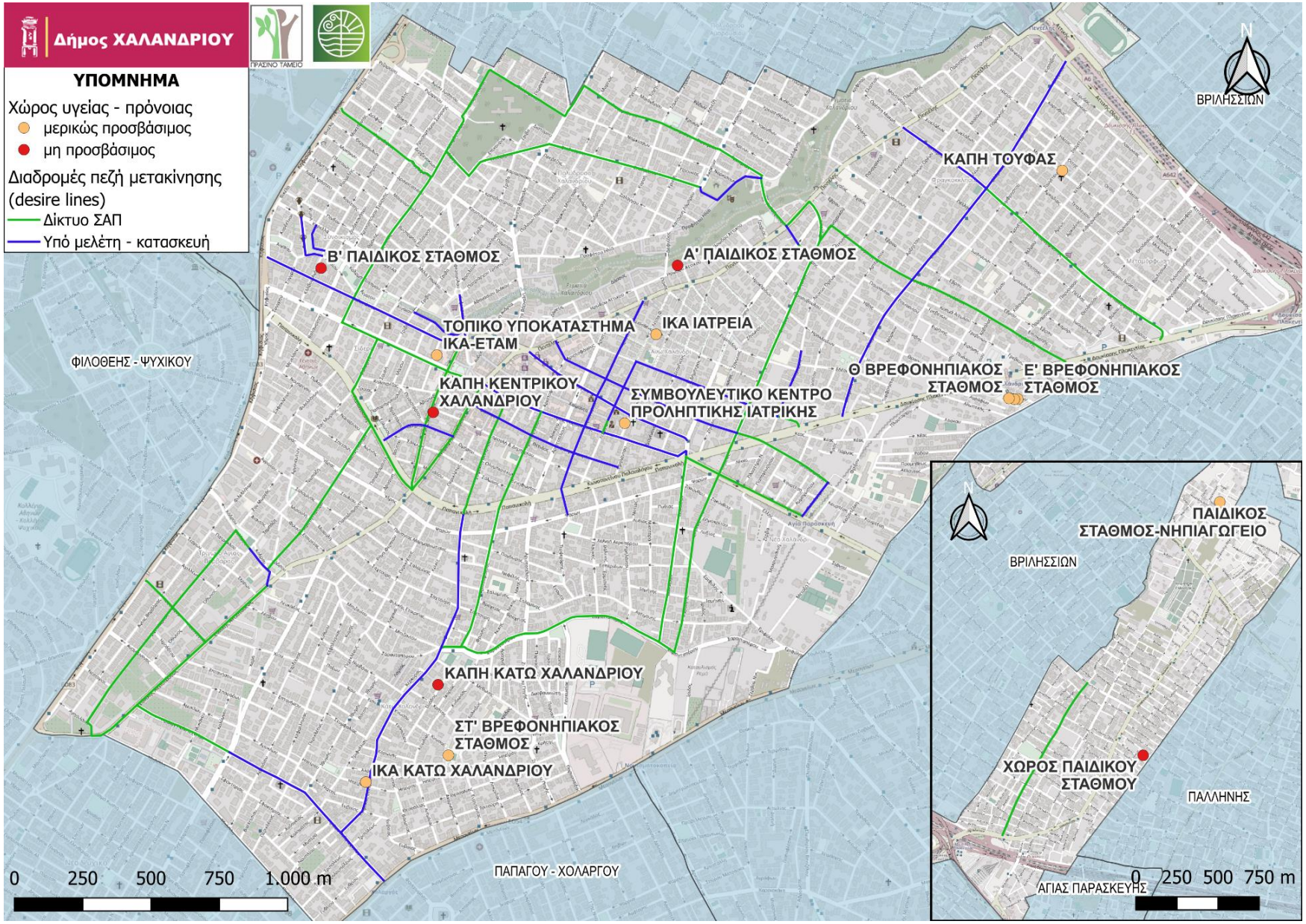

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος πολιτισμού
μερικώς προσβάσιμος
Χώρος αθλητισμού
πλήρως προσβάσιμος
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΡΚΙΖΑΣ"
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΕΥΡΙΠΙΔΕΙΟ ΘΕΑΤΡΟ ΡΕΜΑΤΙΑΣ
ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΧΟΡΟΔΙΔΑΣΚΑΛΕΙΟ
ΑΕΤΟΠΟΥΛΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ
ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ
ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
ΚΕΝΤΡΟ ΝΕΟΤΗΤΑΣ
ΓΗΠΕΔΟ ΑΠΟΛΛΩΝΑ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ"
ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

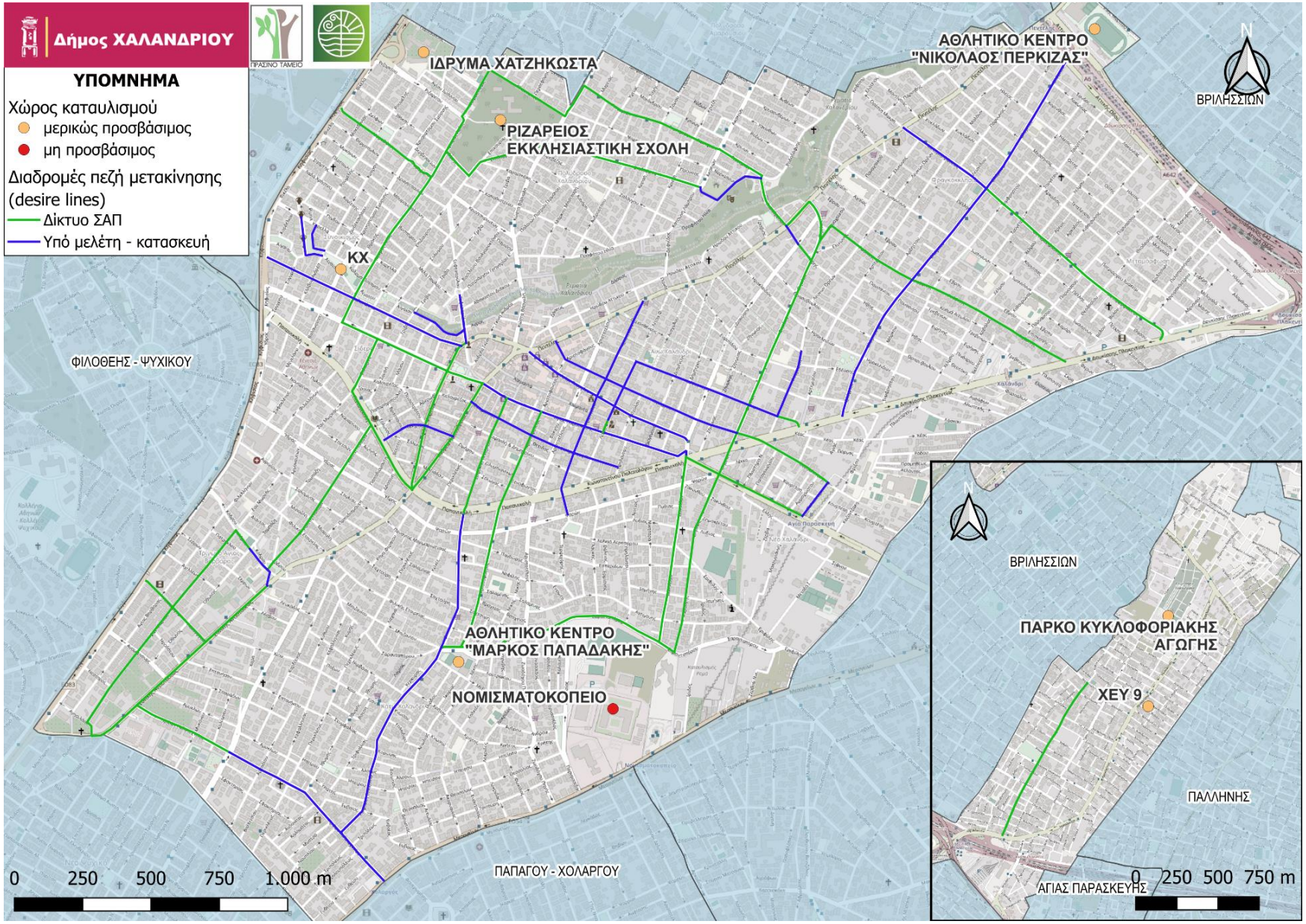
Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος διοίκησης και δημόσιων υπηρεσιών
πλήρως προσβάσιμος
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗΣ
ΕΙΡΗΝΟΔΙΚΕΙΟ
ΚΕΠ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΠΛΑΤΕΙΑΣ
ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΝΗΜΕΡΩΣΗΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΚΕΠ ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ
ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΗΜΟΥ
ΕΛΤΑ
ΔΟΥ (ΕΦΟΡΙΑ)
ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΟ ΤΜΗΜΑ
ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ
ΚΕΠ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΝΕΚΡΟΤΑΦΕΙΟ
ΚΕΠ ΠΑΤΗΜΑΤΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος εκπαίδευσης
πλήρως προσβάσιμος
