

ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΛΗΝΗΣ

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας  
(ΣΒΑΚ)  
του Δήμου Παλλήνης

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

### ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Μέτρα Κινητικότητας .....	2
2. Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης .....	64
3. Χρονοδιάγραμμα και Προϋπολογισμός .....	71

# 1. Μέτρα Κινητικότητας

Τα οριστικά μέτρα του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Παλλήνης διαμορφώθηκαν ως το τελικό παράγωγο της συνολικής διαδικασίας εκπόνησης που ακολουθήθηκε στο παρόν έργο, σε συμφωνία με τις Ευρωπαϊκές και Εθνικές Οδηγίες.

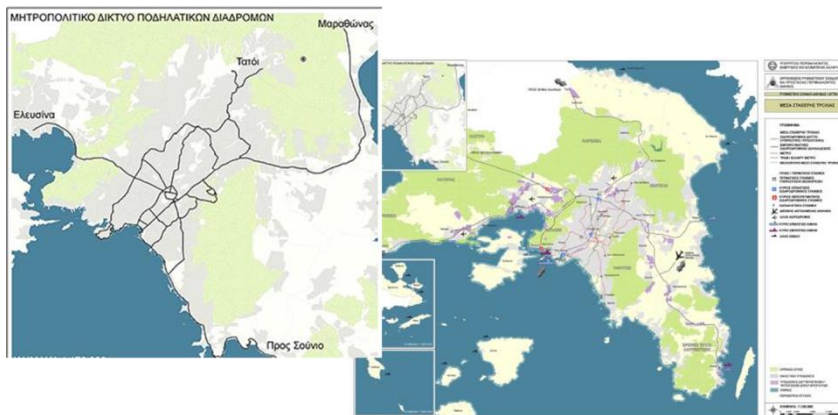
Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται η παρουσίαση των οριστικών μέτρων του ΣΒΑΚ, έτσι όπως έχων προκύψει από την διαδικασία, λαμβάνοντας υπόψη τις εξής παραμέτρους:

- Οραματικός Στόχος του ΣΒΑΚ Δήμου Παλλήνης
- Στρατηγικοί Στόχοι του ΣΒΑΚ Δήμου Παλλήνης
- Επικρατέστερο Σενάριο Κινητικότητας
- Αποτελέσματα της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης
- Συμπεράσματα, παρατηρήσεις, προτροπές, εκτιμήσεις από τους εμπλεκόμενους φορείς και τους πολίτες στο πλαίσιο του Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Παρακάτω παρουσιάζεται το σύνολο των μέτρων που προτείνονται μετά από τις τροποποιήσεις που έγιναν από την Ομάδα Εργασίας του ΣΒΑΚ Παλλήνης και όπως οριστικοποιήθηκαν τελικά.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ				
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Εμβληματική παρέμβαση της λεωφόρου Μαραθώνος από λεωφόρο Σπάτων έως οδό Πογωνίου (συνδέσεις με Περιφερειακή Υμηττού) με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού και δημιουργία ποδηλατοδρόμου				
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ποδήλατο - Πεζή μετακίνηση				
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών.</li> </ul> <p>Και πιο εξειδικευμένα: Σύνδεση κέντρου Παλλήνης με κέντρο Γέρακα και αναδιανομή οδικού χώρου προς όφελος πεζών και ποδηλάτου.</p>				
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p>Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής ΦΕΚ 156/Α/2014 : <u>Άρθρο 30 – Οργάνωση συστήματος μεταφορών</u></p> <p>6. Παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας υπερτοπικού και τοπικού χαρακτήρα</p> <p>Για την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας οι προτεραιότητες είναι οι εξής:</p> <p>στ) Η προώθηση εκτός λεκανοπεδίου ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικές περιοχές πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος, όπως στην Ελευσίνα, στο Κτήμα Τατοΐου, στο Μαραθώνα και στο Σούνιο.</p>				
	Χαρακτήρας	<table border="1"> <tr> <td>Έργο:</td> <td>X</td> </tr> <tr> <td>Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:</td> <td>X</td> </tr> </table>	Έργο:	X	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
Έργο:	X					
Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X					



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>Υπηρεσία / Διαδικασία:</p>
<p><b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b></p>	
<p>Στόχος των πρώτων μέτρων που προτείνονται στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ είναι η ενοποίηση και η ισχυροποίηση των δύο κέντρων του Γέρακα και της Παλλήνης. Καθώς τα δύο κέντρα ενώνονται μέσω της λεωφόρου Μαραθώνος η υλοποίηση του στόχου αυτού περνάει μέσα από την ανάπτυξη της λεωφόρου, ώστε να αποκτήσει εικόνα φιλική στους πεζούς που αποτελεί προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη ενός ενιαίου κέντρου.</p> <p>Ανάμεσα στα δύο κέντρα βρίσκεται σήμερα και η βασική πύλη για όσους θέλουν να μετακινηθούν προς άλλες περιοχές της Αττικής χωρίς να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητό τους: Ο σταθμός μετρό και προαστιακού «Παλλήνη». Η βελτίωση των συνθηκών για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων κατά μήκος της λεωφόρου Μαραθώνος μεταξύ των κέντρων Γέρακα και Παλλήνης θα έχει ως αποτέλεσμα να βελτιωθεί η προσβασιμότητα με ποδήλατο ή πεζή του σταθμού και κατά συνέπεια και η εμβέλειά του και αναμένεται να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου για την προσέγγισή του. Παράλληλα αναμένεται ένα μερίδιο των ανθρώπων που αποφάσιζαν να κινηθούν προς άλλες περιοχές του Λεκανοπεδίου με το αυτοκίνητό τους να στραφούν στη χρήση των μέσων σταθερής τροχιάς, εάν ο σταθμός γίνει πιο ελκυστικός.</p>	
<p><b>► _Εμβληματική παρέμβαση στη λεωφόρο Μαραθώνος</b></p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> </div> <div style="width: 50%;"> <p>Σύνδεση κέντρων Παλλήνης και Γέρακα Από λεωφόρο Σπάτων έως οδό Πωγωνίου</p> </div> </div>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

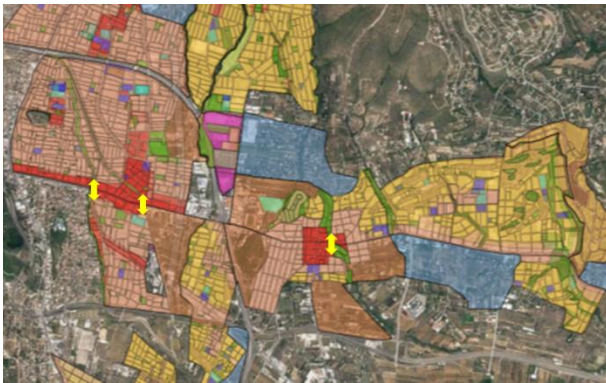


Υφιστάμενη Διατομή στη Δ.Ε. Παλλήνης



Διατομή στη Δ.Ε. Παλλήνης \_ Πρώτη εναλλακτική

Επί της Λεωφόρου Μαραθώνος θα διαμορφωθούν ασφαλείς διαβάσεις ειδικά στα σημεία όπου θα προβλεφθούν και δίκτυα πεζών/ ποδηλάτων (πχ στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως που θα πραγματοποιηθεί η διαδρομή παράλληλα στις πρώην σιδηροδρομικές γραμμές, στο ρέμα Παλλήνης και στο ρέμα Παναγίτσας του Γέρακα), προκειμένου πεζοί και ποδηλάτες να μπορούν να διασχίσουν κάθετα τη Λεωφόρο Μαραθώνος με ασφάλεια.



**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**

Δεδομένης της γραμμικής ανάπτυξης του εμπορικού κέντρου κατά μήκος της Λεωφόρου Μαραθώνος, τα ζητήματα που εξυπηρετεί η συγκεκριμένη παρέμβαση είναι την ανάγκη για ασφαλή χρήση του εμπορικού κέντρου και την αντιμετώπιση του προβλήματος οδικής ασφάλειας. Από το συμμετοχικό σχεδιασμό αναδείχθηκε το πρόβλημα της επικινδυνότητας του δρόμου λόγω της ταχείας κυκλοφορίας των οχημάτων από τη Λεωφόρο Μαραθώνος και την ασύμβατη χρήση του εμπορικού Κέντρου κατά μήκος της Λεωφόρου. Επιπλέον, εξυπηρετείται και η ασφαλής πρόσβαση στο σταθμό Μετρό/ Προαστιακού Παλλήνη, καθώς και η ασφαλής σύνδεση των δύο κέντρων: Δ.Ε. Γέρακα και Δ.Ε. Παλλήνης.

**Πεδίο εφαρμογής**

Η περιοχή της Λεωφόρου Μαραθώνος από τη Λεωφόρο Σπάτων έως την οδό Πογωνίου.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Προτεραι- ότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαι- τούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		X
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Απαλλαγή από ΣΥΠΟΘΑ)		X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου με Υπουργείο Μεταφορών (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)		6 έως 9 μήνες	
	Οριστική Μελέτη Αναπλάσης Λ.Μαραθώνος (κυκλοφοριακή μελέτη, μελέτη οδοποιίας, αρχιτεκτονική μελέτη)		6 έως 9 μήνες	
	Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες	
	Κατασκευή προτεινόμενης ανάπλασης στη Λ.Μαραθώνος		1 έως 2 έτη	
	<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>			
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Μεταφορών (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)		
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Μεταφορών (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)			
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Μεταφορών (Διεύθυνση Οδικών Υποδομών)			
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ ενοποίηση των κέντρων του Γέρακα και της Παλλήνης</li> <li>+ ανάπλαση της λεωφόρου, ώστε να αποκτήσει εικόνα φιλική στους πεζούς</li> <li>+ οικονομική ανάπτυξη ενός ενιαίου κέντρου</li> <li>+ βελτίωση της προσβασιμότητας με ποδήλατο ή πεζή του σταθμού Παλλήνη (ο οποίος βρίσκεται ανάμεσα στα δύο κέντρα)</li> <li>+ βελτίωση ελκυστικότητας σταθμού και αύξηση του μεριδίου χρήσης των μέσων σταθερής τροχιάς</li> </ul>				

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	-καταστρατήγηση υποδομών	
	-αντιδράσεις από εμπόρους	
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μήκος (χλμ) κατασκευασμένου ποδηλατόδρομου</li> <li>Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>7.500.000</li> </ul>
Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και για την επόμενη προγραμματική περίοδο 2021-2027), Πράσινο Ταμείο, Ίδιοι πόροι	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Μετατροπή εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου σε πράσινη διαδρομή για πεζούς και ποδηλάτες σε όλη την έκταση του Δήμου
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ποδήλατο - Πεζή μετακίνηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>- Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> <li>- Ανάδειξη των χώρων πρασίνου και στοιχείων που συνθέτουν την ταυτότητα της πόλης</li> </ul>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Ερευνητικό Πρόγραμμα Περιφέρειας – ΕΜΠ / Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας «Το παράδειγμα της γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο. Χάραξη μίας στρατηγικής χωροταξικής ολοκλήρωσης και οικονομικής



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ανάπτυξης των Μεσογείων με βάση τον πρώην σιδηροδρομικό διάδρομο».	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Σε μία μητροπολιτική περιοχή όπως είναι η Παλλήνη είναι πολύ χρήσιμες και υποδομές προς σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς, αφού ο συνδυασμός περπατήματος ή ποδηλάτου και μέσου σταθερής τροχιάς εξασφαλίζει ανταγωνιστικές του αυτοκινήτου ταχύτητες στον πυκνοδομημένο αστικό ιστό και κατά συνέπεια η ανάδειξη των συνδυασμένων μετακινήσεων αποτελεί μέτρο που συντελεί στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου.</p> <p>Η γραμμή Λαυρίου συνδέει το σταθμό μετρό και προαστιακού Δουκίσσης Πλακεντίας με αρκετές γειτονίες του Γέρακα και της Παλλήνης (Γαργηπτός, Σταυρός, Κέντρο, Μπαλάνα, Κάντζα, Λεοντάριο), με την πλατεία του Γέρακα και το σταθμό μετρό και προαστιακού «Κάντζα». Οπότε η μετατροπή της σε άξονα κίνησης πεζών / ποδηλατών θα συντελέσει στη σημαντική μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου από γειτονίες του Γέρακα προς το κέντρο και στην αύξηση της χρήσης εναλλακτικών του αυτοκινήτου τρόπων μετακίνησης για τις μετακινήσεις αυτές. Παράλληλα αναμένεται να ενθαρρύνει τις συνδυασμένες μετακινήσεις με τα μέσα σταθερής τροχιάς της περιοχής και να συντελέσει στη μείωση των διαδημοτικών μετακινήσεων με τη χρήση αυτοκινήτου. Τέλος αναμένεται να αυξήσει την επισκεψιμότητα του κέντρου του Γέρακα, καθώς η μεγάλη μήκους διαδρομή αυτή μπορεί να αποκτήσει χαρακτηριστικά υπερτοπικού πόλου αναψυχής.</p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



Οδός Εθνικής Αντίστασεως – πρώην γραμμή Λαυρίου



Παράδειγμα καλής πρακτικής διαχωρισμένης υποδομής ποδηλάτου

▶ Ιστορική σιδηροδρομική γραμμή Λαυρίου



Πλατεία Γέρακα



Σιδηροδρομικός Σταθμός Γέρακα



Αποθήκες Καμπά



Παλαιό Σταθμαρχείο Κάντζας



2ο Γυμνάσιο- Λύκειο Παλλήνης



Βίλλα Καμπά



ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΡΙΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ



Ελαιώνες



ΕΛΛΗΝΟ-ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ

Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Εξυπηρετείται η ανάγκη των κατοίκων να κάνουν ποδήλατο και να περπατούν με ασφάλεια, μέσω διαδρομής αναψυχής που συνδέεται με το τοπίο των Μεσογείων και την ταυτότητα της πόλης. Επιπλέον, η ανάγκη να προσεγγίζουν τα μέσα σταθερής τροχιάς με εναλλακτικούς του ΙΧ τρόπους και με αυτό τον τρόπο να ενισχυθεί η διατροφικότητα στις μετακινήσεις, συνδυάζοντας διαφορετικά μέσα.

Πεδίο εφαρμογής

Η διαδρομή παράλληλα στις πρώην σιδηροδρομικές γραμμές του τραίνου προς Λαύριο στα όρια του Δήμου Παλλήνης, από Σταθμό Μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας, περιοχή Γέρακα μέσω οδού Εθνικής Αντιστάσεως, οδό Σολωμού έως Σταθμό Μετρό/ Προαστιακού Κάντζα.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	
		Άλλη δράση Ωριμότητας: Διαδικασία παραχώρησης της έκτασης που δεν διαθέτει ο Δήμος Παλλήνης		X
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
	Διαδικασία εκχώρησης στο Δήμο του τμήματος της έκτασης που δεν ανήκει στο Δήμο Παλλήνης.		1 έως 2 έτη	
Οριστική Μελέτη Ποδηλατόδρομου		6 έως 9 μήνες		
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες		
Κατασκευή Ποδηλατόδρομου		1 έως 2 έτη		
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>				
Σχεδιασμού:		Δήμος Παλλήνης, Περιφέρεια Αττικής		
Υλοποίησης:		Δήμος Παλλήνης, Περιφέρεια Αττικής		
Εποπτείας:		Δήμος Παλλήνης, Περιφέρεια Αττικής		
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>				
<p>+ Σύνδεση μεταξύ πλατείας - κέντρου Γέρακα, σταθμού Μετρό / Προαστιακού Δουκίσσης Πλακεντίας και περιοχής Κάντζας</p> <p>+ Αλλαγή στην κατανομή χρήσης των μέσων μετακίνησης με θετικό πρόσημο στο ποδήλατο, δεδομένου ότι θα υπάρχει ασφαλής πρόσβαση στους σταθμούς Μετρο/ Προαστιακού</p> <p>+ Ανάδειξη του τμήματος της ιστορικής σιδηροδρομικής γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο, των σταθμών που διατηρούνται στην περιοχή της πλατείας Γέρακα και στην Κάντζα, του ιστορικού κτηρίου των Αποθηκών Καμπά (που μαρτυρεί την έντονη ενασχόληση των κατοίκων με την καλλιέργεια του σταφυλιού).</p>				
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) κατασκευασμένου ποδηλατόδρομου</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

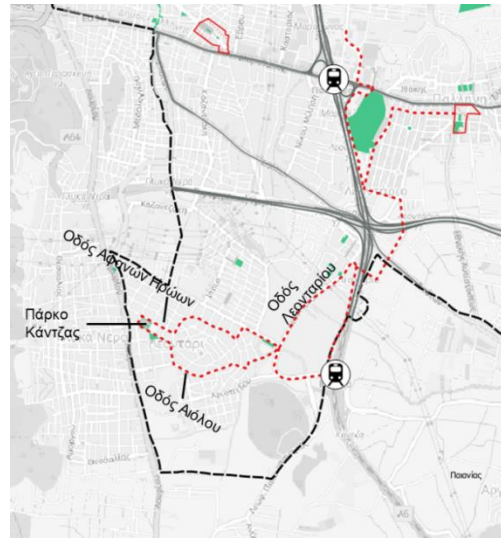
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κατασκευή διαδρομής ποδηλάτου / πεζού: 2.500.000 €</li> </ul>
Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και επόμενη προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι

ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
Τίτλος	Διαχωρισμένη υποδομή για ποδήλατο - πεζούς	
Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ποδήλατο - Πεζή μετακίνηση	
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>- Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>- Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>- Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> </ul>	
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Διεθνώς έχει αποδειχθεί ότι το μερίδιο κίνησης πεζή ή με ποδήλατο αυξάνεται όταν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές ώστε οι μετακινούμενοι να αισθάνονται ασφάλεια και άνεση να μετακινηθούν στο αστικό περιβάλλον που πολλές φορές είναι εχθρικό για τις κατηγορίες αυτές των μετακινούμενων.</p> <p>Ιδιαίτερα είναι χρήσιμες υποδομές που οδηγούν από τις γειτονιές προς το κέντρο των οικισμών, αφού εκεί εντοπίζονται οι δραστηριότητες και οι προορισμοί των μετακινήσεων.</p>	



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

▶ Σύνδεση Κάντζας - Παλλήνης



▶ Σύνδεση κέντρου Παλλήνης με περιοχή Λουτρό (διαχωρισμένη υποδομή ποδηλάτου)



Οδός Εθνικής Αντιστάσεως

Για τη σύνδεση Ανθούσας με το σταθμό μετρό Παλλήνης και τη λεωφόρο Μαραθώνος δημιουργείται διαχωρισμένη υποδομή ποδηλάτου κατά μήκος της λεωφόρου Ανθούσας που συνδέει το ρέμα της Ανθούσας με τη λεωφόρο Μαραθώνος.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Διαδρομή ποδηλάτου για τη σύνδεση Ανθούσας- Παλλήνης (διαχωρισμένη &amp; αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου)                  Διαδρομή μέσω Λεωφόρου Ανθούσας</p>		
	 Πάρκο Ανθούσας	 Λεωφόρος Ανθούσας	
	<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p>		
	<p>Διεθνώς έχει αποδειχθεί ότι το μερίδιο κίνησης πεζή ή με ποδήλατο αυξάνεται όταν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές ώστε οι μετακινούμενοι να αισθάνονται ασφάλεια και άνεση να μετακινηθούν στο αστικό περιβάλλον που πολλές φορές είναι εχθρικό για τις κατηγορίες αυτές των μετακινούμενων.</p> <p>Ιδιαίτερα είναι χρήσιμες υποδομές που οδηγούν από τις γειτονιές προς το κέντρο των οικισμών, αφού εκεί εντοπίζονται οι δραστηριότητες και οι προορισμοί των μετακινήσεων. Η ανάγκη που εξυπηρετείται με τη συγκεκριμένη κατηγορία μέτρων είναι ακριβώς οι παραπάνω συνδέσεις μεταξύ των γειτονιών και των κέντρων των οικισμών.</p>		
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>			
<p>Οι συνδέσεις που αναφέρονται παραπάνω εντοπίζονται χωρικά και στις τρεις Δημοτικές Ενότητες του Δήμου Παλλήνης, Δ.Ε. Γέρακα, Δ.Ε. Παλλήνης και Δ.Ε. Ανθούσας, συνδέοντάς τες με όλες τις γειτονιές του Δήμου.</p>			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	Χαμηλή	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Απαιτούμενη Ωριμότητα	Άλλη δράση Ωριμότητας:	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Βήματα Υλοποίησης		Εκτιμώμενη Διάρκεια
Οριστική Μελέτη Ποδηλατοδρόμων		6 έως 9 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων		1 έως 2 έτη
Εμπλεκόμενοι φορείς		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
Προσδοκώμενα Αποτελέσματα		
<p>+ Σύνδεση γειτονιών με κέντρα οικισμών με διαδρομές προσβάσιμες σε πεζούς/ ποδηλάτες και ασφαλείς.</p> <p>+ Αναδιανομή του οδικού χώρου προς όφελος του ποδηλάτου και της πεζής μετακίνησης με παράλληλη μείωση του πλάτους της οδού για χρήση ΙΧ στο ελάχιστο.</p> <p>+ Μείωση ταχύτητας κυκλοφορίας ΙΧ.</p>		
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) διαχωρισμένων διαδρομών ποδηλάτου</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή διαχωρισμένων υποδομών ποδηλάτου : 8.000.000 €</li> </ul>	
Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και επόμενη προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι	



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

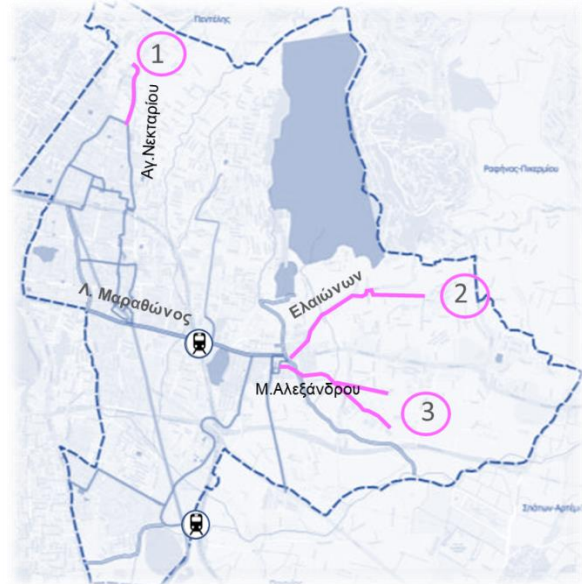
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Ήπιες παρεμβάσεις (οριζόντια - κάθετη σήμανση) για συνύπαρξη αυτοκινήτων - ποδηλάτων σε δευτερεύουσες οδούς με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για αποφόρτιση των οδών αυτών.	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση Κυκλοφορίας – Οδική Ασφάλεια	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>- Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
Υπηρεσία / Διαδικασία:			
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>Σε εκτός σχεδίου περιοχές που έχουν οδούς με στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά γίνονται παρεμβάσεις σε ακτινικούς άξονες που τις συνδέουν με το κέντρο της Παλλήνης, ώστε να αποφορτιστούν από την κυκλοφορία αυτοκινήτων, να μειωθούν οι ταχύτητες και να είναι δυνατή η ασφαλής συνύπαρξη ποδηλάτων και ΙΧ. Πιο συγκεκριμένα δημιουργείται διαδρομή προς Νέα Παλλήνη, Ντράφι μέσω της οδού Ελαιώνων και της οδού Αργιθέας, διαδρομή προς Κάτω Χαρβάτι μέσω των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κορίνθου, Πλατάνου και Δημ. Παναγέα. Τέλος δημιουργείται διαδρομή προς Δασαρχείο Πεντέλης μέσω της οδού Αγίου Νεκταρίου.</p>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

► **Σύνδεση γειτονιών με ποδήλατο**

- Ήπιες παρεμβάσεις (οριζόντια - κάθετη σήμανση) για συνύπαρξη αυτοκινήτων - ποδηλάτων σε δευτερεύοντες οδούς με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά

- 1 διαδρομή προς Δασαρχείο Πεντέλης μέσω της οδού Αγίου Νεκταρίου
- 2 διαδρομή προς Νέα Παλλήνη Ντράφι μέσω της οδού Ελαιώνων και της οδού Αργιθέας
- 3 διαδρομή προς Κάτω Χαρβάτι μέσω των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κορίνθου, Πλατάνου και Δημ. Παναγέα



Παράδειγμα κοινής χρήση πεζών, ποδηλάτων και αυτοκινήτου με χαμηλές ταχύτητες

**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**

Ολοκληρώνεται ένα πλήρες δίκτυο ποδηλάτου που καλύπτει ένα πολύ σημαντικό τμήμα του Δήμου ακόμα και σε περιοχές εκτός σχεδίου με δρόμους που έχουν ανεπαρκή χαρακτηριστικά με αποτέλεσμα να είναι δυνατή η ασφαλής μετακίνηση με το ποδήλατο που είναι προϋπόθεση για την αύξηση της χρήσης του.

**Πεδίο εφαρμογής**

Δημιουργία διαδρομής προς Δασαρχείο Πεντέλης μέσω της οδού Αγίου Νεκταρίου, διαδρομής προς Ανθούσα μέσω των οδών Αγίου Αθανασίου, λεωφόρου Γαλήνης, Ατλαντίδος, ρέματος Ανθούσας ή εναλλακτικά μέσω Αγίου Αθανασίου, Λεωνίδου, Κανάρη, λεωφόρο Μπάλτσα, Κοιμήσεως Θεοτόκου, Αμαλιάδος, Μυστρά, Σπάρτης, διαδρομής προς Νέα Παλλήνη, Ντράφι μέσω της οδού Ελαιώνων και της οδού Αργιθέας, διαδρομής προς Κάτω Χαρβάτι μέσω των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κορίνθου, Πλατάνου και Δημ. Παναγέα.

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
	<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Απαλλαγή από ΣΥΠΟΘΑ)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων		3 έως 6 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων		1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
+ Βελτίωση των μετακινήσεων με ποδήλατο και σε οδούς με στενά γεωμετρικά χαρακτηριστικά του Δήμου		
+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) διαδρομών με ήπιες παρεμβάσεις (οριζόντιας και κάθετης σήμανσης) συνύπαρξης ποδηλάτου με ΙΧ.</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή διαδρομών με ήπιες παρεμβάσεις: 75.000 €</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και επόμενη προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Ανάπλαση κατά μήκος του ρέματος Γέρακα (από Λεωφόρο Μαραθώνος έως Εθνικής Αντιστάσεως στο ύψος της Αττικής Οδού)	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Ποδήλατο - Πεζή μετακίνηση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης</u> (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>- Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>- Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>- Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> <li>- Ανάδειξη των χώρων πρασίνου και στοιχείων που συνθέτουν την ταυτότητα της πόλης</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
Οι Κοινόχρηστοι Χώροι που υπάρχουν σήμερα κατά μήκος του ρέματος Γέρακα, αποτελούν έναν πυρρήνα δημόσιου χώρου πρασίνου που μπορεί να αξιοποιηθεί για να αναδειχθεί μέσω διαδρομής πεζών.			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

**▶ Ανάπλαση κατά μήκος του ρέματος Γέρακα**

Ανάδειξη χώρων πρασίνου του ρέματος Γέρακα με διαδρομή ποδηλάτου/πεζού (διαχωρισμένη υποδομή)



Παράδειγμα οδού αποκλειστικής χρήσης πεζών / ποδηλάτου



Κοινόχρηστοι χώροι στην οδό Φιλικής Εταιρείας



**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**

Η ανάδειξη ενός πράσινου πνεύμωνα στην πυκνοκατοικημένη περιοχή του Γέρακα.

**Πεδίο εφαρμογής**

Ρέμα Γέρακα από Λεωφόρο Μαραθώνος έως Εθνικής Αντιστάσεως στο ύψος της Αττικής Οδού

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ

<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Οριστική Μελέτη Ανάπλασης Κοινόχρηστων Χώρων	6 έως 9 μήνες	
Διαδικασία Διαγωνισμού	3 έως 6 μήνες	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Κατασκευή Διαδρομής Παράλληλα στο Ρέμα Γέρακα		1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Αύξηση πρασίνου</p> <p>+ Βιοκλιματική αναβάθμιση/ βελτίωση μικροκλίματος</p> <p>+ Δικτύωση με πράσινες διαδρομές για πεζούς και ποδήλατο</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) Περιπατητικής Διαδρομής</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας στε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή Περιπατητικής διαδρομής: 650.000€</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και επόμενη προγραμματική περίοδος 2021-2027), ίδιοι πόροι	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	Τίτλος	Ανάπλαση ρέματος Παλλήνης από το δημοτικό πάρκο στο Πεδίο του Άρεως Παλλήνης έως το μουσείο Νάσιουτζικ για δημιουργία πράσινης διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή μετακίνηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>- Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>- Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>- Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> <li>- Ανάδειξη των χώρων πρασίνου και στοιχείων που συνθέτουν την ταυτότητα της πόλης</li> </ul>
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)
Χαρακτήρας	Έργο: X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:
	Υπηρεσία / Διαδικασία:
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>	
<p>Ανάλογα χαρακτηριστικά έχει και το ρέμα της Παλλήνης. Συνδέει τις γειτονιές νότια και βόρεια του κέντρου με το κέντρο της Παλλήνης, ενώ φθάνει νότια μέχρι το γειτονικό Δήμο Σπάτων στην περιοχή που έχουν αναπτυχθεί χρήσεις που προσελκύουν μετακινήσεις από όλη την Αττική (εμπορικό χωριό McArthur Glen και Αττικό Ζωολογικό Πάρκο). Βόρεια το ρέμα της Παλλήνης διέρχεται από τις υπώρειες του λόφου της Παλλήνης, όπου ο Δήμος έχει κατασκευάσει πάρκο αναψυχής. Παράλληλα το ρέμα είναι προστατευμένο, καθώς ελάχιστοι είναι οι δρόμοι που το διασχίζουν, ενώ υπάρχουν κατά μήκος του ήπιες κλίσεις, κατάλληλες για τη χρήση του ποδηλάτου. Η ανάπτυξη του ρέματος και η δημιουργία διαδρομής πεζών – ποδηλάτων αναμένεται να αυξήσει το περπάτημα και τη χρήση του ποδηλάτου σε κοινωνικές κατηγορίες που σήμερα διστάζουν να χρησιμοποιήσουν φυσικούς τρόπους για μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού. Παράλληλα θα δημιουργηθεί ένας πόλος αναψυχής με ποιοτικά χαρακτηριστικά που αναμένεται να ενθαρρύνει την επισκεψιμότητα του κέντρου της Παλλήνης.</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

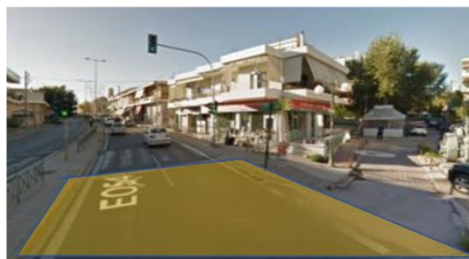
Στάδιο Α: τμήμα μεταξύ των οδών Μαρκώνι και Θερμοπυλών (εντός σχεδίου)



Ρέμα Παλλήνης στο ύψος της πλατείας Αγίου Τρύφωνος



Οδός Σαλαμίνοσ παράλληλα με το ρέμα Παλλήνης



Λεωφόρος Μαραθώνοσ στο σημείο που περνάει το Ρέμα Παλλήνης



Ρέμα Παλλήνης από την οδό Μαρκώνι έωσ Θερμοπυλών



Σύνδεση Παλλήνης με το Δημοτικό Πάρκο στο Πεδίο του Άρεωσ

Ζητήματα που εξυπηρετούνται



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>Η ανάγκη για διαδρομές αναψυχής και συνδυασμό τους με πράσινους διαδρόμους μέσα στις πόλεις. Επιπλέον, επιτυγχάνεται η προστασία του ρέματος από την αυθαίρετη δόμηση και η ανάδειξή του ως περιβαλλοντικός πόρος, πνεύμυνας της περιοχής. Τέλος, το ρέμα Παλλήνης λειτουργεί ως άξονας ενοποίησης του βορείου της Μαραθώνος τμήματος του κέντρου Παλλήνης με το τμήμα του κέντρου που βρίσκεται νότια της Λεωφόρου Μαραθώνος.</p>		
	<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Το πεδίο εφαρμογής του Α' Σταδίου είναι το εντός σχεδίου τμήμα, μεταξύ των οδών Μαρκόνι και Θερμοπυλών.</p> <p>Το πεδίο εφαρμογής του Β' Σταδίου είναι το εκτός σχεδίου τμήμα, το οποίο ξεκινάει από το νότιο όριο του Δήμου Παλλήνης (κοντά στο μουσείο Νάσιουτζικ) και φτάνει βόρεια με περιπατητική διαδρομή έως το Δημοτικό Πάρκο Πεδίων του Άρεως νότια του Λόφου Παλλήνης, μέσω των οδών Σαλαμίνας, Ποσειδώνος, Διός.</p>		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Προτεραιότητα</b>	<p>Α' Στάδιο : Υψηλή</p> <p>Β' Στάδιο: Χαμηλή</p>	
	<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση κλπ)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Οριμότητας: Ένταξη στο σχέδιο πόλης και πράξη εφαρμογής του	X
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
<u>Α' Στάδιο του έργου (βραχυπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας) :</u>			
Οριστική Μελέτη Ανάπλασης για Διαδρομή περιπάτου / ποδηλάτου		6 έως 9 μήνες	
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες	
Κατασκευή Πρότασης Ανάπλασης		1 έως 2 έτη	
<u>Β' Στάδιο του έργου (μακροπρόθεσμος χρονικός ορίζοντας) :</u>			
Ένταξη της εκτός σχεδίου περιοχής στο σχέδιο με οριοθέτηση των Κοινόχρηστων χώρων παράλληλα με το ρέμα και πράξη εφαρμογής του σχεδίου		4 έως 5 έτη	
Οριστική Μελέτη Ανάπλασης για Διαδρομή περιπάτου / ποδηλάτου			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Διαδικασία Διαγωνισμού	6 έως 9 μήνες
	Κατασκευή Πρότασης Ανάπλασης	3 έως 6 μήνες 1 έως 2 έτη
	<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης
	Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης
	Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης
	<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
	<p>+ Αύξηση πρασίνου</p> <p>+ Βιοκλιματική αναβάθμιση/ βελτίωση μικροκλίματος</p> <p>+ Δικτύωση με πράσινες διαδρομές για πεζούς και ποδηλάτο</p> <p>+ Αύξηση του ποσοστού μετακίνησης με περπάτημα και χρήση του ποδηλάτου σε κοινωνικές κατηγορίες που σήμερα διστάζουν να χρησιμοποιήσουν φυσικούς τρόπους για μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού.</p> <p>+ Δημιουργία ενός πόλου αναψυχής με ποιοτικά χαρακτηριστικά που αναμένεται να ενθαρρύνει την επισκεψιμότητα του κέντρου της Παλλήνης.</p>	
	<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) διαδρομής υλοποιημένης κατά μήκος του ρέματος</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
	<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή πρότασης ανάπλασης : 1.500.000 (Α' Στάδιο) 2.000.000 (Β' Στάδιο)</li> </ul>
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και επόμενη προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι	
	<b>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</b>	<b>ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ</b>
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ</b>	<b>Τίτλος</b>	Ανάπλαση κατά μήκος του ρέματος Μιχαηλινού από Λεωφόρο Λαυρίου έως οδό Αμαδρυάδων, νότια του οικισμού του Λεονταρίου, για δημιουργία πράσινης διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες
	<b>Πεδίο αστικής κινητικότητας</b>	Ποδήλατο - Πεζή μετακίνηση