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΚΩΣΤΑ
7ο ΕΣΠΕΡΙΝΟ ΕΠΑΛ
ΣΕΚ
3ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
3ο ΛΥΚΕΙΟ
3ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
14ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
11ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
13ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
3ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
12ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
9ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
2ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
2ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ
13ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
12ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
15ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
5ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ
4ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
ΙΕΚ
6ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
2ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
14ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
11ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
2ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
1ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ
1ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
1ο ΕΠΑΛ
1ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
1ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ
8ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
6ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
2ο ΕΠΑΛ
7ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
4ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
10ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
4ο ΛΥΚΕΙΟ
5ο ΕΝΙΑΙΟ ΛΥΚΕΙΟ
5ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
7ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
10ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
7ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
6ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
16ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ
16ο ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
8ο ΓΥΜΝΑΣΙΟ
ΧΩΡΟΣ ΔΗΜΟΤΙΚΟΥ ΣΧΟΛΕΙΟΥ
ΧΩΡΟΣ ΚΤΙΡΙΟΥ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

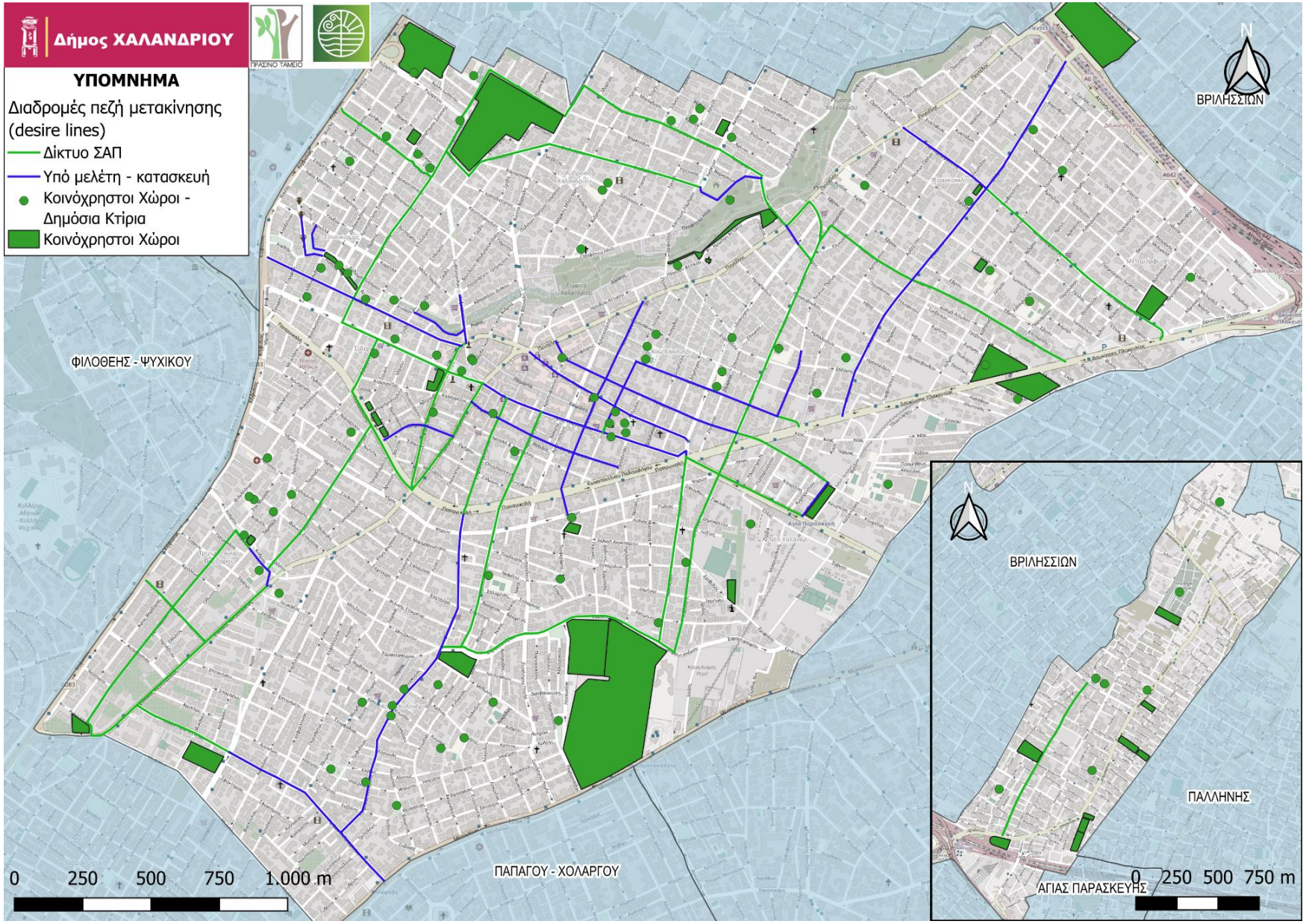

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΤΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος παιδικής χαράς
πλήρως προσβάσιμος
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
υπό κατασκευή
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
υπό μελέτη - κατασκευή
N
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
Δ5
Δ3
Δ2
Δ1
Δ6
Δ4
ΣΤ3
ΣΤ2
ΣΤ1
Β5
Β4
Β2
Β3
Β1
Γ2
Γ1
Α2
Α3
Α4
Α1
Ε7
Ε6
Ε5
Ε3
Ε1
Ε2
Ζ2
Ζ4
Ζ1
Ζ3
ΚΧ1126
0 250 500 750 1.000 m
0 250 500 750 m

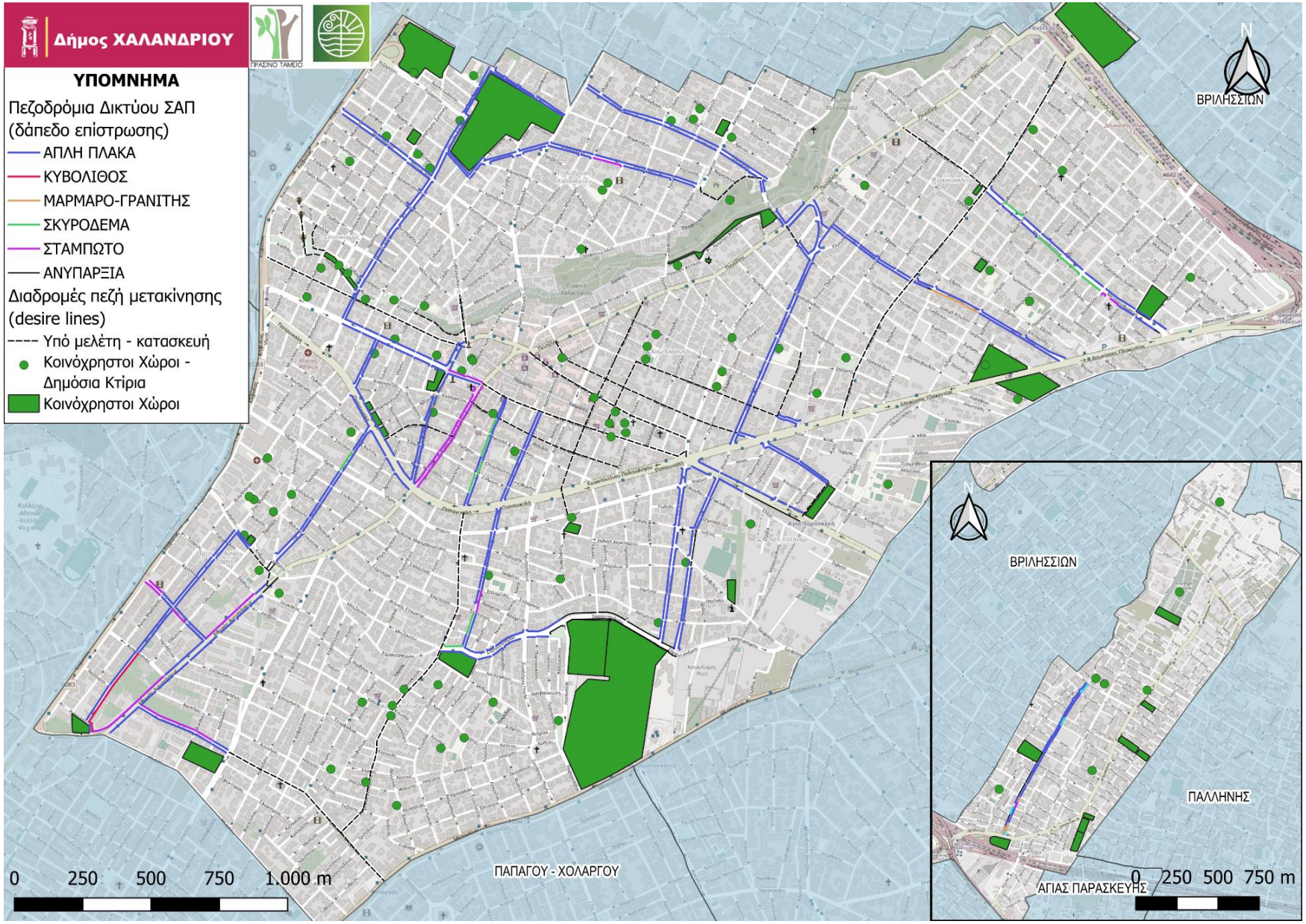
Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος πρασίνου - πάρκο - πλατεία
πλήρως προσβάσιμος
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΧΩΡΟΣ Ι.ΝΑΟΥ
ΚΧ
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ
ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΚΧ
ΠΑΡΚΟ ΑΓΙΩΝ ΑΝΑΡΓΥΡΩΝ
ΜΕΤΡΟ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ
Ι.Ν. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ
ΜΕΤΡΟ ΧΟΛΑΡΓΟΣ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ
ΧΕΥ 9
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΧΕΥ 9
ΔΟΥΚΙΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m


Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος υγείας - πρόνοιας
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΚΑΠΗ ΤΟΥΦΑΣ
Β' ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
Α' ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΤΟΠΙΚΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΙΚΑ-ΕΤΑΜ
ΙΚΑ ΙΑΤΡΕΙΑ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
Θ ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
Ε' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΚΑΠΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΠΡΟΛΗΠΤΙΚΗΣ ΙΑΤΡΙΚΗΣ
ΚΑΠΗ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΣΤ' ΒΡΕΦΟΝΗΠΙΑΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΙΚΑ ΚΑΤΩ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΠΑΙΔΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ-ΝΗΠΙΑΓΩΓΕΙΟ
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΧΩΡΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m


Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος καταυλισμού
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΙΔΡΥΜΑ ΧΑΤΖΗΚΩΣΤΑ
ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΕΡΚΙΖΑΣ"
ΡΙΖΑΡΕΙΟΣ ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΚΧ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ "ΜΑΡΚΟΣ ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ"
ΝΟΜΙΣΜΑΤΟΚΟΠΕΙΟ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΡΚΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗΣ ΑΓΩΓΗΣ
ΧΕΥ 9
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Χώρος καταφυγής
πλήρως προσβάσιμος
μερικώς προσβάσιμος
μη προσβάσιμος
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΧΩΡΟΣ Ι.ΝΑΟΥ
ΓΗΠΕΔΟ ΜΠΑΣΚΕΤ
ΚΧ
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
5ο ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΣΧΟΛΕΙΟ
ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ
ΜΕΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ
ΚΧ
ΠΡΑΣΙΝΟ-ΠΑΙΔΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
ΑΜΑΞΟΣΤΑΣΙΟ
ΜΕΤΡΟ ΑΓ. ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
ΧΩΡΟΣ ΑΘΛΗΣΗΣ
ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
Ι.Ν. ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑΣ
ΠΡΟΤΥΠΟ ΑΘΛΗΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΜΕΤΡΟ ΧΟΛΑΡΓΟΣ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΚΤΙΡΙΟ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ
ΧΩΡΟΣ ΠΑΙΔΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΧΕΥ 9
ΔΟΥΚΙΣΗΣ ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m


Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Δίκτυο ΣΑΠ
Υπό μελέτη - κατασκευή