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης</u> (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ασφαλής σύνδεση των κατακερματισμένων από κεντρικές αρτηρίες κέντρων του Δήμου</li> <li>- Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>- Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>- Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> <li>- Ανάδειξη των χώρων πρασίνου και στοιχείων που συνθέτουν την ταυτότητα της πόλης</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
	Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου		
	Το μέτρο που εξετάζεται είναι η διαμόρφωση πράσινης διαδρομής κατά μήκος των Κοινόχρηστων Χώρων του ρέματος Μιχαληνού.		
	Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
	<p>+ Αύξηση πρασίνου</p> <p>+ Βιοκλιματική αναβάθμιση/ βελτίωση μικροκλίματος</p>		
	Πεδίο εφαρμογής		
Το πεδίο εφαρμογής του μέτρου είναι το ρέμα Μιχαληνού από τη Λεωφόρο Λαυρίου έως την οδό Αμαδρυάδων, νότια του οικισμού του Λεονταρίου.			
Προτεραιότητα	Υψηλή		
Απαιτούμενη Οριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
	B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X	
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Οριστική Μελέτη Ανάπλασης		6 έως 9 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή Μελέτης Ανάπλασης		1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Αύξηση πρασίνου</p> <p>+ Βιοκλιματική αναβάθμιση/ βελτίωση μικροκλίματος</p> <p>+ Δικτύωση με πράσινες διαδρομές για πεζούς και ποδήλατο</p> <p>+ Αύξηση του ποσοστού μετακίνησης με περπάτημα και χρήση του ποδηλάτου σε κοινωνικές κατηγορίες που σήμερα διστάζουν να χρησιμοποιήσουν φυσικούς τρόπους για μετακινήσεις εντός του αστικού ιστού.</p> <p>+ Δημιουργία ενός πόλου αναψυχής νότια του οικισμού του Λεονταρίου</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Μήκος (χλμ) διαδρομής υλοποιημένης κατά μήκος του ρέματος</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας στε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή διαδρομής : 500.000 €</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και επόμενη προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Αποκατάσταση προβλημάτων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ σε πεζοδρόμια, διαπλάτυση πεζοδρομίων σε δευτερεύουσες και συλλεκτήριες οδούς των περιοχών Γέρακα, Παλλήνης και Λεονταρίου και διαμόρφωση σχολικών διαδρομών	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή μετακίνηση	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>Το εξεταζόμενο μέτρο περιλαμβάνει την ανακατασκευή και διαπλάτυση των πεζοδρομίων στις κύριες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς των περιοχών Γέρακα, Παλλήνης και Λεονταρίου, με βάση τις ισχύουσες τεχνικές προδιαγραφές, συμπεριλαμβανομένων και των προδιαγραφών για μετακίνηση ΑΜΕΑ. Επιπλέον, το μέτρο περιλαμβάνει και τη διαμόρφωση σχολικών διαδρομών, με διαμόρφωση πεζοδρομίων, ασφαλών διαβάσεων και αστικού εξοπλισμού κατά μήκος κάποιων επιλεγμένων διαδρομών προς σχολεία του Δήμου.</p> <p>Εξαιτίας της μείωσης του πλάτους του οδοστρώματος στις βασικές αρτηρίες που θα δημιουργηθούν αναβαθμισμένες υποδομές για πεζούς τα αυτοκίνητα θα περιορίσουν τις ταχύτητές τους.</p>			
<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>Το εξεταζόμενο μέτρο εξυπηρετεί την ασφαλή μετακίνηση των πεζών στο Δήμο Παλλήνης, με έμφαση σε άτομα μειωμένης κινητικότητας. Επιπλέον, με τη διαμόρφωση των σχολικών διαδρομών εξυπηρετείται η ασφαλής μετακίνηση των μαθητών/μαθητριών στα επιλεγμένα σχολεία.</p>		
	<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Πεδίο εφαρμογής των παραπάνω μέτρων είναι οι κύριες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί των περιοχών Γέρακα, Παλλήνης και Λεονταρίου, καθώς και οι περιοχές που εξυπηρετούν τα σχολεία που θα επιλεχθούν για τη διαμορφωση σχολικών διαδρομών.</p>		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p><b>Προτεραιότητα</b></p>	Υψηλή	
	<p><b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b></p>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	<p><b>Βήματα Υλοποίησης</b></p>		<p>Εκτιμώμενη Διάρκεια</p>
	<p>Οριστική Μελέτη Διαπλάτυνσης Πεζοδρομίων και διαμόρφωσης σχολικών διαδρομών</p>		6 έως 9 μήνες
<p>Διαδικασία Διαγωνισμού</p>		3 έως 6 μήνες	
<p>Κατασκευή των παρεμβάσεων</p>		1 έως 2 έτη	
<p><b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b></p>			
<p>Σχεδιασμού:</p>	Δήμος Παλλήνης		
<p>Υλοποίησης:</p>	Δήμος Παλλήνης		
<p>Εποπτείας:</p>	Δήμος Παλλήνης		
<p><b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b></p>			
<p>+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών)</p>			
<p>+ Μείωση των ταχυτήτων των ΙΧ</p>			
<p>+ Βελτίωση των μετακινήσεων των μαθητών / μαθητριών</p>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

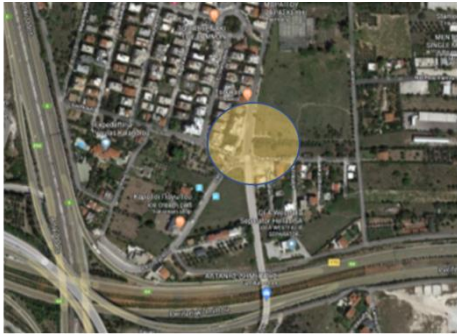
	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ποσοστό πεζοδρομίων με πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές</li> <li>Μηκος (χλμ) διαμορφωμένων σχολικών διαδρομών</li> <li>Ποσοστό μετακινήσεων πεζή και με ποδήλατο (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Κατασκευή πεζοδρομίων: 8.000.000 €</li> </ul>
	Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Διαμόρφωση κυκλικών κόμβων σε επικίνδυνες διασταυρώσεις	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση κυκλοφορίας – Οδική Ασφάλεια	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Παλλήνης	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Τα μέτρα που έχουν ως σκοπό τη βελτίωση της κίνησης πεζών / ποδηλάτων θα βελτιώσουν τις συνθήκες οδικής ασφάλειας καθώς έχουν ως βασικό στόχο τη μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων.

Συμπληρωματικά στα παραπάνω μέτρα προτείνεται η διαμόρφωση μέσω της δημιουργίας κυκλικών κόμβων των διασταυρώσεων που έχουν χαρακτηριστεί από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης ως επικίνδυνες. Οι κυκλικοί κόμβοι αναγκάζουν όλα τα οχήματα που πλησιάζουν τη διασταύρωση να αλλάξουν πορεία, να ανακόψουν ταχύτητα και να παραχωρήσουν προτεραιότητα και αυτό περιορίζει σημαντικά τις πιθανότητες πρόκλησης ατυχήματος.



Κόμβος στη διασταύρωση της οδού Λεονταρίου με την οδό Νέας Λεονταρίου και την οδό Σαχτούρη



Παράδειγμα καλής πρακτικής διαμορφωμένου κόμβου

**Ζήτημα που εξυπηρετούνται**

Η οδική ασφάλεια στους επικίνδυνους κόμβους.

**Πεδίο εφαρμογής**

Το μέτρο θα εφαρμοστεί σε επικίνδυνους κόμβους της περιοχής με προτεραιότητα στον κόμβο της διασταύρωσης της οδού Λεονταρίου με την οδό Νέα Λεονταρίου και την οδό Σαχτούρη.

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Υψηλή		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης		X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:		
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	Εκτιμώμενη Διάρκεια			



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Οριστική Μελέτη Κόμβων( κυκλοφοριακή μελέτη και μελέτη οδοποιίας)	6 έως 9 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού	3 έως 6 μήνες
Κατασκευή Κόμβων	1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης, Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Περιφέρεια Αττικής, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Βελτίωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο δίκτυο της πόλης</li> <li>+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)</li> <li>+ Βελτίωση των μετακινήσεων των επισκεπτών</li> </ul>	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αριθμός διαμορφωμένων κόμβων</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή κυκλικών κόμβων: 1.000.000,00 €</li> </ul>
Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ</b>	Τίτλος	<b>Δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας</b>
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση Κυκλοφορίας – Οδική Ασφάλεια – Πεζή Μετακίνηση
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.	
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Η δημοτική ενότητα του Γέρακα έχει ένα οδικό δίκτυο ιεραρχημένο και οι βασικοί συλλεκτήριοι άξονες και αρτηρίες (Αναπαύσεως, Μυρτιάς, Πίνδου, Ολύμπου, Ησιόδου, Αθηνάς, Ξενοφώντα, Νιόβης, Κλεισθένους, Λεωνίδα, Αγίου Νεκταρίου, λεωφόρο Γέρακα, παράδρομοι Αττικής Οδού, Εθνικής Αντιστάσεως, Αγίου Ιωάννη Θεολόγου, Γαργητού, Δερβενακίων, Κεφαλληνίας, Μαυροβουνιώτου, Χίου, Μιαούλη, Αιτωλίας, Ευρυτανίας, Έβρου, Καστοριάς, Τρικάλων, λεωφόρος Μαραθώνος, Καζαντζάκη, λεωφόρος Σπάτων, Θεοτοκοπούλου, Περιφερειακή Υμηττού) έχουν μεγαλύτερα γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Στο εσωτερικό τοπικό οδικό δίκτυο που οριοθετείται από τις παραπάνω κύριες συλλεκτήριες λαμβάνονται μέτρα αποθάρρυνσης της διαμπερούς κυκλοφορίας (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κατασκευαστικές παρεμβάσεις) και μείωσης των ταχυτήτων των οχημάτων. Στο εσωτερικό των περιοχών αυτών εξασφαλίζονται ήπιες ταχύτητες και φόρτοι οπότε είναι δυνατόν ο ποδηλάτης και ο πεζός να συνυπάρχει με τα αυτοκίνητα.</p> <p>Ανάλογη ιεράρχηση του οδικού δικτύου γίνεται και για την Κάντζα. Χαρακτηρίζονται ως συλλεκτήριοι ή αστικές αρτηρίες οι άξονες λεωφόρος Λαυρίου, Περιφερειακή Υμηττού, Λεονταρίου, Παπαγγελάκη, Τρυγονίων, Αριστείδου, Πλάτωνος, Εσπερίδων, Αιόλου, Αφανών Ηρώων. Στο εσωτερικό των περιοχών που σχηματίζουν οι δρόμοι αυτοί γίνονται κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κατασκευαστικές παρεμβάσεις, ώστε να αποθαρρύνεται η είσοδος των αυτοκινήτων και να μειώνονται σημαντικά οι ταχύτητες κίνησής τους και να εξασφαλίζεται ασφαλής κίνηση και συνύπαρξη των πεζών, των ποδηλάτων και των αυτοκινήτων.</p> <p>Τέλος δημιουργούνται θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και στις πυκνοδομημένες περιοχές του κέντρου της Παλλήνης και πιο συγκεκριμένα στο εσωτερικό των περιοχών που οριοθετούνται από τις οδούς Αττική Οδό, λεωφόρο Μαραθώνος, Παπαφλέσσα, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λεονταρίου, Εθνικής Αντιστάσεως, Έντισον, Αρματωλών και Κλεφτών, Αθηνάς Παλλάδος, Ελαιώνων.</p> <p>Η εφαρμογή του μέτρου θα πραγματοποιηθεί σταδιακά, σε συνεργασία με τους όμορους Δήμους οι οποίοι επηρεάζονται από τις αλλαγές, ώστε να γίνει και η προσαρμογή του λεωφορειακού δικτύου στις νέες κυκλοφοριακές συνθήκες. Κατά την εκπόνηση των μελετών εφαρμογής θα υπάρξει συνεργασία με τον ΟΑΣΑ.</p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Παράδειγματα καλής πρακτικής

**7. Ζήτημα που εξυπηρετούνται**

Η προστασία των γειτονιών από την κυκλοφορία των ΙΧ. Η υπόδειξη ήπιων ταχυτήτων, η υπόδειξη της προτεραιότητας σε πεζούς και ποδηλάτες, η αποφυγή διαμπερούς κυκλοφορίας η οποία επιτρέπει αυξημένες ταχύτητες των οχημάτων.

**8. Πεδίο εφαρμογής**

Το εξεταζόμενο μέτρο εφαρμόζεται στη Δημοτική Ενότητα Γέρακα:

Στο εσωτερικό τοπικό οδικό δίκτυο που οριοθετείται από τους βασικούς συλλεκτήριους άξονες και αρτηρίες (Αναπαύσεως, Μυρτιάς, Πίνδου, Ολύμπου, Ησιόδου, Αθηνάς, Ξενοφώντα, Νιόβης, Κλεισθένους, Λεωνίδα, Αγίου Νεκταρίου, λεωφόρο Γέρακα, παράδρομοι Αττικής Οδού, Εθνικής Αντιστάσεως, Αγίου Ιωάννη Θεολόγου, Γαργητού, Δερβενακίων, Κεφαλληνίας, Μαυροβουνιώτου, Χίου, Μιαούλη, Αιτωλίας, Ευρυτανίας, Έβρου, Καστοριάς, Τρικάλων, λεωφόρος Μαραθώνος, Καζαντζάκη, λεωφόρος Σπάτων, Θεοτοκοπούλου, Περιφερειακή Υμηττού)

Στην περιοχή Κάντζα:

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Στο εσωτερικό των περιοχών που σχηματίζουν οι δρόμοι οι οποίοι χαρακτηρίζονται ως συλλεκτήριοι ή αστικές αρτηρίες:</p> <p>Λεωφόρος Λαυρίου, Περιφερειακή Υμηττού, Λεονταρίου, Παπαγγελάκη, Τρυγωνιών, Αριστείδου, Πλάτωνος, Εσπερίδων, Αιόλου, Αφανών Ηρώων.</p> <p>Στην περιοχή της Παλλήνης:</p> <p>Στις πυκνοδομημένες περιοχές του κέντρου της Παλλήνης και πιο συγκεκριμένα στο εσωτερικό των περιοχών που οριοθετούνται από τις οδούς Αττική Οδό, λεωφόρο Μαραθώνος, Παπαφλέσσα, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λεονταρίου, Εθνικής Αντιστάσεως, Έντισον, Αρματωλών και Κλεφτών, Αθηνάς Παλλάδος, Ελαιώνων.</p>		
	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
	Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων		3 έως 6 μήνες
	Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες
	Υλοποίηση παρεμβάσεων		1 έως 2 έτη
	<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης		
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης		
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>			
+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)			
+ Βελτίωση των μετακινήσεων των κατοίκων της γειτονιάς			
+ Βελτίωση της ποιότητας του δημόσιου χώρου της γειτονιάς			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ




	Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ποσοστό οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας</li> <li>Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο</li> <li>Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
	Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Υλοποίηση των παρεμβάσεων (κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, ενθάρυνση χρήσης του οδοστρώματος από πεζούς ποδηλάτες) : 1.000.000 € (παρεμβάσεις στο Γέρακα), 200.000 € (παρεμβάσεις στο κέντρο της Παλλήνης), 200.000 € (παρεμβάσεις στην Κάντζα)</li> </ul>
	Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Ανάδειξη πλατείας Μακεδονίας στο Γέρακα
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή Μετακίνηση – Διαχείριση Κυκλοφορίας - Οδική Ασφάλεια
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> </ul> <p>Πιο εξειδικευμένος στόχος: -Ανάδειξη/Ενίσχυση τοπικού κέντρου Γέρακα</p>
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	<p>Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Παλλήνης 2012-2014 :</p> <p><u>Άξονας 2, μέτρο 2.3</u></p>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	• Ανακατασκευή και ανάπλαση πλατείας Μακεδονίας Δημοτικής ενότητας Γέρακα	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Εκτός από την ανάδειξη της λεωφόρου Μαραθώνος προτείνεται για την ανάδειξη του κέντρου του Γέρακα και η δημιουργία μίας ενιαίας πεζοδρομημένης περιοχής όπου οι πεζοί θα μπορούν να κινούνται χωρίς την όχληση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας. Για το πρώτο στάδιο προσδιορίστηκε η πεζοδρόμηση της οδού Θεσσαλονίκης, ενώ για το δεύτερο στάδιο θα μελετηθεί η οριοθέτηση μιας περιοχής γύρω από την πλατεία του Γέρακα που συγκεντρώνει τις περισσότερες δραστηριότητες, η σύνδεσή της με τη γειτονική πλατεία Αγίου Ιωάννου και η ένωση των δύο δημόσιων χώρων σε μία ενιαία περιοχή χωρίς την παρουσία αυτοκινήτων.</p> <p>Η δημιουργία πεζοδρομημένων περιοχών στην Παλλήνη και στο Γέρακα αναμένεται να αυξήσει την κίνηση των καταστημάτων στην περιοχή συμβάλλοντας στην ενίσχυση των κέντρων αυτών και παράλληλα αναμένεται να ενθαρρύνει τη χρήση ήπιων μέσων όπως ποδήλατο ή περπάτημα για τις μετακινήσεις προς τα κέντρα αυτά, καθώς δε θα είναι δυνατόν οι μετακινούμενοι να σταθμεύουν δίπλα στον τελικό τους προορισμό εάν βρίσκεται εντός της πεζοδρομημένης περιοχής.</p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p>Οδός Θεσσαλονίκης - πλατείας Μακεδονίας στο Γέρακα</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  </div> <div style="text-align: center;"> <p>Άγ. Ιωάννης</p>  </div> </div>  <p>Μακροπρόθεσμα θα μελετηθεί η πεζοδρόμηση ευρύτερης περιοχής της πλατείας Μακεδονίας</p>		
	Ζητήματα που εξυπηρετούνται		
	<p>Οι πεζοδρομήσεις περιμετρικά της πλατείας Μακεδονίας στη Δ.Ε. Γέρακα, εξυπηρετούν την ανάδειξη της πλατείας και την ενίσχυση του τοπικού κέντρου του Γέρακα. Επιπλέον διαμορφώνουν ένα φιλικό κέντρο στον πεζό, το οποίο ανοίγεται προς την υπόλοιπη γειτονιά, διευκολύνεται η πρόσβαση σε αυτό και εξασφαλίζεται μεγαλύτερο επίπεδο οδικής ασφάλειας.</p>		
	Πεδίο εφαρμογής		
<p>Σε βραχυπρόθεσμο στάδιο (5ετία) προβλέπεται η πεζοδρόμηση της οδού Θεσσαλονίκης περιμετρικά της πλατείας Μακεδονίας. Σε μακροπρόθεσμο στάδιο θα μελετηθεί η πεζοδρόμηση ευρύτερης περιοχής περιμετρικά της πλατείας. (περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ευρυτανίας, Αρκαδίας, Ιωαννίνων, Αχαΐας)</p>			
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	Προτεραιότητα	<p>A' Στάδιο : Υψηλή B' Στάδιο: Χαμηλή</p>	
	Απαιτούμενη Οριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Απαλλαγή από ΣΥΠΟΘΑ, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
<b>A' ΣΤΑΔΙΟ</b>		
	Οριστική Μελέτη Πεζοδρομήσεων (οδός Θεσσαλονίκης)	3 έως 6 μήνες
	Διαδικασία Διαγωνισμού	3 έως 6 μήνες
	Κατασκευή Πεζόδρομων	1 έως 2 έτη
<b>B' ΣΤΑΔΙΟ</b>		
	Οριστική Μελέτη Πεζοδρομήσεων (ευρύτερη περιοχή από την πλατεία Μακεδονίας)	6 έως 9 μήνες
	Διαδικασία Διαγωνισμού	3 έως 6 μήνες
	Κατασκευή Πεζόδρομων	1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Ανάδειξη/ Ενίσχυση του τοπικού κέντρου του Γέρακα</p> <p>+ Αναβάθμιση της πλατείας Μακεδονίας</p> <p>+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ποσοστό του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους</li> <li>▪ Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή πεζοδρομήσεων (οδός Θεσσαλονίκης): 300.000 € (Α' στάδιο)</li> <li>▪ Κατασκευή πεζοδρομήσεων σε ευρύτερη περιοχή της πλατείας που θα μελετηθεί σε Β' Στάδιο</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027),, Ίδιοι πόροι	



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

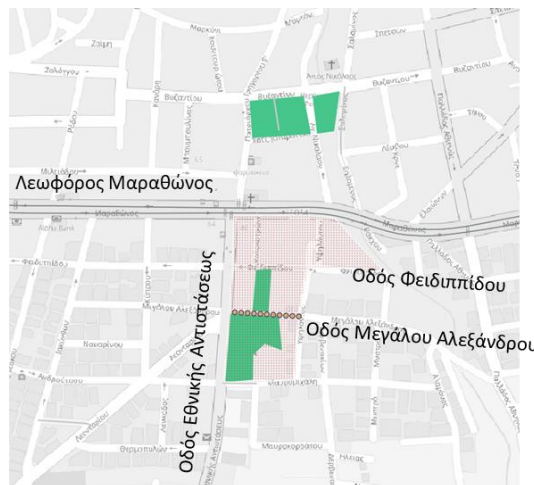
	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Ανάδειξη του κέντρου Παλλήνης	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή Μετακίνηση – Διαχείριση Κυκλοφορίας - Οδική Ασφάλεια	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> <li>-Λογική κατανομή των κοινόχρηστων χώρων που αποδίδονται στην κίνηση οχημάτων και των αντίστοιχων που αποδίδονται στους πεζούς (δρόμοι-πεζόδρομοι-πλατείες) υπέρ των ήπιων και μαζικών τρόπων μετακίνησης και μείωση της χρήσης του Ι.Χ.</li> </ul> <p>Πιο εξειδικευμένος στόχος:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ανάδειξη/Ενίσχυση τοπικού κέντρου Παλλήνης</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Προκειμένου να αναδειχθεί το κέντρο της Παλλήνης προτείνεται η σταδιακή πεζοδρόμησή του. Έτσι, στο στάδιο Α' προτείνεται η διαμόρφωση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου ως δρόμου ήπιας κυκλοφορίας με πλακόστρωση συνεπίπεδη ως συνέχεια της πλατείας Ελευθερίας.</p>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ



Παράδειγμα δρόμου ήπιας κυκλοφορίας

Στο στάδιο Β' προτείνεται να πεζοδρομηθεί και να απελευθερωθεί από τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία μια ευρύτερη περιοχή γύρω από την πλατεία Ελευθερίας (περιοχής που συμπεριλαμβάνει την πεζοδρόμηση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου, της οδού Φειδιππίδου, Κολοκοτρώνη και Υψηλάντου). Η περιοχή αυτή επιλέχθηκε διότι συγκεντρώνει αρκετές δραστηριότητες και έχει μεγάλο αριθμό δημόσιων χώρων που σήμερα λειτουργούν αποσπασματικά. Η παρέμβαση αυτή θα γίνει συνδυαστικά με τη διαμόρφωση χώρου στάθμευσης και διάνοιξη δρόμου κυκλοφορίας που θα αντικαταστήσει τη Μεγάλου Αλεξάνδρου.



Η υλοποίηση του σχεδίου πόλης θα δώσει τη δυνατότητα η κυκλοφορία της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου να περάσει από τη διάνοιξη των οδών νότια του κέντρου Παλλήνης.

Οι χώροι στάθμευσης που προτείνονται θα αποτελέσουν την εναλλακτική στάθμευσης για όσους προσεγγίζουν το κέντρο με ΙΧ.

Θα διαμορφωθεί ένας ενιαίος και φιλικός στον πεζό πόλος του τοπικού κέντρου της Παλλήνης, ο οποίος θα συνδέει τους υφιστάμενους χώρους της ήπιας κυκλοφορίας οδού Φειδιππίδου, του πεζοδρόμου της οδού Κολοκοτρώνη κλπ.

**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	<p>Στο Α' στάδιο εξυπηρετείται η ανάγκη για πιο ήπιες ταχύτητες στην οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου και η ανάγκη ενοποίησης της περιοχής στην οποία συγκεντρώνονται οι κεντρικές λειτουργίες της Παλλήνης.</p> <p>Στο Β' στάδιο, κατά το οποίο προβλέπεται η διάνοιξη οδών νότια της πλατείας Ελευθερίας στην Παλλήνη και η διαμόρφωση χώρου στάθμευσης οχημάτων πλησίον της πλατείας (στο διάστημα της 5ετίας όπου προβλέπεται η εφαρμογή του σχεδίου πόλης), η ενοποίηση του κέντρου της Παλλήνης προβλέπεται να γίνει με πιο ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων, δεδομένου ότι η κυκλοφορία αν διοχετευθεί σε άλλους δρόμους.</p>		
	<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p> <p>Στο Α' Στάδιο η οδός Μεγάλου Αλεξάνδρου και στο Β' Στάδιο η πεζοδρόμηση μιας ευρύτερης περιοχής γύρω από την πλατεία Ελευθερίας (περιοχής που συμπεριλαμβάνει την πεζοδρόμηση της οδού Μεγάλου Αλεξάνδρου, της οδού Φειδιππίδου, Κολοκοτρώνη και Υψηλάντου).</p>		
ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Προτεραιότητα</b>	<p>Α' Στάδιο : Υψηλή</p> <p>Β' Στάδιο: Χαμηλή</p>	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση, Απαλλαγή από ΣΥΠΟΘΑ, Αρχιτεκτονική Επιτροπή)	X
		E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Ωριμότητας:	
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
	Οριστική Μελέτη Πεζοδρομήσεων		6 έως 9 μήνες
Διαδικασία Διαγωνισμού		3 έως 6 μήνες	
Κατασκευή Πεζοδρόμων		1 έως 2 έτη	
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>			
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης		
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης		
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Προσδοκώμενα Αποτελέσματα	
<p>+ Ανάδειξη/ Ενίσχυση του τοπικού κέντρου της Παλλήνης</p> <p>+ Αναβάθμιση της πλατείας Ελευθερίας στην Παλλήνη</p> <p>+ Βελτίωση της οδικής ασφάλειας (οχημάτων, πεζών και ποδηλάτων)</p>	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ποσοστό μήκους του οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους</li> <li>▪ Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Κατασκευή πεζοδρόμων/ δρόμων ήπιας κυκλοφορίας : 150.000 € (Α στάδιο) + 200.000 € (Β στάδιο)</li> </ul>
Χρηματοδότηση	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027),, Ίδιοι πόροι

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, διαμόρφωση νέων χώρων στάθμευσης εκτός τοπικών κέντρων και σήμανση για καθοδήγηση για στάθμευση στους χώρους αυτούς
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Διαχείριση στάθμευσης
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης</u> (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Αντιμετώπιση κυκλοφοριακής συμφόρησης στα κεντρικά σημεία του Δήμου</li> <li>- Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> </ul> <p>Πιο εξειδικευμένος στόχος:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ανάδειξη/Ενίσχυση τοπικών κέντρων Παλλήνης και Γέρακα</li> </ul>

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

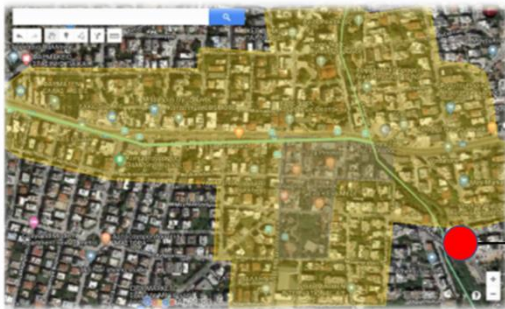
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
Χαρακτήρας	Έργο:	X
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Επειδή αναμένεται να αυξηθεί η πίεση στάθμευσης στην περιμετρική της πεζοδρόμησης περιοχή στο κέντρο του Γέρακα και της Παλλήνης, προτείνεται η δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης γύρω από την πεζοδρομημένη περιοχή των δύο κέντρων, ώστε να εξασφαλιστεί η δυνατότητα στάθμευσης των κατοίκων του κέντρου και να τιμολογηθεί η στάθμευση των επισκεπτών. Συνδυαστικά με συγκεκριμένο μέτρο, προτείνεται και η δημιουργία χώρου στάθμευσης στην περιφέρεια των κέντρων. Για το Γέρακα προτείνεται η αξιοποίηση του χώρου στάθμευσης του Κοιμητηρίου και για την Παλλήνη ο νέος χώρος που θα προτείνεται από το σχέδιο πόλης που θα εφαρμοστεί σε χρονικό ορίζοντα πενταετίας. Επιλέον, με τη διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης, προτείνεται και η σήμανση για καθοδήγηση στάθμευσης στους χώρους αυτούς.</p> <p>Κατά τη σύνταξη της μελέτης εφαρμογής της μελέτης στάθμευσης θα εξετασθεί η χωροθέτηση των θέσεων βραχυχρόνιας ή ολιγόωρης στάθμευσης με τις στάσεις των αστικών συγκοινωνιών.</p>		

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Χώρος στάθμευσης πλησίον  
κοιμητηρίου



Περιοχή ελεγχόμενης στάθμευσης στο  
Γέρακα



Περιοχή που  
προβλέπεται στο νέο  
ρυθμοτικό σχέδιο να  
διαμορφωθεί χώρος  
στάθμευσης

Ζήτηματα που εξυπηρετούνται

Τα ζητήματα που εξυπηρετούνται από το συγκεκριμένο μέτρο είναι :

- Α) η ανάγκη για περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου και αύξηση του μεριδίου φιλικών στο περιβάλλον μέσων (περπάτημα, ποδήλατο, συλλογικά μέσα μεταφοράς) για τις μετακινήσεις προς το κέντρο της πόλης.
- Β) Η ανάγκη για εύρεση χρηματοδοτικών πηγών για την υλοποίηση μέτρων του ΣΒΑΚ.
- Γ) Ο περιορισμός του χρόνου στάθμευσης των οχημάτων, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται εναλλαγή και να δίνεται η δυνατότητα στους κατοίκους να βρίσκουν στάθμευση πλησίον του κέντρου εάν αδυνατούν να το προσεγγίσουν με άλλους τρόπους.
- Δ) Η εξασφάλιση εναλλακτικών στάθμευσης στην περιφέρεια των τοπικών κέντρων και η καθοδήγηση των οχημάτων για στάθμευση σε αυτούς.

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	<p>Στο κέντρο του Γέρακα η ελεγχόμενη στάθμευση προβλέπεται στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ευρυτανίας, την οδό Αιτωλίας, την οδό Έβρου, την οδό Θεσσαλονίκης και την οδό Αχαΐας συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων των οδών αυτών.</p> <p>Στο κέντρο της Παλλήνης η ελεγχόμενη στάθμευση προβλέπεται στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Βυζαντίου, Κανάρη, Μιλτιάδου, Σκιάθου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Φειδιππίδου, Υακινθών, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Διονύσου, Κρήτης - συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων των οδών αυτών.</p> <p>Η διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης προβλέπεται στην περιοχή του Κοιμητηρίου στο Γέρακα και στην περιοχή νότια της πλατείας Ελευθερίας στην Παλλήνη.</p> <p>Η σήμανση θα τοποθετηθεί στις περιοχές των τοπικών κέντρων καθώς και στη διαδρομή των οχημάτων προς τους χώρους στάθμευσης.</p>		
	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
	<b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής (πχ Αποκεντρωμένη Διοίκηση)	X
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
		Άλλη δράση Οριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
<b>Μελέτη Στάθμευσης</b> Διαμόρφωση χώρων στάθμευσης δίκυκλων Επαναπροσδιορισμός & εξ ορθολογισμός θέσεων στάθμευσης ΤΑΞΙ Καθορισμός θέσεων συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης Οριστική μελέτη για χώρους στάθμευσης εκτός οδού στην περιφέρεια των τοπικών κέντρων		6 έως 9 μήνες	
<b>Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης</b> Έρευνα Δηλωμένων Προτιμήσεων – Καθορισμός Κομίστρου Ανάπτυξη συστήματος και έξυπνης εφαρμογής Κανονιστικές αποφάσεις, προμήθεια & εγκατάσταση υποδομής		3 έως 6 μήνες 3 έως 6 μήνες 9 έως 12 μήνες	
<b>Υλοποίηση λοιπών ρυθμίσεων</b>		9 έως 12 μήνες	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<b>Κατασκευή χώρων στάθμευσης</b>		9 έως 12 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης, Ιδιωτικές εταιρείες ITS	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης, Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης, Αποκεντρωμένη Διοίκηση	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Περιορισμός χρήσης ΙΧ στα τοπικά κέντρα</p> <p>+ Αναβάθμιση των τοπικών κέντρων λόγω οργάνωσης και περιορισμού της στάθμευσης ΙΧ</p> <p>+ Τιμολόγηση του εξωτερικού κόστους των Ι.Χ. οχημάτων</p> <p>+ Ενθάρρυνση χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης</p> <p>- Ανάγκη αστυνόμευσης ή επιπλέον επενδύσεων για τον έλεγχο ορθής λειτουργίας των παρεμβάσεων</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1000 κατοίκους</li> <li>▪ Αριθμός θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης</li> <li>▪ Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Υλοποίηση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης. (κέντρο Γέρακα : 200.000 €, κέντρο Παλλήνης : 200.000 €)</li> <li>Υλοποίηση χώρων στάθμευσης (Γέρακα: 200.000 €, Παλλήνης: 250.000 €)</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027), ίδιοι πόροι, ΣΔΙΤ / Ιδιωτική Πρωτοβουλία	



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	<b>Δημιουργία σημείων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και ενός σημείου για προμήθεια υδρογόνου</b>	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Προώθηση καθαρών μορφών ενέργειας για τις μετακινήσεις	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης</u> (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :  - Εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ρύπων και γενικότερα βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>			
<p>Η ηλεκτροκίνηση αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στη μετάβαση σε μία οικονομία μηδενικών εκπομπών, όταν η παραγωγή ρεύματος στηρίζεται σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης μπορεί ο Δήμος να υποστηρίξει τη δημιουργία σημείων φόρτισης. Σκόπιμη για την προώθηση εναλλακτικών καυσίμων είναι και η δημιουργία ενός σημείου για προμήθεια υδρογόνου.</p>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

▶ Προώθηση καθαρών μορφών ενέργειας

Δημιουργία σημείων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε αθλητικές εγκαταστάσεις στο Γέρακα

(Κλειστό, Γήπεδο, Κολυμβητήριο), στο Κέντρο Κινητικότητας Παλλήνης, Κάντζας (και στου Γέρακα όταν ολοκληρωθεί ο σταθμός Μετρό/ Προαστιακού), στο Δασαρχείο Πεντέλης, στο ΚΔΕΠ-ΔΕΗ, στη ΔΟΥ Παλλήνης, στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής και ενός σημείου για προμήθεια υδρογόνου στο Κέντρο Κινητικότητας Παλλήνης



● Σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων  
● Σταθμός υδρογόνου

Σημειώνεται ότι κατά τη σύνταξη Σχεδίου Φόρτισης Ηλεκτρικών Οχημάτων (ΣΦΗΟ) προτείνεται η συνεργασία με τον ΟΑΣΑ για την διερεύνηση θέσεων ΣΦΗΟ για φόρτιση λεωφορείων.