Κοινόχρηστοι Χώροι - Δημόσια Κτίρια
Κοινόχρηστοι Χώροι
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m


Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Πεζοδρόμια Δικτύου ΣΑΠ (δάπεδο επίστρωσης)
ΑΠΛΗ ΠΛΑΚΑ
ΚΥΒΟΛΙΘΟΣ
ΜΑΡΜΑΡΟ-ΓΡΑΝΙΤΗΣ
ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ
ΣΤΑΜΠΩΤΟ
ΑΝΥΠΑΡΞΙΑ
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Υπό μελέτη - κατασκευή
Κοινόχρηστοι Χώροι - Δημόσια Κτίρια
Κοινόχρηστοι Χώροι
N
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Πεζοδρόμια Δικτύου ΣΑΠ (όδευση τυφλών)
ΝΑΙ
ΟΧΙ
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Υπό μελέτη - κατασκευή
Κοινόχρηστοι Χώροι - Δημόσια Κτίρια
Κοινόχρηστοι Χώροι
N
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Πεζοδρόμια Δικτύου ΣΑΠ
(πλάτος πεζοδρομίου)
0
< 1.50
1.50 - 2.10
2.10 - 3.00
> 3.00
Διαδρομές πεζή μετακίνησης
(desire lines)
Υπό μελέτη - κατασκευή
Κοινόχρηστοι Χώροι - Δημόσια Κτίρια
Κοινόχρηστοι Χώροι
N
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m

Δήμος ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ
ΠΡΑΣΙΝΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΥΠΟΜΝΗΜΑ
Πεζοδρόμια Δικτύου ΣΑΠ (ποιότητα πεζοδρομίου)
ΑΝΥΠΑΡΞΙΑ
ΚΑΚΗ
ΜΕΤΡΙΑ
ΚΑΛΗ
ΑΡΙΣΤΗ
Διαδρομές πεζή μετακίνησης (desire lines)
Υπό μελέτη - κατασκευή
Κοινόχρηστοι Χώροι - Δημόσια Κτίρια
Κοινόχρηστοι Χώροι
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΠΑΓΟΥ - ΧΟΛΑΡΓΟΥ
0 250 500 750 1.000 m
ΒΡΙΛΗΣΣΙΩΝ
ΠΑΛΛΗΝΗΣ
ΑΓΙΑΣ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗΣ
0 250 500 750 m