Ζητήματα που εξυπηρετούνται

Το εξεταζόμενο μέτρο εξυπηρετεί τη συμβολή του Δήμου στη μείωση των αέριων ρύπων, διαμορφώνοντας υποδομές για χρήση καθαρών μορφών ενέργειας στις μετακινήσεις των πολιτών. Αποτελεί ένα μέτρο στην κατεύθυνση της εξοικονόμησης ενέργειας και της βελτίωσης των περιβαλλοντικών συνθηκών στις πόλεις.

Πεδίο εφαρμογής

Δημιουργία σημείων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε αθλητικούς χώρους (Κλειστό, Γήπεδο, Κολυμβητήριο), στο Κέντρο Κινητικότητας Παλλήνης, Κάντζας (και στου Γέρακα όταν ολοκληρωθεί ο σταθμός Μετρό/ Προαστιακού), στο Δασαρχείο Πεντέλης, στο ΚΔΕΠ-ΔΕΗ, στη ΔΟΥ Παλλήνης, στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής και ενός σημείου για προμήθεια υδρογόνου στο Κέντρο Κινητικότητας Παλλήνης.

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ	Προτεραιότητα	Χαμηλή	
	Απαιτούμενη Ωριμότητα	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
	Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	X
	Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	X
	Άλλη δράση Ωριμότητας:	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
	Έγκριση σχεδίου κάτοψης και δικαιολογητικών σύμφωνα με την απόφαση 42863/438 (ΦΕΚ 2040/Β/04.06.2019).	6 μήνες
	Σύμφωνη γνώμη οικείας Περιφέρειας	3 μήνες
	Διαδικασία Διαγωνισμού	6 μήνες
	Υλοποίηση του μέτρου	3 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Μείωση των αέριων ρύπων</p> <p>+ Εξοικονόμηση ενέργειας</p> <p>+ Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και αριθμός σταθμών παροχής υδρογόνου</li> <li>▪ Αριθμός σταθμών παροχής υδρογόνου</li> <li>▪ Ποσοστό ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Εγκατάσταση σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων και ενός σταθμού παροχής υδρογόνου : 300.000 €</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	<p>“Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2019-2020”. Πράσινο Ταμείο.</p>	

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Δράσεις ευαισθητοποίησης	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Πεζή Μετακίνηση – Ποδήλατο – MMM - Οδική Ασφάλεια	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p><u>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Αντιμετώπιση κυκλοφοριακής συμφόρησης στα κεντρικά σημεία του Δήμου</li> <li>-Βελτίωση της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των πεζών</li> <li>-Ευάλωτοι χρήστες / Ειδικός σχεδιασμός για ΑΜΕΑ και για μετακινήσεις μαθητών</li> </ul>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Η ενίσχυση της χρήσης των εναλλακτικών του αυτοκινήτου μέσων μεταφοράς απαιτεί και δράσεις ευαισθητοποίησης απέναντι στο μεγάλο πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής και των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλεί η αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου. Σημαντικές κρίνονται οι δράσεις αυτές όταν είναι βιωματικές δηλαδή οι αποδέκτες γνωρίζουν από πρώτο χέρι τα οφέλη των φυσικών τρόπων μετακίνησης και όταν αποδέκτες της εκπαίδευσης είναι οι μαθητές.</p> <p>Ιδιαίτερα έξυπνη στρατηγική ευαισθητοποίησης των μαθητών είναι η ομαδική μετακίνηση μαθητών προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο (walking bus και cycling bus), που αποτελεί μία μορφή μεταφοράς των μαθητών, αντίστοιχη του σχολικού λεωφορείου, μόνο που σε αυτή την περίπτωση οι μαθητές, συνοδευόμενοι από έναν ή περισσότερους ενήλικες-εθελοντές,</p>			

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

περπατούν προς το σχολείο ακολουθώντας μια σταθερή διαδρομή με καθορισμένες «στάσεις», όπου τους περιμένουν οι μαθητές που θέλουν να ενταχθούν στην ομαδική αυτή μετακίνηση.

Ο Δήμος Παλλήνης συμμετείχε ενεργά στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας για το έτος 2019 (16/09/2019-22/09/2019). Με θέμα «ασφαλές περπάτημα – ασφαλή ποδηλασία» και σύνθημα «ας περπατήσουμε όλοι μαζί», διοργάνωσε μία σειρά δράσεις εστιάζοντας στην ποδηλασία και στο περπάτημα, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στον αστικό ιστό, μέσω της συνύπαρξης των Μ.Μ.Μ, των πεζών, των ποδηλατών και των οχημάτων. Κάθε ημέρα της εβδομάδας κινητικότητας περιλάμβανε μια σειρά από εορταστικές εκδηλώσεις, εκπαιδευτικές δραστηριότητες και επιδεικτικές δράσεις σε ανοιχτούς και κοινοχρήστους της πόλης χώρους. Χαρακτηριστικά αναφέρονται τα ακόλουθα: παιδικό συμμετοχικό εργαστήριο ζωγραφικής σχετικά με τις μετακινήσεις και το περπάτημα, εργαστήριο κυκλοφοριακής αγωγής, δράση για χρωματιστές διαβάσεις, παιχνίδι στο δρόμο, δράση για τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα άτομα με αναπηρία, δράση προώθησης ηλεκτρικών ποδηλάτων και πατινιών, περιπατική διαδρομή στην Ανθούσα. Παράλληλα διοργανώθηκε ποδηλατοβόλτα στο Δήμο Παλλήνης, ενώ η διαδρομή που ακολουθήθηκε αποτελεί και προτεινόμενη διαδρομή ποδηλάτου στα πλαίσια των μέτρων του ΣΒΑΚ.

### ▶ Μέτρα/ Δράσεις ευαισθητοποίησης

#### Δράσεις ευαισθητοποίησης

Με δημιουργία ομαδικών περιηγήσεων στο δήμο με περπάτημα ή ποδήλατο και υλοποίηση προγραμμάτων walking και cycling bus στα σχολεία.

Εισηγήσεις σε σχολεία για τη Βιώσιμη Κινητικότητα.

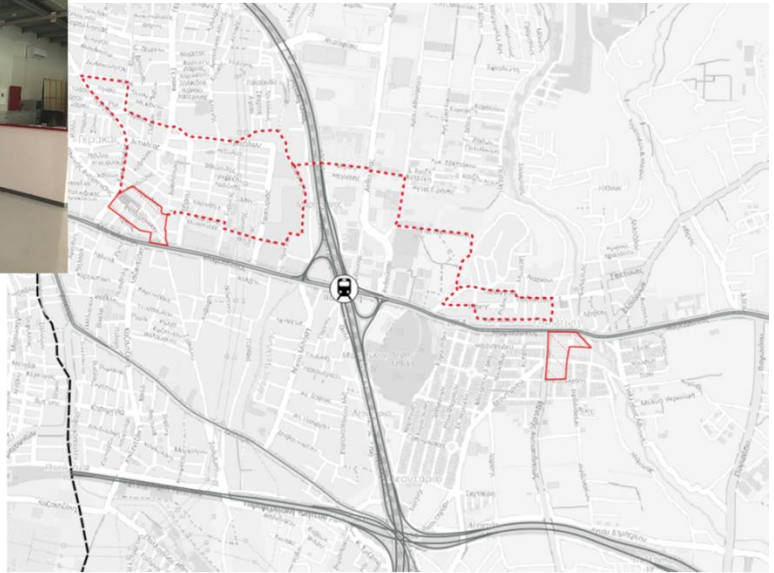
Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας.

Σχολικοί αγώνες ποδηλάτου.



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Η διαδρομή που ακολουθήθηκε στην Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας ως πιθανό μέτρο του ΣΒΑΚ Μάνου Κατράκη – Αγίου Αθανασίου – Αγίας Παρασκευής – Έντισον – Ζαλόγγου – Ναυάρχου Μιαούλη – Βυζαντίου κτλ.



**Ζητήματα που εξυπηρετούνται**

Εξυπηρετείται η ενεργοποίηση των πολιτών και των μαθητών και η αλλαγή νοοτροπίας όσον αφορά τη χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

**Πεδίο εφαρμογής**

- Προγράμματα σε σχολεία
- Ημερίδες
- Δράσεις (πχ σχολικοί αγώνες, Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας)

<b>ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ</b>	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή		
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας		
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης		
Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής				

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	E) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
	ΣΤ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
	Άλλη δράση Ωριμότητας: Σχεδιασμός δράσεων	X
	<b>Βήματα Υλοποίησης</b>	<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
	Σχεδιασμός δράσεων	6 έως 9 μήνες
	Υλοποίηση δράσεων	3 έως 6 μήνες
	<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	
	Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης
	Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης
	Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<p>+ Ευαισθητοποίηση πολιτών και μαθητών σε σχέση με θέματα οδικής ασφάλειας</p> <p>+ Αύξηση της χρήσης εναλλακτικών μέσων μετακίνησης</p> <p>+ Αύξηση των μετακινήσεων μαθητών προς τα σχολεία με χρήση ποδηλατου ή πεζή μετακίνηση</p>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Δράσεις ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης ανά έτος</li> <li>▪ Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο και πεζή και ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο (μετρήσεις σύνθεσης κυκλοφορίας σε διατομή της συγκεκριμένης παρέμβασης)</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Υλοποίηση δράσεων : 250.000 €</li> </ul>	
<b>Χρηματοδότηση</b>	ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 (και νέα προγραμματική περίοδος 2021-2027), Ίδιοι πόροι, Ευρωπαϊκά Προγράμματα	

	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ
<b>ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ</b>	Τίτλος	Αίτημα Δήμου προς ΟΑΣΑ για τροποποίηση γραμμών των λεωφορείων με σκοπό την αύξηση της συχνότητας διέλευσης

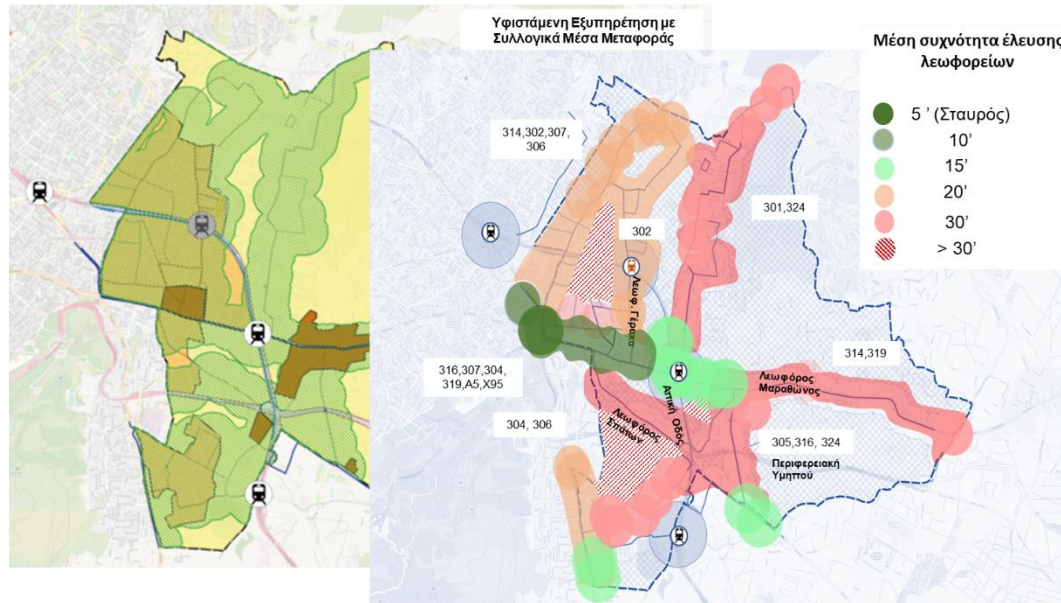
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Πεδίο αστικής κινητικότητας	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	
Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :  Βελτίωση συστημάτων MMM / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών	
Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
Χαρακτήρας	Έργο:	
	Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	
	Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
<b>Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου</b>		
<p>Τα συλλογικά μέσα μεταφοράς έχουν ως αποστολή να δίνουν τη δυνατότητα εναλλακτικών του αυτοκινήτου μετακινήσεων σε αποστάσεις μεγάλες στις οποίες δεν είναι δημοφιλής η χρήση ποδηλάτου ή περπατήματος. Η περιοχή της Παλλήνης εξυπηρετείται από μέσα σταθερής τροχιάς που μεταφέρουν τους επιβάτες με ανταγωνιστικές του αυτοκινήτου ταχύτητες προς το κέντρο της Αθήνας ή προς τους υπόλοιπους σταθμούς του δικτύου μέσω σταθερής τροχιάς (μετρό / προαστιακός). Μεγάλο ωστόσο πρόβλημα αποτελεί η περιορισμένη εμβέλεια των σταθμών που εξυπηρετούν την περιοχή (Παλλήνη, Κάντζα), αφού γύρω από τους σταθμούς αυτούς και σε απόσταση βαδίσματος η περιοχή είναι αραιοδομημένη με μικρό αριθμό δραστηριοτήτων.</p>		



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

► Μέσα Μαζικής Μεταφοράς - Υφιστάμενη κατάσταση



Για την περιοχή του κέντρου του Γέρακα, πληρέστερη κάλυψη θα υπάρξει όταν δρομολογηθεί ο νέος σταθμός μετρό/ προαστιακού «Γέρακας» κοντά στο πάρκο Επικούρου όπου φαρδαίνει ο χώρος που διατίθεται στην κεντρική νησίδα της Αττικής Οδού.

Παράλληλα όμως υπάρχει ανάγκη για τροφοδότηση των σταθμών από μέσα συλλογικής μεταφοράς, όπως λεωφορεία, που θα μεταφέρουν τους επιβάτες από τις περιοχές κατοικίας στους σταθμούς αυτούς. Μεγάλο ωστόσο πρόβλημα της περιοχής της Παλλήνης είναι οι αραιές πυκνότητες κατοικίας που καθιστούν μη βιώσιμη τη δημιουργία λεωφορειακών γραμμών, καθώς οι επιβάτες είναι ελάχιστοι και το κόστος εξυπηρέτησης των περιοχών αυτών είναι αυξημένο εξαιτίας των μεγάλων αποστάσεων που χρειάζεται να διανύουν τα λεωφορεία.

Υπάρχουν αρκετές περιοχές γύρω από τους κεντρικούς άξονες της περιοχής που έχουν ικανοποιητική εξυπηρέτηση από τον ΟΑΣΑ (συχνότητα δρομολογίων τουλάχιστον δύο ανά ώρα). Ωστόσο η μεγάλη πλειονότητα των περιοχών της Παλλήνης μένει εκτός κάλυψης. Εκτός ικανοποιητικής κάλυψης είναι και η περιοχή εκατέρωθεν της οδού Γαργητού στο κέντρο του Γέρακα, η περιοχή του Λεονταρίου στην Κάντζα και οι νότιες συνοικίες του κέντρου της Παλλήνης.

Το πρώτο λοιπόν μέτρο που προτείνεται είναι προτάσεις προς τον ΟΑΣΑ για αναθεώρηση γραμμών με σκοπό την αύξηση της συχνότητας διέλευσης των λεωφορείων. Όπως αναφέρεται στην απάντηση με αρ.πρωτ.10884/2.8.2021 του ΟΑΣΑ, όσον αφορά το σχέδιο δράσης του ΣΒΑΚ, «είναι θετικός και υποστηρίζει κάθε δράση που αποσκοπεί στην βελτίωση του προσφερόμενου έργου. Το μέτρο της μείωσης της χρονοαπόστασης των δρομολογίων συνεπάγεται αύξηση του στόλου αλλά και αύξηση του προσωπικού κίνησης για την επάνδρωση της γραμμής. Εφόσον υπάρχει η δυνατότητα περαιτέρω διάθεσης πόρων (οχημάτων και ανθρωπίνου δυναμικού) και πραγματοποιηθούν οι προμήθειες νέων οχημάτων αντιρρυπαντικής τεχνολογίας, ο ΟΑΣΑ θα εξετάσει το αίτημα το δήμου εντάσσοντάς το στο στρατηγικό του σχέδιο και στο σχέδιο αναδιάρθρωσης δικτύου στο οποίο συμπερασματικά θα καταλήξει».

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b>		
	Το εξεταζόμενο μέτρο αποσκοπεί στη βελτίωση της συχνότητας των δρομολογίων των λεωφορείων, στη βελτίωση της αξιοπιστίας των λεωφορείων, προκειμένου να χρησιμοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από τους Δημότες της Παλλήνης.		
	<b>Πεδίο εφαρμογής</b>		
	Το δίκτυο λεωφορείων που διέρχεται από το Δήμο Παλλήνης		
	<b>Προτεραιότητα</b>	Χαμηλή	
	<b>Απαιτούμενη Ωριμότητα</b>	A) Μελέτη σκοπιμότητας	
		B) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου	
		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	
		Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής	
		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων	
Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης			
Άλλη δράση Ωριμότητας: Προτάσεις στον ΟΑΣΑ για τροποποίηση δρομολογίων		X	
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>	
Γραπτό αίτημα του Δήμου Παλλήνης προς τον ΟΑΣΑ		3-6 μήνες	
Αξιολόγηση των προτάσεων του Δήμου Παλλήνης, από τα αρμόδια όργανα του ΟΑΣΑ προκειμένου να ενσωματωθούν στο στρατηγικό σχεδιασμό		6 μήνες έως 1 έτος	
Υλοποίηση των προτάσεων (στο βαθμό που έχουν υιοθετηθεί)		1 έως 2 έτη	
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>			
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης, ΟΑΣΑ		
Υλοποίησης:	ΟΑΣΑ		
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης, ΟΑΣΑ		
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>			

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

<p>+ Αύξηση της αξιοπιστίας συλλογικών μέσων μετακίνησης</p> <p>+ Βελτίωση της συνεργασίας μετρό / λεωφορείου</p> <p>+ Βελτίωση χρόνου μετακίνησης</p> <p>+ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου για τους σταθμούς μετρό</p>	
Δείκτες Παρακολούθησης	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μέση συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετεί το Δήμο [ώρες αιχμής]</li> </ul>
Προεκτίμηση δαπάνης	-
Χρηματοδότηση	-


	ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ	ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ	
ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΕΤΡΟΥ	Τίτλος	Δημιουργία χώρων park and ride, bike and ride, κοινόχρηστου ποδηλάτου, πιάτσας ταξί	
	Πεδίο αστικής κινητικότητας	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	
	Στρατηγικοί Στόχοι ΣΒΑΚ	<p>Σύνδεση με τους Γενικούς Στόχους του ΣΒΑΚ Παλλήνης (κεφ.ΣΤ.2 Παραδοτέο Γ) :</p> <p>Βελτίωση συστημάτων MMM / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών</p>	
	Συνάφεια με Προγράμματα & Στρατηγικές	Συνάφεια με τα περιφερειακά / εθνικά σχέδια και στρατηγικές (κεφ. 8 Παραδοτέο Α)	
	Χαρακτήρας	Έργο:	X
		Κανονισμός / Θεσμική Παρέμβαση:	X
		Υπηρεσία / Διαδικασία:	X
Περιεχόμενο και Χαρακτηριστικά του εξεταζόμενου μέτρου			
<p>Στο πλαίσιο της αναβάθμισης των MMM, προτείνεται η διαμόρφωση Κέντρων Κινητικότητας σε όλους τους σταθμούς Μετρό/ Προαστιακού. Τα κέντρα κινητικότητας θα αποτελέσουν χώρους park</p>			

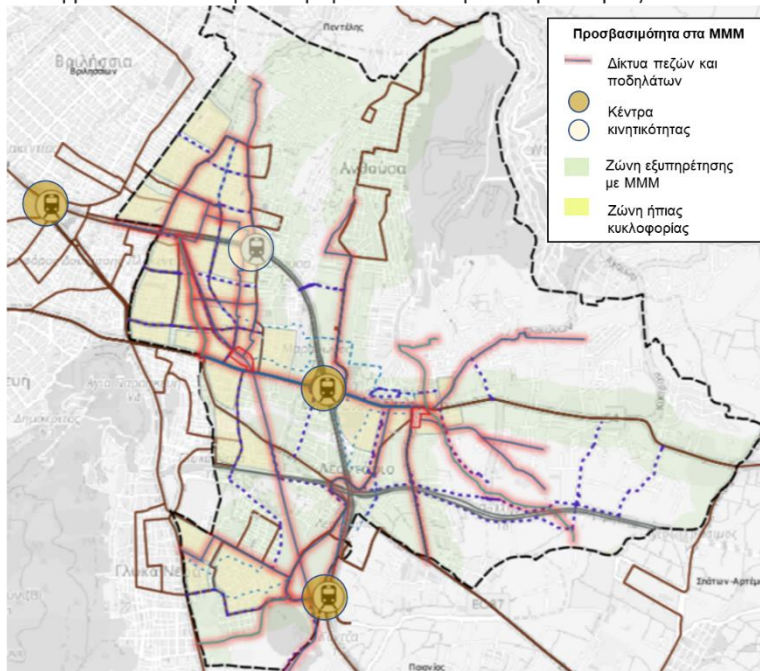
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

and ride, bike and ride, κοινόχρηστου ποδηλάτου, πιάτσας ταξί σε χώρους δίπλα στο σταθμό μετρό/προαστιακού Κάντζας και Παλλήνης και στο νέο σταθμό Γερακα όταν υλοποιηθεί. Τα κέντρα κινητικότητας υποστηρίζουν τη χρήση MMM και ιδιαίτερα τα μέσα Σταθερής Τροχιάς, ενισχύοντας τη διατροφικότητα και τη χρήση διαφορετικών εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.

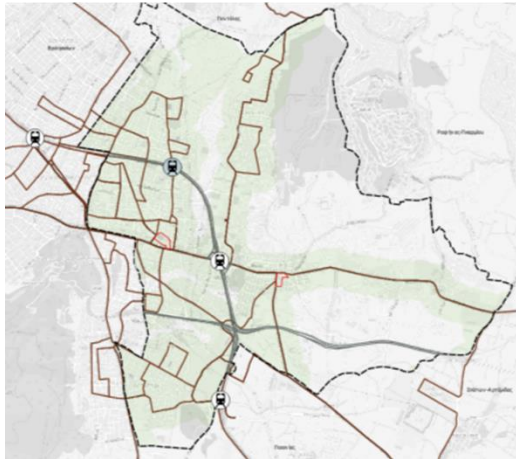
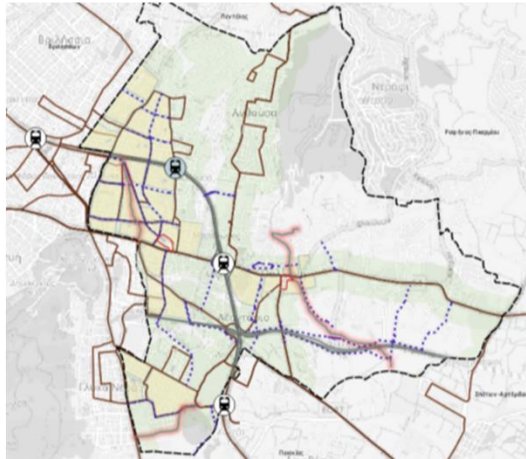
Το σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων για δυνατότητα ενοικίασης ποδηλάτου θα δρομολογηθεί εκτός από τα κέντρα κινητικότητας που προαναφέρθηκαν και σε αθλητικές εγκαταστάσεις στο Γέρακα (Κολυμβητήριο, Γήπεδο, Γυμναστήριο), στο Δημαρχείο, στην πλατεία Γέρακα, στο κτήμα Καμπά, στο πάρκο της Κάντζας, στο ΚΔΕΠ-ΔΕΗ, στο κέντρο της Παλλήνης και στο Δημοτικό Πάρκο Παλλήνης.

Η εξυπηρέτηση από τα MMM ενισχύεται επιπλέον από τα προτεινόμενα δίκτυα πεζού –ποδηλάτη τα οποία εξασφαλίζουν την εύκολη και ασφαλή πρόσβαση στις στάσεις MMM.


**Διευκόλυνση της συνδυασμένης μετακίνησης - Συνδυασμός μέσων μετακίνησης (park n ride)**  
 Σύндεση με δίκτυα ποδηλατοδρόμων και κέντρα κινητικότητας



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΜΕΤΡΟΥ	<p> Βελτίωση της προσβασιμότητας προς στις στάσεις των σταθερών μέσων και των λεωφορειακών γραμμών</p>												
	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Υφιστάμενα Δίκτυα MMM και ζώνες εξυπηρέτησης</p>  </div> <div style="width: 45%;"> <p>Σύνδεση υφιστάμενων γραμμών MMM με δίκτυα πεζή μετακίνησης, ζώνες ήπιας κυκλοφορίας και οδούς με διαπλατυσμένα πεζοδρόμια</p>  </div> </div>												
	<p><b>Ζητήματα που εξυπηρετούνται</b></p>												
	<p>Το εξεταζόμενο μέτρο αποσκοπεί στην αποτελεσματική σύνδεση του Δήμου με τις στάσεις των Μέσων Σταθερής τροχιάς, καθώς και στο συνδυασμό εναλλακτικών μέσων μετακίνησης.</p>												
<p><b>Πεδίο εφαρμογής</b></p>													
<p>Πεδίο εφαρμογής του παραπάνω μέτρου είναι οι Σταθμοί Μετρό / Προαστιακού, οι αθλητικές εγκαταστάσεις στο Γέρακα (Κολυμβητήριο, Γήπεδο, Γυμναστήριο), το Δημαρχείο, η πλατεία Γέρακα, το κτήμα Καμπά, το πάρκο της Κάντζας, το ΚΔΕΠ-ΔΕΗ, το κέντρο της Παλλήνης και το Δημοτικό Πάρκο Παλλήνης.</p>													
<p><b>Προτεραιότητα</b></p>	<p>Χαμηλή</p>												
<p><b>Απαιτούμενη Οριμότητα</b></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="padding: 2px;">Α) Μελέτη σκοπιμότητας</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">X</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">X</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"></td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"></td> </tr> </table>	Α) Μελέτη σκοπιμότητας	X	Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου		Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X	Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής		Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων		Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης	
Α) Μελέτη σκοπιμότητας	X												
Β) Διαδικασίες Θεσμικού πλαισίου													
Γ) Οριστική Μελέτη/ Ολοκλήρωση Χωροθέτηση της παρέμβασης	X												
Δ) Εγκρίσεις προ εφαρμογής													
Ε) Άδειες εκτέλεσης παρεμβάσεων													
Στ) Διαδικασία Δημοπράτησης													

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

	Άλλη δράση Ωριμότητας: Εκχώρηση / Αγορά χώρων για Κέντρα Κινητικότητας	X
<b>Βήματα Υλοποίησης</b>		<b>Εκτιμώμενη Διάρκεια</b>
Εκχώρηση/Αγορά από το Δήμο των χώρων κοντά στους σταθμούς μετρο/προαστιακού		1 έως 2 έτη
Μελέτη Σκοπιμότητας για το καθεστώς λειτουργίας των κέντρων Κινητικότητας		6 έως 9 μήνες
Οριστική μελέτη κατασκευής κέντρου Κινητικότητας (μελέτη κυκλοφοριακών επιπτώσεων και μελέτη εφαρμογής)		9 μήνες έως 1 έτος
Διαγωνισμός		3 έως 6 μήνες
Κατασκευή		1 έως 2 έτη
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>		
Σχεδιασμού:	Δήμος Παλλήνης	
Υλοποίησης:	Δήμος Παλλήνης, Φορείς που διαθέτουν τους ελεύθερους χώρους πλησίον των σταθμών μετρό / Προαστιακού, εκπρόσωποι ταξί, εταιρείες ενοικίασης κοινοχρηστων ποδηλάτων, πατινιών	
Εποπτείας:	Δήμος Παλλήνης	
<b>Προσδοκώμενα Αποτελέσματα</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Αποφυγή της παράνομης στάθμευσης κοντά στους σταθμούς μετρο/ προαστιακού</li> <li>+ Αύξηση της χρήσης ποδηλάτου, κοινόχρηστων πατινιών κλπ σε συνδυασμό με τα μέσα Σταθερής Τροχιάς</li> <li>+ Βελτίωση χρόνου μετακίνησης</li> <li>+ Μείωση χρήσης αυτοκινήτου για τους σταθμούς μετρό</li> </ul>		
<b>Δείκτες Παρακολούθησης</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Αριθμός υλοποιημένων κέντρων κινητικότητας</li> <li>▪ Δυναμικότητα κέντρων κινητικότητας (Park and Ride και Park and Bike)</li> </ul>	
<b>Προεκτίμηση δαπάνης</b>	800.000 (+400.000) όταν υλοποιηθεί ο σταθμός Γέρακα)	
<b>Χρηματοδότηση</b>	-	

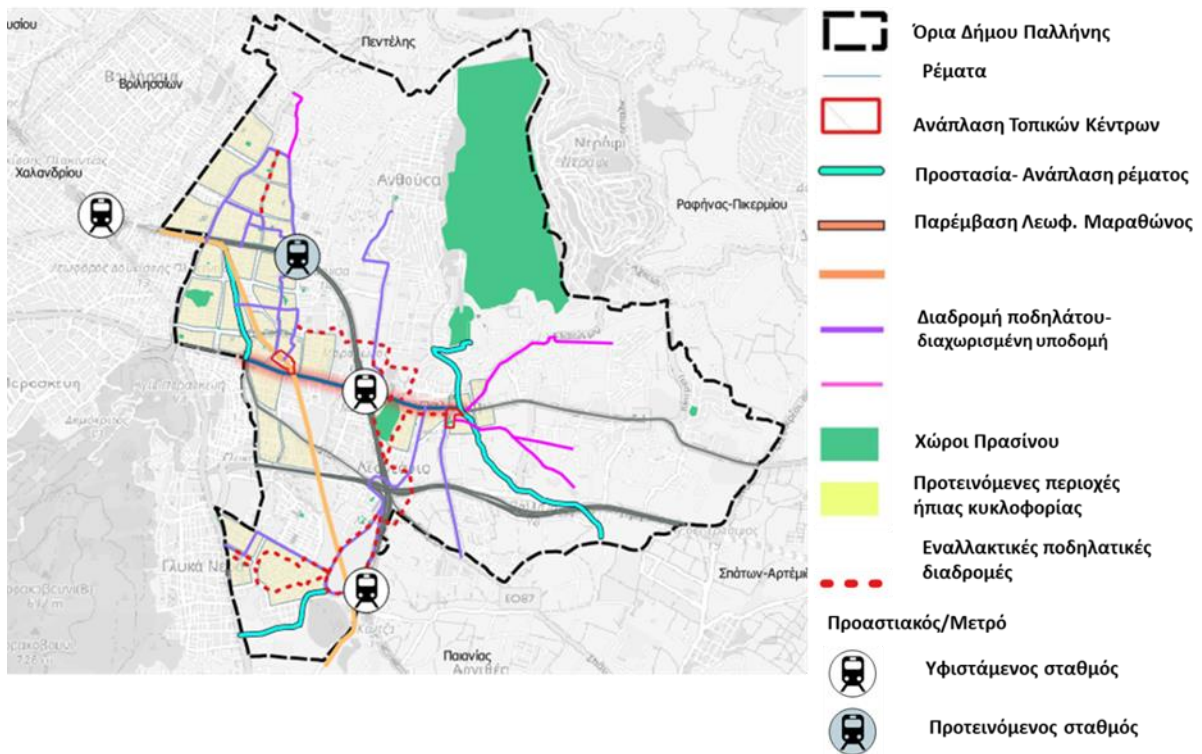
Επιπλέον, εκτός από τους δείκτες παρακολούθησης των επιμέρους μέτρων, παρακάτω καταγράφονται οι δείκτες παρακολούθησης οι οποίοι αφορούν στο σύνολο των μέτρων:

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

- Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους
- Ετήσιος αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά 1000 κατοίκους
- Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο
- Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο
- Ποσοστό μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία στην κατανομή κατά μέσο
- Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)
- Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο

Μέτρα συνδεσιμότητας

► Συνολικό δίκτυο προτεινόμενων παρεμβάσεων



Πολύ σημαντικό στοιχείο του ΣΒΑΚ Παλλήνης αποτελεί η συνέργεια μεταξύ των μέτρων προκειμένου να εξασφαλισθεί η μέγιστη αποτελεσματικότητα των πακέτων μέτρων. Για παράδειγμα προκειμένου να ικανοποιηθεί ο στόχος που αφορά στη βελτίωση συστημάτων MMM / Αύξηση της αποδοτικότητας των μεταφορών, δεν ικανοποιείται μόνο από το μέτρο της αύξησης των δρομολογίων, αλλά και από τη σύνδεση

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

των στάσεων MMM με το υπόλοιπο δίκτυο πεζού, ποδηλάτη, την επέκταση των σταθμών κινητικότητας κλπ. Παρακάτω παρατίθεται ο πίνακας των αξόνων παρέμβασης.

### Άξονες παρεμβάσεων που ενισχύουν τη χρήση των MMM

- ✓ Βελτίωση της προσβασιμότητας προς στις στάσεις των σταθερών μέσων και των λεωφορειακών γραμμών
- ✓ Βελτίωση της πληροφόρησης και της αναμονής των επιβατών - βελτίωση των στάσεων με στέγαστρα, επαρκή χώρο αναμονής/αποβίβασης/επιβίβασης (π.χ. έξυπνες στάσεις)
- ✓ Συνδυασμός μέσων μετακίνησης (park n ride)
- ✓ Προτάσεις για αναθεώρηση γραμμών ΟΑΣΑ με σκοπό τη αύξηση της συχνότητας διέλευσης των λεωφορείων

Προϋπόθεση στη διαμόρφωση του συνόλου των μέτρων που αφορούν στα δίκτυα πεζού / ποδηλάτη, στις αναπλάσεις παράλληλα στα ρέματα και στην ανάδειξη των πλατειών είναι η αύξηση του πρασίνου και ο βιοκλιματικός σχεδιασμός (με χρήση κατάλληλων υλικών, ψυχρά υλικά κλπ, κατάλληλος προσανατολισμός σε χώρους στάσης, αξιοποίηση εναλλακτικών μορφών ενέργειας σε στάσεις MMM κλπ).



## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

### 2. Σχέδιο παρακολούθησης και αξιολόγησης

Η αποτελεσματικότητα του ΣΒΑΚ στηρίζεται κατά πολύ στη συστηματική παρακολούθηση, αξιολόγηση και επικοινωνία της πορείας υλοποίησής του. Πράγματι, βάσει και των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, η τέταρτη και τελευταία φάση του κύκλου εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ δεν αφορά μόνο στην υλοποίηση των μέτρων που ορίζονται από το σχέδιο αλλά και στις διαδικασίες παρακολούθησης, αξιολόγησης και επικοινωνίας.

Από τη μια πλευρά, η παρακολούθηση συμβάλλει, καθώς διασφαλίζει ότι οι απαραίτητες ενέργειες που ορίζει το ΣΒΑΚ θα πραγματοποιηθούν βάσει περιγραφής και προγραμματισμού (χρονικού και οικονομικού). Από την άλλη, η αξιολόγηση των εφαρμοσμένων μέτρων παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για την τεκμηρίωση της αποτελεσματικότητας ή μη του ΣΒΑΚ, βοηθά στο να προσδιοριστούν τα περισσότερα και λιγότερο επιτυχημένα σημεία του και τέλος διευκολύνει τη λήψη αποφάσεων μακροπρόθεσμα αποφεύγοντας τα λάθη του παρελθόντος.

#### **Τύποι δεικτών**

Οι δείκτες αποτελούν το βασικό εργαλείο βάσει του οποίου μπορεί να πραγματοποιηθεί τόσο η παρακολούθηση όσο και η αξιολόγηση. Η ποσοτική διάσταση των δεικτών διευκολύνει τόσο την αποτίμηση της υφιστάμενης κατάστασης όσο και τη σύγκριση μεταξύ διαφορετικών φάσεων. Οι δείκτες κατηγοριοποιούνται σε 5 βασικές κατηγορίες όπως φαίνεται και από την παρακάτω εικόνα. Οι δείκτες αποτελεσμάτων και οι ενδιάμεσοι δείκτες αφορούν στο αντίκτυπο που είχε η υλοποίηση των μέτρων στο σύνολο τους, κυρίως ως προς τους «έξυπνους» στόχους που τέθηκαν σε προηγούμενο στάδιο. Οι δείκτες εκρών και εισρών αφορούν κυρίως στον τρόπο που εξελίχθηκε και αξιοποιήθηκε το κάθε μέτρο ξεχωριστά ή ο συνδυασμός, ενώ αποσαφηνίζουν τον τρόπο με τον οποίο το κάθε ένα μέτρο από αυτά συνέβαλε στην επιτυχία του Σχεδίου.

Σημαντικοί είναι και οι δείκτες του ευρύτερου περιβάλλοντος καθώς χωρίς αυτούς είναι δύσκολο να αποτιμηθεί η συμβολή του ΣΒΑΚ στη βιώσιμη κινητικότητα του Δήμου καθώς και να προσδιοριστούν οι παράγοντες που συνετέλεσαν στην επιτυχία ή αποτυχία αυτού.

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

**Δείκτες αποτελεσμάτων** (outcome indicators): μετρούν τις πραγματικές επιπτώσεις σχετικά με στόχους του ΣΒΑΚ (π.χ. εκπομπές αερίων θερμοκηπίου για τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών).

**Ενδιάμεσοι δείκτες αποτελεσμάτων** (δείκτες μεταφορών): περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και μπορούν να συσχετίζονται με την επιτυχία των στρατηγικών (π.χ., κατανομή ανά μέσο).

**Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος** (contextual indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις εξωτερικές εξελίξεις που επηρεάζουν την επιτυχία και εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ (π.χ. οικονομικές ή πολιτικές εξελίξεις).

**Δείκτες Εκροών** (output indicators): υπολογίζουν το μέγεθος υλοποίησης των πολιτικών και τη βελτίωση των υπηρεσιών (π.χ. υλοποίηση λεωφορειολωρίδων, σε χλμ).

**Δείκτες Εισροών** (input indicators): παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το μέγεθος των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του σχεδίου, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους.

Α  
ξ  
ι  
ο  
λ  
ό  
γ  
η  
σ  
η  
  
Π  
α  
ρ  
α  
κ  
ο  
λ  
ο  
ύ  
θ  
η  
σ  
η

### Δείκτες παρακολούθησης για το ΣΒΑΚ Δ. Παλλήνης

Στο πλαίσιο του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης για το ΣΒΑΚ του Δήμου επιλέχθηκαν 23 δείκτες που περιγράφουν χαρακτηριστικά του υφιστάμενου συστήματος κινητικότητας και εκτιμούν/ επιδιώκουν τις αντίστοιχες τιμές σε μελλοντικούς στόχους (Πίνακας 2.2). Οι δείκτες αυτοί εντάσσονται στην κατηγορία των δεικτών αποτελεσμάτων.

Αναφορικά με τις τιμές βάσης και τους μελλοντικούς στόχους που αποδίδονται στους δείκτες, οι πρώτες αναφέρονται στην υφιστάμενη κατάσταση, ενώ οι ποσοτικοί στόχοι διαμορφώθηκαν μέσα από τους άξονες προτεραιότητας, τα προγραμματισμένα μέτρα και τις παρεμβάσεις του ΣΒΑΚ.

Για τον υπολογισμό των τιμών βάσης (2018) αντλήθηκαν δεδομένα από:

- Επίσημα στοιχεία της Τροχαίας (για τα έτη 2013-2017), των παροχών συγκοινωνιακού έργου και άλλων φορέων
- Επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή του 2011, στοιχεία τροχαίων ατυχημάτων για τα έτη 2016-2018
- Στοιχεία από τη διαδικασία πρωτοβάθμιας συλλογής δεδομένων
- Στοιχεία από την έρευνα χαρακτηριστικών μετακινήσεων

Για την εκτίμηση των τιμών στόχων (2030) λήφθηκαν υπόψη:

- Η ανάλυση SWOT της υφιστάμενης κατάστασης
- Οι τάσεις εξέλιξης σε Διεθνές, Ευρωπαϊκό & Εθνικό Επίπεδο
- Τα αποτελέσματα της ανάπτυξης του επικρατέστερου σεναρίου κινητικότητας

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

- Οι προτεραιότητες των εμπλεκομένων
- Η ρεαλιστικότητα επίτευξης της τιμής στόχου στο διαθέσιμο χρονικό πλαίσιο

Ο υπολογισμός των τιμών των δεικτών ανά τακτά χρονικά διαστήματα επιτρέπει τον εντοπισμό των αποκλίσεων ή μη από τους στόχους καθώς και την εύρεση των αδυναμιών αλλά και των δυνατών σημείων. Τέλος, στα πλαίσια που ακολουθούν παρουσιάζονται τα δελτία περιγραφής των δεικτών.

Πίνακας 2.1: Δείκτες εκροών (υπολογισμού των υποδομών που προτείνονται) και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Παλλήνης

A/A	Δείκτες εκροών	Τιμή Βάσης (2018)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
1	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1000 κατοίκους	9	12	16	Θέσεις στάθμευσης/ 1.000 κάτοικοι
2	Αριθμός Θέσεων Ελεγχόμενης Στάθμευσης	0	0	3000	Θέσεις Στάθμευσης
3	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	0,53 (2,25)	2,35 (10)	23,57 (100)	Ποσοστό (χλμ)
4	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους	0,8 (3,7)	1,25 (5,8)	2,35 (10)	Ποσοστό (χλμ)
5	Ποσοστό (και μήκος) του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων	0,39 (1,65)	5,90 (25)	7,2 (30,4)	Ποσοστό (χλμ)
6	Ποσοστό πεζοδρομίων επί του οδικού δικτύου	39,7	39,7	60	ποσοστό
7	Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	4,5	4,5	20	ποσοστό
8	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	0	3	5	ποσοστό
9	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	0	0	11	Αριθμός σταθμών φόρτισης
10	Αριθμός σταθμών παροχής υδρογόνου	0	0	1	Αριθμός σταθμών
11	Δυναμικότητα κέντρων κινητικότητας (Park and Ride)	80	80	680	Αριθμός θέσεων στάθμευσης ΙΧ
12	Δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης ανά έτος	1	3	4	Αριθμός δράσεων

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Πίνακας 2.2: Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων (δείκτες μεταφορών) που περιγράφουν αλλαγές στο σύστημα μεταφορών και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Παλλήνης

A/A	Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων	Τιμή Βάσης (2018)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
1	Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	46	50	60	Ποσοστό
2	Μέση συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τον Δήμο [ώρες αιχμής]	40	40	20	Λεπτά
3	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο	14.55	15	18	Ποσοστό
4	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο	1.84	4	7	Ποσοστό
5	Ποσοστό μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία στην κατανομή κατά μέσο	15.74	16	18	Ποσοστό
6	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	64.38	61.8	54	Ποσοστό
7	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	3.49	3.2	3	Ποσοστό
8	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	0	0	9.1% υβριδικά 1.4% ηλεκτρικά	Ποσοστό

Πίνακας 2.3: Δείκτες αποτελέσματος των μέτρων/παρεμβάσεων και στόχοι του σχεδίου παρακολούθησης και αξιολόγησης του ΣΒΑΚ του Δήμου Παλλήνης

A/A	Δείκτες αποτελέσματος	Τιμή Βάσης (2018)	Τιμή Στόχος (2025)	Τιμή Στόχος (2030)	Μονάδες
1	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	0,08	0,07	0	Ατυχήματα/ 1.000 κατοίκους
2	Ετήσιος αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά 1000 κατοίκους	1,44	1,2	0,12	Ατυχήματα/ 1.000 κατοίκους
3	Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1000 κατοίκους	497	492	470	ΙΧ αυτοκίνητα / 1000 κατοίκους

Πίνακας 2.4: Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος που επηρεάζουν τους δείκτες αποτελέσματος των μέτρων/παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ Δήμου Παλλήνης

Δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος
Μόνιμος Πληθυσμός ανά Οικοδομικό Τετράγωνο
Ιδιοκτησία ΙΧ
Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

**Μηχανισμοί παρακολούθησης**

Για την σωστή παρακολούθηση του σχεδίου, δεν επαρκεί η αναγνώριση των καταλληλότερων δεικτών. Η διαδικασία υπολογισμού των δεικτών από τα στελέχη του Δήμου κατά την διάρκεια της υλοποίησης του ΣΒΑΚ αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό αντικείμενο. Το σχέδιο παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει επαρκείς πληροφορίες προκειμένου διαφορετικά στελέχη του Δήμου, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές να είναι σε θέση να εκτελέσουν την αξιολόγηση της προόδου του Σχεδίου.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται το χρονοδιάγραμμα και η παρακολούθηση από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Δήμου της υλοποίησης του ΣΒΑΚ Παλλήνης. Στον παρακάτω πίνακα εμφανίζονται οι μετρήσεις των δεικτών εκρών (υλοποίησης των παρεμβάσεων που προβλέπονται από τα μέτρα), για τους οποίους το πλάνο παρακολούθησης προβλέπει την καταγραφή της εξέλιξης της υλοποίησής τους ανά διετία.

Μέχρι την εκκίνηση της υλοποίησης των προτεινόμενων μέτρων, θα καταγράφεται η πορεία εξέλιξης των απαιτούμενων ενεργειών (μελετών κλπ) προκειμένου να υλοποιηθεί το κάθε μέτρο.

Α/Α	Δείκτης εκρών	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	Έτη αναφοράς αποτελεσμάτων				
			2022	2024	2026	2028	2030
1	Αριθμός θέσεων στάθμευσης σε δημοτικούς χώρους ανά 1000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
2	Αριθμός Θέσεων Ελεγχόμενης Στάθμευσης	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
3	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
4	Ποσοστό (και μήκος) οδικού δικτύου που αντιστοιχεί σε πεζοδρόμους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
5	Ποσοστό (και μήκος) του οδικού δικτύου όπου υφίσταται δίκτυο ποδηλατοδρόμων	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
6	Ποσοστό πεζοδρομίων επί του οδικού δικτύου	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√
7	Ποσοστό πεζοδρομίων με μεικτό πλάτος που πληροί τις προδιαγραφές	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√	√	√	√

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Α/Α	Δείκτης εκροών	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	Έτη αναφοράς αποτελεσμάτων				
			2022	2024	2026	2028	2030
8	Ποσοστό θέσεων στάθμευσης στην οδό που προορίζονται για χρήση από ΑμεΑ	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓	✓	✓	✓
9	Αριθμός σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓	✓	✓	✓
10	Αριθμός σταθμών παροχής υδρογόνου	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓	✓	✓	✓
11	Δυναμικότητα κέντρων κινητικότητας (Park and Ride)	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓	✓	✓	✓
12	Δράσεις ενημέρωσης & ευαισθητοποίησης ανά έτος	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓	✓	✓	✓

Οι Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελέσματος (δείκτες μεταφορών) και οι Δείκτες αποτελέσματος θα μετρώνται ανά 5ετία.

Α/Α	Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου		
			2025	2030
1	Ποσοστό παιδιών που μετακινούνται με ποδήλατο ή πεζή από/προς το σχολείο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓
2	Μέση συχνότητα δημόσιας συγκοινωνίας που εξυπηρετούν τον Δήμο [ώρες αιχμής]	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓
3	Ποσοστό μετακινήσεων πεζή στην κατανομή κατά μέσο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓
4	Ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο στην κατανομή κατά μέσο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	✓	✓

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Α/Α	Ενδιάμεσοι Δείκτες αποτελεσμάτων	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	2025	2030
5	Ποσοστό μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία στην κατανομή κατά μέσο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
6	Ποσοστό μετακινήσεων με ΙΧ (Οδηγός/Επιβάτης)	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
7	Ποσοστό μετακινήσεων με Μηχανοκίνητο δίκυκλο	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
8	Ποσοστό ηλεκτροκίνητων οχημάτων στο σύνολο της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√

Α/Α	Δείκτες αποτελέσματος	Αρμόδια Υπηρεσία Δήμου	2025	2031*
1	Ετήσιος αριθμός νεκρών και σοβαρά τραυματιών από οδικά τροχαία ατυχήματα ανά 1.000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
2	Ετήσιος αριθμός τροχαίων συμβάντων ανά 1000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√
3	Αριθμός ΙΧ οχημάτων ανά 1000 κατοίκους	Εξωτερικός συνεργάτης ή Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου Παλλήνης στο βαθμό που υπάρχει επάρκεια	√	√

*\*προτείνεται η μέτρηση των Δεικτών Αποτελέσματος το 2013, λόγω του ότι θα υπάρχει και η απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ, από την οποία θα δωθούν στοιχεία για τους δείκτες ευρύτερου περιβάλλοντος οι οποίοι επηρεάζουν τους δείκτες αποτελέσματος.*

## ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

### 3. Χρονοδιάγραμμα και Προϋπολογισμός

Το χρονοδιάγραμμα και ο προϋπολογισμός των παρεμβάσεων του ΣΒΑΚ παρουσιάζεται με την μορφή πίνακα που περιλαμβάνει:

- Τον άξονα προτεραιότητας στον οποίο υπάγεται το εξεταζόμενο μέτρο
- Τον τίτλο του μέτρου που εξετάζεται
- Τον χρονικό ορίζοντα στον οποίο εντάσσεται το εξεταζόμενο μέτρο / δράση
- Τις απαιτούμενες ενέργειες για την υλοποίηση του μέτρου/ της δράσης
- Τους φορείς που εμπλέκονται
- Την εκτίμηση του κόστους υλοποίησης του εξεταζόμενου έργου, η οποία αποτελείται από
  - Την εκτιμώμενη ποσότητα της προτεινόμενης παρέμβαση
  - Την μονάδα μέτρησης της ποσότητας
  - Την εκτιμώμενη τιμή μονάδος (€) του εξεταζόμενου στοιχείου παρέμβασης
  - Την συνολική δαπάνη της προτεινόμενης παρέμβασης
- Τις εν δυνάμει πηγές ή τεχνικές χρηματοδότησης



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

Πίνακας 3.1: Συνολικός Πίνακας Μέτρων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
Μέτρα ευαισθητοποίησης	1	Υλοποίηση bike to school προγραμμάτων στα σχολεία, και προγραμμάτων ευαισθητοποίησης για χρήση ΜΜΜ και πεζής μετακίνησης	250.000			*Σχεδιασμός δράσεων *Υλοποίηση δράσεων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι *Ευρωπαϊκά Προγράμματα
Σύνδεση και ανάδειξη κέντρων Παλλήνης κ' Γέρακα	2	Εμβληματική παρέμβαση της λεωφόρου Μαραθώνος από λεωφόρο Σπάτων έως οδό Πογωνίου (συνδέσεις με Περιφερειακή Υμηττού) με διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αναβάθμιση του αστικού εξοπλισμού και δημιουργία ποδηλατοδρόμου	7.500.000			*Διαδικασίες θεσμικού πλαισίου με Υπουργείο Μεταφορών – Διεύθυνση Οδικών Υποδομών *Οριστική Μελέτη Ανάπλασης *Διαδικασία Διαγωνισμού Κατασκευής Ανάπλασης	*Δήμος Παλλήνης *Περιφέρεια Αττικής *Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Διεύθυνση Οδικών Υποδομών	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Πράσινο Ταμείο *Ίδιοι πόροι
	3	Πεζοδρόμηση κέντρου Παλλήνης πέριξ της πλατείας Ελευθερίας (περιοχής που περικλείεται από τη λεωφόρο Μαραθώνος, το ρέμα Παλλήνης, την οδό Φειδιππίδου, την οδό Υψηλάντου, την οδό Μαυρομιχάλη, τη λεωφόρο Εθνικής Αντιστάσεως)	<b>Α' ΣΤΑΔΙΟ:</b> 150.000 <b>Β' ΣΤΑΔΙΟ:</b> 200.000	Α' ΣΤΑΔΙΟ	Β' ΣΤΑΔΙΟ	*Οριστική Μελέτη Πεζοδρομήσεων *Διαδικασία Διαγωνισμού Κατασκευής Πεζοδρόμων	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
	4	Πεζοδρόμηση πλατείας Γέρακα (περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ευρτανίας, Αρκαδίας, Ιωαννίνων, Αχαΐας)	<b>A' ΣΤΑΔΙΟ: 300.000</b> <b>B' ΣΤΑΔΙΟ: 700.000</b>	A' ΣΤΑΔΙΟ	B' ΣΤΑΔΙΟ	<u>A' Στάδιο του έργου:</u> *Οριστική Μελέτη Πεζοδρομήσεων (οδός Θεσσαλονίκης) *Διαδικασία Διαγωνισμού Κατασκευή Πεζόδρομων <u>B' Στάδιο του έργου:</u> *Οριστική Μελέτη Πεζοδρομήσεων (ευρύτερη περιοχή από την πλατεία Μακεδονίας) *Διαδικασία Διαγωνισμού Κατασκευή Πεζόδρομων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
Διαδρομές πεζών/ποδηλατών	5	Μετατροπή εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής γραμμής Λαυρίου σε πράσινη διαδρομή για πεζούς και ποδηλάτες σε όλη την έκταση του Δήμου	<b>2.500.000</b>			*Διαδικασία εκχώρησης στο Δήμο του τμήματος της έκτασης που δεν ανήκει στο Δήμο Παλλήνης *Οριστική Μελέτη Ποδηλατόδρομου *Διαδικασία Διαγωνισμού	*Δήμος Παλλήνης *Περιφέρεια Αττικής	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
						*Κατασκευή Ποδηλατόδρομου		
Ήπια κυκλοφορία και ασφάλεια	6	Διαμόρφωση κυκλικών κόμβων	1.000.000			*Κυκλοφοριακή Μελέτη Λειτουργίας των Κόμβων *Οριστική Μελέτη Κόμβων - Οδοποιία *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Κόμβων	*Δήμος Παλλήνης *Περιφέρεια Αττικής Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
Διαδρομές πεζών/ποδηλατών - Ανάδειξη ρέματος	7	Ανάπλαση κατά μήκος του ρέματος Μιχαηνού, από Λεωφόρο Λαυρίου έως οδό Αμαδρυάδων, νότια του οικισμού του Λεονταρίου, για δημιουργία πράσινης διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες	500.000			*Οριστική Μελέτη Ανάπλασης *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Μελέτης Ανάπλασης	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
	8	Ανάπλαση κατά μήκος του ρέματος Γέρακα, από Λεωφόρο Μαραθώνος έως Εθνικής Αντιστάσεως στο ύψος της Αττικής Οδού, για δημιουργία πράσινης διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες	650.000			*Οριστική Μελέτη Ανάπλασης Κοινόχρηστων Χώρων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Διαδρομής Παράλληλα στο Ρέμα Γέρακα	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
	9	Ανάπλαση ρέματος Παλλήνης από το δημοτικό πάρκο στο Πεδίο του Άρεως Παλλήνης έως το μουσείο Νάσιουτζικ για δημιουργία πράσινης διαδρομής για πεζούς και ποδηλάτες	<b>A' ΣΤΑΔΙΟ:</b> <b>1.500.000</b> <b>B' ΣΤΑΔΙΟ:</b> <b>2.000.000</b>	A' ΣΤΑΔΙΟ	B' ΣΤΑΔΙΟ	<u>A' Στάδιο του έργου:</u> *Οριστική Μελέτη Ανάπλασης για Διαδρομή περιπάτου / ποδηλάτου *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Πρότασης Ανάπλασης <u>B' Στάδιο του έργου:</u> *Ένταξη της εκτός σχεδίου περιοχής στο σχέδιο με οριοθέτηση των Κοινόχρηστων χώρων παράλληλα με το ρέμα και πράξη εφαρμογής του σχεδίου *Οριστική Μελέτη Ανάπλασης για Διαδρομή περιπάτου / ποδηλάτου *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Πρότασης Ανάπλασης	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
Μέτρα Διαχείρισης Στάθμευσης	10	Κατασκευή και λειτουργία χώρου στάθμευσης εκτός οδού στη Δημοτική Ενότητα Γέρακα (πλησίον κοιμητηρίου)	200.000			*Μελέτη Σκοπιμότητας για το καθεστώς λειτουργίας των χώρων στάθμευσης *Οριστική μελέτη κατασκευής Κινητικότητας κέντρου *Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων *Διαγωνισμός *Κατασκευή	*Δήμος Παλλήνης *Περιφέρεια Αττικής *Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Διεύθυνση Οδικών Υποδομών	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
	11	Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο του Γέρακα (περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ευρυτανίας, την οδό Αιτωλίας, την οδό Έβρου, την οδό Θεσσαλονίκης και την οδό Αχαΐας συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων των οδών αυτών)	200.000			*Οριστική Μελέτη Χωροθέτηση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση του μέτρου Ελεγχόμενης Στάθμευσης	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι *ΣΔΙΤ / Ιδιωτική Πρωτοβουλία

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
	12	Κατασκευή και λειτουργία χώρου στάθμευσης εκτός οδού στη Δημοτική Ενότητα Παλλήνης (Νότια της πλατείας Ελευθερίας)	250.000			*Μελέτη Σκοπιμότητας για το καθεστώς λειτουργίας των χώρων στάθμευσης *Οριστική μελέτη κατασκευής Κινητικότητας κέντρου *Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων *Διαγωνισμός *Κατασκευή	*Δήμος Παλλήνης *Περιφέρεια Αττικής *Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Διεύθυνση Οδικών Υποδομών	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
	13	Δημιουργία συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της Παλλήνης (περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Βυζαντίου, Κανάρη, Μιλτιάδου, Σκιάθου, Ελευθερίου Βενιζέλου, Φειδιππίδου, Υακινθών, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Διονύσου, Κρήτης - συμπεριλαμβανομένων των τμημάτων των οδών αυτών)	200.000			*Οριστική Μελέτη Χωροθέτηση Συστήματος Ελεγχόμενης Στάθμευσης *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση του μέτρου Ελεγχόμενης Στάθμευσης	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι *ΣΔΙΤ / Ιδιωτική Πρωτοβουλία

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
Θύλακες ήπιας κυκλοφορίας, ασφάλειας και προσβασιμότητας	12	<u>Δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας στις πυκνοδομημένες περιοχές της Δημοτικής Ενότητας Γέρακα</u> με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε τοπικές οδούς ή δημιουργία αδιεξόδων που αποθαρρύνουν τη διαμπερή κυκλοφορία, οριζόντια και κάθετη σήμανση για περιορισμό των ταχυτήτων των οχημάτων και ενθάρρυνση της χρήσης του οδοστρώματος από πεζούς και ποδηλάτες. Οι θύλακες ήπιας κυκλοφορίας οριοθετούνται από τους κύριους άξονες και τις συλλεκτήριες οδούς της περιοχής: Αναπαύσεως, Μυρτιάς, Πίνδου, Ολύμπου, Ησιόδου, Αθηνάς, Ξενοφώντα, Νιόβης, Κλεισθένους, Λεωνίδα, Αγίου Νεκταρίου, λεωφόρο Γέρακα, παράδρομοι Αττικής Οδού, Εθνικής Αντιστάσεως, Αγίου Ιωάννη Θεολόγου, Γαργητού, Δερβενακίων, Κεφαλληνίας, Μαυροβουνιώτου, Χίου, Μιαούλη, Αιτωλίας, Ευρυτανίας, Έβρου, Καστοριάς, Τρικάλων, λεωφόρος Μαραθώνος, Καζαντζάκη, λεωφόρος Σπάτων, Θεοτοκοπούλου, Περιφερειακή Υμηττού.	1.000.000			*Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση παρεμβάσεων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι



ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
	13	<u>Δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας στην Κάντζα</u> με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε τοπικές οδούς ή δημιουργία αδιεξόδων που αποθαρρύνουν τη διαμπερή κυκλοφορία, οριζόντια και κάθετη σήμανση για περιορισμό των ταχυτήτων των οχημάτων και ενθάρρυνση της χρήσης του οδοστρώματος από πεζούς και ποδηλάτες. Οι θυλάκες ήπιας κυκλοφορίας οριοθετούνται από τους κύριους άξονες και τις συλλεκτήριες οδούς της περιοχής: λεωφόρο Λαυρίου, Περιφερειακή Υμηττού, Λεονταρίου, Παπαγγελάκη, Τρυγονιών, Αριστείδου, Πλάτωνος, Εσπερίδων, Αιόλου, Αφανών Ηρώων).	200.000			*Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση παρεμβάσεων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
	14	<u>Δημιουργία θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας στις πυκνοδομημένες περιοχές του κέντρου της Παλλήνης</u> με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε τοπικές οδούς ή δημιουργία αδιεξόδων που αποθαρρύνουν τη διαμπερή κυκλοφορία, οριζόντια και κάθετη σήμανση για περιορισμό των ταχυτήτων των οχημάτων και ενθάρρυνση της χρήσης του οδοστρώματος από πεζούς και ποδηλάτες. Οι θυλάκες ήπιας κυκλοφορίας οριοθετούνται από τους κύριους άξονες και τις συλλεκτήριες οδούς της περιοχής: Αττική Οδό, λεωφόρο Μαραθώνος, Παπαφλέσσα, Ελευθερίου Βενιζέλου, Λεονταρίου, Εθνικής	200.000			*Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση παρεμβάσεων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
		Αντιστάσεως, Έντισον, Αρματωλών και Κλεφτών, Αθηνάς Παλλάδος, Ελαιώνων).						
	15	Αποκατάσταση προβλημάτων προσβασιμότητας ΑΜΕΑ σε πεζοδρόμια / Σχολικές διαδρομές (ανακατασκευή πεζοδρομίων για τήρηση προδιαγραφών) στις κύριες αρτηρίες και συλλεκτήριες των δημοτικών ενοτήτων Γέρακα και Παλλήνης.	8.000.000			*Οριστική Μελέτη Διαπλάτυνσης Πεζοδρομίων και διαμόρφωσης σχολικών διαδρομών *Διαδικασία Διαγωνισμού Κατασκευής των παρεμβάσεων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
Διαχωρισμένες Υποδομές ποδηλάτου	16	Δημιουργία διαχωρισμένων υποδομών ποδηλάτου σε κεντρικές αρτηρίες του Γέρακα για τη δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλάτου στο Γέρακα [Κλεισθένους, Πίνδου, λεωφόρο Γέρακα, Ξενοφώντα, Γαργηπού, Κεφαλληνίας, Αιτωλίας, Ευρυτανίας]. Σύνδεση σταθμό μετρό Παλλήνη με ΒΙΟΠΑ Ανθούσας με δημιουργία διαχωρισμένης υποδομής στη λεωφόρο Ανθούσας από λεωφόρο Μαραθώνος έως κόμβο Ανθούσας. Σύνδεση Κάντζας - Παλλήνης μέσω δημιουργίας διαχωρισμένων υποδομών ποδηλάτου στη Νέα Λεονταρίου, στη Λεονταρίου και στην οδό Παπαγγελάκη)	8.000.000			*Οριστική Μελέτη Ποδηλατοδρόμων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι
Διαδρομές συνύπαρξης ποδηλάτου/ΙΧ	17	Ήπιες παρεμβάσεις (οριζόντια - κάθετη σήμανση) για συνύπαρξη αυτοκινήτων - ποδηλάτων σε δευτερεύοντες οδούς με ανεπαρκή γεωμετρικά χαρακτηριστικά. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για αποφόρτιση των οδών αυτών [Δημιουργία διαδρομής προς Δασαρχείο Πεντέλης μέσω της οδού Αγίου Νεκταρίου, διαδρομής προς Ανθούσα μέσω των οδών Αγίου Αθανασίου, λεωφόρου Γαλήνης, Ατλαντίδος, ρέματος Ανθούσας ή εναλλακτικά μέσω Αγίου Αθανασίου, Λεωνίδου, Κανάρη, λεωφόρο Μπάλτσα, Κοιμήσεως Θεοτόκου, Αμαλιάδος, Μυστρά, Σπάρτης, διαδρομής προς Νέα Παλλήνη, Ντράφι μέσω της οδού Ελαιώνων	75.000			*Οριστική Μελέτη κυκλοφοριακών ρυθμίσεων *Διαδικασία Διαγωνισμού *Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων	*Δήμος Παλλήνης	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
		και της οδού Αργιθέας, διαδρομής προς Κάτω Χαρβάτι μέσω των οδών Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κορίνθου, Πλατάνου και Δημ. Παναγέα.						
Μέτρα Ενίσχυσης Χρήσης ΜΜΜ	18	Πρόταση του Δήμου για αύξηση συχνότητας δρομολογίων και δημιουργία νέων γραμμών ΟΑΣΑ, ή εξορθολογισμό τους συστήματος στο μέτρο που αυτές δεν επηρεάζουν αρνητικά τους υπόλοιπους δήμους τους οποίους εξυπηρετούν οι γραμμές αυτές[πρόταση από ΟΑΣΑ].	προτάσεις σε ΟΑΣΑ			*Γραπτό αίτημα του Δήμου Παλλήνης προς τον ΟΑΣΑ *Αξιολόγηση των προτάσεων του Δήμου Παλλήνης, από τα αρμόδια όργανα του ΟΑΣΑ *Υλοποίηση προτάσεων	*Δήμος Παλλήνης *ΟΑΣΑ	-

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
	19	Δρομολόγηση συστήματος κοινόχρηστων ποδηλάτων για δυνατότητα ενοικίασης ποδηλάτου σε αθλητικές εγκαταστάσεις στο Γέρακα (Κολυμβητήριο, Γήπεδο, Γυμναστήριο), στο Δημαρχείο, στην πλατεία Γέρακα, στο σταθμό μετρό της Παλλήνης και της Κάντζας, στο κτήμα Καμπά, στο πάρκο της Κάντζας, στο ΚΔΕΠ-ΔΕΗ, στο κέντρο της Παλλήνης και στο Δημοτικό Πάρκο Παλλήνης.	συνεργασία με ιδιωτική εταιρεία ενοικίασης κοινόχρηστων ποδηλάτων				*Δήμος Παλλήνης	-
	20	Δημιουργία χώρων park and ride και bike and ride, πιάτσας ταξί (Κέντρο Κινητικότητας) πλησίον Σταθμών Μετρό/Προαστιακού Σιδηρόδρομου	Παλλήνη: 400.000 Κάντζα: 400.000 *Γέρακας: 400.000 *(εφόσον υλοποιηθεί)			*Μελέτη Σκοπιμότητας για το καθεστώς λειτουργίας των κέντρων Κινητικότητας *Εκχώρηση/Αγορά από το Δήμο των χώρων κοντά στους σταθμούς μετρο/προαστιακού *Οριστική μελέτη κατασκευής κέντρου Κινητικότητας *Μελέτη Κυκλοφοριακών Επιπτώσεων *Διαγωνισμός *Κατασκευή	*Δήμος Παλλήνης *Περιφέρεια Αττικής *Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών – Διεύθυνση Οδικών Υποδομών *Φορείς Μεταφορικού Έργου	*ΠΕΠ Αττικής 2014-2020 και 2021-2027 *Ίδιοι πόροι

ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ	α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΤΡΟΥ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ	ΕΚΤΙΜΩΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΙΚΟΣ ΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ		ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ	ΦΟΡΕΙΣ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ
				2025	2030			
Υποδομές Οχημάτων Καθαρών Μορφών Ενέργειας	21	Δημιουργία σημείων φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε αθλητικές εγκαταστάσεις στο Γέρακα (Κλειστό, Γήπεδο, Κολυμβητήριο), στα Κέντρα Κινητικότητας (Παλλήνης, Κάντζας και Γέρακα όταν υλοποιηθεί), στο Δασαρχείο Πεντέλης, στο ΚΔΕΠ-ΔΕΗ, στη ΔΟΥ Παλλήνης, στην Περιφερειακή Ενότητα Ανατολικής Αττικής και ενός σημείου για προμήθεια υδρογόνου στο Κέντρο Κινητικότητας Παλλήνης.	300.000			*Έγκριση σχεδίου κάτοψης και δικαιολογητικών σύμφωνα με την απόφαση 42863/438 (ΦΕΚ 2040/Β/04.06.2019). *Σύμφωνη γνώμη οικείας Περιφέρειας *Διαδικασία Διαγωνισμού *Υλοποίηση του μέτρου	*Δήμος Παλλήνης	Δράσεις Περιβαλλοντικού Ισοζυγίου 2019-2020" - Πράσινο Ταμείο.
		<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ - 5ετία</b>	<b>14.750.000</b>					
		<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ - 10ετία</b>	<b>22.325.000</b>					
		<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ</b>	<b>37.075.000</b>					